



universität  
wien

## MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Der Radsport in Österreich in den 1930er und 1940er Jahren unter besonderer  
Berücksichtigung von Max Bulla“

verfasst von / submitted by

Marlene Mehler, Bakk. rer. nat.

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Science (MSc)

Wien, 2020 / Vienna, 2020

Studienkennzahl lt. Studienblatt /  
degree programme code as it appears on the  
student record sheet:

A 066 826

Studienrichtung lt. Studienblatt /  
degree programme as it appears on  
the student record sheet:

Masterstudium Sportwissenschaft

Betreut von / Supervisor:

Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Rudolf Müllner



## **Danksagung**

An dieser Stelle möchte ich mich insbesondere bei Michael Bulla bedanken, der mir den Nachlass seines Vaters zur Bearbeitung meiner Arbeit zur Verfügung gestellt hat und immer eine offene Tür für mich hatte, um neue Materialien zu holen. Er war stets darum bemüht, alle meine Fragen zu beantworten, und er hat mir viele Stunden seiner Zeit geschenkt, um mit mir gemeinsam den Nachlass durchzublättern.

Des Weiteren möchte ich mich bei meiner Familie bedanken, die mir in der Zeit, in der ich mich intensiv mit dem Verfassen dieser Arbeit beschäftigt habe, so gut wie möglich den Rücken freigehalten hat und mich in meinen Aktivitäten immer unterstützt und bestärkt.

Bedanken möchte ich mich auch bei Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Rudolf Müllner, der mir dieses interessante Thema vorschlug und mir die Bearbeitung zugetraut hat, obwohl ich davor noch keine Berührungspunkte mit dem Radsport hatte.

## **Abstract**

Die Masterarbeit beschäftigt sich mit dem Thema Radsport in Österreich in den 1930er und 1940er Jahren. Der Titel dieser Masterarbeit kam aus der Aufgabe, den Nachlass des ehemaligen österreichischen Radrennfahrers Max Bulla aufzuarbeiten, zustande. Im Zuge dieser Arbeit wird die Entwicklung des Radsports insbesondere in den 1930er und 1940er Jahren beschrieben und auch auf die großen Radrennen wie Tour de France, Tour de Suisse oder Sechstagerennen näher eingegangen. Das Hauptaugenmerk liegt bei dem ehemaligen Radrennfahrer Max Bulla, der als erster Österreicher mehrere Etappen bei der Tour de France gewinnen konnte und somit einer der erfolgreichsten österreichischen Radrennfahrer seiner Zeit wurde. Trotz seiner vielen Erfolge war der Bekanntheitsgrad in seiner Heimat Österreich zunächst noch gering. Im restlichen Europa aber wurde Max Bulla, der abwechselnd für verschiedene Rennställe (Italien, Schweiz, Deutschland, Frankreich) fuhr, sehr schnell bekannt und sein Name wurde in den jeweiligen lokalen Zeitungen oftmals erwähnt. Erst ab 1940 fuhr er wieder in Wien und lieferte sich dort viele spannende Duelle mit seinem Freund Ferry Dusika. Dadurch sind die beiden Sportler auch noch heute, vor allem älteren Österreicherinnen und Österreichern bekannt. Max Bullas Leben und seine sportliche Karriere werden ebenso untersucht wie sein Wirken und seine Rolle im Radsport. Die Informationen, die aus vielen gesammelten Zeitungsartikeln sowie von seinem Sohn Michael Bulla stammen, sollen das Leben und seinen Charakter widerspiegeln und darstellen.

## **Abstract English**

The Master's Thesis deals with the topic of cycling in Austria in the 1930s and 1940s. The title of this Master's Thesis developed from the task of working through the estate of the former Austrian cyclist Max Bulla. In the course of this work, the development of cycling is described, especially in the 1930s and 1940s. The major cycling races such as the Tour de France, the Tour de Suisse, and the Six-Day-Races are also discussed more detailed. The main focus is on the former cyclist Max Bulla, who was the first Austrian to win several stages at the Tour de France and thus became one of the most successful Austrian cyclists of this time. Despite his many successes, the level of awareness in his home country Austria was initially still low. In other European countries, however, Max Bulla, who alternately rode for various stables (Italy, Switzerland, Germany, France), quickly became popular and his name was often mentioned in the local newspapers. In 1940 he returned to Vienna, where he had many exciting duels with his friend Ferry Dusika. As a result, the two athletes are still known today, especially to older Austrians. In this thesis Max Bulla's life and his sporting career are described as well as his work and his role in cycling. The information, which comes from many collected newspaper articles and also from his son Michael Bulla, should reflect and represent his life and character.

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	8
1.1	Forschungsstand.....	10
1.2	Fragestellungen.....	11
1.3	Materialaufarbeitung.....	11
1.4	Ziel der Arbeit.....	14
1.5	Methoden der Bearbeitung.....	14
1.6	Gliederung der Arbeit.....	14
2	Die Geschichte des Rades und des Radsports.....	16
2.1	Die Anfänge des Rad(renn)sports.....	16
2.2	Die Entwicklung des Radfahrens um die Jahrhundertwende.....	22
2.2.1	Adolf Schmal-Filius – und die ersten olympischen Spiele der Neuzeit.....	25
2.3	Die Entwicklung des Rad(renn)sports in der Zwischenkriegszeit.....	26
2.3.1	Im Nationalsozialismus.....	29
2.4	Die Nachkriegsjahre 1945–1955.....	34
2.5	Gründung von Radfahrerclubs.....	38
3	Die Tour de France.....	40
3.1	Eine neue Idee ist geboren.....	40
3.2	Die Tour de France kehrt zurück – Henri Pélissier.....	44
3.3	Die Tour de France in den 1930er Jahren.....	46
3.4	Die Tour de France im Zweiten Weltkrieg und in der Nachkriegszeit.....	47
3.5	Die Doping-Debatte.....	48
4	Max Bulla – Österreichische Radsportlegende.....	52
4.1	Vom Zeitungsfahrer zum Berufssportler.....	52
4.2	Max Bulla geht nach Deutschland.....	60
4.3	Max Bulla verzeichnet seine ersten internationalen Erfolge.....	61
4.4	Intensives Training in Frankreich.....	62
4.5	Max Bullas Glanzjahr.....	64

4.5.1	Bulla bei der Tour de France 1931 .....	66
4.5.2	Medienberichterstattung und Schlagzeilen rund um Bulla und die Tour de France .....	71
4.6	Bullas Glanzjahr 1931 ist noch nicht zu Ende .....	73
4.7	Neue Saison – neue Rennen .....	76
4.8	Die Rennen 1933 und 1934 .....	77
4.9	Die Jahre vor dem Krieg und „La Vuelta a España“ .....	79
4.10	Max Bulla und der Zweite Weltkrieg .....	80
4.11	Der Krieg ist zu Ende – eine Karriere geht zu Ende .....	83
4.12	Max Bulla – im Ausland bekannter als in Österreich .....	85
4.13	Max Bulla privat und sein Leben nach dem Profisport .....	88
4.14	Exkurs: Bullas Weggefährten .....	91
4.14.1	Franz „Ferry“ Dusika .....	91
4.14.2	Oscar Egg .....	95
5	Zusammenfassung und Abschluss .....	97
6	Literatur- und Quellenverzeichnis .....	103
	Periodika .....	108
	Unbekannte Medien (im Anhang beigefügt) .....	111
	Weitere Dokumente .....	112
7	Abbildungsverzeichnis .....	113
8	Anhang .....	114

## 1 Einleitung

Es war und ist das Bestreben der Menschen, sich schneller und einfacher fortbewegen zu können. Diese Sehnsucht war die Motivation für die Entwicklung von Maschinen, die aus eigener Kraft angetrieben werden können. So ließen die ersten Erfindungen nicht lange auf sich warten. Auf dem von Carl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn erfundenen Laufrad fanden ab 1817 die ersten Einzelzeitfahrten der Radsportgeschichte statt. (Gronen & Lemke, 1987, S. 29) Das erste Zweirad mit Kurbel wurde wahrscheinlich 1853 von Philipp Moritz Fischer gebaut. Bekannt wurde es erst ab 1861 unter Ernest Michaux als Michauline. (Hochmuth, 1991, S. 21)

Mit der Erfindung des Fahrrads war die Basis gelegt, um in der Folge einen neuen Sport zu schaffen, einen Sport, der auch volkstümlich wurde und richtungsweisend für andere Sportarten und Disziplinen war. (Gronen & Lemke, 1987, S. 323) Das Fahrrad entwickelte sich einerseits zu einem Sportgerät, sowohl für die breite Bevölkerung als auch für Spitzensportlerinnen und Spitzensportler, und auch zu einem ernstzunehmenden Verkehrsmittel, mit dem im Alltag Wege zurückgelegt werden können. Das Fahrrad schenkte den Menschen Freiheit, verschaffte Mobilität, verringerte Distanzen und konnte nach Belieben und Lust jeder Zeit verwendet werden. (Hachleitner, 2013a, S. 12-13)

Der Radsport entwickelte sich schon sehr früh zu einem Wettkampfsport, bei dem immer neue Rekorde gebrochen wurden – sei es auf der Ebene der Geschwindigkeit oder jener der Ausdauerleistungsfähigkeit. Mit der ständigen Weiterentwicklung der Fahrräder gab es für die Rennfahrerinnen und Rennfahrer immer neue Herausforderungen zu bewältigen. Bemerkenswert ist, dass die großen Etappenrennen (Tour de France – 1903, Giro d'Italia – 1909), die um die Jahrhundertwende entstanden sind, auch heute noch ausgetragen werden und neben der Vuelta a España (1935) nach wie vor zu den wichtigsten Radrennen im Radsport gehören.

Die 1930er und 1940er waren für die Profirennfahrer wichtige, aber auch zwei schwierige Jahrzehnte, denn der Zweite Weltkrieg (1939–1945) fiel in diese Zeit. Ab den 1930er Jahren begann die Blütezeit des Radsports. Die Rennen wurden schwieriger und auch die Konkurrenz wurde immer stärker und größer. Die Räder wurden praktisch monatlich weiterentwickelt und verbessert – für die Rennfahrer und Rennfahrerinnen bedeutete dies immer wieder eine große Umstellung und Anpassung an das neue Material.<sup>1</sup>

Der 1905 geborene ehemalige Radrennfahrer Max Bulla war der erfolgreichste österreichische Radfahrer seiner Zeit. Seine größten Erfolge feierte er 1931 bei der Tour

---

<sup>1</sup> N.N. Man braucht eiserne Nerven. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 15, 04.05.1946, S. 14.

de France, bei der er als Einzelstarter in der „Touristenklasse“ als erster Österreicher mehrere Etappen gewinnen konnte. Außerdem war er in der Geschichte der Tour de France der erste Einzelfahrer, der aufgrund seiner Etappensiege das gelbe Trikot tragen durfte. Max Bulla war auch der erste Sieger der Tour de Suisse 1933. Vor allem in Frankreich und in der Schweiz konnte er viele Erfolge feiern. Trotz seiner erfolgreichen Karriere wurde er, da er meist nicht in Österreich antrat, in der breiten Öffentlichkeit nie als ein herausragender Sportstar in Österreich gewürdigt. (Marschik, 2013a, S.104) Die damalige Berichterstattung beschränkte sich vorwiegend auf nationale Geschehnisse. So waren die Beiträge zu Bullas Leistungen, zumindest in der österreichischen Presse, nicht immer seinen Erfolgen entsprechend.

In der vorliegenden Arbeit wird der Radsport vor allem zur aktiven Zeit des Rennfahrers Max Bulla bearbeitet, dabei werden die wichtigsten Rennen analysiert. Mit Hilfe seines Nachlasses, der von seinem Sohn Michael Bulla zur Verfügung gestellt wurde, und der Berichterstattung der damaligen österreichischen Medien, die aus dem ANNO-Archiv stammen, wird versucht, Max Bullas Leben, sein Wirken und die Zeit, in der er lebte, aufzuarbeiten. Das ANNO (AustriaN Newspaper Online)<sup>2</sup> ist der virtuelle Zeitungslesesaal der Österreichischen Nationalbibliothek, in dem historische österreichische Zeitungen und Zeitschriften von 1689 bis 1949 digitalisiert wurden.

Zeitungsartikel, die dem Nachlass von Max Bulla entnommen sind und keiner Zeitung bzw. Zeitschrift zugeordnet werden konnten, wurden mit einer Nummer versehen und im Anhang beigefügt.

