Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau

Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

Band: 131 (2019)

Artikel: "Unsere 'rote aargauische Kavallerie' belebte früh die Strassen." : Die Arbeiter-Radfahrer im Kanton Aargau (1918-1939)

Autor: Zehnder, Patrick

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-858472

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

«Unsere ‹rote aargauische Kavallerie› belebte früh die Strassen.»
Die Arbeiter-Radfahrer im Kanton Aargau (1918–1939)

PATRICK ZEHNDER

Vor hundert Jahren erlebte die Bewegung der Arbeiter-Radfahrer nicht nur in der gesamten Schweiz, sondern auch im Kanton Aargau einen grossen Aufschwung.[1] Mit einer ersten Sektion in Baden, genannt «Freie Radler», fasste sie hier schon im Februar 1912 Fuss.[2] Bereits 15 Jahre früher war in der Stadt Zürich der erste Arbeiter-Radfahrerverein in der Schweiz entstanden.[3] 1925 zählten die Arbeiter-Radfahrer bereits 36 Aargauer Sektionen, also rund ein Siebtel von insgesamt 258 in der ganzen Schweiz.[4] Diese Zahl sollte während der ganzen Zwischenkriegszeit und darüber hinaus in etwa stabil bleiben.[5] Anfänglich bildeten die Schweizer Sektionen einen eigenen Gau im deutschen Arbeiter-Radfahrer-Bund «Solidarität».[6] Nach der Loslösung von der länderübergreifenden Organisation im Jahr 1916[7] teilte man die Aargauer drei verschiedenen von gesamtschweizerisch 13 Bezirken zu: die meisten dem Bezirk 10 «Aargau» und je eine Handvoll den Bezirken 4 «Region Basel» und 9 «Oberaargau-Solothurn». Die Einteilung blieb bestehen, als sich der Arbeiter-Radfahrerbund der Schweiz «Solidarität» (ARB) im Jahr 1930 in Arbeiter-Touring-Bund (ATB) umbenannte.[8]

Aus den schieren Zahlen wird offensichtlich, dass der Aargau einen Eckstein in der Arbeiter-Radfahrer-Bewegung der Schweiz bildete. Daraus ergibt sich die Fragestellung für den folgenden Beitrag: Weshalb feierte der Arbeiter-Radfahrer-Bund in der Zwischenkriegszeit einen derartigen Erfolg? Aus welchen Gründen entwickelte sich daraus nicht eine durchschlagende Massenbewegung, sondern stagnierte die Arbeiter-Radfahrerei ab einem gewissen Zeitpunkt?

Es wird zu zeigen sein, dass die anfänglichen Erfolge im Aargau bei der Gründung von Sektionen und beim Gewinnen von Mitgliedern nach dem Ersten Weltkrieg auch dem allgemeinen Aufschwung des Fahrrads geschuldet waren.[9] Die Begrenzung der industriellen Arbeitszeit auf 48 Stunden pro Woche, die als zentrale Forderung des Landesstreiks von 1918 in den beiden folgenden Jahren gesetzlich verankert und realisiert wurde, verlängerte die Freizeit der Arbeiterschaft. Das Velo wurde gleichzeitig für weitere Bevölkerungskreise erschwinglich, was einerseits den Arbeitsweg zeitlich verkürzte. Andererseits konnte man in der zusätzlichen Freizeit mit politisch Gleichgesinnten neue Freiheiten erleben. Dazu kam der Wunsch vieler Arbeitersportlerinnen und -sportler, nach dem als Niederlage empfundenen Landesstreik von 1918 über eigene Organisationen zu verfügen.

Für die Arbeiter-Radfahrerei hemmend waren zweifellos der beschränkte Umfang der Aargauer Arbeiterschaft, die aufgrund des Organisationszwangs entweder

in einer linken Partei oder in einer linken Gewerkschaft eingeschrieben sein musste. Zudem setzte der Arbeiter-Radfahrer-Bewegung die bürgerliche Konkurrenz aus den Reihen des Schweizerischen Radfahrer-Bundes (SRB) zu und gleichzeitig verbürgerlichten die Arbeiterinnen und Arbeiter im Verlauf der beiden untersuchten Jahrzehnte allmählich. Diese Entwicklung liess zunächst einzelne Radfahrer, später ganze Sektionen den Verband wechseln. Dazu kamen politische und sozioökonomische Veränderungen, wie die Spaltung der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz im Jahre 1921 und die verbesserten Einkommen der Arbeiter, die beispielsweise die Anschaffung eines Motorrads für den Alltags- und Freizeitgebrauch möglich machten. Diese Hemmnisse liessen sich auch nicht mit der verstärkten Agitation unter Jugendlichen wettmachen.

Für die Untersuchung wurde in erster Linie das Verbandsorgan der Arbeiter-Radfahrer ausgewertet. Seit 1917 erschien der «Arbeiter-Radfahrer» vierzehntäglich.[10] 1933 machte er dem «Arbeiter-Touring» Platz.[11] In zwei Sprachen mit dem Untertitel «Le cycliste ouvrier» im Zeitungsformat gedruckt, bildete das Medium die Verbindung des nationalen Verbands zu den einzelnen Sektionen und zu den Mitgliedern, die über Angelegenheiten des Bundes, der Bezirke und ihrer Sektionen informiert wurden. Zweifellos lagen einzelne Exemplare auch in den Sektionslokalen auf. Es handelte sich demnach um eine Kommunikation innerhalb der Bewegung, mit Ausnahme der Exemplare zum 1. Mai, die jeweils breiter in der Arbeiterbewegung gestreut wurden. Eine weitere Schwierigkeit bildete der Umstand, dass die meisten Mitteilungen der Bezirke technischer und organisatorischer Natur waren und bestimmte Aargauer Sektionen in der Untersuchungsperiode gar nie aktiv in Erscheinung traten. Nichtsdestotrotz kann die Entwicklung der Arbeiter-Radfahrer-Bewegung in der Zwischenkriegszeit für den Kanton Aargau nachgezeichnet und die eingangs gestellten Fragen können beantwortet werden.

Verbreitung und Schwerpunkte der Bewegung im Aargau

Wie erwähnt, lagen die Anfänge der Aargauer Arbeiter-Radfahrer in Baden, das sich seit dem späten 19. Jahrhundert zu einem industriellen Zentrum entwickelt hatte, wo auch bald gewerkschaftliche Tätigkeiten einsetzten.[12] Die nächsten Sektionen entstanden in Stetten (1917) und Birmenstorf (1918), beides waren bäuerliche Siedlungen in Fahrraddistanz zum industriellen Arbeitsangebot Badens.[13] Darauf folgen erste Gründungen im ehemaligen Berner Aargau, namentlich in Safenwil (1918), Brugg, Reinach und Aarau (alle 1919). An den Standorten der sieben Aargauer Arbeiter-Radfahrer-Sektionen, die vor 1920 aktiv wurden, lässt sich eine interessante Mischung zeigen aus einerseits wichtigen Industriestandorten und andererseits ländlichen Ortschaften. Letztere lagen im unmittelbaren Umfeld der Ersteren, wo das Velo in puncto Topografie und Distanz zum idealen Transportmittel auf dem Arbeitsweg wurde. Im dritten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts setzte sich diese Tendenz fort, wobei die Schwerpunkte um Baden, Brugg und Zurzach im Ostaargau, um Aarau

Gründungen von Sektionen: schwarz bis 1920, dunkelgrau bis 1925, hellgrau nach 1925.

und Zofingen im Westen sowie im Seetal und im Wynental lagen. Mit Bremgarten und Wohlen war auch das Freiamt vertreten, ebenso das Fricktal mit Rheinfelden. Nach 1930 entstanden nur noch in Brunegg und Möhlin neue Sektionen.[14]

Gründungsdaten einzelner Sektionen[15]

Februar 1912	Baden «Freie Radler»
September 1917	Stetten «Freie Radler»
Januar 1918	Birmenstorf «Freie Radler»
September 1918	Safenwil «Frischauf»
Februar 1919	Brugg «Solidarität» (seit 1930: Brugg «Radlerbund»)
März 1919	Reinach «Arbeiter-Radfahrer-Verein»
Juni 1919	Aarau «Vorwärts»
Februar 1920	Döttingen-Klingnau «Solidarität»
März 1920	Siggenthal «Freiheit»
Mai 1920	Mellingen «Frischauf»

Mai 1920	Zurzach «Vorwärts»
Juni 1920	Rheinfelden «Solidarität»
Juli 1920	Densbüren-Asp «Solidarität»
Dezember 1920	Muhen «Freiheit»
1921	Oberendingen «Vorwärts»
März 1921	Lenzburg «Freiheit»
April 1921	Murgenthal «Freie Radler»
April 1921	Oftringen «Solidarität»
Mai 1921	Rohr «Vorwärts»
Mai 1921	Oberentfelden «Vorwärts»
Juli 1921	Fahrwangen «Freiheit»
November 1921	Boniswil «Solidarität»
Dezember 1921	Beinwil am See «Arbeiter-Radfahrer-Verein»
Januar 1922	Seon «Freie Radler»
Januar 1922	Windisch «Vindonissa»
März 1922	Gontenschwil «Frischauf»
März 1922	Möriken-Wildegg «Vorwärts»
März 1922	Villmergen «Solidarität»
April 1922	Menziken «Freie Radler»
April 1922	Wettingen «Vorwärts»
Juni 1922	Rothrist «Vorwärts»
Januar 1923	Bremgarten «Frischauf»
Januar 1923	Wohlen «Freiheit
Februar 1923	Gränichen «Freiheit»
November 1923	Thalheim «Freie Radler»
Dezember 1926	Lengnau «Frischauf»
November 1928	Aarburg Arbeiter-Motorradfahrer-Sektion «Solidarität»
Dezember 1928	Aarburg «Vorwärts»
Februar 1929	Unteres Limmattal Arbeiter-Motorradfahrer-Sektion
1930 und später	Brunegg und Möhlin (erschlossen aus Sektionsmitteilungen im «Arbeiter-Radfahrer» und «Arbeiter-Touring»)

