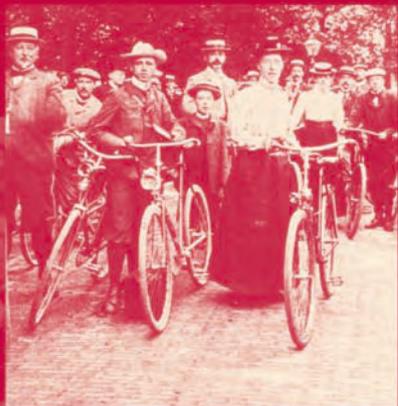


Anne-Katrin Ebert **RADELNDE NATIONEN**

Die Geschichte
des Fahrrads in
Deutschland und
den Niederlanden
bis 1940



Radelnde Nationen

Campus Historische Studien
Band 52

Herausgegeben von Rebekka Habermas, Heinz-Gerhard Haupt,
Stefan Rebenich, Frank Rexroth und Michael Wildt

Wissenschaftlicher Beirat
Ludolf Kuchenbuch, Jochen Martin, Heide Wunder

Anne-Katrin Ebert, Dr. phil., ist Leiterin des Bereichs Verkehr
am Technischen Museum Wien.

© Campus Verlag GmbH

Anne-Katrin Ebert

Radelnde Nationen

Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland
und den Niederlanden bis 1940

Campus Verlag
Frankfurt/New York

© Campus Verlag GmbH

Gedruckt mit Unterstützung der Geschwister Boehringer Ingelheim Stiftung
für Geisteswissenschaften in Ingelheim am Rhein

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie.

Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-593-39158-8

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2010 Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlaggestaltung: Guido Klütsch, Köln

Umschlagmotiv: »Damen und Herren auf dem Fahrrad bei einem Bundesfest des niederländischen Radsportvereins ANWB 1902«. © aletta. Instituut voor vrouwengeschiedenis

Gedruckt auf Papier aus zertifizierten Rohstoffen (FSC/PEFC).

Printed in Germany

Besuchen Sie uns im Internet: www.campus.de

© Campus Verlag GmbH

Inhalt

Einleitung.....	9
I. Ein Sport für den selbstbewussten Mann und die »Neue Frau«: Bürgerliches Radfahren gegen Ende des 19. Jahrhunderts	
1. Das Fahrrad und die Konstituierung einer bürgerlichen Radsportkultur.....	31
1.1 Das Fahrrad, ein Spiel	32
1.2 Das Konsumregister des Radfahrens: Vom Luxus des Spiels.....	38
1.3 Der Sport als »korrekte Konsumtion« des Luxusguts Fahrrad	41
1.4 Die soziale Zusammensetzung der Radsportclubs: Eine Bestandsaufnahme	50
1.5 Fazit: Vom Luxus des Radsports	53
2. Radfahren und die Erfahrung des modernen Individuums.....	55
2.1 Das stählerne Ross und die Eisenbahn: Das Fahrrad im Kontext der Technik seiner Zeit.....	57
2.2 Zwischen Hochrad und Niederrad: Fahrradkonstruktionen als Mittler	62
2.3 Der Reiz der Kontrolle: Das Fahrrad, der Körper und die Nerven.....	69
2.4 Das Fahrrad und die Optimierung der menschlichen Körpermaschine.....	77
2.5 Fazit: Der selbstbewusste Radfahrer	88

3.	Die »Neue Frau« auf dem Fahrrad	91
3.1	Rad fahrende Frauen in der Statistik: Der Versuch einer Bestandsaufnahme.....	96
3.2	Begleiterin des männlichen Individuums: Die Radfahrerin und die bürgerliche Geschlechterordnung	100
3.3	Tandem, Dreirad und Niederrad: Fahrradmodelle und Geschlechterrollen.....	110
3.4	Medizinische Bedenken? Die Radfahrerin im Visier der Ärzte.....	115
3.5	Der feine Unterschied: Ästhetik des weiblichen Radfahrens	122
3.6	Selbstständigkeit durch das Rad? Die »Neue Frau« und die Erfahrung des Radfahrens	131
II.	Schneller als das Pferd, die Schönheit des Landes vor Augen: Radfahren für die Nation	
1.	Radspport und Nation: Verbände in Deutschland und den Niederlanden.....	147
1.1	Vorbild England: Niederländische und deutsche Radspportverbände.....	148
1.2	Transnational und national: Die Sprache des Radspports	151
1.3	Lost in Transfer? Die Unterscheidung in »amateurs« und »professionals«.....	154
1.4	Die Radspportverbände und die Etablierung des nationalen Anspruchs	158
1.5	Aufbau und Struktur der Verbände.....	162
1.6	Fazit: Nationale Interessen im internationalen Beziehungsgeflecht.....	165
2.	Das Radfahren als nationale Bewegung: »Erfundene Traditionen« und Inszenierungen	167
2.1	»Erfundene Traditionen« des Radfahrens in den Niederlanden: Wanderer, Eisläufer, tugendhafte Bürger.....	168
2.2	»Erfundene Traditionen« des Radfahrens in Deutschland: Turner, Reiter, wehrhafte Männer	177
2.3	Nationale Inszenierung in Deutschland: Die Distanzfahrt Wien–Berlin 1893	192

2.4	Nationale Inszenierung in den Niederlanden: Der Blumenkorso 1898.....	206
2.5	Fazit: Von Blumen und Offizieren: Auf unterschiedlichen Wegen zur Nation.....	220
3.	Radfahren für die Nation: Deutsche und niederländische Verbandsarbeit.....	222
3.1	Das schwierige Ornament: Radrennen in der niederländischen und deutschen Verbandsarbeit.....	224
3.2	Dem Turnen verpflichtet: Das Saalradfahren als deutsche Spezialität.....	240
3.3	Die Nation erfahren: Der Radtourismus in beiden Ländern.....	243
3.4	Ringens um die Nation: Die Radfahrverbände und die Einheit im Verkehr.....	264
3.5	Fazit: Nationsbildung per Rad: Möglichkeiten und Grenzen nationaler Verbandsarbeit.....	274
III. Solidarische Arbeiter, besonnene Bürger: Radfahren in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts		
1.	Vom Luxus zum Massenkonsum: Radfahren nach 1900.....	281
1.1	Statistische Daten zur Diffusion des Fahrrads in beiden Ländern.....	283
1.2	Die Entwicklung der Fahrradindustrien in beiden Ländern.....	288
1.3	Vom Sportgerät zum Verkehrsmittel.....	301
1.4	Zwischen Statusbewahrung und Demokratisierungsphantasien: Bürgerliches Radfahren nach der Jahrhundertwende.....	306
1.5	Krise oder Chance? Die bürgerlichen Radfahrerverbände im Wandel.....	311
1.6	Fazit: Distinktionsmuster im Wandel.....	319

2.	Eigensinn im Massenkonsum: Die Arbeiter-Radfahrer.....	321
2.1	Die Anfänge des organisierten Arbeiter-Radfahrens.....	322
2.2	Agitation als wesentlicher Bestandteil des Selbstverständnisses der organisierten Arbeiter-Radfahrer	330
2.3	Der Arbeiter-Radsport und die »Sportfexerei« bürgerlicher Prägung.....	334
2.4	Radwandern: Solidarität und Gemeinschaft	338
2.5	Saalfahren in der »Solidarität«.....	348
2.6	Fazit: Der Drahtesel im Klassenkampf.....	355
3.	»Das vaterländischste aller Verkehrsmittel«: Radfahren und Nation	359
3.1	Bürgerliche Verbandsarbeit im Zeitalter des Massenkonsums	362
3.2	Der Erste Weltkrieg, das Fahrrad und die »besonnene Nation«.....	371
3.3	Auf eigenen Wegen zur Nation: Der Aufbau eines Radfahrwegenetzes.....	378
3.4	Von Wegen und Steuern: Das Radfahren im Visier des Staates	390
3.5	Fazit: Das Fahrrad und die nationale Identifikation.....	409
	Schluss.....	413
	Anhang.....	429
	Literatur.....	437
	Danksagung.....	480
	Ortsregister.....	482
	Personenregister	485
	Sachregister.....	489

Einleitung

Das Fahrrad gehört zu den Niederlanden wie die Tulpen, die Windmühlen und der Käse. Immer wieder wird dieser Gegenstand bemüht, wenn es darum geht, die Niederlande und etwas typisch Niederländisches herauszustellen. In Souvenirläden in Amsterdam kann man neben T-Shirts mit allerlei Anspielungen auf Haschisch, Alkohol und die sonstigen Freizügigkeiten der Stadt selbstverständlich auch solche mit Fahrrädern kaufen. Der Schriftsteller Adrian van Dis posiert mit Fahrrad vor dem Eiffelturm für das Cover des Buches, das von seinem Leben – als Niederländer – in Paris handelt.¹ Die Mitglieder der königlichen Familie steigen während der Feierlichkeiten zum »Koninginnedag« demonstrativ auf das Fahrrad, um das obligatorische Bad in der Menge zu nehmen.² Der niederländische Premierminister lädt seine europäischen Amtskollegen anlässlich des EU-Gipfels 1997 in Amsterdam zu einer kurzen Radtour ein.³ Der Justizminister des Landes radelt auf dem Fahrrad zur Arbeit in den »Binnenhof« und macht dies zu einem Statement im Angesicht der Bedrohung durch mögliche Terroranschläge.⁴ Das Fahrrad wird mal spielerisch, mal ernster genutzt, um niederländische Identität darzustellen. Es ist ein Hinweis, den auch ausländische Beobachter sofort verstehen. Die Niederlande sind ein Fahrradland.

Von einer solchen Bedeutung ist das Fahrrad in Deutschland weit entfernt. Weder würden deutsche Politiker ihre Gäste zu einem gemeinsamen Fahrradausflug einladen, noch würde der Bundespräsident mit dem Fahr-

1 Van Dis, *Onder het zink*.

2 Vgl. <http://www.fietsen.123.nl/koninklijkietsen.htm>. Zugriff vom 05.11.2008. Siehe auch das von Daphné du Barry geschaffene Denkmal in Rheden »Koningin op de fiets«, das Königin Beatrix auf einem Fahrrad darstellt.

3 Vgl. Vuijse/van der Lans, *Typisch Nederlands*, S. 36–37. Der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl lehnte die Einladung dankend ab.

4 Siehe zum Radfahren des Justizministers Piet Hein Donner in Zeiten der Terrorgefahr: »Fietsen tegen Terreur«, *NRC Handelsblad* vom 28.12.2004.

rad seine Funktion als oberster Repräsentant des Landes unterstreichen. Deutschland ist kein Fahrradland. Für deutsche Radfahrerverbände sind die Niederlande vielmehr das große Vorbild, wenn es um die Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer im eigenen Land und die Einführung eines nationalen Radfahrwegeplans geht.⁵

Wie kommt es zu diesen nationalen Unterschieden im Umgang mit dem Fahrrad? Gibt es eine nationale Kultur des Radfahrens in den Niederlanden? Warum gibt es anscheinend keine solche nationale Kultur in Deutschland? Wieso verbinden sich Vorstellungen des Nationalen mit einem Gegenstand?

Die Nation: Von der Fassbarkeit einer Imagination

Die Nationsforschung ist nach wie vor einer der produktivsten Zweige der Geschichtsforschung, nicht nur in Deutschland. Innerhalb dieses Forschungszweigs hat sich mittlerweile Benedict Andersons berühmtes Diktum, bei Nationen handle es sich um »imagined communities«, allgemein durchgesetzt.⁶ Diesem liegt die Annahme zugrunde, dass Nationen keine aus der Geschichte hervorgegangenen, objektiven Einheiten darstellen, sondern vielmehr interaktiv erzeugt werden. Wie erklärt sich dann aber die Hartnäckigkeit ihrer historischen Existenz?

Nationen sind nicht nur Formen einer politischen Vergesellschaftung, sondern auch Fixpunkte des individuellen Selbstverständnisses historischer Akteure.⁷ Sie existieren durch den Glauben und die Vorstellung eines Gemeinschaftsgefühls der sie bildenden Individuen.⁸ Daher sind sie nur scheinbar statisch. Sie unterliegen permanenten Veränderungen und passen sich immer wieder neuen Umständen an. Demzufolge ist die nationale Identität des Einzelnen keine statische Größe, sondern unterliegt einem permanenten Prozess der Definition und Neudefinition sozialer Beziehungen.⁹

Nationale Identität ist trotz ihrer Allgegenwärtigkeit nichts Selbstverständliches. Auch im modernen Nationalstaat, dessen Existenz gleicher-

5 Vgl. http://www.adfc.de/21_1. Zugriff vom 08.11.2008.

6 Vgl. Anderson, *Imagined Communities*.

7 Vgl. Hettling, *Politische Bürgerlichkeit*, S. 27.

8 Vgl. Gellner, *Thought and Change*, S. 168.

9 Vgl. van Ginkel, *Op zoek naar eigenheid*, S. 4; Elsaesser, »Holland to Hollywood and Back«, S. 81.

maßen als Bedingung wie als Ausdruck der Nation funktioniert, muss sie immer wieder neu verhandelt und bekräftigt werden. Nationale Identität ist immer nur eine von vielen verschiedenen Möglichkeiten der Selbstidentifikation und eng verschränkt mit anderen Loyalitäten und Dispositionen, wie zum Beispiel Klasse, Geschlecht und Region.¹⁰

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie sich nationale Identitäten de facto konstituieren und wie der/die Einzelne nationale Identität für sich selbst etabliert. Dies wird in der Forschung zumeist unter dem Stichwort der kulturellen Konstruktion von Nation verhandelt.¹¹ Nationale Wirklichkeit wird, wie verschiedene Studien eindrücklich gezeigt haben, durch Mythen, Feste und Gedenkfeiern imaginiert, inszeniert und erfahrbar gemacht.¹² Auf die Bedeutung der Künste bei der Konstruktion der Nation ist in der Forschung mittlerweile nachdrücklich hingewiesen worden. Sowohl für Deutschland als auch für die Niederlande sind insbesondere die Zusammenhänge von Nationalismus und Romantik eingehend studiert worden.¹³ Joep Leerssen verwies in jüngster Zeit auf die wesentliche Rolle der »letterkunde« bei der Konstruktion der Nation als gesellschaftliche Wirklichkeit. In den Niederlanden sei der Kulturnationalismus des 19. Jahrhunderts in einer Dreiecksbeziehung zwischen Dichtern, Politikern und Philologen entstanden und gewachsen.¹⁴ Literatur und Literaturwissenschaft waren maßgeblich an der Konstruktion von nationaler Identität beteiligt. In ähnlicher Weise untersuchten andere Forscher die große Bedeutung der Oper bei der Verbreitung und Emotionalisierung einer nationalen Gedankenwelt.¹⁵ Ein weiterer Schwerpunkt im deutschen

10 Vgl. etwa Haupt/Tacke, »Die Kultur des Nationalen. Sozial- und kulturgeschichtliche Ansätze bei der Erforschung des europäischen Nationalismus im 19. und 20. Jahrhundert«, S. 276.