Da die meisten Radrennen, vor allem in den Anfängen hauptsächlich von Männern gefahren wurden und es nicht immer bekannt ist, ob auch Frauen am Start waren, wird in der gesamten Arbeit die männliche Form gewählt. Wenn bekannt war, dass auch Frauen mitfahren, so wird dies ausdrücklich erwähnt.

---

<sup>2</sup> ANNO (AustriaN Newspaper Online): <http://anno.onb.ac.at/> (letzter Zugriff am 09.06.2020)

## 1.1 Forschungsstand

Beim Forschungsstand wird einerseits unterschieden nach dem des österreichischen Radrennsports in den 1930er und 1940er Jahren sowie andererseits jenem zur Person Max Bulla.

Der Radrennsport in Österreich in den 1930er und 1940er Jahren ist sicherlich noch nicht ausreichend dokumentiert. Auf der Suche nach österreichspezifischer Literatur stößt man sehr schnell an eine Grenze. Eine Sammlung zur österreichischen beziehungsweise Wiener Radfahrgeschichte ist im Sammelband „Motor bin ich selbst – 200 Jahre Radfahren in Wien“, der 2013 von Bernhard Hachleitner, Matthias Marschik, Rudolf Müllner und Michael Zappe herausgegeben wurde, zu finden. Die Beiträge beginnen bei den Anfängen beziehungsweise bei der Entwicklung des Radfahrens und enden beim aktuellen Stand des Radfahrens in Wien (bis zum Jahr 2013). Ein weiteres Werk „Kommt Zeit, kommt Rad“ von Hochmuth (1991) stellt die Kulturgeschichte des Radfahrens hauptsächlich im deutschen Sprachraum dar. Einen allgemeinen Überblick über den Radsport in ganz Europa dokumentierten Wolfgang Gronen & Walter Lemke (1987) mit dem Titel „Geschichte des Radsports und des Fahrrades“, der den Radsport von den Anfängen bis zum Jahr 1937 näher behandelt.

Tatsächlich gibt es auch zur Person Max Bulla kaum Literatur. Es existieren zwei Beiträge, die überblicksmäßig die Karriere des Radrennfahrers Max Bulla beschreiben. Einer wurde von Matthias Marschik (2013a, S. 104-105) mit dem Titel „Der Steher – Max Bulla und das gelbe Trikot“ in „Motor bin ich selbst – 200 Jahre Radfahren in Wien“ verfasst und der andere stammt von Manfred Mühlberger (2006, S. 176-181) „Max Bulla und Franz Dusika“ in „Helden und Idole – Sportstars in Österreich“. Zu Max Bulla gibt es außerdem einen Eintrag auf Wikipedia<sup>3</sup> sowie einen Eintrag auf Wien Geschichte Wiki<sup>4</sup>. Beide Einträge beziehen sich aber auf den Aufsatz von Marschik (2013a).

Angesichts der Leistungen, die Bulla im Laufe seiner Karriere erbrachte, und seines historischen Sieges bei der Tour de France 1931 scheint die vorhandene Literatur diesbezüglich sehr dürftig auszufallen und diese gilt es in Zukunft sicherlich noch aufzustocken. Ein erster Beitrag dazu soll im Zuge der Aufarbeitung seines Nachlasses und der daraus entstandenen hier vorliegenden Masterarbeit geschehen.

---

<sup>3</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Max\\_Bulla](https://de.wikipedia.org/wiki/Max_Bulla) (letzter Zugriff am 09.05.2020)

<sup>4</sup> Wien Geschichte Wiki (2016). Max Bulla. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Max\\_Bulla](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Max_Bulla) (letzter Zugriff am 09.05.2020)

## **1.2 Fragestellungen**

Nach dieser ersten Stellungnahme und hinsichtlich des Forschungsstandes ergeben sich folgende Forschungsfragen, wobei die erste Frage „Wie sieht der aktuelle Forschungsstand zum ehemaligen Radrennfahrer Max Bulla aus – welche Materialien sind bereits vorhanden?“ mit dem im Punkt 1.1 beschriebenen Forschungsstand bereits beantwortet wurde.

Des Weiteren wird die Entwicklung des Radsports im Allgemeinen und insbesondere aus österreichischer Sicht beschrieben, auch im Hinblick auf die Rolle von Max Bulla. Daraus ergibt sich folgende Fragestellung: Wie hat sich der Radsport, insbesondere der österreichische Radsport entwickelt und welche Rolle nimmt der Radrennfahrer Max Bulla darin ein?

Da es zu Max Bulla selbst nur sehr wenig Sekundärliteratur gibt und vor allem über seine Kindheit und Jugend und seinen Weg zum Profirennfahrer wenige Informationen zu finden sind, lässt sich eine weitere Frage ableiten: Wie wurde Max Bulla sportlich sozialisiert und in welchem gesellschaftlich-historischen Umfeld entwickelte sich seine Rennsportkarriere?

Max Bulla wird vor allem mit seinem Erfolg bei der Tour de France in Verbindung gebracht. Die Tour ist bis heute das wichtigste Rennen im Radsport, daher lautet die letzte Forschungsfrage: Wie hat sich die Tour de France entwickelt und welche Rolle spielte Max Bulla dabei? Welche Bedeutung hat die Tour de France national und international, vor allem aus europäischer Sicht?

## **1.3 Materialaufarbeitung**

Die Materialien, die zum Entstehen dieser Arbeit beigetragen haben, stammen hauptsächlich aus dem Nachlass von Max Bulla, der sich bei seinem zweitgeborenen Sohn, Michael Bulla, in der Hinterbrühl (Niederösterreich) befindet und auch von ihm zur Verarbeitung zur Verfügung gestellt wurde. Der Nachlass besteht vorwiegend aus Zeitungsartikeln oder Zeitungsausschnitten und Fotos von Max Bulla, die im Laufe der Jahre gesammelt wurden. Insgesamt umfasst der Nachlass in etwa 300 Zeitungsartikel und geschätzte 200 Fotos. Die Dokumente wurden in Schachteln und Papiermappen aufgehoben, jedoch in keiner bestimmten Chronologie oder nach einem System geordnet. Die meisten Zeitungsartikel wurden aus Zeitungen herausgeschnitten, weswegen die Zuordnung zu einem Medium oder einem Datum schwierig bis teilweise unmöglich ist. Im Gegensatz dazu gibt es aber auch noch ein paar vollständige Zeitungen und Zeitschriften.

Im ersten Schritt hat die Verfasserin der Arbeit alle relevanten Materialien zusammengesammelt und diese dann eingescannt. Damit verbunden waren auch drei

persönliche Besuche bei Michael Bulla, der erste davon gemeinsam mit dem Historiker Matthias Marschik. Im nächsten Schritt wurden die Dokumente nach Jahreszahlen chronologisch geordnet. Da viele, vor allem Zeitungsartikel, ohne Datum waren, konnten diese erst nach inhaltlicher Überprüfung einer Jahreszahl zugeordnet werden. Einige Artikel konnten auch mit der Suchfunktion von ANNO (AustriaN Newspaper Online) ausfindig gemacht werden. Der erste Zeitungsartikel aus dem Nachlass stammt aus dem Jahr 1921 und der letzte, ein Erinnerungsartikel, aus dem Jahr 2015. Die Zeitungen und Zeitungsartikel wurden von Max Bulla selbst gesammelt – nach seinem Tod wurde die Sammlung von seinem Sohn Michael Bulla fortgeführt. Um manche Themen noch genauer und tiefer bearbeiten zu können, wurden zusätzlich noch weitere Zeitungsberichte aus der ANNO-Datenbank herausgesucht und verarbeitet.

Der Nachlass umfasst die hier im Anschluss aufgezählten Zeitungen und Zeitschriften. Angegeben sind der Erscheinungsort sowie der Zeitraum, in denen die Zeitungen und Zeitschriften erschienen sind, sofern dies ausfindig gemacht werden konnte.

Periodika aus Österreich:

- Das kleine Volksblatt: Tageszeitung, christlichsozial (1938–1944)
- Der Abend: Tageszeitung, sozialdemokratisch, Wien (1915–1934)
- Der Landbote: Wochenzeitung, Wien (1935–1945)
- Illustrierte Kronen-Zeitung: Tageszeitung, parteiunabhängig (1900–1941)
- Kleine (österreichische) Volks-Zeitung: Tageszeitung, Wien (1905–1944)
- Neue Kronen Zeitung: Nachfolger der Illustrierten Kronen-Zeitung (1959–heute)
- Neuer Kurier: österreichische Tageszeitung (1954–heute)
- Oberösterreichische Nachrichten: (1945–heute)
- Österreichische Volksstimme – Zentralorgan der Kommunistischen Partei Österreichs (1945–1957)
- Ostmark-Radsport (1938–?)
- Spannung-Entspannung. Roman- und Kurzgeschichten-Magazin der Wiener Wochenausgabe (1949–1964)
- (Wiener) Sport-Tagblatt – Sport-Ausgabe des Neuen Wiener Tagblattes, Wien (1921–1938)
- Völkischer Beobachter – Kampfblatt der national-sozialistischen Bewegung Großdeutschlands (1920–1945)
- Wiener Sport in Bild und Wort (1946–?)
- Wochenausgabe – Die große österreichische Wochenzeitung (ab 1940)

#### Periodika aus Deutschland:

- Illustrierter Radrenn-Sport (1921–1935)
- Radsport am Bodensee
- Sport Illustrierte (1949–1973 und 1978–1989)
- Sportblatt – Organ für die Sportverbände im deutschen Westen

#### Periodika aus der Schweiz:

- Sport – Organ für alle Sportzweige: Wochenzeitung (1920–1999)
- Neue Zürcher Zeitung: Tageszeitung, freisinnig-demokratische Ausrichtung (1780 – heute)
- Rad + Motorsport (Zürich)
- L'illustré: Wochenmagazin (1921–heute)

#### Periodika aus Frankreich:

- L'Auto: Sporttageszeitung (1900–1944), von 1900-1902: L'Auto-velo
- Le Miroir des Sports: Wochenzeitschrift (1920–1968)
- Le Petit Journal: Tageszeitung, Paris (1863–1944)
- Le Progrès: Tageszeitung, Lyon (1859–heute)
- Paris Match: Illustrierte, erscheint wöchentlich (1949–heute)
- Paris-soir: Tageszeitung, Paris (1923–1944)

#### Periodika aus Spanien:

- Informaciones: Abendzeitung, Madrid (1922–1983)
- Semanario Gráfico As (1932–1936)

Außerdem wurden zur Vervollständigung der Informationen noch weitere Artikel und Berichte aus dem Sport-Tagblatt, der Illustrierten Kronen-Zeitung und der Tageszeitung Kurier entnommen sowie aus folgenden österreichischen Zeitungen ausgehoben:

- Das kleine Blatt (Tageszeitung: 1927–1944, Wochenzeitung: 1947–1971), sozialdemokratische Ausrichtung
- Die Stunde: Tageszeitung, Wien (1923–1938)
- Christlich-soziale Arbeiter-Zeitung (1902–1934)
- Freiheit! (1927–1932)
- Neues Wiener Journal (1893–1939)
- Neues Österreich (1945–1967)

- Radsport-Zeitung – Amtliche Zeitung des Österreichischen Radfahrer-Bundes und der ihm angehörigen Verbände – Fachzeitschrift für die gesamten Radsport-Interessen (1924–1927)
- Wiener Bilder: Illustriertes Familienblatt/Sonntagsblatt (1896–1939)

#### **1.4 Ziel der Arbeit**

Ziel der Arbeit ist es, die Entwicklung des Radrennsports national und teilweise auch international darzustellen und die wichtigsten Rennen genauer zu beschreiben. Hier sind vor allem auch das gesellschaftliche, politische und ökonomische Umfeld, das die jeweilige Zeit prägte, herauszuarbeiten. Das Hauptaugenmerk in dieser Arbeit soll auf Max Bulla, dem bekanntesten österreichischen Radrennfahrer seiner Zeit, liegen. Mit Hilfe seines Nachlasses sollen sein Leben, sein soziales Umfeld, seine Karriere, aber auch die Rolle des Sports in Österreich vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Entwicklung in dieser Zeit aufgearbeitet werden.

