

Eine radsportliche Festveranstaltung in Graz anno 1888

Von Hilde Harrer

Für die Geschichte des Radsports in der Steiermark erscheint es als ausgesprochener Glücksfall, daß die bisher in einem eher bescheidenen Umfang veröffentlichte Fotodokumentation zur Hochradära, darunter ein Gruppenbild des 1882 gegründeten „Grazer Bicycle-Club“¹ sowie ein Foto von einem Bahnrennen dieses Vereins,² nun durch Aufnahmen erweitert werden kann, die Einblick in die festliche Gestaltung des Schaufahrens im Saal bieten. Es handelt sich um 33 namentlich bezeichnete Photographien zur Erinnerung an die „VI. Akademie des Grazer Bicycle-Club“, Graz, 6. Jänner 1888, die in einem gerahmten, mit gemaltem Ast- und Blattwerk gezierten Tableau zusammengefaßt sind (Abb. 1).³

Die Bezeichnung „Bicycle“, also Zweirad, bezog sich um diese Zeit noch auf das Hochrad, dessen Ära sich aber dem Ende zuneigte, zumal gerade 1888 das Niederrad in Graz Einzug hielt.⁴ Der Begriff „Akademie“ bedeutete im Radfahrersport ein Saalfahren mit effektvollen Darbietungen im Schul-, Reigen- und Kunstfahren. Dabei gaben Musikbegleitung und oft auch spezielle Beleuchtung den glanzvollen radsportlichen Vorführungen zusätzlichen Festcharakter. Aber auch Rennen wurden als Sportfeste ausgerichtet, allen voran die internationalen Bahnrennen, die der Stadt Graz den Ruf einer Metropole des Radsports in Österreich einbrachten.

Im Grazer Bicycle-Club (= GBC), der sich rühmen konnte, den systematisch betriebenen Radsport in den Alpenländern der Habsburgermonarchie eingeführt zu haben, stand das Saalfahren am Anfang der sportlichen Aktivitäten. Das ergab sich schon aus dem Zeitpunkt der Clubgründung, die im Spätherbst erfolgte. Das Clubabzeichen hielt den „6. Dez. 1882“, den Tag der konstituierenden Versammlung, die in der „Steinfelder Bierhalle“, Graz, Schießstattgasse 2, stattfand, als offizielles Gründungsdatum fest. Das Wirken des jungen Clubs hatte aber schon mit einer vorbereitenden Versammlung am 11. November 1882 in der „Puntigamer Bierhalle“, Jakobigasse 6 (heute Haus der Jugend, Orpheumgasse 8) begonnen.

Radfahren im Saal

Ständiger Winterfahrplatz des GBC, somit auch Veranstaltungsort seiner Akademien, war der große Saal der „Industriehalle“, Jacominigasse 97 (heute

¹ Das 1885/86 in Graz entstandene Foto zeigt den Grazer Bicycle-Club vor seinem Clubhaus an der Rennbahn im Park der Industriehalle. Vgl. H. Harrer, Radfahren in Graz bis 1900, S. 68, Abb. 21. In: F. Bouvier – H. Valentinitzsch (Hg.), Historisches Jahrbuch der Stadt Graz, Bd. 21/22, Graz 1991, S. 47–97.

² Vgl. E. Vajda, Graz, wie es einmal war, 2. Aufl., Graz 1963, S. 31.

³ Diese Fototafel befindet sich in der Privatsammlung von Herrn Univ.-Prof. Dr. Hermann Baltl, dem herzlich gedankt sei für die Anregung zur Erstellung des vorliegenden Beitrages.

⁴ M. Kleinschleg, Geschichte des Grazer Bicycle-Club 1882–1892, Graz 1892, S. 58. Der vorliegende Beitrag stützt sich vorwiegend auf diese Clubchronik. Daher werden in der Folge nur sonstige Literatur und Quellen angemerkt.

Grazer Messe, Conrad-v.-Hötzendorf-Str.), wo dreimal wöchentlich am Abend Übungsstunden abgehalten wurden. Dabei erhielten Neueintretende Fahrunterricht und die anderen Clubmitglieder Gelegenheit zum Training schulgerechten Fahrens.

Zum Schulfahren gehörten Übungen, wie Auf- und Absteigen auf Kommando, rascher Tempowechsel, exakte Abstimmung der Fahrer hinsichtlich Richtung und Abstand, sowie schwierige Wendungen und Ronden. Entsprechend gewandte Fahrer wurden zu „Schulen“ zusammengefaßt und im Reigenfahren ausgebildet, wobei Mannschaften zu 4, 6, 8 oder 12 Schulfahrern gebräuchlich waren. Im Gegensatz zum Kunstfahren mußte beim Radreigen, einer Aneinanderreihung verschiedener Fahrübungen, die Sitzposition am Sattel beibehalten werden.⁵ Hauptkriterien der Bewertung des Reigenfahrens sollten das Zusammenspiel der Mannschaft, die Haltung der einzelnen Fahrer und das schneidige Tempo bei schwierigen Figuren sein. Abgesehen vom Vergnügen am sportlichen Training sah man im Schulfahren den bedeutenden Nebeneffekt einer über die Fahrtüchtigkeit hinausgehenden Sicherheit und Geschicklichkeit für das Fahren im Straßenverkehr, noch dazu gepaart mit tadelloser Fahrhaltung.⁶ Das war umso notwendiger, als es galt, Kritiker zu besänftigen, die sich gegen die Nutzung öffentlicher Verkehrswege zu Sportzwecken wandten. Außerdem kam die geforderte Exaktheit dem Festzug zu Rad, dem Corsofahren, zugute, zumal es dabei auf sicheres Fahren bei guter Haltung und in gleichmäßigen Abständen ankam. Die Radfahrercorsos waren auf Sympathiewerbung in der breiten Öffentlichkeit angelegt. Ein Stammpublikum, das auch bei Rennen zur treuen Anhängerschaft zählte, sicherte sich der GBC jedoch zuerst durch seine Schaufahren und Akademien.⁷

Nachdem schon am 16. November 1882 eine Vierergruppe, unterstützt von zwei Wiener Sportkollegen, anlässlich eines Promenadenkonzertes in der Industriehalle einige einfache Schul- und Kunstfahrübungen vorgeführt hatte, fand schließlich am 6. März 1883 die I. Akademie des GBC statt. Zu diesem Anlaß wurden außer Hochrädern ein Dreirad eingesetzt und zur Demonstration des Fortschritts im Fahrradbau auch ein schwerfälliges französisches Velociped.⁸ Dank dem Zustrom des „distinguierten“ Publikums konnte ein namhaftes Reinertragnis als finanzieller Grundstock für die Errichtung einer Rennbahn im Park der Industriehalle zurückgelegt werden.

Mit der II. Akademie, die am 3. Februar 1884 präsentiert wurde, führte der GBC eine Programmgestaltung mit Trennung der Vorführungen in einen rein sportlichen und danach einen sogenannten humoristischen Teil ein. In die beiden nachfolgenden Akademien war die Präsentation von Neuerungen einbezogen. 1885 wurde dem Publikum erstmals das englische „Sicherheitszweirad“, Marke „Kangaroo“, vorgestellt, das mit seinem etwas verkleinerten Vorderrad weniger sturzanfällig als das Hochrad war. Und 1886 bot Carl Steinfeldt eine

humoristische Nummer auf dem überaus schwer zu beherrschenden Pedesped.⁹ Dieser Akademie folgten allerdings Unstimmigkeiten, die sich in einer wachsenden Absonderung der studentischen von den nichtstudentischen Mitgliedern äußerte. Zum endgültigen Bruch kam es im März 1887 durch den korporativen Austritt von 19 Mitgliedern aus akademischen Kreisen, was die Gründung eines standesspezifischen Vereines für Studenten und Akademiker zur Folge hatte, der sich „Akademisch-technischer Radfahr-Verein in Graz“ nannte (2. Juni 1887). Für den GBC bedeutete die Abspaltung den Verlust junger, tüchtiger Fahrer, aber die übrigen Mitglieder waren umso mehr motiviert, das hohe sportliche Ansehen des Clubs weiterhin zu wahren.