11 Vgl. hierzu Langewiesche, »Nation, Nationalismus, Nationalstaat: Forschungsstand und Forschungsperspektiven«; ders., »Kulturelle Nationsbildung im Deutschland des 19. Jahrhunderts«.

12 Vogel, »Militärfeiern in Deutschland und Frankreich als Rituale der Nation (1871–1914)«; Groot, »Vlaggen in top en stenen door de ruiten. De natie in de steigers 1850–1940«.

13 Vgl. Bank, *Het roemrijk vaderland*. Bank prägte den Begriff des »kulturellen Nationalismus« in Anlehnung an Thomas Nipperdeys Studien über den »romantischen Nationalismus« in Deutschland.

14 Leerssen, *De bronnen van het vaderland*, S. 14. Siehe auch ders., *Nationaal denken in Europa*.

15 Ther, *In der Mitte der Gesellschaft*; Müller/Toelle, *Bühnen der Politik*.

Kontext sind die Denkmalforschung und die mit den steinernen Nationsvorstellungen verbundenen Festlichkeiten.¹⁶

So treffend diese Studien im Einzelnen die Vorstellungen und Inszenierungen des Nationalen aufzudecken vermögen, so wenig können sie sich indes zwei generellen Einwänden entziehen. Zum einen wurde der Vorwurf laut, in diesen Studien werde das Symbolische in der Konstruktion nationaler Wirklichkeit bei weitem überschätzt.¹⁷ Das Verhältnis von Kunst und Alltagswelt werde zu stark akzentuiert. Eng damit verbunden ist ein zweiter Vorwurf, der ebenfalls Zweifel an der integrativen Wirkungsmächtigkeit dieser kulturellen Prozesse äußerte: Träger und Rezipient dieser ausbuchstabierten, in Noten gegossenen und in Stein gehauenen nationalen Vorstellungen war vor allem das liberale Bürgertum.¹⁸

Demnach ergeben sich zwei wesentliche Problemstellungen. Zum einen ist die Forschung nach wie vor auf der Suche nach Erklärungen für die Art und Weise, wie sich nationale Identitätsgedanken im alltagsweltlichen Gefüge verschiedener sozialer Gruppen verankerten.¹⁹ Zum anderen sind an der nationalen Wirkungsmacht der sogenannten »Hochkultur«, der Musik, der Literatur und der Bildenden Künste, gerade im Hinblick auf nicht-bürgerliche Schichten Zweifel erhoben worden. Diese Hochkultur ist in der Forschung lange Zeit privilegiert worden, was womöglich ein Hinweis auf die zumeist ebenfalls von bürgerlichen Wertevorstellungen geprägte Herkunft der meisten Historikerinnen und Historiker ist.

Das Ding: Das Fahrrad als Gegenstand der Untersuchung

Das Fahrrad eignet sich in besonderer Weise für eine Untersuchung der Konstruktion nationaler Wirklichkeiten mit und durch alltägliche Dinge, weil dieser Gegenstand in mehrfacher Hinsicht die oben skizzierten Forschungsprobleme berührt. Zum einen erfolgte die allmähliche Popularisierung des Fahrrads ungefähr in einer Zeit, die sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden als Höhepunkt des Nationalismus und der inneren Nationsbildung beschrieben wurde. Als Blütezeit der inneren Nations-

16 Alings, *Monument und Nation*; Tacke, *Denkmal im sozialen Raum*.

17 Vgl. Langewiesche, »Nation, Nationalismus, Nationalstaat«, S. 219.

18 Vgl. hierzu auch die Kritik an Banks Konzept des »cultureel nationalisme« bei Lademacher, *Die Niederlande*, S. 419; te Velde, »Herenstijl en burgerzin. Nederlandse burgerlijke cultuur in de negentiende eeuw«, S. 175.

19 Vgl. Kaschuba, »Die Nation als Körper. Zur symbolischen Konstruktion »nationaler Alltagswelt«, S. 293.

bildung ist für Deutschland immer mehr die Zeit nach der Reichsgründung von 1871 in den Blick gerückt.²⁰ In ähnlicher Weise ist für die Niederlande die Zeit um 1900 als Höhepunkt bürgerlicher Kultur und nationaler Bewegungen beschrieben worden.²¹ In diesen Zeitraum fallen die Gründungen der ersten bürgerlichen Radfahrvereine in beiden Ländern und das wachsende Interesse am Fahrrad.

Zugleich erfährt der Gegenstand Fahrrad um die Jahrhundertwende innerhalb weniger Jahrzehnte einen fundamentalen Wandel: Ursprünglich ein Sportmittel des Bürgertums, wird das Fahrrad nach der Jahrhundertwende allmählich zum alltäglichen Massenverkehrsmittel. Die Verbreitung des Fahrrads in der Bevölkerung ist in beiden Ländern kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs sehr hoch. Für die Niederlande ist davon auszugehen, dass fast jeder zweite Bewohner des Landes über ein Fahrrad verfügte. Für Deutschland fehlen zuverlässige Zahlen, aber Schätzungen gehen davon aus, dass jede dritte Person im Land ein Fahrrad besaß. Das Fahrrad war zunächst ein Privileg des Bürgertums. Dieses Vorrecht löste sich jedoch nach der Jahrhundertwende allmählich auf. Wenn sich die These bestätigen sollte, dass das Bürgertum mit dem Fahrrad nationale Vorstellungen verband, dann ergibt sich aus der zunehmenden Diffusion dieses Gegenstands die interessante Frage, inwieweit sich diese Vorstellungen über das Bürgertum hinaus in der Bevölkerung durchsetzten.

Aber wird das Fahrrad in den Niederlanden tatsächlich mehr genutzt als in anderen europäischen Ländern? Eine erste Antwort auf diese Frage gaben vor einigen Jahren die beiden niederländischen Technikhistoriker Adri Albert de la Bruhèze und Frank Veraart mit ihrer ausführlichen vergleichenden Untersuchung über den Fahrradgebrauch in verschiedenen europäischen Städten.²² In ihrer Analyse der Entwicklung des Fahrradgebrauchs in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover und Basel im 20. Jahrhundert kommen die beiden Autoren zu dem Schluss, dass während des gesamten Untersuchungszeitraums der Anteil der Radfahrer am Verkehr in den nieder-

20 Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, Bd. 3, S. 483; Günther, *Das nationale Ich?*, S. 262–267.

21 Vgl. Bank/van Buuren, 1900. *Hoogtij van burgerlijke cultuur*; Aerts u.a., *Land van kleine gebaren*, S. 143–149; te Velde, *Gemeenschapszin en plichtsbefef*, S. 12; van Sas, »Fin-de-siècle als nieuw begin. Nationalisme in Nederland rond 1900«; Kossmann, *De Lage Landen 1780–1980*, S. 350–352.

22 Albert de la Bruhèze/Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*, S. 13; Veraart, *Geschiedenis van de fiets in Nederland, 1870–1940*, S. 125.

ländischen Städten und in der Region Limburg im Vergleich mit anderen westeuropäischen Städten am höchsten war.

Frank Veraart und Adri Albert de la Bruhèze untermauern mit ihrem statistischen Material die außergewöhnliche Popularität des Fahrrads in den Niederlanden. Sie verdeutlichen zudem, dass sich diese Beliebtheit nicht allein mit angeblich »objektiven« Gründen wie geographischen oder morphologischen Gegebenheiten, quasi außersystemisch, erklären lässt. Denn das Radfahren ist im hügeligen Süden des Landes genauso populär wie in den Städten des Nordens. In ihren Überlegungen kommen die beiden Autoren schließlich zu dem Schluss, dass die »Bildformung vom Fahrrad« in der Gesellschaft der entscheidende Faktor sei. An anderer Stelle nennen de la Bruhèze und Veraart diesen Faktor schlichtweg »Kultur«.²³

Mit diesem Befund erhärten die beiden niederländischen Technikhistoriker den Anfangsverdacht, dass das Fahrrad eine unterschiedliche Bedeutung in den beiden Nationalstaaten Deutschland und den Niederlanden einnimmt und einnimmt.²⁴ Sie klären jedoch nicht, warum es eine nationale Kultur des Radfahrens in den Niederlanden gibt. Dieser Frage wird in diesem Buch mithilfe eines Vergleichs von Deutschland und den Niederlanden nachgegangen.

Der Vergleich: Vorgehensweise und Erkenntnisgewinn

Die Staatsgebilde Deutsches Kaiserreich, sein Nachfolgestaat Weimarer Republik und das sogenannte »Dritte Reich« sowie das Königreich der Niederlande prägten durch ihre Existenz die historische Wirklichkeit der Menschen, die in diesen Gesellschaften lebten. Mit dieser Staatlichkeit waren die nationalen Identitätskonstruktionen indes keineswegs schon festgeschrieben. Sie änderten sich vielmehr ständig und passten sich neuen Gegebenheiten an. Im Vergleich werden diese zeitlich variablen Identitätskonstruktionen in ihren unterschiedlichen Zusammenhängen sichtbar: Zum einen betrachte ich nationale Identitätskonstruktionen in einem transnationalen Kontext. Zum anderen betrachte ich diese Identitätskonstruktionen in ihrem jeweiligen Geflecht mit anderen sozialen Identifikationsmöglichkeiten wie Klasse, Geschlecht oder Region.

²³ Albert de la Bruhèze/Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid*, S. 196–198, S. 27–29.

²⁴ Vgl. Knippenberg/de Pater, *De eenwording van Nederland*, S. 47–48.

Der Vergleich ist als Methode in den letzten Jahren verstärkt in die Kritik geraten.²⁵ Von Seiten der Transfergeschichte und in letzter Zeit insbesondere von den Anhängern einer »histoire croisée« ist ihm vorgeworfen worden, er sei zu statisch und verstärke mit seiner Tendenz, Nationalstaaten zu vergleichen, den Eindruck nationaler Unterschiede. Der Vergleich sei letztlich eine Form, den Nationalstaat zu reifizieren. Stattdessen haben Anhänger der Transfergeschichte insbesondere in Studien über das deutsch-französische Verhältnis die transnationalen Verbindungen betont.²⁶ Die Transfergeschichte akzentuiert den Austausch und lenkt den Blick auf dasjenige, was ausgetauscht, verhandelt, angenommen und abgelehnt wird.²⁷ Sie geht aber auch von verschiedenen Einheiten – sei es Gesellschaft, Staat, Nation – aus, denn sonst gäbe es keinen Transfer.²⁸ Schließlich haben in letzter Zeit Bénédicte Zimmermann und Michael Werner mit ihrem Ansatz einer »histoire croisée« die Verwobenheit der historischen Objekte ebenso wie der sie untersuchenden Historiker hervorgehoben und insbesondere die Selbstreflexion und Positionierung der Historikerinnen und Historiker in diesem Netz eingefordert.²⁹ »Verflechtung« dient ihnen als das Stichwort, mit dem sie eine Abkehr von Kategorien wie »Nation« oder »Gesellschaft« verbinden. Stattdessen sollen sich Frage und Problemstellung im Laufe der Analyse entwickeln.

Offen bleibt, inwieweit sich eine »histoire croisée« in der praktischen Umsetzung tatsächlich grundsätzlich von vergleichenden Ansätzen unterscheidet.³⁰ In der Diskussion erscheinen vergleichende Geschichte, Transfergeschichte und die »histoire croisée« in einer Gegensätzlichkeit, die aus meiner Sicht weder notwendig noch evident ist.³¹ Vielmehr scheint es in

25 Vgl. Haupt, »Comparative history – a contested method«.

26 Espagne/Werner, *Transferts*; Espagne, *Les transferts culturels franco-allemands*; Schalenberg, *Kulturtransfer im 19. Jahrhundert*. Für einen Transfer zwischen Nation und Region vgl. Espagne/Middell, *Von der Elbe bis an die Seine*. Siehe hierzu auch Middell, »Kulturtransfer und historische Komparatistik. Thesen zu ihrem Verhältnis«.

27 Vgl. hierzu auch Muhs/Paulmann/Steinmetz, *Aneignung und Abwehr*.

28 So auch ausdrücklich Paulmann, »Internationaler Vergleich und interkultureller Transfer. Zwei Forschungsansätze zur europäischen Geschichte des 18. bis 20. Jahrhunderts«, S. 681.

29 Werner/Zimmermann, »Vergleich, Transfer, Verflechtung: Der Ansatz der Histoire croisée und die Herausforderung des Transnationalen«; dies., »Penser l'histoire croisée: entre empirie et réflexion«.

30 Vgl. Zimmermann/Didry/Wagner, *Le travail et la nation*.

31 Ähnlich auch Cohen/O'Connor, »Introduction: comparative History, cross-national history, transnational history – definitions«, S. XIV.

den Diskussionen um Akzentuierungen zu gehen sowie nicht zuletzt um das Prestige verschiedener geschichtswissenschaftlicher Ansätze und eine Positionierung im Kampf um staatliche Fördermittel.³²

Ein Vergleich zielt immer darauf ab, Gemeinsamkeiten und Unterschiede festzustellen.³³ Ein ordentlicher Vergleich muss offen für beides sein und bezieht in seine Analyse den Austausch und die Verflechtungen zwischen den Vergleichseinheiten mit ein.³⁴ Die Transfergeschichte ist insofern ein wichtiges Korrektiv für eine allzu statische Sichtweise auf die Vergleichseinheiten. Wenn im Folgenden eine vergleichende Geschichte von Deutschland und den Niederlanden geschrieben wird, so geschieht dies mit dem Blick auf transnationale Verbindungen und ist verbunden mit der Selbstreflexion der Position der Forschenden.³⁵

Die Entwicklungen in Deutschland und den Niederlanden werden in den folgenden Kapiteln nicht separat dargestellt, sondern in einem themenorientierten Fließtext. Je nachdem, wie intensiv bei den einzelnen Aspekten der Nachdruck auf die Ähnlichkeiten oder Besonderheiten in beiden Ländern gelegt wird, kann die Entwicklung in einem der Länder einen eigenen Absatz, ein eigenes Unterkapitel erhalten. Deutsche und niederländische Quellen können sich aber auch in Sätzen und Halbsätzen abwechseln, wenn es darum geht, eine gemeinsame Entwicklung herauszustellen. Diese Darstellungsform mag für die Spezialisten der Geschichte des einen oder des anderen Landes, die sich für Details des einen oder anderen Falls interessieren, Nachteile haben. Sie erwies sich aber beim Schreiben letztlich als die einzig sinnvolle Form, um dem Ziel gerecht zu werden, einer monolithischen, nationalen »master narrative« eine vielschichtige, reflektierte Darstellung der Konstruktion nationaler Identitäten entgegenzusetzen.

