

# Radfahren in Salzburg vor hundert Jahren

Von Guido Müller

In seinen Betrachtungen zum Thema „Sport“ entwarf Max Haushofer, Professor der Nationalökonomie und Statistik an der Technischen Hochschule München, in der Alpenvereinszeitschrift des Jahres 1899<sup>1</sup> ein aufschlußreiches Bild vom Stellenwert des Radfahrens. So schrieb er: „Der heute jedenfalls am weitesten verbreitete Sport ist das Radfahren. Mehrere Eigenthümlichkeiten haben dazu beigetragen, ihm zu seiner starken Verbreitung zu verhelfen. Zunächst die Wohlfeilheit. Sie hat den Radsport zu einem geradezu demokratischen Sport gemacht. Diese Wohlfeilheit ist um so wirksamer, je mehr mit der zunehmenden Verbreitung des Fahrrades auch ältere gebrauchte Maschinen zu ganz bescheidenen Preisen den Minderbemittelten zur Verfügung stehen. Zu der Wohlfeilheit des Vehikels kommt die Wohlfeilheit und Schnelligkeit des Erlernens hiezu. [...] Die alte, seit Beginn der Eisenbahnära fast in Vergessenheit gerathene Poesie der Landstrasse ist durch das Fahrrad wieder einer grossen Anzahl von Menschen, die keine Vorstellung mehr von ihr hatten, neu erschlossen worden.“<sup>2</sup>

Während schon im Sommer 1898 eine Salzburger Tageszeitung unter dem Titel „Fremdenverkehr“ schrieb, daß die „Radreisenden“ in größeren oder kleineren Gruppen oder als Einzelfahrer eine Rolle wie nie zuvor spielten<sup>3</sup>, wurde im Sommer 1899 über die im vorangegangenen Herbst eröffnete Kienbergwandstraße am Mondsee (Gemeindegebiet St. Gilgen) berichtet: „Mehrere hundert Radfahrer passieren täglich bei schönem Wetter die neue Communication, und unternehmen Rundfahrten um den Schafberg oder Mondsee.“<sup>4</sup>

Unbedingt ist aber zu beachten, daß nur wenige Jahre früher einige der Einschätzungen von Max Haushofer noch keine Gültigkeit gehabt hätten (insbesondere Wohlfeilheit, Schnelligkeit des Erlernens). Hier muß darauf verzichtet werden, die Anfangsgründe und die Entwicklung des Radfahrens sowohl im allgemeinen als auch speziell in Salzburg nachzuzeichnen. Die Nennung einiger ausgewählter Literatur soll den Interessierten zur weiteren Beschäftigung anregen<sup>5</sup>. Das dem heutigen Fahrrad schon sehr ähnliche „Niederrad“ mit Stahlrohrrahmen, Kraftübertragung mittels Kette auf das Hinterrad, Luftreifen, Kugellagern, Freilauf und Rücktrittsbremse und sogar ersten Zweigangschaltungen waren Errungenschaften der letzten zwei Jahrzehnte des ausgehenden 19. Jahrhunderts<sup>6</sup>.

Das in den 1870er Jahren aufgekommene „Hochrad“ ist eher als ein Zwischenspiel aufzufassen. Im Bestreben, die Geschwindigkeit zu erhöhen, war es in einer Zeit entwickelt worden, als die Bewegung noch durch am Vorderrad angebrachte Pedale erfolgte. Da die Beherrschung des „Hochrads“ eine längere Lern- und Übungszeit voraussetzte, war schon allein aus diesem Grund die Mitgliedschaft bei einem Radfahrklub zweckmäßig<sup>7</sup>. Klubs oder Fahrradgeschäfte erteilten damals Unterricht im Radfahren auf speziellen Übungsbah-

nen. Die in der ersten Zeit noch hohen Anschaffungskosten für ein Fahrrad standen einer Massenbewegung längere Zeit hindurch entgegen und halfen, den doch eher elitären Charakter des Radsports und Radfahrens zu erhalten.

Im ausgehenden 19. Jahrhundert war aber der Wandel nicht aufzuhalten. Das zunächst als wenig sportlich angesehene „Niederrad“ setzte sich nicht zuletzt dank der durch die Wahl der Zahnradgröße bestimmbaren Übersetzung und vieler weiterer Verbesserungen durch, vor allem aber fielen die Preise der Fahrräder seit der Serienherstellung in Fabriken von Jahr zu Jahr. Bei *Rabenstein*<sup>8</sup> finden sich zur Entwicklung des untersten Preisniveaus folgende Angaben: 1883 400 Mark (Hochrad), 1890 230 Mark (Niederrad), 1900 110 Mark (Rad ohne Bereifung), 1904 70 Mark (Rad ohne Bereifung). Während gegen 1890 für den Erwerb eines Fahrrads etwa das Monatsgehalt eines Gymnasiallehrers erforderlich war, reichte dazu um 1910 ungefähr der Wochenlohn eines Arbeiters<sup>9</sup>. Das Fahren mit dem „Niederrad“ war leicht erlernbar und machte eine Klubmitgliedschaft entbehrlich. Für die verlorene Exklusivität der Radfahrerbewegung bot die aufkommende Motorisierung rechtzeitig einen Ersatz<sup>10</sup>.

Der Wandel setzte zuerst in den von der Industrialisierung früh erfaßten Ländern wie England, Belgien, Frankreich und Deutschland und hier wiederum zuerst in den größeren Städten ein. Stadt und Land Salzburg folgten mit einem gewissen zeitlichen Abstand, doch zumindest über die Salzburger Tages- und Wochenzeitungen konnte auch hier der Siegeszug des damals schnellsten Sportgeräts und Individualverkehrsmittels verfolgt werden.

Selbstverständlich waren so aufsehenerregende Leistungen wie die im April 1884 in San Francisco gestartete und im Dezember 1886 beendete Radreise des Thomas Stevens rund um die Welt<sup>11</sup> oder etwa die Nordkaptour des Wieners Ludwig Neumann im Jahr 1896<sup>12</sup> den Lesern nähergebracht worden. In der Sportwelt fanden die bei Distanzrennen errungenen Siege und die auf Rennbahnen aufgestellten Rekorde Beachtung. Sie galten nicht allein für die Profisportler, sondern auch für die um Marktanteile ringende Fahrradindustrie als Nachweise der Leistungsfähigkeit<sup>13</sup>.

Dieses Rekordstreben soll auch für den engeren Bereich mit Beispielen aus dem Zeitraum 1890 bis 1900 belegt werden. Der Pharmazeut Melichar und der Lehrer Brunetti aus Salzburg erklommen – wenn auch größtenteils schiebend – am 28. Juli 1890 mit ihren Fahrrädern das Watzmannhaus (1914 m)<sup>14</sup>. Am 18. August 1895 fuhr der Salzburger Sportsmann Hans Danner um drei Uhr morgens in Salzburg ab und erreichte einige Minuten nach neun Uhr abends Graz. In der Meldung darüber durfte der Hinweis nicht fehlen, daß Danner diese Fahrt mit einem Distanz-Rover der Fa. Adam Opel in Rüsselsheim und Excelsior-Reifen bewältigt hatte<sup>15</sup>. Im selben Jahr legte der Fahrer Max Rehais aus München die 430 km lange Strecke München–Wien in 21 Stunden zurück<sup>16</sup>. Am 14. Oktober 1900 tat sich der Halleiner Friedrich Simon mit einer besonderen Leistung hervor, indem er die steile (alte) Dürrnbergstraße von Hallein in 40 Minuten zur Kirche hinauffuhr<sup>17</sup>.

Diese Auswahl soll nochmals untermauern, daß das Fahrrad und das Radfahren um die Jahrhundertwende keineswegs mehr in den Kinderschuhen steckten, sondern schon von einer ersten Blütezeit gesprochen werden kann.

Andererseits sei vorweggenommen, dass sich das Leben in den Radfahrklubs in der Regel um einiges beschaulicher abwickelte. Der Wandel von Herrenvereinen zu echten Sportvereinen bahnte sich erst allmählich im beginnenden 20. Jahrhundert an.

Wo gab es um die Jahrhundertwende in Salzburg Radfahrklubs, wie waren sie strukturiert und welche Aktivitäten entwickelten sie? Diesen Fragen soll im folgenden nachgegangen werden. Daß der erste Klub in der Hauptstadt des Kronlandes gegründet wurde, ist sicher nicht überraschend. Sein ursprünglicher Name „Salzburger Bicycle-Club“<sup>18</sup> verrät etwas vom englischen Ursprung der Sportbewegung. Die konstituierende Generalversammlung erfolgte am 22. Juli 1885<sup>19</sup>; die nach knapp fünf Jahren vorgenommene Namensänderung in „Salzburger Radfahr-Verein“<sup>20</sup> steht wohl im Einklang mit dem Zeitgeist. Bis 1898 kamen in der Stadt Salzburg der Radfahr-Verein „Juvavia“ (1893)<sup>21</sup>, der Radfahrverein „Wanderlust“ (1896)<sup>22</sup> und der „Salzburger Cyclisten-Club“ (1897)<sup>23</sup> dazu.