Abgesehen von der fallweisen Heranziehung eines Spezialtrainers, etwa für das Kunstfahren, oblag die Leitung des Trainings und der Vorführungen dem Fahrwart, dessen Funktionsbereich überhaupt die gesamte sportliche Organisation des Clubs umfaßte. Mehrere Jahre hindurch fungierte Hubert Endemann, der später erfolgreichste Kunstfahrer des GBC, als Fahrwart. Er baute gezielt die Förderung turnerischer Gewandtheit in den Trainingsplan ein, indem er mit einer entsprechend motivierten Gruppe auf clubeigenen Turngeräten übte. Diese wurden im Sommer an der Rennbahn und im Winter im Schulfahrsaal aufgestellt. Anfang 1887 trat die Turnergruppe dem Grazer Allgemeinen Turnverein bei und bildete hier die selbständige Turnriege des GBC. Die Ergebnisse von Endemanns Bemühungen waren bei diversen Radfahrerfestlichkeiten zu bewundern. Höhepunkt des bis dahin Gebotenen scheint jedoch die VI. Akademie gewesen zu sein.

Die VI. Akademie des GBC am 6. Jänner 1888

In seiner Chronik zum zehnjährigen Bestehen des GBC geht Max Kleinscheg auf Glanzlichter im rein sportlichen Teil dieses festlichen Saalfahrens ein, hält aber sodann fest, ein wesentlicher Anteil am Erfolg sei dem humoristischen Schlußteil zugekommen. Dieser stand unter dem Motto „Circus-Benefice-Vorstellung zum ausschliesslichen Vortheile der Miss Leona“. Bezeichnend für die Genugtuung über das Gelingen des Schaufahrens trotz des oben erwähnten Ausscheidens talentierter Fahrer erscheint die Anfertigung der Fototafel, mit welcher der Club die Mitwirkenden offensichtlich ehren wollte. Außerdem erhielt das bildliche Erinnerungszeichen an die VI. Akademie einen Platz im Wandschmuck des Clublokals.

Auf das gebotene Programm wird nun anhand einer Reportage im Morgenblatt der „Tagespost“ vom 8. Jänner 1888 eingegangen. Damit sollen Publikumsreaktionen und Eindrücke eines Berichterstatters der Grazer Tagespresse aufgezeigt werden.

Der Reporter spricht von einem „glänzenden und in allen Theilen überaus gelungenen Sportfeste“, was jedoch nach den großen Erfolgen der bisherigen Veranstaltungen zu erwarten gewesen sei. Weiters wird festgehalten, das am Radfahrsport interessierte Publikum der Stadt hätte sich nahezu ausnahmslos in der Industriehalle eingefunden, darunter eine bedeutende Anzahl Frauen und Mädchen aus distinguierten Kreisen. Beeindruckt von der zahlenmäßigen

⁵ P. Salvisberg (Hg.), Der Radfahrsport in Bild und Wort. München 1897, Nachdruck Hildesheim-New York 1980, S. 105.

⁶ H. Schrottenbach, Über Schulfahren und Schulfahr-Konkurrenzen. In: Österr.-ung. Radfahrer-Zeitung, Jg. IV, Wien 1889, S. 297–299.

⁷ Wie Anm. 6.

⁸ Dieser Fahrradtyp war in der 2. Hälfte der 1860er Jahre erfolgreich. Von Velocipedfahrern in Graz wird um 1870 berichtet. Wie Anm. 1, S. 50 (Abb. 12), 52 u. 57. Umfassend zur Entwicklung des Grazer Radfahrwesens vgl. H. Harrer, Fahrradkultur im Spiegel der Grazer Radfahrvereine 1882–1900. Maschinschriftl. Diplomarbeit, Graz 1992.

⁹ Bei diesem Fahrgerät handelte es sich um kleine Einräder, die an die Schuhe geschmalt wurden. Vgl. W. Wolf, Fahrrad und Radfahrer. Leipzig 1890, Nachdruck Dortmund 1980, 2. Aufl., S. 96.

Stärke, dem lebhaften Interesse und der auffallenden Beifallsfreudigkeit der weiblichen Zuschauer, folgert der Berichtstatter, die Grazer Damenwelt favorisiere den Radfahrersport und habe diesen gewissermaßen unter ihre Fittiche genommen.¹⁰

Das abwechslungsreiche sportliche Programm ließ nach der „Tagespost“-Reportage an Exaktheit und Präzision nichts zu wünschen übrig: Es begann mit einem von neun Bicyclisten bestrittenen Schulfahren, an dessen Ausführung das scharfe Tempo imponierte, mit dem sich die Fahrer „in den kühnsten Curven bewegten“. Endemann, als damaliger Fahrwart des GBC auch Leiter der Vorführungen, scheint auch einige Kunstfahrpassagen eingebaut zu haben, denn im Bericht ist von „turnerischen Freübungen“ die Rede, welche die große Sicherheit der Fahrer in der Beherrschung ihres Vehikels demonstriert hätten. Hier sei angemerkt, daß die bereits bei vorangegangenen Schau-fahren erprobte Militärmusikkapelle des Regiments Nr. 27, „König der Belgier“, den musikalischen Part der Festlichkeit betreute.

Nächster Programmpunkt war die „Galaschule“, ausgeführt von acht Fahrern, die zu den besten des Clubs zählten. Die „Achter“-Schule begann mit einem Einzelvorfahren, wobei die Kreuzungen, die sich aus dem Wechsel ergaben, die Frontveränderungen und das Auffahren in Achterreihen durch die Länge des Saales in einem scharfen Tempo besonders beeindruckten und vom Publikum mit stürmischem Beifall belohnt wurden. Die Militärmusik unter Kapellmeister Gretsch untermalte die radsportliche Galanummer mit dem Walzer „Donauwellen“ von Ivanovici.

Sodann folgte das Kunstfahren, wobei das Solofahren Endemanns den Glanzpunkt bildete. Besonders die dem Voltigieren im Pferdesport nachempfundenen Übungen sowie „das mehrfache Sitzwechseln und die kleinsten Curven im raschesten Tempo“, alles „mit bewunderungswürdiger Kunstfertigkeit“ ausgeführt, brachten dem „Bicyclekünstler“ langanhaltenden Beifall ein.

Daraufhin überraschte der GBC das Publikum mit dem Solokunstfahren des kaum achtjährigen Eleven Ernst Graf Seilern, des jüngsten Schützlings des Clubs. Der talentierte Nachwuchs-Kunstfahrer trat den Clubfarben Blau-Weiß entsprechend in einem weißen Kostüm mit breiter blauer Schleife auf und brachte seinem Trainer Ernst Schrottenbach durch die gezeigten meisterlichen Leistungen alle Ehre ein. Der „Tagespost“-Bericht hebt daraus das Stehen und Knien auf dem Sattel mit nur einem Bein, „das Aufspringen mit doppeltem Sprunge“ und das Fahren im Damensitz hervor. Der kleine Fahrkünstler konnte jedenfalls sogar Hochrufe aus den Reihen der entzückten Zuschauer einheimsen.

Nächster Programmpunkt war der Gastauftritt von Hugo Böhme, Mitglied des Wiener Bicycle-Clubs, der damals der beste Pedesped-Fahrer in Österreich war. Gewandt wie ein Eiskunstläufer bewegte er sich auf seinen Einrad-Rollschuhen über den Fahrboden. Böhme erhielt insbesondere den Beifall jener Kenner, die den Schwierigkeitsgrad seiner Darbietungen zu beurteilen verstanden.