#### **1.5 Methoden der Bearbeitung**

Die Arbeit wird historisch-hermeneutisch verfasst. Zur Aufarbeitung der Fragestellungen wird zunächst die schon vorhandene Literatur herangezogen. Die Forschungsarbeit über den Radrennfahrer Max Bulla erfolgt auf Basis zweier Beiträge von Marschik (2013a) und Mühlberger (2006). Die weiteren Informationen werden dem Nachlass von Max Bulla entnommen, der vor allem aus Berichten aus Zeitungen und Zeitungsartikeln besteht. Diese werden formal und inhaltlich analysiert, geordnet und in den jeweiligen Unterkapiteln der Arbeit integriert, kontextualisiert, um die wissenschaftlichen Fragestellungen beantworten zu können. Des Weiteren werden fehlende Informationen aus der Recherche weiterer Zeitungsartikel und aus Gesprächen mit Max Bullas Sohn, Michael Bulla, gewonnen.

#### **1.6 Gliederung der Arbeit**

Das erste Kapitel beinhaltet die Einleitung in die Thematik, den Forschungsstand, die daraus resultierenden Fragestellungen sowie die Beschreibung und Verarbeitung des Nachlasses. Im zweiten Kapitel wird ein kurzer Rückblick zu den Anfängen des Radsportes gegeben und in Folge die Entwicklung des (österreichischen) Radrennsports ab 1918 behandelt, die wichtigsten geschichtlichen Ereignisse sowie Radrennen, die in dieser Zeit stattfanden, werden beschrieben. Das dritte Kapitel beschäftigt sich mit der Geschichte der Tour de France, die bis heute wichtigste Radrundfahrt der Welt – von der Entstehung bis in die 1960er Jahre, in denen die Doping-Debatte in den Vordergrund rückte. Im vierten Kapitel wird das Leben und Wirken des erfolgreichen österreichischen Radrennfahrers Max

Bulla anhand der Recherchen aus Zeitungen und der Aufarbeitung seines Nachlasses rekonstruiert und beschrieben. Das letzte Kapitel bildet die Zusammenfassung beziehungsweise das Schlusswort, in dem sich die Autorin auf die Ergebnisse der Recherche bezieht und eine Conclusio über ihre Arbeit zieht.

## **2 Die Geschichte des Rades und des Radsports**

Das Fahrrad war die aufregendste und einflussreichste technologische Erfindung des 19. Jahrhunderts. Es konnte als Transportmittel wie auch als Freizeitgerät genutzt werden. Durch seine Vielseitigkeit wurde das Rad zu einem Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit – es beeinflusste das Leben vieler Menschen im späten 19. Jahrhundert. Von Beginn an wurde das Fahrrad auch als Sportgerät genutzt und damit ein neuer Sport kreiert: der Radsport. (Simpson, 2007, S. 49)

Mit der Erfindung des Fahrrades entwickelte sich also auch der Rad(renn)sport. Einige der ersten Radrennen, die in den 1890er Jahren und um die Jahrhundertwende stattgefunden haben, werden zum Teil auch heute noch ausgetragen und haben den Radsport seit Beginn an maßgeblich geprägt. Aus diesem Grund werden die Erfindung des Fahrrades (in Kurzform) sowie die ersten Rennen der Geschichte des Radsports im folgenden Kapitel beschrieben, um die Entwicklung des Radsports von seinen Anfängen betrachten zu können.

### **2.1 Die Anfänge des Rad(renn)sports**

Die ersten dokumentierten Radrennen wurden aus Frankreich gemeldet. Das erste Straßenrennen der Welt fand im Jahr 1865 in der französischen Stadt Amiens statt, galt jedoch, da es nur in einer Stadt stattfand, nicht als das erste offizielle Straßenrennen. (Gronen & Lemke, 1987, S. 49)

Das erste offizielle Bahnrennen wurde am 31.05.1868 im Park von Saint Cloud nahe Paris veranstaltet. Das Rennen galt als der Beginn des Radsportes (Abt, 2020)<sup>5</sup> und wurde vom „Veloce-Club de Paris“ ausgetragen. An diesem Tag fanden zwei Sprinterrennen über 1.200 Meter statt. Sieger des ersten Rennens wurde, wie bei Maso (2011, S. 5) berichtet wird, ein gewisser Polocini<sup>6</sup>; und im zweiten Rennen konnte der Engländer James Moore in 2 Minuten und 50 Sekunden den Sieg einfahren. (Maso, 2011, S. 5)

Das Fahrrad, eine Erfindung des 19. Jahrhunderts, war bei den ersten offiziellen Rennen noch ziemlich jung. Der Mannheimer Karl Freiherr von Drais führte 1816 das erste Laufrad „Velociped“ der Menschheit vor. Er war vielleicht nicht der Erste, der diese Idee verfolgte, doch gilt er als Erfinder dieses ersten Modells eines Laufrades. (Hochmuth, 1991, S.10-11)

Philipp Moritz Fischer aus Schweinfurt soll 1853 das erste Tretkurbelrad entwickelt haben. So richtig bekannt gemacht haben es aber erst die Franzosen Pierre Michaux und sein

---

<sup>5</sup> <https://www.britannica.com/sports/cycling> (letzter Zugriff am 14.05.2020)

<sup>6</sup> Polocini; Vorname und Herkunft unbekannt.

Sohn Ernest, die ihre erste Michauline 1861 entwickelten, indem sie am Vorderrad einer Draisine eine Kurbel und Pedale anbrachten. (Hochmuth, 1991, S. 21)

Nach dem ersten offiziellen Bahnrennen im Jahr 1868 in Paris wurde am 07.11.1869 das erste offizielle internationale Straßenrennen von Paris nach Rouen (über eine Distanz von 123 Kilometern) organisiert. Es starteten neben Michaulinen auch Drei- und Vierräder. (Gronen & Lemke, 1987, S. 51) Insgesamt nahmen 198 Fahrerinnen und Fahrer (gesamt fünf Frauen) an diesem Rennen teil. Sieger wurde wieder James Moore, der die 123 Kilometer in 10 Stunden und 45 Minuten absolvieren konnte, (Gronen & Lemke, 1987, S. 51) was einem Stundenmittel von 11,44 Kilometern entsprach. Angesichts der noch schlechten Straßen und der schweren Michaulinen war seine Zeit sicherlich beachtlich. Die ersten Fahrer, die ins Ziel kamen, fuhren alle auf Michaulinen. Das Rennen sollte der Startschuss für viele weitere Radrennen sein. (Gronen & Lemke, 1987, S. 51) Organisiert wurde dieses erste Distanzrennen von der französischen Zeitschrift „Le Vélocipède Illustré“, die dadurch eine Auflagensteigerung verzeichnen konnte. Das Rennen Paris–Rouen bot erstmals eine Plattform für einen gemeinsamen Auftritt von Medien, Industrie und Rennfahrern, der drei wichtigen Säulen des professionellen Radrennsports, die durch ein fruchtbringendes Miteinander voneinander profitieren sollten. Für alle drei Bereiche war diese Zusammenarbeit jedoch etwas ganz Neues und niemandem war noch klar, wie aus diesem Miteinander Chancen für jeden Einzelnen entwickelt werden konnten. Die Rennfahrer hatten noch keine Idee von etwaigen Taktiken oder Streckeneinteilungen – so gab es unglaubliche Leistungseinbrüche, da jeder mit voller Geschwindigkeit losstartete. Die Journalisten der Presse hatten noch keine Erfahrung im Verfassen spannender Rennberichte und die Konstrukteure stellten zwar ihr bestes Material zur Verfügung, wussten jedoch nicht, wie sie die Rennfahrer und Rennfahrerinnen zusätzlich auch zu ihren Gunsten unterstützen konnten. (Maso, 2011, S. 10-12)

Da beim ersten offiziellen Straßenrennen (Paris–Rouen) fünf Fahrerinnen mit am Start waren, ist demnach der Frauenradsport genauso alt wie der für Männer. (Maso, 2011, S. 10) Trotzdem entwickelte sich der Frauenradrennsport im Vergleich zu dem der Männer sehr ungleichmäßig. Es wurden einige Meisterschaften ausgetragen, doch die meisten waren international nicht anerkannt. (Simpson, 2007, S. 50)

Frauenrennen hatten in den Jahren vor 1893 keinen offiziellen Status. Während sich die Rennen für die Männer schon gut etabliert hatten, wurden Frauenrennen nur sehr sporadisch abgehalten. Ab 1893 übernahm die ICU (International Cycling Union) die Schirmherrschaft über Frauenrennen. (Simpson, 2007, S. 50) Die ICU oder auch ICA (International Cycling Association) wurde 1892 gegründet und war die

Vorgängerorganisation der UCI (Union Cycliste Internationale), die im Jahre 1900 gegründet wurde. (Heijmans & Mallon, 2011, S. 109)

Im Allgemeinen waren Frauenradrennen in der Gesellschaft nicht gerne gesehen. Radrennfahrerinnen mussten viel Kritik hinnehmen und sich auch Spott und Drohungen stellen. (Simpson, 2007, S. 62) Denn der Radrennsport galt anfangs noch als gefährlich, sowohl, was die Gesundheit betraf, als auch die Sicherheit. Dass sich Frauen dieser Gefahr bewusst aussetzten, war für viele Menschen unverständlich. Nach dem Tod der Engländerin Dottie Farnsworth im Jahr 1902, die bei einem Rennen in New York stürzte, wurde der Frauenrennsport für einige Zeit sogar ausgesetzt. (Simpson, 2007, S. 53)

Der Radsport erlebte eine sehr frühe Professionalisierung. Die Kategorie der Berufsrennfahrer wurde schon im Jahr 1868 in Frankreich offiziell eingeführt. Die Berufsrennfahrer wurden von den Fahrradkonstrukteuren, die sie auch mit Material ausstatteten, bezahlt. James Moore, der Gewinner von Paris–Rouen, war einer der ersten Berufsfahrer. Die Fahrradfirmen bewarben ihre Modelle im Falle eines Erfolges mit Anzeigen und Plakaten in den Zeitungen, um ihren Bekanntheitsgrad zu steigern. (Maso, 2011, S. 10-11) James Moore war die erste Radrennfahrer-Legende, die in die Geschichte einging und dessen Ruhm seine Vorgänger in Vergessenheit geraten ließ. (Maso, 2011, S. 5-7)

Der Radrennsport entwickelte sich rasch zu einer Jagd nach Rekorden und zu einer Austestung der menschlichen Leistungsgrenzen. (Schröder, 2002, S. 12) Das Publikum war begeistert von der Kraft und der Geschicklichkeit der Fahrer und Fahrerinnen. Demzufolge wurden immer mehr Rennen abgehalten, nicht nur in Frankreich, sondern auch in anderen europäischen Ländern. (Maso, 2011, S. 5) Hier sind bei den Straßenrennen zunächst die Länder Belgien, Italien, Spanien und die Niederlande zu nennen. (Abt, 2020)<sup>7</sup>

Der Radrennsport fand bis in die 1880er Jahre meist noch in Velodromen<sup>8</sup> statt (Mignot, 2015, S. 7-13), was den Vorteil hatte, dass die Zuschauerinnen und Zuschauer das gesamte Rennen verfolgen konnten und immer nahe am Geschehen waren. Die Anzahl der Zuschauerinnen und Zuschauer stieg, und die Organisatoren konnten durch den Verkauf der Sitzplätze die besten Rennfahrer mit hohem Preisgeld anlocken. (Maso, 2011, S. 5-7) Auf den Radbahnen wurden zunächst vor allem Fliegerrennen<sup>9</sup> und Steherrennen<sup>10</sup> abgehalten. (Hochmuth, 1991, S. 86-91)

---

<sup>7</sup> <https://www.britannica.com/sports/cycling#ref1668> (letzter Zugriff am 14.05.2020)

<sup>8</sup> Velodrom: Stadion mit erhöhter Radrennbahn.

<sup>9</sup> Fliegerrennen: kurze Sprintrennen auf einer Radrennbahn zwischen zwei oder mehreren Fahrern.

<sup>10</sup> Steherrennen: Rennen von längeren Distanzen (50 oder 100 Kilometer) auf einer Radrennbahn.

Im Jahr 1870 war es dann auch in Wien soweit – eine Serie von Velociped-Wettrennen wurde auf dem damaligen Feuerwerksplatz im Wiener Prater veranstaltet. (Hochmut, 1991, S. 30) Velociped war das französische, in dieser Zeit gebräuchliche Wort für das Fahrrad.