Im Gründungsjahr des „Salzburger Bicycle-Clubs“ war in der Stadt Salzburg auch die erste Fahr-Ordnung für Radfahrer erlassen worden. Neben dem Nachweis der „gehörigen Schulung“ fanden sich in den insgesamt 20 Punkten Festlegungen bezüglich der Ausrüstung des Rades und des Verkehrsverhaltens<sup>24</sup>. Die Verordnungen vom 26. Februar 1894<sup>25</sup> und vom 16. März 1896<sup>26</sup> unterscheiden sich von ersterer nur unwesentlich. Laut Gemeinderatsbeschuß vom 19. Februar 1900 wurde von der bisher vorgeschriebenen Radfahrprüfung Abstand genommen<sup>27</sup>. Bis dahin waren diese Klubs berechtigt gewesen, in einem bestimmten Turnus zwischen März und September die Fahrprüfungen auf der zwischen Karolinenbrücke und Künstlerhaus gelegenen Übungsbahn (heute Polizeikaserne) abzunehmen<sup>28</sup>.

Als auf Betreiben der Stadtgemeinde-Vorsteherung ein Landesgesetz zur Erhebung einer jährlichen Radfahrer-Abgabe zugunsten des Armenfonds erlassen werden sollte, wurde in der Begründung hervorgehoben, „daß die Velociped-Fahrer dem Gemeindeamte eine erhöhte Mühewaltung verursachen, daß selbe keineswegs den unbemittelten Personen zuzuzählen seien und das Fahren selbst einzig und allein zum Vergnügen diene.“<sup>29</sup> Es kam zu diesem Gesetz<sup>30</sup>, Gegenargumente der organisierten Radfahrer hatten kein Gehör gefunden. Die Taxe betrug jährlich zwei Gulden bzw. ab 1900 vier Kronen<sup>31</sup>. Von 1896 an erlaubte es ein Landesgesetz auch den übrigen Gemeinden, von den Radfahrern eine Armentaxe (bis zu zwei Gulden) einzuheben<sup>32</sup>. Zu den Gemeinden, die tatsächlich davon Gebrauch machten, zählten die damaligen Stadtrandgemeinden Maxglan<sup>33</sup>, Gnigl<sup>34</sup>, Aigen<sup>35</sup> und Morzg<sup>36</sup> sowie beispielsweise auch Golling<sup>37</sup>.

Aufgrund der Registrierung und der Taxe läßt sich die damalige Zahl der Radfahrer relativ genau feststellen<sup>38</sup>. Allerdings muß davon ausgegangen werden, daß nicht alle Radfahrer diese Taxe zu entrichten gewillt waren, sonst wäre vom Maxglaner Gemeindeausschuß nicht der Beschluß gefaßt worden, „die Hausbesitzer zu veranlassen, die im Hause wohnenden Fahrradbesitzer namhaft zu machen“<sup>39</sup>. Bezogen auf das heutige Stadtgebiet gab es im Jahr 1900

3 7879.

# Kundmachung

in Betreff

## der abgeänderten Radfahr-Vorschriften.

Zufolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 19. Februar 1900, 3. 7879, entfällt nunmehr die bisher vorgeschriebene Radfahr-Prüfung; weiters entfällt der Erlaubnischein; hingegen wird für die einbezahlte Armentaxe von 4 Kronen eine Quittung ausgestellt und ist jeder Radfahrer verpflichtet, dieselbe bei sich zu tragen und den Organen der Sicherheitswache auf Verlangen vorzuzeigen.

Die siningemäß abgeänderten Radfahr-Vorschriften werden unentgeltlich ausfolgt.

Schließlich wird bekannt gegeben, daß die Armentaxe von 4 K bis längstens 1. Mai 1900 beim Stadtpolizeiamte zu erlegen ist.

Wird von dem Berechtigten das Radfahren aufgegeben, so ist die Quittung und das Nummernschild hieramts abzuliefern, für welches im Falle der Verwendbarkeit eine Entschädigung von 60 k geleistet wird.

Neue Nummernsilde werden hieramts zum Gestehungskostenpreise verabsfolgt.

**Stadtgemeinde-Vorstehung Salzburg**

am 20. April 1900.

Der Bürgermeister:

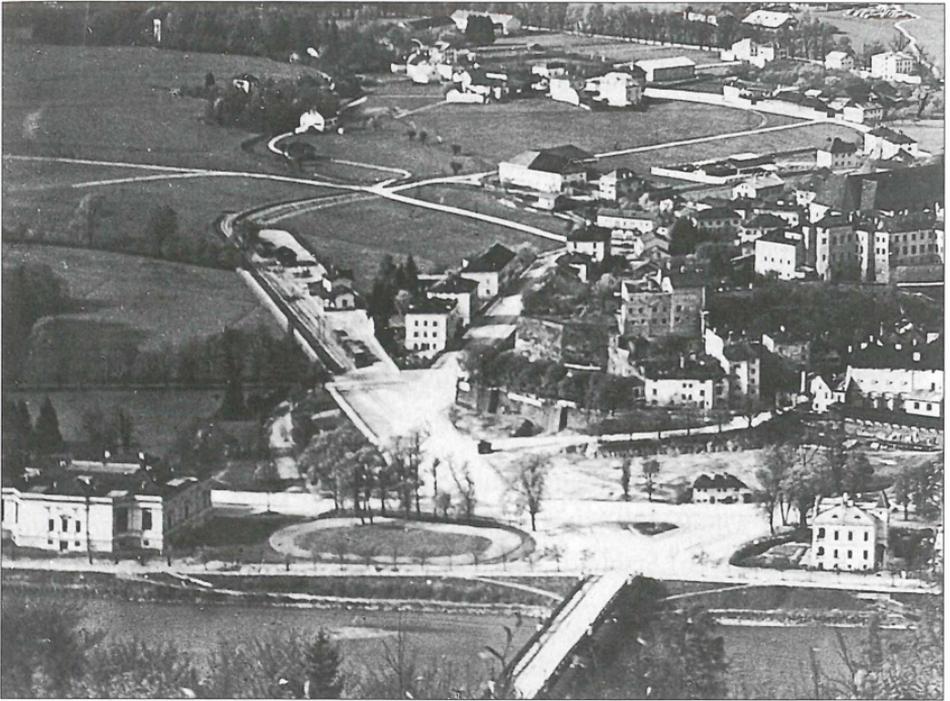
**Eligius Scheibl.**

2139

Die Radfahr-Vorschriften der Stadt Salzburg  
(in: „Salzburger Volksblatt“ Nr. 98 vom 30. April 1900, S. 7).

nach einer eher vorsichtigen Schätzung zwischen 1200 und 1500 Radfahrer, was bedeutete, daß auf je 30 bis 40 Einwohner ein Fahrrad kam. Salzburg lag damit zweifellos hinter vielen westeuropäischen Städten. Für die amerikanische Stadt Buffalo ist hingegen für Ende des 19. Jahrhunderts der Wert von einem Fahrrad je acht Einwohner überliefert<sup>40</sup>. Um diese Zeit sollen weltweit etwa zehn Millionen Fahrräder in Gebrauch gewesen sein<sup>41</sup>.

Da die damaligen Radfahrvereine über die Verbreitung des Radfahrens im Land Salzburg wichtige Anhaltspunkte liefern können, sei dazu trotz mangelhafter Quellenlage eine erste Zusammenschau versucht. Während über die Entwicklung des Radfahrens und der Radfahrvereine in der Stadt Salzburg wenigstens einige kürzere Darstellungen vorliegen<sup>42</sup>, gibt es bezüglich des gesamten Landes noch keine einzige einschlägige Arbeit. Um Interessierten erste Anhaltspunkte zu liefern, wurde im folgenden bei den angeführten Orten in den An-



Die Übungsbahn für Radfahrer auf dem Gelände der heutigen Polizeikaserne, Anfang des 20. Jahrhunderts (Foto: Sammlung Harrer/Wolf).

merkungen eine Auswahl wichtiger, in Tages- und Wochenzeitungen gefundener Notizen (Berichte über Hauptversammlungen und andere Veranstaltungen) zusammengestellt. Entsprechend der zeitlichen Einschränkung der gesamten Arbeit bezieht sich diese Auswahl vorwiegend auf die Jahre 1895 bis 1905.

Neben den schon genannten vier Vereinen in der Stadt gab es laut Amtskalender<sup>43</sup> auch noch den 1899 gegründeten Radfahrerclub „Germania“. Zeitgenössische Berichte über ihn sind nur spärlich zu finden und beschränken sich auf die Erwähnung der Teilnahme an Festen anderer Radfahrvereine (Maxglan, Zell am See, Hallein). Knapp vor der Jahrhundertwende entstanden in Gnigl<sup>44</sup> und bald danach in Maxglan<sup>45</sup> und Morzg<sup>46</sup> Radfahrvereine. Da seit 1901 in der Stadt auch der I. Arbeiter-Radfahrverein wirkte<sup>47</sup>, sind innerhalb des heutigen Stadtgebiets um die Zeit der Jahrhundertwende neun Radfahrvereine nachweisbar. Von der Allgemeinen Deutschen Radfahrer-Union, 1886 mit dem Hauptzweck des Tourenfahrens gegründet<sup>48</sup>, gab es mindestens seit 1896 ein Consulat Salzburg<sup>49</sup>. Innerhalb des Salzburger Turnvereins wurde 1898 eine Radfahrriege gegründet<sup>50</sup>. Ganz allgemein war die Turnbewegung lange Zeit dem Sport skeptisch gegenübergestanden<sup>51</sup>.

