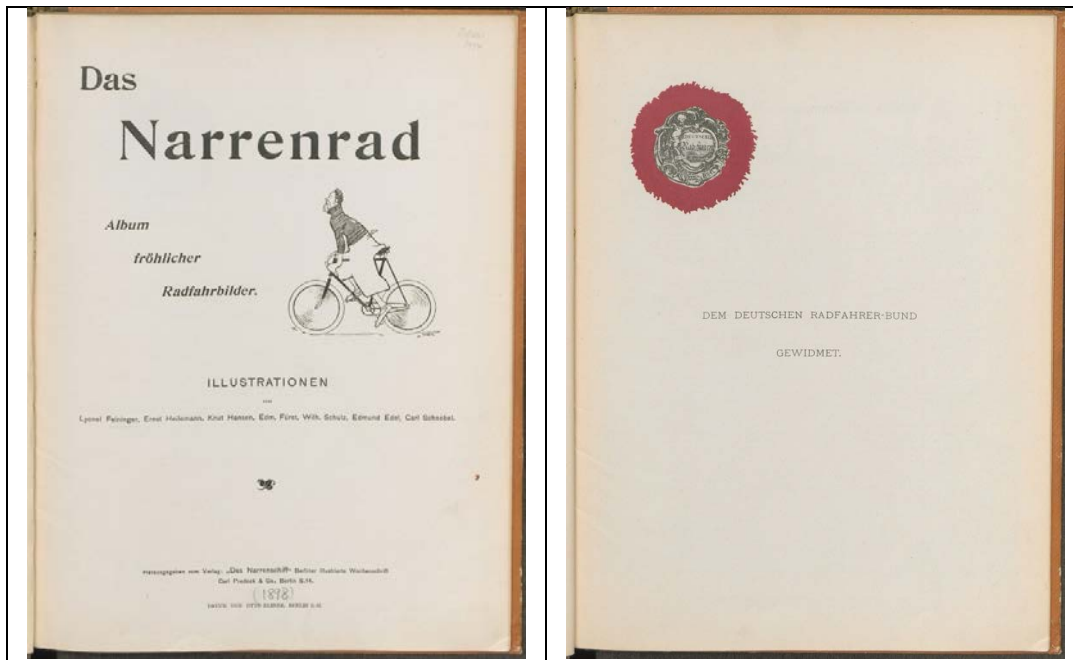


Christiane Baumann

„Es strampelt Alt, es strampelt Jung“ – Peter Hilles *Strampelode* und die Cyclomanie seiner Zeit.¹

Das Fahrrad als Kulturfaktor

Ende des 19. Jahrhunderts eroberte das Fahrradfahren breite Bevölkerungsschichten, was sich auch in Literatur und Kunst niederschlug. Man denke an Thomas Manns Novelle *Der Weg zum Friedhof*, die 1900 im *Simplicissimus* erschien und auf makabre Weise den durch einen Radfahrer ausgelösten Tod eines Fußgängers thematisiert. Doch das Zeitalter des Fahrrads begann früher. In Magdeburg, das als „Wiege des deutschen Radsports“ gilt, gründete sich 1869 einer der ältesten Radfahrervereine Europas, der „Veloziped-Club“. 1884 wurde der Magdeburger Kaufmann Carl Hindenburg zum ersten Präsidenten des gerade konstituierten Deutschen Radfahrer-Bundes bestimmt. Er trug maßgeblich zur Popularisierung des Radsports und des Fahrrads bei. Unter seiner Ägide stieg die Mitgliederzahl bis 1893 auf 50.000. Er befürwortete entgegen vieler Vorurteile das Radfahren der Frauen und ging als „Schmied des deutschen Radsports“² in die Geschichte ein. Peter Hilles *Strampelode* erschien 1898 in der Anthologie *Das Narrenrad. Album fröhlicher Radfahrbilder*, die diesem Radfahrer-Bund gewidmet und mit dessen Logo versehen war.³



Ob der „Deutsche Radfahrer-Bund“ als Sponsor auftrat, lässt sich nicht mehr verifizieren. Allerdings sprach die Sammlung mit diesem Logo explizit die Mitglieder des Vereins und damit eine zahlenmäßig große Zielgruppe an, die zudem als zahlungskräftig galt. Die Anthologie *Das Narrenrad* ordnet sich in den vielfach konstatierten Fahrradboom der 1890-er Jahre ein, der auch vor Literaten nicht Halt machte. So berichtet der Schriftsteller Max Halbe in seinen Erinnerungen, wie er die „hochnotpeinliche Prüfung im Radfahren“⁴ bestand. Die 56 Jahre alte Bertha von Suttner schwang sich 1899 nach ärztlicher Anordnung auf das Rad. Arthur Schnitzler nahm 1893 erste Fahrradkationen. Hugo von Hofmannsthal lernte auf Anregung von Schnitzler das Fahrradfahren und absolvierte bereits um 1900 mehrtägige Touren, die ihn unter anderem von Österreich nach Norditalien führten. Der

¹ Der Beitrag basiert auf einem Vortrag, der beim Hille-Wochenende 2024 in Erwitzen gehalten wurde.

² Günter Grau: *Magdeburg – die Wiege des deutschen Radsports*. Versuch einer chronologischen Darstellung. 2002. (Privatdruck)

³ Die Abbildungen sind Fotos der Verfasserin aus: *Das Narrenrad. Album fröhlicher Radfahrbilder*. Hg. vom Verlag *Das Narrenschiff. Berliner illustrierte Wochenschrift*. Carl Predeek & Co. Berlin (1898).

[<https://archive.org/details/dasnarrenradalbu00fein>, abgerufen am 3.12.2024]

⁴ Max Halbe: *Damals und heute*. In: Stefan Geyer (Hg.): *Vom Glück, Fahrrad zu fahren. Ein literarischer Rückenwind*. Wiesbaden 2017, S. 18. Vgl. im Band die Beiträge der genannten Autoren und ebenso bei Elmar Schenkel: *Cyclomanie: Das Fahrrad und die Literatur*. Norderstedt 2016.

Bestseller-Autor Richard Voß war in Italien, in der römischen Campagna, in den 1890-er Jahren als Radfahrer unterwegs. Auch der Schriftsteller und Publizist Theodor Herzl wagte sich 1896 auf das Fahrrad, und nicht zuletzt galt der Heimatdichter Ludwig Ganghofer als begeisterter Radfahrer, der 1897 die vielfach zitierte Skizze *All Heil! Eine Plauderei aus der Schule des Radfahrens* verfasste. „All Heil“ war der Slogan der bürgerlichen Radfahrbewegung.



Ludwig Ganghofer, 1897

Foto: Baumann, Quelle: Paul von Salvisberg (Hg.): *Der Radfahrersport in Bild und Wort*. München 1897, S. 3.

