WerkstattGeschichte 44, Klartext Verlag, Essen 2006, S. 27-45

■ Anne-Katrin Ebert

Zwischen »Radreiten« und »Kraftmaschine«

Der bürgerliche Radsport am Ende des 19. Jahrhunderts

Einleitung

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts erlebte der Radsport in Deutschland einen regelrechten Boom. Zahlreiche Zeitgenossen – und im Anschluss daran auch einige Historiker – beschrieben diesen »Siegeszug des Fahrrads« bzw. die »Radfahrwut«, die um sich gegriffen habe.[1] »Die Welt steht im Zeichen des Zweirads«, schrieb Georg Hirth 1896 in der »Jugend« und fügte spöttisch hinzu: »Es ist ein Massenwahnsinn ohne Gleichen über die Menschen gekommen.«[2] Doch nicht alle sahen den Radfahrboom mit dieser ironischen Abgeklärtheit. Geradezu verblüffend erscheinen aus heutiger Sicht die weit reichenden Erwartungen sozialer und kultureller Art, die mit dem Radsport verbunden wurden. So beobachtete Eduard Goldbeck bei den Anhängern des Radsports einen »fast fanatische[n] Enthusiasmus« und beschwor seinerseits die sozial-revolutionäre Kraft dieser »neuen Religion«. Auch Eduard Bertz feierte 1900 in seiner *Philosophie des Fahrrads* das neue Fortbewegungsmittel als Bildungsmittel und Kulturbringer: »Die Ära des Fahrrads, das ist die neue Zeit mit einer neuen, weiteren, reicheren Zivilisation.«[3]

Nach der Jahrhundertwende wurde das Radfahren in der Presse allmählich von anderen Themen verdrängt. Gleichzeitig lösten sich auch immer mehr bürgerliche Radfahrvereine auf.[4] Es wäre indes falsch, von der sinkenden Zahl von bürgerlichen Radfahrvereinen und dem nachlassenden Interesse der Presse auf einen allgemeinen Rückgang des Radfahrens zu schließen. Vielmehr setzte eine Verschiebung der Sozialstruktur bei den Radfahrern ein,

1 Ludwig Ganghofer, All Heil! Eine Plauderei aus der Schule des Radfahrens, in: Paul von Salvisberg (Hg.), Der Radfahrsport in Bild und Wort, München 1897, S. 1–6. Zum Radfahrboom in Deutschland vgl. vor allem Rüdiger Rabenstein, Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914, 2. Aufl. Hildesheim 1996, S. 48–70. Ähnliche Beobachtungen wurden auch für die USA, England und Frankreich gemacht, vgl. hierzu die Monographien von Robert A. Smith, A Social History of the Bicycle. Its Early Life and Times in America, New York 1972; Andrew Ritchie, King of the Road. An Illustrated History of Cycling, London 1975 und Catherine Bertho Lavenir, La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes, Paris 1999, S. 87–111.

2 All Heil, in: Die Jugend I (27.6.1896) 26, S. 414–418, hier S. 414.

3 Eduard Bertz, Philosophie des Fahrrads, Dresden/Leipzig 1900, S. 194; Eduard Goldbeck, Umsturz durch Radsport, in: Die Zukunft 16 (1896), S. 557–561.

4 Vgl. hierzu die regionale Studie von Norbert Stellner, Radfahrvereine in der bayerischen Provinz. Raum Mühldorf/Altötting 1881–1994, Regensburg 2000, S. 43. Zur rückläufigen Entwicklung des Nürnberger Vereinswesens ab 1900 vgl. auch Dagmar Günther, Vom Erhabenen zum Gemeinen. Kulturelle Diffusionsprozesse am Beispiel der Geschichte des Radfahrens, Unveröffentlichte Magisterarbeit an der Universität Konstanz, 1989, S. 25–27. Eine umfassende Analyse des Radfahrvereinswesens für Deutschland fehlt bisher.

die Eduard Bertz in seinem Buch von 1900 bereits hatte anklingen lassen. Die Begrüßungsformel unter Radfahrern, das »All Heil« der Anfangsjahre, so bedauerte er, sei mittlerweile fast gänzlich verschwunden und die Radler würden sich fremder.[5] Diese Entfremdung sollte in den Jahren nach der Jahrhundertwende weiter zunehmen. Sinkende Preise machten das Fahrrad auch für weniger wohlhabende Kreise erschwinglich, und das Fahrrad entwickelte sich mehr und mehr zu einem allgemeinen Verkehrsmittel. So kam es zu der eigentümlichen Entwicklung, dass das Radfahren in der Bevölkerung immer weiter verbreitet wurde, gleichzeitig jedoch zahlreiche bürgerliche Kommentatoren den Zerfall des Radsports beklagten.

Der vorliegende Artikel untersucht den Radfahrboom in den 1880er und 1890er Jahren anhand der unterschiedlichen Bedeutungen dieses neuen Sports. Der zunächst ganz vom wohlhabenden Bürgertum geprägte Radsport entfaltete eine Spannbreite von Funktionen, die in ihrer Vielfältigkeit und Widersprüchlichkeit auch für die Entwicklung des Sports in Deutschland in dieser Periode allgemein charakteristisch waren. So rückte gegen Ende des 19. Jahrhunderts der Aspekt der Leistungssteigerung und des Wettbewerbs immer mehr in den Vordergrund des Sportbegriffs. Dass dies nicht immer so war, zeigt schon ein kurzer Blick in die Enzyklopädien der Zeit.

1889 definierte das Konversationslexikon von Meyer »Sport« als »das ehrgeizige Bestreben eines Mannes nach hervorragender körperlicher Leistung«.[6] Nur sechs Jahre zuvor hatte indes das Conversations-Lexikon Brockhaus »Sport« lediglich als eine »solche Belustigung« gedeutet, »die im Freien vor sich geht« und »mit Körperübung« verbunden sei.[7] Weder Training, noch Wettbewerb, noch Leistungssteigerung waren Bestandteil der Definition. Als »eigentümlicher Zug des englischen Nationalcharakters« sah der Brockhaus den »Sport« speziell auch als Bezeichnung für die Vergnügungen des »Turf«. Daneben sei der »Sportsman«, also der »Liebhaber und Pfleger des Sports« aber auch beim Hundesport, Alpensport und »Bicyclesport« anzutreffen. Zwar verzichtete der Brockhaus von 1886 im Gegensatz zu früheren Ausgaben darauf, den Sport als »unentbehrlich« für den »vollendeten Gentleman« zu erklären,[8] aber sowohl die Bedeutung des englischen Vorbilds als auch das Fehlen eines Strebens nach körperlicher Exzellenz sind im Vergleich mit der Definition bei Meyer augenfällig.

Anhand dieser beiden Lexikonartikel lässt sich das Terrain abstecken, auf dem sich der Radsport in seiner Anfangszeit in Deutschland bewegte. Die von Brockhaus und Meyer umrissenen Pole – die an englischen Beispielen orientierten Körperübungen im Freien und das ehrgeizige Bestreben nach hervorragender körperlicher Leistung – waren nicht immer miteinander in Einklang zu bringen. Die Ende des 19. Jahrhunderts um sich greifende »Radfahrwut« entstand jedoch gerade auch aufgrund dieser vielfältigen und teilweise widersprüchlichen Bedeutungen und Funktionen dieses Sports.

5 Bertz, Philosophie des Fahrrads, S. 182.
6 Meyers Konversationslexikon, 4. Aufl., 15. Bd., Leipzig 1889, S. 176.
7 Sport, in: Brockhaus' Conversations-Lexikon, 13. Aufl., 15. Bd., Leipzig 1886, S. 101.
8 Sport, in: Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie für die gebildeten Stände. Conversations-Lexikon, 10. Aufl., 14. Bd., Leipzig 1854, S. 354 und Sport, in: Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie für die gebildeten Stände. Conversations-Lexikon, 11. Aufl., 13. Bd., Leipzig 1868, S. 943.

1. Radsport als Form bürgerlicher Vergesellschaftung am Ende des 19. Jahrhunderts

Allein schon der im Brockhaus von 1886 verwendete Begriff des »Bicyclesport« deutet die große Bedeutung an, die englische Vorbilder für den in den 1880er Jahren noch jungen Radsport in Deutschland hatten. Jahrelang beschwerten sich Freunde der deutschen Sprache über die vielen Anglizismen, die dem Radsport zu Eigen waren. Neben dem »Training« und dem »Record« wurde anfänglich die gesamte Technik des Fahrrads in englischen Termini verhandelt. Dies lag insofern nahe, da die Fahrräder selbst häufig aus England importiert wurden. Coventry bildete lange Zeit das europäische Zentrum der Fahrradproduktion.[9] Viele Protagonisten der deutschen Radfahrerszene stammten zudem aus England. So gab der Engländer T.H.S. Walker die 1882 erstmals erschienene Zeitschrift *Das Velociped* heraus und wirkte aktiv an der Gründung eines nationalen Dachverbands in Deutschland mit. In seiner ersten Ausgabe pries Walker den englischen Radfahrerverband als den »grösste[n], einflussreichste[n] und populärste[n] athletische[n] Verein in der Welt« und äußerte die Hoffnung, dass ein noch zu gründender deutscher Radfahrerverband sich an der Verfassung des englischen Beispiels orientieren werde.[10] Der »Cycling Touring Club« war dann auch tatsächlich das leuchtende Vorbild, an dem sich die deutschen Radsportler bei ihren Bemühungen um die Gründung eines nationalen Verbandes orientierten.

Die zunehmende Begeisterung für den englischen Sport im deutschen Bürgertum ist in der Forschung bereits eingehend untersucht worden.[11] In einer »Krise der Geselligkeit« am Ende des 19. Jahrhunderts war Sport ein neues, modernes Phänomen, und bot neue Möglichkeiten der sozialen Interaktion in den Vereinen. Der Radsport konzentrierte sich hierbei auf die urbanen Zentren und auf eine finanziell wohlgestellte Klientel. Wilhelm Wolf nennt 1890 in seinem *Handbuch für Fahrrad und Radfahrer* eine Summe zwischen 400 oder 500 Mark, die der zukünftige Radfahrer für Sportszwecke aufzuwenden in der Lage sein müsse.[12] So bezeichnet er denn auch den »besser gestellte[n] Mittelstand« als Hauptzielgruppe für das »blinkende Stahlross«. Die hohen Kosten für den Sport und die Ballotage in den Clubs stellten sicher, dass man unter sich blieb.