¹⁰ Gerade von den Frauen aus dem Umkreis des GBC kam dann in den 1890er Jahren ein starker Impuls zur Förderung des weiblichen Radfahrens, insbesondere durch die Gründung des „Grazer Damen-Bicycle-Clubs“ (16. Februar 1893), wie Anm. 1, S. 94–96; vgl. auch H a r r e r, Fahrkultur (wie Anm. 8), S. 198–222.

Anschließend brillierte Hubert Endemann nochmals mit einer Solonummer: Zunächst benützte er ein Zweirad zum Monocycle-Fahren, um dann auf ein wirkliches Einrad überzuwechseln, und auch dieses äußerst labile Fahrgerät führte Endemann „mit staunenerregender Gewandtheit“ vor.

Den Abschluß des rein sportlichen Teiles bildete ein Terzett-Kunstfahren, ausgeführt von V. Gagylaky, M. Löhner und H. Endemann. Die drei Kunstfahrer zeigten auf ihren Hochrädern Übungen, wie man sie bis dahin in Graz noch nie gesehen hatte. Besonderen Eindruck machten Pyramiden-Kombinationen, bei deren Ausführung die mit turnerischer Kraft gepaarte Eleganz bestach.

Wie der sportliche wurde auch der humoristische Teil, der den gleichermaßen originellen wie effektvollen Ausklang der Akademie bildete, zu einem glänzenden Erfolg für die Mitwirkenden. Löhner, ausgestattet mit Damenperücke und Tüllkleidchen, figurierte als Benefiziantin „Miß Leona“, vor der eine „Zirkusgala“ mit Clowns, Athleten und „Kunstreitern“ hoch zu Rad abrollte. Dabei wurden die „Artisten“ des GBC von drei „Turnkünstlern“ aus den Reihen des Allgemeinen Turnvereines unterstützt.

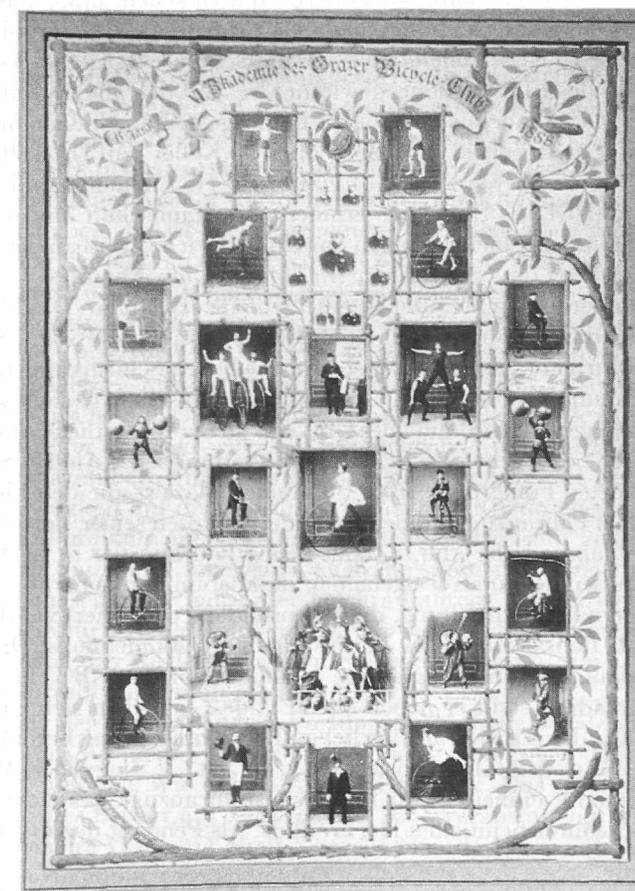


Abb. 1: Fototafel zur Erinnerung an die VI. Akademie des Grazer Bicycle-Clubs, Graz, Industriehalle, 6. Jänner 1888; Originalgröße, gerahmt, 48x62 cm. Privatsammlung Univ.-Prof. Dr. H. Baltz, Graz.

Unter Hinweis auf die Beifallsstürme für das gelungene Programm schließt der „Tagespost“-Bericht mit der Feststellung, daß der GBC mit seiner VI. Akademie „*durchaus Gediegenes und sportmäßig Bedeutendes geboten hat, dem die gebührende Anerkennung im reichsten Maße zu Theil wurde*“.

Nun soll auf das geradezu liebevoll gezielte, in sanften Brauntönen gehaltene (vergilbte) Tableau mit den durch gemalte Astrahmen betonten Einzelfotos eingegangen werden, das den erfolgreichen Akteuren dieses festlichen Schaufahrens gewidmet worden ist.

Ein Bilddokument zum Saalradfahren anno 1888

Unterhalb des Bildtitels, „*VI. Akademie des Grazer Bicycle-Club 6. Jänn. 1888*“, ist in der Mitte das Clubemblem des GBC postiert. Es ist flankiert von zwei Fotos, die auf das Solokunsthahren H. Endemanns hinweisen, links auf dem Zweirad und rechts auf dem Einrad (Abb. 2). Als Fahranzug wählte Endemann offenbar Trikot und Beinbekleidung in heller Farbe, kombiniert mit dunkler, kurzer Hose, alles körpernah, wie für das Kunstfahren üblich. Dazu trägt er eine schirmlose Kappe. In gleicher Adjustierung und nochmals mit dem Einrad ist Endemann ein weiteres Mal zu sehen, links außen in der dritten Reihe. Sein Konterfei bildet auch das Zentrum der Fotogruppe (Brustbilder) mit der – so ist anzunehmen – „Achterschule“ des Clubs, welcher der Platz unterhalb des Clubemblems gewidmet ist. Um den gemäß seiner Funktion als Leiter der Akademie vergrößert herausgestellten Endemann sind die Bilder folgender acht Fahrer gruppiert; oben A. Keller und Dr. J. Baltl, links K. Jäger und M. Löhner, rechts A. Czizek und H. Lohmann und unten M. Kleinoscheg und Dr. E. Smreker. Trainer und Mannschaft sind einheitlich gekleidet. Jeder hat am Jackettkragen das Clubabzeichen und an der Brust das Verbandsabzeichen des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes (= StRGV) angesteckt. An der linken Schulter ist eine Schleife erkennbar. Das läßt darauf schließen, daß die Gruppe ein sehr beliebtes Fahrspiel, die sog. „Schleifenjagd“, in ihre Darbietungen einbezogen hat. Die hellen Schirmkappen scheinen der Kennzeichnung als Schul- und Reigenfahrermannschaft gedient zu haben, denn laut damaliger Fahrordnung des GBC war zu der für festliche Anlässe obligaten „Galadrefß“ eine schwarze Schirmkappe verbindlich.¹¹ An den Seiten dieser wohlgeordneten Fotogruppe sind Aufnahmen plazierte, die den Eleven Graf Seilern im hellen Fahranzug und bei bewunderten Posen seiner Vorführung zeigen (linke Aufnahme siehe Abb. 3). Der kleine Fahrkünstler ist in der dritten Reihe rechts außen nochmals festgehalten; diesmal im dunklen Fahranzug und in der kerzengeraden Fahrhaltung, die als vorbildlich propagiert wurde.

Offenbar als Repräsentant des Veranstalters der Akademie ist Dr. A. R. v. Heider, der damalige und langjährige Clubobmann des GBC, in die Mitte gerückt. In Galadrefß steht er neben einem Podest, auf dem sich eine werbewirksame Ankündigung der radsportlichen Festveranstaltung befindet.

