

# Von den Anfängen des Radsports – dargestellt am Beispiel der Oberamtsstadt Rottenburg<sup>1</sup>

Tamara Citovics

Kurz vor Beginn des 20. Jahrhunderts gründeten in Rottenburg eine Handvoll Männer – Beamte, Kaufleute, Handwerker – einen Radfahrverein. Damit hatte nun auch die Bischofsstadt den Anschluß an das neue Zeitalter gefunden, das im Zeichen des Individualverkehrs steht. Mit ihrer Pionierleistung waren sie die ersten im Oberamt Rottenburg, doch das neue Fortbewegungsmittel veränderte ungefähr seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hauptsächlich in größeren Städten das Straßenbild, spaltete die Bevölkerung in Befürworter und in Gegner. Mit Verordnungen versuchten einzelne Regierungen, die öffentliche Ordnung und Sicherheit wieder herzustellen. Die württembergische Regierung in Stuttgart spielte dabei eine Vorreiterrolle; am 16. September 1888 – im selben Jahr verdrängte das heute noch übliche Niederrad das Hochrad – erließ sie die *Verfügung betreffend den Radfahr- (Velociped) Verkehr*<sup>2</sup>.

Doch weder spezielle Radfahrverordnungen noch die Ablehnung weiter Bevölkerungskreise bremsten den Siegeszug des Velocipeds, das unter dem Druck amerikanischer Importe immer erschwinglicher wurde. Kostete ein Rad um 1870 noch zwischen 750 und 600 Reichsmark, so sank der Preis bis 1900 auf 110 bis 140 Reichsmark. Das Fahrrad wurde zum Massenverkehrsmittel<sup>3</sup>.

*Handwerker, Gewerbler und Zugezogene  
gründen 1899 den Rottenburger «Radfahrverein»*

Aber das Rad diente nie nur als Fortbewegungsmittel. Kunstradfahren und Radrennen kamen im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts auf. Dabei blieb es zunächst nur der männlichen Jugend vorbehalten, derart die Kräfte zu messen und den Körper zu härten.

Auch der 1899 in Rottenburg gegründete «Radfahrverein 1899» fühlte sich dem Radsport im Freien verpflichtet. Federführend wirkte der aus Breitenkößbach bei Bamberg wegen des Gefängnisbaus zugezogene Bauamtswerkmeister Albrecht Tröger. Er stand dem Verein bis 1902 vor, dessen Gründung ohne viel Aufhebens erfolgt war. Zunächst blühte er im Stillen, bis im Sommer 1900 das erste Wettfahren auf der Straße von Rottenburg nach Tübingen bis zum Weilheimer Kneiple die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf ihn lenkte. Auch der Einzelhandel reagierte auf das neu erwachte Bedürfnis, das sich in der Stadt zu regen begann. Im Juni 1900 warb

als erster in der *Rottenburger Zeitung* Fridolin Lorer – Vereinsmitglied des «R. V. 1899» – für seine Nähmaschinen, Fahrräder und Zubehörteile<sup>4</sup>.

Unter den dreißig Radpionieren Rottenburgs spielten vor allem Handwerker eine wichtige Rolle, was dem geringen Industrialisierungsgrad der Stadt entsprach. So kamen zwölf Männer aus dem «Gewerbestand», die Wirte und Kaufleute waren mit sechs Männern vertreten. Beamte und sonstige Berufsgruppen (Frisör, Fotograf, Monteur) kamen auf je fünf Nennungen. Bei zwei Mitgliedern ließ sich im nachhinein der Beruf nicht mehr ermitteln. Interessant ist ferner, daß ein Drittel aller Sportbegeisterten zum Zeitpunkt ihrer Mitgliedschaft erst seit kurzem in Rottenburg lebte, wie z.B. der Vereinsgründer, der erst am 3. Februar 1900 in die Bürgerliste eingetragen worden war. Oder wie Oberaufseher Josef Berger, der 1856 in Steinbach bei Schwäbisch Hall geboren worden ist und seit Januar 1891 in der Rottenburger Bürgerliste steht<sup>5</sup>. Der Radfahrverein ermöglichte es also den «Neu-Rottenburgern», sich sozial zu integrieren, ohne auf allzu festgefahrene Strukturen zu stoßen. Und er ist ein Beispiel für die innovative Funktion der Zugezogenen, die sich «anders» verhalten konnten.