32 Der Vergleich hat eine Nähe zur sozialwissenschaftlichen Methode, die Transfergeschichte ist hingegen stärker mit kulturhistorischen Ansätzen verknüpft. Der »histoire croisée« ist vorgeworfen worden, sie sei eine »scholarly homage to the European Union«. Vgl. Cohen/O'Connor, »Introduction«, S. XIV.

33 Haupt/Kocka, *Geschichte und Vergleich*; Kaelble, *Der historische Vergleich*. Dazu: van den Braembussche, »Historical explanation and comparative method: towards a theory of the history of society«.

34 So übrigens auch schon Marc Bloch in seiner Darstellung eines Vergleichs zwischen Gesellschaften »à la fois voisines et contemporaines, sans cesse influencées les unes par les autres«. Vgl. Bloch, *Mélanges historiques*, Band 1, S. 19.

35 So auch Haupt/Kocka, »Comparative History: Methods, Aims, Problems«.

Ein Ding der Nation? Methodische Herangehensweise

Die Dingwelt ist nicht einfach nur so da, den Dingen werden Bedeutung und Sinn nicht einfach nur übergestülpt. Die Dinge haben selbst eine Geschichte und konstituieren Sinn.³⁶ Im Folgenden werden die Dinge daher als Aktanten im Sinne einer »symmetrischen Anthropologie« in den Blick genommen. Zwischen den Dingen und den Menschen besteht eine permanente Wechselbeziehung.³⁷ Dieser Ansatz unterscheidet sich wesentlich von anderen Forschungen zur Verknüpfung von materieller Kultur und nationaler Identität.

Innerhalb des kulturwissenschaftlichen Interesses an der Konstituierung kollektiver Gedächtnisse sind Dinge und Gegenstände bisher vor allem als Verankerungspunkte nationaler Identitäten ins Blickfeld gerückt.³⁸ Die berühmten Sammelbände von Pierre Nora zu den »lieux de mémoire«, den Erinnerungsorten, haben mittlerweile in vielen verschiedenen Facetten und für viele weitere Länder Nachahmer gefunden.³⁹ Selbst wenn Nora ausdrücklich darauf hinweist, dass mit den »lieux de mémoire« sowohl materielle als auch immaterielle Orte gemeint seien, so beruht sein Konzept von Erinnerungsorten doch auf der Vorstellung, dass sich die Erinnerung im Konkreten verankere, im Ort, der Geste, dem Bild oder dem Objekt.⁴⁰ Nora erläuterte in einem niederländisch-französischen Symposium zu den Erinnerungsorten, dass es aus seiner Sicht die Geschichten und Erzählungen und eben nicht die Objekte seien, die Sinn konstituierten: »Ce qui compte [...], c'est le type du rapport au passé et la manière dont le présent l'utilise et le reconstruit: ce ne sont pas les objets, qui ne sont que des indicateurs et des signes de pistes.«⁴¹ Mit diesem problematischen, letztlich auf antike Vorbilder zurückgehenden Dualismus von Geist und Körper bleibt jedoch die intensive Interaktion zwischen

36 Vgl. hierzu auch Appadurai, *The Social Life of Things*.

37 Vgl. Tanner, *Historische Anthropologie zur Einführung*, S. 164–167.

38 Zur Gedächtnisforschung siehe Assmann, *Erinnerungsräume*.

39 Nora, *Les Lieux de Mémoire*. Für Deutschland siehe François/Schulze, *Deutsche Erinnerungsorte*. Für die Niederlande siehe den Boer/Frijhoff, *Lieux de mémoire et identités nationales* sowie die Reihe *Plaatsen van herinnering*. Im Kontext der vorliegenden Arbeit insbesondere: Bank/Mathijssen, *Plaatsen van herinnering*, Band 3; den Doel, *Plaatsen van herinnering*, Band 4. In dieser Reihe wird – anders als bei Nora – »lieu« wörtlich als reiner »plaats«/»Ort« verstanden. Es sind somit keine Gegenstände in die Sammlung mit aufgenommen.

40 Nora, *Les Lieux de Mémoire*, Band 1, S. XIX.

41 Nora, »La notion de lieu de mémoire est-elle exportable?«, S. 3–10.

Menschen und Gegenständen unberücksichtigt. Die Sichtweise auf die Objekte als Behältnisse menschlicher Erinnerung unterschätzt deren konstitutive Bedeutung bei der Konstruktion von Identität.

Noras Gedächtnisorte müssen gewissermaßen vom Kopf auf die Füße gestellt werden. Im Folgenden geht es nicht um Erinnerungskultur, sondern um Handlungen zwischen Menschen und Objekten. Diese sind zugleich praktisch konkreter Art wie auch symbolischer Natur. Die Dinge sind weit mehr als bloße Wegweiser unserer kollektiven Gedächtnisse, sie fungieren als Aktanten in der Herstellung von Identität, sei sie nationaler, regionaler, klassenspezifischer oder geschlechtlicher Art. Die Dinge, mit denen wir uns umgeben, signalisieren uns und den Menschen in unserer Umgebung, wer wir sind und was wir sind.

Objekte verraten etwas über ihre Benutzer, Objekte zeigen ihren Benutzern aber auch etwas über sich selbst. Mehr noch, Objekte helfen ihren Benutzern, sich überhaupt als Selbst zu konstituieren. Die Sozialpsychologen Mihaly Csikszentmihalyi und Eugene Rochberg-Halton beschrieben zu Beginn der 1980er Jahre, wie Objekte einen Einfluss auf die personale Entwicklung des Menschen haben und als Rollenmodelle fungieren.⁴² Dies liegt an der besonderen materiellen Qualität von Objekten. Die Dinge führen gewissermaßen ein Eigenleben. Sie teilen mit den Menschen die Stofflichkeit, sie sind neu, verschleifen und werden alt. Sie haben eine eigene Biographie.⁴³ Sie sind nicht einfach nur das, was der Mensch möchte, was sie sein sollten. Sie fordern zur Auseinandersetzung und zur Interaktion auf. Objekte sind eben nicht nur Ideenträger, sie sind materielle Ideenträger.⁴⁴ Objekte machen materielle Vorgaben, wie sich die Menschen im Umgang mit ihnen zu verhalten haben.

Das berühmteste Beispiel hierfür ist wohl der »Berliner Schlüssels«, den der französische Philosoph und Soziologe Bruno Latour zum Ausgangspunkt seiner Überlegungen zu den Beziehungen zwischen Menschen und Objekten machte. Bei alten Berliner Wohnhäusern wurde die Eingangstür mit einem bestimmten Öffnungsmechanismus versehen und abends verschlossen. Die späte Heimkehrerin konnte ihren Schlüssel in das Schloss einstecken und zum Öffnen der Tür umdrehen, sie konnte den Schlüssel

42 Csikszentmihalyi/Rochberg-Halton, *The Meaning of Things*.

43 Vgl. Kopytoff, »The cultural biography of things: commoditization as process«.

44 Zu den Möglichkeiten und Grenzen der Interpretation dieser Materialität der Dinge als Ausdruck von Identität und Selbstverständnis siehe auch die kontroverse Diskussion in: Lubar/Kingsley, *History from Things*.

aber nicht wieder herausziehen. Dazu musste sie den Schlüssel durch das Schlüsselloch auf die andere Seite der Tür, also nach innen, durchdrücken. Wenn sie dann von der Innenseite die Tür wieder mit dem Schlüssel verriegelte, gab das Schloss den Schlüssel wieder frei. Latour war fasziniert von der Weise, wie dieser Schlüssel seine Benutzer in »stählerne« soziale Beziehungen zwang. Der Schlüssel setzte eine ganze Reihe von sozialen Botschaften: Nachts haben Haustüren verschlossen zu sein, wenn jemand das Haus betritt, so kann er das nur, wenn er die Eingangstür nach dem Betreten wieder verschließt. Der Schlüssel vermittelt uns bestimmte Regeln über das gesellschaftliche Zusammenleben, zugleich konstituiert er diese aber auch: Der Schlüssel sorgt dafür, dass die Tür abgeschlossen wird. Der Schlüssel wird zum Mittler sozialer Wirklichkeit. Latour beschreibt die Beziehungen zwischen Menschen und Dingen daher als ein Netzwerk von Modifikationen und Substitutionen, von Delegationen und Stellvertretungen. »Betrachtet man die Dinge, so stößt man auf Menschen. Betrachtet man die Menschen, so wird gerade dadurch das Interesse für die Dinge geweckt.«⁴⁵

Der Berliner Schlüssel, der seinen Benutzer zwingt, die Tür hinter sich zuzuschließen, verdeutlicht anschaulich, dass Objekte ein bestimmtes Handlungsprogramm, ein »Skript«, für den Gebrauch besitzen. Diese normativen Vorgaben können sehr weitreichend sein. Den Berliner Schlüssel »auszutricksen« und die Tür offen zu lassen, ist relativ schwer. Aber es ist möglich. Menschen erhalten von Objekten bestimmte Vorgaben, sie müssen sich aber nicht daran halten.⁴⁶ Durchaus »eigensinnig« können sie eine eigene Bedeutung von Objekten erarbeiten, deren ursprüngliches Handlungsprogramm umdeuten, entfremden oder abändern.⁴⁷

Im Bann der Dinge: Die Studie im Kontext der Konsumgeschichte

Die Anthropologin Mary Douglas und der Ökonom Baron Isherwood bezeichneten die Welt der Güter einmal als ein Informationssystem.⁴⁸ Als »carriers of ideas« werden Gegenstände vom Benutzer mit bestimmten Bedeutungen versehen, die dann umgekehrt wieder auf den Benutzer zurückwirken, indem sie dessen Selbstverständnis und gesellschaftlichen

45 Latour, *Der Berliner Schlüssel*, S. 50. Siehe auch ders., *Nous n'avons jamais été modernes*.

46 Vgl. Akrich, »The De-Description of Technical Objects«.

47 Vgl. Lütke, »Eigensinn«; ders., *Eigen-Sinn*, S. 120–154.

48 Douglas/Isherwood, *The World of Goods*.

Status demonstrieren und konstituieren.⁴⁹ In seiner mittlerweile klassischen Studie über die »feinen Unterschiede« untersuchte der französische Soziologe Pierre Bourdieu den Umgang mit den Dingen in der französischen Gesellschaft der 1950er Jahre.⁵⁰ Bourdieu demonstrierte, wie sich mit dem scheinbar subjektiven Geschmack, den Gegenständen, mit denen sich die Menschen umgeben, und mit der Art und Weise, wie sie sie benutzen, eine raffinierte, gleichermaßen wirtschaftliche, soziale, kulturelle und symbolische Positionierung innerhalb der Gesellschaft verbindet.

Anknüpfend an diese anthropologischen und soziologischen Studien haben Historikerinnen und Historiker mittlerweile auf vielfältige Weise aufgezeigt, wie Konsumenten Konsumgegenstände – etwa Kleidung oder Möbel – nutzen, um die eigene Identität zu konstruieren und soziale Unterschiede herzustellen. Insbesondere die historische Geschlechterforschung hat auf diese Weise die Konstruktion von Geschlechterrollen mithilfe von Konsumgegenständen und -praktiken aufgearbeitet.⁵¹ Studien zur Bekleidung und zur Mode haben deren zentrale Rolle bei der Etablierung von Machtverhältnissen nicht nur zwischen den Geschlechtern, sondern auch im gesamtgesellschaftlichen Kontext unterstrichen.⁵² Untersuchungen von Möbeln und Alltagsgegenständen haben zudem deren enge Verwobenheit mit Konzepten von nationaler Identität und nationalem Selbstverständnis herausgearbeitet. Mit ihren Möbeln im Wohnzimmer demonstrierten Haushalte ihre Zugehörigkeit zur Nation.⁵³ Selbst der private Raum war ein nationaler Raum.

Auf diese Weise hat die historische Konsumforschung der letzten Jahre die aktive und gestaltende Rolle von Konsumenten und die zentrale Be-

49 Mukerji, *From Graven Images*, S. 15.

50 Bourdieu, *La distinction*.

51 Zu Konsum und Geschlecht allgemein vgl. Batchelor/Kaplan, *Women and Material Culture*; de Grazia/Furlough, *Sex of Things*; Sandgruber, *Frauensachen – Männerdinge*; Andrews/Talbot, *All the World and her Husband*; Haupt, »Konsum und Geschlechterverhältnisse«.

52 Siehe hierzu Parkins, *Fashioning the Body Politic*; Kuchta, *The Three-Piece Suit and Modern Masculinity*; Zakim, *Ready-Made Democracy*; Roche, *La culture des apparences*. Als Tipp für die akademische Karriere: Stegmann, »...got the look!« *Wissenschaft und ihr Outfit*.

53 Vgl. Jenkins, »The citizen at home: Wohnkultur before World War I«; Auslander, »National Taste?: Citizenship Law, State Form, and Everyday Aesthetics in Modern France and Germany, 1920–1940«; Auslander, *Taste and Power*; Betts, *The Authority of Everyday Objects*.

deutung von Konsum hervorgehoben.⁵⁴ Konsum, der Kauf, Verbrauch und Gebrauch von Waren, wurde als aktives Handeln in der neoklassischen wie auch in der marxistischen Wirtschaftstheorie erstaunlich wenig konzeptualisiert.⁵⁵ Häufig erschien der Konsument nur als bloßer Empfänger der Produktion, die als der eigentliche Dreh- und Angelpunkt bei Innovation, Herstellung und Vertrieb von Waren galt. Dies hatte Auswirkungen auf die Geschichtswissenschaft, in der Konsum im Unterschied zur Produktion lange Zeit wesentlich weniger intensiv erforscht wurde.

Hinzu kam, dass für die historische Forschung Quellen zum Konsum diffuser und schwieriger zu ermitteln sind als zur Produktion. Dieses Ungleichgewicht im Quellenmaterial unterstützte das Bild von der aktiven Produktion und der passiven Konsumtion. Vor 15 Jahren hatte Daniel Miller polemisch den Schlachtruf erklingen lassen, Konsum sei »the vanguard of history«.⁵⁶ Mittlerweile ist die Anzahl an Studien zum Konsum in vielen Bereichen nahezu explosionsartig angestiegen.⁵⁷ Viele unterschiedliche Studien haben die aktive Rolle von Konsumenten herausgearbeitet.⁵⁸

54 Den Beginn der Beschäftigung mit der Konsumgeschichte markieren insbesondere Brewer/Porter *Consumption and the World of Goods*. Zuvor bereits McKendrick u.a., *Birth of a Consumer Society*; Miller, *Material Culture and Mass Consumption*. Nach wie vor liegt der Schwerpunkt konsumhistorischer Forschung im angloamerikanischen Raum. Für die Forschung in Deutschland siehe vor allem die Sammelbände: Prinz, *Der lange Weg in den Überfluss*; Siegrist/Kaelble/Kocka, *Europäische Konsumgeschichte*; König, *Geschichte der Konsumgesellschaft*. Für die Niederlande und Belgien siehe: Segers u.a., *Op weg naar de consumptie maatschappij*.