Einer der Gründe für die unzureichende Quellenlage ist der, daß kein einziger der Radfahrvereine in Stadt und Land heute noch existiert, ja die meisten nicht einmal den Ersten Weltkrieg überdauert haben. Überdies sind bei manchen festgestellten Vereinen der tatsächliche Umfang der Aktivitäten und die Frage der Kontinuität nur schwer feststellbar. Die mittlerweile schon recht zahl-

reichen Ortschroniken und -geschichten berücksichtigen in ihrem Abschnitt über das Vereinswesen für gewöhnlich nur die heute bestehenden Vereine. Eine der wenigen Ausnahmen ist die Heimatchronik Lofer-St. Martin, aus der hervorgeht, daß in Lofer bereits am 16. Juni 1888 ein Radfahrer-Club ins Leben gerufen worden war und am 30. März 1911 aufgelöst wurde<sup>52</sup>. Für Mattsee konnte nicht geklärt werden, wer die beiden Radrennen um den Obertrumer See in den Jahren 1895 und 1896 veranstaltet hat<sup>53</sup>. 1901 und 1903 wird hier ein Radfahrverein, der sich 1909 freiwillig aufgelöst hat, erwähnt<sup>54</sup>. In Saalfelden (1896<sup>55</sup>), Radstadt (1897<sup>56</sup>), Zell am See (1897/98<sup>57</sup>), St. Johann i. P. (ca. 1898?<sup>58</sup>), Golling (1898 oder früher bzw. 1905 neu<sup>59</sup>) und Bischofshofen (ca. 1898<sup>60</sup>) erfolgten entsprechende Gründungen in den letzten fünf Jahren des 19. Jahrhunderts, in St. Gilgen (1900<sup>61</sup>), Bad Gastein (1902?<sup>62</sup>), Neumarkt (1904?<sup>63</sup>), Tamsweg (1903 oder früher<sup>64</sup>), Bürmoos (1902/03<sup>65</sup>) und Strobl (1902<sup>66</sup>) in den ersten fünf Jahren des 20. Jahrhunderts.

Hallein kann für sich in Anspruch nehmen, schon 1898, also vor der Stadt Salzburg, einen Arbeiter-Radfahrklub besessen zu haben<sup>67</sup>. Sein Name wurde 1899 in Radfahrerklub „Stahlrad“ abgeändert<sup>68</sup>. 1886 existierte bereits ein erster Radfahrerclub in Hallein. Er wird erwähnt in einem Bericht über das I. Gründungsfest des „Salzburger Bicycle-Clubs“ am 8. September 1886<sup>69</sup>. Seine Neukonstituierung erfolgte 1892<sup>70</sup>. Im Jahr 1899 sind mit dem Radfahrerklub „Vorwärts“ und dem Arbeiter-Radfahrer-Club „Bruderbund“ noch zwei weitere Radfahrvereine in dieser kleinen Stadt ins Leben getreten<sup>71</sup>. Bei den Salzburger Orten mit Radfahrvereinen handelt es sich also ausnahmslos entweder um Städte und Märkte, Vororte der Stadt Salzburg oder Fremdenverkehrs- bzw. Industriesiedlungen.

Anders als etwa in Tirol<sup>72</sup> und der Steiermark<sup>73</sup>, gab es in Salzburg keine Dachorganisation der Radfahrvereine. Dem im Februar 1898 gegründeten Landesverband der Radfahrer für Oberösterreich und Salzburg trat zunächst nur der Radfahrer-Club Hallein bei<sup>74</sup>. Doch geht aus den Statuten der Salzburger Vereine hervor, daß die Pflege des Kontakts mit anderen Radfahrvereinen ein wichtiges Ziel darstellte. Im Falle Salzburgs zählten zu den Nachbarvereinen nicht wenige in angrenzenden Kronländern (Mondsee, Ischl, Unterach, Frankenmarkt, Ried i. I., Mattighofen, Braunau, Murau, St. Johann i. T.). Noch enger dürften die Bande über die Grenze nach Bayern (Laufen, Freilassing-Salzburghofen, Traunstein) gewesen sein. Von Salzburger Vereinen wurden nämlich wiederholt sogar Wettfahrten auf bayerischem Boden abgehalten. Dafür dürften nicht nur das eher flache Gelände und gute Straßen eine Rolle gespielt haben. Traunstein und Laufen waren Sitz von früh gegründeten Vereinen, und der völkische Gedanke war wohl auch im Spiel. Schließlich dürfte auch das bayerische Bier nicht ohne Einfluß auf diese Zielrichtung gewesen sein. Von den unterschiedlichen Fahrordnungen: links ausweichen und rechts vorfahren in Salzburg und in der Steiermark, rechts ausweichen und links vorfahren in Bayern, Oberösterreich, Tirol und Kärnten<sup>75</sup> dürfte kaum eine trennende Wirkung ausgegangen sein. Im folgenden Bericht aus dem Jahr 1901 unter „Drachenloch, 5. August. (All Unheil!76)“ steht allerdings der genannte Sachverhalt im Mittelpunkt: „Heute gegen 1/27 Uhr abends kamen gegen Dra-

chenloch aus Hangendenstein ein Herr und eine Dame mittelst Tandem gefahren. Knapp an dem Hügel bei der Restauration Drachenloch begegnete denselben ein Einspanner, welchem, wie es schien, die Straße zu eng war, und der bei einem Haar die Tandemfahrer über den Haufen gerannt hätte. Dank der Geistesgegenwart der am Tandem vornesitzenden Dame, welches (sic!) das Tandem rechts riß, wurde weiteres Unglück verhindert, und kamen Radfahrer und Einspanner mit dem bloßen Schrecken, und erstere mit einem blauen Auge davon. Die Schuld trug ganz unzweifelhaft die Straßenpolizeiordnung, welche in Oesterreich bis Hangendenstein links, und ab Hangendenstein rechts ausweichen vorschreibt.<sup>77</sup> Zoll war an der Grenze zu Bayern nicht zu erlegen, und die Plombe zur Identifizierung des Fahrrads wurde kostenlos angebracht; die Rückfahrt konnte auch über einen anderen Grenzübergang erfolgen<sup>78</sup>.

Ehe auf weitere Vereinsaktivitäten eingegangen wird, soll ein Blick auf die üblichen Funktionen in den Ausschüssen der Radfahrvereine geworfen wer-

## Anzeige

für Radfahrer und die es werden wollen.

Zur bevorstehenden Saison 1899 erlaubt sich der ergebenst Gefertigte auf sein neu hergerichtetes

# Velodrom

in der

Riedl'schen Wagenfabrik Franz Josefsstraße  
Nr. 26

aufmerksam zu machen und allen

radfahrenden Freunden, Herren und Damen

zur gründlichen Erlernung

sowie auch Hebung durch geprüfte Lehrer

sich bestens zu empfehlen.

Der Saal und geräumige Nebenlocalitäten sind geheizt und auch für geschlossene Gesellschaften bestens geeignet.

Hochachtungsvoll

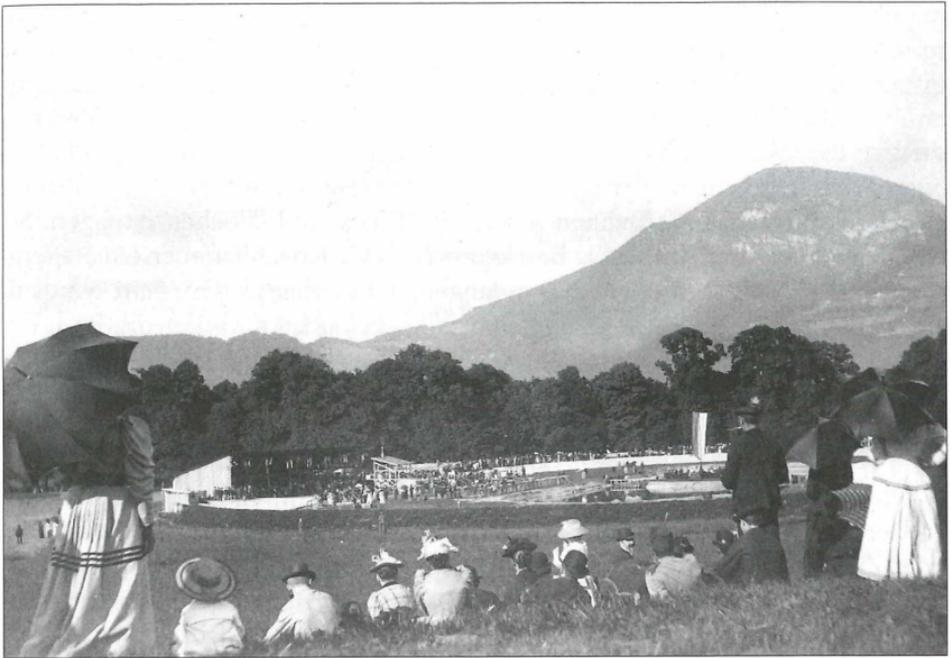
**J. Jax.**

Annonce zur Wiedereröffnung des „Velodroms“ nach der Winterpause  
(in: „Salzburger Zeitung“ vom Montag, 9. Jänner 1899, S. 5).

den: Neben dem Obmann/Vorstand und seinem Stellvertreter, dem Kassier und dem Schriftführer fungierten meist noch ein oder zwei Fahrwarte, in manchen Fällen ein Hornwart, ein Standartenträger oder ein Zeugwart bzw. noch Beiräte. Bei den bürgerlichen Vereinen waren diese Funktionen vorwiegend von Angehörigen der Beamten- und Kaufmannschaft, der freien Berufe und des Handwerks besetzt. In den Berichten der Tages- und Wochenzeitungen über Hauptversammlungen sind weitere Angaben über das Vereinsleben zu finden. Als Klubheime wurden überwiegend die besseren Hotels und Gasthöfe gewählt, manchmal die, in denen zwischen Winter und Frühling das Saalfahren geübt werden konnte oder wo Radfahrerkränzchen und andere Ballveranstaltungen, Christbaumfeiern mit oft karitativem Charakter, Zimmergewehrschießen u. a. durchgeführt werden konnten. In manchen Orten zählten die Ballveranstaltungen der Radfahrer zu den Höhepunkten des Faschings, was als Indiz für das Ansehen dieser Vereine gewertet werden kann. Radfahrer-Musikgruppen erfreuten sich bei Bällen und Konzerten meist großer Beliebtheit. Aus dem Jahr 1901 sind das „I. Salzburger Radfahr-Quartett“<sup>79</sup>, das „Hal-leiner Radfahrer-Terzett“<sup>80</sup> und die „Radfahrer-Schrammeln“<sup>81</sup> überliefert.