1902 zwangen berufliche Gründe den Bauamtswerkmeister Albrecht Tröger, nach Tübingen umzuziehen. Dort wirkte er beim Bau des chemischen Instituts, der Haut- und Ohrenklinik sowie beim Umbau des evangelischen Stifts mit<sup>6</sup>. Doch ganz brach die Beziehung zum «R. V. 1899» nie ab. Bei den engen personellen Verflechtungen wunderte auch das sportliche Band nicht, das beide Radfahrvereine lange Jahre miteinander verband. So war nicht nur Tröger als Vorstand des Tübinger Radfahrvereins «Pfeil» bei der Bannerweihe im Juni 1904 in Rottenburg dabei.

Während der junge Radfahrverein bei auswärtigen Sportveranstaltungen im Korsofahren – hier fahren alle Mitglieder «wie an einer Schnur» in Formation – oder in Straßenrennen Preise erradelte, die er werbewirksam in den Schaufenstern von Vereinsmitgliedern ausstellte, braute sich in der Oberamtsstadt Rottenburg ein Unwetter zusammen. 1906 entlud es sich als Gewitter; der erste ernsthafte Konflikt mit der Stadtverwaltung mußte ausgefochten werden. Dabei zeigte es sich, daß die Stadt beim Versuch, die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu bewahren, am längeren Hebel saß und das Recht auf ihrer Seite wußte. Nach Meinung der Verwaltung verwechsel-

ten nämlich vor allem junge Leute die Straßen mit Rennbahnen, gefährdeten Passanten und Verkehr. Abhilfe erhoffte man sich auf dem Rathaus von einer strengen Radfahrordnung, die nahezu den gesamten Innenstadtbereich für radelnde Radler sperrte. Nur bei «zuverlässigen» Personen war die Stadt gewillt, Ausnahmen zu machen. Selbst Einwände des Vereins, seine Mitglieder zu ordnungsgemäßem Fahren zu veranlassen, blieben wirkungslos. Am 15. Mai 1906 trat die Rottenburger Radfahrordnung in Kraft. Sie galt zunächst auf ein Jahr, indem sich auch alle Radlerinnen und Radler mit einer Radfahrkarte auszuweisen hatten, die auf dem Rathaus für drei Mark zu erwerben war. 1907/08 stellte man dort für 173 Personen eine solche Karte aus und nahm dafür 519 Mark ein<sup>7</sup>.

*Der zweite Rottenburger Radfahrverein  
«Wanderer» propagiert das Reigenfahren*

1921 kam Bewegung in die Radlerszene der Stadt Rottenburg. Am 30. November 1921 versammelten sich auf Anregung der beiden ehemaligen Mitglieder des «R. V. 1899», Kaufmann Eugen Baltzer und Oberaufseher Josef Berger, etwa achtzehn Sportfreunde im Gasthof «Zum Falken» am Sülchertor. Dort führte Kaufmann Baltzer aus, daß in Rottenburg ein zweiter Radfahrer Verein ebenso lebensfähig wie auch bedürftig sei! Die Anwesenden teilten seine Meinung, und bald wurde der zweite Radfahrverein auf den Namen «Wanderer» aus der Taufe gehoben<sup>8</sup>. Sportlich brachte er in zweierlei Hinsicht Neues für Rottenburg: Das Reigenfahren und die Frauenmitgliedschaft.