Die »Clubs« entfalteten ein lebhaftes Vereinsleben mit gemeinsamen Radausflügen, Wettrennen und Geschicklichkeitsübungen bis hin zu winterlichen Theateraufführungen

9 Der Vergleich der deutschen Fahrradfabrikate mit der englischen Produktion gehört zu einem Standardelement beinahe jeden Handbuchs zum Radsport in Deutschland gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Vgl. hierzu z. B. Wilhelm Wolf, Fahrrad und Radfahrer, Leipzig 1890, S. 6 und Carl Fressel, Der Radfahrsport vom technisch-praktischen und ärztlich-gesundheitlichen Standpunkte, Neuwied/Leipzig 1898, S. 66. Wenig überraschend postulierte die deutsche Fahrrad-Industrie schon frühzeitig ihre Überlegenheit gegenüber der englischen Konkurrenz, vgl. Die deutsche Fahrrad-Industrie, Der Radmarkt II (1.4.1887) 21, S. 7 und Die deutsche Fahrrad-Industrie, Der Radmarkt II (1.7.1887) 27, S. 2–3. Zum Umfang des englischen Fahrrad-Exports nach Deutschland vgl. A. E. Harrison, The Competitiveness of the British Cycle Industry, 1890–1914, in: Economic History Review 22 (1969) 2, S. 287–303.

10 The Bicycle Touring Club in England, in: Das Velociped 1 (1.1.1882) 6, S. 54–55.

11 Vgl. hierzu grundlegend: Christiane Eisenberg, »English sports« und deutsche Bürger. Eine Gesellschaftsgeschichte 1800–1939, Paderborn 1999, hier vor allem auch Kapitel III, Die Kulturbegegnung: Wahrnehmung und Aneignung der »English sports« im deutschen Kaiserreich, S. 145–214.

12 Wolf, Fahrrad und Radfahrer, S. 5.

und Ballabenden.[13] Der Radsport wurde zum Teil in Hallen und, wo dies möglich war, auch auf Bahnen ausgeführt, aber die meisten Aktivitäten zu Rade fanden auf den öffentlichen Wegen statt. Sportkostüme und Vereinsabzeichen gewährleisteten die Unterscheidung als »Sportbruder« auf der Straße: »jeder Radfahrer, der auf sich was hält, wird seine Zugehörigkeit [...] mit seinem Radfahreranzuge zeigen.«[14] Mit dem Radfahren einher ging ein ganzer Kosmos an Konsumgütern. Radfahrerzeitschriften und -handbücher der Zeit enthielten nicht nur eine Vielzahl von Anzeigen für Fahrräder und Zubehör wie Lampen, Sättel, Gummireifen etc., sondern auch für Sportkostüme, Lodenmuster, Radfahrpelerinen, Havelocks- und Wettermäntel, englische Sweater, Strümpfe und Mützen, bis hin zur Verpflegung mit »Kau-Kola«, »Kola-Nuss-Liqueur« und Schokoladenriegeln.[15]

Die Bedeutung des Radsports als Freizeitbeschäftigung des wohlhabenden Bürgertums wurde auch dadurch unterstrichen, dass das Radfahren von Anfang an eine wichtige Rolle in den Kur- und Heilanstalten spielte.[16] In ihrem Umkreis profilierte sich der Radsport als moderne und heilsame Körperübung der wohlhabenden Bürger. Viele der ersten Handbücher zum Radsport waren von Kurärzten verfasst, die aus ihrer Praxis berichteten und die gesundheitlichen Vorzüge des Radsports mit anderen »Kuren« wie Gymnastik und Massage verglichen. Allein der Bad Emser Kurarzt Fressel verfasste zahlreiche Handbücher über den Radsport vom »ärztlich-gesundheitlichen Standpunkte«.[17] Der für den Radsport in Deutschland wegweisende Aufsatz von Geheimrat Dr. von Nußbaum, der 1888 in der Zeitschrift *Die Gartenlaube* erschien, pries das Radfahren als außerordentlich heilsame Bewegungsform, die nicht nur Blutkreislauf, Stoffwechsel und Entfettung fördere, sondern auch das seelische Wohlbefinden des Patienten steigere. Das Radfahren bringe als Heilmittel Resultate zustande, die mit keiner anderen Kur zu erreichen seien.[18] Nußbaum und andere etablierten den Radsport als »sehr wertvolles Heilmittel«, das zugleich auch »eine Vergnügungsart« darstelle.[19]

Darüber hinaus verbanden die Radfahrer mit ihrem Sport aber auch ganz konkret die Hoffnung auf eine gesellschaftliche Durchmischung von bürgerlichen und aristokratischen Kreisen. Insbesondere der häufig anzutreffende Vergleich des Fahrrads mit dem Pferd deutet auf diese gesellschaftlichen Ambitionen. Pferderennen waren die erste englische Sportdis-

13 Vgl. hierzu: Bericht über die zehnjährige Thätigkeit des Berliner Bicycle-Club »Germania« 1883–1893, Berlin 1893. Vgl. auch Carl Hindenburg, Fest-Album für Radfahrer, 5. Aufl., Magdeburg 1896; W. Graefe, Radfahrer-Commersbuch. Eine Sammlung von Radfahrer-, Trink- und Volksliedern, Berlin 1888; Bundesradfahrerliederbuch. Eine Sammlung der bekanntesten und beliebtesten Radfahrer-, Volks- und Kommerslieder, Berlin o. J.

14 Moriz Band, Handbuch des Radfahr-Sport. Technik und Praxis des Fahrrades und des Radfahrens, Wien/Pest/Leipzig 1895, S. 163.

15 Vgl. z. B. die Besprechungen und Anzeigen in Paul von Salvisberg (Hg.), Der Radfahrsport in Bild und Wort, München 1897, S. 228–280.

16 Das Fahrrad wurde in diesem Zusammenhang insbesondere als Heilmittel gegen die »Neurasthenie« eingesetzt. Auf dieses Phänomen wird weiter unten noch eingegangen.

17 Vgl. Carl Fressel, Der Radfahr-Sport vom technisch-praktischen und ärztlich-gesundheitlichen Standpunkte, 4. Aufl., Neuwied/Leipzig 1898; ders., Das Radfahren der Damen vom technisch-praktischen und ärztlich-gesundheitlichen Standpunkte, Neuwied/Leipzig 1895; ders., Was muss jeder Radfahrer unbedingt wissen? Merkbüchlein für Radfahrer und für Solche, die es werden wollen, Neuwied/Leipzig 1897.

18 Dr. von Nußbaum, Ist das Radfahren gesund?, in: Die Gartenlaube 37 (1889), S. 747–751.

19 Gustav Poelchau, Auf dem Rade. Ärztliche Winke für Radfahrer, in: Daheim 34 (1898), S. 506–508, hier S. 507.

ziplin, die erfolgreich nach Deutschland exportiert worden war.[20] Der Reiz des Pferdesports in Deutschland bestand darin, dass dieser »Elemente aus beiden Kulturen, der adlig-ritterlichen und der bürgerlichen« vereinte.[21] Allerdings war der Pferdesport, bei dem allein der Kauf eines Pferdes zwischen 5.000 und 8.000 Mark kostete und der Unterhalt sich noch einmal auf rund 1.800 Mark jährlich belaufen konnte, nur einer sehr wohlhabenden Minderheit zugänglich. Dagegen waren die Anschaffungskosten für ein Fahrrad vergleichsweise niedrig. Das Radfahren war anfänglich auch in bestimmten Kreisen des Adels populär. Jedoch war die Durchmischung in den Vereinen wesentlich geringer, als die zahlreichen Meldungen in der Presse über die vielen Anhänger dieses neuen Sports in den europäischen Königshäusern und im Hochadel suggerierten.[22] Wilhelm Wolf erklärte 1890 in seinem Handbuch über *Fahrrad und Radfahrer* programmatisch, dass es ein großes Glück wäre, »wenn das Radfahren dazu beitrüge, dass gewisse exklusive Kreise sich den breiten Schichten des gebildeten Mittelstandes wieder mehr näherten, damit ihnen die für ihren Beruf so notwendige Berührung und Verbindung mit demselben nicht ganz abhanden komme.« Dass das Radfahrerwesen diese »segensreiche Aufgabe löse«, sei, so Wolf, »unser sehnlichster Wunsch«.[23]

Der Vergleich mit dem Pferd wurde von Seiten der Radfahrverbände sogar ganz offensiv betrieben. Mit der Organisation einer Distanzfahrt von Wien nach Berlin versuchten die großen deutschen Radfahrverbände, der Bund Deutscher-Radfahrer, die Allgemeine Radfahrer-Union und der Sächsische Radfahrerbund, 1893 die technische Überlegenheit des Fahrrads über das Pferd zu demonstrieren.[24] Das Rennen wurde nach dem Vorbild eines Offiziersrittes ausgerichtet, der im Jahre zuvor ausgetragen worden war. Schon bei diesem ersten Rennen hatten Radfahrer sich beteiligen wollen, aber die Teilnahme war ihnen versagt worden. Der Nutzen des Fahrrads als Fortbewegungsmittel war im Vergleich zum Pferd umstritten, galt ersteres doch eher als Spielgerät genesender Kurgäste. Mit dem Radrennen Wien-Berlin zielten die Veranstalter denn auch darauf ab, den praktischen Nutzen ihres Sports gegenüber dem Militär zu beweisen und die Leistungsfähigkeit der Radsportler unter Beweis zu stellen. Das Rennen wurde von zahlreichen weiteren Rennveranstaltungen, Radfahrer-Paraden, Bällen und sozialen Events begleitet. Auch wenn den Veranstaltern trotz eines Gesuches die Schirmherrschaft des Kaisers verwehrt blieb,[25] so galt die Distanzfahrt Wien-Berlin dennoch als das große Ereignis im deutschen Radsport, das maßgeblich zur Verbesserung seines Ansehens und zu seiner Akzeptanz im Militär beigetragen habe. Der Erfolg wurde dadurch komplettiert, dass die Radfahrer deutlich weniger Zeit für die Distanz benötigten als die Offiziere auf ihren Pferden im Jahr zuvor. »Das Fahrrad«, trium-

20 Vgl. Eisenberg, English Sports und deutsche Bürger, S. 162–178. Vgl. auch Christiane Eisenberg, Pferderennen zwischen »Händler-« und »Heldenkultur«. Verlauf und Dynamik einer englisch-deutschen Kulturbegegnung, in: Hartmut Berghoff/Dieter Ziegler (Hg.), Pionier und Nachzügler? Vergleichende Studien zur Geschichte Großbritanniens und Deutschlands im Zeitalter der Industrialisierung, Bochum 1995, S. 235–258.