Unbeschadet der ersten schönen Frühlingstage mußte mit den ersehnten ersten Ausfahrten noch so lange zugewartet werden, bis nach der Auftauperiode die Straßen wieder einigermaßen befahrbar waren. Grund für Klagen über den Zustand der Straßen und über die Fuhrleute gab es für die Radfahrer ohnedies häufig, doch auch umgekehrt wurden die rasch auftauchenden Radfahrer wegen der Gefahr des Scheuens der Pferde oft genug verwünscht. Nicht besser erging es den Fußgängern mit allzu forschen und im letzten Augenblick klingelnden Radfahrern. Während in Berichten über das Verkehrs- und Unfallgeschehen damals gerne der Radfahrer zum Feindbild stilisiert wurde<sup>82</sup>, stellte sich der schon eingangs zitierte Max Haushofer eher auf dessen Seite: „Und wenn dem Radfahren als solchem gewisse Ausschreitungen und Rücksichtslosigkeiten zur Last gelegt werden, muss man erwägen, dass es eben ein wohlfeiler Sport ist, der auch von manchen weniger rücksichtsvollen Menschen betrieben wird. Man muss aber auch das bedenken, dass die Zahl der Radfahrer und das Volksgetümmel in den Strassen unserer Städte rascher zugenommen haben, als die Gewandtheit und Beweglichkeit der Fussgänger, die sich nur langsam und allmählig mit dem rascheren Tempo des Grossstadtverkehrs zurecht finden werden.“<sup>83</sup>

Gern gesehen hingegen wurden die Radfahrer und Radfahrerinnen, wenn sie mit blumengeschmückten Rädern Reigenfahren<sup>84</sup> oder Corsofahrten<sup>85</sup> veranstalteten. Das erste größere radsportliche Fest veranstalteten am 31. Juli 1898 alle vier damaligen Salzburger Radfahrvereine<sup>86</sup>. Auch bei gemeinsamen Ausfahrten im einheitlichen Dreß<sup>87</sup> erregten die Radfahrer Aufsehen. Das bei Fahrten gemeinsam eingenommene Essen gehörte meist zum Zeremoniell. Ein Teil der Ausflüge galt wie erwähnt Freundschaftsbesuchen bei anderen Radfahrvereinen. Dort konnte auch ein sportlicher Radwettkampf auf dem Programm stehen. Anders als bei hochdotierten Profirennen in Frankreich, England, Deutschland, Belgien ging es bei den meisten hier veranstalteten Wettrennen wohl etwas gemütlicher zu. Nach der Zusammenkunft im Vereinsheim



Radrennbahn auf den ehemaligen Klausmaier'schen Gründen im äußeren Nonntal  
(Foto: SLA).

fuhr man gemeinsam mit dem Rad zum Startplatz, absolvierte das Rennen, begab sich dann zur Preisverleihung und zu einem anschließenden Konzert oder Tanz in ein Gastlokal. Nicht selten standen getrennte Bewerbe für Klubmitglieder und Gäste, eventuell auch für Damen, auf dem Programm. Rennen mit Vorgaben sorgten oft für mehr Spannung. Auch Langsamfahrbewerbe wurden ausgetragen. In der näheren Umgebung der Stadt Salzburg gab es einzelne Rennen, die jährlich veranstaltet wurden, dazu zählten Freilassing–Laufen und retour<sup>88</sup>, Um den Untersberg<sup>89</sup>, Reichenhall–Salzburg<sup>90</sup>.

Außer auf den öffentlichen Straßen spielte sich das Radfahren auch in Sälen und auf speziellen Bahnen ab. Das Saalfahren der Klubs zur Vorbereitung auf die Saison wurde in verschiedenen Hotels praktiziert, der Salzburger Radfahr-Verein benützte dazu den kleinen bzw. großen Saal des Kurhauses<sup>91</sup>. Die größte Innenbahn befand sich in der 30 × 12 m messenden Wagenhalle der ehemaligen Riedl'schen Wagenfabrik in der Franz-Josef-Straße, Ecke Vierthalerstraße. Der Radfahrverein „Juvavia“ eröffnete sie unter dem Namen „Velodrom“ im Dezember 1896 als Mieter<sup>92</sup>. Ab 1897 wurde das „Velodrom“ als Radfahrerschule von der Fa. Johann Jax mitbenützt<sup>93</sup>.

Für das Fahren im Freien stand in erster Linie die schon genannte Schulbahn nahe dem linken Brückenkopf der Karolinenbrücke zur Verfügung. Sie war auf Initiative der Firma Johann Jax im Jahr 1897 errichtet worden<sup>94</sup> und verschwand erst 1928 mit dem Bau der Polizeikaserne<sup>95</sup>. Schon 1894 hatte der Salzburger Radfahr-Verein auf den gegen den Kommunalfriedhof zu gelegenen Klausmaier'schen Gründen nächst der Fürstenallee<sup>96</sup> eine 400 m lange Rennbahn

mit überhöhten Kurven und einer Tribüne errichtet<sup>97</sup>. Sie war nur wenige Jahre in Benützung und wurde nach Unwetterschäden im Jahr 1898 nicht mehr instandgesetzt<sup>98</sup>. Der Verein „Juvia“ erhielt in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts das Benützungsrecht auf der 800 m langen Bahn des Trabrenn-Vereins, die sich unterhalb der 1902 eröffneten Lehener Brücke im Bereich Josef-Mayburger-Kai/Bergheimer Straße befand<sup>99</sup>. Hinweise auf weitere von Fahrradgeschäften unterhaltene Bahnen liefern die Tages- und Wochenzeitungen. So ist in einem Inserat der Fa. J. Brackebusch u. G. Kriechhammer (Auerspergstraße 28) von einer eigenen, 200 m langen, wunderbar glatten, ganz windstillen Rennbahn, die abends mit Acetylen-Gas beleuchtet wurde, die Rede<sup>100</sup>. Sie wurde als Fahr- und Schulbahn am 1. Mai 1898 eröffnet<sup>101</sup>. In Hallein errichtete der schon genannte Friedrich Simon im Einvernehmen mit der Fa. Johann Jax nahe der damaligen Schwimm- und Badeanstalt eine Fahrbahn<sup>102</sup>.

Ob ein Radfahrer vereinsgebunden war oder nicht, er benötigte hin und wieder die Dienste eines Mechanikers oder mußte ein neues Rad, Ersatzteile oder Zubehör kaufen. Seine Kaufwünsche konnten sich aber auch auf spezielle Kleidung<sup>103</sup> oder einschlägige Karten<sup>104</sup>, Führer<sup>105</sup> und Handbücher<sup>106</sup> richten. Reine Fachgeschäfte nur für den Radfahrer gab es in Salzburg nicht. Am häufigsten war die Kombination von Nähmaschinen- und Fahrradhandel, verbunden mit dem Reparaturgewerbe. Das städtische Leihhaus in der Dreifaltigkeitsgasse<sup>107</sup> und einzelne Geschäfte<sup>108</sup> boten eine Fahrradaufbewahrung über den Winter an. Gemäß den Amtskalendern 1897 und 1900<sup>109</sup> gab es „Fahrräder-Verschleiß“ innerhalb des Landes Salzburg einzig im Gebiet der Stadt Salzburg in ihren damaligen Grenzen. Die Ausgabe 1897 führt neun Geschäfte, die des Jahres 1900 um zwei weniger an. Die fünf in beiden Verzeichnissen am unveränderten Platz aufscheinenden Geschäfte sind<sup>110</sup>: Johann Janda, Nonntaler Hauptstraße 10; Johann Jax, Mozartplatz 5; Carl Peters u. Anton Rothmayer, Mozartplatz 3; Max Rothmaier, Mozartplatz 4 und Max Zimmermann, Kaigasse 1. Die zwei weiteren Geschäfte laut Amtskalender 1900 waren die von Martin Lang und Ludwig Breit. Martin Lang hatte sein Geschäft von Kaigasse 9 in die Linzer Gasse 55 verlegt. Ludwig Breit (1900: Priesterhausgasse 1) hatte am 1. Juli 1899 die Reparaturwerkstatt von Brackebusch in der Auerspergstraße 14 übernommen<sup>111</sup>. Die häufig zu findende Angabe, die heutige Firma Frey sei 1899 als Fahrradwerkstätte in der Gstättinggasse entstanden<sup>112</sup>, findet durch zwei Zeitungsinserate eine Ergänzung bzw. Modifizierung: Wilh. Frei und Chr. Pilz haben 1899 das Geschäft und die Fahrradfabrik in Gnigl (vormals Brackebusch) übernommen<sup>113</sup>. Vom 10. Mai 1900 gibt es von denselben ein Firmeninserat mit der Angabe: Fahrrad-Fabrik Gnigl und Filiale Hubert-Sattler-Gasse 8<sup>114</sup>. Der Vergleich von Firmeninseraten in Zeitungen und den Angaben im Amtskalender zeigt, daß im Amtskalender nicht alle Geschäfte und Gewerbe enthalten sind bzw. nicht ersichtlich ist, daß sie sich (auch) mit dem Verkauf und der Reparatur von Fahrrädern befaßten.