Die Gründe für diese Spaltung – so manches Mitglied des «R. V. 1899» wechselte über in den neuen Verein – lassen sich nachträglich nicht mehr eindeutig festmachen. Vielleicht hatte der Vereinsbeschuß des «R. V. 1899» vom 3. Juni 1921 dazu beigetragen, der die Mitgliedschaft an den Kauf eines teuren Sportanzugs knüpfte<sup>9</sup>. Vielleicht war es auch das geringe Interesse, das der «R. V. 1899» dem Hallensport entgegenbrachte und dem sich die «Wanderer» besonders widmen wollten. Dies um so mehr, da ihre Attraktivität von neuen Inhalten abhing. Das Reigenfahren in der Halle konnte da eine Magnetwirkung ausüben.

Diese für das Publikum beschauliche Rad- und Körperbeherrschung kam um die Mitte der 1880er Jahre auf. Doch seinen Aufschwung erhielt das Reigenfahren mit dem Sieg des Niederrads. Die Jahre von 1896 bis 1900 gelten als die eigentlichen Geburtsjahre des modernen Reigenfahrens, bei dem es auf Gewandheit, Sicherheit, Eleganz und nur manch-

mal auf kleine Tricks ankommt. Die Vorteile des in geschlossener Mannschaft von sechs bis zwölf Radlern gedachten Formationsfahrens liegen auf der Hand: So konnte auch während der Winterabende trainiert werden, die Übungen förderten den Gruppenzusammenhalt und die Selbstbeherrschung. Kein Wunder, daß viele Befürworter diese Verbindung von körperlicher und geistiger Schulung bei sportlicher Leistung priesen und damit dem Sport noch eine allgemein erzieherische Aufgabe zuschrieben. Diese Funktionen des Sports beschrieb 1925 die *Rottenburger Zeitung*, als sie die Leistungen des «R. V. 1899» anlässlich der 25-Jahr-Feier lobte: *Man gewann den Eindruck, daß sich die Mitglieder der doppelten Bedeutung ihrer Sportausübung bewusst sind: Einerseits als eines Mittels zum Zweck der Körper- und Willensübung, andererseits als Darstellung der Kraft, Beweglichkeit und Anmut, der Beherrschung des Gegenstandes und des Spiels mit der Schwerkraft*<sup>10</sup>. Selbstverständlich wurden beim Reigenfahren spezielle Saalmaschinen benutzt, die stabiler gebaut waren und z. B. einen größeren Lenkungswinkel besaßen, um die Unfallgefahr zu verringern.

Die publikumswirksame Übergabe der neuen Saalmaschinen am 11. Februar 1922 an die Fahrer des «Wanderer» bei der Gründungsfeier unterstrich die Bedeutung des Reigenfahrens. *Es war keine Enttäuschung!*, jubelte die *Rottenburger Zeitung*. *Die feierliche Uebergabe der Räder durch eine Fee in magischem Licht beleuchtet, die Fahrer auf der Bühne in schönem malerischem Kostüm gaben den Auftakt des anschließenden Reigens*<sup>11</sup>. Die Entscheidung des Ausschusses im Februar 1922, zweimal wöchentlich zu üben, war nur folgerichtig<sup>12</sup>. Da aber die städtische Turnhalle selten frei war, zahlte es sich aus, daß einige Wirte Mitglied waren. Nicht nur Gustav Holzherr stellte im Lauf der Zeit einen Saal in der «Silberburg» zur Verfügung. Und die Mühe lohnte sich! Die Reigenmannschaft brachte Preise mit nach Hause wie z. B. im Mai 1922 von den Bezirksmeisterschaften in Reutlingen oder am 25. Juni 1922 von der Bannerweihe des Radfahrvereins «Vorwärts» in Dettingen. Dort begeisterte sogar die Kunstfertigkeit der Fahrer einen Zuschauer so sehr, daß dieser den Fahrern prompt 50 Mark in die Hand drückte, *da er solches noch nie gesehen und nicht für möglich gehalten hätte*<sup>13</sup>. Die öffentliche Anerkennung der Leistungen und die anfängliche Euphorie dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß das Reigenfahren eine mühsame Sache war, für die viele Sportfreunde nur bedingt etwas übrig hatten. So wurden die teuren Saalmaschinen auch zur Personenbeförderung benutzt<sup>14</sup>, 1923 ist sogar vom *Sorgenkind Reigenfahren* die Rede<sup>15</sup>.

