Les drapeaux des cyclistes ouvriers en Suisse

Autor(en): **Länzlinger, Stefan**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier**

Band (Jahr): **31 (2015)**

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-583326

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LES DRAPEAUX DES CYCLISTES OUVRIERS EN SUISSE

STEFAN LÄNZLINGER

Depuis 1906, les Archives sociales suisses à Zurich documentent les mouvements sociaux en Suisse : mouvement ouvrier, mouvements féministes, mouvements des jeunes, jusqu'aux nouveaux mouvements sociaux, écologiques ou antimondialisation. Les fonds d'archives ont connu un énorme accroissement depuis les années 1990. Nombre d'organisations du mouvement ouvrier traditionnel manquaient alors de relève. Avec le déclin des idéologies entraîné par la longue période de haute conjoncture après la Deuxième Guerre mondiale et le vieillissement des effectifs, les organisations culturelles et sportives, en particulier, risquaient de disparaître ou allaient abandonner leurs principes idéologiques pour atteindre un public plus large. Certaines associations se sont dissoutes, d'autres se sont bornées à proposer des activités de loisirs. C'est par exemple le cas de la plus grande des associations sportives ouvrières, le SATUS (Fédération ouvrière suisse de gymnastique et de sport), qui compte toujours plus de 20 000 membres mais qui depuis 1994 a adopté une neutralité politique et confessionnelle.

Les associations de cyclistes ouvriers, dont les drapeaux sont au centre de cet article, avaient des effectifs très importants. Au milieu des années 1930, l'Union du Touring ouvrier Solidarité comptait déjà plus de 22 800 cyclistes, hommes et femmes[1]. De strictes conditions prévalaient : pour y être accepté, il fallait être membre d'un parti de gauche ou d'un syndicat de l'Union syndicale suisse. Avec leur éventail d'activités culturelles et sportives, les organisations de loisirs du mouvement ouvrier souhaitaient offrir à leurs membres un milieu bien différent du monde bourgeois capitaliste.

[1] Pour la statistique des membres, voir Arbeiter Radfahrer Bund der Schweiz Solidarität: Jahres- und Kassaberichte (depuis 1930 Arbeiter Touring Bund Solidarität).

L'Union cycliste ouvrière (UCO) Solidarité, fondée en 1916, offrait à ses membres des activités sportives et récréatives. En été, c'étaient les excursions à vélo dans les environs ou plus loin ; en hiver, les membres pouvaient se mesurer en salles de sports. S'ajoutait à cela un choix d'assurances qui encourageait les adhésions. Depuis sa fondation, ses effectifs ne cessèrent d'augmenter, atteignant vite les 8800 membres. En 1930, année du changement de nom en Union du Touring ouvrier-Arbeiter Touring Bund (UTO-ATB), ils étaient 14 700, et 22 800 en 1936. Le maximum fut atteint en 1952 avec 25 300 membres[2]. Puis le déclin fut constant. Depuis les années 1970, plusieurs sections ont abandonné le qualificatif « ouvrier », devenant de simples associations sportives cyclistes. L'association faîtière a conservé le sigle ATB, mais s'est « modernisée » en une simple « association pour le sport, les loisirs et les transports » ; son site internet n'a pas de version en français[3].

Les fonds de l'UCO/UTO sont déposés depuis 1997 aux Archives sociales suisses. Le fleuron de la collection est constitué d'une quarantaine de drapeaux des anciennes sections. En termes vexillologiques, il s'agit plus précisément d'étendards, dans la plupart des cas : la pièce est fixée non seulement à la hampe par des anneaux, mais aussi à une barre métallique horizontale, souvent richement ornée. Cela permet de déployer l'étendard en entier, même contre le vent. Nous utiliserons les deux termes comme synonymes par la suite.

Traditionnellement, les associations se dotent d'un étendard afin d'avoir une représentation, quels que soient par ailleurs leurs buts[4]. Le drapeau unit, relie, les membres se groupent sous le drapeau et sont reconnus comme tels ; lors de réunions plus larges, le drapeau symbolise la petite patrie, affirme la fierté de l'origine. Mais les drapeaux de l'UTO sont surtout une magnifique source iconographique d'une culture sportive ouvrière aujourd'hui disparue. Ils éclairent les habitus des cyclistes et la manière dont ceux-ci voudraient être perçus. Ils témoignent de leur appartenance idéologique et étonnent souvent par leur symbolique engagée. Certains d'entre eux enfin attestent d'un art exceptionnel en matière de broderie.