21 Vgl. Eisenberg, English Sports und deutsche Bürger, S. 178.

22 Vgl. zum Beispiel Karl Biesendahl, Katechismus des Radfahrsports, Leipzig 1897, S. 20–21.

23 Wilhelm Wolf, Fahrrad und Radfahrer, Leipzig 1890, S. 6.

24 Vgl. Rüdiger Rabenstein, Die Distanz-Radfahrt Wien-Berlin 1893. Impulse-Einflüsse-Kontroversen, in: Sozial- und Zeitgeschichte des Sports 10 (1996) 1, S. 42–56 und Walter Ulreich, Die Distanz-Radfahrt Wien-Berlin 1893. Ein historischer Überblick, Hinterbrühl 1994.

25 Robert Höfer, Zwanzig Jahre Deutscher Rad-Rennsport. Geschichte des Deutschen Rennsports von 1881 bis 1901, Berlin 1903, S. 19.

phierte Victor Silberer in seinem Beitrag für die Zeitschrift *Deutscher Radfahrer-Bund*, sei »ein neues gewaltiges Kriegshülfsmittel und für viele militärische Zwecke werden die Radfahrer – die Cavallerie der Zukunft sein.«[26]

Mit dem Radsport in Deutschland verband sich eine komplexe soziale Positionierung bestimmter bürgerlicher Schichten.[27] Die Anlehnung an englische Vorbilder erfolgte vor dem Hintergrund der Hoffnung auf eine soziale Vermischung von Aristokratie und Bürgertum, die mit Hilfe des englischen Sports bewerkstelligt und vorangetrieben werden sollte. Zugleich verdeutlicht das Beispiel der Distanzfahrt Wien-Berlin, dass sich mit dem Radsport auch bestimmte Vorstellungen von technischer Fortschrittlichkeit und Überlegenheit verknüpften, mit der die bürgerlichen Radfahrer ihre gesellschaftliche Anerkennung insbesondere auch im Militär durchzusetzen suchten. Modernität und Fortschrittlichkeit beschränkten sich hier nicht allein auf die »Maschine« Fahrrad, sondern wurden auch und vor allem vom Radsportler selbst verkörpert.

2. Der Radsportler als Meister der Moderne

Ein kursorischer Blick durch die Quellen vermittelt auf Anhieb einen Eindruck von der immensen Euphorie, die sich mit dem bürgerlichen Radsport gegen Ende des 19. Jahrhunderts verband. Durch diese Begeisterung vom Radfahren ließ sich mancher Autor zu tiefsinnigen Betrachtungen über das Verhältnis von Radfahrer und Fahrrad hinreißen. So philosophierte Ludwig Ganghofer darüber, die Seele des Fahrrads zu ergründen und in einer geheimen Zwiesprache mit der Maschine eins zu werden: »erst wenn du verwachsen bist mit ihr und dennoch frei – dann erst magst du dich völlig als Meister deines Rades fühlen!«[28]

Die geradezu symbiotische Beziehung, die Mensch und Maschine beim Radfahren eingingen, war beim Radsport augenscheinlicher und fundamentaler, als es bei vielen anderen Sportarten der Fall war. Dies hatte entscheidende Konsequenzen für die Wahrnehmung des menschlichen Körpers.[29] Die Körpererfahrung auf dem Fahrrad war untrennbar mit der Maschine verbunden. Sie beruhte auf der Maschine und bedurfte ihrer gleichzeitig, um überhaupt erfassbar und spürbar zu werden. Das Fahrrad war ein Medium, mit Hilfe dessen die Radfahrer den eigenen Körper und das eigene Selbstverständnis konstruierten und zur Darstellung brachten.[30]

26 Victor Silberer, Reiter und Radfahrer. Wien–Berlin in 31 Stunden, in: Deutscher Radfahrer-Bund 6, 19 (20.7.1893), S. 559.

27 Zur Funktion des Sports als Mittel der sozialen Distinktion vgl. Pierre Bourdieu, Historische und soziale Voraussetzungen modernen Sports, in: Gerd Hortleder/Gunter Gebauer (Hg.), Sport – Eros – Tod, Frankfurt a.M. 1986, S. 91–113. Französisches Original: ders, Comment peut-on être sportif?, in: Questions de sociologie, Paris 1980, S. 173–195.

28 Ganghofer, All Heil!, S. 6.

29 Dieser »menschliche Körper« wurde in erster Linie als männlicher gedacht. Zum Männlichen als dem Allgemeinen, bzw. zur »Generalisierung des Mannes zum Menschen« vgl. auch Claudia Honnegger, Die Ordnung der Geschlechter. Die Wissenschaften vom Menschen und das Weib, 1750–1850, München 1996, S. 6 und Ute Frevert, Männergeschichte als Provokation?, in: WerkstattGeschichte 6 (1993), S. 9–11, hier S. 11.

30 Vgl. hierzu auch Philipp Sarasin, Reizbare Maschinen. Eine Geschichte des Körpers 1765–1914, Frankfurt a.M. 2001, S. 26, der Körpergeschichte immer auch als Mediengeschichte begreift, nämlich als »die Geschichte von Medien, ihrer Materialität und ihrer diskursiven Strukturen, die den Körper zugleich zur Darstellung bringen und ihn konstruieren.« Ähnlich hat auch Donna

Die »Erfahrung« Radfahren knüpfte dabei an unterschiedliche Hintergründe und Erfahrungskontexte der Zeitgenossen an.[31] Ein wichtiger Bezugspunkt war die Eisenbahn, die das Paradigma des technischen Fortschritts im 19. Jahrhundert darstellte.[32] Gegenüber der Eisenbahn reklamierten die Radfahrer nicht nur die Überlegenheit ihrer andersartigen Maschine, sondern sie formulierten auch den Anspruch auf ein anderes Zusammenspiel von Mensch und Technik. Ähnlich wie die Eisenbahn verringerte das Fahrrad die Zeit, in der bestimmte Distanzen zurückgelegt werden konnten und verschaffte dem Menschen größere Mobilität, aber die Radfahrer waren es selbst, die eine Distanz wählten, einteilten und überwanden. Im Gegensatz zum fauchenden Ungetüm Eisenbahn, das den Menschen verschluckte und zur Anpassung zwang,[33] »verschmolzen« Fahrrad und Radfahrer, wie Ganghofer es beschrieb, aber aufgrund des Prinzips der permanenten Rückkoppelung konnte sich der Mensch als »Meister« der Technik fühlen. Das Wohlbefinden und das Lustgefühl, das sich für viele beim Radsport einstellte, beruhten maßgeblich auf diesem Gefühl der »Meisterschaft«, und letzteres war auch der Kern der viel beschworenen Erfahrung von »Freiheit« auf dem Fahrrad.

Hinzu kam, dass mit dem Fahrrad ganz neue Geschwindigkeiten zu erreichen waren, die denen eines Fußgängers und denen eines Pferdes weit überlegen waren. Die Radfahrvereine präsentierten das Fahrrad als Lösung für das gehetzte Leben von Kaufleuten, Beamten, Industriellen, Schülern und Lehrern. Dieser Personenkreis, der im Alltag stark beansprucht sei, benötige das Fahrrad, um sich auf schnellem Wege der Hektik der Städte entziehen zu können und sich an der freien Natur für die künftigen Aufgaben zu stärken und zu erfrischen. In diesem Sinne war die neuartige Maschine Fahrrad nicht nur Ausdruck einer

Haraway darauf hingewiesen, dass wir zur Selbsterkenntnis eine »semiotisch-materielle Technologie« benötigen, da wir uns eben nicht unmittelbar präsent sind. Donna Haraway, Situiertes Wissen. Die Wissenschaftsfrage im Feminismus und das Privileg einer partialen Perspektive, in: Elvira Scheich (Hg.), Vermittelte Weiblichkeit: feministische Wissenschafts- und Gesellschaftstheorie, Hamburg 1996, S. 217–248.

31 Mit dem Begriff der »Erfahrung« knüpfe ich an die Diskussion über die »experience« in der Geschichtswissenschaft an, wie sie vor allem in der Geschlechtergeschichte virulent ist und insbesondere von Joan W. Scott und Kathleen Cannings geprägt wurde. Vgl. hierzu grundlegend Joan W. Scott, The Evidence of Experience, in: Critical Inquiry 17 (1991) 4, S. 773–797; Kathleen Cannings, Feminist History after the Linguistic Turn, in: Signs 19 (1994), S. 368–404. Vgl. auch Marguérite Bos u. a. (Hg.), Erfahrung. Alles nur Diskurs? Zur Verwendung des Erfahrungsbegriffs in der Geschlechtergeschichte, Zürich 2004. Im Anschluss an diese Diskussion verstehe ich Erfahrung nicht als bloßes Zufallsprodukt oder gar außerdiskursives körperliches Erleben, sondern vielmehr als zielgerichtete und selbstverortende Wahrnehmung, die sowohl diskursiv als auch materiell hergestellt wird. Der Körper des Radfahrers ist nicht unabhängig oder gar autonom von den bestehenden Diskursen über das Radfahren; das, was mit dem Radfahren »erfahren« wird, ist durch vielfältige Berichte, Beschreibungen etc. vorgestaltet. Zugleich wird die Erfahrung Radfahren aber auch nicht von den Diskursen allein bestimmt, sie wird auch durch das Fahrrad selbst gestaltet, das in seiner Materialität und Funktionsweise den Körper auf bestimmte Weise formt und beansprucht. Schließlich ist der Radfahrer selbst aktiv an der Erfahrung Radfahren beteiligt. Er sucht nach bestimmten Erfahrungen des eigenen Ich und des eigenen Körpers auf dem Fahrrad, er konstruiert und inszeniert sich selbst im Sattel.