Die eigene Anfertigung von Fahrrädern, wie sie in Salzburg als erster der „Schlossermeister und Velocipèdes-Verfertiger“ Kaspar Hasenberg ab 1869 in der Getreidegasse praktizierte<sup>115</sup> oder später die Firma Brackebusch in Gnigl

# Fabrikation

der



# Continent-Fahrräder

von

# J. Brackebusch und G. Kriechhammer

Salzburg, Querspergstraße Nr. 28

liefern aus nur bestem englischen Material 4 Sorten Tourenräder, 2 Sorten Straßenrenner, 1 Sorte Bahnräder, Damentäder, Knaben- und Mädchen-Räder, sowie Tandem.

Sämtliche Räder können auch nach Maß vorher bestellt werden.

**Konstruktion, Arbeit und Material sind erstklassig. — Zur Verwendung gelangt nur bestes englisches Material.**

Alle Räder jedweden Fabrikats werden in einigen Tagen neu vernickelt und emallirt.

Reparaturwerkstätte mit Kraftbetrieb.

**Präzisions-Arbeit, schöne Formen, elegante Ausstattung.**

**Preise staunend billig.**

Auch werden alle anderen Maschinen, als z. B. Nähmaschinen, landwirthschaftliche Maschinen, Motore, Dampfmaschinen u. s. w. fachmännisch reparirt.

**On parle français.**

**English spoken.**

Werbeeinschaltung für Fahrräder

(in: „Salzburger Tagblatt“ Nr. 66 vom 23. März 1898, S. 8).

(mit importiertem Stahlrohr), gehörte um die Jahrhundertwende in aller Regel schon der Vergangenheit an. Verkauft wurden teils selbst zusammengebaute Fahrräder in- und ausländischer Produktion. Das Angebot war vielfältig wie nie zuvor. Den wichtigsten österreichischen Produkten aus Graz („Styria“-Fahrradwerke Joh. Puch & Comp., z. B. Styria-Meteor) und Steyr (Waffenrad) standen – hier ohne Anspruch auf Vollständigkeit – so prominente Marken wie Premier (aus den Werken Coventry/England, Eger/Böhmen und Nürnberg), Swift (England), Cleveland (USA) und aus Deutschland Dürkopp-Diana, Kaiser, Freya (München) und Patria (Solingen) gegenüber. Besonderheiten stellten die Räder der Duplex-Fahrradwerke in Berlin mit Zweigangschaltung<sup>116</sup> und „Graziosa Chainless“ aus Graz, das kettenlose Fahrrad, dar; letzteres wur-

de 1898 und 1899 in Salzburg besonders angepriesen. Im kettenlosen Fahrrad mit Kraftübertragung über Kegelräder glaubte man die Zukunft zu sehen<sup>117</sup>. Auch den Bambus-Rädern der Firma Grundner in Klagenfurt, 1898 als Neuheit und mit dreijähriger Garantie angepriesen<sup>118</sup>, blieb ein durchschlagender Erfolg versagt. Zur Illustration der Vielfalt sei erwähnt, daß allein der österreichische Produzent in Steyr ein Sortiment von zehn Modellen 1899 anzubieten hatte<sup>119</sup>.

Spezifische Bekleidung für den Radfahrer und die Radfahrerin war neben dem übrigen Angebot im Textilhandel erhältlich, so etwa Radfahrer-Strümpfe, Radfahrer-Mieder, Radfahrer-Hemden, Radfahrer-Anzüge<sup>120</sup>.

Vor der Jahrhundertwende hatten immer wieder die folgenden zwei Fragen die Öffentlichkeit beschäftigt und in zwei Lager gespalten: Ist Radfahren ein gesunder Sport? Ist Radfahren ein Sport auch für die Damenwelt? Naturgemäß kam dabei auch Fragen der passenden und zweckmäßigen Bekleidung eine wichtige Rolle zu. Im Rückblick werden zu diesen Streitfragen heute gelegentlich Kuriosa in den Vordergrund gerückt und überbewertet. Über den mit Massen betriebenen Radsport war das Urteil der Mediziner – trotz weitgehenden Fehlens sportmedizinischer Studien<sup>121</sup> – ziemlich deutlich positiv<sup>122</sup>, wenngleich auch davon abweichende Einschätzungen nicht fehlten<sup>123</sup>.

Das Problem radfahrender Damen war komplexer, vor allem aber emotionsgeladener. Denn hier ging es auch um gesellschaftliche Tabus und Vorurteile. Ihnen wurden nicht selten medizinische oder kosmetische Argumente vorge-schoben. Da sich der Radsport vorwiegend in der Öffentlichkeit abspielte, waren die Fragen des Anstands und des guten Geschmacks sowie des Rollenbilds der Töchter und Mütter mit im Spiel. Besonders radfahrende Vorbilder aus Adelskreisen bis hinauf zu den Herrscherhäusern<sup>124</sup> halfen der aufgeschlossenen Damenwelt wahrscheinlich mehr als die Meinungen von Medizinern und Hygienikern. „Radsportliches“ lautete der Titel eines Artikels im „Salzburger Tagblatt“ im März 1898. Der Schreiber beschäftigt sich darin vorwiegend mit Fragen der Kleidung der Radfahrerin und bricht in geradezu schwärmerischer Art („Wie fesch sehen diese Schwalben aus in ihrer schmucken Dreß“) eine Lanze für die Radfahrerin. Er schließt: „Heute sehen wir aber die Damen der höchsten und tonangebenden Kreise der Gesellschaft das Radfahren mit Vorliebe betreiben. Wäre dies möglich oder auch nur denkbar, wenn das Radfahren unästhetisch wäre?“<sup>125</sup> Der Salzburger Radfahr-Verein hatte Anfang 1898 unter seinen 108 aktiven Mitgliedern 83 Herren und 25 Damen<sup>126</sup>.

Auch anfängliche Vorbehalte gegen das Radfahren des Klerus<sup>127</sup> und Bedenken, daß die Würde von Amtspersonen in Militär- oder Dienstuniform beeinträchtigt sein könnte, mußten erst einmal ausgeräumt werden<sup>128</sup>. In Salzburg soll es im Jahr 1897 im ganzen Stadtgebiet nur einen einzigen Geistlichen, den Pater Benedict, gegeben haben, der als Radfahrer in Erscheinung trat<sup>129</sup>. Bei der Salzburger Polizei besaßen 1897 der Sicherheitswache-Inspektor, ein Postenführer und vier Wachmänner eigene Fahrräder<sup>130</sup>.

Da das Radfahren dieser Uniformträger wohl kaum als Freizeitvergnügen verstanden werden konnte, soll nun generell der Frage des beruflichen Einsatz-

**Ueber das Benehmen der Radfahrerin.**  
 Jeder Radfahrer hat das Recht, die Fahrerin mit „All Heil“ zu begrüßen, was sie zur Erwiderung verpflichtet. Fremde Radfahrerinnen grüßen sich in der Stadt nie, es ist jedoch üblich, bei Begegnungen auf weiteren Touren den Sportgruß zu wechseln. Auf der wenig befahrenen Landstraße eröffnet die Dame den Reigen, in der Stadt fährt ein geübter Fahrer voraus. Damen sollen möglichst nie bergauf fahren und nie forciren, daß sie abgehezt aussehen. Eine Dame darf in Gesellschaft eines Verwandten oder nahestehenden Freundes allein ausfahren. Obwohl es nicht unschicklich ist, eine kleine Besuchsfahrt ohne jede Begleitung zu unternehmen, soll dies doch möglichst vermieden werden. Bei Unfällen, Belästigungen durch Kutscher, Passanten zc. darf die Radfahrerin auf fremde Sportgenossen um Hilfe angehen. Die Altersgrenze für die Radfahrerin ist dieselbe wie für anderen Sport. Wer noch eiskläuft oder das Pferd besteigt, darf auch radeln. Diese Sentenzen entnehmen wir einem ausführlichen Artikel der „Wiener Mode“, Heft 22. Dieses eben erschienene Heft enthält außerdem prachtvolle Kleider und Handarbeiten und ist besonders seiner farbigen Toiletten wegen sehenswerth. Jede Abonnenntin erhält Schnitte nach Maß gratis in der Schnittmusterabtheilung der „Wiener Mode“, Wien, Wienstraße.

„Über das Benehmen der Radfahrerin“

(in: „Salzburger Volksblatt“ Nr. 191 vom 22. August 1896, S. 11).

zes des Fahrrads nachgegangen werden. Anfangs war ja bekanntlich der sportliche Charakter des Radfahrens deutlich im Vordergrund gestanden. Dies hing den Radfahrern noch längere Zeit nach. In der Sitzung des Salzburger Gemeinderats am 15. November 1897<sup>131</sup> stand ein 15 Seiten umfassendes Gesuch der vier Radfahrvereine um Freigabe gewisser verbotener Wege und Gassen zur Debatte. Vizebürgermeister Dr. Povinelli schloß seine Befürwortung wie folgt: „und überdies sei das Radfahren heute kein Sport mehr, sondern ein allgemeines Verkehrsmittel.“ Gemeinderat Brunner hielt dem entgegen: „Der Geschäftsverkehr auf dem Rade sei gegenwärtig übrigens auch noch nicht so entwickelt, wie behauptet wurde.“ Mehrheitlich wurde schließlich das Ansuchen abgelehnt.