Von 1920 bis 1925 entstanden die meisten Arbeiter-Radfahrer-Sektionen: allein sieben im Jahr 1920, neun im Jahr darauf und acht im Jahr 1922. Darauf schien eine erste Sättigung erreicht. 1923 waren es nur noch vier neue Aargauer Sektionen, und bis 1930 nochmals lediglich vier neu gegründete Arbeiter-Radfahrer-Vereine.[16] Alle diese Sektionen organisierten sich im 1916 ins Leben gerufenen Arbeiter-Radfahrer-Bund, der sich 1930 in Arbeiter-Touring-Bund umbenennen sollte.[17]

Die Arbeiter-Radfahrer waren Bestandteil der Arbeiterbewegung, die sich seit dem späten 19. Jahrhundert ein vielgestaltiges Vereinswesen schuf: angefangen bei Sportvereinen über kulturelle Vereinigungen bis hin zu Bildungsinstitutionen, in denen sich Arbeiterinnen und Arbeiter mit Ihresgleichen organisierten. Der Aar-

gauer SP-Grossrat und Redaktor des *Freien Aargauers* Arthur Schmid (1889–1958)[18] äusserte sich in einem zweiteiligen Grundsatzartikel im «Arbeiter-Radfahrer» vom September 1924 zum Verhältnis zwischen Partei, Gewerkschaften und Arbeitervereinen. Dabei betrachtete er besonders die Arbeiter-Radfahrer-Bewegung näher:

«Es gibt Parteigenossen und Gewerkschafter, welche behaupten, die Arbeitersportbewegung schädige die Entwicklung der Partei und Gewerkschaftsbewegung. Und man kann in der Tat nicht leugnen, dass viele Angehörige von Arbeitersportorganisationen keine Zeit für die gewerkschaftliche und politische Tätigkeit finden. Ihnen ist die sportliche Betätigung und allem, was drum und dran hängt, das einzige, für das sie sich erwärmen können. Anderseits beklagen sich die Sportgenossen über die Partei und die Gewerkschaften, dass sich diese Organisationen der Sportbewegung mehr annehmen, als dies der Fall gewesen sei. Sie stellen auch fest, dass es Parteigenossen und Gewerkschafter gibt, welche in bürgerlichen Sportvereinen mitwirken und die Arbeitersportorganisationen ignorieren. Gegenseitige Vorwürfe, wie sie oben skizziert sind, führen natürlich zu keinem bessern Verhältnis zwischen den genannten Organisationen. Und doch ist es notwendig, dass die Arbeitersportorganisationen mit der politisch und gewerkschaftlich organisierten Arbeiterschaft einiggehen und dass sich beide gegenseitig besser verstehen lernen. […]

Wir verstehen heute unter Arbeitersportvereinen alle möglichen Vereine, welche keinen Sport im eigentlichen Sinne des Wortes betreiben. Das Wesen des Sportes besteht in körperlichen Übungen, in der körperlichen Ertüchtigung der Menschen, in der Stählung seiner Muskeln und in der Förderung seiner Gesundheit. So gehören zum Sport: Turnen, Ringen, Schwingen, Radfahren, Athletik usw., aber auch Skifahren, Schwimmen, Bergsteigen usw. Nicht zum eigentlichen Sport gehören dagegen jene Betätigungen des Menschen, welche der Geselligkeit dienen, wie z. B. Singen, Musizieren, Theaterspielen, Schachspielen usw. Allgemein rechnet man aber alle Vereinigungen, die sich diese Betätigungen zum Ziel gesetzt haben, zu den Sportorganisationen. Und die Arbeitersportkartelle umfassen deshalb nicht nur Turnvereine, die Vereinigungen der Naturfreunde, der Arbeiter-Radfahrer usw., sondern auch die Arbeitermännerchöre usw.

Es ist verständlich, dass die Sportbewegung in der heutigen Zeit eine viel grössere Bedeutung gewonnen hat, als je zuvor. […]

Es hat sich in den letzten Jahrzehnten nicht nur der Turnsport ganz gewaltig entwickelt, sondern auch andere sportliche Betätigungen haben sich entwickelt. Das hängt nicht nur mit einer gewissen Sucht nach Vergnügungen und Festen (wie viele meinen) zusammen, sondern vielmehr auch mit der Entwicklung des Kapitalismus überhaupt.

Es haben sich die technischen Methoden der industriellen Produktion vervollkommnet und die Organisationsmethoden sind ganz erheblich verbessert worden. Infolge dieser Entwicklung wurde die Arbeitsintensität stark gesteigert. Die Nerven des Arbeiters und der Arbeiterin werden heute stärker angespannt als in früheren

Jahrzehnten. Das Tempo der Arbeit wurde ein rascheres. Die Hast und die Eile, mit der bestimmte Aufträge erledigt werden müssen, wirken ebenfalls aufreibend für die Nerven. Die Arbeitsteilung hat weitere Fortschritte gemacht, sodass die Eintönigkeit der Arbeit zugenommen hat und damit das Unlustgefühl, Arbeit zu leisten, gesteigert wurde.

Es ist deshalb verständlich, wenn der Arbeiter und vor allem der junge Arbeiter nach den Anstrengungen, die ihm die Fabrik gebracht, sich erholen will. Der Arbeiter, der sich in den Wirtschaften, in den engen und dumpfen Lokalen erholen möchte, geht einen falschen Weg. Jener Arbeiter aber, der hinaus will, in die Natur, in die Berge, der Ski fahren will, der in der frischen Luft turnen will, der seinen [sic] körperlichen Kräfte stählen möchte, muss jede sportliche Betätigung als ausserordentlich wohltuend empfinden, besonders wenn er sie vergleicht mit der Arbeit in der Fabrik. Der Sport ist eine gesunde Reaktion auf die anstrengende und den Geist tötende Arbeit im kapitalistischen Fabrikbetrieb. Der Sport ist eine notwendige Ergänzung für alle jene, die keine Gelegenheit haben, auf dem Lande oder in einem Garten oder sonstwo körperliche Arbeit zu verrichten, die stärkend und gesundheitsfördernd wirkt.

Schon allein aus dieser Erkenntnis heraus begreifen wir, dass der Drang der Jugend, sich sportlich zu betätigen, gross ist, und wir leugnen die Gefahr keineswegs, der junge Leute in ihrem Eifer und ihrer Begeisterung ausgesetzt sind, nämlich für nichts mehr Zeit zu haben als für die sportliche Tätigkeit. So tritt dann bisweilen eine Vernachlässigung der gewerkschaftlichen und der politischen Aufgaben durch den Arbeiterspörtler [sic] ein. […]

Der Sport ist aber noch in anderer Weise vom Kapitalismus beeinflusst worden. Im kapitalistischen Wirtschaftsleben wird alles nach dem Erfolg gemessen und dieser Erfolg kommt in der Regel als materielles Gewinnen zum Ausdruck. So hat der Sport im Laufe seiner jüngsten Geschichte in seinen Zielen gewisse Wandlungen durchgemacht. Es kommt nicht mehr und nicht ausschliesslich auf die körperliche Ertüchtigung an, sondern es kommt darauf an, dass Rekordleistungen erreicht werden. Ob der Sporttreibende mit seiner körperlichen Veranlagung imstande ist, allen Anforderungen zu genügen, die dabei an ihn gestellt werden, spielt in vielen Fällen eine nebensächliche und untergeordnete Rolle. Die Hauptsache ist eine Steigerung der Leistungen und damit eine Steigerung der Rekorde, d. h. die Höchstleistungen, die bisher überhaupt erzielt worden sind. Jene, welche Höchstleistungen erzielen, werden beim Wettkampf und bei festlichen Anlässen mit den höchsten Preisen bedacht.»[19]

Arthur Schmid sprach mit seinem Beitrag die drängenden Fragen an, die sich der Arbeiterbewegung in der Schweiz – auch im Aargau – und in der Arbeiter-Radfahrer-Bewegung stellten. Insbesondere der «Mitgliederboom in den Zwanzigern»,[20] einer von sozialer Unrast geprägten Zeit, war nur teilweise ideologisch motiviert. Weitere Gründe für den starken Zulauf waren die unverzichtbaren Leistungen, welche die Organisation für die velofahrende Arbeiterschaft erbrachte.[21] Besonders beliebt wa-

ren die Versicherungsleistungen, die einen Haftungs- und Rechtsschutz beinhalteten, ergänzt um Ansprüche auf Notunterstützung und ein sogenanntes Sterbegeld, eine Leistung für Hinterbliebene von Mitgliedern zur Deckung unerwarteter Todesfallkosten. Ganz praktische Hilfestellungen stellten die Druckerzeugnisse dar:[22] jährlich erscheinende Handbücher mit wissenswerten und nützlichen Angaben für Tourenfahrten. So führten sie Instruktionen auf, wie man sich im Verkehr zu verhalten und bei Unfällen erste Hilfe zu leisten hatte. Verzeichnisse von Verkehrssignalen, Übernachtungsmöglichkeiten, Einkehrstellen und Reparaturwerkstätten ergänzten das Handbuch. Dazu kam Mitte der 1920er-Jahre ein «Strassenatlas der Schweiz», der abgesehen von Karten auch Details namentlich bei den Alpenpässen und für die Durchfahrt grösserer Städte umfasste. Für Grenzkantone wie den Aargau bedeutsam waren zudem die Atteste, die eine zollfreie Mitnahme des Velos ins Ausland vereinfachten.