Das Fahrrad bedeutete eine Revolution in der Mobilität des Menschen, der erstmals in der Bewegung mit einer Maschine verschmolz. Der Musik- und Theaterautor Oscar Bie, der auch Redakteur der einflussreichen *Neuen Rundschau* war, wies 1897 in seinem Essay *Fahrrad-Ästhetik* auf diesen Fakt. Er sah den Radler als ersten modernen Menschen, „der die Überwindung der Maschine erlebt; kein Hilfeleisten mehr, sondern ein Aufgehn in das Wesen und den Bewegungsmechanismus des Menschen.“⁵ Für das Radfahren wurde eine neue Balance, ein neues dynamisches Gleichgewicht zur Fortbewegung benötigt. Fahrradfahren, so Bie, demokratisiere den Straßenverkehr, gäbe dem Einzelnen seine Freiheit zurück, denn es unterstehe keinem Fahrplan und würde eine kostenlose Überbrückung von Entfernungen ermöglichen. Bie wies auch auf das im Vergleich zur Eisenbahn, die ein Panorama liefere, intimere Verhältnis des Radlers zur Natur. Schließlich prognostizierte er, dass „das neueste Spielzeug der Menschen [...] für die Kunst nicht bedeutungslos“⁶ sei, womit er Recht behalten sollte. Der Fahrradboom in den 1890-er Jahren wurde erst aufgrund technischer Entwicklungen möglich. Die von Karl Freiherr von Drais im Jahr 1817 erfundene Laufmaschine, die so genannte Draisine oder auch Veloziped genannt, hatte ausgedient. Auch das Hochrad von James Starley und die Michauline von Pierre Michaux, der erstmals ein industriell gefertigtes Rad entwickelte, das 1869 ein erstes Blütejahr des Radelns hervorbrachte, waren passé.



James Starleys Hochrad
„Xtraordinary“



Die Michauline

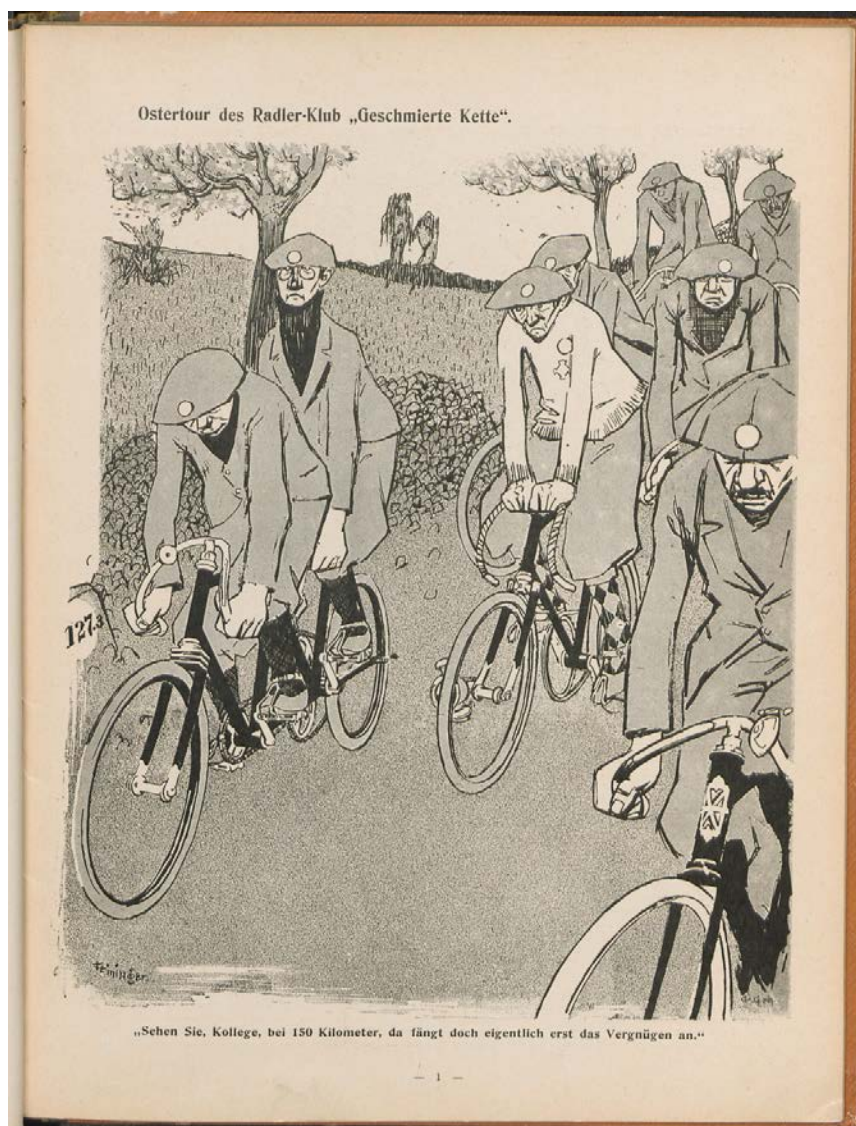
Fotos: Baumann, Quelle: Otto May: *Zur Geschichte des Radfahrens bis 1945*. Hildesheim 2016; Mitte: Fahrrad-Wiki, Fandom

⁵ Oscar Bie: *Fahrrad-Ästhetik*. In: *Der Kunstwart* 10 (1897), H. 22, S. 339-340, S. 339.

⁶ Ebd.

Ab 1885 eroberte das moderne Niederrad von John Kemp Starley auf John Boyd Dunlops 1888 erfundenen Luftreifen den Markt. Das Niederrad, ausgestattet mit einem Hinterradkettenantrieb, war alltags- und massentauglich, somit stieg die Nachfrage, was sich in den Produktionszahlen niederschlug. Wurden 1894 noch 120.000 dieser Fahrräder in Deutschland hergestellt, so waren es 1897 schon 350.000.⁷ Das Fahrrad erlangte eine unübersehbare Präsenz im Straßenverkehr, in dem es wie ein „Geschoss“ die bürgerliche Ruhe störte. Es veränderte das Straßenbild grundsätzlich.

Die Massentauglichkeit des Fahrrads ging mit mehreren Vorgängen einher. Um 1890 setzte die Fahrradklame ein, die den potentiellen Käufern ein Leben im Geschwindigkeitsrausch versprach. Parallel gründeten sich zahlreiche Radfahrvereine und -klubs. Vor der Jahrhundertwende bestanden in Deutschland 65 Vereine für Damen und Herren, sechs Ehepaar-Vereine und 18 Damen-Fahrradclubs.⁸ Der Illustrator und später berühmte Bauhaus-Meister Lyonel Feininger lieferte zu diesem Thema in der Anthologie *Das Narrenrad*, in der auch Hilles *Strampelode* zu finden ist, schlagkräftige Karikaturen. Zum einen persifliert er die *Ostertour des Radler-Klubs* „Geschmierte Kette“. Die erschöpften und griesgrämigen Radler liefern ein trauriges Bild von übertriebenem Ehrgeiz und Fahrradwahn.