Laut einer Salzburger Tageszeitung soll die hiesige Postdirektion zu Dienstzwecken Fahrräder der Waffen-Fabriks-Ges. in Steyr gekauft haben und diese ab 15. Juni 1898 zur raschen Beförderung von Telegrammen, ExpresSENDUNGEN etc. verwenden<sup>132</sup>. Um die Jahrhundertwende waren in größeren europäischen Städten z. B. Briefträger, Dienstmänner, Geschäftsdienner und Brotaus-

träger auf Rädern im Einsatz. Beachtung verdient auch eine Mitteilung aus Radstadt, daß innerhalb des Radfahrvereins eine eigene Abteilung mit der Aufgabe gegründet wurde, die Freiwillige Feuerwehr durch Kundschafts- und Nachrichtendienste zu unterstützen<sup>133</sup>. Als überzeugendes Vorbild hatte am Morgen des 27. Juni 1888 der Obmann der Feuerwehr von Lofer, Bürgermeister Stainer, bei einem Brand im benachbarten St. Martin gewirkt. Er war mit einem Hornisten „per Velociped“ schon vor der Löschmannschaft am Ort des Geschehens eingelangt<sup>134</sup>.

Ein Ziel der hier gebotenen Darstellung sollte es sein, den um die Jahrhundertwende erreichten Höhepunkt der Radfahrbewegung überzeugend herauszuarbeiten. Zwar blieb auch danach die Zahl der Radfahrer noch stark im Steigend, doch bahnte sich unübersehbar ein Wandel an, der ausgelöst wurde durch die Popularisierung des Radsports und des Verkehrsmittels Fahrrad. Aus bürgerlicher Sicht bedeutete dies einen Prestigeverlust des Radfahrens<sup>135</sup>. Die Herrenfahrer wendeten sich neuen aufstrebenden Verkehrsmitteln zu, auch viele Industrielle und Techniker verloren angesichts des übersättigten Markts<sup>136</sup> und zum Teil ruinösen Wettbewerbs<sup>137</sup> und Preisverfalls<sup>138</sup> die Motivation und wendeten sich neuen technischen Herausforderungen zu.

Bald beherrschten die Arbeiter und ihre Radfahrvereine das Feld. Den Bedürfnissen der Arbeiterklasse nach preiswerten Verkehrsmitteln für den täglichen Weg zur Arbeit konnte auch ohne große Neuentwicklungen Genüge getan werden. Der Sport- und Freizeitaspekt des Fahrrads verlor angesichts schnellerer Verkehrsmittel, damit unsicherer Straßen und wachsender Staubplage weitgehend seinen Reiz. Die in Ansätzen bereits vorhanden gewesenen Bestrebungen zur Schaffung eigener Verkehrswege für Radfahrer bzw. den Radfahrern und Fußgängern vorbehaltenen Fahrbahnbereiche<sup>139</sup> erhielten viele Jahre kaum neue Impulse.

Im Grunde genommen dauerte es bis in die 1970er Jahre, ehe eine neue Zeit des Fahrrads einsetzte, diesmal eher als Überdrußreaktion auf die inzwischen mit Autos verstopften Straßen und Parkplätze. Im Hinblick auf Innovationen rund um das Fahrrad kam dem Freizeitsektor eine entscheidende Rolle zu. Die vor hundert Jahren schon einmal in Ansätzen existierende Zubehörindustrie erlebte nun einen ungeahnten Aufstieg. Während früher von den Radfahrern das flache Gelände und gute Straßen eindeutig bevorzugt wurden, kam es nun ganz gezielt auch zur Erschließung des Berggeländes und ungebahnten Geländes. Spezielle Fahrradkonstruktionen für unterschiedlichsten Bedarf kamen auf den Markt, statt nur eines Rades verfügen Radfahrer heute meist über mehrere Geräte. Zahlreiche Extras für das Rad werden heute angeboten. Die Ausstattung des Radfahrers reicht von der Kopfbedeckung bis zu den Radschuhen, auch spezielle Ernährung und Getränke werden bereitgestellt. Das Angebot an Fachzeitschriften, Fachbüchern, Führern und Karten ist äußerst umfangreich.

Netze von Radwegen durchziehen Städte und überspannen das Land. Fahrräder können in Städten und Urlaubsregionen gemietet werden; sie gehören aber auch wie schon vor hundert Jahren<sup>140</sup> zum Diebsgut und müssen durch spezielle Absperrvorrichtungen geschützt oder können versichert werden. Um

**Das Lob der Nichtradfahrer** singt folgenden Lied: „O Mensch, wenn Du kein Radler bist, — So danke Gott und sei zufrieden, — Denn siehe, auf der Welt wohl ist — Dir dann ein hohes Glück beschieden. — Du bleibst bewahrt vor vielem Schaden, — Vor Knochenbrüchen mancherlei, — Kriegst Du auch nicht so dicke Waden, — Bist Du doch vieler Sorgen frei. — Kommst vom Spaziergang Du nach Hause, — So ist Dein Kleid noch heil und ganz, — Du plagst Dich nicht in Deiner Klause — Mit Deines Rad's verblich'nem Glanz. — Im Gegentheil, Du kannst Dich laben — In einem Abendschoppen noch, — Kannst ruhig in Dein Bett Dich graben, — In Deinem Kopf ist ja kein Loch! — Auch brauchst Du nimmermehr zu blecken — Für Reparatur und Polizei. — Denn beim Spaziergang höchstens brechen — Kann Stock und Regenschirm entzwei. — Wohl Dir, der Du zu Fuße läufest, — Dir geht so leicht die Luft nicht aus, — Und wenn auch daß Du froh verschmausest, — Winckt freundlich Dir des Wirthes Haus. — Dann kannst Du ruhig drinnen sitzen — Und halten gute lange Rast, — Mußt nicht ums Rad da schwitzen, — Dir stiehlt man's nicht, weil Du kein's hast, — Und schmeckt der Stoff Dir allzu feine, — So trinke fröhlich nur eins mehr, — Denn sicher kommst Du heim per Beine, — Doch auf dem Rad ist's manchmal schwer. — So gehst durchs Leben Du zufrieden — Du Nichtradfahrer unversehrt, — Vorausgesetzt, Gott mag's verhüten — Daß Dich kein Radler überfährt.“

„Das Lob der Nichtradfahrer“

(in: „Salzburger Volksblatt“ Nr. 266 vom 24. November 1898, S. 5).

1900 gab es erst vereinzelt spezielle Räder für Kinder und Jugendliche. Das Rad war noch nicht wie heute ein beliebtes Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule. Radfahren im Winter wäre um 1900 noch kaum denkbar gewesen. Hingegen ist das früher geübte Radfahren in Sälen und auf eigenen Bahnen außer Mode gekommen. Anders als an der Wende zum 20. Jahrhundert zeichnen sich derzeit keine grundlegend neuen Trends beim Radfahren ab.

Da diese abschließende kurze Gegenüberstellung der Zeit um 1900 mit der heutigen keine erklärte Aufgabe dieser Darstellung war, ist sie lediglich als Anstoß zu weiteren Überlegungen seitens des Lesers zu verstehen. Aber auch das hier entworfene Bild vom Radfahren vor hundert Jahren bedürfte noch mannigfacher Ergänzungen, konnten doch von den vielfältigen Aspekten — nicht zuletzt aus Platzgründen — nur einige wenige behandelt werden.

## Anmerkungen

Hier verwendete zusätzliche Abkürzungen: Sch = „Salzburger Chronik“, ST = „Salzburger Tagblatt“, SW = „Salzburger Wochenblatt“, SZ = „Salzburger Zeitung“

1 Max Haushofer, Sport, in: Zs. des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, Jg. 1899, Bd. 30 (München 1899), S. 94–109.

2 Ebd., S. 101.

3 SV 162, 21. 7. 1898, S. 4.

4 SZ 183, 12. 8. 1899, S. 4.

5 Pryor Dodge, Faszination Fahrrad: Geschichte – Technik – Entwicklung (Kiel 1997); Christof Weiß (Red.), Handbuch Radsport: Geschichte und Entwicklung, [...] (München–Wien–Zürich 1996); Rüdiger Rabenstein, Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914 (Hildesheim–München–Zürich 1991); Andreas Hochmuth, Kommt Zeit, kommt Rad. Eine Kulturgeschichte des Radfahrens (Wien 1991); ders., Sozialgeschichte des Radfahrens, geisteswiss. Dipl.-Arb. Univ. Salzburg (Salzburg 1989).

6 Z. B. Rabenstein (wie Anm. 5), S. 28 f.

7 Ebd., S. 21.

8 Ebd., S. 49.

9 Ebd., S. 50.

10 Ebd., S. 63 u. 65.

11 Ebd., S. 14.

12 Ebd., S. 17.

13 Ebd., S. 18.

14 SV 172, 30. 7. 1890, S. 3.

15 SV 194, 27. 8. 1895, S. 3.

16 SV 238, 18. 10. 1895, S. 2.

17 SV 237, 17. 10. 1900, S. 4.

18 Im 19. Jh. wurde das Fahrrad auch als Velociped, Bicycle oder Velo bezeichnet; entsprechend nannte man die Radfahrer auch Velocipedisten und den Radsport Velocipedesport oder Velocipedensport (Rabenstein, wie Anm. 5, S. 7).

19 SV 165, 24. 7. 1885, S. 2.

20 SV 27, 3. 2. 1890, S. 2.

21 SV 124, 2. 6. 1893, S. 5.

22 SV 244, 26. 10. 1896, S. 3.

23 SZ 35, 13. 2. 1897, S. 5; SZ 40, 19. 2. 1897, S. 3.

24 Diese am 30. Juni 1885 von der Stadtgemeinde-Vorsteherung Salzburg erlassene Ordnung trug den Titel: „Fahr-Ordnung für Bicycles und Tricycles“ (SV 151, 8. 7. 1885, S. 5).

