

Zur Geschichte des Radfahrensports

Vor 150 Jahren sah man auf den Verkehrsstraßen unserer Heimat nur Fußgänger und den Fuhrmann mit Roß und Wagen; es war noch die gute alte Zeit, die keine Eile kannte; die nach dem Grundsatz lebte „Langsam kommt man auch zum Ziel“. Nach 1800 regten sich die Geister, die neue Verkehrsmittel erfanden, z.B. das Laufrad, das 1817 auf kurze Zeit die Menschen in Aufregung versetzte; es war ein Zweirad mit einem Sitz und der Fahrer mußte sich mit den Füßen abstoßen. Bremse und Gummireifen fehlten, so daß es viel Anstrengung kostete um auf den schlechten Straßen weiterzukommen; daher verschwand es sehr bald, weil man mit der Eilpost und später mit der Eisenbahn schneller und bequemer reisen konnte.

Erst 1870 erschien ein Fahrrad mit Pedalen und 1879 benützte der Stuttgarter Lehrer Trefz das Hinterrad zum Antrieb des Vorderrades. Die ersten brauchbaren Räder waren die Hochräder, die ein kleines Hinterrad besaßen; sie hatten 1889 Gummireifen und 1891 eine Pneumatik mit einem Gummimantel. Der erste Besitzer eines solchen Hochrades war in Poysdorf der Malermeister Friedrich Skorepa (1857-1909), ein unternehmungslustiger und vielseitiger Mann, der schon 1897 und dann 1900 von der Behörde das Schurfrecht erhielt; in Alt Ruppertsdorf versuchte er sein Glück, doch widersprechen sich die Nachrichten über sein Unternehmen und heute weiß man nichts Bestimmtes. Mehr Aufsehen erregte er mit seinem „Veloziped“ - so hieß zuerst das Fahrrad, daraus machte man das Wort „Filizipé“. Fuhr unser Meister durch die Straßen Poysdorfs, so blieben die Leute stehen und schauten dem „Narren“ nach, der wie ein König auf dem Hochrad saß und so fleißig die Pedale trat, daß seine Stirne mit Schweiß bedeckt war. Ununterbrochen rief er mit lauter Stimme: „Weg, weg, ich muß fahren, sonst geschieht ein Malheur!“. Die Poysdorfer nannten ihn deshalb den „Malheur Maler“. Besonders gern fuhr er vom Huberberg zur Dreifaltigkeit; dabei spreizte er die Beine zu beiden Seiten und ließ das Rad laufen; damals lag die Rathausbrücke etwas höher und die Straße senkte sich bis zur Dreifaltigkeit. Da legten einmal Schulknaben einige große Steine am rechten Poybachufer in den Staub, sodaß der Fahrer kopfüber auf die Straße fiel, ohne daß ihm was geschah. Jetzt erkannten die Knaben, die aus einem Versteck zuschauten, ihre Missetat und liefen beschämt heim. Der Maler behielt das Rad bis zu seinem Tode und die Witwe schenkte es 1932 der Schule, doch verschwand es 1945.

Die Technik verbesserte von Jahr zu Jahr das „Veloziped“, das bei der Jugend sofort eine begeisterte Aufnahme fand, sodaß die Burschen in den Landgemeinden ein solches auf Raten kauften; daher grüßte man diese mit den Worten: „Heil auf Raten!“ Der Fahrer grüßte gewöhnlich mit einem Fluch. Die Behörde forderte 1896 von jedem Radfahrer eine Art Befähigungsnachweis, da sie viele Unfälle befürchtete. Die Fuhrleute und Fußgänger haßten die Radfahrer, denen sie nicht auswichen; da gab es oft Streit, Beschimpfungen und Tätlichkeiten, die beim Gericht ihren Abschluß fanden. In den Dörfern warfen die Knaben ihnen Steine nach – gefürchtet waren die Neudorfer -, streuten Glasscherben oder Reißnägel in den Staub und ärgerten die Fahrer, wo sie nur konnten. Die Fuhrleute beleuchteten nicht ihre Wagen, obwohl im Amtsblatt der Mistelbacher Bezirkshauptmannschaft nach 1890 wiederholt diese Forderung gestellt wurde; mit Taschenspiegeln blendeten sie entgegenkommende Fahrer; es war ein stiller Krieg, der den Radsport stark behinderte.

Die Radfahrer organisierten sich und schlossen sich in Vereinen zusammen, um ihre berechtigten Forderungen besser bei der Behörde vertreten zu können. In Laa bestand schon 1896 ein solcher Verein, der ein Radfahrerkränzchen veranstaltete bei dem die Znaimer Regimentskapelle spielte; andere bestanden in Gaweinstal, Pirawarth und Auersthal. Sie führten einen besonderen Gruß

ein: „hup heil!“. Auch eine Sportkleidung kennzeichnete die Mitglieder. Das weibliche Geschlecht, das diesen Sport huldigte, wählte Hose und eine leichte Bluse sowie eine Kappe. Dadurch erregten sie großen Unwillen in manchen Dörfern

durch die sie bei den Ausflügen fuhren; sie wurden als „schamlose Weiber“, als „unsittliches Gesindel“ beschimpft, das man vom Rad herunterreißen und ordentlich verprügeln sollte. Angenehm waren solche Ausflüge nicht, dazu kamen die schlechten Straßen, die das Fahren sehr erschwerten. Die Vereine veranstalteten sogar Wettfahrten; der Sieger erhielt einen bescheidenen Eichenkranz, weil die Vereinskasse nicht mehr ausgeben konnte.

