

Der Siegeszug des Fahrrads und die Lahrer Radfahrervereine ✓

Von Dr. Walter Caroli

Das Fahrrad hatte schon einige Jahrzehnte der Entwicklung – vom Drais'schen Laufrad über Veloziped, Hochrad zum Niederrad mit Kettenantrieb des Hinterrads – hinter sich, als auch in der Raumschaft Lahr das große Interesse für dieses Fortbewegungsmittel und Sportgerät erwachte. Die in den 1880er-Jahren entstandenen deutschen Radfahrvereine hatten ihre Mitgliedschaft im besitzenden Bürgertum, denn noch waren die Fahrräder wegen der hohen Preise ein reiner Luxusartikel.

¹ Lahrer Zeitung, 27. März 1889.

² Vgl. Lahrer Zeitung, 27. März 1889.

³ Vgl. Lahrer Zeitung, 15. Oktober 1897.

Ende der 1880er-Jahre hatte der Radverkehr in Lahr allerdings schon derartig zugenommen, dass sich der Vorstand des Radfahrervereins „Germania“ genötigt sah, öffentlich auf einen Missstand hinzuweisen: Er bat alle Radfahrer, und insbesondere diejenigen, die keinem Radfahrverein angehörten, das Befahren von Fußwegen (Dinglinger Allee, Rosenweg, Philosophenweg und alle an den Straßen entlang führenden Gehwege) zu vermeiden.¹

Auszug aus den bezirkspolizeilichen Vorschriften vom 15. Februar 1886

§ 1 Die für Fußgänger bestimmten Wege dürfen zum Velozipedfahren nicht benutzt werden.

§ 2 Alle Velozipeds sind mit einer helltönenden Glocke zu versehen.

§ 3 Mehr als zwei Velozipeds dürfen nie nebeneinander fahren.

§ 6 Das Fahren durch Ortschaften, beim Begegnen und Überholen von Fuhrwerken, Reitern u. a. m., beim Einbiegen in Straßen, beim Passieren von Straßenkreuzungen, sowie überall da, wo ein starker Verkehr stattfindet, hat in mäßiger Gangart zu erfolgen.²

Eine Art Führerschein für Radfahrer, die Radfahrkarte, wurde in Baden Pflicht. So lässt sich der Anteil der radelnden Verkehrsteilnehmer im Vergleich zur Einwohnerzahl an der Zahl der beim Lahrer Bezirksamt im Jahre 1897 gelösten Karten ansehen: 536 Karten waren ausgegeben worden, und die Bezirkseinwohnerzahl betrug 37.603; somit kam auf 70 Einwohner ein Radfahrer.³

In der Ausgabe vom 8. Juni 1900 warnte die Lahrer Zeitung außerdem vor leichtsinnigem Radfahren: Das Radfahren habe in den zwei Jahrzehnten zuvor eine Verbreitung gefunden, die niemand habe ahnen können. Eine große Industrie sei entstanden, um die Welt mit Rädern zu versorgen, und infolge der geschäftlichen Konkurrenz seien nunmehr gute Räder zu Preisen zu haben, die den weitesten Kreisen eine Anschaffung ermöglichten. Mit der größeren Zahl der Radfahrenden seien aber auch die Belästigungen der Nichtradfahrenden in einer Weise gestiegen, die das Einschreiten der Behörden notwendig mache. Schnelles und ungeschicktes Fahren habe außerdem zu einer Reihe von Zusammenstößen in den engen Straßen der Innenstadt geführt, es stelle für ruhige Passanten eine bedeutende Gefahr dar.⁴

⁴ Vgl. Lahrer Zeitung, 8. Juni 1900

⁵ Lahrer Zeitung, 6. März 1889.

⁶ Lahrer Zeitung, 12. Juni 1909.

Immer wieder berichteten die Tageszeitungen von solchen Vorfällen. Zwei Beispiele sollen dies verdeutlichen: In einer Meldung vom März 1889 heißt es: *Heute mittag gegen 1 Uhr wurde in der Nähe des Rathauses eine Frau von einem Radfahrer überrannt, so daß dieselbe bewußtlos in ein Haus getragen werden mußte. Den Radfahrer soll keine Schuld treffen, da die Überfahrene schwerhörig ist und nicht auswich.*⁵ Das zweite Beispiel zeigt, dass auch die Verkehrsteilnehmer selbst miteinander kollidierten: Im Juni 1909 fuhren zwei Radfahrer von Mietersheim nach Lahr zur Arbeit. Sie wichen einem ihnen entgegenkommenden Wagen vorschriftsmäßig nach rechts aus, während der Fuhrmann, statt sich auch nach rechts zu bewegen, seine Pferde immer näher an die Radfahrer brachte. Der vordere Radler kam dadurch an der Sulzbachbrücke in eine so bedrängte Lage, dass er mitsamt seinem Fahrrad über die 4 Meter hohe Brücke in den Sulzbach stürzte, während der andere gerade noch vom Rad abspringen konnte. Unbekümmert setzte der Fuhrmann seinen Weg fort, stieß Verwünschungen über die Radfahrer aus und sah sich nach dem in den Sulzbach Gestürzten nicht einmal um. Die Lahrer Zeitung kommentierte: *Hoffentlich wird die Sache auch im Interesse anderer Radfahrer zur Anzeige gebracht, damit der Fuhrmann seinen verdienten Lohn erhält, zumal es nicht das erste Mal ist, daß er Radfahrern in rücksichtsloser Weise begegnet.*⁶