Die ersten Straßenrennen in Europa waren zum Beispiel die Distanzfahrten Paris–Wien (1875) oder London–Budapest (1883) – wohlgermerkt noch auf sehr schlechten Straßen und mit schweren Hochrädern. (Schröder, 2002, S. 12) Einer der erfolgreichsten Fahrer dieser Zeit war der Engländer T. H. S. Walker, der als Repräsentant von Hochrädern der Firma „Howe Maschine Co“ nach Deutschland kam. Walker gründete 1881 die Fachzeitschrift „Das Velociped“, die vier Jahre später unter dem neuen Namen „Der Radfahrer“ erschien und zur offiziellen Publikation des Deutschen Radfahrer-Bundes wurde. (Schröder, 2002, S. 39)

In den 1880er Jahren wuchsen die Nachfrage und das Interesse am Radsport, was eine enorme Verbesserung des Materials für Hochräder zur Folge hatte. Es entwickelte sich ein eigener Stil, nach englischem Vorbild, der durch die Kleidung zum Ausdruck gebracht wurde. Zur typischen Rennfahrerbekleidung gehörten ein weißes Flanellhemd, eine schwarze oder weiße Hose und eine färbige Schärpe. Ebenfalls zu dieser Zeit begann sich der Radsport weiter zu professionalisieren – unter den besten Rennfahrern gab es beinahe keine Amateure mehr, denn die physische Beanspruchung war so hoch, dass sie fast nur noch von Berufsrennfahrern ausgehalten werden konnte. (Schröder, 2002, S. 39-40)

Bei der Entwicklung des Niederrades (Ende 1880er Jahre) war England Vorreiter. Der Durchbruch gelang mit der Anbringung von Gummischläuchen auf den Rädern, die der Schotte John Boyd Dunlop 1888 erprobte. Die Engländer waren auch mit der Umstellung von Hochrädern auf Niederräder den anderen Ländern voraus, und vor allem qualitativ waren die neu gebauten englischen Räder auf höchstem Niveau. (Hochmuth, 1991, S. 34, 36) Wenige Zeit später wurden in Deutschland die Niederrad-Modelle nachgebaut, in Österreich fand diese Entwicklung etwas zeitverzögert statt. (Hochmuth, S. 37-38)

Die österreichische Wirtschaft lag zwischen 1873 und 1896 weit hinter dem internationalen Durchschnitt, was auch an der Fahrradindustrie zu sehen war – die Produktion kam nicht ins Laufen. Der Lebensstandard der Österreicher lag unter dem der Deutschen, die Nachfrage nach Fahrrädern war deshalb nicht sehr groß. (Hochmuth, 1991, S. 38)

Der Radrennsport war in Österreich dennoch vorhanden und es wurden große Bahn- und Straßenrennen veranstaltet, wie zum Beispiel das Pfingstrennen in Graz, die Semmering-Bergmeisterschaft (1886–1889). Zuerst auf Hochrädern, dann auf Niederrädern. (Norden,

2006, S. 29) Das erste offizielle Radrennen in Österreich wurde 1884 vom Wiener Bicycle-Klub, der 1882 gegründet wurde, durchgeführt.<sup>11</sup>

Das Zurücklegen weiter Strecken und das Aufstellen neuer Rekorde hinsichtlich Distanzen wurden immer beliebter. Aus diesen Rekordfahrten entwickelte sich die sogenannte Distanzfahrt, Weitefahrten, die bis zu 500 Kilometer lang waren. Die Distanzfahrten waren für die österreichische und internationale Radsportgeschichte von großer Bedeutung. Anders als bei den Rekordfahrten wurde diese neue Art von Rennen mit einem Massenstart und unter genauer Zeitmessung ausgetragen. Amateure und Berufsfahrer fuhren nonstop und nur mit ganz kurzen Pausen enorme Distanzen. (Sturm, 2013c, S. 39-43)

Das erste Straßenrennen fand, wie schon zuvor erwähnt, 1869 von Paris nach Rouen statt und war 123 Kilometer lang. Zwei weitere französische Straßenrennen wurden als Distanzfahrten im Jahr 1891 erstmalig ausgetragen. Das Rennen Bordeaux–Paris über eine Strecke von 572 Kilometern wurde von der französischen Zeitschrift „Vélocé-Sport“ organisiert. (Mignot, 2015, S. 7-13)

Ein bis heute durchgeführtes und historisches Langstreckenrennen, das 1891 zum ersten Mal stattfand, ist die Distanzfahrt Paris–Brest–Paris mit einer Länge von 1.196 Kilometern. Knapp 200 Fahrer stellten sich damals dieser extremen Länge – Charles Terront ging mit einer Zeit von 71 Stunden und 16 Minuten als Sieger hervor. Das Rennen setzte ob der Dramatik des Rennverlaufes, der sportlichen Leistungen und des hohen Publikumsinteresses neue Maßstäbe. (Schröder, 2002, S. 43-44) Veranstalter dieses Rennens war die französische Zeitschrift „Le Petit Journal“ unter Redakteur Pierre Giffard, der das Rennen Bordeaux–Paris, veranstaltet von der konkurrierenden Zeitschrift „Paris-Vélo“, übertreffen wollte. (Maso, 2011, S. 17, 23) Mit diesem historischen Rennen Paris–Brest–Paris begann eine neue Zeit, und zwar die Zeit der „Giganten der Landstraße“. (Gronen & Lemke, 1987, S. 93) Der Sieger Charles Terront wurde bei diesem Rennen von der Reifenfirma „Michelin“ gesponsert. (Mignot, 2015, S. 7-13)

Paris–Brest–Paris galt als das schwierigste Rennen der Welt, denn diese gigantische Strecke wird bis heute in einem Stück, also nonstop zurückgelegt. Aufgrund der Schwere dieses Rennens fand es nicht jedes Jahr statt – früher alle fünf Jahre und jetzt alle vier Jahre, wobei seit 1956 keine Profis mehr an den Start gehen dürfen.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Austria-Forum. (2016). AEIOU-Radsport: <https://austria-forum.org/af/AEIOU/Radsport> (letzter Zugriff am 17.05.2020)

<sup>12</sup> Tour Online (2015): <https://www.tour-magazin.de/hobbysport/news/paris-brest-paris-2015-der-legendaere-langstrecken-klassiker/a38761.html> (letzter Zugriff am 10.04.2020)

Die meisten Distanzfahrten ab dem Jahr 1890 wurden von Zeitungen organisiert, damit versuchte man die Verkaufszahlen und Werbeerträge zu erhöhen. Bei Straßenradrennen war es den Zuschauerinnen und Zuschauern nur vom Straßenrand aus möglich das Geschehen zu beobachten und das bedeutete, dass nur ein kleiner Teil vom Rennen mitverfolgt werden konnte. Um den gesamten Rennverlauf zu erfahren, musste man sich die jeweilige Zeitung kaufen, die eine ausführliche Berichterstattung mit Bildern vom Rennen brachte und damit viele neue Leserinnen und Leser gewinnen konnte. (Mignot, 2015, S. 7-13)

Das erste derartige und bis dahin größte Rennen, das in Österreich ausgetragen wurde, war die internationale Straßenwettfahrt Wien–Graz–Triest. Das Rennen fand am 24.09.1892 statt, und die über 500 Kilometer lange Strecke wurde von 16 Fahrern bestritten. Im Einsatz waren über 400 Freiwillige, die die Posten besetzten. Sieger dieser historischen Fernfahrt wurde Josef Sobotka vom Wiener R. Cl. Wanderlust, der 28 Stunden und 45 Sekunden benötigte. Ein weiteres Rennen, das ein Jahr später, also 1893, ausgetragen wurde, war die Distanzfahrt Wien–Berlin, die zum wichtigsten deutsch-österreichischen Straßenrennen wurde. 117 Teilnehmer zählte das 582 Kilometer lange Rennen. Der Sieger, Josef Fischer benötigte 31 Stunden 1 Minute und 22 Sekunden und war damit schneller als der Vorjahressieger Graf Starhemberg, der diese Strecke allerdings mit seinem Pferd, das jedoch im Ziel vor Erschöpfung verstarb, zurückgelegt hatte. Trotz des Erfolges dieser Distanzfahrt konnten sich Eintagesrennen dieser Art, bis auf einige wenige, wie zum Beispiel Paris–Roubaix (1896 bis heute!) oder Bordeaux–Paris (1891 bis 1988), nicht durchsetzen. Denn mit der Einführung der Tour de France im Jahre 1903 wurden die Etappenrennen immer beliebter und populärer. Die Distanz- oder Fernfahrten waren für die Radsportgeschichte dennoch von immenser Bedeutung, da das Fahrrad dadurch erstmalig in das öffentliche Bewusstsein rückte und von einer Attraktion zu einem praktischen und schnellen Verkehrsmittel avancierte. Das Niederrad überzeugte und wurde als Massengefährte akzeptiert. (Sturm, 2013c, S. 39-43)

In den Vereinigten Staaten gelangten in den 1890er Jahren die sogenannten Sechstagerrennen zu großer Beliebtheit. Ein Sechstagerrennen ist ein Bahnrennen, bei dem die Fahrer sechs Tage lang fahren und versuchen eine möglichst weite Strecke zurückzulegen. (Encyclopaedia Britannica, 2015)<sup>13</sup>

Die Sechstagerrennen haben ihren Ursprung in England. Wahrscheinlich fand das erste derartige Rennen 1875 in Birmingham statt. Ein Velo-Fabrikant aus Birmingham wollte seine Hochräder auf Dauerbelastungen prüfen und veranstaltete ein Rennen, das von Montag bis Samstag ging (der Sonntag war in England heilig und damit galt ein allgemeines

---

<sup>13</sup> <https://www.britannica.com/sports/six-day-race> (letzter Zugriff am 14.05.2020)

Sportverbot an diesem Wochentag). Er begrenzte die Fahrzeit auf zwölf Stunden pro Tag. Trotz der Länge erregte das Rennen Interesse und noch im selben Jahr, 1875, fand ein weiteres Sechstagerennen in London mit einer täglichen begrenzten Fahrzeit von 18 Stunden statt. Dieses Rennen gewann der gebürtige Deutsche, aber nach England ausgewanderte Frank Waller vor dem Franzosen Charles Terront. (Gronen & Lemke, 1987, S. 161) In England gelangten die Sechstagerennen nach kurzer Zeit wieder in Vergessenheit, aber die Idee breitete sich bis nach Amerika aus, wo die ersten Sechstagerennen mit einer limitierten Fahrzeit von 18 Stunden abgehalten wurden. (Gronen & Lemke, 1987, S. 161)

Das erste Sechstagerennen mit unbegrenzter Fahrzeit (also 24 Stunden) wurde 1896 in New York ausgetragen. (Gronen & Lemke, 1987, S. 163) Das Konzept wurde bei den Menschen immer beliebter, sogar Frauen absolvierten Sechstagerennen, wenn auch nur mit einer täglichen Fahrzeit von vier Stunden. In Amerika dominierte Frankie Nelson die Sechstagerennen der Frauen. (Schröder, 2002, S. 42) Ab dem Jahr 1899 wurden die Sechstagerennen von Zweierteams bestritten, da diese Rennen mittlerweile für Einzelfahrer als „unmenschlich“ galten. (Gronen & Lemke, 1987, S. 165) Die Sechstagerennen kamen dann auf das europäische Festland, und das erste Rennen ging 1909 in Berlin über die Bühne – mit großem Erfolg. (Schröder, 2002, S. 42) Auch in anderen europäischen Ländern, wie Belgien, Italien und Frankreich fand das Konzept Anklang, doch vor allem in Deutschland wurden die Sechstagerennen sehr beliebt. (Abt, 2020)<sup>14</sup>

## **2.2 Die Entwicklung des Radfahrens um die Jahrhundertwende**

Um die Jahrhundertwende gab es in Österreich einen regelrechten Rad-Boom, und zwar zunächst nur in den höheren sozialen Schichten, die sich die Anschaffung eines Rades leisten konnten. Unzählige Fachzeitschriften wurden herausgegeben, die alle Interessierten über Neuigkeiten rund um den Radsport informierten. (Norden, 2006, S. 29)

Das Radfahren galt als extrem modern und war in der Bevölkerung hoch angesehen. Es gab eine spezielle Mode und zahlreiche Rad-Accessoires, die laufend auf den Markt kamen. Jeder Rad-Club hatte sein eigenes „Club-Dress“, also eine Kleidervorschrift für seine Mitglieder, nach englischem Vorbild, bestehend unter anderem aus einer Knickerbocker-Hose, einer kurzen knappen Jacke und einer Radfahrerkerappe. Für die Wienerinnen und Wiener war die Rad-Mode besonders wichtig, auch wenn die strenge Kleidervorschrift das Frauenradfahren stark einschränkte. So griff nur ein Drittel der

---

<sup>14</sup> <https://www.britannica.com/sports/cycling#ref1668> (letzter Zugriff am 14.05.2020)

Wienerinnen zu den praktischen Hosen, alle anderen fuhren bis zum Ersten Weltkrieg mit extra angefertigten Röcken oder Rock-Hosen-Kombinationen. (Sturm, 2013a, S. 47-48)

Warum Menschen Rad fuhren, hatte unterschiedliche Beweggründe – waren es die Sehnsucht nach der Natur, die Abenteuer- und Reiselust oder sportlicher Ehrgeiz. Nach und nach wurden immer weitere Distanzen zurückgelegt, und das Rad, insbesondere einhergehend mit der Etablierung des Niederrades, wurde in den 1890er Jahren zum Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit. (Sturm, 2013c, S. 39) Zu dieser Zeit entstanden die ersten Radfahrclubs, die einerseits für das Erlernen des Radfahrens zuständig waren sowie andererseits vor allem das Tourenfahren pflegten und lebten. (Norden, 2013, S. 60) Die Radclubs und -verbände testeten Straßen, erstellten Radkarten und gaben auch Auskünfte zur Straßenbeschaffenheit und zu Einkehrmöglichkeiten. Die Straßenbeschaffenheit war zu dieser Zeit noch ziemlich schlecht und ein großes Kriterium bei Tourenfahrten. (Sturm, 2013c, S. 39)

Um 1900 konnte man in Wien an die 300 Radfahrvereine und -clubs zählen. Die Vereine waren zum Beispiel nach Berufen oder geschlechts-, wohnviertel-, betriebs-, behördenspezifisch oder aber auch nach politischer oder religiöser Orientierung aufgestellt. In den meisten Vereinen wurde jedoch kein Rennsport betrieben, sondern das Hauptaugenmerk lag auf dem Erlernen des Radfahrens und dem Tourenfahren. (Norden, 2013, S. 57-60).

