

Aus den Anfängen des Radsports

# SCHLAFLOS SCHNELLER

1893 FAND DIE ERSTE DISTANZFAHRT WIEN-BERLIN NON-STOP STATT. DAS FAHRRAD ÜBERZEUGTE AUF GANZER STRECKE.

text **PETRA STURM** art **RALF HAUSER**

**F**rühmorgendlicher Start am 29. Juni 1893 in Wien-Floridsdorf unter großem öffentlichem Publikumsaufgebot und Polizeischutz. Ein Jahr davor war die Distanz zu Pferd in 72 Stunden bewältigt worden, das Siegerpferd war im Ziel tot zusammengebrochen, jetzt: Die gleiche Strecke per Rad. 117 Fahrer gehen in Gruppen zu zehn eingeteilt und von tausenden Wienern angefeuert in fünfminütigem Takt an den Start. Die Teilnehmer, entweder Berufsfahrer oder einfache Fahrradclub-Mitglieder, jedenfalls aber allesamt kräftige Haudegen, erscheinen bekappt, in Baumwolle und Wind und Wasser abweisendes Loden gekleidet. Vor ihnen liegen 582,5 Kilometer. Pacemaker helfen ihnen, ihr Tempo zu halten. Sie müssen den holprigen, schlechten Straßen in Österreich trotzen, stoisch strampelnd Regen und heftige Gewitter in Böhmen aushalten und dabei stets den mit Zeichen abgesteckten Weg im Auge behalten, was manche in der Nacht trotz lichtstarker Laterne aus dem Rennen wirft. Die Vorgabe ist klar: Schnurstracks und non-stop, ohne Schlaf und Rast, an das Endziel Berlin-Tempelhof zu gelangen, abgesehen von vorgeschriebenem Halt an Kontrollstationen inklusive etwaiger dort nötiger medizinischer Versorgung, Verpflegungs-, und Reparaturmöglichkeiten. Nach 31 Stunden, einer Minute und 22 Sekunden fährt der schnaubbärtige, 32jährige Bayer Josef Fischer, eine der ersten deutschen Radsportlegenden, im Ziel ein und wird feuchtfrohlich mit einem silbernen Humpen prämiert. Der Grazer Josef Gerber wird als bester Österreicher mit drei Stunden Rückstand Drittplatzierter

Die Sensation ist perfekt. Per Velociped schier unglaubliche 40 Stunden schneller am Ziel als Sieger Graf Star-

hemberg samt Pferd bei dem Distanzritt auf der gleichen Strecke ein Jahr davor! Das gab dem Fahrrad eine ganz neue Aura des Unbesiegbaren und Unverwüstlichen.

Ein maßgeblicher Schönheitsfehler von Pferderennen auf große Distanzen - Strecke absolviert, Pferd tot - konnte von den Drahteseln ausgemerzt werden. Die frühen Rennmaschinen und ihre Fahrer erwiesen sich als äußerst robust, neben dem Sieg gereichte ein Zieleinlauf ohne Reifenwechsel, Nachpumpen oder sonstigen technischen Gebrechen einer Fahrrad- oder Reifenherstellermarke zum besonders nachhaltigen Qualitätsbeweis.

Das entdeckte Werbe- und Marketingpotential von erfolgreichen Rädern wurde wie im Fall von Wien-Berlin noch Monate nach dem Rennen von den Herstellern in Annoncen auskosten. Überregional und von mehreren Fahrradverbänden gemeinsam organisiert, war Wien-Berlin ein spektakulärer Großevent, der dem Fahrrad im gesamten deutschen Sprachraum zu einem Aufschwung verhalf, Fahrradindustrie und Tourentourismus ordentlich ankurbelte und nicht zuletzt die beiden Großstädte näher aneinander rücken ließ, nur noch eine 32-stündige Fahrradfahrt voneinander entfernt. Das ausschlaggebende Erfolgsrezept stellte die Geschwindigkeit dar. Dem Bicycle gelang die Wandlung von der bestaunten Massenattraktion und vom Erreger öffentlichen Ärgernisses auf offener Straße zum optimalen Straßengefährte und damit auch zur Massentauglichkeit. Es zeigte vor allem auch: Das Fahrrad hat seine moderne Form vorläufig gefunden. Das Niederrad hatte auf lange Sicht - auch in puncto Schnelligkeit - den Sieg über das weitaus strapaziosere Hochrad davon ge-

tragen. Die markantesten neuen Erfindungen wie Hinterradkettenantrieb (Vorzeigemodell: der Starley Rover von 1885) und aufblasbare Gummibereifung (ab 1888 dank Mr. Dunlop) trugen zum Geschwindigkeitsgewinn bei, auch wenn die Straßenbeschaffenheit selbst - besonders in Österreich - noch jenseits von geebnet und reifenfreundlich war. Die einzelnen Radmodelle differenzierten sich weiters nach ihrer Funktionalität von der schnittigen Straßenrennmaschine mit ebenso schnittigen Namen wie etwa Puch-Racer über das kotflügelbehaftete Tourenrad zum soliden Alltagsradklassiker aus.

Die physischen Anstrengungen, denen die Distanzfahrer ausgesetzt waren, wären heutigen Radrennsportlern - abgesehen von einigen speziellen Trophies mit härterer Gangart - eher unzumutbar. Zur Zeit von Wien-Berlin schwankte die medizinische Fachmeinung über die Auswirkungen von Schweißausbruch und erhöhtem Pulsschlag noch auf Jahre zwischen gesundheitsförderlich und -ruinierend hin und her, bei den Ernährungsratschlägen gab man sich trotzdem sicher. Zu viel trinken sollte man zwecks der Schweißvermeidung prinzipiell unterlassen. Zur Stärkung der strapazierten Rekord- und Tourenfahrer waren aber Weißwein, Whisky, Kola(!) oder ähnliche Extrakte nebst der strikten Unterlassung von kohlenhydratreichen Lebensmitteln äußerst dienlich, so zumindest laut „Handbuch des Radfahr-

Sports. Technik und Praxis des Fahrrades und Radfahrens“ (1895). Der Danziger Radrennfahrer Hans Ludwig vertraute bei der Zweitaufgabe von Wien-Berlin 1908 auf Kaffee gegen seine Magenschmerzen, Himbeersaft mit Wasser, Himbeeren mit Reis und der Kraft von drei ausgesaugten Orangen, um die Fahrt durchzustehen.

Die Distanzfahrten nehmen in der Radsportgeschichte einen speziellen Platz ein. Anders als bei den durchgeplanten Rekordfahrten, wo ein einzelner Radler unter medialer Aufmerksamkeit weite Distanzen überbrückten (so zum Beispiel 1893 St. Petersburg-Paris in 15 Tagen) oder organisierten Abenteuerfahrten einzelner Clubs (eine der ersten war 1869 London-Brighton), wurden diese Rennen mit Massenstart, unter der Prämisse konkurrierender Zeitmessung und unter gleichen Bedingungen, durchgeführt. Etappenstopps oder Nachtruhe gab es noch nicht.

Wien-Berlin zählt zwar im Gegensatz zu seinem Vorgänger Paris-Bordeaux (1891) nicht zu den heutigen Weitstreckenklassikern und unterscheidet sich auch in Ausführung und Stil von den späteren großen Etappen-Touren wie etwa der Tour de France, die 1903 erstmalig startete. Es sind aber diese frühen Dauerfahrten, die dem Rad im öffentlichen Bewusstsein die Straßen erobern lassen und den steinigen Weg für spätere weitaus reibungslosere Rennradtouren ebnet. Wer weiß, vielleicht folgt ja bald eine Neuauflage ... **vs**