---

[2] Jahresbericht Arbeiter Touring Bund Solidarität, 1953.

[3] www.a-t-b.ch, consulté le 5.2.2015.

[4] Emil Dreyer, « Qu'est-ce-qu'un drapeau ? », Patrick Auderset et Marianne Enckell (dir.), *Sous le drapeau syndical. Les syndicats vaudois et leurs emblèmes 1845-2014*, Documents du Musée cantonal d'archéologie et d'histoire, Lausanne, 2014, pp. 15-23.

L'ouvrier et le vélo

Depuis la fin du XX^e siècle, plusieurs éléments lient la population ouvrière et le vélo. L'industrialisation a éloigné le lieu de travail du lieu de vie ; il faut franchir la distance entre eux à pied ou, dans les villes, par les transports publics naissants et chers. La bicyclette, véhicule individuel, résout ce problème ; encore faut-il qu'elle ait un prix abordable. L'évolution technique menant à la bicyclette aux deux roues garnies de pneumatiques et à entraînement par chaîne, qui remplace le grand-bi, l'a permis[5]. Des fabriques de bicyclettes apparaissent en France et en Allemagne dès 1880 ; il arrive même que des organisations ouvrières aient leurs propres fabriques[6]. En Suisse, un vélo solide coûte 180 francs en 1925, un modèle plus simple 120 francs[7]. Cela correspond environ à la moitié d'un salaire mensuel moyen, mais la bicyclette devient un achat abordable pour l'ouvrier.

Le succès du vélo tient toutefois à sa polyvalence. Il abrège le trajet au travail et accroît la mobilité générale des ouvrières et des ouvriers, mais il peut aussi être utilisé avec profit hors du temps de travail. Les loisirs[8], temps libre péniblement gagné sur la durée du travail par des luttes syndicales et des progrès législatifs, doivent être occupés. Une activité sportive vient à point nommé.

En Grande-Bretagne, ce sont les Églises et les associations philanthropiques qui créèrent les clubs sportifs ouvriers de la deuxième moitié du XIX^e siècle, afin de détourner les travailleurs de la danse et de la boisson pendant leurs loisirs[9]. L'aliénation au travail était compensée par la dépense physique et la satisfaction mentale hors du travail. L'activité sportive procurait aux ouvrières et aux ouvriers un sentiment d'estime et de réalisation personnelle. Dans les exercices collectifs, sur le terrain de football ou en salle de gymnastique, ils faisaient l'expérience de la communauté et de la solidarité qui étaient

---

[5] Max J. B.Rauck, Gerd Volke, Felix R. Paturi, *Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte. Das Fahrrad und seine Geschichte*, Aarau, 1988 (4^e éd. revue), p. 70.

[6] Ralf Beduhn, *Die Roten Radler. Illustrierte Geschichte des Arbeiterradfahrerbundes «Solidarität»*, Münster, 1982, p. 32.

[7] René Rohner-Gassmann, « "Auf sausendem Rade in die Weite!" Das Velofahren und seine sozio-kulturelle Bedeutung in der Schweiz 1900-1950 », Lizentiatsarbeit Universität Zürich, Zurich, 1991, p. 14.

[8] DHS, article « Loisirs » (Andrea Weibel), www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F16319.php

[9] Robert F. Wheeler, « Organisierter Sport und organisierte Arbeit – Die Arbeitersportbewegung », Gerhard A. Ritter (dir.), *Arbeiterkultur*, Königstein, 1979, p. 58 ; Fabian Brändle, Christian Koller, *Goal ! Kultur- und Sozialgeschichte des modernen Fussballs*, Zurich, 2002, p. 55 et ss.

absentes du travail industriel[10]. Beaucoup de sociétés sportives ouvrières britanniques se détachèrent de la tutelle paternaliste des Églises et des patrons. Les premiers clubs sportifs socialistes apparurent dans les années 1890, en particulier pour le cyclisme[11].

En Suisse, les associations de loisirs ouvrières trouvent leur origine dans les sections récréatives de la société du Grutli, en particulier celles de gymnastique et de chant[12]. Dans le dernier quart du XIX^e^ siècle, ces activités étaient très courues. Mais le sport ouvrier était en même temps critiqué par les organes du Parti et des syndicats : l'ouvrier qui fait du sport néglige les devoirs politiques et syndicaux, n'a plus de temps à y consacrer. Par ailleurs, le mode de production capitaliste réclame des compensations aux dépenses physiques qu'il exige, aux effets nocifs qu'il impose à l'organisme[13]. Ce n'est qu'au début du XX^e^ siècle que les élites du mouvement ouvrier voient dans les sociétés sportives socialistes d'importantes organisations annexes.