# Radfahrer-Verein Rottenburg a. Neckar.



All



Heil!



Rottenburg, Datum des Poststempels.

Liebwerte Sportsgenossen!

Am 5. Juni ort. hält der Verein unter dem Ehren-Vorsitz unseres allberehiten Herrn Stadtschultheiß Wirthhofer sein



## Stiftungsfest mit Bannerweihe



verbunden mit großem

## Preisblumenforso & Weitpreistourenfahrt.

Wir erlauben uns, Sie zu dieser Feier geziemendst einzuladen und dürfen Sie versichert sein, daß wir mit der ganzen Bürgerschaft wetteifern, Ihnen in unserer freundlichen Feststadt mit ihrer neu erbauten prächtigen Festhalle den Aufenthalt so genüßreich und angenehm als nur möglich zu gestalten.

Es sei daher am 5. Juni d. J. für jeden Radler die Lösung:

„Aufs Rad nach Rottenburg“!

Mit sportskameradschaftlichem AU Heil!

## Radfahrer-Verein Rottenburg a. N.

Im Namen des Festausschusses

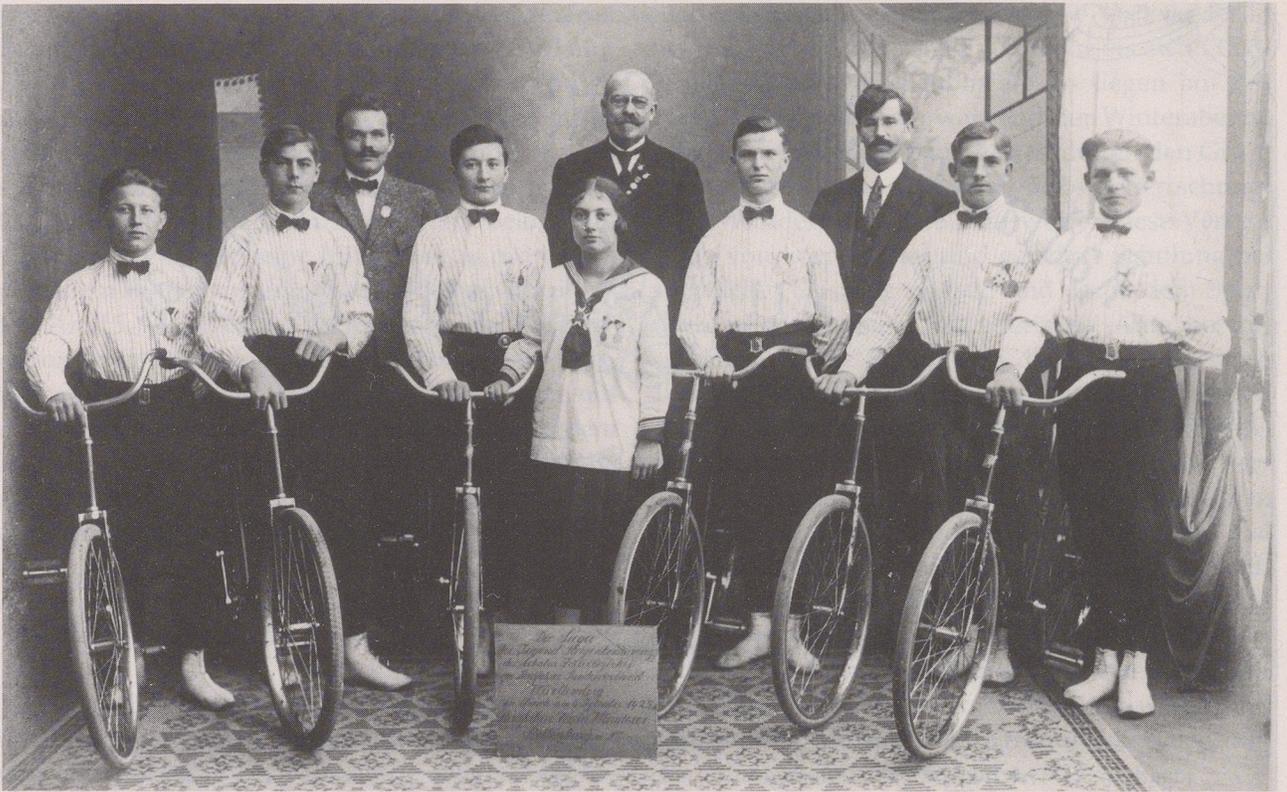
I. Vorstand:  
Fritz Manthe.

