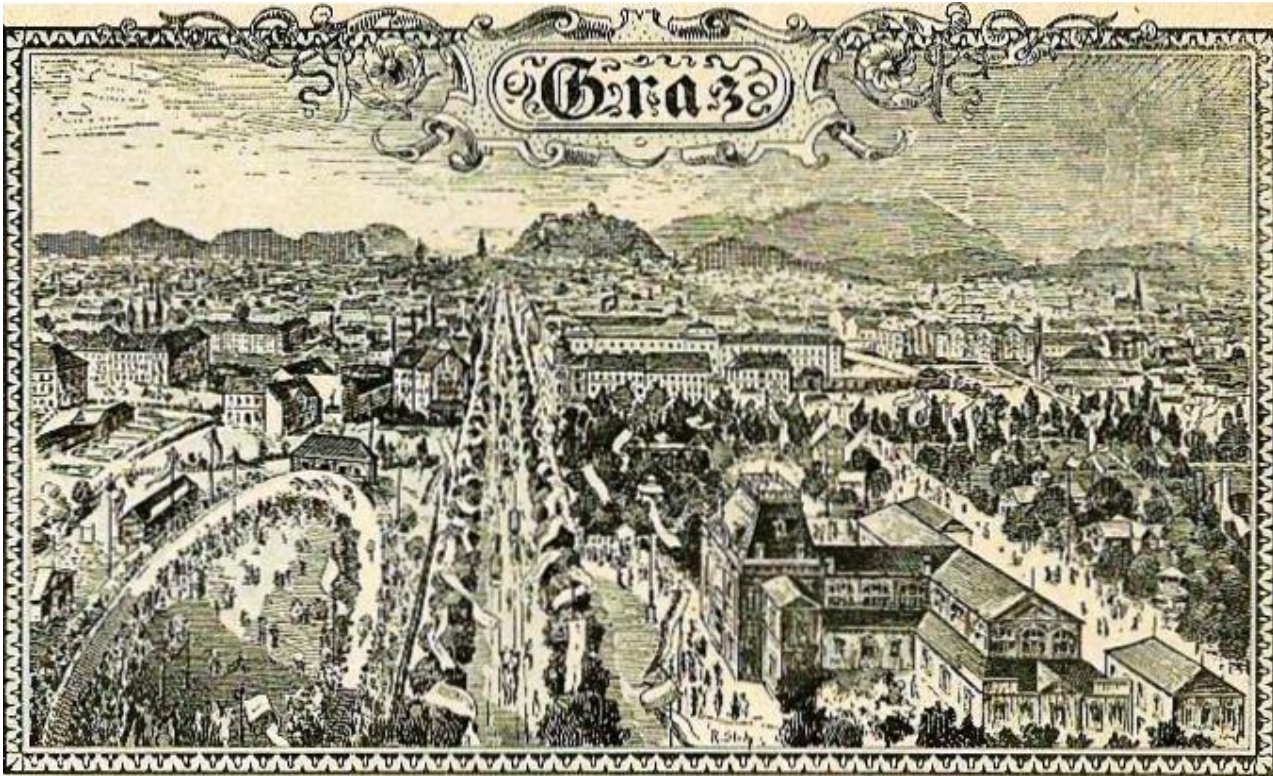
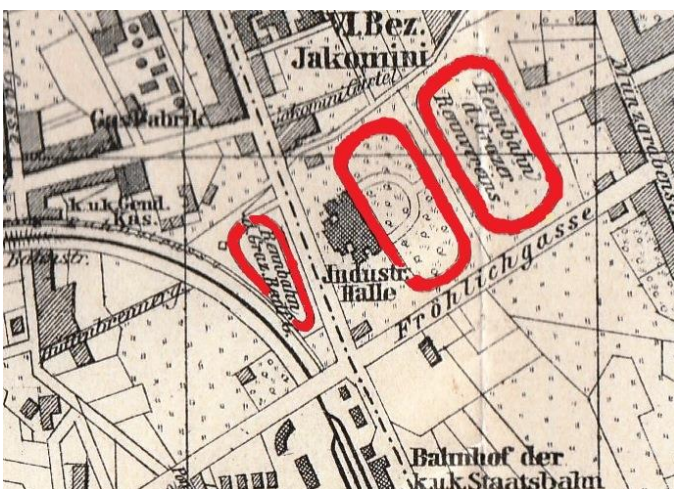