Politische Aktivitäten

Die Arbeiter-Radfahrer legten nicht nur Wert auf die Teilnahme an den Feierlichkeiten zum 1. Mai, sondern auch auf den regelmässigen Kontakt mit anderen Arbeitervereinen und auf politische Geschlossenheit. Beispielsweise äusserte sich der Bezirk 10 im Jahr 1937 zu den bevorstehenden Grossratswahlen im Kanton Aargau. «Wir leben in einer Zeit der schwärzesten Reaktion. Wir haben den Lohnabbau mitgemacht. Wir haben die Abwertung des Schweizerfrankens erlebt. Wir haben das Brot und die zum Leben notwendigsten Bedarfsartikel im Preise steigen sehen. […] Der Ruf nach Arbeit und Brot ist berechtigter und notwendiger denn je! Der Ruf nach Brot, der Ruf nach Beschäftigung erfüllt unsere Arbeitsbrüder auf der Strasse. […] Wir stehen links! Wir müssen links stehen! Wir müssen wissen, dass es ausser der Sozialdemokratie keine einzige Partei gibt, die für unsere Interessen eintritt. Wir müssen wissen, dass es seit je und je die sozialdemokratische Fraktion war, die mit aller Energie die Interessen der Werktätigen vertreten hat.

Genossen, achtet darauf, dass ihr beim Gang an die Urne die rechte Liste in Händen habt: die Liste, die Namen von Männern trägt, die dafür bürgen, dass die Interessen der Arbeiterschaft gewahrt werden.»[23]

Im Sommer 1933 hatte sich die gesamte aargauische Arbeiterbewegung ins Amphitheater des antiken Vindonissa begeben.[24] Angesichts der rasanten Entwicklung der Frontenbewegung in der Schweiz versammelten sich in Brugg gegen 12 000 Männer, Frauen und Kinder, die entweder in der sozialdemokratischen Partei, einer linken Gewerkschaft oder in Arbeitersportvereinen organisiert waren. «Unsere ‹rote aargauische Kavallerie› belebte früh die Strassen. Aus allen Ecken und Ränken eilten die Sektionen daher. Man sieht es ihnen an ihrer stolzen, beweglichen Haltung, dass sie zu unserer Avantgarde gehören, dies wollen wir ihnen lassen. Im fröhlichen Spielbetrieb, in bescheidenen Wettkämpfen pflegten sie am Morgen echte Kameradschaft, derweil neben uns in der Turnhalle der Parteitag mit wichtigen Fragen beschäftigt war. Um 1 Uhr 30 sammelte sich unser starkes Kontingent zur Demonstration nach

Vindonissa. In Viererformation mit 765 Fahrern und Fahrerinnen zogen wir dann durch die Stadt, die Spitze bildend, eng aufgeschlossen die Kinder und Frauen, unser treue[r] Kampfgefährte, der prächtige, stolze Satus, dem man die Subventionen entzogen hat, dann der Harst, der Gewalthaufen. 6000 Demonstrierende, eine vorzüglich disziplinierte, eng zusammengeschweisste, proletarische Menschenmenge, der Weizen der gesamten Arbeiterschaft, beherrschte das altehrwürdige Städtchen Brugg vollständig. Ein gewaltiger Menschenstrom zog sich Vindonissa zu, langsam vollzog sich der fast triumphale Einzug der aargauischen Arbeiterschaft in die Arena.»[25]

Mit Blick auf die Zahlenangaben ist daran zu erinnern, dass damals die Sozialdemokratie im Kanton Aargau die stärkste politische Kraft war. Dies seit der Einführung der Proporzwahl für den Grossen Rat zu Beginn der 1920er-Jahre.[26] Im Frühling 1933 errang die Sozialdemokratische Partei bei insgesamt geringen Verschiebungen 68 von 215 Sitzen der kantonalen Legislative.[27] Damit erreichte die Arbeiterbewegung mit kantonsweit 32 Prozent aller Listenstimmen einen ersten Höhepunkt, der nach 1945 sogar noch übertroffen werden sollte. Angesichts des Bürgerblocks von rund zwei Drittel wird offensichtlich, dass sowohl die Arbeiterbewegung als auch die Arbeitersportvereine und insbesondere die Arbeiter-Radfahrer-Sektionen nur beschränkt wachsen konnten.

Machtdemonstrationen wie jene vom Sommer 1933 in Vindonissa fanden ihre Entsprechungen auf lokaler Ebene. In Seon im Seetal lässt sich die Rivalität der bürgerlichen Velofahrer und der Arbeiter-Radfahrer besonders gut zeigen. Der dortige Veloclub, gegründet 1912, wurde umgehend in den Schweizerischen Radfahrer-Bund (SRB) aufgenommen.[28] Bedingt durch den Ersten Weltkrieg und die damit verbundenen langen militärischen Ablösungsdienste setzten die Vereinsaktivitäten erst um 1920 richtig ein, wobei der VC Seon vor allem das Tourenfahren und den Rennsport pflegte. Dies im Gegensatz zum Arbeiter-Radfahrer-Bund Seon «Freie Radler», die sich erst 1922 zusammenschlossen.[29] Seine Mitglieder waren einem strikten Rennverbot unterworfen und konzentrierten sich deshalb abgesehen vom Tourenfahren auf das Geschicklichkeitsfahren, nach dem Zweiten Weltkrieg auf Radball. Zum Rennverbot kam der sogenannte Organisationszwang, durch den jedes Mitglied einer linken Gewerkschaft oder der sozialdemokratischen Partei anzugehören hatte. Die politische Ausrichtung rief nach einer deutlichen Abgrenzung. Der an der Gründungsversammlung referierende Genosse Bertschi aus Egliswil formulierte die Vereinsziele, «[…] nicht dem Rennsport oder besser gesagt dem langsamen Selbstmord, sondern dem arbeitenden Volk zum Wohl [wollen wir uns widmen], [er] nannte Beispiele vom Generalstreik, wie die Arbeiter-Radfahrer ihre freie Zeit hergaben […]».[30] Die Spitze gegen den Rennsport galt nicht nur der bürgerlichen Konkurrenz, sondern auch der kommunistischen Bewegung der Schweiz, die dem Rennsport durchaus etwas abgewinnen konnte, sich hauptsächlich im Streit um den Anschluss an die dritte Internationale aber 1921 von der Sozialdemokratie getrennt hatte.[31]

Die klassenkämpferische Ausrichtung der ersten Jahre zeigte sich in Seon auch in den Bildungsbemühungen. So besuchten die «Freien Radler» beispielsweise noch im Gründungsjahr ein Referat des Zürcher Arbeiterführers Herman Greulich[32] (1842–1925) im nahen Fahrwangen. Mit den Jahren spielte der weltanschauliche Gegensatz eine immer kleinere Rolle, während die sportlichen Interessen für den Beitritt zum einen oder anderen Verein entscheidend blieben.[33]

Vereinszugehörigkeit als politisches Bekenntnis

Vereine und Klubs sind in der Schweiz so weit verbreitet, dass das Bonmot kursiert, wenn sich hierzulande drei Personen zusammenfänden, so würden sie umgehend einen Verein gründen. Der eigentliche Vereinszweck – vom vaterländischen Schiessen über das erfrischende Turnen bis zum erquickenden Singen – spielte oftmals eine untergeordnete Rolle.[34] Im modernen Schweizer Bundesstaat ersetzten nach 1848 Vereine vielerorts, nicht nur in kleinen Ortschaften, die fehlenden politischen Ortsparteien. Der Beitritt zu einem Verein entsprach demnach einem politischen Bekenntnis. Dieser Umstand traf auch für die Arbeiterbewegung zu, insbesondere in der Zeit nach dem aus linker Sicht gescheiterten Landesstreik von 1918, als das Milieu der Arbeiterschaft einen Rückzug antrat, um dann Jahrzehnte später zu einer Säule der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu werden.