II. Vorstand:  
Josef Pfeffer.

Schriftwart:  
Heinrich Mangold.



© Rot. Rottenburg a. N.



Rottenburger Radfahrverein «Wanderer»: die Sechser-Reigenmannschaft mit der Radwartin und Vereinsfunktionären nach dem Sieg im Jugendreigenfahren 1925 in Urach.

### Frauen als Partnerinnen im Sport – in der Bischofsstadt bis zur Eheschließung

Der Erste Weltkrieg brachte nicht nur den Sturz der Monarchie, er schwächte auch die angestammten Amtsgewalten und änderte die traditionelle Geschlechterbeziehung zwischen Mann und Frau. Von den neuen Freiheiten profitierten vor allem die Frauen, die im kulturellen und gesellschaftlichen Leben der Weimarer Zeit eine wichtige Rolle spielten. Der «Wanderer» reagierte auf die neuen Bedürfnisse und öffnete sich auch dem weiblichen Teil der Bevölkerung. Wenige Monate nach seiner Gründung, im Januar 1922, trat die erste Frau, Rosa Vollmer, als Zögling in den bisher ausschließlich Männern vorbehaltenen Verein ein<sup>16</sup>. Knapp einen Monat später zog der «Bruderverein» nach und nahm als erstes Mitglied vom schönen Geschlecht Maria Schnell in seine Reihen auf<sup>17</sup>. Seit Oktober 1922 gab's beim «R. V. 1899» sogar den ersten Damenfahrwart. Dies deutet darauf hin, daß Maria Schnell Nachahmerinnen in der Frauenwelt Rottenburgs gefunden hat.

Die Radlerinnen standen ihren Sportkollegen in nichts nach. So startete 1923 in Tübingen beim ersten Radfahrfest des im November 1922 vom Tübinger «R. V. Pfeil» und dem «R. V. 1899» gegründeten neuen Bezirks Oberer Neckargau auch eine Frauen-

mannschaft des «R. V. 1899». Die Radlerin des Rottenburger Vereins holte dabei den 1. Preis, der zusammen mit anderen Trophäen im Schaufenster der Witwe Schnell ausgestellt wurde<sup>18</sup>. Die Leistungen der Frauen beim Vereinsrennen 1924 entlockten dem Protokollanten Bewunderung: *Sie sind alle gefahren wie der Wind: Senioren, Mitglieder, Zöglinge, und Damen, letztere einfach großartig*<sup>19</sup>.

Parallel zu ihrem sportlichen Engagement brachten die Frauen auch immer ihre künstlerisch-kreativen Fähigkeiten ein, um das Vereinsleben angenehm zu gestalten. Sie sangen bei Feiern, schmückten die Räume oder nähten Sportanzüge. Bei festlichen Anlässen, mit Schärpen und Blumenkränzen geschmückt, wurden sie selbst zum Schmuck ihres Vereins.