32 Vgl. Ralf Roth, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1814–1914, Ostfildern 2005.

33 Vgl. hierzu auch die berühmte Studie von Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München/Wien 1979.

modernen, schnelleren Zeit, sondern auch Antwort darauf. Das Fahrrad wurde zu einem Schlüsselelement, mit dem »das gesteigerte Tempo zum Bestandteil eines neuen Lebensstils und Lebensgefühls« wurde.[34]

Das Fahrrad versinnbildlichte eine Schnelllebigkeit, bei der trotz der vorhandenen Geschwindigkeit die Ruhe nicht verloren ging. »Die unmittelbare Ursache des Wohlgefühls« beim Radsport sei, so formulierte es der Radfahrphilosoph Bertz, »nicht [...] die Bewegung, als vielmehr die Ruhe in der Bewegung, die ganz eigenartige Kombination von Ruhe und Bewegung«.[35] In gleicher Weise erklärte Karl Biesendahl 1897 in seinem *Katechismus des Radsports*: »Die Grundlage des ganzen modernen Radfahrens bildet: die Balance.«[36] Der Radsport konstruierte und inszenierte auf ganz spezifische Weise die Körperposition des Radfahrers im Raum: Dieser nahm den eigenen Körper als »Mitte« eines dynamischen Gleichgewichts wahr und »erfuhr« im doppelten Sinne die eigene Kontrolle über die Geschwindigkeit.

Dieses Prinzip sorgte für einen wesentlichen Lustgewinn beim Radfahren, der sich in der verdreifachten Erlebniswelt des Radfahrers zusätzlich potenzierte: Als Motor erfuhr der Radfahrer seine eigene Kraft und Stärke, als Steuermann seine Geschicklichkeit und Übersicht und als Passagier genoss er die Ruhe, die sich trotz und gerade wegen der Fortbewegung auf der Maschine einstellte. Das Radfahren stellte somit einerseits eine Vervielfachung der Aufgaben und Wahrnehmungen dar. Andererseits vermittelte diese Maschine trotz und gerade wegen der Vielzahl von Anforderungen und Reizen einen Moment von Kontrolle und Ruhe in der Bewegung, der von vielen selbst als Moment der inneren Sammlung und als eine »verinnerlichte Stimmung« wahrgenommen wurde.[37]

Mit dem dynamischen Gleichgewicht und der Kontrolle über Körper und Maschine verbanden sich so wichtige Wahrnehmungsmomente, die in der Literatur immer wieder als »Stärkung der Willenskraft und des Selbstvertrauens« und als »ethische Faktoren« der Erfahrung des Radfahrens beschrieben wurden.[38] Das Fahrrad wurde zum »Charakterbildungsmittel«[39], auf dem der Radfahrer für die Herausforderungen der modernen Zeit trainieren und sich stärken konnte. Durch seinen Sport gewann der Radfahrer »fortgesetzt an Disziplin, an Selbstbeherrschung, die Fähigkeit zu festem, geradem, zielbewußtem Handeln wächst; und so erzieht der Sport nicht nur einen sicheren Radfahrer, sondern auch eine charaktervolle Persönlichkeit.«[40]

Eine besondere Rolle spielte das Radfahren als Therapie bei der Behandlung von Neurasthenie.[41] Um die Diagnose Nervenschwäche hatte sich gegen Ende des Jahrhunderts ein

34 Joachim Radkau, Technik im Temporausch der Jahrhundertwende, in: Michael Salweski/Ilona Stölken-Fitschen (Hg.), Moderne Zeiten. Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1994, S. 61–76, hier S. 74.

35 Bertz, Philosophie des Fahrrads, S. 114.

36 Biesendahl, Katechismus des Radfahrsports, S. 114.

37 Bertz, Philosophie des Fahrrads, S. 115.

38 Biesendahl, Katechismus des Radfahrsports, S. 5.

39 Bertz, Philosophie des Fahrrads, S. 129.

40 Ebd., S. 179.

41 Vgl. hierzu vor allem auch Joachim Radkau, Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler, München 1998, S. 202–206. Die Diagnose Nervenschwäche erlangte gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit den Studien von George Miller Beard einen enormen Aufschwung, der sich nicht zuletzt in der umfassenden medizinischen Literatur zu diesem Thema manifestierte. Vgl. hierzu George M. Beard, A Practical Treatise on Nervous Exhaustion

wahres »Neurasthenie Business« mit privaten Kliniken, Wasserheilanstalten, Sanatorien und Ähnlichem entwickelt.[42] Diese Einrichtungen verbanden auf eigentümliche Weise therapeutische und rekreative Motive. Die immense Bedeutung, die das Fahrrad als Heilmittel gegen die Neurasthenie erlangen konnte, erklärt sich nicht allein aus den sozialen Umständen, die das Radfahren zu einer gefälligen Freizeitbeschäftigung während der Kur werden ließen, sondern auch und vor allem aus dem Prinzip der Ruhe in der Bewegung.[43] Das diffuse Krankheitsbild, mit Symptomen wie Kopfschmerzen, Herzbeschwerden, Müdigkeit und Ermattung, Schlaf- und Verdauungsstörungen, Unruhe und übermäßiger (sexueller) Erregbarkeit, fand seine Kohärenz in der Diagnose, dass der Neurastheniker vom hektischen Leben der Moderne überwältigt sei.[44] Neurasthenie galt als zwangsläufige Folge der modernen Zivilisation, die mit neuen Freiheiten, aber auch mit der Unterdrückung von Emotionen und vor allem einem durch Technik und Industrie bewirkten Leistungsdruck verbunden war. Der Radsport wurde mithin als Körpererfahrung konstruiert, die mit dem Halten der Balance in der Geschwindigkeit und der gleichzeitigen Ausführung verschiedener Tätigkeiten wie Lenken und Treten in besonderer Weise die vielfältigen Aufgaben und Anforderungen der Moderne verkörperte und gleichsam charakteristisch für das »moderne Leben« war. Das Prinzip des dynamischen Gleichgewichts versinnbildlichte die Meisterschaft des männlichen Individuums über diese modernen Herausforderungen.[45] Auf dem Fahrrad konstruierte und inszenierte sich der Radsportler so zum Meister der Moderne.

(Neurasthenia): Its Symptoms, Nature, Sequences, Treatment, New York 1880 und die deutsche Übersetzung, ders., Die Nervenschwäche (Neurasthenia). Ihre Symptome, Natur, Folgezustände und Behandlung, Leipzig 1881, sowie die Bibliographie in Franz C. Müller (Hg.), Handbuch der Neurasthenie, Leipzig 1893, S. 1–18. Die Verknüpfung des Radsports mit der Neurasthenie war kein deutsches Phänomen vgl. z. B. auch die Darstellungen für die USA und Frankreich: James C. Whorton, The Hygiene of the Wheel: an Episode in Victorian Sanitary Science, Bulletin of the History of Medicine 52 (1978), S. 61–88 und ders., Crusaders for Fitness: The History of American Health Reformers, Princeton, New Jersey 1982; sowie Robert A. Nye, Degeneration, Neurasthenia and the Culture of Sport in Belle Epoque France, in: Journal of Contemporary History 17 (1982), S. 51–68.

42 Doris Kaufmann, Neurasthenia in Wilhelmine Germany: Culture, Sexuality and the Demands of Nature, in: Marijke Gijswijt-Hofstra/Roy Porter (Hg.), Cultures of Neurasthenia, From Beard to the First World War (= Clio Medica; 63), Amsterdam/New York 2001, S. 161–176, hier S. 164. Vgl. auch Volker Roelcke, Electrified Nerves, Degenerated Bodies. Medical Discourses on Neurasthenia in Germany, circa 1880–1914, in: ebd., S. 177–197 und ders., Krankheit und Kulturkritik. Psychiatrische Gesellschaftsdeutungen im bürgerlichen Zeitalter 1790–1914, Frankfurt a. M. 1999.

43 Vgl. Radkau, Das Zeitalter der Nervosität, S. 203–206.

44 Zum Verhältnis von Neurasthenie und Moderne vgl. auch Anson Rabinbach, The Human Motor. Energy, Fatigue, and the Origins of Modernity, Berkeley u.a. 1992, S. 153–163. Vgl. auch die deutsche Ausgabe: ders., Motor Mensch. Kraft, Ermüdung und die Ursprünge der Moderne (= Wiener Schriften zur historischen Kulturwissenschaft; 1), Wien 2001.

45 Umgekehrt konnten das Fahrrad und der Radsport jedoch auch als Ausdruck der Überforderung und Überreizung des modernen Individuums gewertet werden. Radkau sieht die intensiven Diskussionen über mögliche sexuelle Störungen bei Männern durch das Radfahren vor diesem Hintergrund. Vgl. Radkau, Technik im Temporausch, S. 68 und ders., Das Zeitalter der Nervosität, S. 63. Vgl. hierzu auch Beard, Sexuelle Neurasthenie, S. 74–82, insbesondere S. 79. Vor möglicher Impotenz durch Radfahren warnten Martin Mendelsohn, Der Einfluss des Radfahrens auf den menschlichen Organismus, Berlin 1896 und A. Bernstein, Einwirkung des Radfahrens auf den Geschlechtstrieb, in: Ärztliche Sachverständigen Zeitung 2 (1.11.1896),

3. Der Radsportler als leistungsfähige Energieumwandlungsmaschine

Die durch das Prinzip der Rückkoppelung gegebene notwendige, enge Zusammenarbeit zwischen menschlichem Körper und Maschine hatte einen doppelbödigen Effekt auf die Erfahrung des Radfahrers. Zum einen konnte in Abgrenzung zur Eisenbahn die menschliche Kontrolle und Herrschaft über die Maschine hervorgehoben werden. Zum anderen aber resultierte die enge Zusammenarbeit zwischen Körper und Technik darin, dass der menschliche Körper selbst Teil einer Maschine war und auch als solche wahrgenommen wurde. Mit dem Radfahren wurde der menschliche Körper nach technischen Gesetzen strukturiert und reguliert und seine Leistungsfähigkeit an mess- und überprüfbare Standards angepasst.