Das Schiesswesen zum Beispiel pflegte im 19. Jahrhundert in erster Linie der radikale Freisinn.[35] Dorfvereine ermöglichten es zunächst den Männern, sich bei geselligen Anlässen zu treffen. Im Vordergrund stand die Möglichkeit, Haus, Hof oder Werkstätte für ein paar Stunden den Rücken zu kehren und im Kreise Gleichgesinnter Zeit zu verbringen. Der Jahreslauf der einzelnen Vereine bleibt bis heute geprägt von Proben oder Übungen, Anlässen, um die Vereinskasse zu äufnen, musikalischem oder sportlichem Wettkampf sowie längeren oder kürzeren Reisen.[36] Die Reisen boten dem Schützen, Sänger, Turner oder eben Radfahrer eine seltene Gelegenheit, die Grenzen der eigenen Gemeinde oder sogar des Kantons zu überschreiten. Bis weit ins 20. Jahrhundert hinein war das Reisen als Freizeitvergnügen nur wenigen vorbehalten. Vereinsreisen trugen gleichzeitig zur Stärkung der nationalen Identität bei. So führten sie häufig in die von Mythen umrankte Alpenwelt oder in die geschichtsträchtige Innerschweiz. Das Fahrrad und die Organisation in Radfahrervereinen waren nachgerade ideal, um diese Orte kostengünstig zu erreichen und in nützlicher Frist in die Alpen zu gelangen.[37]

Wachstum und Spezialisierung

Wenn wir versuchen, die Arbeiter-Radfahrer-Bewegung darzustellen, zeigt sich, dass sie in den 1920er-Jahren zahlenmässig und in puncto politischer Aktivierung einen ersten Höhepunkt erreichte, der nach einer Stagnation der Mitgliederzahlen während des Zweiten Weltkriegs zu einem zweiten Höhenflug ansetzte.[38] Der Nachkriegsboom muss auch auf die materiellen Vorteile der Vereinsmitgliedschaft zurückgeführt wer-

den, was seit den 1960er-Jahren die Bindung an die eigene Bewegung lockerte und den Übertritt von einzelnen Radfahrern und im Ausnahmefall von ganzen Sektionen zum Schweizerischen Radfahrer-Bund SRB erklärt.

In der Zwischenkriegszeit meldete das Verbandsorgan vergleichsweise oft erfolgreiche Agitation im Aargau und gleichzeitig die Zahl der Neumitglieder.[39] Den Gesamtbestand der Mitglieder nannte man selten, ebenso Austritte aus den einzelnen Sektionen. Der Bezirk 10, der hauptsächlich den Aargau abdeckte, meldete Ende 1934 einen Mitgliederbestand von 1000.[40] Dazu kamen 204 Jugendmitglieder, 21 Motorfahrer und 167 Passivmitglieder. Die Gesamtzahl betrug 35 Sektionen,[41] die im Aargau insgesamt 124 Ausfahrten organisierten, wobei sieben Sektionen keine einzige abhielten, eine andere dagegen acht. Neun Sektionen verfügten zu diesem Zeitpunkt über eine Reigenmannschaft im Kunstradfahren und acht über eine Jugendgruppe. Rechnen wir die Aargauer Sektionen hinzu, die den Bezirken 4 «Region Basel» und 9 «Oberaargau» zugeteilt waren, können wir von rund 1600 Personen ausgehen, die im Aargau eng mit der Arbeiter-Radfahrer-Bewegung verbunden waren. Erst 1937 sollte eine gross angelegte Werbeaktion zu einem Mitgliederbestand von 1500 Personen im Aargauer Bezirk 10 führen.[42] Diese stolze Zahl sollte der Bezirk jedoch erst nach 1945 erreichen.

Als Beispiel einer typischen Landsektion nehmen wir den schon erwähnten Arbeiter-Radfahrer-Bund Seon «Freie Radler», der 1922 elf männliche Gründungsmitglieder zählte, um noch im gleichen Jahr auf 26 Personen anzuwachsen, darunter drei Frauen, die von Anfang an gleichberechtigt waren.[43] Auf diesem Stand blieb die Mitgliederzahl bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs. Sektionen in dieser Grösse dürfte es in den Aargauer Dörfern zahlreiche gegeben haben. Deutlich grössere Vereine dürfen in Baden, Brugg, Lenzburg und Aarau vermutet werden, ebenso um die industriellen Ballungszentren. Die Sektion Siggenthal-Turgi etwa kam als grösste Sektion des Bezirks 10 auf gegen hundert Mitglieder.[44]

Konjunkturen und Krisen einzelner Sektionen hingen einerseits vom Vereinsvorstand ab, der auf initiative Persönlichkeiten angewiesen war. Andererseits bildeten die Aktivitäten, teilweise von den Bezirken initiiert, die hauptsächliche Attraktion. Als Beispiel diene das Jahresprogramm 1927 der Sektion Siggenthal, das sich folgendermassen gestaltete: «1. Mai: Maifeier, 22. evtl. 29. Mai: Bezirksausfahrt nach Brunegg, 5./6. Juni: Pfingsttour ins Wäggital, 19. evtl. 20. Juni: Gartenfest, 23.–25. Juli: Bundesfest in Basel, 21. August: Besuch der Maggifabrik in Kempthal, 4. evtl. 11. Sept.: Bezirksausfahrt nach Seon. Bitte ausschneiden und aufbewahren.»[45] An den sieben Anlässen lassen sich die vier hauptsächlichen Tätigkeitsfelder der Arbeiter-Radfahrer ablesen: Sport, Bildung, gesellige Anlässe und politische Veranstaltungen.

Vier hauptsächliche Tätigkeitsfelder

Für viele Mitglieder war der Sport der wichtigste Tätigkeitsbereich. Manche Sektionen spezialisierten sich wie Siggenthal-Turgi auf Geschicklichkeitsfahren oder wie

Rothrist, mehrfacher Bundesradball-Meister und Vertreter der Schweiz an internationalen Turnieren,[46] auf die zweite Disziplin des sogenannten Saalsports.

Die meisten Vereine blieben allerdings bei regelmässigen Ausfahrten. Besondere Fahrschulen sowie Kurse in Verkehrsregeln und Sanitätsdienst sollten darauf vorbereiten. Zu diesem Zweig der Aktivitäten zählte auch das Geschicklichkeitsfahren und das Korso-Fahren, eine Art Körperschule, wie es die Turnvereine kannten, die aber in grossen Gruppen auf dem Fahrrad ausgeführt wurde.

Mit den gemeinsamen Ausfahrten hielten sich die Sektionen an das strikte Rennverbot, das sich die Arbeiter-Radfahrer auferlegt hatten.[47] Auch als Velorennen immer populärer wurden, zum Beispiel mit der 1933 erstmals durchgeführten «Tour de Suisse», distanzierte man sich von der negativ bewerteten Rekordjagd. Rennen, Ranglisten und Rekorde übten dagegen besonders auf die velofahrende Jugend grosse Faszination aus. Die Ausfahrten wurden häufig kombiniert mit Wanderungen, Bergtouren, Besichtigungen von Sehenswürdigkeiten oder Fabrikbetrieben sowie mit Schwimmausflügen. Im Aargau bildete das 1935 eröffnete Arbeiterstrandbad in Tennwil am Hallwilersee einen besonderen Anziehungspunkt für die Arbeiter-Radfahrer.[48] Bei mehrtägigen Ausflügen übernachteten sie in Naturfreundehäusern, was eine Verflechtung und gegenseitige Unterstützung innerhalb der Arbeiterbewegung bewirkte.

Schliesslich betrachteten die höheren Verbandsebenen die politische Schulung als äusserst bedeutsam, weshalb der sogenannte Organisationszwang galt, wonach alle Arbeiter-Radfahrer entweder Mitglied einer linken Gewerkschaft oder der sozialdemokratischen Partei sein mussten.[49] In diesem Bestreben achteten die Sektionen jeweils auf die möglichst lückenlose Teilnahme an den Manifestationen zum 1. Mai. Auch fuhren einzelne Sektionen geschlossen zu Referaten auswärtiger oder einheimischer Sozialdemokraten und Gewerkschafter. Mit den äusseren Zeichen waren sie dabei als Arbeiter-Radfahrer zu erkennen. Ihnen voran flatterte eine Fahne respektive Standarte mit den Symbolen der Arbeiterbewegung.[50] Die typische Bekleidung «Freier Radler» bestand aus Pumphosen, Kniestrümpfen, Krawatten und Schiebermützen.[51] Gewisse Sektionen trugen sogenannte Bundesmützen, die mit ihren eckigen Formen den Träger von Weitem als Arbeiter-Radfahrer kenntlich machten.

Wie bei allen Vereinen gehörte auch das soziale Leben zu den Arbeiter-Radfahrern. Die Geselligkeit pflegten sie meist in den Wintermonaten bei Unterhaltungsabenden mit Veloeinlagen, Gesang und Theater, wobei auch weitere Vereine der Arbeiterbewegung wie Chöre und Musikvereine auftraten. In der wärmeren Jahreszeit waren Waldfeste und Gartenfeste angesagt, die zuweilen in Zusammenarbeit mit dem Sektionslokal, meist einem Gasthaus, auf die Beine gestellt wurden. Häufig ging es bei diesen Anlässen auch darum, mit Konsumation, Lotto und Tombola die Vereinskasse zu äufnen.

Veranstaltungen mit Bildungscharakter stellten den letzten Tätigkeitsbereich dar. Sanitätskurse oder Lichtbildervorträge über Velofernfahrten gehörten zur engeren Vereinstätigkeit. Darüber hinaus wiesen auswärtige Referenten, die sich zu his-

1 Drei Nachwuchssportler der Sektion Siggenthal zeigen ihr Können beim Geschicklichkeitsfahren auf einer Saalmaschine (Arbeiter-Radfahrer vom 10. Oktober 1930, 265).