Die Faszination Radfahren war um die Jahrhundertwende in Österreich auf dem Höhepunkt angelangt (Sturm, 2013b, S. 62-65), und nach dem Preisverfall von 1903 konnte sich auch die ärmere Gesellschaft, nämlich die Arbeiterinnen und Arbeiter, Fahrräder leisten. Das Fahrrad verlor damit zumindest bei den reicheren Leuten an Faszination, denn es verlor an Exklusivität. Die gehobene Gesellschaft träumte nun von Motoren, Autos und Flugzeugen – weitere Erfindungen, die diese Zeit prägten. Mit dem Preisverfall stieg auch die Anzahl der aktiven Radfahrer und damit einhergehend wurde das Interesse der Menschen am Sportjournalismus, an den Radherstellern und an Radrennen immer größer. (Gaboriau, 2003, S. 54)

Das Fahrrad setzte sich um die Jahrhundertwende also nicht nur als Sportgerät, sondern, wie schon beschrieben, auch als Massenverkehrsmittel durch und bot vor allem den gesellschaftlichen Unterschichten mehr Freiheiten und Mobilität. Die Fahrradindustrie erlebte zu Beginn und auch dank der Tour de France (ab 1903) einen enormen Aufschwung und war wirtschaftlich von großer Bedeutung. (Schröder, 2011, S. 20)

Für Frauen war der Radrennsport anfangs eher verpönt. Dennoch gab es in Österreich Frauen, die den Rennsport ausübten, wie zum Beispiel Mizzi Wokrina oder Cenci

Flendrofsky. Das erste Damenrennen in Österreich fand 1893 in Baden bei Wien statt. Für den Frauenrennsport gab es aber ein allgemeines gesellschaftliches Unverständnis. Trotzdem blieb die Radbegeisterung auch bei den Frauen bestehen – große Vorbildfunktionen hatten vor allem die adeligen Damen, wie zum Beispiel Kronprinzessin Stephanie und ihre Tochter, die leidenschaftliche Radfahrerinnen waren. Das Fahrrad wurde von Frauen mehr und mehr als Alltagsverkehrsmittel eingesetzt – man gewöhnte sich an den Anblick. Die Frauen konnten nicht zuletzt durch das Radfahren emanzipierter, unabhängiger und selbstständiger in das 20. Jahrhundert starten. (Sturm, 2013b, S. 62-65)

Der erste Damen-Radfahrclub in Österreich wurde als Grazer Damen-Bicycleclub schon im Februar 1893 in Graz gegründet. Graz war damit Vorreiter und die erste Stadt, die einen Verein für Rad fahrende Damen hatte. Der Grazer Bicycle-Club hatte die Schirmherrschaft über den Damen-Bicycleclub über.<sup>15</sup>

Der Radrennsport erlebte um diese Zeit einen allgemeinen Aufschwung und begann sich zu professionalisieren. Die meisten Amateur-Radfahrer konnten sich die Kosten für Anreise, Unterkunft und ihren Verdienstentgang durch Trainings und Wettkampf nicht mehr leisten. Die Fahrradproduzenten begannen ihre Fahrer finanziell zu unterstützen, im Gegenzug fungierten die Rennfahrer als deren Werbeträger. Die Berufsfahrer konnten durch diese Unterstützung der Firmen und von den Preisgeldern gut leben – allerdings gab es noch sehr wenige zu dieser Zeit. Das Geschäft mit den Rennfahrern hatte gerade erst begonnen. (Hochmuth, 1991, S. 85)

Neben dem Straßenrennsport setzten sich Ende des 19. Jahrhunderts auch die sogenannten Steherrennen, also Langstreckenrennen auf der Bahn, durch, da diese die Rekordsucht und gleichzeitig die Sensationslust des Publikums stillten. Die Wettkämpfer fuhren Runde für Runde im Windschatten anderer – so waren extreme Dauerleistungen, aber auch sehr hohe Geschwindigkeiten möglich. Aufgrund dessen kam es bei diesen Rennen auch immer wieder zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder sogar mit tödlichen Folgen, und genau dieser Nervenkitzel lockte Zuschauermassen in die Radstadien. (Schröder, 2002, S. 40-41)

Am 14.04.1900 wurde die Union Cycliste Internationale (UCI) durch die nationalen Verbände von Belgien, Frankreich, Italien, der Schweiz und den Vereinigten Staaten in Paris gegründet. Seit 2002 befindet sich der Hauptsitz der UCI in Aigle (Schweiz).<sup>16</sup> Die UCI ist verantwortlich für die Planung des Rennkalenders, für die Erstellung von Weltranglisten

---

<sup>15</sup> N.N. Der Grazer Damen-Bicycleclub. *Allgemeine Sport-Zeitung*, Nr. 8, 19.02.1893, S. 172.

<sup>16</sup> UCI: <https://www.uci.org/fr/inside-uci/a-propos/histoire> (letzter Zugriff am 20.04.2020)

und für das Aufstellen von Wettkampf-Regeln sowie Anti-Doping-Bestimmungen. (Mignot, 2015, S. 11)

Um die Jahrhundertwende entstanden die großen Radrundfahrten, die jährlich ausgetragen wurden, wie zum Beispiel die „Tour de France“ (ab 1903), der „Giro d’Italia“ (ab 1909) oder die „Querfahrt durch Deutschland“ (ab 1911), die ziemlich populär und publikumsstark wurden – die Bevölkerung war im Rennfieber und wollte Spitzenleistungen sehen. (Hochmuth, 1991, S. 85-91) Die „Tour de France“ und der „Giro d’Italia“ wurden so populär, dass sie bis heute noch jedes Jahr gefahren werden und weltweit zu den größten und wichtigsten Radrennen im Jahr zählen.

Die Entwicklung des Radrennsports in Österreich war in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg als sehr positiv zu bewerten – die Radsportler konnten sowohl auf der Straße als auch auf der Rennbahn gute Leistungen erbringen, sodass Österreich international einen guten Platz einnehmen konnte. In Wien gab es zu dieser Zeit zwei vollwertige Radrennbahnen, die eine im Prater und die andere in Margarethen. Im Ersten Weltkrieg fielen beide der Parzellierung (Grundstücksteilung) zum Opfer.<sup>17</sup>

Die Blütezeit des Fahrrades wurde durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges schlagartig beendet. Das Radfahren ist nach dem Krieg zur Normalität und das Rad ein gewöhnlicher Gebrauchsgegenstand geworden. (Ulreich, 2013, S. 77)

### **2.2.1 Adolf Schmal-Filius – und die ersten olympischen Spiele der Neuzeit**

Im Jahr 1896 gab es eine Wiederaufnahme der Olympischen Spiele durch Pierre de Coubertin und somit fanden die ersten Olympischen Spiele der Neuzeit in Athen statt. Coubertin übernahm einige Aspekte der Olympischen Spiele der Antike, wie zum Beispiel den Namen oder den Vier-Jahres-Rhythmus, doch ansonsten war das Konzept neu. (Güldenpfennig, 2011, S. 488-489) Pierre de Coubertin wollte mit seinen Spielen Frieden schaffen und Menschen aus verschiedenen Nationen und unterschiedlichen Religionen zu einem gewaltfreien und fairen Wettkampf zusammenbringen. (Höfer, 1994, S. 44)

Der Radsport wurde erstmalig in das olympische Programm aufgenommen und war eine von neun dort ausgetragenen Sportarten. Im Radsport gab es zwei Disziplinen, die Bahnradbewerbe (insgesamt fünf Bewerbe) und das Straßenrennen, das die 87 Kilometer lange Strecke Athen–Marathon–Athen umfasste. Die Bahnradbewerbe in Athen wurden vom Franzosen Paul Masson dominiert, der drei von fünf Bewerben gewann. Das Straßenrennen gewann der Grieche Aristidis Konstantinidis in 3:22:31 Stunden. Den

---

<sup>17</sup> N.N. Der Radsport und seine historische Entwicklung. *RadSPORT-Zeitung*, Nr. 1, 23.01.1926, S. 1-2.

Bahnradbewerb „Zwölf-Stunden-Rennen“ konnte der Österreicher Adolf Schmal mit 315 gefahrenen Kilometern für sich entscheiden. (Gronen & Lemke, 1987, S. 124-125) Adolf Schmal war gebürtiger Deutscher, der als Kind nach Wien gezogen war und österreichischer Staatsbürger wurde. Er ist bis jetzt Österreichs einziger Olympiasieger im Radfahren. Schmal, der sich später Schmal-Filius nannte, trat auch im Fechten an, wo er den undankbaren vierten Platz erreichte. Neben seinem ersten Platz konnte er aber auch noch zwei dritte Plätze im Zehn-Kilometer-Bahnrennen und im 333-Meter-Zeitfahren erreichen. Schmal, als Journalist unter dem Namen „Filius“ tätig, war in Wien bekannt und machte zahlreiche Schlagzeilen mit seinen Distanztouren, wie zum Beispiel Wien–Paris oder Wien–Berlin. Filius war an der Gründung der „Illustrierte Allgemeine Radfahr-Zeitung“ beteiligt, für die er auch regelmäßig schrieb. Er war es auch, der für die Wiener Radfahrer den „schmalen Streifen“, also einen eigenen Radfahrstreifen auf der Straße verhandeln konnte. Filius blieb nach seiner aktiven Karriere dem Radsport erhalten, jedoch interessierte er sich primär für den Motorsport und gründete 1900 gemeinsam mit Felix Sterne die AAZ (Allgemeine Automobil-Zeitung), die er als Herausgeber und Redakteur bis zu seinem Tod im Jahre 1919 führte. (Samsinger, 2013, S. 67-69)

### **2.3 Die Entwicklung des Rad(renn)sports in der Zwischenkriegszeit**

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges gab es nicht mehr sehr viele einsatzfähige Fahrräder – die Produktion in den Fabriken lief allmählich wieder an. Fahrräder waren nun leichter verfügbar und der sinkende Preis ermöglichte mehreren Menschen die Anschaffung eines Zweirades. Ein Fahrrad stellte aufgrund der eher schlechten Wirtschaftslage die günstigste Alternative zu Motorrad oder Automobil dar. (Hachleitner, 2013b, S. 85-87) Die Nachfrage war demnach sehr hoch und der hohe Bedarf musste erst wieder nachproduziert werden. In den 1920er Jahren wurden in Österreich rund 500.000 Fahrräder verkauft. (Hochmuth, 1991, S. 96-97) Im Wiederaufbau, insbesondere in Wien, wurde das Fahrrad von der Politik jedoch ignoriert, was vor allem bei der Zeitung des sozialdemokratischen Arbeiter-Radfahrverbundes („Arbeiter-Radfahrer“) heftige Kritik an der sozialdemokratischen Stadtregierung hervorrief. Das Fahrrad als Verkehrsmittel wurde noch nicht akzeptiert, es herrschte eine negative Grundstimmung der Stadt gegenüber den Radfahrerinnen und Radfahrern, und das völlige Fehlen von Radwegen war somit die Konsequenz. Das Rad wurde eher als Sportgerät denn als Alltagsverkehrsmittel angesehen. (Hachleitner, 2013b, S. 85-87)