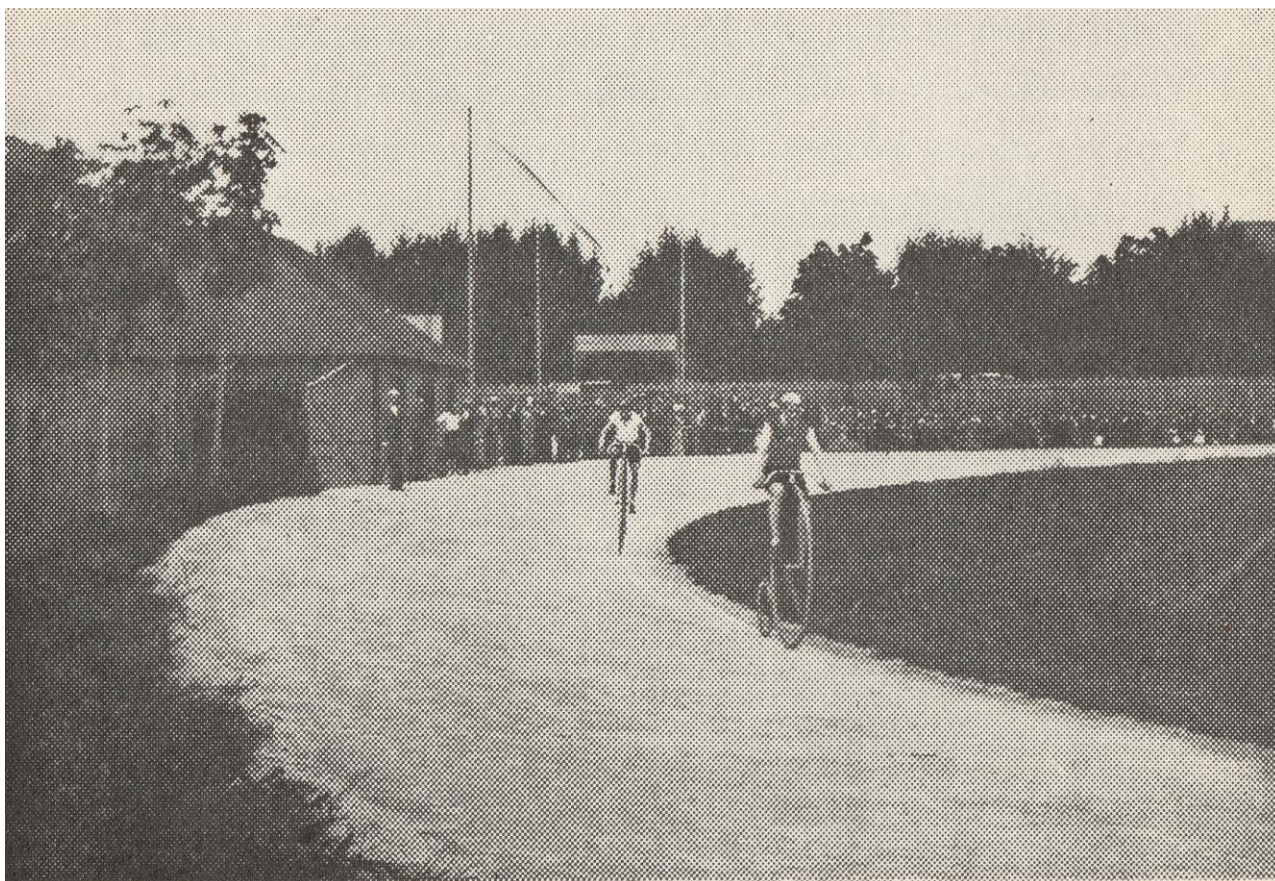
Verwelkter Lorbeer: Bahnrennen in Graz



1888 wurde gegenüber der Industriehalle (auf dem Areal des späteren Sportclub-Platzes, heute verbaut mit dem Styria Media Center bzw. dem Merkur Campus) nach dem Vorbild der Rennbahn im Frankfurter Palmengarten eine 400 m-Bahn errichtet. Die zweite übrigens, denn die erste war bereits fünf Jahre vorher vis-a-vis im Park der Industriehalle (heute: Stadthalle) eröffnet worden. Die damalige Bedeutung dieses im Stadtteil Jakomini entstandenen „Radlerviertels“ zeigt etwa der Umstand, dass die landesweite Kilometrierung im "Tourenbuch von Steiermark für Radfahrer" von hier aus erfolgte.¹