55 Winch, »The Problematic Status of the Consumer in Orthodox Economic Thought«. Ein Schlüsseltext für die Organisation von Produktion, Handel und Konsum sowie deren Auswirkungen auf das Verhältnis der Menschen zu den Dingen bleibt Marx, *Das Kapital*.

56 Miller, »Consumption as the Vanguard of History. A Polemic by Way of an Introduction«.

57 Siehe zuletzt auch das umfangreiche Forschungsprogramm mit 26 interdisziplinären Einzelprojekten in Großbritannien, »Cultures of Consumption«. Vgl. Trentmann, »4 1/2 Lessons about Consumption: a short overview of the Cultures of Consumption research programme«. <http://www.consume.bbk.ac.uk/researchfindings/overview.pdf>. Zugriff vom 18.08.2008.

58 Für die Niederlande sei hier auch das Großprojekt »Techniek in Nederland« genannt, innerhalb dessen ausführlich die Konsumenten und deren Einfluss auf die Produktion und Diffusion von Technik untersucht wurden. Vgl. Albert de la Bruhèze/de Wit, »De productie van consumptie. De bemiddeling van productie en consumptie en de ontwikkeling van de consumptiesamenleving in Nederland in de twintigste eeuw«.

Konsum gilt als vielversprechender roter Faden für die Analyse der Geschichte moderner Gesellschaften.⁵⁹

Die wissenschaftliche Erforschung des Konsums hatte nicht nur mit einem Defizit an theoretischen Konzeptionen zu kämpfen, sie musste lange Zeit auch moralische Vorurteile überwinden. Hier scheint bei aller Produktivität der Konsumforschung der letzten Jahre noch immer die Beobachtung des französischen Philosophen Jean Baudrillard zuzutreffen, dass die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Konsum fast einem Tabu gleiche.⁶⁰ Wer sich mit Konsum und Konsumgegenständen beschäftigt, gerät selbst leicht in den Verdacht, banal und oberflächlich zu sein.⁶¹

Der »material turn« ist vor allem in der amerikanischen Geschichtswissenschaft aufzuspüren, wo Protagonisten wie Leora Auslander seit längerem für eine methodenübergreifende Einbeziehung der Dinge in die historische Forschung plädieren und Ansätze aus der Archäologie, Kunstgeschichte, Anthropologie und Soziologie miteinander kombinieren.⁶² Während sich in den USA eine Reihe aktueller Studien mittlerweile unerschrocken Themen wie beispielsweise der »Tupperware« zugewandt haben, zögern deutsche und niederländische Historikerinnen und Historiker noch, diesen banalen Dingen die höheren Weihen der wissenschaftlichen Auseinandersetzung zukommen zu lassen.⁶³ Materielle Kultur wird in der Forschung zu Mittelalter und Altertum wesentlich selbstverständlicher mit einbezogen als in der Neuzeit, wo man diese Aufgabe lieber der Volks-

59 So identifizierten die beiden amerikanischen Historiker Alon Confino und Rudy Koshar Konsum und die materielle Kultur als neues Narrativ für die Geschichte Deutschlands im 20. Jahrhundert. Confino/Koshar, »Regimes of Consumer Culture. New Narratives in 20th Century German History«. Siehe auch Betts/Eghigian, *Pain and Prosperity*.

60 Baudrillard, *Le système des objets*.

61 Vgl. hierzu auch zuletzt Hilton, »The Banality of Consumption«. Insbesondere im deutschen Wissenschaftskontext spielte die Tradition der Frankfurter Schule eine wesentliche Rolle, in der die »Massenkultur« als Antipode zu Kultur und Bildung konstruiert wurde. Vgl. Horkheimer/Adorno, *Dialektik der Aufklärung*.

62 Vgl. Auslander, »Beyond Words«. Seit 1996 erscheint die Zeitschrift *Journal of Material Culture*. Diese Zeitschrift richtet sich an die verschiedenen Disziplinen, die sich mit den Dingen beschäftigten, Kunstgeschichte, Designgeschichte, Technikgeschichte und Archäologie ebenso wie die Museologie. Sie versucht auch, den Austausch zwischen Universitäten und Museen, deren Aufgabe klassischerweise die Bewahrung der Dinge ist, zu verbessern.

63 Clarke, *Tupperware*. In Deutschland beschäftigte sich als einer der wenigen Wolfgang Ruppert mit den Dingen des Alltags, vgl. Ruppert, *Fabrrad, Auto, Fernsehschrank*; ders., *Chiffren des Alltags*; ders., *Um 1968*.

kunde überlässt. Dabei spielte die Einbeziehung der materiellen Kultur als Ausdruck und Mittel der historischen Wirklichkeit schon in der französischen Schule der »Annales« eine große Rolle.⁶⁴ Dennoch bewerten gestandene Neuzeit-Historiker den Erkenntnisgewinn aus einer Geschichte der Dinge eher zurückhaltend.⁶⁵ In der Forschung wird zwar der Besitz von Konsumgegenständen registriert und taxiert, der genaue Umgang mit diesen Besitztümern jedoch nur zögerlich einer Untersuchung für würdig befunden.⁶⁶

Der Spaß und die Freude am Umgang mit Konsumgütern, die Hingabe an materielle Dinge: Das alles sind Themen, die nach wie vor im wissenschaftlichen Diskurs keinen großen Raum einnehmen. Mein Buch geht indes genau diesen Themen nach. Zahlen und Statistiken zu Gebrauch und Verbreitung sind wichtig, aber es geht auch um den konkreten Umgang mit dem Objekt und um die Erfahrungen, Wünsche und Bedürfnisse, die sich mit dem Fahrrad verbanden. Für die Radfahrer in Deutschland und den Niederlanden um die Jahrhundertwende – das sei an dieser Stelle vorweggenommen – war das Fahrrad ein Vergnügen. Sie fuhren damit herum, weil es ihnen Spaß machte und sie Freude am Gegenstand hatten. Aber gerade Spaß und Spiel können einen ernsthaften Hintergrund haben, dessen historische Erforschung lohnenswert ist. Es gilt zunächst, nach den Funktionsweisen und Formen von Konsum zu fragen und nicht den Fehler zu begehen, diesen von vornherein moralisch zu verurteilen oder als wissenschaftlich uninteressant zu verwerfen.⁶⁷ Betrachtet man ausgehend vom Gegen-

64 Bei Fernand Braudel verschwand in seiner Studie über die *Civilisation matérielle, économie et capitalisme* bezeichnenderweise das Wort »matériel« in der deutschen und der niederländischen Übersetzung. Vgl. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*. Deutsche Übersetzung von Summerer: *Sozialgeschichte des 15.–18. Jahrhunderts*. Niederländische Übersetzung von Fagel/Rombach, *Beschaving, economie en kapitalisme*.

65 Vgl. Prinz, »Bürgerrecht Konsum«. Dabei haben Studien wie die des amerikanischen Anthropologen Sidney Mintz über den Zucker eindrucksvoll bewiesen, dass die Beschäftigung mit den Konsumgütern einen Ansatz bietet, Lebenswelten und komplexe politische und soziale Verhältnisse miteinander zu verbinden, um so einen tieferen Einblick beispielsweise in die Funktionsweisen des Kolonialismus zu erhalten. Mintz, *Sweetness and Power*. Mintz Studie ist auch wegweisend dafür, wie mithilfe von Konsumgütern eine globale bzw. Weltgeschichte geschrieben werden kann. Vgl. hierzu auch Macfarlane/Martin, *Glass, Kurlansky, Salt*.

66 Dazu: Etzemüller, »Rezension von Axel Schildt u.a. (Hg.) Dynamische Zeiten. Die 60er Jahren in den beiden deutschen Gesellschaften«, <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/REZENSIO/buecher/2001/etth0201.htm>. Zugriff vom 06.01.2009.

67 So zuletzt auch Trentmann, »Beyond Consumerism: New Historical Perspectives on Consumption«.

stand dessen Nutzer und die Art und Weise, wie sie mit dem Gegenstand bestimmte Vorstellungen, Hoffnungen und Ambitionen verknüpfen und ein bestimmtes Selbstverständnis und eine gesellschaftliche Positionierung entwickelten, dann entfaltet sich ein Kaleidoskop an wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen, und politischen Beziehungen.

Der Vergleich ermöglicht es, Fragen nach der Bedeutung des Konsums in modernen Gesellschaften mit Fragen nach unterschiedlichen Konsumstilen und nationalen Eigenheiten zu kombinieren.⁶⁸ Die konsumgeschichtliche Betrachtung richtet sich somit auf weit mehr als auf die Frage nach dem Gebrauch eines Gegenstands. Sie fragt nach Grundlagen des menschlichen Zusammenlebens und untersucht die sozialen, kulturellen und politischen Implikationen von Konsum.⁶⁹

Die Quellen

In den Blick genommen werden gleichermaßen das Fahrrad und seine spezifische Gegenständlichkeit wie die Radfahrer als Akteure, die Praktiken des Radfahrens und die Debatten rund um das Fahrrad. Diese Vielschichtigkeit der Blickwinkel hat eine Vielfalt an Quellenmaterial zur Folge. Der Vergleich erhöht das Gesamtvolumen zusätzlich. Eine Ausgewogenheit der Quellen für beide Länder wurde angestrebt, konnte aber nicht immer verwirklicht werden. In den Niederlanden stand mit dem Archiv des ehemaligen Radfahrerverbands ANWB ein umfangreicher Quellenkorpus zur Geschichte des Radfahrens im Land zu Verfügung.⁷⁰ In Deutschland existiert hingegen kein entsprechendes historisch gewachsenes Archiv eines ehemaligen Radfahrerverbandes. Diese unterschiedliche Ausgangslage spiegelt ungeachtet der Kriegsverluste und -zerstörungen auch die unterschiedliche Bedeutung der Verbände in der jeweiligen Gesellschaft wider. Dennoch war es mein Bemühen, für die Niederlande Material außerhalb

68 Gerade beim deutsch-deutschen Vergleich im 20. Jahrhundert stellt sich die Frage nach unterschiedlichem Konsumverhalten und nach der Bedeutung von Konsum für den Zusammenhalt von Gesellschaften. Vgl. Stützel, *Fashioning Socialism*; Kaminsky, *Wohlstand, Schönheit, Glück*; Merkel, *Utopie und Bedürfnis*; Crew, *Consuming Germany in the Cold War*; Carter, *How German Is She?*; Wildt, *Am Beginn der »Konsumgesellschaft«*; Schildt u.a., *Dynamische Zeiten*; Andersen, *Der Traum vom guten Leben*.

69 Vgl. auch Dauntton/Hilton, *The Politics of Consumption*.

70 Der ANWB schreibt sich seit den 1960er Jahren ohne Abkürzungspunkte. Im Folgenden wird jedoch der Verband der Schreibweise in den Quellen folgend mit Punkten – also als A.N.W.B. – geschrieben.

des ANWB zu konsultieren sowie der Landschaft der Radfahrverbände und Radfahrer in Deutschland mithilfe verschiedener Archive und Bibliotheken deutlichere Konturen zu geben.

Einen Schwerpunkt des Quellenkorpus für beide Länder bildete die Selbstverständigungsliteratur der Radfahrer, insbesondere die Zeitschriften der Vereine und Verbände. Doch nicht nur in diesen Zeitschriften, auch in der allgemeinen Presse fanden sich während der Hochzeit des bürgerlichen Radfahrens am Ende des 19. Jahrhunderts zahlreiche Erfahrungsberichte und Geschichten rund um das Radfahren. Weiteres Material zu den Praktiken des Radfahrens fand sich vor allem in den Handbüchern und der Ratgeberliteratur sowie in den Reiseführern und in Kartenmaterial für Radtouren. Fahrradfabriken produzierten eine Fülle sogenannter »grauer Literatur«: Fahrradkataloge und Fahrradreklame etwa, die in den Archiven jedoch zumeist nicht systematisch, sondern vielmehr unsortiert aufbewahrt wurden. Grundsätzlich wurde diesen Formen von Veröffentlichungen von den Archiven wie auch von der Forschung lange Zeit wenig Bedeutung beigemessen; ein Umstand, mit dem die Konsumgeschichte mit ihrem Interesse an Werbung und Kommunikation allgemein zu kämpfen hat.

Neben diesen Quellen aus dem Bereich der Konsumenten und Produzenten wurden zusätzlich medizinische Abhandlungen herangezogen, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts einen wesentlichen Einfluss auf die bürgerliche Aneignung des Radfahrens hatten. Den mit dem Radfahren verbundenen Auseinandersetzungen über die Verkehrsgesetzgebung und Infrastrukturmaßnahmen wurde mithilfe von behördlichen Akten, Gesetzestexten und den Protokollen parlamentarischer Sitzungen nachgegangen. Auf der Grundlage dieses vielfältigen Quellenmaterials wurden der praktische Gebrauch des Fahrrads und die Debatten über das Radfahren vergleichend untersucht. Gleichzeitig richtete sich der Blick dabei immer auch auf die Transfers zwischen Deutschland und den Niederlanden sowie die transnationalen Verbindungen, insbesondere nach England und Frankreich.

Der Gebrauch des Fahrrads ist das *Tertium Comparationis* dieser vergleichenden Studie. Die Vielfältigkeit und Vielschichtigkeit des Gebrauchs eines scheinbar simplen Gegenstands in den Blick zu bekommen, ist eine Herausforderung, die auch daran erinnert, dass vieles, was in der Forschung häufig getrennt wird – Politik und Freizeit, Vorstellungen und Gegenstände, Nation und Ding – tatsächlich aufs Engste miteinander verwoben ist. Dies bedeutet in der Umsetzung, dass die Untersuchung

durch eine Reihe unterschiedlicher Themen- und Forschungsfelder mändert. Es wird im Folgenden um Sportgeschichte gehen, um Medizingeschichte und um die Geschichte des Tourismus, um nationale Räume, nationale Feste und Inszenierungen, um alltäglichen Gebrauch, um Arbeitsverhältnisse und soziale Hierarchien. Politische Diskussionen und soziale Bewegungen werden in den Blick genommen. Es werden Fragen der Körpergeschichte angesprochen, der Geschlechtergeschichte, der Technik- und der Verkehrsgeschichte.