L'organisation des cyclistes ouvriers

C'est en Allemagne que l'exemple britannique des cyclistes ouvriers est d'abord imité. Les cyclistes socialistes ne trouvent pas leur place au sein des associations bourgeoises, pour des raisons politiques, et créent leurs propres sociétés[14]. L'*Arbeiterradfahrerbund* est fondé en 1896 ; jusqu'à la Première Guerre mondiale, c'est la société sportive ouvrière qui a les effectifs les plus importants[15].

En Suisse, on suit le modèle allemand en mettant sur pied tout un réseau d'associations intégrant l'ensemble de la vie ouvrière. Les associations sont très politisées, et se développent à un moment important de la constitution de l'identité ouvrière[16]. En 1897, des compagnons allemands et autrichiens fondent l'*Arbeiterradfahrerverein Zürich*. Ses membres peuvent y apprendre à rouler à bicyclette – ce qui n'est pas chose évidente à cette époque. Mais l'association rend surtout des

---

[10] Wheeler, *op. cit.*, p. 58.

[11] David Prynn, « The Clarion Clubs: Rambling and Holiday Associations in Britain since the 1890s », *Journal of Contemporary History*, 11 (1976), pp. 65-77.

[12] Karl Schwaar, « Aspekte der Arbeiterkultur im 20. Jahrhundert », *Handbuch der schweizerischen Volkskultur*, sous la dir. de Paul Hugger, vol. III, Zurich 1992, p. 1085.

[13] Fritz Wildung, *Arbeitersport*, Berlin, 1929, p. 32.

[14] Ralf Beduhn, *Chronik der « Solidarität »* 1896-1977, s.l. : RKB Solidarität e.V., 1978, p. 22.

[15] Beduhn, *Die Roten Radler*, *op. cit.*, p. 30.

[16] Schwaar, *op. cit.*, p. 1084.

Les membres de la section Länggasse Bern – avec deux femmes et des enfants – posent pour le photographe. Ils portent les vêtements typiques, chemise blanche avec cravate ou sweater, casquette ornée d'un insigne. Le drapeau de la section trône au centre. Des vélos sont aussi visibles sur l'image, sans doute volontairement.

services au mouvement ouvrier, en transmettant rapidement des informations, en offrant un soutien personnel en cas de grève, en organisant des fêtes. Elle a aussi inscrit dans ses objectifs l'agitation à la campagne, où elle diffuse les principes du mouvement ouvrier urbain[17]. Elle disparaît toutefois peu après le début du XX^e^ siècle[18].

Une nouvelle société est créée en 1905. L'*Arbeiterradfahrerverein Eintracht Zürich* n'admet que des membres des syndicats ou du Parti. Elle se fédère en 1906 à la société faîtière allemande[19], mais dix ans plus tard l'idéal de l'unité transnationale du mouvement sportif ouvrier se fracasse lorsque les sociétés allemandes acceptent l'émission d'obligations de guerre. En 1916, une organisation faîtière est créée en Suisse sous le nom d'*Arbeiter-Radfahrer-Bund*, Union cycliste ouvrière. Les

---

[17] Dominique Marcel Fankhauser, *Die Arbeitersportbewegung in der Schweiz 1874-1947. Beiträge und Kontroversen zur Sozialen Frage im Sport*, Göttingen, 2008, p. 84.

[18] E. Iseli, *Der ATB im Werden. Im Auftrage des Zentralvorstandes verfasst*, Berne, 1943, p. 5.

[19] *Ibidem*, p. 7.

valeurs nationales s'affirment, plus fortes que l'universalisme prolétarien[20]. L'association ne cesse de se développer dans les années suivantes. Elle organise sa première journée fédérale à Thalwil en 1916; des sections romandes apparaissent depuis 1921[21]. En 1930, l'assemblée des délégués décide de la rebaptiser Union du Touring ouvrier Solidarité, ouvrant ainsi les portes aux motocyclistes et aux automobilistes[22].