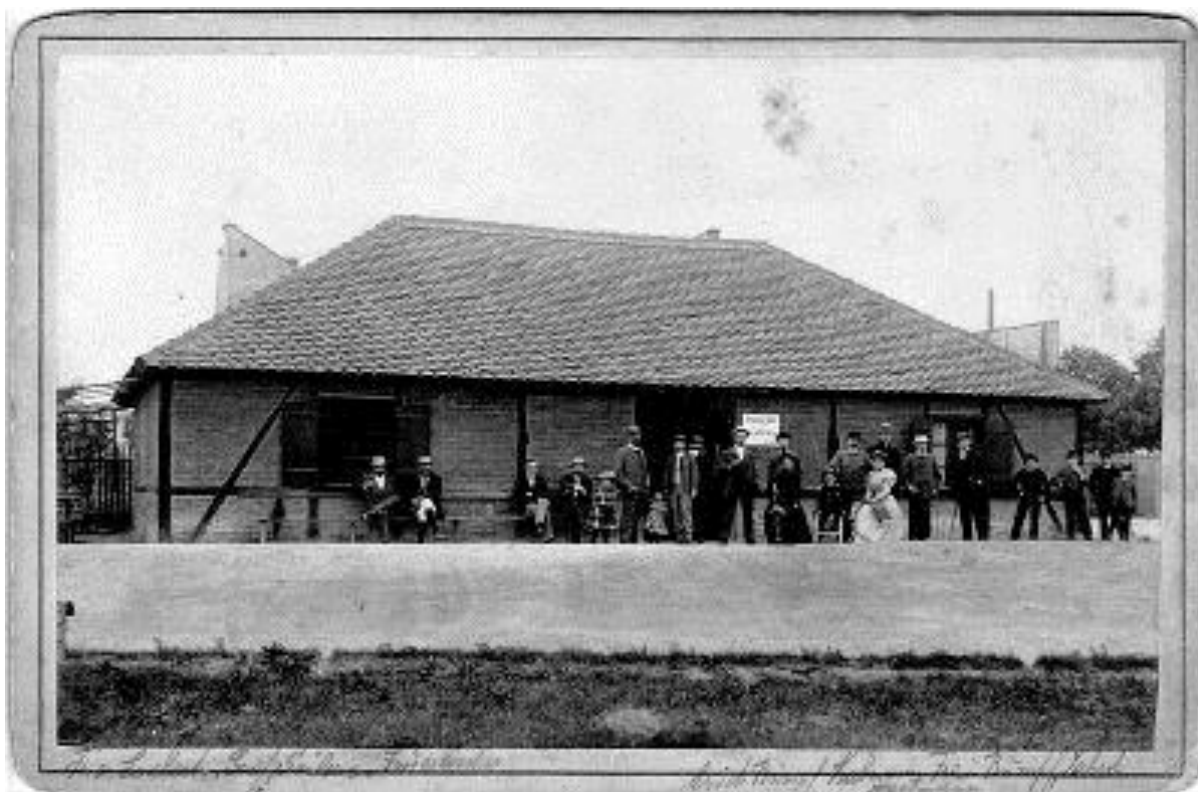
Der Rennplatz Graz: Oben eine Darstellung aus der Festschrift des Bundestags des Deutschen Radfahrerbundes 1895, unten ein Kartenausschnitt von Graz um 1900, auf dem die Lage der Rennbahnen hervorgehoben ist.



Hochradrennen um 1890, aus: Elek Vajda, 1963; unten: Training auf der Rennbahn, 1893