Die Gliederung der Arbeit

Mein Buch gliedert sich in drei Teile. Der erste Teil nähert sich zunächst dem Gegenstand der Untersuchung und seinen Benutzern: Was war das Fahrrad? Welche Setzungen machte dieser Gegenstand und warum interessierten sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts bestimmte Gruppen für das Fahrrad? Wie unterschieden sich die Radfahrer von anderen sozialen Gruppen? Was brachte ihnen das Fahrrad? Was für Identitäten konstituierten sich mithilfe des Fahrrads? Im Vordergrund dieses ersten Teils stehen vor allem die sozialen und geschlechtlichen Unterschiede, die mit und durch das Fahrrad konstruiert und debattiert wurden.

Der zweite Teil der Arbeit widmet sich daran anschließend der Frage, ob und inwieweit sich mit dem Fahrrad nationale Identitätskonstruktionen in Deutschland und den Niederlanden verbanden. Hierbei rücken vor allem die Tätigkeiten der nationalen Verbände in beiden Ländern in den Mittelpunkt. Wie setzten sich diese Verbände zusammen, welche Zwecke verfolgten sie? Wie und auf welche Weise stellten diese Verbände überhaupt nationale Bedeutungszusammenhänge mithilfe des Fahrrads her? Welche Ziele verbanden sich mit der Bezugnahme auf nationale Zusammenhänge? Warum war der Bezug auf die Nation wichtig?

Der dritte Teil der Arbeit verfolgt die zunehmende Popularisierung des Fahrrads nach der Jahrhundertwende. Was waren die Faktoren für diese Verbreitung? Welche Hoffnungen und Ambitionen verbanden sich mit dem Gegenstand, nachdem dieser seine Exklusivität verloren hatte und für große Teile der Bevölkerung in beiden Ländern zugänglich wurde? Gab es mit den neuen Benutzergruppen neue Formen des Gebrauchs beziehungsweise andere Formen der Aneignung? Welche Konsequenzen hatte die Diffusion des Fahrrads in der Bevölkerung für die Verbände? Veränderten sich nationale Bedeutungszusammenhänge? Wie verhalten sich

nationale Identitätskonzepte und Dingwelt zueinander? Gab es tatsächlich eine spezifisch niederländische Aneignung des Fahrrads, die sich von derjenigen in Deutschland unterschied? Gibt es ein Ding der Nation? Oder gar eine Nation der Dinge?

I. Ein Sport für den selbstbewussten Mann
und die »Neue Frau«: Bürgerliches
Radfahren gegen Ende
des 19. Jahrhunderts

1. Das Fahrrad und die Konstituierung einer bürgerlichen Radsportkultur

Das Radfahren war eine neue Form der Fortbewegung, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts allmählich populär und gegen Ende des Jahrhunderts zum Thema zahlreicher Bücher, Artikel, medizinischer Abhandlungen und philosophischer Betrachtungen gemacht wurde. In den 1890er Jahren sprachen Zeitungsartikel in Deutschland und den Niederlanden, aber auch in England, Frankreich und den USA von einem »Siegesszug des Fahrrads«, einer »wielermanie« beziehungsweise der »cyclomania«, dem »bicycle craze« und der »mode de la bicyclette«, die um sich gegriffen habe.¹

Was war das Fahrrad für ein Gegenstand? Wie wurde es genutzt? Durch wen wurde es genutzt und mit welchem Ziel? Diese scheinbar einfachen Fragen bilden den Leitfaden der Analyse und zielen auf die dahinter stehende, größere Frage nach der Konstruktion von sozialen Identitäten ab. Mit dem Fahrrad verbanden sich unterschiedliche Formen von Gruppenbildungen.

In diesem ersten Kapitel werden die Grundlinien dieser sozialen Gruppenbildung vorgestellt, die dann im zweiten und dritten Kapitel anhand einer Analyse der Erfahrung des Radfahrens und der damit verbundenen Konstruktion von Geschlechtern vertieft wird. Soziale Distinktion und die Konstruktion von Geschlechtern waren eng miteinander verwoben; dies

1 Vgl. Burkens, »Wielrijden«; Ganghofer, »All Heil! Eine Plauderei aus der Schule des Radfahrens«. Zur Kritik an der »Radfahrseuche« in Deutschland siehe Jung, *Radfahrseuche und Automobilen-Unfug*. Eine Beschreibung dieses Booms findet sich auch in den allgemeinen Darstellungen über das Fahrrad und den Fahrradgebrauch in den USA, Großbritannien und Frankreich. Vgl. Herlihy, *Bicycle*, S. 251–282; Smith, *A Social History of the Bicycle*; Kelly, »The Great Bicycle Craze«. Für Frankreich interpretiert Gaboriau, »Les trois âges du vélo en France« die Geschichte des Fahrradgebrauchs insgesamt als eine Geschichte von drei »Moden«, zwei exzentrischer und einer bürgerlichen am Ende des 19. Jahrhunderts. Für das Ende des 19. Jahrhunderts spricht Lavenir, *La roue et le stylo: comment nous sommes devenus touristes*, S. 87–111 von einer »grande époque de la bicyclette«.

offenbarte sich auch in den verschiedenen Aneignungsprozessen des Fahrrads. Die folgenden drei Kapitel nähern sich daher dem Aspekt der Distinktion von unterschiedlichen Seiten. Das vorliegende Kapitel legt den Nachdruck auf die sozialen Unterscheidungsmechanismen des Radfahrens, die jedoch immer auch geschlechtlich gedacht waren. Die folgenden zwei Kapitel nähern sich dem Radfahren unter dem Gesichtspunkt der Konstruktion von Geschlechtern, die immer auch soziale Distinktionsmerkmale in sich trugen.

Alle drei Kapitel fragen immer wieder nach dem Wechselspiel zwischen Ding und Gebrauch. Das Fahrrad beziehungsweise die unterschiedlichen Fahrradvariationen in den 1870er, 1880er und 1890er Jahren in ihrer spezifischen Kombination von Materialität, Form und Funktion beinhalteten ein spezifisches Handlungsprogramm. Die unterschiedlichen Fahrradkonstruktionen waren nicht nur Ausdruck technischer Variationen und Weiterentwicklungen; sie standen auch in einem Geflecht von Gebrauchsformen, Beziehungen und Bedeutungen und waren Mittler sozialer Wirklichkeit. Daher können die Fahrradmodelle nicht losgelöst von ihren Gebrauchsformen betrachtet werden, die wiederum Einfluss auf die Form und die Bedeutung des Fahrrads hatten.

1.1 Das Fahrrad, ein Spiel

Woher kommt das Fahrrad, wer hat es erfunden, was sind seine Ursprünge? Diese Fragen spielten für die Radfahrer am Ende des 19. Jahrhunderts eine große Rolle. Handbücher zum Radfahren enthielten häufig Exkurse über die Geschichte des Fahrrads von seinen Anfängen bis zum gegenwärtigen technischen Stand.² Noch heute orientieren sich viele historische Darstellungen zur Fahrradgeschichte größtenteils an diesen Ausführungen der Jahrhundertwende und übernehmen teilweise sowohl deren faktische Fehler als auch durchaus fragwürdige Agenden.³

2 Aus der Vielzahl der Beispiele vgl. hier Werten/van Sas, *Handboek en Vraagbaak voor den Wielrijder*, S. 1–17; Fressel, *Was muss jeder Radfahrer unbedingt wissen?*, S. 5–8.

3 Vgl. hierzu für Deutschland Gronen/Lemke, *Geschichte des Radsports von den Anfängen bis 1939*; Rauck/Volke/Paturi, *Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte*; Paturi, *Die Geschichte des Fahrrads*. Für die Niederlande siehe die zahlreichen Veröffentlichungen von Fuchs und Simons: Fuchs/Simons, *75 jaar Gazelle*, dies., *Voort in't zadel kameraden!*; dies., »Fiets en fietser, toepassing van een uitvinding»; diess., *De fiets van toen en nu*. Vgl. auch

Die frühen Fahrradhistoriker des 19. Jahrhunderts – wie beispielsweise der viel zitierte französische Aristokrat Baudry de Saunier – hatten den Ursprung des Fahrrads weit zurück in die Vergangenheit verlegt.⁴ Keinem geringeren als Leonardo da Vinci wurden die ersten Skizzen eines Fahrradmodells zugesprochen, und von dort arbeitete man sich dann in das 19. Jahrhundert vor.⁵ Nationale Konkurrenzen sorgten dafür, dass jeder Historiker, der etwas auf die eigene Nation hielt, den Anteil seines Landes an der technischen Entwicklung des Fahrrads möglichst hoch ansiedelte und im Zweifelsfall nicht vor Verfälschungen zurückschreckte.⁶

Eine geläufige Erzählung von der Entwicklung des Fahrrads liest sich in etwa wie folgt: Beginnend mit dem badischen Karl Freiherr von Drais, der das nach ihm benannte Laufrad erfunden hatte, entwickelte sich dieses demnach zunächst zum englischen »Hobby Horse« von Denis Johnson, bevor es über die Pedalenkonstruktion des Franzosen Pierre Michaux wieder zurück nach England kam und dort zum Hochrad mutierte, das sich vor allem mit dem Namen James Starley und der Fahrradindustrie in Coventry verband. Die Weiterentwicklung des Fahrrads fand demzufolge in Irland statt, wo ihm John Boyd Dunlop Luftreifen verpasste, bis es schließlich wieder zurück nach England fand, wo der berühmte »Rover« die technische Entwicklung hin zum Niederrad im Großen und Ganzen

Andric/Branko, *Fietsen van loopfiets tot mountain bike*; dies., *Das Fahrrad*. Siehe auch Watson/Gray, *The Penguin Book of the Bicycle*; Ritchie, *King of the Road*. Zur Kritik an dieser Variante der Fahrradgeschichtsschreibung siehe Radkau, »Das Fahrrad in den Technikvisionen der Jahrhundertwende«, S. 10–11.

4 Louis Baudry de Saunier veröffentlichte Anfang der 1890er Jahre zwei maßgebliche Bücher zum Radsport und zum Fahrrad. Vgl. Baudry de Saunier, *Histoire générale de la vélocipédie*; ders. *Le Cyclisme théorique et pratique*.

5 Eine Übersicht über die bis heute weit verbreiteten Fälschungen von angeblichen Fahrradmodellen bietet Lessing, *automobilität*, S. 510–517. Dort findet sich auch eine Darstellung der Hintergründe um die Leonardo-Fälschung.

6 Als Beispiel sei hier die sogenannte »célériefère« von Baudry de Saunier genannt, angeblich ein nichtlenkbares Zweirad, das es schon zu Revolutionszeiten 1791 in Paris gegeben habe. Die »célériefère« machte damit den Deutschen deren Anspruch auf das erste Fahrradmodell streitig. Obwohl der Kanadier Richard Walter Jeanes bereits in den 1950er Jahren in seiner Dissertation darauf hinwies, dass es sich hierbei um einer Eilkutsche handelte, geistert die »célériefère« nach wie vor durch die populäre Fahrradliteratur, so z.B. bei Andric/Branko, *Fietsen van loopfiets tot mountain bike*, S. 12–14; dies., *Das Fahrrad*, S. 12–14; Watson/Gray, *The Penguin Book of the Bicycle*, S. 106. Selbst Bijkers berühmte Fallstudie zum Fahrrad, aus der er seinen SCOT-Ansatz entwickelte und auf die im Text noch näher eingegangen werden wird, wiederholt den alten Fehler von der »célériefère«. Vgl. Bijker, *The Social Construction of Technology*, S. 29.

abschloss. Diese technikimmanente lineare Genealogie ging von den Erfindern als eigentlichen Motoren der Entwicklung aus und beruhte im Wesentlichen auf der Annahme, jede Veränderung des Fahrrads sei die logische Konsequenz technischer Verbesserung gewesen und basiere auf dem Erfindergeist einzelner, großer Männer.⁷

Die Darstellungen in den Handbüchern hatten ein gemeinsames Ziel: die Erklärung, Rechtfertigung und Zelebrierung der Popularität des Radfahrens gegen Ende des 19. Jahrhunderts. In den Erklärungsmustern der Genealogen lag diese Popularität im Gegenstand selbst begründet. Das Fahrrad musste einfach begeistern durch seine technische Raffinesse, der sich Erfinder aus verschiedenen Ländern über viele Jahrzehnte, wenn nicht gar Jahrhunderte hinweg immer wieder gewidmet hatten. Die technische Entwicklung und der technische Fortschritt wurden angeführt, um die Freude am Gegenstand zu rechtfertigen. Ein genauerer Blick auf jenes Ding, das zu Beginn des 19. Jahrhunderts als »Veloziped« bekannt wurde, offenbart jedoch, dass mit dieser linearen Geschichte vom technischen Fortschritt ein anderer Aspekt der Fahrradgeschichte tatsächlich kaschiert wurde: das Spielerische, das diesem Gegenstand zu eigen war.

Karl von Drais entwickelte ab 1813 sein »Velociped« (lat. *velox*, schnell und *pes*, Fuß), das auf einer Bewegungsform basierte, die der des Schlittschuhlaufens am nächsten kam.⁸ Der »Velocipedist« saß auf einem Sitz zwischen zwei Rädern und stieß sich mit den Füßen vom Boden ab, wobei er mit dem Oberkörper die Balance hielt. Der deutsche Kulturhistoriker Joachim Krause sieht in der Erfindung von Karl Friedrich Drais eine charakteristische Kombination von kindlich-spielerischen Körpererfahrungen mit mathematisch-naturwissenschaftlicher Logik.⁹ Spielerisch hätte Drais das Schlittschuhlaufen imitiert, bei dem durch Verlagerung des Gewichts von einem Bein auf das andere in einer Spur gefahren werde. Den Effekt, dass mit der einen Spur eine größere Geschwindigkeit erreicht wurde als bei zwei parallelen Rädern, habe Drais damals physikalisch gar

⁷ Zu den unterschiedlichen Erzähllinien in der Technikgeschichte vgl. auch Jamison/Hård, »The Storylines of Technological Change: Innovation, Construction and Appropriation«.

⁸ Der Vergleich mit dem Schlittschuhlaufen wurde sowohl von Drais selbst gemacht als auch in den frühen Berichten über die Laufmaschine aufgegriffen, so z.B. in einem Artikel der Karlsruher Zeitung vom 1.8.1817. Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, *Karl Friedrich Drais von Sauerbronn 1781–1851*, S. 45. Siehe auch Eckermann, »Auto-Suggestion: 175 Jahre Individualverkehr: Eine Erfindung und ihre Folgen«, S. 15.

⁹ Vgl. Krause, »Das Fahrrad. Von der ›kindischen‹ Kombinatorik zur Montage«.

nicht erklären können. Es sei die Übertragung eines Kinderspiels, des Kreisels, gewesen. Auch die Erfindung selbst war ein spielerisches Ausprobieren.



Abb. 2. Drais auf der Laufmaschine.