Links von dieser Aufnahme posiert das „Terzett“ V. Gagylaky, M. Löhner und H. Endemann, einheitlich in helle Kunstfahranzüge gekleidet, in einer Pyramidenszene ihrer bejubelten Hochradkür. Als Pendant dazu ist rechts die

¹¹ Die Clubdrefß des GBC bestand aus einem blauen Fahranzug mit einreihigem Jackett und Kniehose. Dazu wurde ein weißes Trikot mit den in Blau eingestickten Clubinitialen getragen, das in der Galaversion durch ein weißes Stehkragenhemd mit weißer Masche zu ersetzen war. Vgl. H a r r e r, Fahrradkultur (wie Anm. 8), S. 363f.

in dunkle Trikots gehüllte Turner-Pyramide der als „Gebr. Frères“ auftretenden drei Turnvereinsmitglieder C. Menacher, C. Hufnagel und H. Regula angeordnet. Mit diesem Foto beginnt die Bildserie zum Programmteil „Zirkusveranstaltung“. Zunächst zeigt beiderseits in der Außenreihe der zirkusgerecht kostümierte Gewichtheber „Sch. N. Abs“ alias H. Schrottenbach seine Künste. Schräg darunter links figuriert Dr. J. Baltl, angetan mit Frack und Zylinder, offenbar als Zirkusdirektor (Abb. 4) und rechts präsentiert sich ebenso würdevoll hoch zu Rad Al. Ruderer in einem reich mit Zierelementen versehenen Fahranzug möglicherweise als sein Adjutant. Zwischen den beiden thront M. Löhner effektivvoll auf seinem Rad, verkleidet als Zirkusprinzessin „Miss Leona“ (Abb. 5).

Unterhalb posieren zehn Clowns, die als „Gebr. Pimpfados“ das Publikum amüsiert haben. Wie aus dem Foto hervorgeht, setzten sie für ihre Clownerien außer Rädern auch eine Leiter ein. Zu der aus sieben GBC-Mitgliedern und den drei „Gastartisten“ vom Turnverein bestehenden Truppe ist folgende Namensreihung angeführt: A. Keller, H. Lohmann, C. Hufnagel, R. Miller, J. Mlekus, A. Wagner, H. Endemann, M. Kleinoscheg, H. Regula und C. Menacher. Die Gruppe wird flankiert von je einer Momentaufnahme aus dem Auftritt M. Kleinoschegs als „Nam Klin-Tschun-Tschek“, der fernöstlich gekleidet und ausgestattet mit Sonnenschirm und Fächer als erfolgreicher Jongleur einer langen Vogelfeder fungiert. Linksseitig schließen in der äußeren Reihe zwei Aufnahmen an, von denen die obere A. Reiter und die untere A. Czizek, beide zu Rad, zeigt. Vermutlich gehörten sie zu den „Kunstreitern“, von denen im Bericht der „Tagespost“ die Rede ist. Auch L. Plentl, der mit einer langen Flinte in seiner Rechten eher kriegerisch adjustiert wirkt, dürfte dazugehört haben. Er ist rechts gegenüber auf dem oberen Bild zu sehen, während auf dem unteren der Clown H. Lohmann, der sich im Vorderrad seines Hochrades zu spiegeln scheint, eher Verträumtheit ausstrahlt.

In der untersten Reihe nimmt B. Kindl, der den „August“ zu mimen hatte, die Mitte ein. Links steht C. Dittler im eleganten Reitkostüm als „Mr. Coaks“ stramm und hält in seiner Rechten grüßend den Zylinder, in seiner Linken eine Gerte. Dem Anschein nach hatten ihm seine Clubkollegen die Rolle des Leiters der „Kunstreiter“-Szenen zugeteilt. Und rechts ist schließlich nochmals M. Löhner als zauberhafte „Miss Leona“ zu sehen, die mit geradezu schwebender Leichtigkeit auf dem Hochrad balanciert. Kleinoscheg merkt an, daß „Leona“ das Publikum auch auf dem „Nudelbrett-Dreirad“ zu bezaubern verstand. Dieser Spitzname, aber etwa auch die spöttische Bezeichnung „Altersversorgungsmaschine“,¹² galt unter Hochradfahrern dem in vielen Varianten und vor allem für ältere männliche und für weibliche Radfahrer angebotenen Dreirad, bevor das Niederrad seinen Siegeszug begann, um schließlich alle anderen Fahrradtypen zu überflügeln.

Der Erfolg der humoristischen Vorführungen, heute würde man wohl vom „Showteil“ der Akademie sprechen, war dermaßen groß, daß der GBC via „Tagespost“ um eine Wiederholung gebeten wurde. Das geschah gegen Ende desselben Jahres bei der am 7. Dezember 1888 veranstalteten VII. Akademie, die zugunsten des Vereins „Colonie“ gegeben wurde,¹³ dem ein Reingewinn von 100 Gulden zugeführt werden konnte.

¹² Wie Anm. 9, S. 185.

¹³ Ein Verein zur Bekleidung armer Schulkinder in Graz.

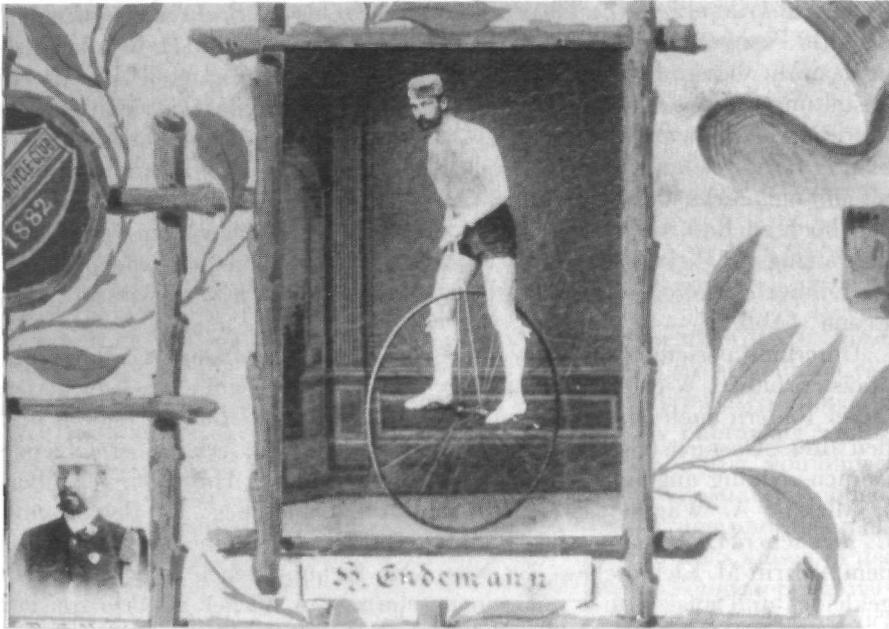


Abb. 2: Hubert Endemann, erfolgreichster Kunstfahrer des GBC, posiert auf einem Einrad. Detail aus Abb. 1.

Ein letztes Mal war die „Zirkusvorstellung“, die zeigt, daß die Schulfahrer des GBC an einer humoristisch-spielerischen Facette des Saalfahrens¹⁴ ebenso Spaß hatten wie das Publikum, beim festlichen Schaufahren zum zehnjährigen Bestandsjubiläum des GBC am 7. Dezember 1892 zu sehen.

Eine radsportliche Avantgarde aus großbürgerlichem Milieu

Mit welchem Nachdruck die „Schule“ des GBC zu trainieren pflegte, erweist vor allem der erste Platz in der Schulfahr-Konkurrenz beim II. Bundesfest des Österreichisch-ungarischen Radfahrerbundes, das vom 9. bis 11. Juni 1889 in Graz vonstatten ging. Außerdem konnte Endemann den Titel „Bundesmeister im Kunstfahren“ erringen, den er in der Folge noch zweimal erreichen sollte.