Verwelkter Lorbeer: Bahnrennen in Graz



Clubhaus des AtRV an der Rennbahn

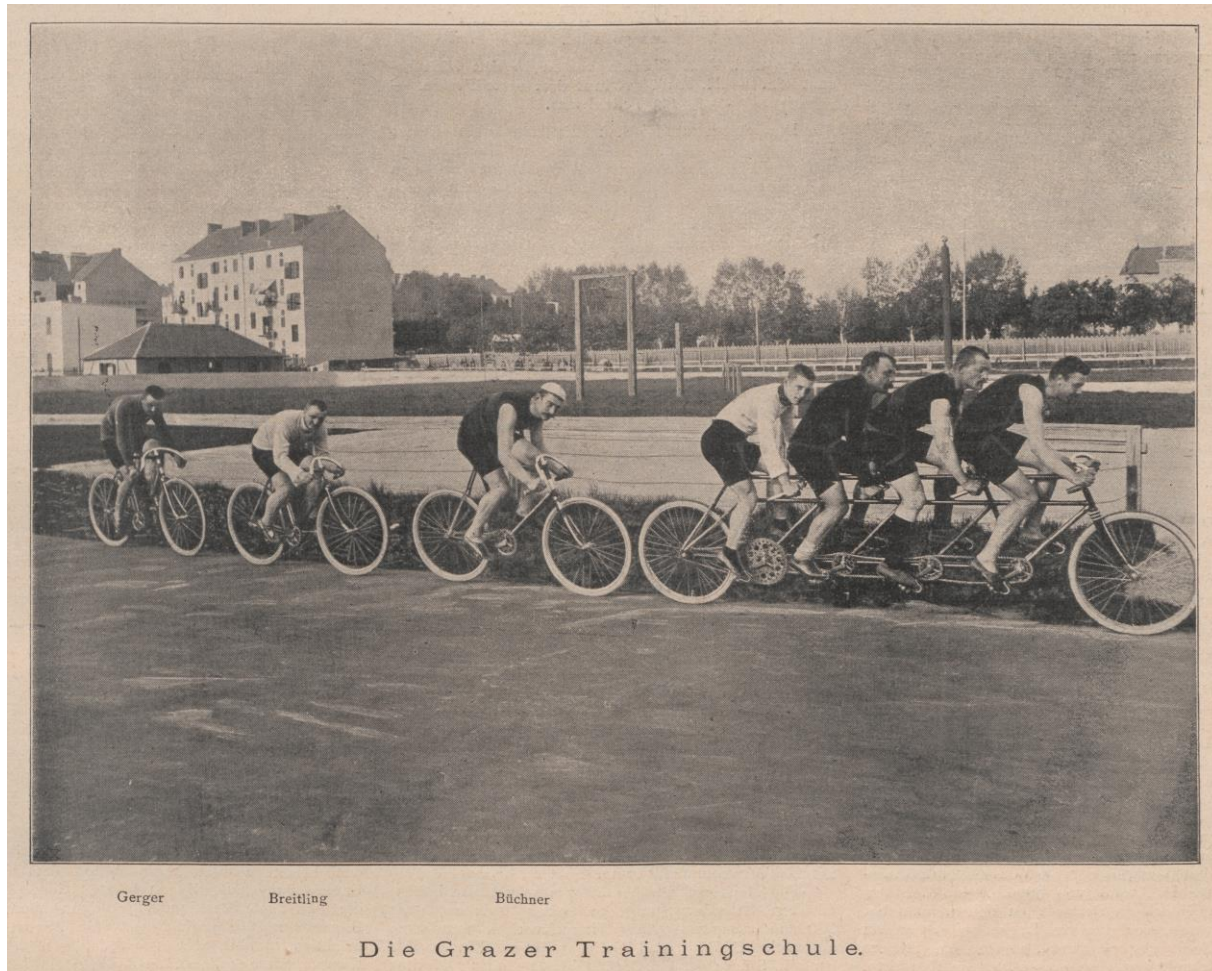
Neue Maßstäbe im Rennbahnbau

Die neue Anlage setzte mit überhöhten, geneigten Kurven und Teerung neue Maßstäbe im Rennbahnbau. Wegen der im Südwesten tangierenden Trasse der steirischen Ostbahn verjüngte sich das zwischen dieser und der Jakominigasse (später Conrad-von-Hötzendorfstraße) eingepasste Oval im südlichen Bereich, weshalb im Volksmund von der "Birnen-Rennbahn" die Rede war.²

Die Zieltribünen waren so angeordnet, dass das Publikum die Nachmittagssonne im Rücken hatte. Betrieben wurde die Rennbahn vom „Verband Grazer Radfahrvereine für Wettkampfsport VGRVfW“, dem der Grazer Radfahrer-Club (GRC), der Akademisch-technische Radfahrverein (AtRV) und später mit dem Grazer Bicycle Club (GBC) auch der älteste der Grazer Radvereine angehörten.

Alle drei Vereine unterhielten Clubhäuser an der Rennbahn, mit Schlafräumen und Duschen, Wagen- bzw. Maschinenraum (für die Fahrräder). Wie Radpionier Max Kleinoscheg schilderte, wohnten einige Clubmitglieder in den Sommermonaten an der Rennbahn, immer wieder auch gemeinsam mit Sportkollegen aus dem In- und Ausland, die hier als Gäste einquartiert wurden. Anlässlich der Pfingstrennen 1892 gab es die ersten Internationalen

Militärmeisterschaften,³ 1894 wurden 8 Weltrekorde, 44 beste deutsche und 17 beste österreichische Zeiten aufgestellt; auf einer Bahn, "welche sich den schnellsten und besten Bahnen des Kontinents an die Seite stellen kann", wie die Münchner Radfahr-Chronik schrieb. "Hunderte Grazer verfolgten täglich auf der großen Rennbahn gegenüber der Industriehalle die Übungen der Rennfahrer ...", erinnerte sich Alfred Wirth 1914 in einer in einer Jubiläumsschrift des Akademischen Turnvereins, der auch eine Radfahrriege unterhielt.⁴



Grazer Trainingschule (aus: Sport im Bild 23/1897, 381)

Legendäre Pfingstrennen

Vom ersten GBC-Obmann Ernst Wlatnig und Mathäus Dietrich konzipiert und 1883 erbaut, wurde die erste Radrennbahn Österreichs im Park der Industriehalle am 14. April 1884 eröffnet;⁵ mit 690,3 m auf Sand war sie die längste des europäischen Festlandes.⁶





LIT. ARTIST ANST. BRÜDER POTOBsky GRAZ.
GESCHÜTZT

Pfingsten – Graz.

XVIII. grosses internationales

Radwettfahren.

Sonntag den 21. Mai 1899.

- I. **Eröffnungsfahren** über 1000 m. offen für Herrenfahrer.
Drei Ehrenpreise im Werte von 80, 40 und 20 K.
- II. **Vorläufe zum Grazer Pfingstpreis** über 1000 m. offen für Berufsfahrer.
- III. **Hauptfahren** über 10.000 m. offen für Herrenfahrer.
Drei Ehrenpreise im Werte von 120, 80 und 60 K und ein Führungspreis im Werte von 60 K.
- IV. **Zweitsitzerfahren** über 3000 m. offen für Berufsfahrer.
Drei Preise 120, 80 und 60 K.
- V. **Vorgabefahren** des „Steirischen Radfahrer-Gauverbandes“ und des Gaus „53 Steiermark“ D.-R.-B. über 2000 m. offen nur für Mitglieder dieser beiden Verbände.
Vier Ehrenpreise im Werte von 60, 40, 30 und 20 K.
- VI. **Hauptfahren** über 10.000 m. mit Führung, offen für Berufsfahrer.
Drei Preise: 150, 100 und 60 K.
- VII. **Zweitsitzerfahren** über 3000 m. offen für Herrenfahrer.
Drei Ehrenpreise im Werte von 80, 60 und 40 K.