⁷ Otto May: *Zur Geschichte des Radfahrens bis 1945*. Hildesheim 2016, S. 18.

⁸ Gudrun Maierhof/Katinka Schröder: *Sie radeln wie ein Mann, Madame. Als die Frauen das Rad eroberten*. 2. Auflage. Dortmund 1993, S. 82.

Zum anderen greift Feininger das Fahrradfahren als Massenerscheinung in seiner Karikatur *Mixed Pickles* auf, die ein breites Spektrum an Radfahrer-Varianten zeigt:



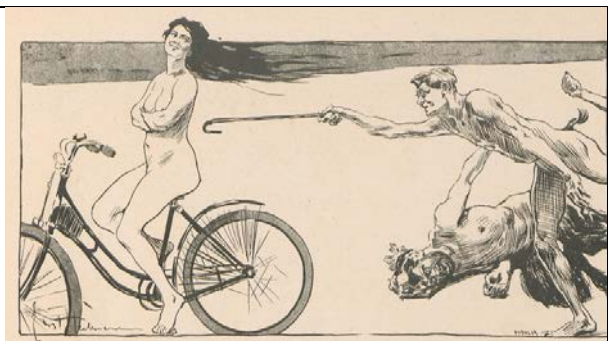
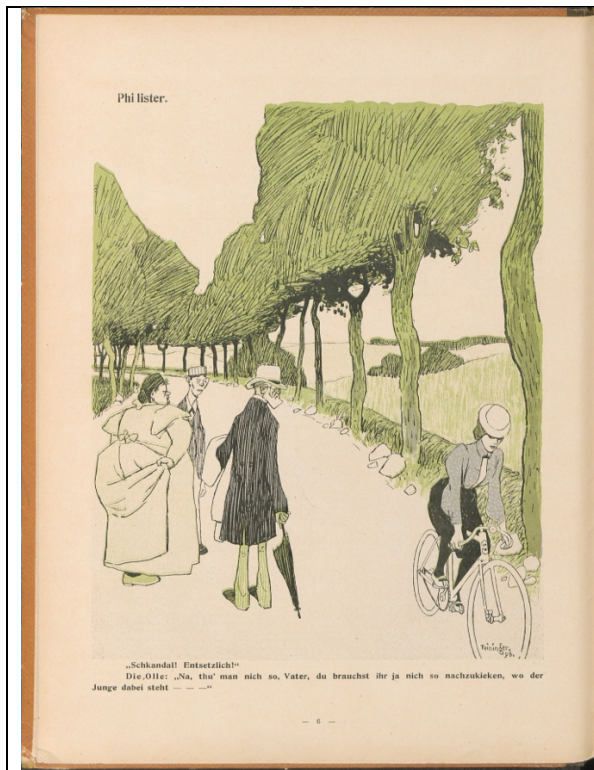
Im Jahr 1896 wurden erstmals mehr Damen- als Herrenräder verkauft.⁹ Das Radfahren hatte sich zu einem zentralen Thema der Frauenbewegung entwickelt. Die österreichische Schriftstellerin und Frauenrechtlerin Rosa Mayreder (1858–1938) resümierte 1906, dass das Fahrrad „zur Emanzipation der Frauen mehr beigetragen [habe, d. Vfn.] als alle Bemühungen der Frauenbewegung zusammen.“¹⁰ Die Radfahrpionierin Amalie Rother, die 1894 zu den Gründerinnen des Damen-Radfahr-Klubs in Berlin gehörte, erlebte ihre ersten Fahrradtouren 1890 durch die Reichshauptstadt als das „reinste Spießbrutenlaufen“¹¹. Das Radfahren der Frauen bedeutete die Befreiung vom Korsett, denn dies, wie auch bodenlange Kleider waren dem Radeln nicht zuträglich. Die Hose galt aber als inakzeptabler Konventionsbruch. Es kam zu einer Modediskussion und schließlich -revolution. Mit dem Fahrrad konnten Frauen aber vor allem Haus und Herd davonradeln, was männlichen Kontrollverlust zur Folge hatte, auf den das patriarchale System empfindlich reagierte. 1896 gründete sich eine *Chaperon Cyclist Association*, die Begleitpersonen für radelnde Mädchen vermittelte.¹² Diese Entwicklungen und Diskussionen nahmen Lyonel Feininger und Ernst Heilemann im *Narrenrad* mit Karikaturen ins Visier: Entlarvt Feininger in der scheinbaren Entrüstung des Vaters dessen Lüsterheit, so zeigt Heilemann, die überlegene Frau, die gleich einer Amazone Jüngling und Faun geschlagen hinter sich lässt.

⁹ Ebd., S. 86.

¹⁰ Elmar Schenkel: *Cyclomanie*, S. 61.

¹¹ Amalie Rother: *Das Damenfahren*. In: Stefan Geyer (Hg.): *Vom Glück, Fahrrad zu fahren*, S. 27.

¹² Vgl. Elmar Schenkel: *Cyclomanie*, S. 63.



oben: Ernst Heilemann

links:
Lyonel Feininger:
Philister

Schließlich markierte das Fahrrad in der Demokratisierung des Straßenverkehrs einen Meilenstein. Es bemächtigte sich der Arbeiterschaft, für die es zu einem unverzichtbaren Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz avancierte. Die sozialistische Arbeiterbewegung nutzte den Fahrradboom für ihre politische Arbeit. 1896 gründete sich der sozialistische Arbeiter-Radfahrer-Bund „Solidarität“. Der deutsche Karikaturist Edmund Edel, auch ein Beiträger des *Narrenrades*, prägte den vielzitierten Spruch: „Arbeit adelt! – Arbeit radelt!“.¹³ Lyonel Feininger griff im *Narrenrad* das Thema in der Karikatur „Heimkehr von der Arbeit“ auf, das anders als das dem Jugendstil verpflichtete Plakat des Arbeiter-Radfahrer-Bundes (rechts) grobschlächtige und bis ins Grotteske verzerrte, kauzige und erschöpfte Männer nach der Arbeit zeigt.

Foto rechts: Baumann, Quelle: Otto May: *Zur Geschichte des Radfahrens bis 1945*. Hildesheim 2016.



¹³ Lyonel Feininger: *Auf dem Narrenrad*. Karikaturen. Kunst-Kabinett Usedom, Galerie in Benz 2017, S. 27.