Das Verständnis von der menschlichen »Kraftmaschine« auf dem Fahrrad beruhte dabei wesentlich auf den Vorstellungen der Thermodynamik. Das von Hermann von Helmholtz (1821–1894) formulierte erste thermodynamische Gesetz der Energieerhaltung führte sämtliche Kräfte in der Technik, der Natur und beim Menschen auf dieselbe zu Grunde liegende, universelle Energie zurück.[46] Mit Hilfe der Thermodynamik ließen sich so das Universum, der Körper und die industrielle Arbeit nach denselben energetischen Grundprinzipien beschreiben und aufeinander beziehen.[47] Sowohl die industrielle Maschine als auch der menschliche Körper waren mithin Motoren, die Energie in Bewegung übertrugen.

Während dieser Erste Thermodynamische Hauptsatz jedoch noch von einer verlustlosen Umwandlung der verschiedenen Energieformen ausging, verdeutlichten Untersuchungen des Berliner Physikers Rudolf Clausius, dass bei der Dampfmaschine tatsächlich nur ein Teil der Wärme in mechanische Arbeit umgewandelt wurde, während ein weiterer Teil durch Reibung und Wärmestrahlung schlichtweg verloren ging. Dieser Hauptsatz von der Entropie, dem irreversiblen Verwandlungs- und Entwertungsprozess der Energie, wurde erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts intensiver rezipiert. Im Gegensatz zum optimistischen Ersten Hauptsatz sprach dieser zweite Grundsatz mit dem Verlust von Energie gewissermaßen die Schattenseiten der Industrialisierung an. Die Debatte über die Neurasthenie war so auch eine Diskussion über den Energieverlust durch das »Hetzen und Jagen« des modernen Lebens.[48]

S. 457–459. Dagegen argumentierten erbittert Bertz, Philosophie des Fahrrads, S. 75–76 und Martin Siegfried, Die Hygiene des Radfahrens, in: Paul von Salvisberg, Der Radfahrsport in Bild und Wort, München 1897, S. 157–170, S. 163. Große Aufmerksamkeit erlangte in diesem Zusammenhang die richtige Beschaffenheit des Sattels. Vgl. Biesendahl, Katechismus des Radfahrsports, S. 55 und Georg Berg, Die Fahrradsattel-Frage, in: Zeitschrift für praktische Ärzte 7 (1898), S. 223–231. Noch 1908 ausführlich zur Frage des Sattels aus medizinischer Sicht: Franz Thalwitzer, Zur Hygiene des Radfahrens, ein gesunder Fahrradsattel, in: Werde Gesund! Zeitschrift für Volksgesundheitspflege, Krankheitsverhütung und gesunde Erziehung 7/8 (1908), S. 218–220.

46 Zu Hermann von Helmholtz und dem Energieerhaltungssatz vgl. Lorenz Krüger (Hg.), Universalgenie Helmholtz. Rückblick nach 100 Jahren, Berlin 1994; David Cahan (Hg.), Hermann von Helmholtz and the Foundations of Nineteenth-Century Science, Berkeley u.a. 1993; Helmut Rechenberg, Hermann von Helmholtz. Bilder seines Lebens und Wirkens, Weinheim 1994.

47 Vgl. Anson Rabinbach, Ermüdung, Energie und der menschliche Motor, in: Philipp Sarasin/ Jacob Tanner (Hg.), Physiologie und industrielle Gesellschaft. Studien zur Verwissenschaftlichung des Körpers im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a.M. 1998, S. 286–312.

48 Vgl. Maria Osietzki, Körpermaschinen und Dampfmaschinen. Vom Wandel der Physiologie und des Körpers unter dem Einfluß von Industrialisierung und Thermodynamik, in: Philipp

Insbesondere im Vokabular der medizinischen Abhandlungen über den Radsport trat die thermodynamische Denkweise deutlich zu Tage. Der Göttinger Medizin-Professor Heinrich Boruttau lobte ausführlich die »ökonomische Ausnutzung der Muskelkraft« auf dem Fahrrad, die sich wesentlich vom Gehen und Laufen unterscheide, bei dem »unzweckmäßige Schwankungen« der Körpermasse dazu führten, dass »der größte Teil der von den Muskeln geleisteten mechanischen Arbeit verloren« gehe: »Bei der Benutzung der Beinmuskeln, gleich dem in den Zylindern der Lokomotive expandierenden Dampfe zur Drehung von Rädern wird offenbar die Kraft weit besser ausgenutzt.«[49] So wie Boruttau analysierte auch der Berliner Arzt Martin Siegfried die Körperbewegung auf dem Fahrrad vor dem Hintergrund der technischen Funktionsweise der Eisenbahn. Er pries den »Präzisionsmechanismus« des Fahrrads, der in vollkommener Weise die Gesetze der Mechanik erfülle. Der »Reiter des Stahlrades« verwandle sich in einen »Lokomotivführer«, der seinen »Dampfverbrauch« nach der Streckenbeschaffenheit reguliere. Der positive Effekt der »Cyclistik« liege vor allem in den »Systemveränderungen«, die insbesondere aus der »Potencierung sämmtlicher animalen und vegetativen Functionen« bestehe.[50]

Diesen positiven Einfluss des Radsports auf das System menschlicher Körper beschrieb auch der Arzt Heinrich Pudor.[51] Anhand von Messungen der Luftaufnahme sowie des Brust- und Bauchumfangs von Radfahr-»Professionals« kam er zu dem Schluss, dass dieser Personenkreis imstande sei, »ausserordentlich viel Luft aufzunehmen als auch abzugeben«. So steigere sich der Gaswechsel (Sauerstoff-Ein- und Kohlensäure-Ausatmung) »mindestens um das Zwanzigfache«. Mit Hilfe des Radfahrens könne, so Pudor, die Kunst des Atmens systematisch erlernt und eine rationelle Atmung eingeübt werden. Der Radfahrer sollte dabei einfach den Tretrhythmus und das mechanische Funktionieren der Maschine nutzen, um die Funktionsweise des eigenen Körpers zu systematisieren und zu regulieren. Für Pudor erhielt die menschliche Atmung auf dem Fahrrad gewissermaßen die Feinabstimmung und das Tuning.

Diese Wahrnehmung und Regulierung von Körperfunktionen auf dem Fahrrad war nicht nur Thema der Wissenschaft, auch die Radfahrer selbst nahmen mit großer Begeisterung den Prozess der Energieumwandlung am eigenen Körper wahr. Gerade der gesteigerte Hunger, der »großartige Appetit«, fand immer wieder Erwähnung in der Radfahrerliteratur.[52] Er habe sich nach einer längeren Tour stark ermüdet gefühlt, berichtete ein Radfahrer in *Das Stahlrad* und fügte triumphierend hinzu, »aber nach dem Genuss von zwei Beefsteaks wieder recht munter«.[53]

Der Erste Thermodynamische Hauptsatz hatte dem Stoffwechsel eine entscheidende Bedeutung zugewiesen. Er wurde gewissermaßen zum eigentlichen Inhalt des Lebens, denn hier offenbarte sich der Prozess der Energieumwandlung. Der »großartige Appetit« galt so ganz im Sinne der thermodynamischen Deutung als Beweis der eigenen Vitalität. Kein

Sarasin/Jacob Tanner (Hg.), Physiologie und industrielle Gesellschaft. Studien zur Verwissenschaftlichung des Körpers im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 1998, S. 323–346, hier S. 337–339.

49 Heinrich Boruttau, Die Hygiene des Fahrrads, Motorrads und Automobils, in: Die Gesundheit in Wort und Bild 2 (1905), S. 685–696, hier S. 687.

50 Martin Siegfried, Zur Mechanik und Physiologie der Cyklistik, in: Deutsche Medicinische Wochenschrift 25 (1899), S. 547–549.

51 Heinrich Pudor, Hygiene des Atmens beim Radfahren, in: Reformblätter 5 (1902), S. 103–106.

52 Fressel, Der Radfahrsport, S. 206–207.

53 Über das Radfahren, in: Das Stahlrad 10 (29.11.1895) 47, S. 856–857.

Wunder also, dass im Angesicht des drohenden Energieverlusts im beruflichen Alltag die Intensivierung der Körperfunktionen beim Radsport ein wahres Glücksgefühl hervorrief. Der Deutsche Radfahrer-Bund triumphierte: »Wenn Du [...] keine leichte Atmung, keinen Appetit und keine Stimmung hast, setz dich aufs Rad, du wirst das alles bekommen!«[54]

Dieser Prozess der Umwandlung der körpereigenen Kraft in Bewegung ließ sich anhand der am Tage zurückgelegten Kilometer und der dafür benötigten Zeit messen und vergleichen. Die Radfahrer konnten über diese Messdaten Veränderungen konstatieren und durch eine rationelle Vorbereitung, das Training, die Leistungsfähigkeit des eigenen Körpers beeinflussen.[55] Auf der Rennbahn erfolgte die Leistungsabfrage systematisch, aber auch während der Touren war die Rückversicherung des Umwandlungsprozesses integraler Bestandteil des Radsports. Berichte von Radtouren erfolgten fast immer mit dem Verweis auf zurückgelegte Kilometer und die dafür benötigte Zeit. Mechanische Kilometerzähler am Fahrrad galten als besonders zweckmäßig und wurden in verschiedenen Ausführungen angeboten.[56] Das Messen und Vermessen der Leistung auf dem Fahrrad war somit kein Privileg der umfangreichen physiologischen und medizinischen Studien zum Radfahren,[57] sondern vielmehr gehörte die Wahrnehmung der körperlichen Leistung im Sinne einer menschlichen Kraftmaschine zur Praxis des Radsports, egal ob es sich um Radtouren oder Radrennen handelte.