Den Stolz des Clubs auf sportliche Erfolge seiner Mitglieder signalisiert die Auflistung im „Verzeichnis der von den Mitgliedern des Grazer Bicycle-Club errungenen Ehren-Preise 1882–1892“, das Kleinoschegs Clubchronik beigefügt ist. Dieser sog. „Siegerliste“ ist zu entnehmen, daß Wagner, Schrottenbach, Kleinoscheg, Keller, Endemann, Löhner und Dr. Smreker auch bei Rennen erfolgreich waren. Der Letztgenannte erreichte als erstes GBC-Mitglied einen Meistertitel als Sieger der „Bicycle-Bundesmeisterschaft“, einem Hochradrennen über 2.000 m, beim oben genannten großangelegten Bundesfest. Dr. Smreker wurde dafür und auch wegen seiner Verdienste als Fahrwart mit der Ehrenmitgliedschaft des GBC belohnt.

¹⁴ Der Akademisch-technische Radfahr-Verein in Graz lehnte solche Programmpunkte ab, sodaß bei der VIII. Akademie des GBC, einer Gemeinschaftsveranstaltung der beiden sehr angesehenen Radfahrvereine, ein rein sportliches Programm geboten wurde.



Abb. 3: Der achtjährige Eleve des GBC Ernst Graf Seilern als Kunstfahrer auf dem Hochrad. Detail aus Abb. 1.

Natürlich schlug sich die Sportfreudigkeit ebenfalls im Tourenfahren nieder, zumal dieser Radsportzweig als der schönste galt. Da zählten Wagner und Kleinoscheg gemeinsam mit zwei weiteren GBC-Mitgliedern mit ihrer 14tägigen Radreise nach Venedig im August 1883, der bis dahin größten Hochradtour österreichischer Radfahrer, die insgesamt über 1.100 km führte, zumindest Österreich betreffend, zu den Pionieren der Radtouristik. Im Juli 1884 erregten Endemann und Kleinoscheg Aufsehen mit der bislang größten Tages-tour, einer 200 km-Rekordfahrt auf der Strecke Graz–Mürzzuschlag–Graz, wobei die reine Fahrzeit 12 Stunden und die gesamte „Reisezeit“ 17½ Stunden betrug. 1888 fand Wagners mit kolossalen Schwierigkeiten verbundene

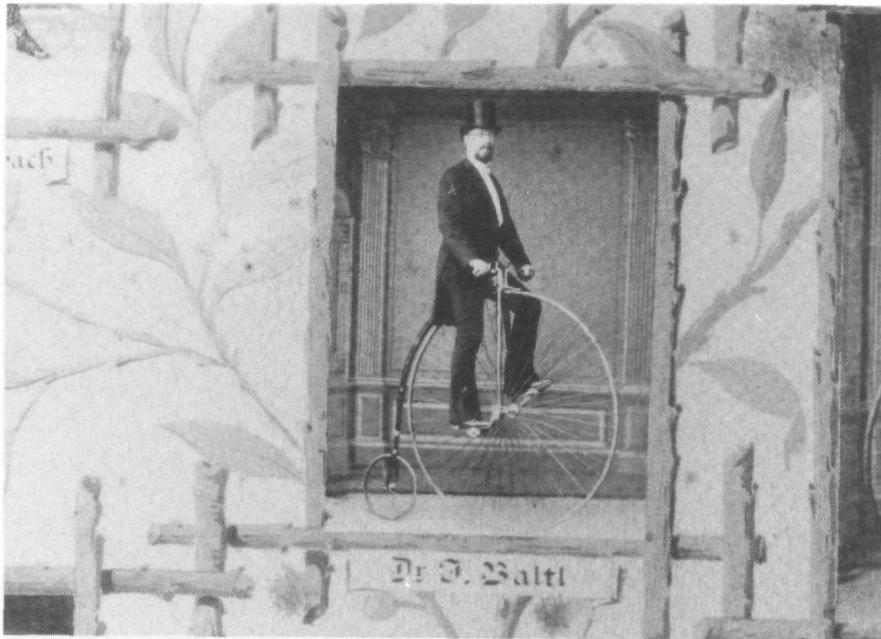


Abb. 4: Dr. Josef Baltl, Obmannstellvertreter des GBC und I. Vorsitzender des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes, auf dem Hochrad, kostümiert für den Showteil der VI. Akademie des GBC. Detail aus Abb. 1.

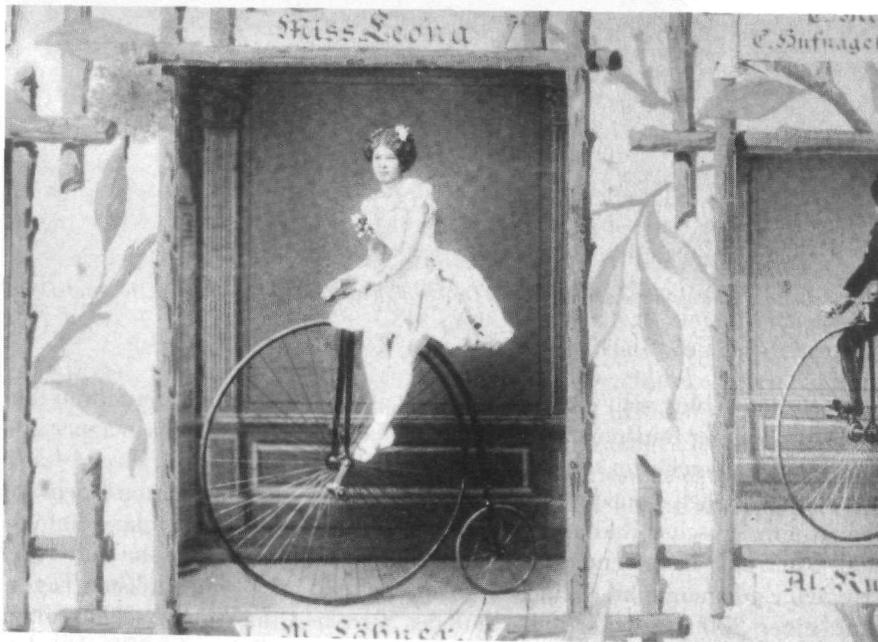


Abb. 5: Moriz Löhner, einer der erfolgreichen Schulfahrer des GBC, auf dem Hochrad als „Zirkusprinzessin“ und Mittelpunkt des Showteiles der VI. Akademie des GBC. Detail aus Abb. 1.

Gewalttour von Agram über den Karst nach Fiume große Beachtung, hinsichtlich Ausdauer gebührte jedoch um diese Zeit Gagylaky die Siegespalme: Er gewann 1889 den clubinternen Preisbewerb im Tourenfahren mit einer Jahresleistung von 3.870,5 km, gefolgt von Kleinoscheg mit 3.744 km und Lohmann mit 3.315,5 km. Hervorstechend waren ferner Keller – ca. 3.000 km, Löhner – 2.750 km, Schrottenbach – 2.135 km, Jäger – 2.015 km, Dr. Baltl – 1.860 km und Ruderer mit 1.488 km, während Miller, Czizek, Mlekus und Plentl dem Anschein nach das beliebte Wanderfahren im Raum um Graz bevorzugten, denn ihre Jahresleistung erstreckte sich nur von 654 km abwärts bis zu 173,5 km.¹⁵ Gagylaky dürfte schon ein Niederrad benützt haben, denn bereits 1888, als dieser Fahrradtyp im GBC für Lernzwecke bereitstand, bot er sein englisches Hochrad, Neuwert 250 Gulden, um 160 Gulden zum Verkauf an.¹⁶ Im Jahre 1890, als die eifrigen Tourenfahrer des GBC über 100.000 km überprüfte Fahrstrecke in ihren Tourenbüchern ausweisen konnten, erbrachte Gagylaky mit 10.881,8 km neuerlich die höchste Jahresleistung. Zugleich gewann er mit 9.649,5 km den Preisbewerb im Tourenfahren des StRGV, wobei hier nur Fahrten vom 1. April bis 31. Dezember berücksichtigt wurden. Aber nicht nur durch vielseitige radsportliche Betätigung, sondern auch auf andere Weise trugen manche der auf dem Tableau genannten GBC-Mitglieder zur Förderung des Radfahrwesens bei, sei es als Träger diverser einschlägiger Funktionen, sei es durch schriftstellerische Tätigkeit.