Abb. 1: Karl von Drais auf seiner Laufmaschine

(Quelle: Biesendahl, Katechismus des Radfahrports, S. 9)

Das »spielerische« Element des Velozipeds lag jedoch nicht nur in der Vorgehensweise des Erfinders, sondern es entstand vielmehr auch in der Nutzung des Gegenstands, es war in diesem gewissermaßen selbst angelegt. Bei der Fortbewegung musste durch das Abheben der Füße und das zumindest zeitweise Fahren in nur einer Spur immer wieder das Gleichgewicht durch den Fahrer hergestellt, korrigiert und gehalten werden. Das Fahren mit dem Veloziped war somit untrennbar verknüpft mit einer permanenten Auseinandersetzung mit dem fragilen Körper-Maschine-Gleichgewicht. Dies war das Spiel: Statt auf zwei Beinen zu gehen, probierte der

Draisine-Fahrer auf einer Spur zu fahren. Das klappte je nach den Straßenverhältnissen und dem eigenen Vermögen mal besser und mal schlechter. In jedem Fall war die Beherrschung der Maschine ein Ziel in sich selbst, begleitet von einem Gefühl der Spannung und Freude und dem Bewusstsein des Andersseins.¹⁰

Während Drais den Nutzen und die Schnelligkeit der Maschine zu demonstrieren suchte, diffamierten seine Widersacher das »Veloziped« als lächerlich und kindisch – ein »Kinderspielzeug«.¹¹ Im Deutschen Reich war dem Erfinder, der von vielen als Warrkopf angesehen wurde, kein großer Erfolg beschieden. Verschiedene Gründe spielten hierbei eine Rolle. Zum einen scheiterte er an den unübersichtlichen Patentregelungen im Deutschen Reich, zum anderen geriet er ungewollt in die Affäre um den Mord an August von Kotzebue.¹²

Dennoch fand das Veloziped in Europa Mitte des 19. Jahrhunderts eine gewisse Verbreitung.¹³ In London war Denis Johnson einer der Kaufleute, die das Fahrzeug verbreiteten. Er nannte es »Hobby Horse« und unterstrich damit den spielerischen und vergnüglichen Aspekt im Gebrauch.¹⁴ In den Darstellungen zur Fahrradgeschichte wird das englische »Hobby Horse« gerne genannt, verband sich damit doch auch eine exzentrische Benutzergruppe, die »Dandys«. Diese wohlhabenden und häufig aristokratischen jungen Männer waren Vertreter einer ganz eigenen, männlichen Ästhetik und Konsumhaltung.¹⁵ Sie wehrten sich gegen das utilitaristische Denken der Zeit und propagierten eine Kunst um ihrer selbst willen. Die Dandys präsentierten sich als Männer der Muße und investierten viel Zeit und Geld in sich selbst, ihre Kleidung und ihre Wohnung. Damit erhoben die Dandys ihren eigenen Körper und ihre Umgebung ebenfalls zur Kunst. Dandys waren häufig Einzelgänger, das »Hobby Horse« war ihnen ein exzentrisches Accessoire ihrer Selbstdarstellung, mit dem sie ihre Abkehr von allem Natürlichen und die Weigerung, das Leben einem produktiven

10 Vgl. hierzu die klassische Definition des Spiels bei Huizinga, *Homo ludens*, S. 56.

11 Vgl. hierzu Lessing, »Revolution auf Rädern. Die Neuentdeckung des Erfinders Karl von Drais«; Krause, »Das Fahrrad«, S. 87.

12 Diese Verstrickung von Drais in die Kotzebue-Affäre wird dargestellt bei Lessing, *automobilität*, S. 438–441.

13 Für die Verbreitung des Velozipeds in Frankreich siehe Gaboriau, »Les trois âges du vélo en France«.

14 Vgl. hierzu auch Ritchie, *King of the Road*, S. 21–24.

15 Zur Bedeutung der Figur des Dandys in der Konsumgeschichte vgl. Auslander, *Taste and Power*, S. 248–249.

Nutzen zu widmen, ostentativ zur Schau stellen konnten. Die Dandys griffen also diesen spielerischen Aspekt, das Nicht-Zweckgebundene des Fahrrads auf.

Der Gebrauch des Velozipeds beziehungsweise des »Hobby Horse« war dabei nicht auf London oder Paris beschränkt. Mitte des 19. Jahrhunderts widmete sich der für seine spitze Feder berühmt-berüchtigte niederländische Dichter Gerrit van der Linde Janszoon, genannt »De Schoolmeester«, dem Phänomen des »Vélocipède« in seinem Land. In seinen 1858 posthum von Jacob van Lennep veröffentlichten Gedichten gibt es einen Dialog über das »Vélocipède«. Darin unterbreitet der erste Sprecher dem anderen den Vorschlag, mit einem Ausflug die Fußgänger im Park zu verblüffen: »Ik meen een vélocipède op twee wielen./Je stuurt met je handschoenen en je duwt met je hiel/en/En je zweet als een koetspaard; want 't gaat ongemakkelijk gouw.«¹⁶ Der zweite Sprecher sieht jedoch keinen Sinn in diesen schweißtreibenden Anstrengungen und empfiehlt stattdessen, doch einfach mit den Fingern zu schnipsen, um die Aufmerksamkeit der Passanten auf sich zu ziehen.

Spott und Häme breitete der Schulmeister über die schwitzenden Velocipedisten aus. Der Sinn der Maschine bestand in diesem Gedicht eigentlich nur darin, die Aufmerksamkeit der Passanten im Park zu erreichen. Außergewöhnlich und nutzlos war das Veloziped beziehungsweise das »Hobby Horse« in diesen frühen Darstellungen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Hieraus sollte sich eine wesentliche Dynamik der weiteren Konsumgeschichte des Fahrrads entwickeln: Die Radfahrerinnen und Radfahrer am Ende des 19. Jahrhunderts suchten das Spiel und das Außergewöhnliche. Das Radfahren war die Lust am Zusammenspiel von Maschine und Mensch um seiner selbst willen. Damit setzten sich die Radfahrer jedoch der Kritik all jener Schulmeister aus, die den damit verbundenen Drang nach Geltung und die im Spiel enthaltene Selbstbezogenheit anprangerten. Die Selbstverständigungsliteratur der Radfahrer des ausgehenden 19. Jahrhunderts, die zahlreichen Handbücher und Zeitschriften, die zum Radfahren erschienen, enthielten daher vielfach ein Element der Rechtfertigung. Die Literatur zum Radfahren verhandelte immer auch dessen spielerische Aspekte, suchte diese umzudeuten oder aufzuwerten

16 Van Lennep, *De Gedichten van den Schoolmeester*, S. 147. Übersetzung: »Ich meine ein Veloziped auf zwei Rädern/Du lenkst mit deinen Handschuhen und du schiebst mit den Hacken/Und du schwitzt wie ein Kutschpferd, denn es geht unheimlich/unbequem schnell.«

beziehungsweise verbarg sie hinter einer ehrwürdigen Ahnenreihe von Erfindern und Ingenieuren, die seit Jahrhunderten an der technischen vervollkommnung dieses Gegenstands herumgetüftelt hatten. Dem Fahrrad wurden alle möglichen Bedeutungen und Effekte angedichtet, eben weil es auch einfach nur das Gegenteil sein konnte: ein zweckbefreites Spiel um seiner selbst willen.

1.2 Das Konsumregister des Radfahrens: Vom Luxus des Spiels

Das Radfahren war nicht nur ein Spiel, es war ein Luxus. Arjun Appadurai hat in seinen Überlegungen zu Luxusgütern den Vorschlag unterbreitet, diese weniger im Gegensatz zu notwendigen Gütern zu begreifen, sondern vielmehr als Konsumgüter, deren prinzipieller Nutzen rhetorischer und sozialer Natur ist: Appadurai versteht Luxus als ein spezielles »Register« von Konsum, das auf mehreren Ebenen operiert. Dazu gehören 1) die Restriktion der Zugänglichkeit, sei es durch Preis oder Gesetz, 2) die Komplexität des Erwerbs, 3) die »semiotische Virtuosität«, das heißt die Fähigkeit, relativ komplexe soziale Botschaften zu senden, 4) ein spezialisiertes Wissen als Voraussetzung für die »korrekte Konsumtion« des Gegenstands und 5) schließlich eine enge Verknüpfung von Luxusgütern mit dem Körper, der Person und der Persönlichkeit.¹⁷

Für die entstehende Radfahrkultur in Deutschland und den Niederlanden in den 1870er und 1880er Jahren treffen Appadurais Kriterien in mehrfacher Hinsicht zu. Die Fahrradmodelle dieser Zeit wurden in beiden Ländern zumeist aus Frankreich und ab 1870 vor allem aus England importiert. Die Weltausstellung in Paris 1866 hatte ein neues Fahrradmodell bekannt gemacht, bei dem anstelle des bisherigen Abstoßens der Füße vom Boden der Antrieb über Pedale erfolgte. Frankreich wurde für beide Länder für kurze Zeit das Vorbild der Velozipedszene.¹⁸ Infolge des

¹⁷ Appadurai, »Introduction: commodities and the politics of value«, S. 38.

¹⁸ Für Amsterdam berichtet Hogenkamp, dass die Weltausstellung in Paris den eigentlichen Anstoß zum Verkauf von Velozipeden gab. So bezog von da ab der Amsterdamer Metallwarenhändler J. T. Scholte Velozipede aus Frankreich und fungierte als Großhändler für die Niederlande. Vgl. Hogenkamp, *De geschiedenis van Burgers Deventer is de geschiedenis van de fiets*, S. 33.

Deutsch-Französischen Krieges Anfang der 1870er Jahre verlagerte sich der Schwerpunkt der Produktion vom europäischen Kontinent nach England. Die Stahlproduzenten und Feinmechaniker von Coventry machten aus den bisherigen Holz- und Eisenkonstruktionen eine filigrane Stahlkonstruktion. Sie fertigten Dreiräder und Zweiräder an. So wurde nach Frankreich England zum Orientierungspunkt für beide Länder. Zwar gab es auch Fahrradkonstruktionen, die in Deutschland und den Niederlanden selbst hergestellt wurden, aber die ausländische Produktion spielte in der Selbstverständigungsliteratur der Radfahrer eine große Rolle.¹⁹ Sie galt als hochwertiger und erfüllte den von Appadurai beschriebenen Effekt der Komplexität des Erwerbs.

Diese Komplexität zeigte sich nicht zuletzt an der Sprache über das Radfahren, die in beiden Ländern auf einen ausländischen Kontext verwies: Sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden dominierten die französischen und später dann englischen Ausdrücke »vélocipèdes« und »bicycles«. Der Kulturtransfer war Teil dieses speziellen Konsumregisters. Hierzu gehörte die Orientierung an den Metropolen: Sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland bildeten Paris und London die Referenzpunkte für den Gebrauch dieser Luxusgüter.

Ein Fahrrad war zu Beginn der 1880er Jahre nicht billig. Im Deutschen Reich kostete 1883 ein Hochrad zwischen 400 und 500 Mark.²⁰ Damit waren diese Preise jedoch schon stark gesunken im Vergleich zu den 600 bis 750 Mark, die in den 1870er Jahren gezahlt worden waren. Dennoch waren die Hochräder der 1880er Jahre für Personen mit durchschnittlichem Einkommen kaum zu bezahlen. 1880 betrug das jährliche Durchschnittseinkommen in Industrie und Handwerk 588 Mark, in der Landwirtschaft 403 Mark und im Handel 640 Mark.²¹ Für die Anschaffung eines Hochrads hätten die Durchschnittsverdiener in diesen Sektoren also fast ihr gesamtes Jahreseinkommen hergeben müssen. Auch Personen im öffentlichen Dienst in Preußen mussten 1881 bei einem durchschnittlichen

19 Vgl. die Darstellung der jährlichen Ausstellungen im Londoner Kristallpalast bei Wolf, *Fahrrad und Radfahrer*, S. 30–32. Siehe auch die Darstellung der ersten Sportausstellung in Amsterdam, »De Sporttentoonstelling te Amsterdam«, *De Kampioen* 5, 5 (1888), S. 139–140; »De Internationale Sporttentoonstelling«, *De Kampioen* 5, 5 (1888), S. 146–148.

20 Alle Preisangaben für Deutschland hier und im Folgenden nach: *Festschrift zum vierzigjährigen Bestehen des Vereins deutscher Fahrrad-Industriellen e.V.*, S. 26, S. 29. Vgl. auch Seyfert, *Die deutsche Fahrradindustrie*, S. 43, S. 49.

21 Hoffmann, *Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*, S. 493–498.

Jahreseinkommen von 1.795 Mark immerhin fast drei ganze Monateinkommen für ein Hochrad bezahlen.²² Die ersten Niederräder zu Beginn der 1890er Jahre waren für 250 bis 350 Mark zu erhalten. Bei durchschnittlichen Jahresgehältern von 739 Mark in Handwerk und Industrie, 726 Mark im Handel und 417 Mark in der Landwirtschaft kostete für die beiden erstgenannten Sektoren ein billiges Niederrad immer noch das Vierfache eines Monatsgehalts, in der Landwirtschaft war es sogar der siebenfache Betrag.²³

In den Niederlanden kostete zu Beginn der 1880er Jahre ein Hochrad zwischen 200 und 300 Gulden.²⁴ Der Durchschnittslohn im Agrarsektor im Land betrug in dieser Zeit monatlich 26 Gulden, in der Industrie verdiente man monatlich durchschnittlich 42 Gulden, im Dienstleistungssektor durchschnittlich 46 Gulden.²⁵ Der Preis eines Hochrads betrug somit das Vierfache des monatlichen Durchschnittslohns im Dienstleistungssektor und sogar das Achtfache dessen, was durchschnittlich im Monat im Agrarsektor gezahlt wurde.

Wer sich ein Fahrrad leisten wollte, musste also über erhebliche Geldmittel verfügen, um den Ankauf tätigen zu können. Wilhelm Wolf bezeichnete 1890 denn auch den »besser gestellte[n] Mittelstand« als Hauptzielgruppe für das »blinkende Stahlross«.²⁶ Die hohen Kosten ergaben sich jedoch nicht allein aus der Anschaffung des Fahrrads. Mit dem Gegenstand verbunden war dessen »korrekte Konsumtion«. Es war schließlich ein Spiel, das in der freien Zeit betrieben wurde, und allein dies war eine weitere soziale Eintrittsgebühr, die nicht jeder zahlen konnte. Zentral für die Gestaltung dieser freien Zeit mit dem Fahrrad war schon bald ein Begriff, der sich ab den 1870er Jahren immer enger mit der zunehmenden Begeisterung am Fahrrad verband, der »Sport«.