Montag den 22. Mai 1899.

- I. **Neulingsfahren**, 2000 m. offen für Herrenfahrer.
1 Ehrenpreis im Werte von 50 K und zwei Ehrenurkunden.
- II. **Entscheidung des Grazer Pfingstpreises** über 2000 m. offen für Berufsfahrer.
Drei Preise: 300, 200 und 100 K.
- III. **Vorgabefahren** über 2000 m. offen für Herrenfahrer.
Drei Ehrenpreise im Werte von 60, 40 und 20 K.
- IV. **Ernunterungsfahren** über 2000 m. offen für Berufsfahrer.
Drei Preise: 100, 70 und 40 K.
- V. **Ernunterungsfahren** über 2000 m. offen für Herrenfahrer.
Drei Ehrenpreise im Werte von 50, 30 und 20 K.
- VI. **Motor-Rennen**. Wettfahren für zweirädrige Motorfahr-
räder über 50 Km. offen für Berufsfahrer.
Drei Preise: 200, 100 und 70 K.

Nähere Auskünfte sind erhältlich in der Kanzlei des Rennausschusses und auf der Rennbahn gegenüber der Industriehalle.

☛ Auswärtige Radfahrer haben gemeinschaftlich mit den Teilnehmern des gleichzeitig stattfindenden Sängersfestes Bahnpreisermissionen. ☛

Druck und Verlag von A. Wagner in Graz. 1 10

Plakat Pfingstrennen, 1899 (Verkehrsmuseum Luzern)

Zu Pfingsten 1884 gab der GBC als Betreiber den Startschuss für die Internationalen Grazer Pfingstrennen, die für eineinhalb Jahrzehnte ein Fixtermin im europäischen Radsport-Rennkalender werden sollten.

Der Grazer Radfahrer-Club pachtete die damals noch 1000 m lange Trabrennbahn, doch der Vertrag wurde bald gelöst, als man sich mit dem Akademisch-technischen Radfahrverein darauf einigte, eine eigene Rennbahn gegenüber der Industriehalle und damit in unmittelbarer Nähe zur GBC-Bahn zu errichten. Am 6. Mai 1888 erfolgte die Eröffnung der neuen Rennstrecke mit den Internationalen Pfingstrennen. Unmittelbar darauf wurde von GRC und AtRV der Verband der Grazer Radfahr-Vereine für Wettkampfsport gegründet, dem 1890 schließlich auch der GBC beiträt.

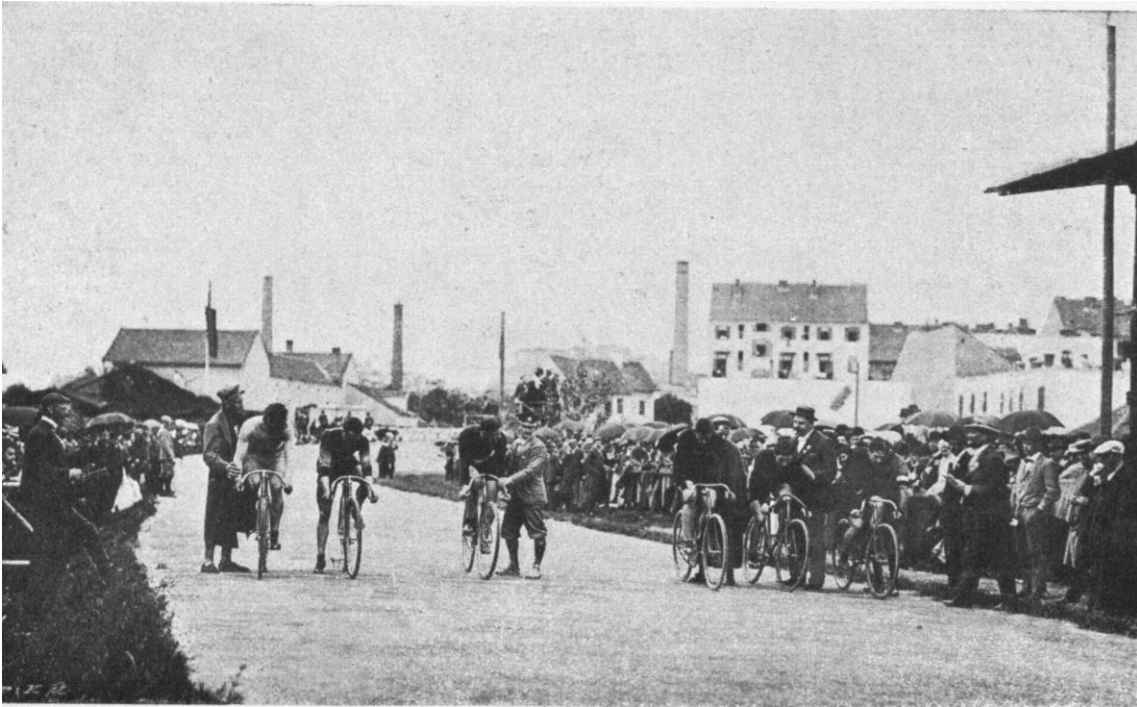
Bis dahin hatte es zwei Rennbahnen gegeben - eine Besonderheit, die Graz mit nur vier Städten im deutschsprachigen Raum (Frankfurt am Main, Mannheim, Hannover, München) gemein hatte.