Die Übernahme einer der damals ausschließlich ehrenamtlichen Vereinsfunktionen wurde offenbar in keiner Weise als Freizeitbeeinträchtigung gesehen. Vielmehr war so mancher mit geradezu missionarischer Einstellung und staunenswerter Opferwilligkeit bereit, seine freie Zeit der Förderung des Sportgedankens zu widmen, entgegen der noch weitverbreiteten Meinung, Sport sei bloß eine „Fexerei“, ein unnützer Luxus für wohlhabende Leute.¹⁷

Allen voran ist Dr. Josef Baltl zu nennen, der durchgängig von 1884 bis 1894 als Obmannstellvertreter des GBC wesentliche organisatorische Aufgaben übernahm. Nachdem er sich 1886 auch Vorbereitungsarbeiten zur Bildung des StRGV gewidmet hatte, wurde Dr. Baltl anlässlich der Konstituierung dieses Verbandes am 6. März 1887 zum I. Vorsitzenden gewählt und wirkte in dieser arbeitsintensiven Funktion (einschließlich Redaktion der Verbandszeitschrift) bis September 1894, als er sie zum allseitig größten Bedauern aus Familien- und Berufsrücksichten zurücklegte. Von Dr. Baltls vielfältigem Wirken sei hier nur eine breitangelegte, als vorbildlich erachtete Flugblattaktion unter der Landbevölkerung erwähnt. Dadurch konnten die anfänglich häufigen Belästigungen der Radfahrer, teils Spott, teils sogar tätliche Angriffe, eingedämmt werden, sodaß die Steiermark gegenüber anderen Regionen den Ruf eines radfahrfreundlichen Landes erhielt.¹⁸ Dr. Baltls Verdienste um das Radfahrwesen waren überregional anerkannt und wurden auf verschiedene Weise gewürdigt.¹⁹

¹⁵ Mitteilungen des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes Nr. 20, Graz 1890.

¹⁶ Ebenda Nr. 7/1888.

¹⁷ Club-Zeitung des Grazer Radfahrer-Club, I. Jg. Nr. 3, Graz 1890.

¹⁸ Österr.-ung. Radfahrer-Zeitung V/12/1890, S. 111f.

¹⁹ Z. B. mit einer Ehrengabe in Form eines silbernen Eichenkranzes, belegt mit den Abzeichen aller Vereine, die um 1894 dem StRGV angehörten. Wie Anm. 11, S. 391f.; vgl. ferner ebenda S. 127 u. 177f.

Ein weiteres Aushängeschild des GBC war Max Kleinoscheg, weithin bekannt als Sportschriftsteller, sachkundiger Rennorganisator und „Sportgröße ersten Ranges“, zumal er außer dem Radfahren weitere Sportarten, wie Schwimmen, Tauchen, Eislaufen und Bergsteigen pflegte und sich als einer der steirischen Schisport-Pioniere profilieren konnte. Wiederholt machte sich Kleinoscheg, der Mitglied einer Reihe von Radfahrer-Vereinigungen war, als Schriftwart im GBC und StRGV verdient. Nicht zuletzt als einer der Ortswarte dieses Verbandes erkundete Kleinoscheg zahlreiche Radtouren, womit er den Inhalt des Tourenbuches von Steiermark für Radfahrer, für das er überdies eine innovative Konzipierung vorgeschlagen hatte, wesentlich beeinflusste.²⁰

Dr. Arthur Ritter v. Heider stellte sich in der Obmannfunktion mehrjährig dem GBC zur Verfügung und später auch dem StRGV.²¹ Carl Dittler wiederum fungierte in beiden Radfahrer-Vereinigungen langfristig als bewährter Säckelwart.

Alexander Reiter und Hubert Endemann, dessen Fahrwartfunktion bereits vorangehend angesprochen wurde, machten sich zugleich mit Kleinoscheg und vielen anderen als Ortswarte des StRGV verdient.²² Ferner scheinen Wagner, Gagylaky, Czizek, Keller, Schrottenbach und der schon genannte Fahrwart Dr. Smreker fallweise als Träger von Vereinsfunktionen auf, sei es im GBC, sei es im StRGV, was als besonders ehrenvoll galt, weil auch Mitglieder anderer Radfahrvereine zur Wahl nominiert wurden.

Karl Jäger schließlich erwarb sich Anerkennung und Dank für die mühsame Ausarbeitung der „Strassen-Profil-Karten von Steiermark“, die in Ergänzung zum Tourenbuch wichtige Behelfe für die Wanderfahrer darstellten.²³ Ludwig Plentl übernahm anscheinend erst in den 1890er Jahren Funktionärsaufgaben, so 1894 die Schriftwartstelle im GBC.²⁴

Nachdem nun auf das Engagement in Sport- und Vereinsbelangen hingewiesen worden ist, erhebt sich die Frage nach dem Beruf oder der gesellschaftlichen Stellung dieser Freizeit-Radfahrer – Berufssportlern war die Clubzugehörigkeit verwehrt –, die ganzjährig das Vereinsziel, Verbreitung des Fahrrades, Pflege des Radsports und nach Möglichkeit auch sonstiger sportlicher Körperertüchtigung, verfolgt haben.²⁵ Allerdings kann trotz Zuhilfenahme verschiedenartigen Quellenmaterials nicht zu allen auf unserer Fototafel präsentierten Personen Auskunft gegeben werden, aber immerhin zu den meisten.

Der Sozialstruktur des GBC insgesamt entsprechend dominierten Angehörige des Wirtschaftsbürgertums, von denen einige die sportlichen mit geschäftlichen Interessen verbinden konnten. So erhielt der Buchdrucker August Wagner für die gleichnamige Druckerei in Graz, Annenstraße 19, selbstverständlich auch Aufträge von Sportkollegen. Der GBC ließ z. B. seine Statuten dort drucken und der StRGV u. a. seine Verbandszeitschrift „Mitteilungen des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes“ und die drei Auflagen des

Tourenbuches von Steiermark für Radfahrer (1889, 1894, 1899). Anton Keller, Juwelier, Gold- und Silberarbeiter, dürfte zumindest ab 1892 selbständig gewesen sein, denn in einem Inserat aus dieser Zeit empfiehlt sich das Juweliergeschäft Anton Keller, Graz, Postgasse 5, u. a. zur Anfertigung von Clubabzeichen, Medaillen und Ehrenpreisen und wirbt mit dem Hinweis, Lieferant des GBC zu sein.²⁶ Ludwig Plentl, Teilhaber der Buchbinder- und Nürnbergerwarenhandlung Franz Plentl's Söhne, die eine Druckpresse zur Herstellung von Visitenkarten u. ä. besaß, sorgte höchstwahrscheinlich dafür, daß im Verkaufsgeschäft, Graz, Herrengasse 5, auch Radfahrer-Bedarf zur Auswahl stand: so beispielsweise Visitenkarten, Zigarettenhüllen, Briefpapier und -umschläge, jeweils bedruckt mit dem gewünschten Emblem einer Radfahrervereinigung. Regenmäntel und Reifenkitt waren ebenso zu haben.²⁷ Die Produktion konnte offenbar erweitert werden, denn in dem oben erwähnten Hinweis auf seine Schriftwartfunktion wird Plentl als Fabrikant bezeichnet.