Als sich um die Jahrhundertwende auch die Arbeiterschaft dem Fahrrad zuwandte, richtete sich das Interesse der wohlhabenderen Bürgerschaft schon mehr und mehr auf den Erwerb von Motorrädern und Autos. Nach dem Zweiten Weltkrieg war das Fahrrad dann für viele Menschen das einzige erschwingliche Fortbewegungsmittel.

Doch die meisten Radfahrervereine wurden nicht wiedergegründet, und die aufkommende Motorisierungswelle in der Zeit des Wirtschaftswunders machte sie überflüssig. Erst in den 1980er-Jahren wurde das Fahrrad wieder interessanter, und in variantenreicher Ausgestaltung ist es heute ein beliebtes Fortbewegungs-, Sport- und Freizeitgerät.

⁷ StadtA LR Bezirksamt Lahr Nr. 811.

⁸ Vgl. Lahrer Zeitung, 21. Juni 1890.

Radfahrerverein „Germania“ Lahr

Der erste Lahrer Radfahrerverein wurde im Jahre 1888 gegründet. Im ersten Paragraphen seiner Satzung benannte er den Vereinszweck: Der unter dem Namen Radfahrerverein „Germania“ Lahr bestehende Verein hat sich zur Aufgabe gestellt, den Deutschen Radfahrsport verbunden mit geselliger Vereinigung hiesiger und auswärtiger Sportgenossen zu pflegen.⁷

Gründungsvorsitzender war Bruno Eichbaum. Der neu gegründete Verein veranstaltete am 21. und 22. Juni 1890 anlässlich der Einweihung einer ihm von Lahrer *Frauen und Jungfrauen* gewidmeten Standarte ein großes Radfahrerfest. Die eine Seite des Banners zeigte auf weißem Grund oben in der Ecke eine goldene Sonne, und darunter stand in gotischer Schrift die Radfahrer-Devise „All Heil!“ in blauer Stickerei. In der Mitte sah man das Wappen des Radfahrervereins, umrahmt von einem Eichenkranz mit Schleifen. Die andere Seite trug auf blauem Grund die Inschrift „Radfahrer-Verein Lahr“, und außerdem war in der Mitte das Lahrer Stadtwappen platziert.⁸ Die Überreichung der Standarte fand am Samstagabend im Kasinosaal in Lahr statt, den man reichlich dekoriert hatte: *Vorn, am Eingange, prangten Radfahrer-Embleme und -utensilien, einige Fahrräder älterer Konstruktion und eine Kollektion Mützen, wie solche seit Bestehen des Vereins abwechselnd getragen waren, auch das besonders interessante Modell einer Zukunftsmütze fehlte nicht. Das Podium im Hintergrund des Saales war durch Bäume, Blattpflanzen ... in einen kleinen Hain verwandelt und gewährte einen höchst anziehenden Anblick. Nach 8 Uhr füllte sich der ... Saal mit den Teilnehmern der Festlichkeiten; eine Corona von hübschen jungen Damen, wo-ran ja Lahr bekanntlich keinen Mangel hat, in zarten, duftigen Ballkleidern, konzentrierte sich im Mittelpunkt und fand ihre Bewunderer in dem zum überwiegend größern Teil aus Herren bestehenden Festteilnehmern. Ein Trompetensch, den Beginn der Feier ankündend, brachte Bewegung in die lachende,*

Abb. 1 Das Wappen des Radfahrervereins Germania Lahr.



scherzende Menge; man ordnete sich und unter den Klängen der Musik wurde die Polonaise ausgeführt; nach Schluß derselben erfolgte der feierliche Akt der Überreichung der Standarte. Während die Musik einen feierlichen Marsch spielte, trugen fünf von ihren Genossinnen ausgewählte Festjungfrauen, mit Schärpen in den blau-weißen Farben des Radfahrer-Vereins geschmückt, in geschlossener Reihe die Standarte in den Saal und gruppierten sich ... gegenüber der aufgestellten Fahnenwacht.

Elise Örtel überreichte das Banner mit einer poetischen Ansprache. Von ihren 12 vorgetragenen Strophen seien die ersten drei hier zitiert:

*Zur Zeit der Ritter und der Minne
Ward manches Banner einst geweiht
Von Frauenhand auf Burg und Zinne
Zu abenteuervollem Streit.*

*Da ward das Kreuz hineingewoben,
Der Drache auf der Meeresflut,
und manche Fahne, stolz gehoben,
Sank hin bespritzt von Heldenblut.*

*Ein schön'res Los ist heut beschieden
Der Spenderin; zu besserm Ziel
Reicht sie das Banner hin im Frieden,
Zu edlem Wettkampf, heiterm Spiel.*



Abb. 2 Radfahrerfest 1890; rechts hinten das alte Öler Schmidt'sche Haus, das 1892 abgerissen wurde.