"Styria-Mannschaft bei der Arbeit", 1898 ... hinter Motorführung (Foto aus: Ostmark 21.7.1898)

Zurück zur neuen "Birnen-Bahn": Lokalmatador Franz Gerger fuhr hier ebenso wie die Cracks der weltweit ersten Rennfahrschule unter Alexander Gayer,⁷ allen voran der nachmalige sechsfache Weltmeister Thorwald Ellegard. Radpionier Michel Angelo Frh. von Zois, der selbst hier trainiert hatte, beschrieb die Atmosphäre so: "...hinter der Bretterwand hört man Tram-bahnwagen klingeln. Wagen rasseln, das Summen und Brausen eines starken

Verkehrs. Neben mir steht die große, mächtige Gestalt des Trainers, ruhig, die Stoppuhr in der Hand. Wir beobachten die Arbeit Gergers. Tandems, Dreisitzer, Quadruplets schwirren vorbei, und Gayer nickt befriedigt, sein Pflegling ist in einem Tempo von 50 km."⁸



Start zum letzten Pfingstrennen, 1899

Doch wie gewonnen, so zerronnen: Das Bundesfest des Deutschen Radfahrer-Bundes 1895 hinterließ ein ziemliches Loch in den Kassen der Grazer Vereine, zudem dürfte sich der VGRVfW mit der Verpflichtung teurer Berufsfahrer übernommen haben. Aufgrund von Streitigkeiten der Verbände über die Amateur-Reglements konnten die drei bedeutendsten Preise nicht mehr ausgefahren werden. Dazu kam die Konkurrenz, besonders von Wien, wo 1896 ebenfalls zu Pfingsten Profi-Rennen veranstaltet wurden.

So verblasste der Ruhm der Radsport-Hochburg Graz schnell. 1896 waren die Rennen nur noch "ein schwacher Abglanz", 1897 übernahmen die Styria-Fahrradwerke den Betrieb der Rennbahn für Trainings- und Testzwecke - die Pfingstrennen fielen aus. 1898 wurde die Bahn mit erhöhten Kurven versehen, doch der GBC zog sich im selben Jahr aus dem VGRVfW zurück.

1899 gelangten die Pfingstrennen als 18. internationaler Bewerb noch einmal zur Austragung, mit einem Rennen mit Motorführung betrat man

sogar ein in Österreich neues Terrain.⁹ Betreiber der Bahn war nun ein Unternehmer namens Jegher. Aber nach den Sommerrennen am 9. Juli, ausgeschrieben nur für Herrenfahrer und abgehalten unter mäßigem Teilnehmer- und Publikumsinteresse, war es endgültig vorbei. 1900 wurde die zweite Grazer Rennbahn aufgelassen. Viele Jahre lag das Gelände brach.



Trabrennbahn, Schiedsrichterstand, 1921

Auf der Trabrennbahn

Es war Altmeister Franz Seeger und die von ihm gegründete Radsportsektion im Grazer Athletik Sportklub GAK, der 1905 auf der Trabrennbahn eine Wiederbelebung der Pfingstrennen versuchte.¹⁰ Seeger selbst war es auch, der die Kaiserjubiläumsrennen 1908 auf der „improvisierten“ Sandbahn dominierte.¹¹ Ab 1910 und in der Zwischenkriegszeit trat der Verein „Schönau“ hier als Veranstalter von Rad- und Motorradrennen auf.¹²

In dieser Phase des Renaissance des Bahnradsports wurde auch über eine neue Rennbahn diskutiert. Überlegt wurden ein Neubau der alten Anlage oder die Errichtung eines neuen Sportplatzes, eigentlich Stadions, beim Zentralfriedhof, wo auf einer 500 m-Bahn mit 7 Meter überhöhten Kurven Rennen gefahren und daneben auch Fußball gespielt und Leichtathletik betrieben werden sollte. Baumeister Luschitz erstellte für dieses Projekt die Pläne.