Dennoch blieben die Männer in beiden Radfahrvereinen weitestgehend unter sich. Beim «R. V. 1899» erreichten 1925 die Frauen mit dreizehn Mitgliedern unter 149 Aktiven den höchsten Stand. Der Anteil sank kontinuierlich bis auf zwei Frauen unter 96 Mitgliedern im Jahre 1933. Dabei verhinderten auch gesellschaftliche Konventionen im katholischen Rottenburg, daß sich mehr Frauen länger im Verein organisierten: Die Eheschließung markierte einen Wendepunkt in ihrem Freizeitverhalten. Während nämlich das gesellschaftliche Bild des Mannes als Ehemann und Vater durchaus mit seiner Vereins-

mitgliedschaft vereinbar war, erschwerte das bürgerliche Verhaltensmuster der Hausfrau und Mutter vielen Frauen ein außerhäusliches Engagement, wenn es nicht karitativen Zwecken diente. Andererseits mochte auch die Hinwendung zum Konkurrenz und Leistung betonenden Radsport an den Bedürfnissen vieler Frauen vorbeigegangen sein, so daß diese sich anderen Freizeitaktivitäten zuwandten.

*Ein kühner Plan: Der «Radfahrverein 1899» will eine Radfahrrhalle bauen*

Doch nicht nur der Radsportverein «Wanderer» hatte langfristig Probleme, seine Mitglieder für diese zeitaufwendige Sportart in den Pedalen zu halten. Nachdem der «R. V. 1899» im März 1922 Saalmaschinen angeschafft hatte, lösten sich auch hier über die Jahre hin Desinteresse und Begeisterung fürs Reigenfahren ab. Noch eine weitere Schwierigkeit teilten sich beide Vereine: die fehlenden Übungsmöglichkeiten. Da half auch der Beschluß des «R. V. 1899» vom Juni 1922 nichts, die Turnhalle so oft wie möglich zum Üben zu benützen, wenn diese anderen Vereinen vorbehalten blieb<sup>20</sup>. Am 26. Januar 1924 – nach der Inflation und Währungsreform – faßte der «R. V. 1899» einen wahrhaft kühnen Plan: den Bau einer eigenen Radfahrrhalle. Dem Verein war es ernst. Er bat sofort den Gemeinderat um einen öffentlichen Platz und setzte einen Bauausschuß ein. Die Stadt zeigte sich kooperativ und stellte Grund und Boden bei der Schießmauer zur Verfügung. Das weckte Hoffnungen, zumal nach der Besichtigung alle Beteiligten zufrieden waren. Im Interesse des Radsports wollte der «R. V. 1899» dieses große Projekt zusammen mit dem «Wanderer» anpacken. *Man kann nur wünschen, daß es zum Klappen kommt, um endlich einmal in dieser Hinsicht festen Fuß zu haben*, notierte Protokollant Ludwig Wendelstein<sup>21</sup>.

Zunächst verhinderte die steigende Arbeitslosigkeit mit ihren ökonomischen und sozialen Folgen den gewünschten festen Fuß. *Ob die Sache bei dieser enormen Geldknappheit zum Klappen kommt, muß abgewartet werden*, bringt Protokollant Ludwig Wendelstein seine Skepsis zu Papier<sup>22</sup>. 1924 und 1925 kam das Projekt «Fahrrhalle» nicht voran. Im Mai 1926 stellte die Stadt endgültig den Platz bei der Schießmauer zur Verfügung. Der Verein – vielleicht schon ungeduldig – wollte endlich Nägel mit Köpfen machen und bat Mitglied Bauwerkmeister August Küster darum, einen Plan anzufertigen<sup>23</sup>. Nach seinen Berechnungen beliefen sich die Kosten auf 6000 Mark; er selber kassiert erst einmal 120 Mark für seine