Bela Kindl, ein Kaufmann, gehörte zu jenen GBC-Mitgliedern, die den Fahrradhandel in ihre Geschäftsinteressen einbezogen hatten. Kindl übernahm die Hauptvertretung der „Adler“-Fahrradwerke Heinrich Kleyer, Frankfurt/Main, führte in seinem Geschäft im Hof des alten Postgebäudes am Grazer Jakominiplatz aber auch Schi, zumal das Schifahren unter den Radsportlern bald Anhänger fand.²⁸ Kaufleute waren ferner Alois Ruderer²⁹ und Alexander Reiter, der in St. Radegund ansässig war.³⁰ Der Kaufmannsstand und Gewerbetreibende befanden sich überhaupt in der gesamtsteirischen Radfahrer-Statistik in den vordersten Positionen.³¹

Josef Mlekus scheint 1893 mit der Berufsbezeichnung Fabrikant auf, gehörte zu dieser Zeit jedoch nicht mehr dem GBC an, sondern der ein Jahr zuvor gegründeten „Radfahr-Riege des Allgemeinen Deutschen Turnvereines in Graz“.³²

Victor Gagylaky war Photograph, beschäftigt im Atelier Schuster, Hafnergasse 4, in Graz.³³

Carl Dittler betrieb eine Kohlenwerks-Agentur, Graz, Wielandgasse 10,³⁴ und Max Kleinoscheg, mit Dittler verschwägert, war in dessen Büro als Buchhalter angestellt. Kleinoscheg war der Sohn eines Kaufmannes³⁵ und mit den Inhabern der bekannten Schaumweinkellerei und Weingroßhandlung Brüder Kleinoscheg in Graz (Gösting) verwandt. 1895 wurde der bekannte Sportschriftsteller nach München in die Redaktion einer weitverbreiteten Radfahrer-Gazette berufen,³⁶ kehrte aber später wieder nach Graz zurück.

Hubert Endemann, von Beruf Maschinen-Konstrukteur,³⁷ gehörte ebenfalls zur großen Gruppe der im Wirtschaftsbereich Tätigen.

²⁰ Wie Anm. 15, Nr. 42/1892.

²¹ Grazer Geschäfts- und Adressen-Kalender 1890, S. 138; wie Anm. 15, Nr. 3/1887 u. Nr. 17/1889.

²² Ebenda Nr. 45/1892 u. Nr. 54/1893.

²³ Ebenda Nr. 32/1891.

²⁴ Wie Anm. 22, S. 8.

²⁵ Wie Anm. 11, S. 66f.

²⁶ Radfahr-Chronik, Beiblatt zu Radfahr-Humor, 7. Jg., München 1893, S. 263.

²⁷ Wie Anm. 15, Nr. 31/1891.

²⁸ Grazer Geschäfts- und Adressen-Kalender 1890, S. 138.

²⁹ Wie Anm. 18, IV/1889, S. 151f.

³⁰ Wie Anm. 5, S. 186.

³¹ Handbuch des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes 1892. Hg. v. Vorstände des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes, Graz 1892, S. 35.

²⁰ Ebenda, S. 127f.; auch Österr.-ung. Radfahrer-Zeitung IV/1889, S. 151f.

²¹ F. Pichler, Das 20. Gründungsfest des Grazer Bicycle-Club, Graz 1902, S. 21.

²² Tourenbuch von Steiermark für Radfahrer. Hg. v. Steirischen Radfahrer-Gauverbände, Graz 1889, S. 7f.

²³ Wie Anm. 15, Nr. 27/1890.

²⁴ Handbüchlein des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes 1895. Hg. v. Vorstände des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes, Graz 1895, S. 56.

²⁵ Wie Anm. 11, S. 57, 60, 543.

Heinrich Schrottenbach, der dem Anschein nach Privatier war, wurde als Vereinspoet des GBC bekannt. Mit seinen lustigen Radfahrergeschichten trug er über die Clubgeselligkeit hinaus anlässlich größerer Radfahrerfestlichkeiten zur Erheiterung der Versammelten bei.³⁸ In den 1890er Jahren konnte sich Schrottenbach mit seinen Theaterstücken einen Namen als Volksschriftsteller machen und erhielt 1901 den Raimundpreis.³⁹ Schrottenbach ist ebenso wie Wagner in der 21 Personen umfassenden Ehrenliste der Gründer des GBC vertreten. Beide waren schon Anfang dreißig, als sie sich mit anderen jungen Männern aus begüterten bürgerlichen Kreisen einer Studentengruppe anschlossen, von der die Initiative ausgegangen war, den Radfahrersport, der vor allem für jene geeignet erschien, die in Anbetracht täglich mehrstündiger Arbeitsverpflichtungen das Bedürfnis nach Erholung in freier Natur hatten, mittels Bildung eines Vereins zu verbreiten. Moriz Löhner entschied sich in seiner Berufswahl für die militärische Laufbahn. Gerade von solchen Radsportkollegen erhoffte man sich aufgrund des Ansehens, das Personen in „des Kaisers Rock“ hatten, eine höhere Wertschätzung des Radfahrens in der Allgemeinheit.⁴⁰ Mitte der 1890er Jahre mußte Löhner als k.u.k. Leutnant jedoch den GBC verlassen wegen einer Vorschrift, wonach Offiziere die Mitgliedschaft bei Radfahrvereinen untersagt wurde.⁴¹

Alfred Czizek war (vielleicht) Beamter, vorausgesetzt es handelte sich bei ihm um einen der beiden Postbeamten gleichen Namens, die im Grazer Geschäfts- und Adressen-Kalender von 1890 verzeichnet sind.

Dr. A. R. v. Heider scheint in einem Hinweis von 1894/95 als Universitätsprofessor auf⁴² und Dr. E. Smreker, der aber bald nach Wien übersiedelte, war Zahnarzt.⁴³

Dr. J. Baltl, ein Jurist, war Mitarbeiter und später Nachfolger seines Vaters, des Advokaten Dr. Josef Baltl sen., der seine Kanzlei in der Grazer Innenstadt, Albrechtgasse 1, hatte.⁴⁴ Zu diesen Vertretern des Bildungsbürgertums sei angemerkt, daß im Namensverzeichnis der Mitglieder des GBC in Kleinoschegs Clubchronik seit dem Gründungsjahr bis Anfang der 1890er Jahre stets ein paar Neueintretende mit Dokortitel zu finden sind.⁴⁵

Der Auftritt des Eleven Ernst Graf Seilern, der eine erhebliche Werbung für das Kinder- und Jugendradfahren gewesen sein dürfte, ist wohl im Zusammenhang mit seinen radsportfreundlichen Eltern zu sehen. Zum einen war der Vater des kleinen Nachwuchsfahrers, Paul Graf Seilern, seit 1887 Mitglied des GBC, zum andern war seine Mutter, Therese Gräfin Seilern, eine bedeutende Förderin des Radsports. Deshalb und als Spenderin des Vereinsbanners wurde sie 1892 zum Ehrenmitglied des GBC gewählt. Mitglieder aus dem Adelsstand,

darunter bekannte Namen wie Herberstein, Attems und Kinsky, verzeichnete der GBC seit 1883, hauptsächlich war der Club jedoch im wohlhabenden Großbürgertum verankert, zumal das Radfahren überhaupt ein „Bürgersport“ war. Eine soziale Abgrenzung gegenüber breiteren Bevölkerungsschichten ergab sich aus den hohen Vereinsgebühren⁴⁶ und den Auswahlkriterien für die Neuaufnahme,⁴⁷ abgesehen von erheblichen Anschaffungskosten für ein Fahrrad, die sich aber im Verlauf der 1890er Jahre vor allem durch den regen Gebrauchtfahrradhandel verminderten.⁴⁸