Activités sportives

Au milieu des années 1930, l'Union compte déjà plus de 20 000 membres répartis en 350 sections. Un élément qui contribue à son succès est l'offre, en sus des activités sportives, de prestations d'assurance. La cotisation annuelle de 7 francs (puis 8) comprend une assurance responsabilité civile et des prestations en cas d'accident ou de décès, ainsi qu'un soutien juridique en cas de conflits liés à des délits en matière de circulation[23]. Pour être accepté comme membre, il faut être membre d'un parti de gauche ou d'un syndicat affilié à l'Union syndicale suisse. Cette clause a été respectée assez rigoureusement: une vérification des effectifs en 1936 montre que c'était le cas pour 90% des membres[24].

Mais les activités sportives sont évidemment au premier plan. En été, il y a régulièrement des randonnées au programme, des excursions dominicales à la campagne, à la montagne ou pour rencontrer d'autres sections. Les performances ne sont pas essentielles. On entend fréquemment la critique que les excursions se terminaient après quelques kilomètres dans une auberge où la bière coulait à flots[25]. Mais les sources, notamment les livrets d'excursions *(Fahrtenbücher)*, donnent aussi d'autres témoignages. En 1926, par exemple, les cyclistes de la section des Tramways de Zurich ont fait dix randonnées, dont la plus longue était de 120 km[26]. Lors des excursions, et plus encore lors d'apparitions publiques, comme au Premier Mai, les membres doivent se vêtir de manière uniforme: pantalon golf, chaussettes montantes, cravate et casquette. Apparaître en bloc et dans ce strict uniforme doit démontrer l'unité du mouvement. Il s'y ajoute, au moins sur le

---

[20] Fankhauser, *op. cit.*, p. 87.
[21] Iseli, *op. cit.*, p. 19.
[22] Jahresbericht Arbeiter Touring Bund Solidarität, 1930.
[23] Jahresbericht Arbeiter Touring Bund Solidarität, 1923.
[24] Jahresbericht Arbeiter Touring Bund Solidarität, 1936.
[25] Fankhauser, *op. cit.*, p. 171.
[26] *Jubiläumsschrift Strassenbahner Zürich*, p. 13.

De grandes fêtes fédérales avaient lieu tous les deux ans, et donnaient l'occasion aux sections de se montrer en tenue et avec leurs drapeaux. On voit ici la section des Tramways de Zurich, dont la première activité lors de sa fondation en 1925 fut l'acquisition de pantalons et de bas uniformes. Elle acheta aussi une trompe et une trousse médicale et discuta de l'acquisition d'un drapeau de section (*Jubiläumsschrift Strassenbahner Zürich*, p. 13).

papier, des prescriptions rigoureuses : les cyclistes roulent à deux de front et par blocs de douze dans la rue, un guide donne l'ordre de se mettre en selle, de démarrer ou d'attendre les retardataires.

En raison du climat, les randonnées ne sont possibles que du printemps à l'automne. Pour donner des occasions d'exercice en hiver, on pratique le sport en salle : exercices d'agilité sur des vélos spéciaux, exécutés selon des règlements peaufinés. Par la suite se développent de nouvelles disciplines comme le monocycle synchronisé et le cycle-ball.

On est frappé par l'absence presque totale de compétitions : aucune course cycliste, alors que c'est la principale activité d'autres sociétés cyclistes. Le refus de la compétition est délibéré. Les organisations sportives ouvrières tiennent à se distinguer de leurs homologues bourgeoises[27],

[27] Voir Christian Koller, « Der Sport als Selbstzweck ist eines der traurigsten Kapitel der bürgerlichen Sportgeschichte – Wandel und Konstanten im Selbstverständnis des schweizerischen Arbeitersports (1922-1940) », in: Hans-Jörg Gilomen et al. (dir.), *Freizeit und Vergnügen vom 14. bis zum 20. Jahrhundert*, Zurich, 2005, pp. 287-301.

c'est ce qui motive l'absence totale de courses cyclistes : l'assemblée des délégués de 1922 se prononce pour l'interdiction générale des courses[28]. Mais les concours et les distinctions, éléments moteurs de l'activité sportive, ne peuvent disparaître complètement. Dans les années 1930, l'UTO organise des « concurrences » : sur un terrain circonscrit, un parcours donné doit être effectué à grande vitesse ; le long du parcours, les participants doivent répondre à des questions sur l'histoire de l'Union et tester leurs connaissances en matière de signaux de circulation[29]. Il y a aussi des épreuves de lenteur : un court trajet à parcourir le plus lentement possible, sans descendre de vélo ni s'arrêter. Ce sont là des ripostes pleines d'imagination à la soif de records, aux démonstrations pour la frime dont font preuve les sociétés bourgeoises[30]. Mais ces disciplines alternatives n'apaisent pas le désir de se mesurer en compétition. Chaque assemblée annuelle reprend la question de l'interdiction des courses. Au point que ceux qui l'enfreignent encourent de graves sanctions : en 1933, la section Zurich 6 qui a participé à une course de l'organisation sportive communiste « pour l'unité rouge du sport » est exclue de l'UTO[31].