«Gefälligkeit»<sup>24</sup>. Im Oktober 1926 entschied sich der Verein dann dafür, die Fahrhalle auf einem gemeindeeigenen Platz bei Siebenlinden zu bauen. Doch aus all den Plänen und Hoffnungen wurde nichts: Der Verein sollte nie eine eigene Halle besitzen. Dennoch hieß das nicht das «Aus» für's Reigenfahren. Noch 1932 wurden zwei neue Saalmaschinen angeschafft. Auf derselben Sitzung kam aber auch der Radball zur Sprache, für den jedoch erst im April 1933 Maschinen der Marke «Triumph» bestellt wurden. Im Nationalsozialismus sank das Reigenfahren zur Bedeutungslosigkeit herab. Dem neuen Zeitgeist entsprach der Radball, der die Konkurrenz und den Einzelkampf förderte, mehr als Gewandtheit und Eleganz des Reigenfahrens. Die Grundidee der Ende des 19. Jahrhunderts von Irland und England nach Deutschland eingeführten Sportart ist einfach und erinnert an Fußball: Zwei Parteien von zwei und vier Spielern versuchen, einen Ball ins gegnerische Tor zu treiben. Der Bodenkontakt mit den Füßen ist nicht erlaubt. Hier fesselte den Zuschauer der *Kampf Mann gegen Mann*, wie Ende des 19. Jahrhunderts Lothar Nitz in seinem Buch «*Hohe Schule des Rads*» jubelte und den Radball als die *Krone des Radsports* pries<sup>25</sup>.

*Inflation und Arbeitslosigkeit der Mitglieder verändern das sportliche Repertoire*

Ohne Zweifel drückten Inflation und Massenarbeitslosigkeit den Vereinsaktivitäten ihren Stempel auf. So sanken beim «R. V. 1899» die Mitgliedszahlen von 205 im Jahr 1925 auf 149 ein Jahr später. Die Vereine mußten sich auf die wirtschaftliche Situation ihrer Mitglieder einstellen, wollten sie diese nicht verlieren. Neben dem Leistungssport nahmen beide Rottenburger Vereine vermehrt auch sozialintegrative Aufgaben wahr. 1926, auf dem Höhepunkt der Arbeitslosigkeit, schlug auf der schlecht besuchten Versammlung des Vereins «Wanderer» Fahrwart Karl Heckler vor, künftig mehr Ausfahrten zu machen, da viele Mitglieder arbeitslos seien und wenig Geld hätten<sup>26</sup>. 1930 stellte der Verein sogar sein geplantes Vereinsrennen zugunsten eines Mai-Ausflugs zurück, was *von allen Seiten begrüßt* wurde<sup>27</sup>.

Stärker noch als der «Wanderer» bemühte sich der «R. V. 1899» darum, die arbeitslosen Mitglieder ins Vereinsgeschehen einzubinden. Wettfahrten und die Teilnahme an Radfahrfesten wurden zugunsten preiswerter Ausfahrten und Vereinsrennen zurückgestellt. So nahmen 1925 Mitglieder des «R. V. 1899» dreimal an Wettfahrten außerhalb Rottenburgs teil, aber mindestens an drei Ausfahrten und



gen und Theateraufführungen das Publikum begeistern wollte. Wie schmal aber der Grad zwischen einem qualitätvollen Abend und gefährlicher Selbstüberschätzung ist, verdeutlichen die Anfangsschwierigkeiten des Vereins «Wanderer» bei seinen ersten Gehversuchen auf dem gesellschaftlichen Parkett.

Schwierig mochte es allemal gewesen sein, wollte sich der «Wanderer» doch auch im festlichen Bereich vom «Bruderverein» unterscheiden. Der geringe Erfolg bei der Herbstfeier 1922 stachelte da den Ehrgeiz nur noch mehr an. Die Winterfeier sollte alles wettmachen. Im Dezember wies Vorstand Eugen Baltzer darauf hin, *daß es nach der Herbstfeier, die leider nicht in allen Teilen eine gleich günstige Beurteilung finden konnte, unbedingt ratsam erscheine, mit einem Programm an die Öffentlichkeit zu treten, das genügend sei, die erlittene Schlappe wieder auszuwetzen und den alten guten Ruf des «Wanderer» wieder herzustellen*<sup>28</sup>. Die für den 20. und 21. Januar 1923 geplante Vorführung des *Freischütz* sollte zur Ehrenrettung des Vereins beitragen. Doch schon der Termin für die Winterfeier mußte verschoben werden, da die Gesangstücke nicht gut genug saßen. Im März 1923 stand die Premiere des *Freischütz* noch immer aus. Auf der Monatsversammlung erfuhren die Anwesenden Genaueres: *Zur größten Verwunderung aller Anwesenden entwickelte G. Vollmer ein recht trostloses Bild, notierte Protokollant Paul Witzemann, da wie auf Verabredung alle Hauptpersonen, die bisher mit Be-*

*geisterung sich der Sache widmeten, ihre Mitwirkung absagten.* Für diese unerfreuliche Wendung der Dinge machte man beim «Wanderer» besonders die *Wühlarbeit des R. V. 1899* und anderer Freunde verantwortlich<sup>29</sup>.