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wurde auch der Radrennsport wieder zum Leben erweckt. Die ersten Rennfahrer nahmen nun ihr Training auf und auch die erste Tour de France (Näheres zur Geschichte der Tour de France im Kapitel 3) nach dem Krieg wurde

im Jahr 1919 ausgetragen. Die noch vom Krieg körperlich geschwächten Fahrer hielten die Strapazen der 13. Tour de France aber schwer aus und so kamen nur elf der insgesamt 69 Starter ins Ziel. (Gronen & Lemke, 1987, S. 253)

Im Jahr 1920 wurden auch wieder die ersten Bahn-Weltmeisterschaften in Antwerpen ausgetragen und 1921 dann auch die Straßenweltmeisterschaft für Amateure in Kopenhagen. (Gronen & Lemke, 1987, S. 255)

Im österreichischen Radsport herrschte ein politisches Lagerdenken. Der international anerkannte „Österreichische Radfahrerbund“ und der „Verband der Arbeiter-Radfahrvereine Österreichs“, kurz VARVÖ, dem die sozialistischen Arbeiterradrennsportler angehörten, hatten keinerlei Berührungspunkte. Bis zu dem im Jahr 1924 abgeschlossenen Gegenseitigkeitsvertrag zwischen dem VARVÖ und dem „Österreichischen Radfahrerbund“ war es den Arbeiterradsportlern nicht möglich, an internationalen Wettkämpfen teilzunehmen. (Hochmuth, 1991, S. 101)

Der Österreichische Radfahrerbund wurde 1923 gegründet, indem sich der Niederösterreichische Radfahrerverband, die Österreichischen Touringklub-Radfahrer, der Steirische Radfahrer-Gauverband und der Radfahrerverband für Tirol und Vorarlberg zusammenschlossen.<sup>18</sup> In Österreich gab es somit zu dieser Zeit zwei große Verbände: den Österreichischen Radfahrerbund und den Verband der Arbeiter-Radfahrvereine Österreichs.<sup>19</sup>

In den ersten Jahren nach dem Ersten Weltkrieg war ein Rückgang im Radsport zu verzeichnen. Die Rennfahrer, die vor dem Weltkrieg erfolgreich waren, hatten sich entweder zurückgezogen oder waren zum Motorrad- oder Autosport übergegangen. Ein weiterer Grund für den Rückgang waren, vor allem in der Stadt Wien, die schlechten ungepflegten Straßen und der immer weiter wachsende Verkehr durch die Automobile, was vor allem für den Straßenradsport hinderlich war. Der Radsport konnte sich aber bald wieder erholen und die Entwicklung ging in eine positive Richtung – vor allem in den Bundesländern. In Österreich gab es im Jahr 1925 allgemein ungefähr 50.000 Radfahrerinnen und Radfahrer, die Vereinen und Verbänden angehörten, dazu kamen noch zehnmal so viele Fahrerinnen und Fahrer, die zu keiner Organisation zählten.<sup>20</sup>

Die erste Straßenweltmeisterschaft für Berufsfahrer wurde 1927 am Nürburgring abgehalten. (Gronen & Lemke, 1987, S. 275) Die Straßenweltmeisterschaften in den

---

<sup>18</sup> Austria-Forum (2016). AEIOU-Radsport: <https://austria-forum.org/af/AEIOU/Radsport> (letzter Zugriff am 17.05.2020)

<sup>19</sup> N.N. Der Radsport und seine historische Entwicklung. *RadSPORT-Zeitung*, Nr. 14, 12.12.1925, S. 2.

<sup>20</sup> N.N. Der Radsport und seine historische Entwicklung. *RadSPORT-Zeitung*, Nr. 14, 12.12.1925, S. 2.

Jahren davor (1921 bis 1926) waren nur für Amateure bestimmt gewesen. (Gronen & Lemke, 1987, S. 255) Die 182,48 Kilometer wurden bei der Straßenweltmeisterschaft im Jahr 1927, wie von der UCI (Union Cycliste Internationale) bestimmt, von Berufsfahrern, aber auch Amateurfahrern gleichzeitig befahren. Das bedeutete, dass es nur einen Gesamtweltmeister und nur einen Sieger über beide Klassen gab und keine getrennten Platzierungen ermittelt wurden. (Gronen & Lemke, 1987, S. 275)

Bei der Straßenweltmeisterschaft der Berufsfahrer in Dänemark 1931 trug man einmalig ein Einzelzeitfahren gegen die Uhr aus, da dies in den skandinavischen Ländern sehr üblich war. Es starteten nur 17 Berufsfahrer – der Italiener Learco Guerra siegte, der Österreicher Max Bulla, schwer geschlagen, kam als Fünfter ins Ziel. (Gronen & Lemke, 1987, S. 283)

1932, bei der Weltmeisterschaft der Amateurstraßenfahrer in Rom, starteten die meisten Fahrer erstmalig mit der neuen Renn-Kettenschaltung „Vittoria-Margheritta“ – das war somit der Beginn der Gangschaltung. Im gleichen Jahr entwickelte der Straßenradfahrer Erich Lucas die Schaltung „Durex“, die von den Bielefelder Präzisionswerken produziert wurde. Zwei Jahre später folgte die Gangschaltung, konzipiert und produziert von der Firma „Fichtel & Sachs“. Die Entwicklung ging weiter und die besten Gangschaltungen wurden von Rennfahrern für Rennfahrer entwickelt, zum Beispiel von Oscar Egg oder Tullio Campagnolo. (Gronen & Lemke, 1987, S. 291)

Ab 1930 bis ungefähr 1936 kann man von einer Hochblüte des Radsports sprechen – die Konkurrenz wurde größer, die Rennen schwieriger. Ein wichtiger Grund für einen gewissen „Radsportboom“ war auch die Entwicklung der Räder zu dieser Zeit. Fast monatlich gab es Neuerungen, Verbesserung des Materials, die Räder wurden leichter, verschiedene Gangschaltungen kamen auf den Markt und all diese Aspekte führten dazu, dass auch immer höhere Geschwindigkeiten gefahren werden konnten. Das Rad hatte in den vergangenen 15 Jahren eine enorme Entwicklung durchgemacht – die Rennfahrer mussten sich stets dem neuen Material anpassen.<sup>21</sup>

Die Blütezeit galt jedoch nicht für den professionellen Radrennsport in Österreich. Berufsfahrern reichte es weder zum Leben noch zum Sterben, wird von Bulla in einem Zeitungsbericht des Jahres 1931 nacherzählt.<sup>22</sup> Es fanden aber zahlreiche Amateur-Veranstaltungen, die von Frühling bis Herbst abgehalten wurden, statt. Seit Beginn der sozialdemokratischen Regierung in Wien (nach dem Ersten Weltkrieg) entwickelten sich die Arbeiter-Sportler, die im Arbeiter-Radfahrer-Bund sehr aktiv waren und den Bau der

---

<sup>21</sup> N.N. Man braucht eiserne Nerven. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 15, 04.05.1946, S. 14.

<sup>22</sup> Nr. 14. Bulla, die Entdeckung von „Paris – Roubaix“ hat Sehnsucht nach der Schweiz. Unbekannte Zeitung, 1931, keine Seitenangabe.

Rennbahn im Prater forcierten. Zu dieser Zeit zählte der Arbeiter-Radfahrer-Bund Österreich ungefähr 50.000 Mitglieder, somit sollte auch wieder der Nachwuchs gesichert sein.<sup>23</sup>

### **2.3.1 Im Nationalsozialismus**

Ab 1934 wurden unter dem Regime von Dollfuß alle Arbeiterorganisationen, somit auch der VARVÖ, der 1932 in „Arbeiter Rad- und Krafffahrerbund Österreichs“ (ARBÖ) umbenannt wurde, verboten. Einzig der „Österreichische Radfahrer-Bund“ war noch zugelassen, der gemeinsam mit der Fahrradindustrie den Radsport weiterhin fördern sollte. Der neue unpolitische, von der „Wiener Städtischen Versicherung“ gegründete Verein „Radfahrer und Krafffahrerhilfe“ konnte nur ungefähr 15 % der ARBÖ-Mitglieder übernehmen. Die Rennen wurden fortan nach Berufsgruppen getrennt abgehalten, so gab es beispielsweise Bäckerrennen oder Postbeamtenrennen. (Hochmuth, 1991, S. 101-102)

1936 war Berlin Gastgeber der 11. Olympischen Spiele. Diese Spiele wurden von der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei (NSDAP) benutzt, um den nationalsozialistischen Staat im Ausland besonders gut darzustellen. Für die Spiele wurde auf dem Reichssportfeld (heute Olympiapark Berlin) die neue Radrennbahn „Avus“ errichtet. Sieger im Straßenrennen (100 Kilometer) wurde der Franzose Robert Charpentier. (Gronen & Lemke, 1987, S. 307)

Eine Professionalisierung war in der Sportpolitik des Dritten Reiches nicht vorgesehen, doch es gab ein paar Ausnahmen, nämlich für Sportarten, die Deutschland gut repräsentierten. Der DRL (Deutscher Reichsbund für Leibeserziehung), in dem viele Sportarten organisiert waren, war eigentlich nur für die Amateursportlerinnen und -sportler zuständig. Doch es konnten Ausnahmen für das Boxen, den Radrennsport und den Golfsport geschaffen werden. (Marschik, 2008, S. 157) Nach dem „Anschluss“ Österreichs 1938 wurde der DRL in den NSRL (Nationalsozialistischer Reichsbund für Leibesübungen) umgewandelt und damit zu einer Organisation, die von der NSDAP mitbetreut wurde. (Marschik, 2008, S. 164) Neben diesen drei genannten Sportarten wurden auch noch der Pferde-, Motor- und Flugsport professionell betrieben; diese Disziplinen waren aber nicht im DRL organisiert, sondern wurden von Parteiformationen wie der SA (Sturmabteilung) oder dem NSKK (Nationalsozialistisches Krafffahrkorps) verwaltet. Diese Sportarten hatten die Aufgabe, das Großdeutsche Reich zu repräsentieren. Mit Hilfe des Auto-, Flug- und Radsports sollten den „ehemaligen“ Österreicherinnen und Österreichern die Größe und

---

<sup>23</sup> Nr. 14. Bulla, die Entdeckung von „Paris – Roubaix“ hat Sehnsucht nach der Schweiz. Unbekannte Zeitung, 1931, keine Seitenangabe.

Bedeutung der neuen Heimat aufgezeigt werden. (Marschik, 2008, S. 157) Der Radsport wurde von der Industrie und dem Tourismus gesponsert. (Marschik, 2008, S. 160)

In anderen Sportarten, wie dem Fußball oder dem Skisport, wurde mit dem „Anschluss“ der Professionalismus beendet. Die Berufsfußballer wurden zu Amateuren erklärt – das war das Ende des Wiener Fußballprofessionalismus. (Marschik, 2008, S. 161, 163)

Im österreichischen Radsport konnte nach dem „Anschluss“ zunächst der Rückstand gegenüber dem „Altreich“ ein wenig aufgeholt werden, nachdem der Radsport in Österreich im Austrofaschismus nicht erfolgreich weitergeführt werden konnte. Es steigerte sich die Zahl der Rennfahrer, das Leistungsniveau sowie auch das Interesse des Publikums. (Marschik, 2008, S. 255-256)

Zu den weiteren Neuerungen für die Radfahrerinnen und Radfahrer nach dem „Anschluss“ zählte die Abschaffung der unbeliebten Fahrradsteuer für die Allgemeinheit, und den Radsportlern wurde alles Mögliche versprochen, wie zum Beispiel eine Radsporthalle oder die Umgestaltung des Praters in einen Radfahrerpark. Die allgemeine Radfahr-Euphorie wurde wiederbelebt, und auch die heimischen Radfabriken erwarteten sich wieder höhere Umsätze. Der Traum der Radfahrerstadt Groß-Wien blieb aber, wie vieles im Nationalsozialismus, nur ein leeres Versprechen. (Müllner, 2013, S. 108-111)

Im September 1939 fand das erste „Internationale Semperit-Kriterium“, auch genannt „Rathaus-Kriterium“, mit „SA-Rennen“ statt. Dieses wurde von der SA-Brigade 90 gemeinsam mit der Radfahrsektion des Wiener Sportklubs durchgeführt.<sup>24</sup> Unter Mitwirkung des Radrennfahrers Franz Dusika (Hochsteger, 2014, S. 109) wurden neben dem Semperit-Kriterium, das über 50 Runden um das Rathaus führte und bei dem 30 internationale Fahrer starteten, auch ein Rennen für die SA-Stafette und ein Rennen „Jugend voran“, das für die Hitlerjugend-Auswahlkämpfer und Junioren offenstand, ausgetragen.<sup>25</sup>

Bei der Deutschlandfahrt der Radsportler im Juni 1938, bei der 62 Berufsfahrer aus sieben Nationen an den Start gingen, versuchte man durch das Miteinbeziehen der „Ostmark“ die neue Größe Deutschlands aufzuzeigen und für das nationalsozialistische Deutschland zu werben. (Marschik, 2008, S. 157, 160)

Auch im Jahr 1939 wollte man mit einer Rundfahrt (über 5.000 Kilometer) die Größe des Reiches demonstrieren und hatte in diesem Jahr sogar drei Etappen in der Ostmark (Wien, Graz und Salzburg) geplant. (Marschik, 2013c, S. 112-114) Die Rundfahrt wurde demnach

---

<sup>24</sup> N.N. Rathausplatz als Radrennbahn. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, Nr. 13.890, 19.09.1938, S. 13.