In ähnlich weihevoller Weise folgten weitere Ansprachen und Gedichte, und es erklang das dreifache „All Heil!“, bevor man sich zum Festmahl niederließ. Am Sonntag fanden sich viele Radfahrervereine und Einzelfahrer in der geschmückten Stadt ein. Höhepunkt des Festes war ein Radfahrkorso, an dem sich 120 Zwei- und Dreiräder beteiligten.⁹

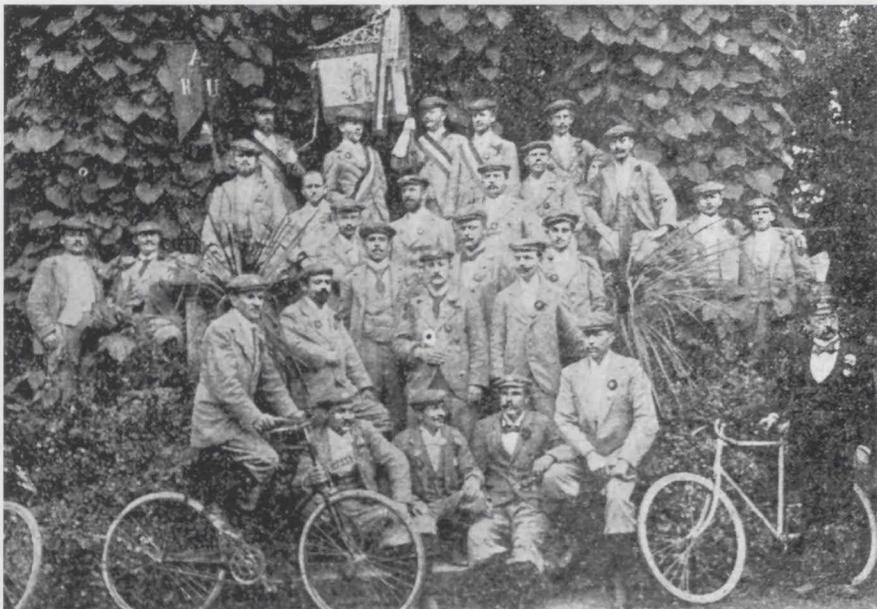
⁹ Vgl. Lahrer Zeitung, 24. und 25. Juni 1890.

¹⁰ Vgl. Lahrer Zeitung, 16. April und 6. Mai 1898.

Anlässlich seines 10-jährigen Bestehens organisierte der Verein am 7. und 8. Mai 1898 ein großes radsportliches Fest. Am Samstagabend bewegte sich ein Fackelkorso mit Musik durch die Stadt, anschließend gab es ein Festbankett im Gasthaus zum Falken. Am frühen Morgen des Sonntags begannen verschiedene Rennen. *Sehr schöne und wertvolle Ehrenpreise, von den verehrten Frauen und Jungfrauen der Stadt Lahr gestiftet*, waren zu gewinnen. Dann folgten ein Frühschoppenkonzert in der Brauerei Posth, dem damaligen Vereinslokal, und ein Festessen im Gasthaus zum Löwen. Am Nachmittag zog ein großer Blumen- und Preiskorso mit Musik durch die Straßen der Stadt. Das Fest klang aus mit einem Gartenkonzert in der Brauerei Nestler in Dinglingen sowie der Preisverteilung und dem Festball in der Gambrinushalle.¹⁰

Große Aufmerksamkeit erweckte ein Radrennen am 16. September 1900. Die Rennstrecke führte vom Waisenhaus in Dinglingen nach Ichenheim. Der schnellste Teilnehmer legte die Distanz von 23 Kilo-

Abb. 3 Mitglieder des Radfahrervereins „Germania“ bei einer Ausfahrt Ende der 1890er Jahre.



metern in 47 Minuten und 15 Sekunden zurück. Zum ersten Mal gab es auch ein Damenfahren: Die Siegerin brachte die 5,4 Kilometer in 12 Minuten und 30 Sekunden hinter sich. Große Ereignisse waren auch das 15- und das 20-jährige Stiftungsfest des Vereins.