2 Die Sektion Densbüren-Asp nach dem Grimselpass bei der Rast am Rhonegletscher kurz vor der Übernachtung in Gletsch am Aufstieg zum Furkapass (Arbeiter-Radfahrer vom 10. Oktober 1930, 270).

3 Männer und Frauen der Sektion Menziken in typischer Kleidung der Arbeiter-Radfahrer auf der Bezirksausfahrt nach Mellingen (Arbeiter-Radfahrer vom 21. Juni 1929, 176).

torischen, gesellschaftlichen oder drängenden aktuellen Fragen äusserten, die nicht selten eine klare politische Ausrichtung enthielten.

Institutionen der Arbeiter-Radfahrer

Rund um die Arbeiter-Radfahrer-Bewegung entwickelte sich ein ganzes Netz von Institutionen. Diese machten mit Inseraten im nationalen Verbandsorgan auf ihre Dienste aufmerksam. Abgesehen von den Sektionslokalen und den sogenannten Einkehrstellen, die eine Verköstigung der Arbeiter-Radfahrer garantierten, inserierten weitere Gaststätten, im Herbst 1925 beispielsweise der «Gotthard» in Brugg, der «Löwen» in Mellingen, der «Bären» in Seon, die «Waage» in Brugg, das «Paradies» im Siggenthal, die «Brunegg» in Brugg, die «Vorstadt» in Lenzburg und das «Flora» in Wohlen.[52] In der zweiten Hälfte des Jahres 1938 warben auf diese Weise die Fahrradgeschäfte und -reparaturwerkstätten Dressler in Baden, Widmer in Gränichen, Häusler in Lenzburg, Hediger in Reinach, Dössegger in Seon und Bauer in Brugg, zudem Maurer in Menziken mit den Velomarken Aarios, Wyna und Standart.[53]

Die Radfahrer blieben in den Gaststätten, insbesondere in den sogenannten Bundeseinkehrstellen, ideologisch getrennt von den bürgerlichen Radfahrern, denn auch der Schweizerische Radfahrer-Bund bezeichnete eigene Restaurants und Wirts-

4 Die Inserate zeugen von einigen Einrichtungen im Kanton Aargau im Umfeld der Arbeiter-Radfahrer (Arbeiter-Touring vom 9. September 1938, 7).

häuser. Dagegen tätigten sie den Kauf von Rädern und Zubehör aufgrund des kleinen Marktes wohl oder übel an denselben Orten. Dasselbe galt bei Reparaturen, zumal bei einem unvorhergesehenen Ereignis unterwegs.

Tendenz zur Verbürgerlichung

Längst nicht alle Sektionen, besonders in den Dörfern, verstanden sich als Teil der Arbeiterbewegung. Sie beteiligten sich zum Leidwesen der Bezirks- und Bundesleitung nicht aktiv an öffentlichen Aufmärschen und weiteren Anlässen mit explizit politischem Charakter. Der *Arbeiter-Touring* beklagte diese Tatsache in seinen Spalten beständig. Manche Sektion gab ihre politische Agitation ganz auf und verbürgerlichte zusehends. Dafür stehen die «Freien Radler Birmenstorf».

Der «Radfahrer-Bund Freie Radler Birmenstorf» hinterliess als Kleinsektion kein eigenes Archiv und auch praktisch keine Spuren im Verbandsorgan. Er wies im *Arbeiter-Radfahrer* unter der Rubrik Versammlungsanzeigen lediglich auf seine monatlichen Zusammenkünfte hin.[54] Als dritte Aargauer Sektion im Januar 1918 gegründet, verschwand sie um 1930 sang- und klanglos von der Bildfläche. Schon zuvor rügte der Bezirk 10 die Birmenstorfer mehrfach, regionalen oder kantonalen Anlässen ohne Entschuldigung ferngeblieben zu sein.[55]

In den dazwischenliegenden zwölf Jahren entfaltete sich eine umfassende Vereinstätigkeit. Bereits im Dezember 1918 erteilte der Gemeinderat dem örtlichen

Veloclub die Bewilligung für eine Theateraufführung,[56] eine gute Gelegenheit, um die Vereinskasse aufzubessern. Vor dem Endfahren von 1920 machte sich der Gemeinderat mehr Sorgen und beschloss, die Veranstaltung zwar zu bewilligen, aber «unter der Bedingung, dass ein Zuzug von auswärts strengstens untersagt ist, im fernern wird der Verein für allfällige Unfall [sic] verantwortlich gemacht.»[57] Das Verbot verhinderte die erwünschte Vernetzung im Sinne der Solidarität der Arbeiter-Radfahrer-Vereine untereinander und war unter Umständen Anlass zur Lockerung der Bindungen zum Arbeitermilieu. Einige Jahre später, im Herbst 1925, stellte die Gemeinde dagegen die gemeindeeigene mobile Bühne kostenlos für das Schlussfahren mit Gartenfest zur Verfügung.[58] Zu diesem Zeitpunkt scheinen die «Freien Radler» in der Mitte des Dorflebens angekommen zu sein. Dazu beigetragen hatte zweifellos die Beteiligung an der offiziellen Bundesfeier von 1924, an der besonders der zehnte Jahrestag des Kriegsausbruchs von 1914 begangen wurde. Neben dem vergleichsweise jungen Radfahrer-Bund traten auch die etablierten Turnvereine und Gesangsvereine auf.[59] Die Mitwirkung an der 1.-August-Feier stellte nachgerade eine Gegenposition zum Aufmarsch am 1. Mai dar – ein weiteres Indiz, dass sich die Birmenstorfer Radler von der Arbeiterbewegung abwandten.

Vom Aufmarsch der Sektion an der genannten Bundesfeier blieb ein Bild erhalten, das zeigt, wie zwölf Velofahrer auf geschmückten Rädern in Korso-Formation auf der Kirchstrasse am Bärengarten vorbeiparadierten.[60] Ihnen voran flatterte die Vereinsstandarte.[61] Auf der roten Vorderseite fanden sich das Schweizer und das Aargauer Wappen unter dem Händedruck, dem Symbol der weltweiten Arbeiterbewegung. Darüber prangte der typische Arbeitergruss «Frisch auf» des Schweizerischen Arbeiter-Radfahrer-Bundes (S. A. R.B.). Die grüne Rückseite schmückte ein Velorad mit Siegerkranz mit dem Buchstaben S für «Solidarität», dem Namen des Radfahrerbundes. Die Korngarbe links nimmt Bezug auf das Gemeindewappen, die gekreuzten Rüebli auf die Herkunft aus dem Kanton Aargau. Die «Freien Radler» trugen die für sie oben beschriebene typische Kleidung mit Pumphosen, Knieströmpfen, Krawatten und Schiebermützen.[62] Auf die symbolisch aufgeladene Bundesmütze verzichteten sie.

Es ist offensichtlich, dass die «Freien Radler Birmenstorf» ursprünglich ein Ableger der Badener Sektion waren, denn zahlreiche Birmenstorfer fanden in der aufstrebenden Badener Industrie ihr Auskommen und waren über die Vorgänge in der fünf Kilometer entfernten Stadt informiert. Dagegen bleibt fraglich, ob die Birmenstorfer Radfahrer tatsächlich Teil der Arbeiterbewegung waren. Von drei namentlich bekannten Funktionären ist mindestens der Fall von Materialwart Emil Schneider (1900–1976) klar.[63] Er führte nach seiner Mechanikerlehre bei den Gebrüdern Diebold in Baden ab 1921 in Birmenstorf eine Moto- und Velohandlung, die auch Nähmaschinen verkaufte und Sanitärinstallationen anbot. In der ökonomisch exponierten Situation auf dem Dorf hätte sich Emil Schneider nicht leisten können, sich politisch zu betätigen.[64] So ist es wahrscheinlich, dass die Sektion Birmenstorf –

5 Die «Freien Radler» fuhren im Korso an der Bundesfeier 1924 in Birmenstorf mit (Foto Walter Schneider in: Sammlung und Archiv Birmenstorf).

ursprünglich alles junge Burschen – im Laufe der Jahre eine bürgerliche Ausrichtung erhielt und sich von der prononciert linken politischen Ausrichtung des Arbeiter-Radfahrer-Bundes immer stärker entfernte und schliesslich heimlich, still und leise als Sektion aus dem Bezirk 10 ausschied.

Ein weiterer Hinweis auf die Verbürgerlichung der Arbeiter-Radfahrer-Bewegung lag in der allmählichen individuellen Motorisierung der Gesellschaft, die Mitte der 1920er-Jahre mit der Verbreitung von Motorrädern einsetzte. Arbeiter-Motorrad-Sektionen entstanden im Aargau zwei: 1928 in Aarburg und ein Jahr darauf im unteren Limmattal. Ende September 1928 führte eine landesweite Sternfahrt die Arbeiter-Motorradfahrer ins zentral gelegene Aarburg.[65] Sie war verbunden mit einer zweitägigen Versammlung, in der die Situation der Arbeiter-Motorradfahrer in der Arbeiter-Radfahrer-Bewegung geklärt werden sollte.[66] Naturgemäss versuchten der Bund und die Bezirke die Motorradfahrer als Untersektionen in ihren Reihen zu halten, damit ihre Bewegung möglichst stark blieb. Dagegen machen die Betroffenen eigene Bedürfnisse und Schwierigkeiten mit den Velofahrern geltend, um sich von der Bewegung zu lösen. Die strittigen Fragen konnten in Aarburg nicht abschliessend geklärt werden, ganz im Gegensatz zu praktischen Problemen wie dem Versicherungsschutz für Fahrer und Mitfahrer auf Motorrädern.