25 Vorschrift für Radfahrer und Fahr-Ordnung für dieselben. Im Selbstverlage der Stadtgemeinde-Vorsteherung (Salzburg 1894).

26 SZ 98, 1. 5. 1897, S. 1.

27 SV 94, 25. 4. 1900, S. 3.

28 SV 71, 30. 3. 1898, S. 3.

29 Verhandlungen des Salzburger Landtags, 7. Sitzung der II. Session der 6. Periode am 21. Dez. 1885, S. 1553.

30 Gesetz v. 26. Jän. 1886, betreffend die Einhebung einer Armentaxe von den Velociped-Fahrern, in: Landes- Gesetz- und Verordnungsblatt für das Herzogthum Salzburg, Jg. 1886, Stück 5, S. 31; bzw. im Gesetz v. 29. Mai 1901 ausgedehnt auf Motorräder, wie vorhin, Jg. 1901, Stück 19, S. 95 f.

31 SV 94, 25. 4. 1900, S. 3.

32 Gesetz v. 12. Mai 1896, in: Landes- Gesetz- und Verordnungsblatt für das Herzogthum Salzburg, Jg. 1896, Stück 13, S. 34.

33 Maxglan hatte z. B. 1903 372 K 72 h Einnahmen aus der Radfahrtaxe (SW 10, 5. 3. 1904, S. 3).

34 Die Taxe für 1906 wurde wie bisher mit 4 K festgelegt (SW 47, 25. 11. 1905, S. 8).

35 Aigen hatte z. B. 1903 132 K Einnahmen aus der Radfahrntaxe (SW 7, 13. 2. 1904, S. 2).

36 Gemeinde-Ausschuß-Sitzung Morzg v. 1. Mai 1903, AStS, Gemeindearchiv Morzg, Sitzungsprotokolle der Gemeindevertretung von 1900 bis 1938.

37 *Friedrich Steinkellner*, Golling im Zeitalter Kaiser Franz Josephs, in: *Robert Hoffmann* u. *Erich Urbanek* (Hg.), Golling. Geschichte einer Salzburger Marktgemeinde (Golling 1991), S. 165.

38 SV 57, 10. 3. 1899, S. 3.

39 SW 44, 4. 11. 1905, S. 3.

40 SZ 139, 20. 6. 1899, S. 4.

41 SZ 120, 27. 5. 1899, S. 3.

42 Als beste Darstellung – auf die seither wiederholt zurückgegriffen wurde – kann die von *Christiane Gärtner*, Radsport in Salzburg – einst und jetzt, SV 204, 4. 9. 1973, S. 10, gelten. Weiters seien genannt: *Erwin Niedermann*, Sport und Spiel in Salzburg. Geschichte und Gegenwart (Salzburg 1978), S. 89 f.; *ders.*, Frühformen des modernen Sports in Salzburg im 19. Jahrhundert, in: MGSL 139 (1999), S. 87–116, bes. S. 110 f.

43 Verzeichnis der Vereine in der Stadt Salzburg, in: Salzburgerischer Geschäfts-, Volks- und Amts-Kalender für das Schaltjahr 1908, 36. Jg., S. 288.

44 SV 142, 23. 6. 1899, S. 18; SV 76, 4. 4. 1902, S. 4; SV 99, 2. 5. 1903, S. 5.

45 SV 71, 28. 3. 1901, S. 3; SV 207, 11. 9. 1901, S. 4; SW 38, 17. 9. 1904, S. 4; SV 5, 7. 1. 1905, S. 7.

46 Der Verein mit Namen „Sommerlust“ hielt am 6. Jän. 1912 seine 11. Generalversammlung ab (SV 9, 12. 1. 1912, S. 13).

47 Wie Anm. 43.

48 *Rabenstein* (wie Anm. 5), S. 198.

49 SV 88, 17. 4. 1896, S. 4; SV 145, 27. 6. 1896, S. 10; ST 180, 11. 8. 1898, S. 2 f.

50 ST 173, 3. 8. 1898, S. 4.

51 *Rabenstein* (wie Anm. 5), S. 142.

52 *Sebastian Hinterseer*, Heimat-Chronik Lofer-St. Martin (Lofer u. St. Martin 1982), S. 879–882. Um die Jahrhundertwende wirkten Josef Poschacher, Peter Stainer u. Dr. Castelpetra als Obmänner (ST 117, 25. 5. 1898, S. 3; SW 23, 9. 6. 1900, S. 3; SV 148, 4. 7. 1903, S. 5). Aus dem Bericht der Generalversammlung im Mai 1898 liegen folgende Informationen vor: Vereinsvermögen 101 fl 21 kr, Beschluß, ein Vereinsrad anzukaufen, Mitgliedsbeitrag 1 Krone.

53 SV 191, 22. 8. 1896, S. 3.

54 SW 37, 14. 9. 1901, S. 4; SV 163, 22. 7. 1903, S. 6; SV 202, 6. 9. 1909, S. 8.

55 In Saalfelden und Umgebung soll es 1896 etwa 50 Radfahrer gegeben haben (SV 117, 22. 5. 1896, S. 3; SW 5, 3. 2. 1900, S. 4; SV 175, 2. 8. 1902, S. 5; SW 20, 16. 5. 1903, S. 4). Anfang 1914 wurde der Radfahrerverein Saalfelden aufgelöst (SV 44, 24. 2. 1914, S. 6).

56 Der Radfahrer-Verein Radstadt wurde im September 1897 gegründet (SCH 2, 3. 1. 1899, S. 2), 1898 zählte er 37 Mitglieder (ebd.), 1903 einschließlich der elf auswärtigen insgesamt 42 Mitglieder (SW 21, 23. 5. 1903, S. 5). Die Berichterstattung über die Vereinstätigkeit (Wettfahren, Kränzchen, Hauptversammlungen) ist relativ umfangreich.

57 Der Verein feierte vom 22. bis 24. Sept. 1902 das fünfjährige (SW 39, 27. 9. 1902, S. 4) und im Sept. 1908 das zehnjährige Bestehen (SV 205, 9. 9. 1908, S. 8), was zu Unklarheiten über das Gründungsjahr führt. Aus dem Bericht der Generalversammlung im Feb. 1902 geht hervor, daß er 55 Mitglieder zählte (SW 9, 1. 3. 1902, S. 7). Sein erstes Straßenrennen veranstaltete der Verein am 15. Okt. 1899 (SV 239, 19. 10. 1899, S. 4).

58 Ziemlich spärlich sind die über den Radfahrverein St. Johann i. P. aufgefundenen Nachrichten. Überliefert sind insbesondere die Teilnahme an einem Straßenrennen in Hallein am 25. Sept. 1898 (ST 219, 28. 9. 1898, S. 3), ein für den 3. Sept. 1899 geplantes Rennen zwischen St. Johann und Schwarzach (SZ 188, 19. 8. 1899, S. 4) und die in der Hauptversammlung am 27. Mai 1905 geführte Klage über geringe Aktivität; eine Konsequenz daraus war, den Mitgliedsbeitrag auf die Hälfte zu reduzieren (SW 22, 3. 6. 1905, S. 4).

59 Der im ausgehenden 19. Jh. gegründete Radfahrer-Club Golling fand in den Medien kaum Erwähnung (ST 219, 28. 9. 1898, S. 3). In einem Bericht über die Neu-Konstituierung am 30. Juni 1905 ist von annähernd 30 Mitgliedern die Rede (SV 149, 4. 7. 1905, S. 6).

60 Der Radfahrerclub Hallein widmete seine erste Ausfahrt des Jahres 1898 am Ostermontag einem Besuch beim „neugegründeten“ Radfahrverein in Bischofshofen (ST 71, 30. 3. 1898, S. 2). In einem Bericht über ein Rennen auf der Reichsstraße nach St. Johann am 15. Aug. 1905 ist vom „I. Pongauer Radfahrerverein Bischofshofen“ die Rede (SW 33, 19. 8. 1905, S. 2 f.).

61 Der Radfahrerclub „Abersee“ in St. Gilgen wurde im Jahr 1900 gegründet und zählte gegen Ende des Sommers 23 Mitglieder (SW 38, 22. 9. 1900, S. 2 f.). Nach rund zehn Jahren wurde seine freiwillige Auflösung gemeldet (SV 67, 24. 3. 1910, S. 7).

62 Den Zeitungen konnte vorläufig nur ein Hinweis auf die beabsichtigte Gründung eines Wildbad-Gasteiner Radfahrvereins „Almrausch“ entnommen werden. Diese Meldung erfolgte im Zusammenhang mit der Ankündigung eines internen Straßenwettfahrens von Bockstein nach Hofgastein (SW 21, 24. 5. 1902, S. 16).

63 Während einerseits in der Publikation des Landesverbands für Fremdenverkehr in Salzburg (Hg.), Salzburg Stadt und Land (Salzburg 1902), S. 46, für Neumarkt ein Radfahrverein aufscheint, wurde andererseits für 30. März 1904 die konstituierende Versammlung zur Gründung eines Radfahrvereins angekündigt (SV 65, 21. 3. 1904, S. 5).

64 Am 15. Aug. 1903 führte der Radfahrverein Tamsweg ein Straßenwettfahren über 54 km von St. Martin bei St. Michael nach Murau durch. Unter acht Teilnehmern ging Franz Prodingner aus Leoben als Sieger hervor (SW 35, 29. 8. 1903, S. 6).

65 In der ersten Jännerhälfte des Jahres 1903 war Generalversammlung des „kürzlich neugegründeten“ Radfahrvereins Bürmoos (SW 5, 31. 1. 1903, S. 4).