22 Vgl. Hoffmann, *Das Wachstum der deutschen Wirtschaft*, S. 486.

23 Vgl. ebd., S. 493–498.

24 Vgl. »Advertentiën«, *Maandblad* 1, 8 (1884), o.S.

25 Vgl. Soltow/van Zanden, *Income and Wealth Inequality in the Netherlands 16th–20th Century*, S. 157, Tabelle 7.4.

26 Wolf, *Fahrrad und Radfahrer*, S. 5.

1.3 Der Sport als »korrekte Konsumtion« des Luxusguts Fahrrad

1868 definierte die *Allgemeine deutsche Real-Encyclopädie für die gebildeten Stände* Sport als »Spiel« und »Unterhaltung«: »namentlich eine solche Belustigung, die im Freien vor sich geht.«²⁷ In der »Vorliebe für dergleichen Vergnügungen« meinte der *Brockhaus* einen »eigenthümliche[n] Zug des engl. Nationalcharakters« zu entdecken, wobei die »ursprüngliche Bedeutung eines bloßen Zeitvertreibs« sich mittlerweile erweitert und »zu einer Art höherer Kunst und Wissenschaft gestaltet« habe, »die mit Eifer gepflegt wird, und deren Kenntniß zur Ausbildung eines vollendeten Gentleman unentbehrlich« sei. Als Begriff war der »Sport« sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland bereits bekannt.²⁸ Dennoch veröffentlichte 1871 der Pädagoge und Historiker Johannes ter Gouw (1814–1894) ein Buch über die »Volksvergnügungen«, *De Volksvermaken*, in dem er zwar auf das »velocipede« verweist, aber kein einziges Mal den Begriff Sport erwähnt.²⁹ Fahrrad und Sport waren noch keine feste Verbindung eingegangen.

Der Sport war also eine besondere Form des Spiels und schon allein deshalb bot es sich an, das spielerische Velozipede mit dieser Praxis zu verbinden. Zugleich war das Spielerische im Sport in mehrfacher Hinsicht erweitert und verfeinert. Schon der deutsche Artikel bemerkt, dass das Spiel sich im Sport zu einer »Kunst und Wissenschaft« entwickelt habe. Dies beschrieb die Qualität der Ernsthaftigkeit, mit der das Spiel betrieben wurde. Die Verfeinerung des Spiels im Sport drückte sich indes nicht allein in der Art und Weise aus, wie dieser betrieben wurde, sondern auch durch wen: den englischen Gentlemen. Das niederländische Lexikon *Winkler Prins* definierte Sport 1887 als »een Engelsch woord, hetwelk *vermaak* of *spel* beteekent, inzonderheid een zoodanig, waaraan de aanzienlijken des lands

27 »Sport«, in: *Allgemeine deutsche Real-Encyclopädie für die gebildeten Stände*, 11. Auflage, 13. Band, Leipzig 1868, S. 943. Vgl. auch die beinahe unveränderte Definition von Sport in der vorherigen Ausgabe, »Sport«, in: *Allgemeine deutsche Real-Encyclopädie für die gebildeten Stände*, 10. Auflage, 14. Band, Leipzig 1854, S. 354.

28 Für die frühen Verwendungen des Begriffs Sport in den Niederlanden vgl. Breuker, »Datering en acceptatie van het woord »sport« in het Nederlands«.

29 Ter Gouw, *De Volksvermaken*, S. 92. Zu Johannes ter Gouw vgl. van den Branden/Frederiks, *Biographisch woordenboek der Noord- en Zuidnederlandsche letterkunde*, S. 291–292.

zich wijden tot versterking des lichaams«. ³⁰ Hier fand das Spiel in den Lexikonartikeln aus Deutschland und den Niederlanden auch eine Zweckmäßigkeit: Es formte den englischen Gentleman beziehungsweise es stärkte den Körper der Vornehmen des Landes. Zu den Sportarten zählten die beiden Artikel vor allem den Pferdesport, das Reiten und die Jagd. Eine spätere Ausgabe vom *Brockhaus* von 1886 nannte darüber hinaus den »Bicyclesport«. ³¹ Zu diesem Zeitpunkt hatte sich der Gebrauch des Fahrrads also schon mit der Praxis des Sports verknüpft, wobei der Lexikonartikel für diesen »Fahrrad-Sport« auffälligerweise den englischen Begriff verwendete.

Bei der Übernahme des Sportbegriffs für die Praxis des Radfahrens in Deutschland und den Niederlanden verband sich mit dem »englischen Spiel« eine Abgrenzung von den Vergnügungen im eigenen Land und eine Orientierung am Vorbild des »Gentleman«. Was ein »Gentleman« war und wie er zu sein hatte, darüber gab es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts allerlei unterschiedliche Definitionen. ³² Im ursprünglichen Wortgebrauch von adliger Herkunft, unterschied sich der »Gentleman« durch seine vornehme Herkunft, Bildung und Umgangsformen von der restlichen Bevölkerung. Der »Gentleman« war zumindest ursprünglich ein wohlhabender Mann, der nicht zu arbeiten brauchte und über viel freie Zeit verfügte.

Für die niederländischen und deutschen »Sportsmen« Ende des 19. Jahrhunderts war der »Sport« ein Konsumregister, mit dem Luxus ausgedrückt werden konnte. Wer Sport betrieb, verfügte offensichtlich über die freie Zeit und das nötige Geld, sich dies leisten zu können. Wer Sport betrieb, war zudem offensichtlich ein Mann von Welt, kannte die englische Praxis und ließ sich nicht von der mit englischen Fachtermini durchsetzten Sprache des Sports abschrecken. Wer Sport betrieb, war Mitglied einer elitären Eigenwelt. Dies deckt die distinktive Funktion auf, die im »Bicyclesport« angelegt war: Wer das Spiel der englischen Gentlemen betrieb, musste dazu überhaupt erst einmal über das Geld, die freie Zeit und die Kenntnisse dieser Eigenwelt verfügen. ³³

³⁰ »Sport«, in: *Geïllustreerde Encyclopaedie*. Übersetzung: »ein englisches Wort, das Vergnügen oder Spiel bedeutet, insbesondere ein solches, dem sich die Angesehenen des Landes widmen zur Stärkung ihres Körpers.«

³¹ »Sport«, in: *Brockhaus' Conversations-Lexikon*, S. 101.

³² Der englische Klassiker zum »Gentleman«: Defoe: *The compleat English Gentleman*.

³³ Stokvis übt daher harsche Kritik an Huizingas Spielbegriff. Die Definition vom Spiel als Lust an der Beschäftigung um ihrer selbst willen ohne jegliche Zweckgebundenheit ent-

Zugleich wurde die Orientierung am sportlichen Vorbild England in eine wirtschaftliche und politische Zweckmäßigkeit umgedeutet, das Spiel zum höheren Ziel erhoben. In keinem anderen Land der Welt erwärme man sich so für den Sport wie in England, argumentierte der Berliner Arzt Martin Ebeling in seinem Radfahrerhandbuch, und womöglich habe die englische Nation dieser Liebe für den Sport ihre gewaltige Machtstellung auf der ganzen Welt zu verdanken. Ebeling berief sich hierbei direkt auf Hans Graf von Königsmarck, der in seinem Buch *Sportliches und Nicht-Sportliches* eben dieses Argument angeführt hatte. Wenn deutsche Kaufleute im weltweiten Handel mithalten wollten, so müssten sie sich auch für den Sport begeistern. Der Radsport sei daher ein Sport im Dienste »einer höheren Idee, im Dienste des Vaterlandes«. ³⁴ Hier findet sich bereits das für den Radsport so typische Oszillieren zwischen transnationaler Orientierung und nationalem Denken. Zugleich zeigt sich, dass die Eigenwelt des Sports sich in einem permanenten Spannungsfeld der Abgrenzung und der Durchlässigkeit hinsichtlich der übrigen Gesellschaft befand. Der Sport war Spiel und Ernst zugleich.

Die Eigenwelt des Sports wurde mithilfe von Sportclubs etabliert, die seit dem Ende der 1860er Jahre in verschiedenen deutschen und niederländischen Städten zum Zwecke der Ausübung des Radsports gegründet wurden. 1869 gründeten sich in Deutschland der »Altonaer Bicycle-Club«, der »Magdeburger Velociped-Club« und der »Münchener Velociped-Club«. ³⁵ In den Niederlanden gab sich der erste Radfahrerclub 1871 einen deutschen Namen: »Immer Weiter« aus Deventer. ³⁶ Nach Deventer gründeten sich in anderen Städten wie Apeldoorn (»Vorwaarts«, 1872) und Rotterdam (»De Zwaluw«, 1872) weitere Radfahrvereine. Diese Radsportvereine bemühten sich in der Folgezeit, den Sport als einzig »korrekte Konsumtion« des Fahrrads zu etablieren. Es ist praktisch unmöglich, für

stamme einem traditionellen, aristokratischen Lebensideal und sei daher nicht verallgemeinerbar. Stokvis bezeichnet diesen Spielbegriff als Mythos, der nachhaltig die Auseinandersetzungen zwischen Amateurrismus und Professionalisierung im Sport prägte. Dieser Mythos hatte eben aber auch eine fundamentale Rolle in der gesellschaftlichen Distinktion der »Sportsmen«. Vgl. Stokvis, *Strijd over sport*, S. 102–109.

34 Ebeling, *So sollt Ihr radeln*, S. 77–78. Siehe auch von Königsmarck, *Sportliches und Nicht-Sportliches aus anderen Erdteilen*, S. 546–547. Eine ähnliche Argumentation bezogen auf die Niederlande findet sich bei Netscher, *Uit mijne sportportefeuille*, S. 3–10.

35 »Clubs in Deutschland«, *Das Velociped* 1, 1 (1881), S. 4–6; »Clubs in Deutschland«, *Das Velociped* 1, 2 (1881), S. 14–15.

36 Vgl. Hogenkamp, *Een halve eeuw wielersport*, S. 43.

die Zeit vor der Jahrhundertwende die Zahl der Clubmitglieder mit der Anzahl derjenigen Radfahrer zu vergleichen, die nicht in einem Verein fuhren. Die zahlreichen Klagen in Deutschland und den Niederlanden um die Jahrhundertwende, dass das Radfahren immer mehr außerhalb der Clubs betrieben werde, deuten jedoch daraufhin, dass die Clubs zunächst in ihrer Etablierung des Sports als einzige korrekte Konsumtion des Fahrrads einigermaßen erfolgreich waren.

Die Mitgliedschaft in den Clubs wurde mithilfe der Ballotage kontrolliert und auf einen kleinen, elitären Kreis beschränkt.³⁷ Die Clubs entfalten ein lebhaftes Vereinsleben mit gemeinsamen Radausflügen, Wettrennen und Geschicklichkeitsübungen bis hin zu winterlichen Theateraufführungen und Ballabenden.³⁸ Der Radsport wurde zum Teil in Hallen und, wo dies möglich war, auf Bahnen ausgeführt, aber die meisten Aktivitäten zu Rade fanden auf den vorhandenen Wegen statt. Auf diesen öffentlichen Straßen grenzten sich die Radsportler mit Sportkostümen und Vereinsabzeichen ab: »Jeder Radfahrer, der auf sich was hält, wird seine Zugehörigkeit [...] mit seinem Radfahreranzuge zeigen.«³⁹ Der Radsport war ein aufwändiges, vielschichtiges Konsumregister, für das neben dem Fahrrad eine ganze Reihe anderer Güter erworben werden mussten. Zum Fahrrad gehörte Zubehör wie Lampen, Sättel und Gummireifen. Die Ausrüstung des Radfahrers umfasste die richtige Kleidung mit den richtigen Accessoires, den angemessenen Hüten und Strümpfen. Auch die Verpflegung auf längeren oder kürzeren Radausflügen musste bedacht werden. Es gab »Kau-Kola«, »Kola-Nuss-Liqueur« und Schokoladenriegel, mit denen sich die Radfahrer auf ihren Touren stärken konnten.⁴⁰

Über das richtige Fahrrad und seinen korrekten Gebrauch informierten zahlreiche Zeitschriften und Handbücher. Insbesondere im Deutschen Kaiserreich erschien ab den 1880er Jahren eine Fülle von Zeitschriften und Handbüchern, die sich mit dem Fahrrad und dem Radsport beschäftigten. Zeitschriften wie *Das Velociped*, *Der Velocipedist*, *Das Stahlrad*, die speziell an Radfahrerinnen gerichteten Zeitschriften *Draisena* und *Die Radlerin* oder

37 »Ballotage«, *De Fiets* 172 (1900), S. 10.

38 Siehe hierzu: *Bericht über die zehnjährige Thätigkeit des Berliner Bicycle-Club »Germania« 1883–1893*. Vgl. auch Graefe, *Radfahrer-Commersbuch*, *Bundesradfahrerliederbuch*. In Amsterdam führte der A.N.W.B. ein eigenes Verbandslokal. Vgl. ANWB Archiv 192, T. J. Klaverweiden, *Een Wielrijders-Oase in de Kalverstraat en nog wat*, o.O. [vermutl. 1897].

39 Band, *Handbuch des Radfahr-Sport*, S. 163.

40 Vgl. z.B. die Besprechungen und Anzeigen in von Salvisberg, *Der Radfahrersport in Bild und Wort*, S. 228–280.

auch der *Radfabrhumor* informierten ihre Leserinnen und Leser über den Radfahrersport, diskutierten Entwicklungen in der Technik des Fahrrads, berichteten über die Aktivitäten der Clubs und Vereine und waren mit ihren Informationen und Berichten, Gedichten, Erzählungen, Witzen und Karikaturen maßgeblich an der Konstituierung der korrekten Konsumtion des Fahrrads beteiligt. In den Niederlanden gab es keine derartige Fülle an Zeitschriften, hier dominierte das Blatt des niederländischen Radfahrerverbandes mit dem Namen *De Kampioen*. Aber auch diese Zeitschrift erhob den Anspruch, umfassend über den Radsport zu informieren und ihren Lesern in allen Fragen des Umgangs mit dem Fahrrad beratend zur Seite zu stehen.

Auffällig an dieser Selbstverständigungsliteratur der Radfahrer war in beiden Ländern ihre internationale Ausrichtung. Deutsche und niederländische Zeitschriften berichteten regelmäßig und ausführlich über die Aktivitäten im Radsport in anderen Ländern.⁴¹ In den Zeitschriften wurden Aufsätze aus der englischen und französischen Presse übersetzt. Bücher wie der Abenteuerbericht des Engländers Thomas Stevens, der zwischen 1884 und 1887 mit seinem Hochrad um die Welt fuhr, wurden ins Niederländische und Deutsche übertragen.⁴² Der deutsche Verband »Allgemeine Radfahrer-Union« konnte Thomas Stevens 1897 sogar als Ehrenmitglied nennen.⁴³ Der Radsport feierte seine Internationalität.