Eine Rubrik mit Namen «Der Arbeiter-Motorfahrer» blieb ab den späten 1920er-Jahren ein fester Bestandteil des Verbandsorgans. Auch im Aargau entstanden weitere Motorradfahrer-Sektionen, wie 1948 im Wynental.[67]

6 Das Inserat für Zehnder Motorräder wandte sich 1927 mit dem Argument der Sportausrüstung explizit an Arbeiter-Radfahrer (Arbeiter-Radfahrer vom 14. Oktober 1927, 250).

Arbeiter-Radfahrer-Biografien

Das persönliche Leben der Arbeiter-Radfahrer lässt sich nur bruchstückhaft und im Ausnahmefall rekonstruieren. Am ehesten gelingt dies mit den ehrenden Meldungen auf der sogenannten Totentafel, die im Verbandsorgan regelmässig erschienen. So bat die Sektion Mellingen im September 1924, den durch einen nicht näher bezeichneten Unglücksfall verstorbenen Bundesmitgliedern Hermann Siegrist und Albert Wehrli «ein freundliches Andenken zu bewahren». Etwas formelhaft ergänzte man: «Die beiden lieben Verstorbenen hinterlassen eine grosse, klaffende Lücke, und sie ist um so empfindlicher, als die dahingeschiedenen Genossen stets für unsere Sache eingestanden sind und für sie agitierten.»[68]

Die Sektion Brugg gab 1929 bekannt, «dass unser Genosse Traugott Riniker Sonntag den 14. Juli durch einen tödlichen Unfall an seiner Arbeitsmaschine von uns gerissen worden ist. An Traugott erleidet die Sektion einen herben Verlust, besonders die Radfahrermusik, der er seine Kraft voll und ganz zur Verfügung stellte, wird ihn sehr vermissen. An Versammlungen war sein stilles und wohlerzogenes Wesen stets ein Vorbild; ergriff er das Wort, so tat er das nie überflüssig. Alle Anlässe würzte er mit dem köstlichen Humor, und die Wanderfahrten, an denen er jederzeit in fröhlicher Weise mitwirkte, zählen zu den schönsten.»[69]

Den krankheitsbedingten Hinschied des erst 30 Jahre zählenden Johann Bächli meldete die Sektion Siggenthal: «Als besorgter Familienvater konnte er in den letzten Jahren nicht mehr viel mitmachen, aber er stand doch seit 1921 stets treu zu unserer Sektion.»[70]

7 Neun Motorradfahrer der Sektion Aarau, manche mit Sozia, in der Taubenlochschlucht bei Biel (Arbeiter-Radfahrer vom 11. März 1932, 51).

Die Sektion Lenzburg beklagte 1935 den Tod ihres «langjährigen Mitgliedes Frau Martha Dietiker-Koch [...], welche am 24. April im Alter von erst 41 Jahren durch ein Motorrad angefahren und getötet wurde. Frau Dietiker war seit zehn Jahren ein treues Mitglied unserer Sektion und erfreute sich allgemeiner Beliebtheit.»[71]

Etwas mehr Informationen gibt die Totentafel von Kari Hegetschweiler der Sektion Wettingen im November 1938 preis: «Wenn er in letzter Zeit nicht mehr immer dabei war, so war es nicht, dass sein Interesse an unserer Sache geschwunden war, sondern Arbeitslosigkeit und mit seinen 60 Jahren konnte er auch nicht mehr zu den Jungen gezählt werden. Seine Pflicht gegenüber seiner Familie und unserer Sektion hat er immer gewissenhaft erfüllt.»[72]

Zum Jahresende 1940 berichtete die Sektion Siggenthal-Turgi vom Verlust ihres Mitglieds Friedrich Knecht: «Seit 1922 Aktivmitglied unserer Sektion, war Knecht allen bekannt, trotzdem er nicht viel mitmachen konnte. Nach kurzer Krankheit wurde er im 66. Altersjahr von uns gerissen.»[73]

Besonders ausführlich war der Nachruf der Sektion Möriken von 1936: «Rasch tritt der Tod den Menschen an. Die Jugendgruppe Möriken hat am 15. April ihr eifrigstes Jugendmitglied Hans Schweizer zu Grabe getragen. Vor drei Jahren trat Hans in unsere Jugendgruppe ein. Als fleissiges und zielbewusstes Mitglied arbeitete er sich rasch an die Spitze und war bald die beste Stütze des Jugendleiters. Mit dem

Auch das zarte Geschlecht scheut die Mühe nicht.

Von der Bezirksausfahrt des Bezirks 10 nach Aarau am 19. September 1934. Eine stramme Einzelfahrerin durchfährt die Hindernisbahn.

8 Eine Fahrerin auf dem Hindernisparcours an der Bezirksausfahrt vom September 1934 in Aarau. Man beachte die paternalistische Bildlegende (Arbeiter-Touring vom 8. Februar 1935, 3).

Wanderwimpel an seinem Rad führte er die Gruppe mit Stolz an manchen Ausfahrten in die schöne Welt hinaus. Wenn irgendetwas fehlte, stand Hans schon hilfsbereit zur Stelle. Wie strahlte Hans am Jugendtreffen auf der Haselmatt, als er den vor einem Jahr verlorenen Wanderwimpel wieder zurückgewann. Er fuhr damals mit dem festen Vorsatz, bei der Heimfahrt den Wanderwimpel wieder an seinem Rad zu haben, von zu Hause fort. Der Erfolg blieb nicht aus. Anfang Februar zwang dann eine heimtückische Krankheit unsern lieben Hans aufs Krankenlager. Nach 6 Wochen Hauspflege begab er sich am 20. März ins Kantonsspital Aarau mit der grossen Hoffnung, baldmöglichst wieder gesund zu uns zurückzukehren. Aber es sollte nicht sein, das Leiden wurde immer grösser, und an Ostern wurde Hans vom jähen Tod seinen Eltern und der Jugendgruppe entrissen. Mit dem Tode unseres lieben Hans erleidet unsere Jugendgruppe einen schweren Verlust; es wird dem Jugendleiter schwer sein, diese Lücke wieder auszufüllen. Als vor einem Jahr seine Kameraden von der Jugendgruppe zurückstanden und es nicht mehr für nötig fanden, mit der Gruppe auszufahren, blieb Hans fest entschlossen auf seinem Posten. Nun weilt er nicht mehr unter uns, aber sein fleissiges Schaffen und Wirken soll uns allen ein Vorbild sein; was er geschaffen hat, das hat er für uns geschaffen und wir wollen an dieser Stelle seinen tieftrauernden Eltern den besten Dank zusichern. Dir, Hans, sei die Erde leicht. Rob. Müri.»[74]

Der indirekte Blick über die zitierten Nachrufe in die Lebensläufe der Arbeiter-Radfahrer-Bewegung zeigt die grosse Vielfalt der Mitglieder in den einzelnen Sektionen. Frauen waren ebenso selbstverständlich Mitglied wie Ausländer, ältere verdiente Mitglieder wie die Angehörigen der Jugendgruppe, sehr Aktive an der Seite von wenig Präsenten.[75] Auch bekleideten Frauen ganz natürlich Vorstandsämter,[76] wie es in den traditionellen Turn- und Schützenvereinen nicht denkbar gewesen wäre. Trotzdem blieben Frauen auch bei den Arbeiter-Radfahrern eine Minderheit. Gesonderte Ausländersektionen entstanden mit «San Gallo Italiano», «Neuhausen Avanti» oder «Zugo Italiano» lediglich ausserhalb des Aargaus.[77]

Jungradlerinnen und Jungradler

Ab der ersten Hälfte der 1930er-Jahre verstärkte der Arbeiter-Touring-Bund seine Anstrengungen, Nachwuchs zu rekrutieren und Jugendgruppen zu gründen. Dabei setzte man zuerst auf regelmässige Berichte von Jugendtreffen im Verbandsorgan «Arbeiter-Touring» und seit 1935 auf die Zeitung «Junge Radler», die bis 1960 regelmässig, anschliessend noch drei Jahre sporadisch erschien.[78] Im Aargau fand 1933 ein erstes Jugendtreffen statt, an dem zehn Jugendgruppen aus sieben Aargauer Sektionen mit geschätzt 80 Jugendlichen in Brugg teilnahmen.[79] Das Verbandsorgan widmete dem Anlass grosse Aufmerksamkeit und entsandte einen Berichterstatter aus dem Kanton Zürich, der vorab das Geschicklichkeitsfahren kritisch kommentierte.[80] Danach wandte er sich dem Rahmenprogramm zu: «[…] Mittlerweile wird es Zeit zum Mittagessen, also im Sturmschritt auf das Büfett los! Menü: Suppe, Schüblig und Brot. Der verlangte Preis von Fr. 1.20 darf als sehr niedrig bezeichnet werden, wenn man die Quantität in Betracht zieht. Schüblig im Mindestmass von 40 Zentimeter Länge, dazu eine währschafte und gute Reissuppe mit Brot – das hilft den knurrenden Magen wieder zufriedenzustellen.