Beim Korso anlässlich des 15-jährigen Jubiläums errang der Radfahrerklub „Merkur“ Straßburg den ersten Preis, der zweite und der dritte gingen an den Radfahrerverein Furtwangen und an den Radfahrerverein Hochburg, Emmendingen. Abends veranstaltete man das Preisreigenfahren in der Gambrinushalle. In diesem Wettbewerb hießen die Sieger Veloklub Schiltigheim, Radfahrerklub „Merkur“ Straßburg und Straßburger Veloklub. An den verschiedenen Darbietungen des Abends erfreute sich auch der Oberbürgermeister der Stadt Lahr, Dr. Gustav Altfelix.¹¹

In verhältnismäßig bescheidenem Rahmen wurde das 25-jährige Stiftungsfest im Juni 1913 gefeiert. Am Samstagabend gab es für den engsten Kreis der Mitglieder in den Sälen des Hotels Krone ein Festessen mit Ball, während dessen Vorsitzender Karl Schulz einen Rückblick auf die vergangenen 25 Jahre gab und einige Ehrungen vornahm. Die Feier endete am Sonntagmorgen mit einem Frühschoppen und einem anschließenden Ausflug in das Schuttertal.¹² Am 5. und 6. Mai 1928 feierte der Verein in großem Stil das 40-jährige Bestehen. Im Rappensaal am Urteilsplatz fand am Samstagabend das Festbankett statt.

Radfahrer-Verein „Germania“
LAHR.

Fest-Programm
zu dem am 16., 17. und 18. Mai stattfindenden
15jährigen Stiftungsfest.

Samstag, abends: Fest-Kommerz im Weißen Köpfe.
Sonntag, morgens von 1/27 Uhr ab: Vereinsrennen, Gasterennen und Handrennen.
1/211 Uhr: **Kauslaufahren**; hierauf **Frühschoppenkonzert** in der Restauration „Germania“.
mittags 1/21 Uhr: **Festessen im „Hotel Sonne“.**
nachmittags 3 Uhr: **Aufstellung zum Korso** (Bahnhofstraße). Umzugstraßen: **Wuisen, Schiller-, Kaiser-, Markt-, Wismar-, Friedrich- und Kaiserstraße.** Anschließend daran: **Gartenkonzert** in der „Brauerei Reller“, Dinglingen.
abends 1/28 Uhr: **Preisreigenfahren, Preisverteilung und Festball** (Schiffschloßquai) in den Sälen der Gambrinushalle.
Montag, morgens 10 Uhr: Frühschoppen im Weißen Köpfe.
nachmittags: **Ausflug** nach dem Schönberg (Ruine Hohengeroldsberg).

Zu den Festlichkeiten sind Freunde unseres Sports hdt. eingeladen und haben dieselben gegen Zahlung eines Festpreises zum Vorteil von Mt. 2.— zu sämtlichen Veranstaltungen Zutritt. Vorverkauf: Rob. Schulz zur Gambrinushalle.

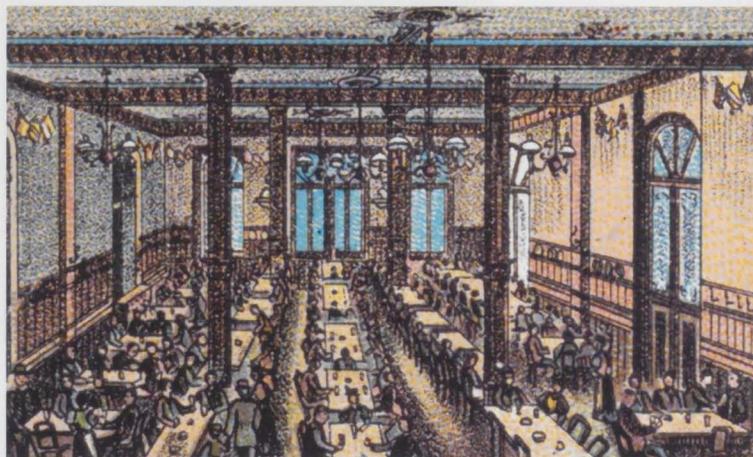
Der Vorstand.

NB. Die vereinsfreie Einwohnerschaft Lahrs wird höf. gebeten, während der Festtage die Häuser zu verlassen.

Abb. 4 Anzeige im Lahrer Anzeiger zum 15-jährigen Stiftungsfest

¹¹ Vgl. Lahrer Zeitung, 25. Mai 1903.

¹² Vgl. Lahrer Zeitung, 11. Juni 1913.



Früh um 5.00 Uhr begannen am Sonntagmorgen vom Bärenplatz aus die Radrennen. 17 Radler beteiligten sich am Hauptrennen Lahr-Schönberg-Biberach-Offenburg-Freiburg und zurück. Im Vereinslokal der „Germania“ Lahr, im Hotel Krauß, tagte am Vormittag auch der Ausschuss des Badischen Landesverbandes im Bund Deutscher Radfahrer. Und am Nachmittag zog ein Preiskorso durch die Luisen-, Bismarck-, Friedrich-, Kaiser-, Geiger- und Lotzbeckstraße.¹³

