

Ist Graz Radstadt?



Stolz präsentiert sich in Clubkleidung ein Herrenfahrer mit Gattin um 1900 vor der Bergkulisse im Fotostudio Kreiner.



Dame mit Kindern im Matrosenanzug um 1905. Attraktion des Fotos ist aber der neue Dreiradler.



Die Amateure des Alpenländischen Radfahrerbundes bei einem ihrer unzähligen Radrennen.

Von Erzherzog Johanns Draisine über klassische Velozipeden bis zum E-Bike reicht der museale und aktuelle Fahrzeugpark der Einspurigen in Graz. Der Sammler und Kenner unterscheidet beispielsweise das bei Steyr-Daimler-Puch in Graz gefertigte robuste zivile Waffenrad vom Militärrad. Der dritte Frühling des Radfahrens, nach der Zeit um 1900 und der späten 1. Republik, beflügelt nun die Radlerszene in Graz.

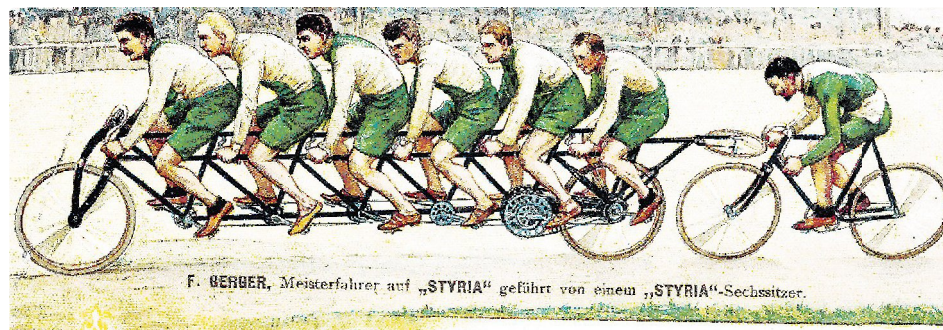
Anfangs skurrile Radlervereine

Die vereinsungrige Zeit um 1900 bescherte Graz zwischen 1882 und 1900 über 50 Radfahrervereine. 10 einschlägige Vereine entstanden in den Vorstadtgemeinden, die 1938 zu Graz kamen. Die Vereine waren in sieben Verbänden (z. B. Steirischer Radfahrer Gauverband, gegr. 1887, Alpenländischer Radfahrerbund, gegr. 1912) organisiert. Diese Vereine waren weniger regional (z. B. Radfahr-Club Alpenrose im V. Bezirk, Gries), als vielmehr sozial (z. B. Ruckerberger Radclub) und politisch (z. B. Arbeiter-Radfahrer-Verein Einigkeit) sortiert. Dem Zeitgeist folgend gab es Vereinsabzeichen, Wappen, Zirkel, Fahnen, Trinkhörner, Bierkrüge, Vereinskappen und sogar Vereinskleidung. Vereinsfunktionen waren u. a. Archivar, Fahrwart, Zeugwart, Bahnwart und Bannerträger. Der Vereinsmeister unterschied zwischen Touren-, Schul-, Corso-, Schau-, Saal-, Reigen-, Kunst-, Wander- und Wettfahrten. Im Clublokal (anfangs Steinfelder Bierhalle, Münzgrabenstraße 10) des 1882 gegründeten GBC (Grazer Bicycle Club) ertönte die Vereinshymne, deren 1. Strophe hier nicht verheimlicht werden soll:

„Flinke Bicyclistenmänner
Zeigen sich als wack're Renner
Messen kühn die längste Bahn
Und der Kühnste fährt voran
Frischen Muth im Herzen“

Erfolgreiche Rennfahrer wie der achtfache Weltrekordhalter Franz Genger (1868 Oberradling! – 1937 Graz) auf seinem Puch-Styria-Rad hatten Schrittmacher auf Sonderanfertigungen mit bis zu sechs Fahrer auf einem Fahrrad. So sehr Radfahren anfangs Männersache war, wurde doch schon 1893 der Grazer-Damen-Bicycle-Club (GDBC) als erster weiblicher Verein auf dem europäischen Festland gegründet. Frauen waren auch häufig auf Werbeanzeigen der Fahrradhersteller abgebildet. Sie waren also nicht nur Blickfang, sondern auch umworbene Kunden. Insbesondere

Fotos: Sammlung Kubinsky



F. BERBER, Meisterfahrer auf „STYRIA“ geführt von einem „STYRIA“-Sechssitzer.

Johann Puch ließ die Überlegenheit seiner Styria-Räder demonstrieren: Sechssitzer als Schrittmacher für den Grazer Franz Gruber. Im Mai 1895 gab es die 8h-Rekordfahrt.



Historisches aus Graz

von Prof. Dr. Karl-Albrecht Kubinsky

kettenlose Fahrräder waren für die Damenkleidung jener Zeit gute Wegbegleiter. Kettenlose Räder („Chainless“) übertrugen die Fußkraft mittels eines Kardantriebs (Wellenantrieb) innerhalb der Gestänge-rohre.