Der Transfer und die zunehmende Begeisterung für den englischen »Sport« gegen Ende des 19. Jahrhunderts sind in der Forschung sowohl für Deutschland als auch für die Niederlande bereits eingehender untersucht worden.⁴⁴ In einer »Krise der Geselligkeit« am Ende des 19. Jahrhunderts

41 So führte die niederländische Verbandszeitschrift *De Kampioen* bereits 1885 die festen Rubriken »Binnenland« und »Buitenland« zum Radsport im In- und Ausland ein.

42 Stevens, *Around the World on a Bicycle*; Stevens, *Um die Erde auf dem Zweirad*; Stevens, *Op een rijwiel de wereld rond*. Vgl. auch »Thomas Stevens. Om de wereld op een Bicycle«, *De Kampioen* 2, 15 (1885), S. 12–13.

43 »Die Allgem. Radfahrer-Union, nunmehr »Deutscher Touren-Club«, S. 205.

44 Vgl. Eisenberg, *English sports und deutsche Bürger*; M. Krüger, *Einführung in die Geschichte der Leibeserziehung und des Sports*. Für die Niederlande Stokvis, *Strijd over sport*, S. 48–73; ders. *De sportwereld*. Die Sportgeschichte genießt in Deutschland eine institutionelle Verankerung mit eigenen Lehrstühlen in der Sportwissenschaft und verfügt über das Institut für Sportgeschichte in Hoya, Niedersachsen. Themenbereiche wie das Turnen fanden darüber hinaus aufgrund ihrer Bedeutung für die deutsche Nationalbewegung immer auch großes Interesse in der allgemeinen Geschichte. Demgegenüber verfügte die Sportgeschichte in den Niederlanden lange Zeit über keine vergleichbare institutionelle Verankerung. Seit Ende der 1990er Jahre nahm das wissenschaftliche Interesse an der Sport-

war Sport ein neues, modernes Phänomen, und bot neuartige Möglichkeiten der sozialen Interaktion in den Vereinen.⁴⁵ Norbert Elias interpretierte den Sport in seiner berühmten Studie über den Zivilisationsprozess als modernes Phänomen der Affekt- und Gewaltkontrolle.⁴⁶ In der Tradition der Frankfurter Schule ist wiederholt auf den Zusammenhang zwischen den Leistungsprinzipien der modernen Industriegesellschaft und dem Sport hingewiesen worden. Der Sport erfüllt demnach eine gleichsam paradoxe Funktion. Einerseits bietet er Spannung und Abwechslung gegen die Langeweile der industriellen Arbeitswelt, andererseits verkörpert er deren Leistungsprinzipien in geradezu reiner Form: In der fairen Konkurrenz der »Sportsmen« konkurrieren diese miteinander und erkennen den Sieger rückhaltlos an.⁴⁷ Allerdings gehen diese Interpretationen des Sports von der zentralen Bedeutung des Wettkampfs aus. Die Lexikaartikel aus Deutschland und den Niederlanden aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stellen indes den fairen Wettkampf nicht in den Mittelpunkt der Definition des Sports. Sie verweisen vielmehr auf den distinktiven Charakter dieses Spiels des englischen Gentleman. In den deutschen und niederländischen Radsportclubs der 1870er und 1880er Jahre war der Wettkampf ebenfalls nicht das ausschließliche, beherrschende Prinzip.

Radrennen spielten eine Rolle im Clubleben, aber die gemeinsamen Radtouren waren mindestens ebenso wichtig, wenn nicht gar wichtiger. Auf diesen Touren gab es zwar auch Konkurrenzen untereinander, aber diese waren von der Seite der Clubleitung häufig unerwünscht. Stattdessen bemühten sich die Radsportler bei ihren Ausflügen um ein möglichst geschlossenes Auftreten, häufig in gemeinsamer Uniform und mit einem Hornisten vorne weg, der mit Signalen die Formationen angab.⁴⁸ Ähnlich

geschichte indes auch in den Niederlanden deutlich zu und schlug sich in einer Reihe von Publikationen nieder. Mit der Berufung von Theo Stevens zum Professor für Sportgeschichte an der Vrije Universiteit Amsterdam ist eine erste Anerkennung dieses Fachs gelungen. Über die Entwicklung der niederländischen Sportgeschichte vgl. van Bottenburg, »Historiografie van de Nederlandse sportgeschiedenis«; Stevens, »De onstuitbare opmars van de sportgeschiedenis in Nederland«. Siehe auch: van Buuren, *Bibliografisch apparaat voor de Nederlandse sportgeschiedenis*.

45 Vgl. Eisenberg, *English Sports und deutsche Bürger*, S. 145–214; van Bottenburg, *Verborgene competitie*, S. 125–127.

46 Vgl. Elias, »Die Genese des Sports als soziologisches Problem«, S. 9–46.

47 Siehe hierzu Adorno, »Freizeit«; Habermas, »Soziologische Notizen zum Verhältnis von Arbeit und Freizeit«; Rigauer, *Sport und Arbeit*. Siehe auch Lamprecht/Stamm, *Sport zwischen Kultur, Kult und Kommerz*, S. 21–22.

48 Vgl. »Deelneming aan Bondstochten«, *De Kampioen* 11, 9 (1894), S. 127–128.

wie in Frankreich und England war der Radsport auch in Deutschland und den Niederlanden im Kontext einer zunehmenden Urbanisierung zu sehen.⁴⁹ Das Fahrrad bot eine neue Möglichkeit, die Schönheit und »Natürlichkeit« der ländlichen Gebiete zu entdecken und sich von den als überfüllt und erstickend empfundenen Städten zumindest temporär zu befreien. Dieser Ausflug in die Umgebung hatte einen stark distinktiven Charakter, schließlich konnten sich nur wenige leisten, auf dem teureren Fahrrad ohne unmittelbaren Zweck außer der Freude an der Fahrt selbst in die Natur hinein zu fahren. Bei der gemeinsamen Ausfahrt im Club wurde die Gemeinschaft derjenigen gestiftet, die die Zeit und das Geld für den englischen Sport hatten. Der Wettbewerb untereinander stand weniger im Vordergrund als vielmehr das Vergnügen und die Zurschaustellung des Vergnügens am vornehmen englischen Spiel.

Dieses demonstrativ distinktive Auftreten der Radsportler führte jedoch auch zu zahlreichen Konflikten auf den Landstraßen. Sogenannte »Vélokannibalen« warfen Steine auf die Radfahrer, versuchten, Stöcke in die Speichen der Räder zu stecken oder hetzten Hunde auf die Eindringlinge.⁵⁰ Dieser Konflikt zwischen städtischen Radfahrertouristen und »renitenter« Landbevölkerung war ein wichtiger Topos in der Radfahrerliteratur. In einer Darstellung der niederländischen Familienzeitschrift *Eigen Haard* von 1906 hieß es mit Blick auf die Anfänge des Radfahrersports in den 1880er Jahren, der große Feind des Fahrrads sei das platte Land gewesen, wo einige Bewohner die Besuche der Radfahrer anscheinend für Landfriedensbruch gehalten hätten.⁵¹ Ein Artikel in der niederländischen Radfahrerzeitschrift *De Kampioen* von 1891 berichtete mit großer Genugtuung über die Gerichtsverhandlung zwischen einem Radfahrer und einem Viehhändler, bei der der Richter zu dem Schluss kam, der Viehhändler habe offensichtlich demonstrieren wollen, dass der Weg der Landbevölkerung gehöre und habe daher den Radfahrer absichtlich zu Fall gebracht. Der Viehhändler wurde verurteilt.⁵² Die deutsche Radfahrerzeitschrift *Das Stahlrad* zählte 1893 zur Ausrüstung eines Wanderradfahrers selbstver-

49 Vgl. hierbei für Frankreich und England: Holt, »The Bicycle, the Bourgeoisie and the Discovery of Rural France, 1880–1914«; Rubinstein, »Cycling in the 1890s«.

50 Vgl. zum Beispiel »Wielrijdersplagen«, in: *De Kampioen* 4, 4 (1887), S. 66–68.

51 Feith, »Het werk van den »Algemeene Nederlandsche Wielrijders-Bond, Toeristen-Bond voor Nederland«, insbes. S. 300.

52 Vgl. »Binnenland: Mishandeling«, *De Kampioen* 8, 23 (1891), S. 12. Siehe auch den Artikel: »Weer een Aanvall«, *De Kampioen* 9, 18 (1892), S. 425.

ständig auch die »Peitsche mit Halter«, mit der »Hunde, Kinder und leider auch Erwachsene« fernzuhalten seien.⁵³

Inwieweit diese Auseinandersetzungen zwischen Radfahrern und Landbevölkerung tatsächlich an der Tagesordnung waren, lässt sich nur schwer aus den Berichten in der Radfahrerpresse schließen. Sie waren in jedem Falle ein wichtiger Topos. Wir wissen zudem wenig über den Standpunkt der Landbevölkerung. In den bürgerlichen Quellen erscheinen die Bauern zumeist nur als sprachlose, dumpfe Peitschenschwinger auf dem Kutschbock, die aus reiner Boshaftigkeit und plumper Ignoranz die Radfahrer vom Fahrrad zu stoßen wünschten.⁵⁴ Es ist jedoch anzunehmen, dass sich die Auseinandersetzungen auf den Straßen kaum auf einen einfachen Streit zwischen fortschrittlichem Städter und »zurückgebliebenem Hinterwäldler« reduzieren lassen. Die urbanen Radfahrer, die auf ihren teuren Maschinen des Weges kamen, missfielen den Bauern wohl deshalb, weil sie mit ihrem Freizeitvergnügen die Wege blockierten und häufig auch die Fuhrtiere erschreckten.⁵⁵ Der Radsport war aus Sicht der Landbevölkerung vermutlich eher das störende, selbstbezogene Vergnügen einer wohlhabenden Schicht aus der Stadt.

Die Radsportler, so vermitteln es die Quellen, genossen sogar in einem gewissen Maße den Konflikt auf der Straße, der ihren eigenen, außergewöhnlichen Status unterstrich. Der Groninger Radfahrclub »De Adelaar«, der sich vornehmlich aus Studenten der dortigen Universität zusammensetzte, führte in den 1880er Jahren ein eigenes Tourenbuch, in dem von zahlreichen Auseinandersetzungen auf den Touren berichtet wird.⁵⁶ In diesen Darstellungen von Prügeleien mit der Dorfjugend entsteht der Eindruck, dass es den jugendlichen Radfahrern aus der Großstadt eigentlich gar nicht so unrecht war, auf den Fahrten immer wieder in Streitereien mit der örtlichen Bevölkerung verwickelt zu werden. Für die jungen Studenten war dies Teil des Abenteuers der Radtour. Sie suchten geradezu den Kon-

53 »Praktische Winke für Radtouristen«, *Das Stabrad* 8 (1893), S. 205–206, S. 206.

54 Siehe zum Beispiel die Darstellung der Landbevölkerung in: »Eene ernstige waarschuwing«, *De Kampioen* 7, 4 (1890), S. 127.

55 So verdeutlicht der Bericht »Ingezonden stukken«, *De Kampioen* 4, 2 (1887), S. 36–39 ungewollt, dass den Radfahrern das Risiko sehr wohl bewusst war, dass die Pferde bei einer schnellen Vorbeifahrt scheuen konnten, sie sich aber dennoch nicht immer die Mühe machen wollten, vom Rad abzusteigen. Ähnlich auch: »Baldadigheid en nog wat«, *De Kampioen* 5, 6 (1888), S. 167–168.

56 Vgl. ANWB Archief 188, Verslagen der Clubtochten gehouden door de G.V.C. »Adelaar«.

flikt, um damit den eigenen Anspruch auf Unterscheidung und das Recht, in jedes Dorf der Niederlande mit dem Fahrrad einkehren zu dürfen, zu unterstreichen.⁵⁷

Der Spielcharakter des Radsports sorgte nicht nur auf dem Land für Konflikte. Auch in den Städten kam es immer wieder zu Auseinandersetzungen über das Radfahren auf den Straßen und in den Parks. Anders als auf dem Land fanden hier die Auseinandersetzungen durchaus zwischen Personen aus ähnlich wohlhabenden Kreisen statt. Die Behörden reagierten auf diese Konflikte, und dies nicht immer zum Vorteil der Radfahrer.⁵⁸ In Amsterdam wurde das Durchfahren des Vondelparks mit Fahrrädern verboten.⁵⁹ In Berlin wurde 1884 per Gesetz verboten, mit Zweirädern die öffentlichen Straßen zu befahren. Nur Dreiräder waren noch zugelassen. Erst 1891 erfolgte eine Lockerung, indem den »Berliner Sportsmen« das Befahren einiger ausgesuchter Straßen entlang des Landwehrkanals wieder gestattet wurde.⁶⁰

Diese fortwährenden Konflikte mit Behörden und Fußgängern sicherten den Vereinen eine weitere wichtige Funktion. Die Sportclubs waren nicht nur der Ort, an dem das Radfahren als »korrekte Konsumtion« in Form eines distinguierten englischen Spiels betrieben wurde, sondern fungierten auch als wesentliche Interessenvertretungen, um die Ernsthaftigkeit dieses Spiels und die Interessen seiner Teilhaber nach außen hin zu vertreten. Damit hatten die Radfahrclubs von Anfang an eine tendenziell widersprüchliche Aufgabe: Zum einen widmeten sie sich der Pflege des Spiels, zum anderen reklamierten sie dessen Ernsthaftigkeit und Zweckmäßigkeit. Um die Öffnung der Straßen in den Städten für den Radfahrverkehr zu erreichen, war es beispielsweise von großer Bedeutung, den Nutzen des Fahrrads hervorzuheben. Dieses wurde daher schon zu Beginn der 1890er Jahre zum »nützlichen Verkehrsmittel« erhoben, zu einem Zeitpunkt, als für die große Mehrheit der Radfahrer das Fahrrad noch ein Sport war.⁶¹ Bürgerliche Radfahrerverbände bemühten sich intensiv um die Disziplinie-

57 Auf diesen Wunsch nach Eroberung des Raums bei den Radfahrern verweist auch van der Woud, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, S. 404–405.

58 Vgl. »Behörden und Radsportsport«, *Der deutsche Radfahrer* 5, 15 (1889) S. 155.

59 »Het Vondelpark«, *De Kampioen* 10, 20 (1893), S. 490.

60 »Das Straßenfahren in Berlin«, *Der Radmarkt* 129 (1891), S. 1–2.

61 Vgl. Ohne Titel, *Der Radmarkt* 133 (1891), S. 7–8. In Berlin erfolgte die Freigabe der Straßen für den Radfahrverkehr auf Zweirädern endgültig erst 1895. Allein die Leipziger und die Friedrichsstraße blieben den Radfahrern weiterhin verschlossen. Vgl. »Berlin und das Fahrrad«, *Der Radmarkt* 228 (1895), S. 1–7.