Wie alle Vereine wurde 1933 auch der Radfahrerverein „Germania“ gleichgeschaltet, und Karl Schulz trat nach 27 Jahren Tätigkeit als Vorsitzender zurück. Den Schneidermeister Mathias Arendt bestimmte man zum neuen Vereinsführer, wie die Vereinsvorsitzenden in der nationalsozialistischen Zeit genannt wurden. Junge Leute, die zuvor der Saalmannschaft der jetzt verbotenen „Solidarität“ angehört hatten und Aufnahme in den Verein begehrten, um im Spätjahr mit der Saalmannschaft der „Germania“ das Saalfahren wieder aufnehmen zu können, wurden zwar aufgenommen, aber darauf hingewiesen, dass im Verein keinerlei Politik betrieben werde, auch nie betrieben worden sei, und dass die „Germania“ seit ihrer Gründung immer auf nationalem Boden gestanden sei und dies auch weiterhin tun werde. Man hoffe, schrieb die Lahrer Zeitung, durch die Gleichschaltung neues Leben in die Reihen der „Germania“ zu bringen und den Mitgliederstand dadurch wieder zu erhöhen – *All Heil!*¹⁴ Bei der Feier des 45-jährigen Bestehens der „Germania“ im Gasthaus zum Rößle am Samstag, den 22. Juli 1933, wurde Karl Schulz in Anerkennung seiner 27-jährigen Tätigkeit als Erster Vorsitzender zum Ehrenvorsitzenden ernannt. Schulz hielt auch die Festrede, in der er einen Rückblick über die Entwicklung des Vereins gab, aber auch die Bedeutung der „neuen Zeit“ thematisierte. Der Führer des Reiches, Adolf Hitler, habe Hans von Tschammer und Osten¹⁵ zum Reichssportführer ernannt; auch der Radsport dürfte unter der neuen Führung eine Belebung erfahren, *denn das Rad sei wie kein anderes Verkehrsmittel dazu geeignet, den deutschen Menschen seiner Heimat wieder näher zu bringen*. Neben anderen Rednern überbrachte auch der Vereinsführer des ebenfalls gleichgeschalteten Radfahrervereins „Adler“ in Hugsweier¹⁶ beste Glückwünsche und überreichte eine kleine Hitler-Büste als Symbol der Treue und Verbundenheit.¹⁷ Am darauf folgenden Sonntag wurden Radrennen auf dem Sportplatz an der Dammenmühle ausgetragen. Dazu gehörten das Germania-Jubiläumsrennen um den von der Stadt Lahr gestifteten Ehrenpreis, ein Rennen für Anfänger um den Preis der Firma Roth-Händle, ein Mannschaftsrennen über 100 Runden und ein Trostfahren.¹⁸

¹³ Vgl. Lahrer Zeitung, 8. Mai 1928.

¹⁴ Lahrer Zeitung, 20. Juni 1933.

¹⁵ Hans von Tschammer und Osten (1887-1943) war Sportfunktionär in der Zeit des Nationalsozialismus. Ab 1933 fungierte er als Reichssportführer und -kommissar.

¹⁶ Zur Entwicklung des Radsportvereins „Adler“ in Hugsweier vgl. Walter CAROLI, Hugsweier. Dorf an der Silberschutter, Lahr 2013, S. 504 ff. Radfahrervereine in der Nachbarschaft Lahrs gab es u. a. auch in Dinglingen und Kuhbach; vgl. Walter CAROLI, Dinglingen. Das Dorf am Schutterlindenberg, Grenzach-Wyhlen/Weinstadt 2011, S. 445 ff.

¹⁷ Lahrer Zeitung, 24. Juli 1933.

¹⁸ Vgl. Lahrer Zeitung, 22. Juli 1933.

Die Vereinsaktivitäten endeten während des Zweiten Weltkriegs, eine Wiederbelebung nach Ende des Krieges fand nicht statt.

„Konkordia“ und „Wanderlust“

Zwei weiteren Radfahrervereinen war allem Anschein nach nur eine kurze Lebensdauer vergönnt. Im Juni 1914 wurde in Lahr eine Ortsgruppe des Deutschen Rad- und Motorfahrerverbandes „Konkordia“, dessen Sitz in Bamberg war, gegründet.¹⁹ Seine erste Generalversammlung hielt der Verein am 20. Juni 1914 im Gasthaus Brauerei Posth ab.²⁰ Der Erste Weltkrieg, der bald darauf einsetzte, hat wohl eine weitere Entwicklung dieser Organisation zunichte gemacht. Der 1906 in Lahr gebildete Radfahrerverein „Wanderlust“ hatte den Hauptzweck, unter Arbeitern den Radsport zu fördern und eine Kasse bereitzustellen, aus der die Mitglieder bei Unglücksfällen während der Ausübung des Radsports und daraus folgender Arbeitsunfähigkeit Unterstützung erhalten konnten.²¹ Da von ihm keine weiteren Pressemeldungen gesichtet und auch kein Quellenmaterial gefunden wurde, hat sich dieser Verein wohl nicht halten können.

¹⁹ Vgl. Lahrer Zeitung, 12. Juni 1914.

²⁰ Vgl. Lahrer Zeitung, 26. Juni 1914.