Das Radfahren entwickelte sich im Kontext von expandierenden Fahrradfabriken, Fahrradschulen, Luftreifenherstellern, Radfahrmode und Fahrradzeitschriften zum Massenphänomen. Es eroberte das Feld der Literatur, der Satire und Karikatur ebenso wie es geschichtliche und philosophische Abhandlungen zur Thematik auf den Plan rief. Im gleichen Jahr wie Oscar Bie's Essay *Fahrrad-Ästhetik* erschien ein Band betitelt *Der Radfahrersport in Bild und Wort* (1897), den Paul von Salvisberg verantwortete und der alle Themen rund um das Fahrrad abdeckte, von der Fahrradprüfung bis zu versicherungsrechtlichen und technischen Fragen. Er enthielt auch das Feuilleton Ludwig Ganghofers, die Plauderei *All Heil*. Im Jahr 1900 veröffentlichte der Autor, Publizist und Sozialdemokrat Eduard Bertz (1853–1931) sein wirkungsmächtigstes Buch *Philosophie des Fahrrads*. Seit 1895 hatte er in publizistischen Beiträgen das Radfahren der Arbeiter propagiert, die aus seiner Sicht mit dem Rad den schlechten Wohnverhältnissen entkommen konnten. Als Sozialdemokrat kritisierte er allerdings, dass der Radrennsport zu viel Kraft und Zeit binden würde, die für politische Aktivitäten und Bildung letztlich fehlten. Er hob besonders hervor, dass in Berichten der preußischen Gewerbeaufsichtsbeamten bereits 1897 die sozialpolitische Bedeutung des Rades gewürdigt wurde und betonte die „Hebung der wirtschaftlichen und sittlichen Verhältnisse der Arbeiter“¹⁴ durch das Fahrrad.

Die Anthologie *Das Narrenrad*

Die Münchner Illustrierte Wochenschrift *Jugend* übertrieb vermutlich keineswegs, wenn sie 1896, im olympischen Jahr, konstatierte: „Die Welt steht im Zeichen des Zweirads! Es ist ein Massenwahnsinn ohne Gleichen über die Menschen gekommen!“¹⁵ Das Radeln sei ein Beispiel „epidemischer Unvernunft“¹⁶, wie es noch niemals zuvor vorgekommen sei. Insofern bewegte sich eine Anthologie wie *Das Narrenrad* im Jahr 1898 auf der Höhe der Zeit, spiegelte Zeitgeist und Zeitkritik gleichermaßen wider. Herausgeber war der Verlag *Das Narrenschiff*, eine Berliner illustrierte Wochenschrift mit dem Untertitel „Blätter für fröhliche Kunst“, für die Peter Hille im Februar, März und Juni 1898 Beiträge lieferte, und zwar *Hymnus an die Dummheit*, *Märzfahrt* und *Verschlummert*.¹⁷



Foto: Baumann, Quelle: Lyonel Feininger: *Auf dem Narrenrad*, S. 39

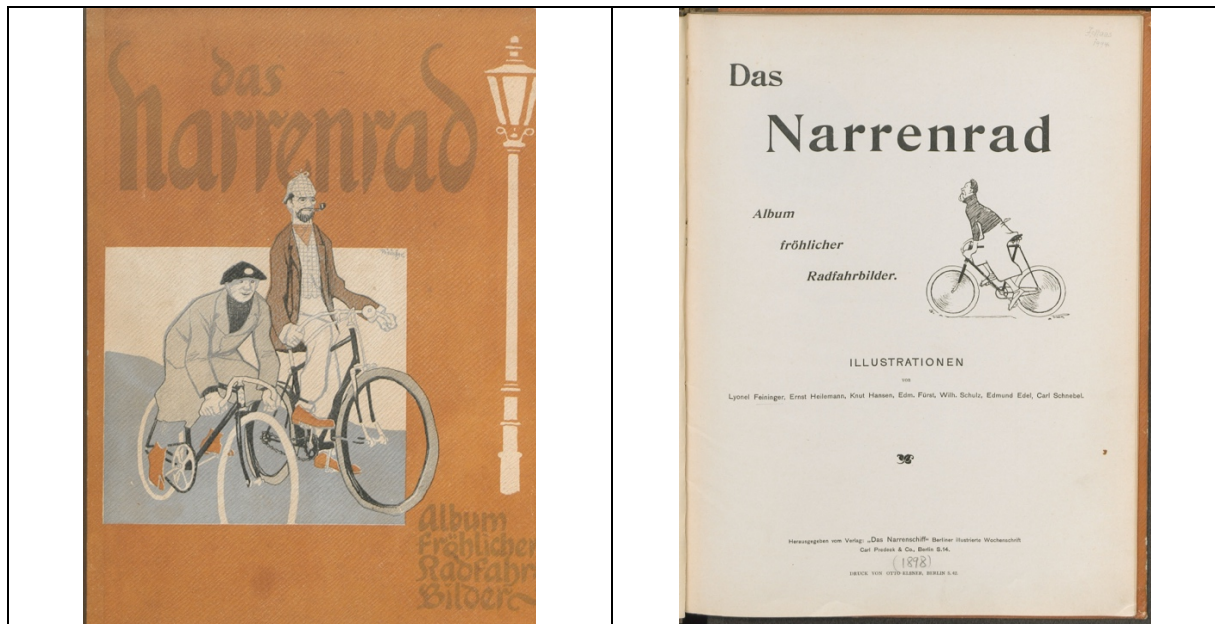
¹⁴ Eduard Bertz: *Das Rad als Verkehrsmittel. Kriegsdienst*. In: Stefan Geyer (Hg.): *Vom Glück, Fahrrad zu fahren*, S. 58.

¹⁵ BOB: *All Heil!* In: *Jugend. Münchner illustrierte Wochenschrift für Kunst und Leben*, 1 (1896) Nr. 26, S. 414-418, S. 414.

¹⁶ Ebd.

¹⁷ Vgl. Peter Hille: *Werke zu Lebzeiten*. Teil 2 (1890–1904). Hg. von Walter Gödden unter Mitarbeit von Wiebke Kannengießner und Christina Riesenweber. Bielefeld 2007, S. 588-589, 592-593.

Als Redakteur zeichnete Ludwig W. Abels verantwortlich, dessen Berichte über seine Begegnungen mit Hille überliefert sind.¹⁸ Hille, offenbar in Kenntnis des neu entstehenden Journals, hatte Abels demnach im Herbst 1897 aufgesucht und die Kooperation angebahnt. Der Titel *Narrenschiff* war, im Rückgriff auf das gleichnamige Moritätenbuch von Sebastian Brant, das 1494 spätmittelalterliche Narren in Narragonien geißelte, Programm. Die Zeitschrift erschien ab Januar 1898 und geriet schnell mit der Zensur in Konflikt.¹⁹ Anfang 1899 drohte wegen Erregung öffentlichen Ärgernisses die Konfiskation, so dass das Erscheinen des Journals im März 1899 eingestellt werden musste. Vermutlich beschleunigte die Anthologie *Das Narrenrad* diesen Vorgang. Sie kam zum Jahresende 1898 heraus und versammelte eine hochkarätige Auswahl an Radlerkarikaturen der Zeitschrift, die das Album als „Prachtwerk ersten Ranges“²⁰ bewarb, was den Tatsachen entsprach.