<sup>25</sup> N.N. Rathausplatz als Radrennbahn. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, Nr. 13.890, 19.09.1938, S. 13.

auch in der Ostmark stark beworben und ihr kam auch in der Berichterstattung eine große Bedeutung zu. (Marschik, 2008, S. 285) Doch in Österreich war, mit nur einem chancenlosen „Ostmärker“ (Lothar Sztrakati) am Start, die Euphorie nicht so groß, wie man vielleicht erwartet hätte, denn das Deutsche Reich (Altreich) wurde von vielen Wienerinnen und Wienern gerade im Sport eher reserviert betrachtet. (Marschik, 2013c, S. 112-114) Insgesamt nahmen 175 ausschließlich Berufsfahrer an der Rundfahrt teil. (Marschik, 2008, S. 285) Sieger dieser Großdeutschlandrundfahrt wurde der Deutsche Georg Umbenhauer. Die Deutschlandrundfahrt wurde vom Deutschen Radfahrer-Verband veranstaltet. (Marschik, 2013c, S. 112-114)

Die jährlich ausgetragene Straßenweltmeisterschaft, die im Jahr 1939 in Italien stattfand, konnte aufgrund des Ausbruchs des Zweiten Weltkrieges nicht mehr beendet werden. (Gronen & Lemke, 1987, S. 321) Die Radrennfahrer mussten nach Hause, viele von ihnen überlebten den Krieg nicht. (Gronen & Lemke, 1987, S. 321) Am 31.08.1939 wurde das internationale Sportgeschehen vorübergehend eingestellt – alle geplanten Großveranstaltungen wurden abgesagt oder abgebrochen. (Marschik, 2008, S. 300-301)

Während des Zweiten Weltkrieges fanden keine Weltmeisterschaften statt und auch die Rundfahrten fielen aus. Die Tour de France setzte von 1940–1946 aus, der Giro d'Italia von 1941–1945 und die Vuelta a España von 1943–1944. Nach dem Krieg ab 1946 wurden wieder Weltmeisterschaften ausgetragen, Deutschland war davon aber noch bis 1951 ausgeschlossen. (Gronen & Lemke, 1987, S. 323)

Nationale Rennen fanden aber nach wie vor in den Kriegsjahren in Österreich und Deutschland in großer Anzahl statt. Viele Rennfahrer konnten aber nur während ihres Fronturlaubs daran teilnehmen. Umso größer war die Bewunderung, wenn ein Fronturlauber ein Rennen gewann, obwohl er kaum trainieren konnte, wie zum Beispiel Gabriel<sup>26</sup>, der das Rennen „Rund um die Gartenstadt“ im Sommer 1940 in Wien gewinnen konnte.<sup>27</sup>

In Österreich fanden zu dieser Zeit fast jeden Sonntag verschiedene Radrennen statt. Ein weiteres Rennen, das 1940 ausgetragen wurde, war die Fernfahrt Graz–Semmering–Graz mit 212 Kilometern. Wie aus der „Ostmark-Radsport“ zu entnehmen ist, waren 21 Wiener Berufsfahrer am Start. Gewinner der Fernfahrt war Fritz Bös in 6:13:40 Stunden, der den Rekord aus dem Jahr 1934 um zehn Minuten verbessern konnte.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Vorname von Gabriel ist nicht bekannt.

<sup>27</sup> N.N. „Rund um die Gartenstadt“: Leistungswille zeitigt Überraschungssieg. *Ostmark-Radsport*, September 1940, S. 11.

<sup>28</sup> N.N. Graz–Semmering–Graz. *Ostmark-Radsport*, September 1940, S. 3.

Ein weiterer Höhepunkt in diesem Jahr war das „Schaffer-Dusika-Rundstreckenrennen“ in Wien, das über 10.000 Zuschauerinnen und Zuschauer anlockte.<sup>29</sup> Zum Schluss des Rennens wurde, wie aus dem „Ostmark-Radsport“ hervorgeht, des Führers gedacht:

„[...] der das deutsche Volk zu einer unlösbaren Gemeinschaft zusammenschweißte, der nur für uns arbeitet, um unser Land, um das deutsche Volk einer großen Zukunft entgegenzuführen. Ein dreifaches Sieg-Heil donnerte über den Platz und feierlich erklangen die Lieder der Nation...Tausende und Abertausende Hände erhoben sich zum deutschen Gruß und wirkten wie ein Schwur, es immer so zu halten...“<sup>30</sup>

Dies waren die Abschluss Worte, die in der Zeitschrift „Ostmark-Radsport“ zum Ende der Berichterstattung des Schaffer-Dusika-Rundstreckenrennens geschrieben worden waren.<sup>31</sup>

In einer weiteren Ausgabe des „Ostmark-Radsport“ (Oktober 1940, S. 3) wird auf das vergangene „Radkampfsport“-Jahr 1940 zurückgeblickt:

„Vor einem Jahre rief uns unser Reichssportführer zu: „Weitermachen!“ Heute können wir stolz beweisen: wir haben nicht nur „weitergemacht“, wir haben, geschützt von den besten Soldaten der Welt, geführt von dem größten Staatsmann und genialsten Feldherrn, in unserer Sparte Großes vollbracht. Der Aufstieg speziell des ostmärkischen Radsportes, weist eine Kurve auf, wie sie auch in Zeiten des Friedens nicht steiler sein kann. [...] Sonntag für Sonntag erlebten wir herrliche Kämpfe, warteten unsere Radkampfsportler mit Leistungen auf, wie sie besser nicht sein konnten. Fronturlauber errangen unmöglich gehaltene Erfolge! Wir wissen es ja ganz genau, daß wir, auch wenn wir noch so „fleißig“ sind, damit nur einen winzigen Dank abtatten. Doch wir taten, was in unseren Kräften stand, mitzuhelfen an der Erstarkung unseres Volkes. Mit diesem Bewußtsein klingt die Rennzeit des Jahres 1940 aus ...“<sup>32</sup>

In der Zeitschrift „Ostmark-Radsport“ wurde mit Huldigungen an den Reichssportführer und den „Führer“ regelmäßig nationalsozialistisches Gedankengut verbreitet.

Nicht nur in der Ostmark, auch in Deutschland wurde der Radsport weiterhin aufrechterhalten. Im Winter ruhte der Straßenrennsport zwar, denn die Sportler mussten

---

<sup>29</sup> *Ostmark-Radsport*, September 1940, S. 6.

<sup>30</sup> N.N. Ausklang. *Ostmark-Radsport*, September 1940, S. 9.

<sup>31</sup> N.N. Ausklang. *Ostmark-Radsport*, September 1940, S. 9.

<sup>32</sup> N.N. Ein Jahr Abwehrkampf – ein Jahr Radsport? *Ostmark-Radsport*, Oktober 1940, S. 3.

zum Großteil in den Dienst der deutschen Wehrmacht und Grenzen beschützen, wie der „Diamant-Sportbrief“ berichtete.<sup>33</sup> Der „Diamant-Sportbrief“<sup>34</sup> wurde von der Betriebsgemeinschaft der Elite-Diamantwerke Aktiengesellschaft für seine Mitglieder herausgegeben. Des Weiteren wurden die Mitglieder des RC Diamant-Chemnitz aufgerufen, ihre Erlebnisse aus dem Frontdienst zu teilen:

„Wir möchten in unseren Feldpostbriefen von jetzt ab auch unsere Feldgrauen zu Wort kommen lassen, soweit das der verfügbare Raum gestattet. Sicherlich habt Ihr mit manchem Sport- oder Arbeitskameraden die Verbindung verloren und werdet erfreut sein, aus unserem Feldpostbrief zu ersehen, daß es ihm noch gut geht. Außerdem bereitet Ihr allen Lesern der „Diamant“-Feldpostbriefe eine besondere Freude, wenn Ihr wichtige oder recht heitere Erlebnisse von Eurem Frontdienst berichtet. Kürze und Sachlichkeit ist aber – wie schon gesagt – die Hauptsache. Heil Hitler!“<sup>35</sup>

Die Radrennen, die Veranstaltungen – alles stand im Zeichen des Nationalsozialismus und wurde zu Werbezwecken für die Partei genützt. Es wurde keine Gelegenheit ausgelassen, die Arbeit der Regierung zu loben und deren Entscheidungen für gut zu heißen.

Trotz der vielen wöchentlichen Rennen gab es wirtschaftlich gesehen ein anderes Problem, denn die Fahrradproduktion ging während des Zweiten Weltkrieges stark zurück und mit der Fortdauer des Krieges waren kaum mehr neue Fahrräder oder Ersatzteile zu bekommen. Viele Fahrräder konnten nicht repariert werden und wurden dadurch unbrauchbar. Die wenigen Ersatzteile, die man noch kaufen konnte, waren qualitativ sehr schlecht verarbeitet und hielten nicht lange. (Hochmuth, 1991, S. 106, 113)

Schlussendlich konnten die „österreichischen“ Radsportler mit den Spitzenfahrern aus dem „Altreich“ nicht mithalten. In Ostösterreich und Kärnten war nur der Amateurbereich aktiv, in Westösterreich war der Radsport fast nicht mehr vorhanden – in Tirol und Vorarlberg wurden ab 1941 auch keine Gaumeisterschaften mehr ausgetragen (Marschik, 2008, S. 334-335 nach Graf, 1996, S. 220)

---

<sup>33</sup> Feldpost-Brief „Diamant-Sportbrief“ Nr. 8, 1942, S. 1.

<sup>34</sup> Die relevanten Seiten aus dem „Diamant-Sportbrief“ sind im Anhang beigelegt.

<sup>35</sup> Feldpost-Brief „Diamant-Sportbrief“ Nr. 8, 1942, S. 7.

## 2.4 Die Nachkriegsjahre 1945–1955

Das Fahrrad selbst spielte nach dem Krieg eine wichtige Rolle, sowohl im Alltag als auch als Sportgerät. Viele Rennfahrer hatten ihre Räder durch Plünderungen oder Bombenangriffe verloren, andere hatten ihre Rennräder vorsorglich vorher zerlegt und versteckt und konnten sofort wieder mit ihrem Training beginnen. In den ersten Jahren nach dem Krieg entwickelte sich eine regelrechte Begeisterung für den Radsport – für Aktive, Zuschauerinnen und Zuschauer gleichermaßen. So wurde der Radsport zur zweitbeliebtesten Sportart nach Fußball gewählt. Für die aktiven Rennfahrer war es eine sehr schwere Zeit, denn das dringend benötigte Material, wie zum Beispiel Reifen, wurde noch nicht nachproduziert. Alle kaputten Teile mussten irgendwie repariert und geflickt werden – die Räder waren also nur in mittelmäßigem bis schlechtem Zustand. (Zappe, 2013, S. 136-137) In Österreich wurden die Fahrräder fast ausschließlich in den Puch-Werken in Graz hergestellt. Da die Nachfrage nach neuen Rädern und Ersatzteilen so groß war, kam die Produktion nicht nach und die Preise stiegen daher rasch an. (Hochmuth, 1991, S. 113) Die ersten Rennen nach dem Krieg wurden noch mit Rädern, die in sehr schlechtem Zustand waren, und mit unzureichender Ausrüstung bestritten. (Hochmuth, 1991, S. 115-116)

Zu den beliebtesten Radsportdisziplinen dieser Zeit zählten die Kriterien- und Rundstreckenrennen, die fast jeden Sonntag von Frühling bis Herbst ausgetragen wurden. Schon 1945 gab es das Rundstreckenrennen in der Prater Hauptallee, das Kriterium um den Modenapark und das Grabenkriterium. Anfang der 1950er Jahre erlebten die Radsportbegeisterten noch einmal einen letzten Höhepunkt in Form von Nacht-Kriterien mit der Beteiligung von internationalen Radrennstars, bis mit Ende der Besatzungszeit auch das Interesse an dieser Art von Bewerben verlorenging. (Zappe, 2013, S. 136-137)

Im Jahr 1946 wurden einige Rennen in Wien ausgetragen, wie zum Beispiel der „Große Preis von Wien“, der mangels einer geeigneten Rennbahn rund um das Rathaus gefahren wurde. Die Teilnehmer waren vorwiegend Österreicher, nur zwei in Wien stationierte Franzosen und die ungarische Mannschaft. Auch bei den darauffolgenden Rennen – es wurde fast jeden Sonntag ein Rennen abgehalten, waren noch keine internationalen Größen am Start.<sup>36</sup> Beim „Preis der Nationen“, ganz entgegen dem Namen des Rennens, blieb die Internationalität aus und es war neben den österreichischen Teilnehmern nur ein einziger Franzose am Start. Sieger wurde Hans Goldschmid vor Josef Pohnetal und Rudi

---

<sup>36</sup> N.N. Glutofen Rathauskurs. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 21, 15.06.1946, keine Seitenangabe.