²¹ Vgl. Lahrer Zeitung, 1. September 1906.

Sportverein Solidarität Lahr

Im Jahre 1903 wurde in Lahr eine Ortsgruppe des Rad- und Kraftfahrerbandes „Solidarität“ gegründet. Im erhaltenen Gründungs-

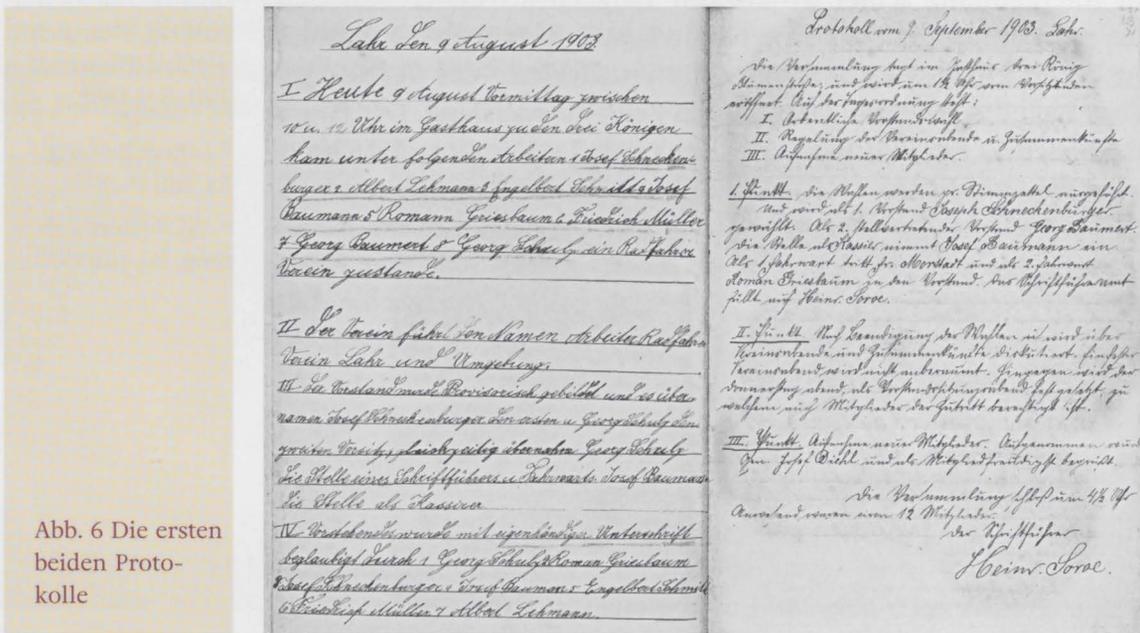


Abb. 6 Die ersten beiden Protokolle

protokoll heißt es: Heute 9. August Vormittag zwischen 10 u. 12 Uhr im Gasthaus zu den Drei Königen kam unter folgenden Arbeitern 1 Josef Schneckenburger 2 Albert Lehmann 3 Engelbert Schmitt 4 Josef Baumann 5 Romann Griesbaum 6 Friedrich Müller 7 Georg Baumert 8 Georg Schüly ein Radfahrer Verein zustande. Der Verein führt den Namen Arbeiter Radfahrerverein Lahr und Umgebung.²² Am 9. September wählten 12 anwesende Mitglieder den Vereinsvorstand. Vorsitzender wurde



Abb. 7 Radsportgruppe der Solidarität Lahr.

Josef Schneckenburger, Georg Baumert²³ sein Stellvertreter. Das Amt des Kassierers übernahm Josef Baumann, und die Funktion des Schriftführers fiel auf Heinrich Soroe. Die Ämter des ersten und zweiten Fahrwartes erhielten Friedrich Morstadt und Roman Griesbaum. Als neues Mitglied wurde der Genosse Josef Diehl aufgenommen und *freudigst begrüßt*.²⁴ 1904 stellte Josef Schneckenburger wegen Arbeitsüberlastung sein Amt zur Verfügung. Sein Nachfolger wurde Josef Diehl.²⁵

In den folgenden Jahren befand sich der Verein in einigen Krisen, was sich an dem ständigen Wechsel der Vorsitzenden zeigt. Es bildeten sich zwei Parteien, die sich bekriegten, sodass der in der Versammlung am 28. März im damaligen Vereinslokal zur Schanze anwesende Gauleiter Föhringer sich zu der Bemerkung veranlasst sah, man solle sich lieber über die Ziele des Verbandes Gedanken machen, als sich gegenseitig zu bekämpfen und der Öffentlichkeit Stoff zum Klatsch zu liefern. Die Funktionäre sollten mit gutem Beispiel vorangehen.²⁶ Mit der Wahl von Wilhelm Zachmann zum Vorsitzenden trat dann eine gewisse Beruhigung ein.

²² Protokollbuch der Solidarität Lahr 1903-1912, Stadtarchiv Lahr.