Die Titelseite der Anthologie rückt die 41 exzellenten Illustrationen der Karikaturisten in den Fokus, die, mit Ausnahme von Hans Meyer-Cassel, explizit genannt werden. Es sind Lyonel Feininger, Ernst Heilemann, Knut Hansen, Edmund Fürst, Wilhelm Schulz, Edmund Edel und Carl Schnebel. Die Namen der zehn Autoren, die „leichte Kost“ bieten, bleiben unerwähnt. Bei einigen handelt es sich offenbar um Pseudonyme. Identifiziert werden konnten neben Peter Hille Hans Hyan, Albert Brinitzer und Gustav Kraus. Die Anthologie entrollt das komplette Spektrum an Fahrradthemen, von Radler-Klubs, Fahrradstürzen, über Radpsychosen, das Damenradeln und Vereinsrennen bis zur Fahrradliebe und zum Radfahren der Arbeiterschaft. Hierauf nimmt insbesondere der Schluss der Anthologie Bezug, der mit dem Slogan „Radler aller Länder vereinigt Euch!“ den Aufruf im *Kommunistischen Manifest* von Karl Marx und Friedrich Engels „Proletarier aller Länder, vereinigt Euch!“ variiert und ironisiert. Diese Schlussseite der Anthologie warb für ein Abonnement der Zeitschrift *Das Narrenschiff*. Der Slogan bot jedoch der Zensur eine Angriffsfläche, da die sozialistischen Arbeiter-Radfahrer-Vereine politische Zwecke verfolgten. Feiningers in der Zeitschrift *Das Narrenschiff* im November 1898 erschienene hintergründige Karikatur *Das neueste Vexierspiel* wirkt wie ein Kommentar zur Situation des Blattes, dessen Verleger, Buchhändler, Chefredakteur und Zeichner im Fadenkreuz von Polizei und Staatsanwaltschaft und unter dem Damoklesschwert drohender Gefängnishaft in Plötzensee gezeigt werden.

¹⁸ Vgl. Cornelia Ilbrig (Hg.): *Peter Hille im Urteil seiner Zeitgenossen und Kritiker*. Rezeptionszeugnisse Peter Hilles, Teil 1: 1884–1919. Bielefeld 2007, S. 236-240; ebd., Teil 2: 1920–2006, S. 786-789.

¹⁹ Vgl. Lyonel Feininger: *Auf dem Narrenrad*, S. 15-16.

²⁰ Ebd., S. 15.



Foto rechts: Baumann, Quelle: Lyonel Feininger: *Auf dem Narrenrad*, S. 19

Lyonel Feininger ist der herausragende Karikaturist der Anthologie. Das Titelblatt und circa 75 Prozent der Illustrationen stammen aus seiner Feder. Der deutsch-amerikanische Künstler war leidenschaftlicher Fahrradfahrer und bevorzugte die Marke Cleveland Cycles aus Ohio.

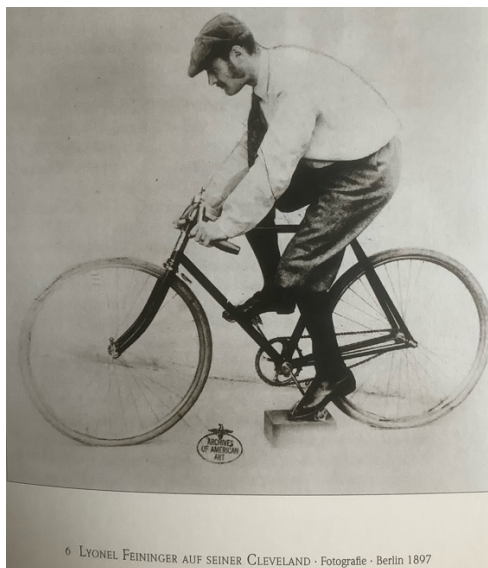


Foto: Baumann, Quelle: Lyonel Feininger: *Auf dem Narrenrad*, S. 9

Feininger war ab 1893 als freier Illustrator in Berlin tätig, unter anderem für Journale wie *Hapers Young People*, *Humoristische Blätter*, *Ulk*, *Lustige Blätter*, *Berliner Illustrierte Zeitung* und *Das Narrenschiff*. Er schuf 1919 für das erste Bauhaus-Manifest den berühmten Holzschnitt *Kathedrale des Sozialismus*. 1937 floh er mit seiner jüdischen Frau aus Nazideutschland, nachdem seine Kunst als „entartet“ stigmatisiert worden war. Über Nacht berühmt gemacht hatten Feininger, der später auch als Maler erfolgreich war, allerdings seine Radlerkarikaturen. In der ersten Publikation zur Geschichte der deutschen Karikatur hob Georg Hermann 1901 die Bedeutung von Feiningers Radler-Karikaturen hervor: „Der erste von den Berliner Zeichnern ist Lionell (sic!) Feininger [...] Er schafft politische Blätter von monumentaler Wirkung [...] Für alles, was mit dem modernen Maschinenwesen, mit der Technik, der Schifffahrt in Zusammenhang, hat er ein eingehendes Verständnis; [...] Aber das Beste,

was er geleistet, hat er doch in der Karikatur des Radfahrers gegeben. Er ist der Psychologe des Rades und des Sportsmannes, des Berufsfahrers, wie des Kilometerfressers [...] ‚Das Narrenrad‘, eine Sonderpublikation des ‚Narrenschiffes‘, hat zu Unrecht wenig Beachtung gefunden. Wie hier das Rad verstanden ist! Es ist keine einfache Maschine aus Stahl, sondern es ist fast wie ein lebendes Wesen gesehen, mit solcher Liebe und Freude, mit solchem Eindringen in alle seine Eigenheiten. Feiningers Satiren auf den sportlichen Stumpsinn, auf jene eigentlich nutzlose Welt, gehören mit zu den besten Verspottungen dieses ebenso nützlichen, wie in der Übertreibung unsinnigen Sportes.“²¹ Feiningers Radler-Karikaturen wurden erstmals 2014 in Benz auf Usedom für eine Ausstellung kuratiert, die 2015 auch in der weltweit einzigen Feiningers-Galerie im sachsen-anhaltischen Quedlinburg gezeigt wurde.²²

Peter Hille und das Radfahren

Hilles *Strampelode* erschien in einem „Prachtwerk“ und in einem illustren wie populären Umfeld, aber auch in einem Band, der nicht die erhoffte Resonanz fand, was vermutlich dem zensurbedingten „Aus“ der Zeitschrift *Das Narrenschiff* geschuldet war.