66 Der 1902 gegründete Radfahrverein „Alpenrose“ in Strobl veranstaltete am 23. Aug. 1903 folgende Wettbewerbe: Schnellfahren mit Hindernissen, Langsamfahren mit Hindernissen, Preisringelstechen zu Rad (SW 35, 29. 8. 1903, S. 4).

67 SV 158, 16. 7. 1898, S. 2.

68 SV 192, 21. 8. 1969, S. 4.

69 SV 208, 13. 9. 1886, S. 3.

70 SV 150, 6. 7. 1892, S. 3.

71 SV 192, 21. 8. 1969, S. 4.

72 Der Tiroler Radfahrerverband beging vom 13. bis 15. Aug. 1904 die Feier seines zehnjährigen Bestehens (SV 163, 21. 7. 1904, S. 5).

73 Der am 6. März 1887 gegründete Steirische Radfahrer-Gauverband gab bereits 1889 ein umfangreiches „Tourenbuch von Steiermark für Radfahrer“ heraus.

74 ST 32, 10. 2. 1898, S. 3; ST 66, 23. 3. 1898, S. 3.

75 *Edm(und) Kammel's* Radfahrer-Tourenbuch von Südbayern und Tirol mit angrenzenden Landen (Weilheim <sup>3</sup>1897), S. 15.

76 Als Gegensatz zum Radfahrergruß „All Heil!“

77 SW 32, 10. 8. 1901, S. 4.

78 Fahrtenbuch durch das Kronland Salzburg für Radfahrer, hg. vom Salzburger Radfahrvereine (Salzburg 1898), S. 1.

79 SV 62, 15. 3. 1901, S. 7.

80 SW 12, 23. 3. 1901, S. 5.

81 SV 257, 11. 11. 1901, S. 7.

82 Z. B. Die Radfahrer-Landplage, in: SCh 93, 23. 4. 1896, S. 1 f. u. 94, 24. 4. 1896, S. 1 f.

83 *Haushofer* (wie Anm. 1), S. 102.

84 Mehrere miteinander verknüpfte Fahrübungen.

85 Festzug auf Fahrrädern.

86 ST 135, 17. 6. 1898, S. 3 f.

87 ST 67, 24. 3. 1898, S. 4; ST 102, 6. 5. 1898, S. 4.

88 Radfahrverein „Wanderlust“ (SZ 219, 27. 9. 1897, S. 3; SV 194, 25. 8. 1900, S. 3).

89 Vom Salzburger Radfahr-Verein ab 1894 mindestens viermal ausgetragen (SV 201, 3. 9. 1894, S. 2 f.; SV 220, 27. 9. 1895, S. 2 f.; SV 227, 6. 10. 1896, S. 4; SZ 220, 28. 9. 1897, S. 3).

90 Radfahrverein „Wanderlust“ (SV 139, 22. 6. 1897, S. 4).

91 SZ 41, 20. 2. 1897, S. 4; ST 52, 5. 3. 1898, S. 3.

92 SV 285, 14. 12. 1896, S. 3; SV 295, 28. 12. 1896, S. 4.

93 SZ 114, 20. 5. 1897, S. 8; ST 63, 18. 3. 1898, S. 14.

- 94 SZ 49, 2. 3. 1897, S. 3; SZ 114, 20. 5. 1897, S. 8.
- 95 Auf einem am 14. April 1928 aufgenommenen Foto ist die Bahn noch zu sehen, in: *Heimo Greisl u. Erich Marx*, Salzburger Photographien 1900–1950 des Josef Kettenhuemer – Stadt und Umland (= Schriftenreihe des AStS, Nr. 8 ) (Salzburg 1997), S. 32.
- 96 Im Bereich der heutigen Franz-Gruber-Straße und der Prinzingstraße.
- 97 SV 17, 22. 1. 1894, S. 3; SV 91, 21. 4. 1894, S. 3; SV 130, 9. 6. 1894, S. 2; SV 147, 30. 6. 1894, S. 2.
- 98 *Hochmuth* 1989 (wie Anm. 5), S. 37.
- 99 SV 101, 2. 5. 1896, S. 3; SZ 238, 19. 10. 1897, S. 3; SZ 98, 29. 4. 1899, S. 4.
- 100 ST 94, 27. 4. 1898, S. 8.
- 101 SV 101, 5. 5. 1898, S. 4.
- 102 ST 129, 10. 6. 1898, S. 3.
- 103 SV 85, 15. 4. 1886, S. 6; ST 109, 14. 5. 1898, S. 15; SZ 40, 18. 2. 1899, S. 11.
- 104 Z. B. G. Freytag's Radfahrer-Karten 1:300.000, Verlag v. G. Freytag & Berndt, Wien u. Leipzig, Raum Salzburg auf Bl. 24 u. Bl. 27; Deutsche Strassenprofilkarte für Radfahrer, 1:300.000, Bl. 76 Salzburg, Mittelbach's Verlag, Leipzig.
- 105 Fahrtenbuch (wie Anm. 78); vgl. Anm. 73 u. 75.
- 106 Vgl. SZ 233, 13. 10. 1897, S. 4: Anleitungen zum Radfahren sind schon viele erschienen.
- 107 SZ 86, 16. 4. 1897, S. 2.
- 108 SV 71, 28. 3. 1899, S. 6; SW 9, 2. 12. 1899, S. 11.
- 109 Salzburgerischer Geschäfts-, Volks- und Amts-Kalender für das Jahr 1897 bzw. für das Jahr 1900.
- 110 Damalige Hausnummern.
- 111 SZ 150, 5. 7. 1899, S. 5.
- 112 Z. B. SN, 99, 29. 4. 1999, S. 24.
- 113 SV 177, 5. 8. 1899, S. 24.
- 114 SV 107, 10. 5. 1900, S. 9.
- 115 SZ 25, 1. 2. 1869, S. 2; SZ 47, 27. 2. 1869, S. 4.
- 116 ST 146, 2. 7. 1898, S. 4.
- 117 SV 63, 18. 3. 1898, S. 17.
- 118 SV 85, 16. 4. 1898, S. 7.
- 119 ST 286, 17. 12. 1898, S. 7: Damen-Tourenmaschine, Damen-Halbtourenmaschine, Herren-Tourenmaschine, Halb-Tourenmaschine, feine Tourenmaschine, die feinste Straßen-Rennmaschine, Bahn-Rennmaschine, zusammenlegbares Fahrrad (haupts. f. militär. Zwecke), zwei weitere Modelle für schwere Fahrer bestimmt.
- 120 Vgl. Anm. 103.
- 121 *Rabenstein* (wie Anm. 5), S. 158 ff.
- 122 Z. B. Dr. med. *Ebing*, Nutzen des Radfahrens für das männliche und weibliche Geschlecht, in: SV 172, 30. 7. 1900, S. 5.
- 123 Sollen Damen radeln?, in: SV 142, 23. 6. 1899, S. 18.
- 124 SV 132, 12. 6. 1894, S. 3; SV 27, 1. 2. 1895, S. 2; SV 82, 10. 4. 1896, S. 4. Am 23. Dez. fanden sich die Großherzogin von Toscana und zwei Prinzessinnen im „Velodrom“ ein (SV 292, 24. 12. 1897, S. 3).
- 125 ST 53, 7. 3. 1898, S. 5.
- 126 ST 23, 29. 1. 1898, S. 5.
- 127 Laut „Dillinger's Reise- und Fremden-Zeitung“, 6. Jg., Nr. 1 v. 1. Jänner 1895, S. 9, wurde in einem Dekret der Riten-Congregation in Rom dem Klerus das Radfahren gestattet.
- 128 1890 wurde in Österreich einige Jahre nach den Offizieren auch dem Mannschaftsstand das Radfahren in Uniform erlaubt (SV 151, 5. 7. 1890, S. 4).
- 129 SZ 219, 27. 9. 1897, S. 3.
- 130 SZ 133, 14. 6. 1897, S. 3.
- 131 SZ 264, 19. 11. 1897, S. 3 f; SZ 266, 22. 11. 1897, S. 4.
- 132 ST 126, 6. 6. 1898, S. 2.
- 133 SV 32, 9. 2. 1900, S. 2.

134 SV 148, 30. 6. 1888, S. 7.

135 *Rabenstein* (wie Anm. 5), S. 265.

136 *Ernst Schneider*, Das Radeln und die Gesundheit, in: *Heimgarten. Eine Monatsschrift*, 23. Jg. (Graz 1899), S. 668–675, hier S. 675.

137 Laut SW 21, 26. 5. 1900, S. 9, sind in Großbritannien bereits gegen 50 der vor wenigen Jahren gegründeten Fabriken für Fahrräder und Fahrradteile zugrunde gegangen und weitere 20 bis 30 in Liquidation getreten.

138 *Rabenstein* (wie Anm. 5), S. 49.

139 SZ 177, 5. 8. 1899, S. 2 (Hellbrunnerstraße); SV 97, 28. 4. 1899, S. 2 (Attersee und Mondsee); SW 19, 12. 5. 1900, S. 5 (Erlaß des Ministeriums des Innern).

140 SZ 72, 29. 3. 1899, S. 4; SZ 107, 10. 5. 1899, S. 11.

Anschrift des Verfassers:  
Univ.-Prof. Dr. Guido Müller  
Favoritagasse 19  
A-5020 Salzburg

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 2000

Band/Volume: [140](#)

Autor(en)/Author(s): Müller Guido

Artikel/Article: [Radfahren in Salzburg vor 100 Jahren. 293-312](#)