²³ Der Schneidermeister Georg Baumert war einer der führenden Lahrer Sozialdemokraten und Vorsitzender des Lahrer Gewerkschaftskartells von 1911

bis 1914. 1917 schloss er sich der USPD an. Nach der Spaltung der USPD wandte er sich der MSPD zu und wurde als deren Vertreter 1922 und 1926 Lahrer Stadtrat. Vgl. Walter CAROLI/Robert STIMPEL, Geschichte der Lahrer SPD, Lahr 1979, S. 98, 104, 365-368.

²⁴ Protokollbuch der Solidarität Lahr 1909-1927, S. 1, Stadtarchiv Lahr.

²⁵ Ebd., S. 4 f.

²⁶ Ebd., S. 91 f.

²⁷ Lahrer Zeitung, 2. Juni 1913.

Am Sonntag, den 1. Juni 1913, wurde das 10-jährige Bestehen gefeiert. Man verband dies mit dem Bezirksfest des 5. Bezirks des Gaues 22a, das in den Sälen und im Garten der Gambrinus-halle mit Reigenfahren, Turnen, Musik, Gesang und Tanz gefeiert wurde. Festredner war der SPD-Landtagsabgeordnete Georg Monsch. Am Nachmittag fuhren 14 Vereine unter Vorantritt der Stadtkapelle durch die Stadt.²⁷

Arb.-Radfahrerverein „Frisch auf“, Lahr.
 An alle Sportkollegen, die gegen Radunfälle noch nicht versichert sind:
 Der Verein gehört dem Arbeiter-Radfahrer-
Bund Solidarität

an, dessen Mitgliederzahl rund 60 000 beträgt.
 Der Bundeseinkitt beträgt 60 Pfg., der monatliche Beitrag 20 Pfg.
 a. Im 1. Jahr der Mitgliedschaft werden wöchentlich 6 M., im 2. Jahr 7,50 M. und im 3. Jahr 9 M. Radunfallunterstützung bezahlt.
 b. Unentgeltlicher Rechtsschutz bei gerichtlichen Radunfallentscheidungen.
 c. Bei ~~den~~ Sterbefällen wird an die Hinterbliebenen 50 M. gewährt.
 d. Zweimalige monatliche Zustellung des Bundesorgans.
 Zu der am 15. September Abends 8 Uhr auf der „Schanze“ stattfindenden **Versammlung** sind alle Radler und Radlerinnen freundschaftlich eingeladen.
 Der Verein zahlt an Monatsbeitrag 15 Pfg. und zählt über 100 Mitglieder.
 Anmeldungen werden zu jeder Zeit im Vereinslokal, Wirtschaft „zur Schanze“ (6577) gerne entgegengenommen.
Frisch auf: Der Vorstand.

Abb. 8 Anzeige von 1906

In der Generalversammlung des Jahres 1920 im Gasthaus zu den zwei Schwertern erfuhren die Anwesenden, in der Zeit des Ersten Weltkriegs sei der Verein auf ganze fünf Sportgenossen zusammengesmolzen, mittlerweile hätten sich aber wieder Reigenmannschaften konstituiert; sie trainierten in der Turnhalle bei der Friedrichschule.²⁸

²⁸ Vgl. LZ, 9.2. 1920.



Abb. 9 Steuerrohr-Mannschaft der Solidarität Lahr vor der Turnhalle an der Friedrichschule.

Abb. 10 In der Friedrichstraße 1921.



Ein Beschluss der Mitgliederversammlung aus dem Jahre 1926 zeigt die damalige noch strenge Bindung an die sozialdemokratischen und sozialistischen Zielsetzungen der organisierten Arbeiterschaft auf: Im August hatten sich Lahrer Sportvereine im Gasthaus zum Apfel in Lahr getroffen, und dort wurde angeregt, dass sich die Solidarität an der vom 5. bis 12. September stattfindenden Sportwoche beteiligen möge. Aber laut Bundesbericht in der Bundeszeitung dürfe keine Ortsgruppe bei bürgerlichen Sportvereinen tätig sein; also lehnte man nach längerer Debatte die Teilnahme einstimmig ab.²⁹

Als Teil der Arbeiterbewegung mit linksgerichteter Anschauung gehörte die Solidarität zum Feindbild der Nationalsozialisten. Sie lösten den Arbeiter Rad- und Kraftfahrerbund, der mit über 300.000 Mitgliedern in den 1930er-Jahren der größte Radsportverband der Welt gewesen war, nebst allen Unterorganisationen kurzerhand auf und beschlagnahmten das Vermögen. Vieles aus dem historischen Bestand der Lahrer Solidarität – darunter wichtige Dokumente, Banner und Anderes – wurde vernichtet, die Fahrräder beschlagnahmt.