#### *Die Nationalsozialisten erzwingen Zusammenschluß zum «Radfahrverein Rottenburg»*

Das Jahr 1934 markierte das Ende beider Vereine. Im Zuge nationalsozialistischer Politik wurden sie zum «Radfahrverein Rottenburg» zusammengeschlossen. Am 2. Juni 1934 hoben 30 Mitglieder in der Gaststätte «Waldhorn» beim Dom den neuen Verein aus der Taufe, in dem sich beide Vereine die Vorstands- und Ausschusssitze teilten. Der «R. V. 1899» stellte den ersten Vorsitzenden. *Nun sind die beiden Vereine zusammengeschmolzen unter dem Namen Radfahrer-Verein Rottenburg und wünsche dem neuen Verein eine gute emporkommende Zusammenarbeit, um das zu bleiben, was er bisher war,* notierte der Protokollant des «R. V. 1899», Adolf Held. Daß diese Zwangsvereinigung aber nicht konfliktlos hingenommen worden ist, läßt der Schlußsatz im Protokollbuch vermuten: *Gegen 12.00 nahm die armanisch verlaufende Versammlung ihr Ende. All Heil*<sup>30</sup>.

#### Anmerkungen:

- 1 Erweiterte und überarbeitete, mit Fußnoten versehene Fassung eines Vortrags an der VHS Rottenburg vom 10. Mai 1990 mit dem Titel «Reigen-Blumenkorso-Radball. Zur Geschichte der beiden Rottenburger Radfahrvereine.»
- 2 Regierungs-Blatt für das Königreich Württemberg vom 16. September 1888, S. 319–320
- 3 Hans-Erhard Lessing (Hrsg.): *Fahrradkultur. Der Höhepunkt um 1900.* Hamburg 1982, S. 17
- 4 Rottenburger Zeitung vom 3. Juni 1900
- 5 Stadtarchiv Rottenburg, Bürgerliste
- 6 Tübinger Chronik vom 3. September 1928
- 7 Stadtarchiv Rottenburg, Bürgermeisterrechnung 1907/08
- 8 Protokoll «Wanderer» vom 30. November 1921
- 9 Protokoll «R. V. 1899» vom 3. Juni 1921
- 10 Rottenburger Zeitung vom 25. Mai 1925
- 11 Ebenda 15. Februar 1922
- 12 Protokoll «Wanderer» vom 14. Februar 1922
- 13 Ebenda 29. Juni 1922
- 14 Ebenda 13. Juni 1922
- 15 Ebenda 24. März 1923
- 16 Ebenda 17. Januar 1922
- 17 Protokoll «R. V. 1899» vom 16. Februar 1922
- 18 Ebenda 8. Juli 1923
- 19 Ebenda Juli 1924
- 20 Ebenda 16. Juni 1922
- 21 Ebenda 17. Februar 1924
- 22 Ebenda 21. März 1924
- 23 Ebenda 29. April 1926
- 24 Ebenda 24. Juni 1926
- 25 Lothar Nitz: *Die hohe Schule des Rads.* Berlin o. J.
- 26 Protokoll «Wanderer» vom 15. Mai 1926
- 27 Ebenda 28. Juni 1930
- 28 Ebenda 19. Dezember 1922
- 29 Ebenda 24. März 1923
- 30 Protokoll «R. V. 1899» vom 2. Juni 1934



*Bei einem Fest der Stadt Rottenburg: Mitglieder des Radfahrvereins «Wanderer» beim Blumenkorsofahren.*