4. Der bürgerliche Radsport und die Grenzen der Energieumwandlungsmaschine

Die Wahrnehmung und Steigerung der eigenen Leistungsfähigkeit auf dem Fahrrad war indes nicht unumstritten. Eng verknüpft mit der Diskussion über die Möglichkeiten des menschlichen Körpers auf dem Fahrrad entspannte sich auch eine Debatte über die Grenzen dieser Leistungen. Bereits in seinen Grundlagen bezog sich das Prinzip der Energieumwandlung nur auf einen Teil der bürgerlichen Radfahrer, denn schon bei Helmholtz war die produktive Umsetzung von Kraft in Arbeit ein zutiefst männliches Konzept gewesen.[58] Die Aufgaben der Frauen erstreckten sich in erster Linie auf die Reproduktion, die Umwandlung von Energie schien in ihren Körpern weniger stark ausgeprägt. So bescheinigten Physiologen Frauen einen minder lebhaften Stoffwechsel und schrieben ihnen eine geringere Vitalität zu.

54 Ernst Wiechmann, Das Radfahren und der deutsche Radfahrerbund, in: Deutscher Radfahrer-Bund 8 (8.3.1895) 6, S. 184–187, hier S. 186.

55 Beschreibungen eines sinnvollen »Trainierens« finden sich in fast allen Handbüchern der Zeit. Vgl. z. B. Wolf, Radfahrer und Radfahren, S. 220–223; Biesendahl, Katechismus des Radfahrsports, S. 129–142; Fressel, Der Radfahrsport, S. 186–189; Sieck, Radsport und Rennfahren, S. 89–90.

56 Fressel, Der Radfahrsport, S. 165–166. Auch das von Paul Jacob zu medizinischen Zwecken entwickelte Zimmerfahrrad besaß von Anfang an einen Kilometerzähler, damit der Patient die von ihm geleistete Arbeit nachvollziehen und der Arzt dessen Arbeit umgekehrt kontrollieren könne. Vgl. P. Jacob, Zimmerradfahren, in: Berliner klinische Wochenschrift 38 (1901), S. 1237–1239.

57 Eine erste Zusammenfassung dieser Studien lieferte 1900 Julius Loewenthal, Das Radfahren. Physiologie, Hygiene, Pathologie und Therapie, in: Ärztliche Praxis 13 (1900), S. 161–162, 179–182 und 195–199.

58 Vgl. Maria Osietzki, Körpermaschinen und Dampfmaschinen, S. 326, S. 331.

Auch die Erfahrung der Kraftmaschine auf dem Fahrrad war in erster Linie ein männliches Privileg. Zwar stiegen im Laufe der 1890er Jahre immer mehr Frauen auf das Fahrrad, aber das systematische Messen und Vermessen der weiblichen Leistung in Form von Radrennen blieb Tabu. Das Radfahren der Frauen war da akzeptabel, wo es als elegante Körperübung mit teurem Fahrrad und vornehmem Radfahrkostüm Ausdruck einer »Belustigung« im Freien war. In dieser Funktion war es kein Widerspruch, ja sogar vielfach gewünscht, dass sich Frauen am bürgerlichen Radsport beteiligten. Mit dem Radfahren der Frauen verband sich aber zugleich eine Diskussion über die »Emanzipation der Frau durch das Fahrrad«. In dieser Debatte spielen somit die in der Erfahrung Radfahren angelegten Momente von Freiheit, Kontrolle und Vergegenwärtigung der eigenen Leistungsfähigkeit auch für Frauen eine wesentliche Rolle.[59]

Konflikte konnten sowohl für die weiblichen als auch für die männlichen Radsportler dort entstehen, wo diese Vergegenwärtigung der eigenen Leistungsfähigkeit und die Arbeit an deren Steigerung mit dem Prinzip der mondänen »Belustigung« im Freien und den damit verbundenen Vorstellungen von sozialer Distinktion kollidierten. Für Frauen waren diese Grenzen noch deutlicher abgesteckt als für Männer, wie die umfassende Diskussion über die »ästhetische Seite« des Frauenradfahrens, über die angemessene Kleidung und Haltung auf dem Fahrrad sowie das generelle Tabu von Radrennen verdeutlichen. Aber auch die männlichen Radfahrer konnten sich in den Widersprüchen von Leistung und Façon verstricken.

Ein Beispiel für diese Konflikte war die Auseinandersetzung über das Schwitzen. 1893 erschien ein Artikel in *Das Stahlrad,* in dem das Schwitzen neben der Bewegung als »wohlthätigste Folge« des Radfahrens gepriesen wurde.[60] Ausführlich erläuterte der Autor Ludwig Lammer die Körperfunktionen des Schwitzens und betonte dessen fundamentale Bedeutung in der Regeneration: »Jeder Teil unseres Körpers bleibt nicht eine Stunde derselbe, er verbraucht sich vielmehr fortgesetzt und wird durch Neubildungen wieder ersetzt.« Lammer sah im Prinzip der fortwährenden Umwandlung ein Zeichen der Vitalität und des Lebens: »jede Störung, sowohl in der Zufuhr wie in der Ausstossung des Verbrauchten bedingt Krankheit, dauernde Störungen der Lebensfunktionen und zieht im äussersten Ende die Vernichtung der Lebensfähigkeit, also den Tod nach sich.« Da Schwitzen die Ausstoßung der verbrauchten Stoffreste ermögliche, sei es vitaler Bestandteil des menschlichen Kreislaufes und als »energische Entfernung zahlloser Krankheitsursachen« einer »der besten Regulatoren im Körperhaushalt und ein wesentlicher Schutz der Gesundheit«. Geradezu genüsslich berichtete Lammer, wie er auf den Fahrten zu seinen Töchtern in deren Sommerdomizil »dampfend und schweißtriefend« angekommen sei und sein Fahranzug bis zum anderen Morgen nicht habe trocknen können.

Während für ihn der Schweiß ein Zeichen seines funktionierenden Stoffwechsels war und der Hinweis, er gerate »leicht in Schweiß« im Lichte seiner Ausführungen als Zeugnis seiner Kraft und Vitalität gewertet werden muss, war dem Bad Emser Kurarzt Fressel

59 Zum Radfahren von Frauen vgl. Dörte Bleckmann, Wehe wenn sie losgelassen! Über die Anfänge des Frauenradfahrens in Deutschland, Leipzig 1998; Gudrun Maierhof, Sie radeln wie ein Mann, Madame. Als die Frauen das Rad eroberten, 2. Aufl., Dortmund 1993; Heike Kuhn, Vom Korsett zum Stahlross. Zur Entstehung des Frauenradsports in Deutschland, Sankt Augustin 1995; Carmen Feuchtner, »Rekord kostet Anmut, meine Damen!« Zur Körper-Kultur der Frau im Bürgertum Wiens (1880–1930), in: Tel Aviver Jahrbuch 21 (1992), S. 127–153; Christopher Thompson, Un troisième sexe? Les bourgeoises et la bicyclette dans la France fin de siècle, in: Le Mouvement Social 192 (2000), S. 9–39.

60 Vgl. Ludwig Lammer, Radfahren und Schwitzen, in: Das Stahlrad 8 (1893), S. 21–23.

der Ausbruch des Schweißes ein deutliches Alarmzeichen. Er fürchtete um das Ansehen des Radsports angesichts dieser unschicklichen Körperfunktion, denn »ausgenommen bei heißer, schwüler Luft soll die Haut nicht in Schweiß kommen«. Fressel warnte angewidert seine Leser davor, nach einer Radtour »mit rotem Kopfe und schweißtriefend« in der Raststation anzugelangen, wo man dann womöglich noch »das Gesicht und die Stirn vom Schweiße trocknen« müsse. Dies schade dem Ansehen des Sports.[61] Für den Kurarzt wog der Verstoß gegen bürgerliche Konventionen schwerer als die Erfahrung der Kraftmaschine im Schweiße des Angesichts.

Ähnlich wie das Schwitzen war auch die Körperhaltung auf dem Fahrrad Gegenstand heftiger Diskussionen und zeigte die Grenzen der gesellschaftlichen Akzeptanz der Energieumwandlungsmaschine deutlich auf. Der richtigen Körperhaltung auf dem Fahrrad widmeten sich zahlreiche Autoren in den verschiedenen Fachblättern. Das Feindbild war klar ausgemacht, es galt, energisch die Position des Rennfahrers mit vornübergebeugter Haltung zu bekämpfen, das »katzenbuckelige Kilometerfressen«[62] der »radfahrende[n] Affen«[63] beziehungsweise die »zusammengesunkene Gestalt« von »willenlos arbeitenden Idioten«.[64]

Dass sich mit der aufrechten Haltung vor allem auch ein bestimmter sozialer Habitus verband, verdeutlicht das Plädoyer des Berliner Arztes Martin Siegfried, der sich dafür aussprach, den Ausdruck »Radfahren« durch »Radreiten« zu ersetzen. Wer sein Rad reite, so Siegfried, »wird unwillkürlich einen geraderen Sitz annehmen und sich sagen, dass ein krummer Reiter stets lächerlich wirkt, mag er auf dem lebenden Pferde oder dem Stahlross sitzen.«[65] Die nach vornüber gebeugte Haltung tastete das bürgerliche Grundprinzip des aufrechten Ganges an, das seit der Aufklärung eng mit dem Diskurs der Mündigkeit verknüpft war.[66] »Der Katzenbuckel«, dozierte ein Artikel im *Deutschen Radfahrer-Bund*, sei »von alters her verachtungswürdig gewesen«, er zeige Unterwürfigkeit und gehöre in die Welt der »Höflinge« und der »Schranzen.«[67] Auch die »sehr reservierte Haltung« des Militärs in Deutschland, die sich u. a. in dem Verbot der Teilnahme von Radfahrern am Distanzritt Wien-Berlin 1892 niedergeschlagen hatte, ließ sich aus Sicht von Julius Burckart vor allem durch das »unmilitärische Aussehen« und den »Katzenbuckelsitz«, der eines Mannes in »des Königs Rock« unwürdig sei, erklären.[68]

Aus Sicht der Befürworter der Rennfahrerhaltung hingegen verfolgte der vorgeneigte Körper eine rationelle Körperhaltung, die der Optimierung der Bewegung auf dem Fahrrad und somit letztlich auch der Stärkung des eigenen Körpers diente. So entlaste diese Haltung das Gesäß, und überhaupt habe der Radfahrer weniger Stöße in das Rückgrat zu erdulden. Auch die Maschine werde auf diese Weise besser geschont, kurzum, diese Sitz-