Der Wettermacher scheint sich mit unserer Jugend nicht solidarisch zu erklären, denn er öffnet kurz nach 12 Uhr seine Schleusen, und nun regnet es in Strömen. Von irgendwoher vernimmt man Musikklänge, und schon marschiert die Unionsmusik Brugg mit klingendem Spiel auf dem Festplatz ein. Von der roten Radlergemeinde wird sie enthusiastisch empfangen. Des ununterbrochenen Regens wegen kann leider das vorgesehene Programm am Nachmittag nicht durchgeführt werden. Dem Wetter zum Trotz konzertiert die Unionsmusik Brugg bis 13 Uhr, um dann mit einem rassigen Marsch den Festplatz zu verlassen. Lobenswert ist, dass die Unionsmusik Brugg für ihre Darbietungen keine Entschädigung verlangte, im Gegenteil für ihre Musiker den Kauf des Festbändels zur Unterstützung der Jugendbewegung im Bezirk 10 als obligatorisch erklärte, was ich den übrigen Arbeitermusiken (auch solchen im Kanton Zürich!) zur Nachahmung bestens empfehlen möchte. Habt Dank, ihr tapfern Genossen von Brugg!

Der Festplatz ist sehr ideal gelegen und eignet sich sehr gut für das Schulfahren. An Bezirks-Jugendtreffen gehört es sich, dass keine alkoholischen Getränke aus-

geschenkt werden. Das muss man im Bezirk 10 auch noch fertig bringen. Immerhin konnte man feststellen, dass sehr viel Süssmost getrunken wurde. Die sozialistische Jugend von Brugg besorgte den Süssmostausschank.

Das Referat des Genossen Hans Anderfuhren[81] aus Zürich findet grossen Beifall der Jungradlergemeinde, versteht es doch der Referent, nicht nur den Jugendlichen, sondern den übrigen Bundesmitgliedern ins Herz zu reden und sie auf die gegenwärtige politische Situation aufmerksam zu machen. Dann richtet der Referent an sämtliche Jugendgenossen des Bezirks 10 den Appell, treu zu ihrer Fahne zu stehen, und wenn die Pflicht ruft, ihr tatkräftig zu folgen. Genosse Anderfuhren schliesst seine Ausführungen mit einem kräftigen ‹Freundschaft!› [...]»[82] Überdies begleiteten die Gesänge der Gruppen der Sozialistischen Jugend Schweiz aus Aarau und Magden das Jugendtreffen, ebenso die Arbeiterradfahrermusik der Zürcher Sektion Albisrieden und der Unionschor Brugg. Die Anwesenheit namhafter Exponenten der Arbeiterbewegung und das Mitwirken zahlreicher Arbeitervereine unterstreicht das Interesse und die Bemühungen, die Jugend für die linke Bewegung zu gewinnen. Dies geschah auch mit Blick auf die jüngsten politischen Entwicklungen im benachbarten Ausland. Der Korrespondent des Verbandsorgans lässt sich hinreissen zu einem «Euch gehört Dank, und ich möchte euch zurufen: Fahrt fort, ihr seid auf der richtigen Bahn, denn der Jugend gehört die Zukunft, fort mit der braunen Pest!»[83]

Das lokale, bürgerlich ausgerichtete *Brugger Tagblatt* verzichtete auf eine Berichterstattung und meldete lediglich einen Vorstoss jugendlicher Sozialdemokraten in Uniform in die Altstadt.[84]

In den folgenden Jahren verstärkte man die Jugendarbeit, sodass neue Jugendgruppen gebildet und weitere Jugendtreffen durchgeführt wurden. So fand 1936 auf dem Steinenbühl bei Untersiggenthal ein Anlass der Bezirke 10 und 12 (Zürich Unterland/Schaffhausen) statt, der über ein Wochenende rund 250 Jungradlerinnen und Jungradler vereinte, davon 150 aus dem Aargau.[85] Beim zweiten Jugendtreffen desselben Jahres im Arbeiterstrandbad in Tennwil beklagten die Organisatoren allerdings das geringe Interesse, traten doch weniger als 40 Nachwuchsleute zum Geschicklichkeitsfahren an, um den Rest des Halbtages mit Schwimmen und Baden zu verbringen.[86]

In den verbleibenden Jahren bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wirkte sich die Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation auf manche Sektionen aus, bevor die Mobilmachung im Sommer 1939 noch mehr Schwierigkeiten brachte. Manche Mitglieder konnten ihre Beiträge nicht mehr zahlen, nahmen nicht mehr an Anlässen teil oder schieden ganz einfach aus den Sektionen aus. Doch vielleicht gerade wegen der erwähnten intensiven Nachwuchsarbeit in den 1930er Jahren überstand die Arbeiter-Radfahrer-Bewegung den Zweiten Weltkrieg in der Schweiz und im Aargau mit nur wenig Abstrichen.[87]

Jugend des Bezirks 10 an ihrem ersten Treffen in Brugg

9 Am verregneten Jugendtreffen von 1933 in Brugg stellten sich die Mädchen und Knaben mit dem begehrten roten Wanderwimpel am Trockenen für den Fotografen auf (Arbeiter-Touring vom 16. Juni 1933, 3).

Anmerkungen

[1] Berger, Peter (u. a.): 100 Jahre ATB 1916–2016. Bern 2016, 25–27. Generell zur Arbeitersportbewegung: Fankhauser, Dominique Marcel: Die Arbeitersportbewegung in der Schweiz 1874–1974. Beiträge und Kontroversen zur Sozialen Frage im Sport. Zürich/Berlin 2008. Illi, Ernst: Rückblick auf die Geschichte des schweizerischen Arbeitersports, in: Rote Revue 40 (1961), Heft 12, 338–344. Kistler, M.: ATB – Arbeiter-Touring-Bund «Solidarität», in: Illi, Ernst: Kleine Geschichte der schweizerischen Arbeiter-Sport- und Kulturbewegung. o. O. 1972, 33–36.

[2] Jahrbuch 1925 Arbeiter-Radfahrerbund der Schweiz «Solidarität», 30–45 (SozArch K592a).

[3] Berger, ATB, 13.

[4] Jahrbuch 1925 Arbeiter-Radfahrerbund der Schweiz «Solidarität», 30–45 (SozArch K592a).

[5] Mitgliederlisten des Arbeiter-Touring-Bundes 1949, 1959, 1969 und 1979 (SozArch Ar51.15.1).

[6] Berger, ATB, 16.

[7] Fricke, Dieter: Handbuch zur Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung 1869 bis 1917, in zwei Bänden, Band 2. Berlin 1987, 1040–1041.

[8] Berger, ATB, 35.

[9] Meyer, Benedikt: vorwärts rückwärts. Zur Geschichte des Fahrradfahrens in der Schweiz. Berner Forschungen zur Neuesten Allgemeinen und Schweizer Geschichte, Band 13. Nordhausen 2014, 20–23.

[10] In der Nationalbibliothek befinden sich der 8. bis 16. Jahrgang des «Arbeiter-Radfahrers» (1924–1932). Die früheren Jahrgänge fehlen auch in anderen Bibliotheken (NB Qq542).

[11] Die Nationalbibliothek verfügt über den «Arbeiter-Touring» vom 17. bis 68. Jahrgang (1933–1984), auf den der bis ins Jahr 2000 monatlich erscheinende «Sport und Verkehr» folgte (NB Qf387).

[12] Jahrbuch 1925 Arbeiter-Radfahrerbund der Schweiz «Solidarität», 30–45 (SozArch K592a).

[13] Offenbar kamen die Arbeiterradfahrer aus Stetten jenen von Fislisbach mit ihrer Gründung zuvor. Der *Reussbote* vom 29. August 1917 berichtet: «In Fislisbach war schon lange die Idee zur Gründung eines Arbeiter-Radfahrerbundes vorhanden. Nachdem nun der erste Schritt unternommen wurde, haben sich einige Arbeiter, die alle Tage zu ihrer Arbeit

fahren müssen, zusammengetan, um eine solche Vereinigung zu gründen. Damit ist der Grundstein gelegt, mit wenig Geld (Monatsbeitrag 50 Rp.) Personen den Radsport zuzuführen, der aber nicht in eine Raserei verfallen darf. Gewünscht wird, dass sich auch die Radfahrer von Stetten anschliessen.»

[14] Erschlossen aus den Sektionsnachrichten im «Arbeiter-Radfahrer» 1930–1932 und «Arbeiter-Touring» 1933–1940.

[15] Jahrbücher 1925 und 1930 Arbeiter-Radfahrerbund der Schweiz «Solidarität» (SozArch K592a).

[16] Jahrbuch 1930 Arbeiter-Radfahrerbund der Schweiz «Solidarität», 30–45 (SozArch K592a).

[17] Berger, ATB, 16.

[18] Wichers, Hermann: Art. «Schmid, Arthur», in: Historisches Lexikon der Schweiz, Band 11, 117.

[19] Schmid, Arthur: Arbeitersport und Arbeiterbewegung, in: Arbeiter-Radfahrer vom 5. September 1924 (1 f.) und 12. September 1924 83 f.). Ursprünglich erschienen in: «Rote Revue», 3. Jahrgang, Heft 10, Juni 1924, 314–321.

[20] Berger, ATB, 25.

[21] Berger, ATB, 27.

[22] Berger, ATB, 28.