Kurz sei noch angesprochen, daß neben den sportlichen Zielen die Geselligkeit ein gleichberechtigtes Vereinsprinzip bildete, woraus eine über die sportliche Gefährtschaft hinausgehende Verbundenheit unter den Clubmitgliedern erwachsen konnte. Ein Beispiel dafür ist August Wagner, dessen Fortkommen Jahrzehnte später, nachdem er als Druckereibesitzer in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten war und sein ganzes Vermögen verloren hatte, von einem Clubkollegen aus der Zeit des Hochradfahrens gesichert wurde.⁴⁹ Ein weiteres ist der frühverstorbene Bela Kindl, der seinen Clubkollegen 2.000 Kronen vermachte, die bezeichnenderweise zur Einrichtung eines schönen Clublokales und somit zur Förderung der Vereinsgeselligkeit verwendet wurden.⁵⁰

Ein kurzer Blick auf die Entfaltung des Radfahrwesens in der Steiermark soll abschließend würdigen, daß die Radsportpioniere des GBC nicht wenig in Gang gebracht haben. Ende 1882, also schon bald nach seiner Gründung, umfaßte der junge Club 49 Mitglieder. 1887 gab es in Graz drei Clubs mit 133 Hochradfahrern, zu denen noch Fahrer ohne vereinsmäßige Bindung, als die „Wilden“ bezeichnet, kamen. Begünstigt durch das Niederrad, das kein reines Sportgerät, sondern ebenso für den Alltagsverkehr tauglich war, konnte man 1894 in Graz ungefähr 800–1000 Radfahrer zählen, wovon 440 in Vereinen organisiert waren und in der ganzen Steiermark etwa 1.800–2.200, davon 1.200 vereinsgebunden. Im Jahre 1899 verzeichnete der eher bürgerliche StRGV allein 2.265 Mitglieder, die sich aus 99 Vereinen und 470 Einzelfahrern rekrutierten. Daneben hatte 1896 in Graz der eigenständige organisatorische Zusammenschluß von Arbeiterradfahrern begonnen, ganz zu schweigen von der Schar jener Radfahrer und Radfahrerinnen, die auf Vereinsbindung keinen Wert legten. Im Zusammenwirken aller Gruppierungen konnte noch vor 1900 die Anerkennung des Fahrrades als Verkehrsmittel erreicht werden.

Von der Begünstigung der Wirtschaft durch die wachsende Zahl der Anhänger des Radfahrens sei nur das Aufblühen der Grazer Fahrradindustrie hervorgehoben. Diese konnte schon seit Mitte der 1890er Jahre international Aufsehen erregen, insbesondere durch spektakuläre Rennerfolge auf den von Joh. Puch & Comp., Graz, erzeugten „Styria“-Rädern.⁵¹ Um 1900, als sich zur erfolgrei-

³⁸ Wie Anm. 18, VIII/1893, S. 71.

³⁹ Die Stadt Graz, ihre kulturelle, bauliche, soziale und wirtschaftliche Entwicklung in den letzten sechzig Jahren nebst kurzen geschichtlichen Rückblicken. Hg. aus Anlaß der Achthundertjahrfeier 1128–1928. Graz 1928, S. 119.

⁴⁰ Dem entsprechen die Bemühungen, ein Militärrennen nach Graz zu bekommen, was im Zuge der Pfingstrennen von 1893 gelang. Die militärischen Rennfahrer trugen Uniform. Wie Anm. 32, VI/1893, S. 1111.

⁴¹ Ebenda VIII/1895, S. 914.

⁴² Wie Anm. 24, S. 56.

⁴³ Wie Anm. 15, Nr. 19/1890.

⁴⁴ Wie Anm. 22, S. 7.

⁴⁵ Der Rückgang in der Folge dürfte mit den ebenfalls sehr erfolgreichen Aktivitäten des Akademisch-technischen Radfahr-Vereines in Zusammenhang gestanden sein.

⁴⁶ 10 Gulden Eintrittsgebühr und 3 Gulden Monatsbeitrag. Der nächstgegründete Radfahrverein in Graz, der „Grazer Radfahrer-Club“ (29. Oktober 1885) begnügte sich mit der Hälfte dieser Gebühren. Wie Anm. 1, S. 71.

⁴⁷ Zunächst wurden die Personalien des Bewerbers im Club bekanntgemacht. Über die Aufnahme wurde durch Ballotage entschieden. Für die Zustimmung war die absolute Mehrheit der zur Abstimmung versammelten Mitglieder erforderlich. Wie Anm. 11, S. 534.

⁴⁸ Wie Anm. 1, S. 62 u. 82.

⁴⁹ Steirischer Radsport, Nr. 4, Graz 1930, S. 3.

⁵⁰ Wie Anm. 21, S. 11f.

⁵¹ Wie Anm. 1, S. 54ff.

chen Fahrradproduktion die Herstellung von Motorrädern gesellte, hatte Graz in der Fachwelt bereits den Ehrentitel „das steirische Coventry“, in Anlehnung an dieses Zentrum der englischen Fahrradindustrie.³²

Zusammenfassung

Die im vorliegenden Beitrag dokumentierte und kommentierte Fototafel zur Erinnerung an die „VI. Akademie des Grazer Bicycle-Club“ am 6. Jänner 1888 stellt uns Vertreter einer Avantgarde vor Augen, die trotz der Vorbehalte vieler Zeitgenossen gegen sportliche Betätigung gerade den dynamischen Radsport, der damals noch mit dem Hochrad verbunden war, auf vielfältige Weise propagiert hat.

Auf dem Tableau sind 21 Mitglieder des 1882 gegründeten GBC sowie drei Angehörige des Allgemeinen Deutschen Turnvereines, die ebenfalls bei diesem festlich gestalteten Schaufahren im großen Saal der Industriehalle in Graz aufgetreten sind, nicht nur fotografisch, sondern auch namentlich festgehalten.

Unter diesen Winter wie Sommer sportlich aktiven GBC-Mitgliedern, deren teils spielerisch-heiter aufgelockerte Darbietungen im Reigen- und Kunstfahren bei Publikum und Presse großen Anklang fanden, waren einige besonders ausdauernde Tourenfahrer, aber auch erfolgreiche Rennsportler zu finden. Außerdem hat sich ein großer Teil durch Übernahme von Vereinsfunktionen oder mit sonstigen Aktivitäten zur Förderung des Radfahrwesens besonders verdient gemacht. Soweit das berufliche Wirken eruiert werden konnte, macht diese Gruppe deutlich, daß sich der GBC seit dem Abgang von Studenten im Jahre 1887 als großbürgerlich strukturierter Verein präsentiert hat, voran ein breites Spektrum an Mitgliedern aus dem Wirtschaftsbereich, aber etwa auch Akademiker, Privatiers und Beamte. Der adelige Nachwuchsfahrer ist ein Beispiel für Mitglieder auch aus solchen Kreisen.

Der Ausblick in die nachfolgende Entwicklung rund um das Niederrad weist hin auf den bedeutenden Beitrag dieser Radfahrpioniere zur Entfaltung des Radfahrwesens in der Steiermark, was nicht zuletzt in Graz den Aufbau einer erfolgreichen Fahrradindustrie in Gang gesetzt hat.

³² Allgemeine Automobil-Zeitung, V. Jg. Wien 1904, Bd. 2, H. 49, S. 39. Die „Meteor“-Fahrdarwerke Carl Franz meldeten im Mai 1898 die Erzeugung des 15.000sten Fahrrades, ein kettenloses Damenrad für die Gattin des Besitzers. „Tagespost“, 25. Mai 1898, Morgenblatt.