1897 führte die Militärbehörde eigene Radfahrkompagnien ein, die auch kriegsmäßig ausgerüstet wurden. Reservisten konnten bei Waffenübungen und Manövern ihre Räder mitnehmen und wurden als Fahrer bei den Übungen verwendet. Ein großes Übel war damals der schlafende Fuhrmann, der nicht auswich und die Pferde ruhig weitergehen ließ. Da half kein Glockenzeichen, kein Schreien und kein Fluchen. Ein großer Fortschritt war es, als 1903 die Rücktrittsbremse eingeführt wurde, die eine Fahrt durch das Hügelland bedeutend erleichterte. Der Benzinmotor wirkte auf das ganze Verkehrswesen revolutionierend. Der Kraftwagen und das Motorrad drängten aber das Fahrrad nicht in den Hintergrund, im Gegenteil wurde es das Verkehrsmittel der breiten Masse. Die Behörde forderte von den Radfahrern so wie von den Autos besondere Kennzeichen; sie setzte sogar für diese eine Fahrgeschwindigkeit fest u. zw. 15 km innerhalb der Ortschaft und sonst 45 km; nur der Rettungswagen durfte schneller fahren; heute lachen wir über diese Vorschriften, die aber damals notwendig waren, weil sich die Bewohner auf die Schnelligkeit der Fahrzeuge erst umstellen mußten. Wie oft konnte ein Fuhrmann absteigen und die Pferde halten, wenn die Autos ihm entgegenkamen. Die Beleuchtung der Wagen mit Laternen wollte sich nicht einbürgern und stieß auf starken Widerstand in den Dorfgemeinden.

Dem Auto erging es wie dem Fahrrad. Fuhrleute wichen nicht aus, ließen die Pferde allein auf der Straße stehen, Kinder stellten sich absichtlich mitten auf die Fahrbahn, warfen Kot und Steine auf die Autos, blendeten mit Spiegeln die Lenker, stellten zur Nachtzeit Fallen auf usw. Die Autos hatten oft schlechte und unleserliche Kennzeichen, hielten sich nicht an die Vorschrift und fuhren bei einem Unfall rasch davon, ohne sich um den Unglücklichen zu kümmern. 1908 sahen die Poysdorfer das erste Motorrad, das ein Franz Lang besaß (nach einer Mitteilung des Meisters R. Wirth). 1919 kaufte sich der Weinhändler A. Riegelhofer eines. Nach 1921 tauchten die ersten Fahrräder mit einem Hilfsmotor auf; ein solches benützte der Dr. A. Ronge eine Zeitlang, doch es entsprach nicht den Erwartungen, so daß sich niemand eines kaufte. Ein Pionier des Motorrads war der Spengler H. Kulhawy, der mit anderen die Bundesstraße bis zum Zellerkreuz als Rennstrecke benutzte; auch junge Burschen folgten diesem Beispiele mit ihren Fahrrädern, sodaß es am Abend auf dieser Straße recht lebhaft war – trotz des Staubes, den die Fahrer aufwirbelten. Dieser Sport riß 1924 nach dem tragischen Unfall des Fr. Gmeiner bei Hausbrunn plötzlich ab; erst nachdem die Bundesstraße zeitgemäß hergerichtet war, mehrte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge und wuchs von Jahr zu Jahr. Das Rechtsfahren, das 1938 eingeführt wurde, stieß entgegen aller Befürchtungen auf keinen besonderen Widerstand. Verkehrsdisziplin ist heute schon den Schulkindern kein unbekannter Begriff. Kinder benützen das Fahrrad, wenn sie einen weiteren Schulweg haben, Burschen und Mädchen fahren zur Feldarbeit, in jeder Familie findet man ein oder mehrere „Drahtesel“.

1950 erschien der erste Roller bei einer Tombola in Poysdorf, den der glückliche Gewinner nach Ketzelsdorf verkaufte; 1954 folgte das Moped, das sich rasch einbürgerte und viel zur Motorisierung des heimatlichen Straßenverkehrs beiträgt. Vorüber ist die gute alte Zeit mit dem langsamen, besinnlichen Verkehr dem noch das Wort Rekord unbekannt war. Der Sport

veranstaltet Rund-, Wett- und Rennfahrten - in Laa seit 1954 -; dann gibt es eine Fuchsenjagd, eine Sternfahrt und Geschicklichkeitsfahrten, sodaß die Jugend genug Gelegenheiten hat, ihr Wissen und Können auf diesem Gebiete zu zeigen, obwohl sie die Mitwelt als „Benzinhunnen“ schimpfte.

Quellen:

Das Amtsblatt der Bezirkshauptmannschaft Mistelbach

Die Erzählungen des verstorbenen F. Fiby in Poysdorf

Veröffentlicht in: „Mistelbacher Bote“, 1957