Der Vorstand nach der Wiedergründung im Jahre 1950³⁰

Erster Vorsitzender: Karl Tremmel, Stellvertretender Vorsitzender: Eugen Zachmann, Schriftführer: Heinz Liebert, Kassierer: Hurrle jr., Unterkassierer: Zachmann, Technischer Leiter und Reigenwart: Erich Schneckenburger, Zweiter Reigenwart: Karl Kilgus, Erster Straßenfahrwart: Walter Büchele, Stellvertretender Straßenfahrwart: Heinz Liebert, Zeugwart: Kurt Herzog, Beisitzerinnen: Marie Hurrle und Else Weber

Eugen Zachmann und Karl Tremmel ist es zu verdanken, dass nach 12-jährigem Verbot und den schweren Sorgen der Nachkriegszeit das Motto „Frischauf“ wieder zum Tragen kam. Man begann mit dem Reigenfahren auf einfachen Rädern; erst 1953 konnten wieder Saalkunsträder beschafft werden. Das 50-jährige Stiftungsfest wurde am 13. Juni 1953 im Rappensaal gefeiert. Gastvereine aus Basel und Villingen nahmen teil, und es gab Musikdarbietungen des Volkschors Lahr und der Kapelle Ziegler und auch einen Auftritt der Reigenmannschaft der Ortsgruppe Lahr. Nach der von Ernst Schneckenburger gehaltenen Festrede wurden Hermann Hurrle und Eugen Zachmann für ihren langjährigen ehrenamtlichen Einsatz für die Solidarität mit der Goldenen Ehrennadel bedacht.³¹

²⁹ Vgl. StadtA LR, Protokollbuch der Solidarität Lahr 1909-1927, S. 191.

³⁰ Lahrer Zeitung, 16. März 1950.

³¹ Vgl. Protokollbuch der Solidarität Lahr 1949-1987, Stadtarchiv Lahr.

Abb. 11 Frau-
ensechsermann-
schaft der Soli-
darität Lahr im
Einradfahren.



Deutscher Meister wurden die Jugend im Vierer-Kunstradfahren und die Sechsermannschaft der Frauen im Einradfahren. Deutsche Vizemeisterschaften, südbadische, gesamtbadische sowie Bezirksmeisterschaften konnten wiederholt im Kunst- und Reigenfahren errungen werden. Auch im Motorsport wurden in den 1960er- und 1970er-Jahren Aktivitäten entfaltet. Verkehrserziehung, Geschicklichkeitsfahrten, Rallyes und Slalomfahrten waren Bestandteile des Jahresprogramms.

In den 1970er- und 1980er-Jahren gehörten Volksradfahren und Volkswandern zu den wesentlichen Aktivitäten des Vereins, sie mussten nach dem Abzug der Kanadischen Streitkräfte allerdings eingestellt werden. 1960 wurde eine Rollkunstlauf-Abteilung gegründet, die zunächst in der Großmarkthalle auf unebenem Boden ihre Übungsabende durchführte. Am 26. Juni 1970 konnte die „Wilhelm-Rosenkranz-Rollschuhbahn“ des Sportvereins Solidarität eingeweiht werden. Der Rollsport ist heute das Aushängeschild des Vereins. In dieser Sportart erkämpften die Sportlerinnen und Sportler der Solidarität viele Meisterschaftserfolge. Schaulaufveranstaltungen und die Aufführung von Märchen und Musicals durch die Rollsportabteilung fanden und finden große Resonanz in der Bevölkerung.

Wie steht es um die Tradition des Radsports? Wegen mangelnder Beteiligung musste die Radsportabteilung der „Solidarität“ im Jahre 2011 aufgegeben werden, und nur wenige Sportler, die das Kunstradfahren betreiben, knüpfen heute noch an die Radsporttradition des Vereins an.

Für den Sportverein „Solidarität Lahr“, der seit 2003 unter der Führung von Werner Beck steht, ergeben sich möglicherweise nach 2018 – zumindest für den Rollsport – interessante Perspektiven, wenn nach der Landesgartenschau im Bereich des Lahrer Mauerfeldes ein neues Sportzentrum eröffnet wird und der Verein dorthin umziehen kann.

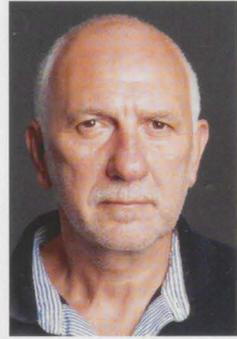


Abb. 12 Werner Beck

Abbildungsnachweis

- 1 StadtA LR Bezirksamt Lahr Nr. 811.
 - 2 StadtA LR, BildA II A 40
 - 3 LZ v. 22.07.1933
 - 4 LA v. 15.05.1903
 - 5 StadtA LR, BildA
 - 6 StadtA LR, Protokollbuch der Solidarität Lahr 1903-1912
 - 7 StadtA LR, BildA
 - 8 LZ v. 13.09.1906
 - 9 StadtA LR, BildA
 - 10 Thorsten Mietzner, Lahrer Augenblicke, Lahr 1999
 - 11 StadtA LR, BildA
 - 12 Werner Beck
- Alle Bilder wurden von Volker Surbeck bearbeitet.