Auch von Seiten des Arbeiter-Radfahrerbundes wurde 1927 der Bau einer eigenen 250-m-Bahn ins Auge gefasst, wobei die Arbeiterkammer als Unterstützer wirken sollte. 1934 entwarf Landeskommissär Franz Ircher, Chefredakteur der "Kleinen Zeitung", einen großzügigen Plan, wobei er wieder den Platz der "Birnen-Rennbahn" als Standort im Auge hatte.¹³ Es blieb allerdings bei vagen Plänen, wie auch später, als der Mechaniker, Radhändler und Rad-sportfunktionär Franz Vychodil derartige Überlegungen hegte.



Auf der Trabrennbahn 1931 und 1932: Schrittmacher-Fahren und Start des Eröffnungsrennens am 1.5.1932; rechts im Hintergrund das Moserhof-Schlößl. (Album Bellin)

Nach Gastaufritten: Endstation Stadion Liebenau

Nicht in Graz, aber am Thalersee nahe der Landeshauptstadt wurde schließlich 1933 eine neue Rennstrecke eröffnet, und zwar eine 400m-Sandbahn; ebenfalls ein nur kurzes Unternehmen, über das sich - abgesehen von der Eröffnung - kaum Berichte finden lassen und das sicher spätestens mit dem Zweiten Weltkrieg aufgegeben wurde.

Auf der Trabrennbahn wurden auch nach dem Krieg noch radsportliche Wettbewerbe ausgefahren. So feierte hier Fredy Sitzwohl 1946 den ersten Erfolg seiner Karriere. Als Veranstalter tat sich der Post SV hervor. Das letzte Rennen durfte zumindest dem Namen nach noch einmal an die große Tradition des Grazer Rennplatzes anschließen: Am 1.6.1952 fanden "Pfingstrennen" statt, veranstaltet von der kommunistischen "Freien Österreichischen Jugend FÖJ".

Nach dem Krieg fanden zudem Rennen am GAK-Platz in der Körösisstraße und im Post-Stadion (ASKÖ) in Eggenberg statt. Außerhalb von Graz wurde auch noch auf den Trabrennbahnen in Wildon und Mureck gefahren. Bis in die 1960er Jahre gab es auf der Sandbahn des Liebenauer Stadions Bewerbe, die zumeist im Rahmenprogramm (Halbzeitpausen) von Fußballspielen ausgetragen wurden. Der vermutlich letzte Bahnbewerb fand hier im Sommer 1971 anlässlich der Union Bundeskampfspiele statt.





Dienstag, 30. September, 16 Uhr

INTERESSANTE

Bahn-Radrennen

auf dem

GAK-Platz, Körösistraße

Verfolgungsrennen, Jagdrennen, Einstunden-Mannschaftsrennen etc.

Die Wiener Meisterklasse am Start

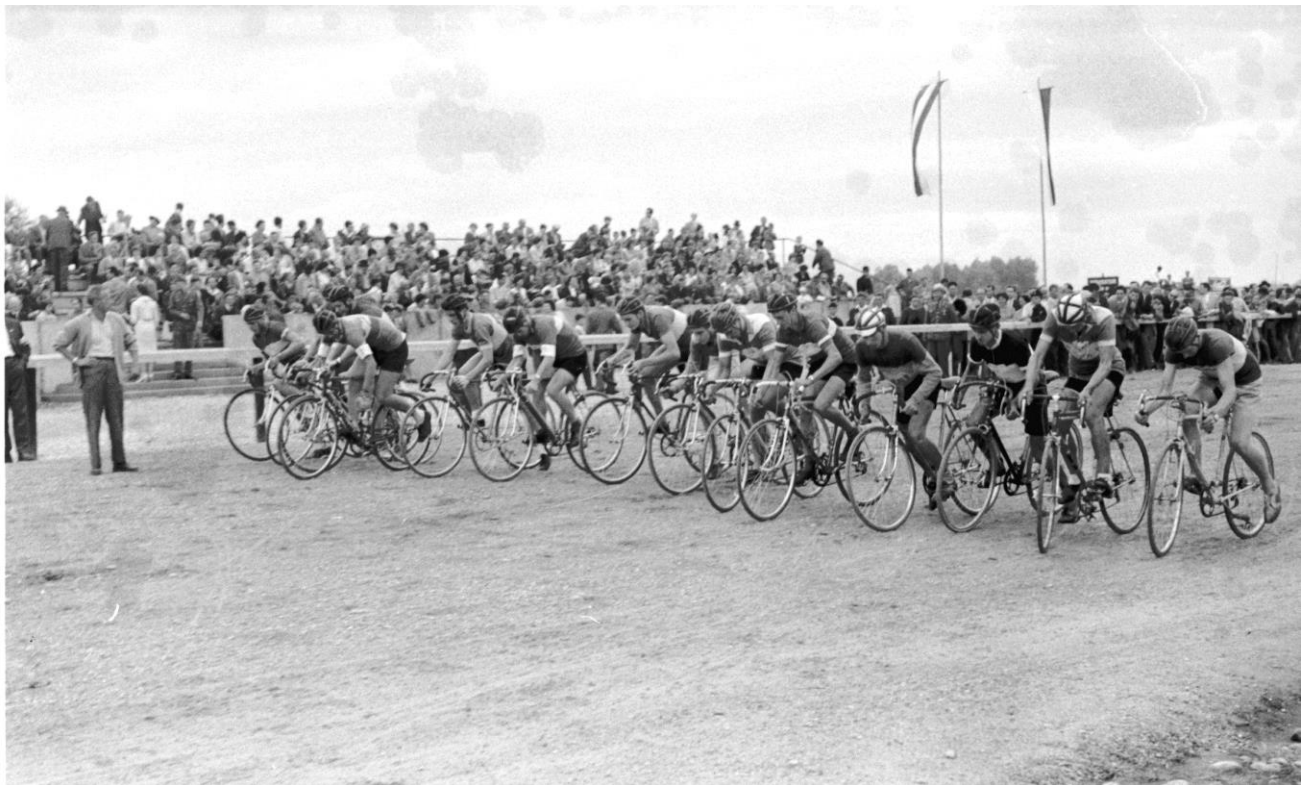
==== Kartenvorverkauf: Sporthaus Prasthofer, Schmiedgasse =====