Die *Strampelode* war nicht der einzige Beitrag Hilles zum Thema Radfahren. Die Bezugnahmen in seinem Schaffen beginnen 1897 im Kontext des Fahrradbooms und seines Besuchs bei dem Redakteur des *Narrenschiffs* Abels. Inwieweit Hille mit den Karikaturen Feiningers bekannt wurde oder vertraut war, lässt sich nicht mehr feststellen. Das Radfahren ist in Hilles Texten unterschiedlich konnotiert. In seinem 1897 erschienenen Stimmungsbild *Brennende Liebe* summen Radfahrer wie „Mückenschwärme“ vorüber, werden als „Radaffenmenschen der Zukunft“²³ karikiert und als lästig empfunden. Das passt durchaus zum zeitgenössischen Kontext, wie Hans Falladas Kindheitserinnerungen zeigen, in denen Radfahrer abwertend als „Affen auf dem Rade“²⁴ firmieren.

In seinen sehr wahrscheinlich auch 1897 entstandenen, zu Lebzeiten unveröffentlicht und Fragment gebliebenen Zukunftsskizzen *Berlin im Jahre 3297* symbolisiert das Fahrradfahren den wissenschaftlich-technischen Fortschritt, der als Kontrapunkt zum überkommenen Verkehrsmittel Kutsche gesetzt wird. Das wiederkehrende Fliegen und Radeln als Ausdruck moderner Mobilität wirken in Hilles Skizzen bedrohlich.²⁵

In *Die Liebe zu Rade*, einer Prosaskizze, die im Umfeld der Lex Heinze-Debatte ebenfalls Ende der 1890-er Jahre entstand,²⁶ genießt ein Radlerpaar in aller Öffentlichkeit Liebeswonnen. Die Liebe wird personifiziert und mutiert zur Radlerin: „Die Liebe hat sich auf das Rad geschwungen. Jedes Verkehrsmittel ist ihr recht“²⁷, heißt es in Hilles Text, der das Radeln als Erlebnis körperlicher Freizügigkeit jenseits von sozialen Normen und Konventionen in Szene setzt.

Die 1898 erschienene *Strampelode* war jahrzehntelang verschollen. Sie wurde erst in der Sammlung Joachim Maas 2015 wiederentdeckt, die die Hille-Gesellschaft erwarb und im Band *Welt und Ich* publizierte.²⁸ Auch in der *Strampelode* ironisiert Hille das Radeln, verspottet es nach allen Regeln der Kunst, und das mit einer überraschenden Leichtigkeit. Während sich in den 1897 entstandenen Texten negative Konnotationen mit dem Radfahren verbinden, erscheint es in der *Strampelode* als vergnügliche

²¹ Georg Hermann: *Die deutsche Karikatur im 19. Jahrhundert*. Bielefeld und Leipzig 1901, S. 127.

²² *Narrenrad und Rädernarr. Fahrradkarikaturen von Lyonel Feininger und seinen Zeitgenossen*. Quedlinburg 13.07.-11.10.2015; vgl. auch den Ausstellungskatalog Lyonel Feininger: *Auf dem Narrenrad*. Karikaturen.

²³ Peter Hille: *Brennende Liebe. Ein Stimmungsbild*. In: Ders.: *Neu aufgefundene Texte 1877–1904*, i. A. der Peter Hille-Gesellschaft hg. von Christoph Knüppel. Norderstedt 2023, S. 58.

²⁴ Hans Fallada: *Mein erstes Rad*. In: Stefan Geyer (Hg.): *Vom Glück, Fahrrad zu fahren*, S. 108.

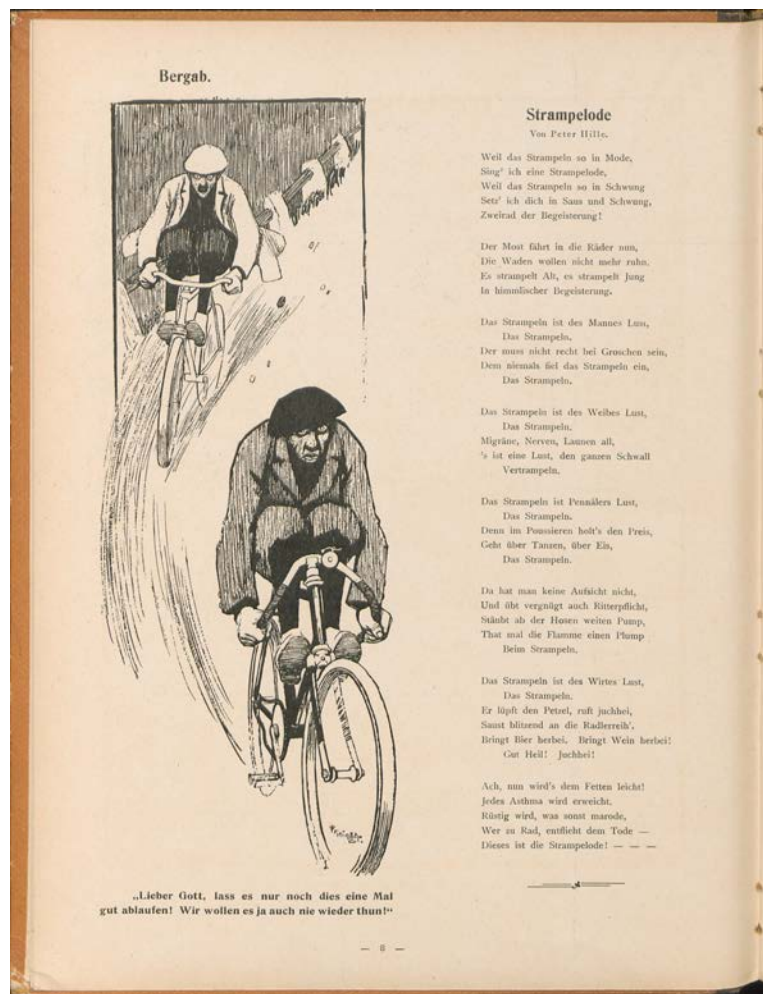
²⁵ Vgl. dazu Christiane Baumann: „Berlin im Jahre 3297“. *Ein bislang unbekanntes Manuskript von Peter Hille im Kontext von Science-Fiction und Zeitkritik*. In: *Literatur in Westfalen*. Beiträge zur Forschung 20, 2024, S. 11-38.