61 Fressel, Der Radfahrsport, S. 174–175.
62 Zur Konstruktion der Fahrräder, in: Der Radmarkt VII, 175 (1.9.1893), S. III–VII, S. V.
63 Die Körperhaltung der Radfahrer, in: ebd. VII, 174 (16.8.1893), S. V–IX, S. V.
64 Der Sitz des Fahrers, in: Das Stahlrad 9 (1894), S. 1177.
65 Martin Siegfried, Radfahren als Heilgymnastik, in: Deutsche medizinische Wochenschrift/ Therapeutische Beilage 23 (1897), S. 37–38, hier S. 37.
66 Vgl. Bernd Jürgen Warneken, Biegsame Hofkunst und aufrechter Gang, in: Ders. (Hg.), Der aufrechte Gang. Zur Symbolik einer Körperhaltung, Tübingen 1990, S. 11–23.
67 Der Katzenbuckel, in: Deutscher Radfahrer-Bund 8,8 (25.3.1895), S. 244.
68 Julius Burckart, Das Rad im Dienste der Wehrkraft, in: Paul von Salvisberg (Hg.), Der Radfahrsport in Bild und Wort, München 1897, S. 137–156, hier S. 140.

position sei schlichtweg zweckmäßiger, auch wenn sie der Ästhetik eines »Laienpublikums« widerspräche.[69]

Anders als beim Schwitzen hatte der Konflikt über die Körperhaltung auf dem Fahrrad einen unmittelbaren Bezug zur Fahrradindustrie, die mit der Konstruktion bestimmter Rahmen dem »Katzenbuckel« Vorschub oder Einhalt gebieten konnte. Die deutsche Produzenten-Zeitschrift *Der Radmarkt* plädierte 1893 im Angesicht der heftigen Diskussionen für ein Umdenken der Hersteller. Niederräder mit allzu weit vorgeschobenem Kurbellager und niedergebogener Lenkstange sollten in Zukunft wieder anders gestaltet werden, »um eine vorteilhaft veränderte Körperhaltung des Fahrers herbeizuführen.«[70] Umgekehrt plädierten einige Radfahrer für eine situativ flexible Konstruktion der Fahrräder. So forderte ein Artikel in der Zeitschrift *Deutscher Radfahrer-Bund* die Einrichtung einer Maschine, die es dem Radfahrer ermögliche, auf längeren Touren, am Berg oder bei Gegenwind die vornübergebeugte Haltung einzunehmen und bei mäßigem Tempo auf ebener Straße die aufrechte.[71] Letztlich kam es zu einer breiten Differenzierung des Angebots an Fahrrädern. Mit so genannten Rennern, Halbrennern und Tourenrädern suchten die Hersteller den unterschiedlichen Anforderungen an den Radsport gerecht zu werden.

Das Unbehagen gegenüber der Angleichung des menschlichen Körpers an die Maschine wurde am deutlichsten in der Kritik an den Radrennen. Die Radrennbahn war nicht nur der Ort intensiver Wettbewerbe und systematischer Leistungssteigerungen zwischen den Radrennfahrern, sie war gleichsam auch das Labor vieler Physiologen und Hygieniker, die unter den gleichförmigen Bedingungen die menschliche Leistungsfähigkeit auf dem Fahrrad testeten und ihre Konzepte von Kraftverbrauch und Energieaufwand erarbeiteten und überprüften.[72] Die Gleichförmigkeit der Bewegungen und die enge Verbindung von Mensch und Technik führten dabei auch dazu, dass trotz der postulierten »Meisterschaft« der Radfahrer über das Fahrrad der Mensch auf einmal von der Maschine dominiert wurde: Physiologen warnten so vor dem »Automatismus« des Rennsports und berichteten, dass Wettfahrer, die das Rad verlassen, mitunter keinen Schritt mehr gehen könnten, weil sie in eine automatische Unbewusstheit versunken seien.[73]

Auf der Rennbahn maßen und dokumentierten die Mediziner die Grenzen der menschlichen Körpermaschine. Als Folge seiner Messungen an Rennradsportlern auf der Berliner

69 H. M. Heimerl, Die Position des Fahrers am Sicherheitsrad, in: Deutscher Radfahrer-Bund 4,4 (15.2.1891), S. 85–86.

70 Die Körperhaltung der Radfahrer, in: Der Radmarkt VII, 174 (16.8.1893), S. V–IX, hier S. V.

71 Vgl. U. Busse, Die Körperhaltung beim Niederradfahren, in: Deutscher Radfahrer-Bund 7,34 (15.11.1894), S. 1037–1038.

72 So z. B. ausdrücklich Leo Zuntz, Der Stoffverbrauch des Radfahrers, in: Die medicinische Woche 1,19 (21.5.1900), S. 177–180. Vgl. auch die Studien zum Stoffverbrauch und zur Arbeitsleistung beim Radfahren von E. Sehrwald, Der Kraftverbrauch beim Radfahren, in: Archiv für Hygiene 32 (1898) 1/2, S. 353–410. Die Radrennbahn selbst wurde in ihrem Aufbau zunehmend perfektioniert, das Oval setzte sich als Form durch, als Untergrund wurden neben Schlacke, Kies und Holzbahnen zunehmend Zementbahnen eingeführt und die Kurven zum Ausgleich der Zentrifugalkraft erhöht. Mit der Einführung von Schrittmachern wurde zudem die Leistung des Rennfahrers weiter optimiert. Vgl. hierzu Sierck, Radsport und Rennfahren, S. 80–81 und S. 87. Umso stärker wurde moniert, dass die Bahnrennen für die praktische Leistungsfähigkeit des Rades überhaupt nicht beweiskräftig und daher für das wirkliche Leben wertlos seien. So Bertz, Philosophie des Fahrrads, S. 88 f.

73 Vgl. ebd., S. 93–94.

Rennbahn Halensee warnte der Arzt Albrecht Albu in seinen viel beachteten Studien intensiv vor der Überanstrengung bei Radrennen und bezeichnete den Radfahrsport auf der Rennbahn sogar ausdrücklich als gesundheitsgefährdend.[74] Eine »Hygiene des Rad-Rennsports«, hieß es in einem medizinischen Aufsatz von 1899, sei »ein Widerspruch in sich, denn dieser Sport ist durchaus unhygienisch«.[75]

Doch nicht nur die Rennbahnfahrer waren gefährdet, auch die Radtouristen konnten allzu leicht von der Maschine verführt werden und ihre eigenen Kräfte überschätzen. So wollte der Frankfurter Mediziner Altschul das Radfahren nur denjenigen erlauben, deren Herz, Gefäße und Lungen völlig gesund seien, da es den meisten sehr schwer falle, ihr Tempo auf dem Fahrrad angemessen zu mäßigen.[76] Franz Oppenheimer kleidete seine Warnung vor Übertreibungen in ein eindrucksvolles thermodynamisches Vokabular: »die Kraftmaschine, die wir als unser Leibliches bezeichnen«, besitze wie jede »gut gebaute Maschine« einen »empfindlichen Manometer«, womit Oppenheimer »das Doppelgetriebe von Herzschlag und Atmung« meinte. Der Maschinist müsse daher den Manometerzeiger immer gut im Auge behalten und »pflichtgemäß das Ventil« öffnen, wenn der Druck zu hoch werde. Wenn also der Radfahrer »bei dem ersten Zeichen eines unangenehmen Lufthungers oder Herzklopfens seine Eile mäßigt oder ganz vom Sattel steigt, um im kühlen Schatten zur Ruhe zu kommen«, dann bestehe keine Gefahr für die Körpermaschine. Umgekehrt gliche ein Negieren dieser Regeln »mutwillig herbeigeführten Kesselexplosionen«, so dass sich diese tollkühnen Radfahrer nicht beklagen dürften, wenn sie »Tod oder Siechtum« davontrügen.[77]

Der Aufruf zur Mäßigung geriet zum wiederkehrenden Ritual. Ärzte warnten vor den gesundheitlichen Auswirkungen des Radsports auf Jugendliche und konstatierten gar eine Zunahme der Herzkrankheiten.[78] 1901 schlug der deutsche Mediziner Proelss vor, an öffent-

74 Albrecht Albu, Die Wirkungen körperlicher Ueberanstrengung beim Radfahren, in: Deutsche medizinische Wochenschrift. Vereins-Beilage 23,7 (4.3.1897), S. 45. Vgl. auch die Darstellung der Forschungen von Albu in D. Ritterbrand, Die Wirkungen körperlicher Überanstrengung beim Radfahren, in: Die Umschau 1 (1897), S. 249–250.

75 Ernst Schneider, Das Radeln und die Gesundheit, in: Heimgarten 23 (1899), S. 668–675, S. 672–673.

76 G. Altschul, Die Einwirkung des Radfahrens und anderer sportlicher Thätigkeit auf das Herz, in: Münchener medizinische Wochenschrift 45 (1898), S. 1559–1561, hier S. 1560.

77 Vgl. Franz Oppenheimer, Die Hygiene des Radfahrens, in: Universum 13,16 (1896), S. 1485–1494 u. 2163–2178, hier S. 1489.