[23] Arbeiter-Touring vom 12. März 1937, 3.

[24] Arbeiter-Touring vom 8. September 1933, 2 f.

[25] Arbeiter-Touring vom 8. September 1933, 2 f.

[26] 150 Jahre Kanton Aargau im Lichte der Zahlen 1803–1953, hg. vom Regierungsrat des Kantons Aargau. Aarau 1953, 93.

[27] 150 Jahre, 98 f.

[28] Wyrsch, Willi: Velo-Club Seon. In: Seener Spiegel 2000/2001, 32–43.

[29] Wyrsch, Willi: ATB Seon. In: Seener Spiegel 2000/2001, 44–49.

[30] Wyrsch, ATB, 45.

[31] Berger, ATB, 34.

[32] Bürgi, Markus: Art. «Greulich, Herman», in: Historisches Lexikon der Schweiz, Band 5, 684 f.

[33] Wyrsch, Velo-Club, 34.

[34] Kaiser, Peter: Die Realisierung des Vereinszwecks. Zur Dynamik von Zielen und Erfolg im Vereinswesen. In: Jost, Hans-Ulrich und Tanner, Albert (Hg.), Geselligkeit, Sozietäten und Vereine, Heft 9, 9. Jahrgang der Schweizerischen Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Zürich 1991, 31–47.

[35] Hettling, Manfred: Die Fähnlein der Treffsicheren. Die eidgenössischen Schützenfeste im 19. und 20. Jahrhundert. In: Blattmann, Lynn und Meier, Irène (Hg.): Männerbund im Bundesstaat. Über die politische Kultur der Schweiz. Zürich 1998, 97–118. Jost, Hans Ulrich: Leibeserziehung und Sport im Rahmen des Vereinswesens in der Schweiz. In: Traverse 1998/3, 33–44.

[36] Stamm, Hanspeter und Lamprecht, Markus: Der Sportverein zwischen Geselligkeit, Leistungssport und modernem Dienstleistungsunternehmen. In: Traverse 1998/3, 363–394.

[37] Beispielsweise die zweieinhalbtägige Pfingstfahrt 1938 der Sektion Aarau «Vorwärts», die über Lenzburg, Muri, Affoltern am Albis (Übernachten im Naturfreundehaus Albishaus), weiter über Sihlbrugg, Hirzel, Pfäffikon, Etzel (Übernachtung im Naturfreundehaus Sonnenberg), Kloster Einsiedeln, Rothenthurm, Sattel, Morgarten, Ägeri, Zug, Sins und Lenzburg zurück nach Aarau über rund 170 Kilometer führte. Arbeiter-Touring vom 7. April 1939, 7.

[38] Berger, ATB, 60–62.

[39] Arbeiter-Touring vom 21. Februar 1936.

[40] Arbeiter-Touring vom 3. Mai 1935, 3 f. «Die Zusammenstellung entspricht nicht ganz der Tatsache, da fünf, allerdings kleine Sektionen keinen oder ungenügenden Bericht abgegeben haben.» Ebd. 4.

[41] Arbeiter-Touring vom 4. Oktober 1935.

[42] Arbeiter-Touring vom 19. November 1937, 4.

[43] Wyrsch, ATB, 44.

[44] Arbeiter-Touring vom 24. November 1938, 3 f.

[45] Arbeiter-Radfahrer vom 1. April 1927.

[46] Arbeiter-Touring vom 26. August 1938, 2, und vom 9. September 1938, 2.

[47] Berger, ATB, 49 f.

[48] Arbeiter-Touring vom 25. August 1939, 3 (ganzseitige Reportage).

[49] Berger, ATB, 47 f.

[50] Länzlinger, Stefan und Dreyer, Emil: Katalog: die Arbeiterradfahrer-Standarten des Sozialarchivs Zürich, in: Vexilla Helvetica, Band XIII (2008–2009), 107–181.

[51] Länzlinger, Stefan: «Mutig ohne Ruh unserem Ziele zu» – Die Arbeiterradfahrer in der Schweiz und ihre Fahnen, in: Vexilla Helvetica, Band XIII, 2008/09, 86–106, hier 91.

[52] Arbeiter-Radfahrer vom 4. September 1925.

[53] Arbeiter-Touring vom 15. Juli 1938 und 9. September 1938.

[54] Zum Beispiel: «Birmenstorf. ‹Freie Radler›. Jeweilen am ersten Freitag des Monats, abends 8 Uhr, im Lokal Frohsinn.» Arbeiter-Radfahrer vom 28. März 1924, 11.

[55] Zum Beispiel: «Bezirk 10: Die am 13. März abgehaltene Delegiertenversammlung war verhältnismässig schwach besucht. Die Sektionen Beinwil am See, Birmenstorf, Gontenschwil, Gränichen, Muhen, Oberendingen, Oberentfelden, Villmergen, Wohlen und Zurzach haben es nicht für nötig

gefunden, sich vertreten zu lassen. […]» Arbeiter-Radfahrer vom 14. April 1927, 76.

[56] Protokoll des Gemeinderates Birmenstorf vom 9. Dezember 1918: «[…] 8. Der Veloclub wünscht Bewilligung für eine Theateraufführung.» GABi A.422.1.1 (1910–1920), 409.

[57] Protokoll des Gemeinderates Birmenstorf vom 28. September 1920. GABi A.422.1.1 (1920–1925), 12.

[58] Protokoll des Gemeinderates Birmenstorf vom 19. August 1925. GABi A.422.1.1 (1920–1925), 383.

[59] Schreiben Protokoll des Gemeinderates Birmenstorf vom 20. Juli 1924. GABi A.422.3.1, 496.

[60] Schwarzweissbild von Walter Schneider (Archiv und Sammlung Birmenstorf).

[61] Sozarch_F_5016-Oa-0015a und Sozarch_F_5016-Oa-0015b.

[62] Länzlinger, Arbeiterradfahrer, 86–106, hier 91.

[63] Schneider, Rolf: Geschichte der Familie Schneider, Oberharder-Stamm. Birmenstorf 2006, 66–68.

[64] Die mündliche Überlieferung der Familie Weiss: «Emil erzählte gelegentlich von Rundfahrten in der näheren Umgebung, er war wohl so etwas wie Materialchef. Die Rundfahrten dienten eher der Belustigung, dem Vergnügen und auch der Weiblichkeit, dem Tanz, weniger der Fitness, radelten die Herren doch mit Strohhut und weissem Hemd oder Kittel. […] Aber viel mehr weiss ich nicht, er erzählte lieber vom Jassen in seiner Velowerkstatt in der Hinterkammer und dem ‹Umesumpfe›. Es muss jeweils lustig zugegangen sein, bis dann Irma, meine Grossmutter, wieder mal den Herren den Marsch blies und sie aus der Werkstatt jagte.» Elektronische Mitteilung von Rolf Schneider (geb. 1956), Winterthur, vom 7. März 2017.

[65] Arbeiter-Radfahrer vom 31. August 1928.

[66] Arbeiter-Radfahrer vom 14. September 1928 und 12. Oktober 1928.

[67] Berger, ATB, 141 f.

[68] Arbeiter-Radfahrer vom 19. September 1924, 9.

[69] Arbeiter-Radfahrer vom 2. August 1929, 271.

[70] Arbeiter-Radfahrer vom 4. Juli 1930, 179.

[71] Arbeiter-Touring vom 31. Mai 1935, 7.

[72] Arbeiter-Touring vom 18. November 1938, 5.

[73] Arbeiter-Touring vom 27. Dezember 1940, 6.

[74] Arbeiter-Touring vom 1. Mai 1936, 5.

[75] Berger, ATB, 153–155.

[76] Beispielsweise meldete 1925 die Sektion Menziken «Freie Radler» Anna Wanderau als Kassierin. Jahrbuch 1925 des Arbeiter-Radfahrerbundes der Schweiz «Solidarität», SozArch K 592, 30–45.

[77] Berger, ATB, 155.

[78] Berger, ATB, 28. Die Schweizerische Nationalbibliothek in Bern verfügt unter der Signatur Pq 9653 über die Jahrgänge 1953 bis 1963 von «Junge Radler».

[79] Arbeiter-Touring vom 24. März 1933, 3, und 16. Juni 1933, 3 f.

[80] Arbeiter-Touring vom 16. Juni 1933, 3 f.

[81] Hans Anderfuhren (1893–1973), 1932–35 Zürcher SP-Kantonsrat. Studer, Brigitte: Art. «Anderfuhren, Hans», in: Historisches Lexikon der Schweiz, Band 1, 327.

[82] Arbeiter-Touring vom 16. Juni 1933, 3 f.

[83] Arbeiter-Touring vom 16. Juni 1933, 3 f.

[84] «Brugg. Provokation. (Eing.) Gestern nachmittag durchzog eine Schar Jünglinge und Mädels in blauer Uniform unser Prophetenstädtchen und sang nach der Melodie des deutschen Horst-Wesselliedes irgend ein revolutionäres Lied. Voran trugen sie rote Sturmfahnen und ein rotes Tuch mit der Aufschrift ‹Freundschaft, rote Jugend›.» Brugger Tagblatt vom 8. Mai 1933, 2.

[85] Arbeiter-Touring vom 29. Mai 1936, 3 f.

[86] Arbeiter-Touring vom 14. August 1936, 2 f.

[87] Berger, ATB, 60.