Après la Deuxième Guerre mondiale, les associations de loisirs ouvrières se trouvent prises dans le processus d'intégration sociale et ne trouvent plus d'expression culturelle propre. La tendance à se distinguer des associations sportives bourgeoises (par exemple de la part du SATUS) disparaît vers 1960[32]. En 1962, les cyclistes ouvriers abandonnent l'exigence d'affiliation syndicale ou partisane.

Les drapeaux des cyclistes ouvriers

De nombreuses sources documentent l'histoire du mouvement des cyclistes ouvriers[33] : Les recueils de procès-verbaux parlent des affaires quotidiennes de l'Union, des dissidences dans ses rangs, des enfreintes à l'obligation d'être syndiqué, ou encore de l'acquisition d'un drapeau. Grâce aux livrets de randonnée, où les trajets effectués sont parfois minutieusement notés, on peut voir si vraiment le sport prolétarien se différencie du sport bourgeois, comme il l'affirme. Plusieurs films des

---

[28] Fankhauser, *op. cit.*, p. 170.

[29] *Jubiläumsschrift Strassenbahner Zürich*, p. 26.

[30] Wildung, *op. cit.*, p. 67.

[31] *Jubiläumsschrift Strassenbahner Zürich*, p. 15.

[32] Schwaar, op. cit., p. 1095.

[33] Le catalogue de tous les drapeaux conservés est publié dans *Vexilla Helvetica*, vol. XIII, pp. 86-181. La description des archives conservées se trouve sous www.findmittel.ch

années 1930, où les cyclistes ouvriers se présentent eux-mêmes, montrent bien comment ils se perçoivent et idéalisent leur groupe. Restent les drapeaux : sur plus des 300 sections qui ont existé, et dont la plupart sans doute avaient leur drapeau, une quarantaine ont été conservés dans les archives de l'Union et sont arrivés aux Archives sociales en 1997[34].

Les drapeaux de l'UTO sont tous relativement petits : ce sont généralement des carrés de 60 cm de côté. Ils ont pour la plupart des anneaux métalliques pour une hampe en bois, et sont fixés à une barre horizontale. Cela s'explique par l'usage qui en était fait : on emmenait les drapeaux en excursion, en les fixant au guidon.

Les drapeaux sont généralement en soie, brodés à la machine ou à la main. Quelques-uns sont peints ou réalisés dans des techniques mixtes, certains sont en coton. L'avers et le revers sont presque toujours de couleurs différentes. Le rouge typique du mouvement ouvrier[35] est dominant : presque tous les drapeaux ont au moins un côté rouge, souvent combiné avec du vert.

On sait peu de chose de la fabrication des drapeaux. La récurrence stéréotypée de certains motifs, en particulier les éléments décoratifs, permet de supposer qu'ils ont été faits suivant des modèles. Mais ces drapeaux témoignent surtout d'une inventivité et de qualités de broderie admirables, en particulier dans des travaux aussi compliqués que le dessin d'un cycliste sur son vélo. Les représentations géographiques réalistes, ponts, rivières, montagnes, prennent la nature pour modèle ; les topographies imaginaires ont leur source dans l'imagination ou des modèles existants. Des motifs sont récurrents :

- la poignée de mains, signe de fraternité,
- le soleil levant, symbole général du salut ou du triomphe à venir,
- le S., référence à la solidarité affirmée dans l'appellation complète de l'UCO,
- les couronnes de laurier et de chêne, éléments héraldiques décoratifs traditionnels.

Nous avons choisi six drapeaux comme exemples de séries aux motifs similaires ou, au contraire, comme exceptions parmi le corpus de 40 drapeaux archivés.

Traduit par Marianne Enckell

---

[34] Le matériel audiovisuel, y compris les drapeaux, est visible sous www.bild-video-ton.ch

[35] Pour l'usage du rouge sur les drapeaux ouvriers, voir Auderset et Enckell, *op. cit.*, p. 34.