²⁶ Bei der *Lex Heinze* handelte es sich um eine Verschärfung des Strafrechts, die erstmals 1892 im Zuge eines Berliner Mordprozesses auf die Tagesordnung gesetzt wurde und etwa ab 1897 scharf diskutiert wurde. Tatsächlich sollte unter dem Vorwand der Sittenwidrigkeit ein Instrument gegen die politische Opposition geschaffen werden. Der Sozialdemokrat August Bebel wies in einer Parlamentsrede auf die Gefahr, dass auch Dichtungen Goethes und Heines unter die Vorschriften fallen könnten, in jedem Fall aber Werke Eugène Sues, Emile Zolas oder Guy de Maupassants.

²⁷ Peter Hille: *Gesammelte Werke in sechs Bänden*. Hg. von Friedrich Kienecker. Essen 1985. Bd. 4: *Kurzprosa und Prosa-Fragmente (II)*, S. 157-158, S. 157.

²⁸ Vgl. den Kommentar von Walter Gödden: *Strampelode*. In: Walter Gödden, Michael Kienecker u. Christoph Knüppel, *Welt und Ich. Neue Peter-Hille-Funde*, Bielefeld 2015, S. 34-41.

Betätigung. Feiningers neben dem Hille-Gedicht abgedruckte Karikatur *Bergab* lästert über die um sich greifende Cyclomanie, die dazu führt, dass unkalkulierbare Risiken billigend in Kauf genommen werden, nur um dem Mainstream zu folgen. Den Radwütigen bleibt letztlich ein Stoßgebet gen Himmel, mit dem sie hoffen, dem Schlimmsten entgehen zu können.



Dazu passt Hilles *Strampelode*, die ironisch-witzig und beschwingt-heiter daherkommt. Der Titel nimmt das Strampeln auf, das schnelle und anhaltende Beine-Einziehen und -Ausstrecken, das auch für das Zappeln von Kleinkindern gebräuchlich ist. Vielleicht kannte Hille das Gedicht *Der Strampelwagen* von Heinrich Hoffmann von Fallersleben, das 1872 in dessen Band *Streiflichter* erschienen war. Das liegt insofern nahe, als Fallersleben seit 1860 in Corvey in der Nähe von Hilles Kindheitsorten Erwitzen und Holzhausen lebte und er als Jugendlicher ehrfurchtsvoll zu dem Dichter aufblickte.²⁹ Das Fahrrad wurde bei Fallersleben als überwundene Errungenschaft verspottet. War es als „Velozipede“ gestartet, so fand es „als Strampelwagen früh den Tod“³⁰. Mehr als zwanzig Jahre später hat sich dieser „Strampelwagen“ durchgesetzt. Scheitert die moderne Erfindung noch bei Fallersleben, so präsentiert sie sich nun als Massenerscheinung. „Es strampelt Alt, es strampelt Jung“ konstatiert Hille, wobei eine textliche Übereinstimmung zu Fallersleben auffällt. Dort heißt es: „Es velozipierten Alt und Jung“³¹. Statt eines gescheiterten „Strampelwagens“ gibt es nun eine „Strampelode“, eine heitere Hymne auf das massenhafte Radeln. In der Wortschöpfung „Strampelode“, die Kindlichkeit antizipiert und mit dem kunstvollen Charakter einer Ode verknüpft, werden die Verbissenheit des Strampelns ebenso wie der Anspruch odenhafter Feierlichkeit verlacht. Hille stichelte auch gegen den Begriff „Strampeln“, der um

²⁹ Peter Hille: *Ich bin ein Sohn der roten Erde*. In: Peter Hille: *Gesammelte Werke in sechs Bänden*, hg. von Friedrich Kienecker. Essen 1984. Bd. 1: *Gedichte und Schriften*, S. 263-265, S. 263.

³⁰ Hoffmann von Fallersleben: *Streiflichter*. Berlin 1872, S. 21-22, S. 22.

³¹ Ebd., S. 21.

1897 inflationär verwendet wurde. Das Rad-Journal für Frauen *Draisina* publizierte zum Beispiel die Verse: „Lebet wohl ihr Mutterbräuche / Ach, wie ferne seid ihr jetzt / Seit das Weib des Stahlrads Speiche / Strampelnd in Bewegung setz“³².

Hilles *Strampelode* umfasst acht Strophen. Die ersten beiden führen launig in das Thema ein:

„Weil das Strampeln so in Mode,
Sing‘ ich eine Strampelode.
Weil das Strampeln so in Schwung,
Setz‘ ich dich in Saus und Schwung
Zweirad der Begeisterung!

Der Most fährt in die Räder nun,
Die Waden wollen nicht mehr ruhn.
Es strampelt Alt, es strampelt Jung
In himmlischer Begeisterung.“

Das Rhythmisch-Beschwingte resultiert aus der Wahl und dem Wechsel der Versmaße. Die erste Strophe besteht aus fünf Versen in trochäischen paargereimten Vierhebern, auch als „spanische Trochäen“ bekannt. Es schließt sich eine Paarreimstrophe mit jambischen Vierhebern an. Die beiden Eingangsstrophen erzeugen durch den Wechsel zwischen Trochäus und Jambus sowie weiblicher und männlicher Kadenz eine gewisse Dynamik, die dann in eine Parodie des populären Volksliedes *Das Wandern ist des Müllers Lust* übergeht.³³ Die Strophen eins und zwei imitieren durch ihren Rhythmus die Bewegung des Pedaltretens. Sie arbeiten mit dem Stilmittel der Hyperbel, erkennbar an der „himmlischen“ Begeisterung. Die sich anschließende Variation des Volksliedes verbindet die *Strampelode* assoziativ mit der bekannten Melodie des Wander-Liedes von Carl Friedrich Zöllner. Insofern wird die Ode mit rhythmischen und musikalischen Elementen aufgeladen, was ihr einen beschwingten musischen Charakter verleiht. Die fünf Strophen, die das Volkslied *Das Wandern ist des Müllers Lust* variieren, wenden sich an bestimmte Zielgruppen: den Mann, das Weib, den Pennäler und den Wirt. In diesen Adressaten spiegelt sich der gesellschaftliche Diskurs zum Radeln wider. Das aus sozialen Konventionen Befreiende greift Hille in seiner Strophe zum Frauenradeln auf. Migräne, Nerven, Launen – alles wird „vertrampelt“. Der Sozialdemokrat Eduard Bertz konstatierte, dass das Fahrrad die Frau in Bewegung gebrachte habe und dazu beitrage, dass sie sich aus alten Konventionen löse. Außerdem trat er energisch Vorurteilen entgegen, dass das Radfahren von Frauen unmoralisch und unzüchtig sei. Er wies Einwände von Medizinern zurück, die es als ungesund, die Gebärfähigkeit gefährdend und die Onanie sowie erotische Ekstase befördernd, geißelten. Bertz hob, wie auch andere fortschrittliche Kräfte, den positiven Gesundheitseffekt hervor. Er postulierte, dass das Radeln gegen manches Übel helfe und verwies auf Heilerfolge bei der Behandlung der TBC, bei Nervenschwäche und Neurasthenie.³⁴ Hille amüsierten offenbar diese ins Feld geführten therapeutischen Effekte des Frauenradelns. Gleichzeitig nahm er den befürchteten Kontrollverlust durch männliche und elterliche Autoritäten humorvoll auf's Korn, dem man sogar mit Begleitservices für radelnde Mädchen zu begegnen versuchte:

„Da hat man keine Aufsicht nicht,
Und übt vergnügt auch Ritterpflicht,
Stäubt ab der Hosen weiten Pump,
That mal die Flamme einen Plump,
Beim Strampeln.“

Die „Ritterpflicht“ setzte Ernst Heilemann in der Anthologie *Das Narrenrad* in der Illustration *Ein Liebesdienst* ins Bild. Feininger glossierte in der Zeitschrift *Das Narrenschiff* die hitzige Diskussion um die Radfahrmode und den Tabubruch der Pumphosen, auf die auch Hille Bezug nimmt.

³² Gudrun Maierhof/Katinka Schröder: *Sie radeln wie ein Mann, Madame*, S. 130.

³³ In der Anthologie finden sich weitere Parodien, so zum *Erlkönig*, auf die Operette *Wie einst im Mai* von Kollo/Bretschneider (*Radlers Herbstlied*) und auf Gedichte von Heine (*Tragödie*).

³⁴ Eduard Bertz, zitiert nach Elmar Schenkel: *Cyclomanie*, S. 77.

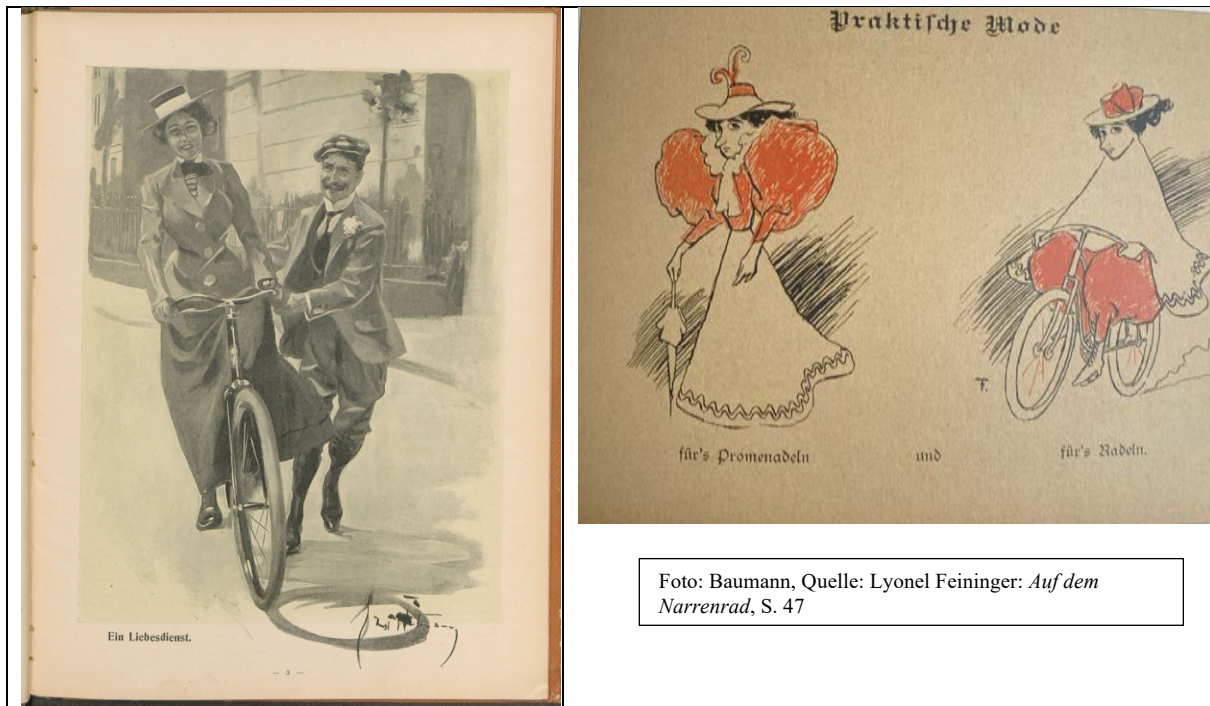


Foto: Baumann, Quelle: Lyonel Feininger: *Auf dem Narrenrad*, S. 47

Schließlich belustigten Hille die Wirte, die zunächst scharfe Gegner des Radfahrens waren, da sie den Niedergang des Bier- und Weinkonsums befürchteten. Nun profitierten sie von kompletten Radlergruppen.

Die achte Strophe schlägt in ihrer Struktur den Bogen zur ersten. Sie besteht wie diese aus fünf Versen in trochäischen paargereimten Vierhebern. Wieder wird mit dem Stilmittel der Hyperbel gearbeitet und in der Übertreibung das Radeln der Lächerlichkeit preisgegeben:

„Rüstig wird, was sonst marode,
 Wer zu Rad, entflieht dem Tode –
 Dieses ist die Strampelode! – – –“

Hervorzuheben ist, dass Hille sich von der bürgerlichen Radfahrbewegung absetzte, indem er deren Slogan „All Heil“ in seiner *Strampelode* nicht verwandte, sondern stattdessen auf „Gut Heil“ zurückgriff. „Gut Heil“ wurde dem *Deutschen Wörterbuch* von Jacob und Wilhelm Grimm zufolge bereits im Mittelhochdeutschen gebraucht und gilt als alter Turnergruß.³⁵

Hilles *Strampelode* nimmt, wie die Anthologie *Das Narrenrad* insgesamt, das Radeln als Massenphänomen humorvoll ins Visier. Er schaut nachsichtig auf das neue technische Phänomen, das als Wunderwaffe in jeder Lebenslage gepriesen wurde, aber auch zu gesellschaftlichen Tabubrüchen führte und nicht zuletzt die Emanzipation der Frau beförderte. 1898 dürfte Hille gewusst haben, dass das Radfahren als Kulturtechnik aus der Gesellschaft nicht mehr wegzudenken war und dass „die Spötter [...] schließlich die Verächten sein“³⁶ würden. So hatte es jedenfalls der Radelfan Theodor Herzl prognostiziert und empfohlen, die Radler-Karikaturen als Zeitdokumente sorgsam aufzubewahren.

³⁵ Jacob und Wilhelm Grimm: *Deutsches Wörterbuch*. Leipzig 1877, Sp. 818.

³⁶ Theodor Herzl: *Radfahren*. In: *Neue Freie Presse*, Nr. 11563, Morgenblatt, Wien 01.11.1896, S. 1-4, S. 3.