78 Zu den zahllosen Warnungen vgl. auch Sigmund Merkel, Die gesundheitsmäßige Ausübung des Radfahrens für die Jugend, Jahrbuch für Volks- und Jugendspiele 10 (1901), S. 188–194; P. Deucher, Zur Hygiene des Radfahrens, Das Rote Kreuz 17 (1899), S. 62–63. Für das Militär äußerte der Oberstabsarzt Dr. Villaret die Besorgnis, dass das Radfahren an die Grenzen der Belastung ginge und das Risiko dauerhafter Herzschädigungen mit sich bringe. Vgl. Albert Villaret, Ist das Radfahren gesundheitsschädlich? Deutsche Militärärztliche Zeitschrift 23,12 (1894), S. 513–531. Ein anderer deutscher Arzt rechnete gar das Radfahren neben der Influenza und der allgemeinen Verweichlichung der Jugend als dritten wesentlichen Faktor bei der Zunahme von Herzkrankheiten unter den Rekruten. Vgl. Beyer, Der Einfluss des Radfahrens auf das Herz, in: Münchener medizinische Wochenschrift 52 (1905), S. 1436–1439 und 1496–1499. Zugleich war der Aufruf zur Mäßigung häufig auch verbunden mit einer Bekräftigung des Machtanspruchs der Ärzteschaft. So erklärte ein Artikel in Der Praktische Arzt, dass der »Rad-kundige« Arzt vor dem Gebrauch des Fahrrads immer konsultiert werden sollte. Vgl. »Das Radfahren von einem alten Praktikus«, in: Der Praktische Arzt 37 (1896), S. 145–150.

lichen Plätzen und Radfahrbahnen Belehrungen auszuhängen, »welche über den zweifellosen Nutzen eines gemässigten Radfahrens und andererseits über den zweifellosen Schaden der Uebertreibung aufklären.«[79]

So befand sich der Radsport gegen Ende des 19. Jahrhunderts in einem bemerkenswerten Paradox. Einerseits faszinierte und begeisterte dieser Sport durch die Möglichkeit, sich als Meister der Moderne zu inszenieren und den eigenen Körper als leistungsfähige Kraftmaschine zu erfahren. Andererseits kollidierte dieses Streben nach Leistungssteigerung mit Vorstellungen von sozialer Distinktion und bürgerlicher Autonomie. In Debatten wie denen über das Schwitzen beim Radfahren oder der richtigen Haltung auf dem Fahrrad trat dieser potentielle Konflikt offen zu Tage. Die Warnungen vor Übertreibungen auf dem Fahrrad dokumentierten so auch die Angst vor einer zu starken Anpassung an das technische Leistungsprinzip: Das bürgerliche Individuum erfuhr auf dem Fahrrad seine eigene Leistungsfähigkeit, geriet aber gleichzeitig auch in die Gefahr, sich zu sehr den modernen Leistungsanforderungen und der Technik anzupassen. Der Radfahrer drohte zum willenlosen Automaten zu werden. Die Debatten über das Radfahren bezeugten so gleichermaßen den Wunsch nach Kontrolle und Leistungsfähigkeit wie auch die Angst vor der Überforderung und der Anfälligkeit des bürgerlichen Individuums in einer sich verändernden, modernen Welt.

Fazit

Der bürgerliche Radsport umfasste Ende des 19. Jahrhunderts ein breites Spektrum an Bedeutungen und Funktionen, deren Bandbreite sich mit den zeitgenössischen Begriffen »Radreiten« und »Kraftmaschine« abstecken lässt. Dieser ursprünglich englische Sport wurde zunächst im wohlhabenden Bürgertum der deutschen Städte populär, die mit der neuen, zeitaufwändigen und teuren Freizeitbeschäftigung ihre soziale Distinktion und Fortschrittlichkeit zum Ausdruck zu bringen suchten. Mit dem Radfahren verband sich die Hoffnung auf eine soziale Vermischung von Bürgertum und Aristokratie, wie sie gerade auch im Pferdesport zumindest in Ansätzen in Deutschland verwirklicht werden konnte. Der häufig anzutreffende Vergleich des Fahrrads mit dem Pferd hatte diese zwei Funktionen: Zum einen verwies er auf den Wunsch nach sozialer Anerkennung insbesondere durch den Adel, zum anderen kennzeichnete er aber auch den Anspruch der Radfahrer auf Modernität und Fortschrittlichkeit. Die Distanzfahrt Wien-Berlin von 1893, ein Jahr nach dem viel beachteten Offiziersritt auf der gleichen Strecke, verfolgte den Zweck, die soziale Anerkennung des »blinkenden Stahlrosses« im Militär und in der Gesellschaft durchzusetzen und zugleich die Überlegenheit des Fahrrades über das Pferd zu beweisen.

Die Radsportler begriffen ihren Sport als Ausdruck wie als Antwort auf die spezifischen Anforderungen des modernen Lebens. Die Erfahrung Radfahren beinhaltete das »Trainieren« einer Körperübung, mit der sich die Radfahrer als »Meister der Moderne« konstruierten und inszenierten. Im Vergleich zur Eisenbahn vervielfältigten sich die Aufgaben des Radfahrers auf dem Fahrrad, der als Motor, Steuermann und Passagier in einem wirkte. Gleichzeitig sorgte das Moment der fortwährenden Rückkoppelung für ein ganz anderes Zusammenspiel von Mensch und Maschine. Die im doppelten Sinne »erfahrene« Balance

79 Dr. Proelss, Ueber die sanitätspolizeiliche Ueberwachung des Radelns, besonders bezüglich der Geschäftsdreiräder für halberwachsene junge Leute, in: Deutsche Vierteljahresschrift für öffentliche Gesundheit 33 (1901), S. 401–443, hier S. 439.

in der Geschwindigkeit auf dem Fahrrad galt vielen als wichtige Übung zur Stärkung des Selbstbewusstseins und zur Vorbereitung auf die vielfältigen Herausforderungen und die Hektik des modernen Alltags. Dieses Prinzip der Ruhe in der Bewegung versinnbildlichte die Meisterschaft über den eigenen Körper und die Maschine, und es war auch ein Grund für die große Bedeutung, die das Fahrrad als Heilmittel für die Neurasthenie erlangen konnte, die als spezifisch modernes Leiden begriffen wurde.

Eng verbunden mit dem Prinzip der fortwährenden Rückkoppelung zwischen Mensch und Maschine war auch die Erfahrung des menschlichen Körpers als Kraftmaschine. Das Messen, Überprüfen und Steigern der körperlichen Leistung und der Umwandlung von Kraft in Bewegung auf dem Fahrrad spielte nicht nur eine wichtige Rolle in der physiologischen Forschung der Zeit, sondern stellte auch ein wesentliches Wahrnehmungsmoment bei der Erfahrung des Radfahrens für die einzelnen Radsportler dar. Die Intensivierung und Optimierung von Körperfunktionen wie z. B. die tiefere Atmung und der größere Appetit machten einen wichtigen Aspekt der Selbsterfahrung und letztlich auch des Glücksgefühls beim Radfahren aus. Angesichts der vielfältigen Warnungen vor der Entropie und dem Energieverlust im beruflichen Alltag erfuhren sich die Radsportler als leistungsfähige Kraftmaschinen, die auf ihren Radtouren und Radrennen ihre Kraft in Bewegung umsetzten.

Diese Begeisterung über die eigene körperliche Leistungsfähigkeit und deren scheinbar unbegrenzter Steigerungsfähigkeit durch das Training konnte jedoch in Widerspruch geraten zu dem Anspruch auf soziale Distinktion auf dem Fahrrad. Für bürgerliche Frauen blieb die Erfahrung der Kraftmaschine mit dem systematischen Messen und Steigern der eigenen Leistung auf der Rennbahn von vornherein tabu. Für sie galt das Primat vom Sport als einer »Belustigung« und »Körperübung« im Freien nach englischem Vorbild. Aber auch im Hinblick auf die Männer verdeutlichten die Auseinandersetzungen um das Schwitzen und die richtige Haltung auf dem Fahrrad sowie der fortwährende Aufruf zur Mäßigung das Unbehagen und die Angst vor dem modernen, technischen Leistungsprinzip, wie es durch das Fahrrad verkörpert wurde. In diesen Debatten kam so das Dilemma der Radsportler zum Ausdruck, deren Erfahrung zwischen der »Belustigung im Freien« im Sinne eines distinguierten, aristokratisch orientierten »Radreitens« und dem »ehrgeizigen Bestreben« nach »hervorragender körperlicher Leistung« der menschlichen Kraftmaschine auf dem Fahrrad oszillierte.

Das Ende des bürgerlichen Radfahrbooms hatte mehrere Gründe; ein wesentlicher war der Verlust der sozialen Distinktion. Diese konnte durch die sinkenden Preise in der Fahrradbranche nicht aufrecht erhalten werden. Schon Mitte der 1890er Jahre konstatierte der Bund Deutscher Radfahrer, es sei »eine sehr gemischte Gesellschaft aus der ehemals so streng abgeschlossenen und wegen der gleichen Ziele so gleich gesinnten Radfahrergilde geworden«.[80] Die Gründung des Arbeiter-Radfahrerclubs »Solidarität« datiert auf das Jahr 1896, und auch wenn es noch einige Zeit dauerte, bis sich Arbeiter tatsächlich ein Fahrrad leisten konnten,[81] so war die zunehmende gesellschaftliche Verbreitung des Fahrrads und seine alltägliche Nutzung als Verkehrsmittel ab der Jahrhundertwende immer offensichtlicher. In diesem Kräfteverhältnis setzten die großen bürgerlichen Radfahrverbände

80 Amtliche Fest-Schrift zum 12. Bundestage des Deutschen Radfahrer-Bundes, Graz 1895, S. 59.

81 Vgl. Ralf Beduhn, Chronik der Solidarität 1896–1977. Geschichte – Dokumente – Quellen, Offenbach 1978 und ders./Jens Klocksin (Hg.), Rad – Kultur – Bewegung. 100 Jahre rund ums Rad: Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität, Essen 1995.

bemerkenswerte Schwerpunkte. Indem sich die Allgemeine Radfahrer-Union 1898 in den Deutschen Touren-Club umbenannte und fortan auch den Automobilismus mit einbezog, orientierte sich dieser ehemalige Radsportverband zur Wahrung seiner sozialen Distinktion in Richtung Tourismus. Das Automobil übernahm vom Fahrrad den Anspruch auf Exklusivität und Modernität. Der Bund Deutscher Radfahrer hingegen verlagerte den Schwerpunkt seiner Aktivitäten mehr und mehr in Richtung Rennsport. Das Streben nach herausragenden körperlichen Leistungen wurde zum Kern dieses modernen Sportverbandes. Die eigentümliche Verbindung von sozialer Distinktion und moderner Leistungsfähigkeit, die den bürgerlichen Radsport der Zeit des »Radfahrbooms« charakterisiert hatte, brach hingegen nach der Jahrhundertwende mehr und mehr auseinander.