La bicyclette seule

Un motif rare : à deux reprises seulement apparaît sur un drapeau la bicyclette sans cycliste. C'est la fierté de l'ouvrier, elle remplit plusieurs fonctions : elle réduit la distance de plus en plus grande entre domicile et lieu de travail ; pendant les loisirs, elle permet de se délasser (ou de s'entraîner) lors de randonnées avec des collègues. Elle témoigne aussi de la forme physique ; au début du XX^{e} siècle encore, le vélo ne fait pas partie du répertoire standard des compétences ouvrières, il faut d'abord apprendre à rouler. Ce drapeau de l'*Unione Sportiva Internazionale* (*Club ciclisto italiano Avanti* de Neuhausen am Rheinfall) est brodé à la main et joliment orné d'églantines. Les rayons des roues ont dû mettre à dure épreuve la patience de la brodeuse.

Le cycliste sur son vélo ou à côté

Motif fréquent. Le cycliste est vêtu à la manière typique de la section : chaussettes à hauteur du genou, pantalons trois-quarts, ceinture, veste ou sweater, chemise et cravate (ou foulard noué), casquette munie d'un insigne métallique. Le cycliste ouvrier soulève sa casquette pour saluer et pose devant un chêne, symbole de la force et de la résistance. La date de 1911 sur le drapeau de la section Klein-Hüningen/Horburg rappelle la fondation de la section : très tôt, bien avant la constitution de la fédération nationale ; la date de 1914 signale l'acquisition du drapeau. Beaucoup de drapeaux portent ce genre de dates. Pour couvrir les frais de fabrication d'un drapeau, on organisait souvent une fête ou une tombola.

Affirmation politique

La scission du Parti socialiste en 1921 entraîne aussi la formation de groupes communistes dans le mouvement sportif ouvrier. Dans les villes de Zurich et de Bâle surtout, les cyclistes communistes fondent leurs propres sections, qui restent toutefois affiliées à l'Union cycliste ouvrière. On connaît quelques cas de discorde, l'UCO étant d'orientation syndicale et socialiste. La section 6 de Zurich, communiste, s'oppose par exemple à la stricte interdiction des compétitions. Le drapeau de la section bâloise de Gundeldingen, fondée en 1922, arbore le marteau et la faucille devant un soleil levant, symbole classique de l'effort et du triomphe futur. Le slogan *Mutig ohne Ruh, unserem Ziele zu* se retrouve sur nombre d'autres drapeaux et insignes, comme des slogans similaires : *Durch Kampf zum Sieg* ou *Frisch auf*, qui servait de salut aux membres de l'UTO.

Affirmation d'un mode de vie

Le courant abstinent a été important au sein du mouvement ouvrier, et des sections cyclistes spécifiques se sont formées. Le lien qui semble aujourd'hui évident entre activités sportives et non-consommation d'alcool était moins communément admis dans les années 1920. L'appartenance à un club cycliste avait, en sus de ses aspects sportifs, une forte composante sociale : c'était une manière de passer ses loisirs, chèrement acquis, avec des compagnons de lutte, et bien boire et manger lorsque le budget le permettait. Le drapeau de la section *Abstinentia* de Berne et environs, fondée en 1919, a été acquis en 1921 ; de facture simple, il porte un chêne, symbole de la lutte contre les tentations de l'alcool.

Internationalisme

L'allégorie féminine coiffée du bonnet phrygien, symbole de la République et de la liberté, est un cas unique sur les drapeaux des cyclistes ouvriers. On retrouve là les accents internationalistes des débuts du mouvement sportif ouvrier, qui s'estompèrent chez les cyclistes à l'époque de la Première Guerre mondiale. Sur ce drapeau de la section Altstetten Zurich (fondée en 1907, consécration du drapeau en 1928), on remarque en outre une allusion brodée à la vie en usine, chose rare, et des citations de la version allemande d'un chant russe très populaire pendant l'entre-deux-guerres.

Appartenance géographique

Plusieurs drapeaux affichent l'appartenance géographique de la section cycliste. On y voit souvent des références locales, particularités topographiques, spécialités régionales, produits de l'agriculture (comme la carotte sur les drapeaux argoviens). Affirmer ses origines sous forme imagée semble être une constante ethnographique. Les cyclistes ouvriers ne font pas exception. Le drapeau de la section de Diessenhofen en Thurgovie (le revers donne la seule date de 1927) est un exemple particulièrement réussi de la référence géographique. La broderie très fine représente une vue fidèle de la petite ville, dont les bâtiments se reflètent dans le Rhin. Le ciel et le slogan « Par la lutte à la victoire » sont peints.