Plakat, 1947 (Stmk. Landesarchiv)



*Junior-Rennfahrer
Christian Frisch und
Franz Weiss bei einem Rennen im
Liebenauer Stadion, 1960 (Foto:
Weiss privat)*

*unten: auf der Wildoner Bahn
(Foto: Universalmuseum
Joanneum, Multimediale
Sammlungen)*



In der Debatte rund um den Abriss des einzigen Velodroms in Österreich,

Verwelkter Lorbeer: Bahnrennen in Graz

des multifunktionalen Ferry-Dusika-Stadions in Wien, wurde 2021 wieder eine Radrennbahn in Graz, genauer in der Schwarzl-Halle in Unterpremstätten, ins Spiel gebracht.¹⁴

Literatur und Quellen

- David BAUMGARTNER, Der Radsport kämpft um seine Basis, in: Kleine Zeitung* 14.1.2021
- Wolfgang GRONEN; Walter LEMKE, Geschichte des Radsports und des Fahrrades von den Anfängen bis 1938, Eupen 1978*
- Max KLEINOSCHEG, Geschichte des Grazer Bicycle-Club 1882-1892, Graz (1892)*
- Vom Beginn des Radfahrens in der Steiermark. Persönliche Erinnerungen (1933)*
- Karl Albrecht KUBINZKY, Beiträge zur neueren Geschichte des Bezirks Jakomini ab der Mitte des 19. Jhs., in: Jakomini. Geschichte und Alltag (Gerhard Dienes, Hg.), Broschüre zur Bezirksausstellung 1991, 35, 36*
- Hanns PROBST, 125 Jahre Radsport, 2. Aufl. 1991*
- Elek VAJDA, Graz wie es einmal war, 1963*
- Harald SCHAUPP, Sportstadt Graz, Graz 1998*
- Alfred WIRTH, Unsere Radfahrriege, in: Festschrift zum fünfzigsten Stiftungsfeste des Akademischen Turnvereines Graz (1914)*
- Michel Angelo Frh. von ZOIS, Das Training des Rennfahrers für Rennbahn und Landstraße, 2. Aufl. Berlin 1908, Kap. "Das Training hinter Tandems"*
- All Heil, Zeitschrift für Radfahrersport und Rad-Technik, Wien, I/3/30.1.1897, 13*
- Der Arbeiter Radfahrer, Organ des ARBÖ, Wien, 18. Jg., Nr. 7 u. 8, 24*
- Deutsch-Alpenländisches Sportblatt, Graz, 1/21/11.12.1919, 2/10/4.3.1920*
- Fest-Buch zum 12. Bundestage des Deutschen Radfahrer-Bundes zu Graz vom 3.-7. August 1895*
- Ö.-ung. Radfahrer-Zeitung, Wien, XII/11/25.1.1897; XII/12/28.1.1897, 2*
- Radfahr-Chronik, München, VII/68/26. Mai 1894, 1424f*
- Die Ostmark, Wien, VII/21.7.1898, Titel ("Styria Mannschaft"); VIII/16/2.7.1899, 250*

WOLFGANG WEHAP



¹ Tourenbuch von Steiermark für Radfahrer, 1. Auflage 1889

² KUBINZKY 36

³ SCAHUPP 128

⁴ WIRTH 196f

⁵ Allgemeine Sport-Zeitung 24.4.1884, 348

⁶ SCHAUPP 127

⁷ GRONEN 155

⁸ ZOIS 221

⁹ Grazer Sport-Blatt 3/10.7.1899 (Bl. zur Montags-Zeitung)

¹⁰ Grazer Volksblatt 18.6.1906, 30

¹¹ Grazer Volksblatt 18.8.1908, 7

¹² Allgemeine Sport-Zeitung 3.4.1910, 351

¹³ PROPST 65

¹⁴ BAUMGARTNER 54, 55