Fahrräder bauen

Anfang der 80er Jahren des 19. Jh. bastelten Schlosser und Mechaniker aus halbfertig zusammengebauten Fahrrädern, die aus England importiert wurden, eigene Modelle. Die Einfuhr von Fertiggeräten war damals durch Schutzzölle unrentabel. Dann verselbständigte sich das Gewerbe der Fahrradbauer. Neben Importen gab es nun eine eigene Produktion. 1886 erzeugte Matthias Allmer (Wienerstraße 31) Fahrräder (Steirische Rover = sicheres Niederrad), 1889 stellte Julius Sorg in der Jakomini-gasse 8 Räder her. Seine Radfahrerschule übernahm 1895 Carl Steinginger. Sein Schulgebäude war der alte Kastellhof (Redtenbachergasse), der uns jüngst unter aktivbürgerlichem Protest verlassen hat. Ab 1886 handelte Josef Egler mit Rädern und wechselte mehrfach seinen Betriebsstandort. Ein früher Pionier des Baus von Niedrigfahrrädern war Benedikt Albl. Anfangs recht erfolgreich, erzeugte er Räder der Marken Meteor und Graziosa, zuletzt in der Schönaugasse, und betrieb eine Radschule in der Mandellstraße. Der Industrielle Carl Franz war am Meteorwerk beteiligt und produzierte auch Räder im nahen Gösting. Dort (Viktor-Franz-Straße) wurde in der Folge elektrischer Strom erzeugt. Zwischen Albl und seinem kurzzeitigen Mitarbeiter Johann Puch entwickelte sich mit dessen Selbstständigkeit eine Rivalität, in der Puch sich durchsetzte, Johann

Puch (1862–1914) war einer der großen erfolgreichen Industriepioniere der Steiermark um 1900. Auch die von ihm initiierte Konkurrenz (Grazer Styriaräder der Firma Dürkopp) konnte ihm und seinen Styriarädern nicht schaden. 1914 beschäftigte Puch in seinem Werk im Süden des Bezirks Gries 1.100 Personen und erzeugte (neben Motorrädern und Autos) 16.000 Fahrräder. Nach einigen Betriebsänderungen verkaufte schließlich 1987 die Steyr-Daimler-Puch AG die Grazer Radproduktion („Puchwerk“ in Liebenau) an die italienische Piaggio-Gruppe. Andere erfolgreiche und bekannte Fahrradproduzenten waren Cless & Plessing (Grassergasse, heute Raiffeisenstraße) mit ihren Noricum-Rädern und Junior (Franz Weiß: Puntigam, Münzgrabenstraße, zuletzt Köflich). Das weißgrüne Wappen (geviert quadrat) von Puch hatte durch Jahre im Junior-Löwen eine Konkurrenz. Radhändler in Graz sperrten auf und oft auch wieder zu. Als Erinnerungsbeispiele seien hier die Firma Sioux (Reitschulgasse 16) oder Pech (Joanneumring 12) genannt.

Von Demonstranten, Amateuren & Profis

Von 1936 bis 1938 gab es in der Steiermark eine Besteuerung von Fahrrädern. Als Beweis, dieser überaus unbeliebten Abgabepflicht nachgekommen zu sein, war am Rad eine kleine Kennzeichentafel mit einer Nummer montiert. Es ging also nicht um die Identifizierbarkeit des Radfahrers, sondern um zusätzliche Steuereinnahmen.



Modisch gekleidete Dame als Blickfang für die Styria-Räder aus Graz (um 1900).

Radfahren ist einerseits sozial integrativ, andererseits auch recht selektiv. Fahrräder waren auch ein Instrument politischer Demonstration. Die sozialdemokratischen Radfahrer, die mit roten Papierbändern am 1. Mai ihre Räder schmückten, wurden mancherorts als „Kavallerie des Proletariats“ bespöttelt. Übrigens gab es in Graz wirklich einen Kurs der k. u. k. Armee, bei dem sich Uniformierte hoch zu Rad mit dem Säbel im Kavalleriestil attackierten. Fahrraddemonstrationen für oder gegen etwas gab/gibt es immer wieder. Die weißen Stützen der nationalsozialistischen Radfahrer waren ein Erkennungszeichen ihrer politischen Gesinnung. Antisemiten montierten am Rad Wimpeln mit einem einschlägigen Symbol. Heute sind an ihre Stelle andere Embleme und (verkehrs-)politische Inhalte getreten. Wir alle wissen: Gut Rad kann auch teuer sein. Was für den einen individuelles und privates Verkehrsmittel ist, war und ist für andere ein Sportgerät. Das war am Anfang der Fahrradgeschichte so und ist es auch heute. Heuer starb in Graz die Radrennlegende Franz Deutsch (1928–2011), ein zweifacher Sieger der Österreichrundfahrt (1951, 1952). Das Etappenziel oder Endziel am Opernring bleibt Radsportfreunden in Erinnerung. Man fuhr auch rund ums Rathaus – sozusagen dann ein Radhaus –, um die Stadwerke und die Hauptpost, im Stadion Liebenau, am GAK-Platz und am Trabrennplatz. Das Alistadtkriterium hat schon seine 25. Auflage seit 1984 erlebt. Wer mehr über die Radfahrerei in Graz wissen will, der kann unter www.graz.radln.net nachschauen oder in „frisch, radln, steirisch“ von Wolfgang Wehapp (Graz 2005) nachlesen. Die Grazer Radfahrervereine zwischen 1882 und 1900 sind in der Diplomarbeit von Hilde Harner dokumentiert, die 1998 als Buch veröffentlicht wurde. 1999 gab es eine Fahrrad-Geschichte-Werkstatt in Graz mit einer Dokumentation. Oldtimerräder gibt es im privaten Fahrradmuseum von Egon Lampl in der Neumühle in Werndorf zu besichtigen. ■