Valenta.<sup>37</sup> Da die Krieauer Rennbahn vom Krieg noch zerstört war und die Materialien für einen Wiederaufbau noch nicht vorhanden waren, wurden die Rennen rund um das Rathaus ausgetragen – üblicherweise 100 bis 150 Runden. Außerdem wurde der Aufbau der Rennbahn auch zu einer Kompetenzfrage, denn es war nicht sicher, wer Mieter der Rennbahn werden sollte – der Österreichische Radfahrerbund oder der ARBÖ.<sup>38</sup>

Ebenfalls im Sommer 1946 fand die Straßenrad-Meisterschaft, ausgetragen in Stammersdorf, statt. Die ersten drei Plätze wurden von Ernst Ciganek, Rudi Valenta und Josef Pohnetal belegt.<sup>39</sup>

1946 fand auch das erste überregionale Rennen zwischen Wien und Graz statt, das in einem Drei-Etappen-Rennen ausgetragen wurde. 1. Etappe Wien–Graz, 2. Etappe ein 125-Runden-Kriterium in Graz, 3. Etappe Graz–Wien. Im Gesamtklassement konnte sich Rudi Valenta vor Karl Kühn und Felix Reindl durchsetzen.<sup>40</sup>

Auch international wurden wieder Radrennen veranstaltet, das wichtigste Rennen, die Weltmeisterschaft fand nach sechsjähriger Pause in Zürich statt. Nachdem die letzte Weltmeisterschaft in Mailand 1939 kriegsbedingt abgebrochen worden war, konnte 1946 die neutrale Schweiz als Gastgeber gewonnen werden – es sollte ein Friedens-Radsportfest werden, und die Schweiz, als Vorbild für die Friedensliebe des Volkes, war der perfekte Austragungsort dieser ersten Weltmeisterschaft nach dem Krieg. Doch der Krieg hatte auch den internationalen Radsport in Mitleidenschaft gezogen, die meisten ehemaligen Radsportprofis waren nicht mehr dabei. Trotzdem war die Vorfreude auf das Rennen in der Schweiz groß und es gab Nennungen aus 21 Nationen, was einen Rekord darstellte. Alle wollten nach dem jahrelangen Krieg zu diesen völkerverbindenden Weltmeisterschaften kommen.<sup>41</sup> Für Österreich wurden einige Fahrer wie Ernst Ciganek, Rudi Valenta, Hans Goldschmid, Josef Pohnetal, Karl Wöfl, Karl Schmaderer, Willy Wudernitz und Josef Swoboda zu den verschiedenen Bewerben gemeldet. Aus österreichischer Sicht waren die Ergebnisse ernüchternd, hinsichtlich der schlechten Trainingsmöglichkeiten (zerstörte Rennbahn in der Krieau) aber auch nicht weiter

---

<sup>37</sup> N.N. Gut erhaltene Ausländer gesucht. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 22, 22.06.1946, keine Seitenangabe.

<sup>38</sup> N.N. Gut erhaltene Ausländer gesucht. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 22, 22.06.1946, keine Seitenangabe.

<sup>39</sup> N.N. Ein Umweg zum Endspurt. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 27, 27.07.1946, keine Seitenangabe.

<sup>40</sup> N.N. Fernfahrt in Raten. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 28, 03.08.1946, keine Seitenangabe.

<sup>41</sup> N.N. Zürich im Weltmeisterschaftsfieber. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 31, 24.08.1946, keine Seitenangabe.

verwunderlich. Doch die Österreicher konnten endlich wieder internationale Erfahrungen sammeln, ohne die ein Weiterkommen nicht möglich war.<sup>42</sup>

Die meisten großen internationalen Rennen von 1946 gewannen Fahrer, die vor dem Krieg noch nicht bekannt waren. Das erste klassische Rennen, Mailand–San Remo gewann das neue Talent Fausto Coppi (Italien), der mit 14 Minuten Vorsprung den Sieg holte. Eine neue Generation von Rennfahrern war nun herangewachsen. Der Grund dafür war sicherlich, dass während des Zweiten Weltkrieges trotzdem Radsportaktivitäten stattfanden, was im Ersten Weltkrieg nicht der Fall gewesen war. In Frankreich, Belgien und den Niederlanden war der Kampf relativ schnell vorüber, sodass die einberufenen Soldaten nicht lange an der Front sein mussten. (Maso, 2011, S. 116-117) Die beliebten europäischen Radrundfahrten, allen voran die Tour de France, konnten 1946 noch nicht wieder ausgetragen werden. Die 34. Tour de France fand ein Jahr später, 1947, zur Freude der Zuschauerinnen und Zuschauer und Sportler wieder statt. (Hochmuth, 1991, S. 116)

Im Sommer 1947 gab es das Etappenrennen „Quer durch Österreich“, das von Bregenz nach Wien führte. Ein Jahr später wollte man eine echte Österreich-Rundfahrt veranstalten, dem wurde nach Einsprüchen der Alliierten jedoch nicht stattgegeben. Die Route wurde schlussendlich auf Wien–Graz–Salzburg–Wien gekürzt. (Marschik, 2013d, S. 134)

Die erste offizielle Tour d’Autriche (Österreich-Rundfahrt) fand dann 1949 statt und verlief durch sieben Bundesländer mit einer Gesamtstrecke von 1.262 Kilometern. Die Rundfahrt wurde medial als größtes Sportereignis des Jahres bezeichnet. Die riesige Berichterstattung in den Tageszeitungen, Extraausgaben und Radiosendungen löste eine regelrechte Euphorie aus. Der Südtiroler Richard Menapace, der mit österreichischer Lizenz startete, konnte dieses historische Rennen mit einem 40-minütigen Vorsprung für sich entscheiden. Er wurde mit Stolz in das Ziel getragen und bekam noch am selben Tag das Ehrenzeichen der Stadt Wien. Die Tour d’Autriche war ein äußerst wichtiges Rennen für die Österreicherinnen und Österreicher. Österreich war ja aufgrund der Besetzung durch die Alliierten auseinandergerissen worden, und die Österreich-Rundfahrt setzte wieder ein Zeichen von Zusammengehörigkeit. (Marschik, 2013d, S. 134-135) Die Tour d’Autriche war das größte sportliche Ereignis der Zweiten Republik, wurde medial über Rundfunk und Presse verfolgt und zog mehr als 100.000 Menschen auf die Straße, als die Rennfahrer in Wien ins Ziel fuhren. (Hochmuth, 1991, S. 117)

Die erste Tour d’Autriche war ein voller Erfolg und wurde zum alljährlichen Höhepunkt. Richard Menapace gewann auch die Tour 1950 und beendete anschließend seine Karriere.

---

<sup>42</sup> N.N. Zürcher Scherenschnittli. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 33, 07.09.1946, keine Seitenangabe.

In seine Fußstapfen trat Franz Deutsch, der die Tour d'Autriche 1951 und 1952 für sich entscheiden konnte. Ein weiterer populärer Nachfolger Menapaces war der international erfolgreichste österreichische Fahrer dieser Zeit – Rudolf Valenta. (Marschik, 2013d, S. 135) Die Österreich-Rundfahrt wird bis heute jedes Jahr durchgeführt und wurde vor allem wegen der anspruchsvollen Bergetappen gerne als Vorbereitung für die Tour de France gefahren. Seit 2005 findet die Österreich-Rundfahrt zeitgleich mit der Tour de France im Juli statt.<sup>43</sup>

Im Sommer 1949 gab es noch ein weiteres wichtiges Rennen in Österreich: Die beiden erfolgreichen österreichischen Radrennfahrer, Franz Dusika und Max Bulla, veranstalteten die erste überregionale Fernfahrt, das Semperit-Derby, das von Wien über Graz wieder nach Wien zurückging. Der Krieg hinterließ auch im österreichischen Radrennsport seine Spuren – dieser steckte nun wieder in den Kinderschuhen, nachdem er es vor 1938 durch Max Bulla und Franz Dusika (mehr dazu im Kapitel 4) zu einem beachtlichen Niveau gebracht hatte. Nun versuchten diese beiden Herren den Radsport in Österreich wieder aufleben zu lassen, denn der österreichische Radsport konnte nur durch erfolgreiche Veranstaltungen wieder zum Volkssport werden. Das Gelingen eines solchen ersten Rennens war von immenser Wichtigkeit, auch um in den Bestand der sogenannten „classiques“ aufgenommen zu werden. Den verworrenen wirtschaftlichen Verhältnissen zufolge stellte sich eine Unterstützung durch Kaufleute und Industrielle als sehr schwierig dar, trotzdem gelang den beiden Radsportlern, ein Rennen, finanziert von großzügigen Unterstützern, zu veranstalten. Dusika und Bulla konnten ein paar wahre Freunde des Radsports aufreiben, Industrielle, Firmen und Privatpersonen, die dieses Rennen finanziell auf die „Bahn“ brachten. Auch einige internationale Größen des Radrennsports konnten sie für dieses Rennen, natürlich durch persönliche Beziehungen, als Teilnehmer begeistern – und man hatte die Besten der Besten ausgesucht. Max Bulla und Franz Dusika wollten den Österreichern etwas bieten, das ihnen noch niemand zuvor geboten hatte, und eine einmalige Wirkung bei den Menschen hinterlassen.<sup>44</sup>

Mit der Österreich-Rundfahrt und dem Rennen Wien–Graz–Wien im Jahr 1949 wurde der österreichische Radsport wiederbelebt. Die erste Österreich-Rundfahrt mit 46 Startern aus drei Nationen (Österreich, Italien, Frankreich) etablierte sich zu einem wichtigen Ereignis.<sup>45</sup>

---

<sup>43</sup> Sport.Land.NÖ (2020). Österreich Rundfahrt. <https://www.sportlandnoe.at/oesterreich-rundfahrt> (letzter Zugriff am 05.05.2020)

<sup>44</sup> Offizielles Programm Wien–Graz–Wien, 16.07.1949.

<sup>45</sup> Offizielle Website der Österreich-Rundfahrt: <https://oesterreich-rundfahrt.at/tour-inside/statistik-geschichte/404-rundfahrtsarchiv> (letzter Zugriff am 05.05.2020)

Die goldene Zeit des Radsports nach dem Zweiten Weltkrieg war anfangs auch die goldene Zeit für die Fahrradindustrie. Mit dem Aufkommen des Mopeds gingen die Verkaufszahlen jedoch ab dem Jahr 1950 drastisch zurück. Ab dem Ende der 1950er Jahre standen Radrennen deutlich weniger im Mittelpunkt der Medien als davor. Der Radsport blieb aber für die Wirtschaft weiterhin eine wichtige Sportart. (Maso, 2011, S. 140-144)

Die Wirtschaftskrise Anfang der 1950er Jahre hatte bald auch Auswirkungen auf die finanzielle Lage der österreichischen Radfirmen, die ihre Profis nicht weiter als Sponsoren unterstützen konnten. Den wenigen österreichischen Berufsfahrern blieb nichts anderes übrig als zu ausländischen Rennställen zu wechseln und internationale Rennen zu bestreiten. (Marschik, 2013d, S. 135)

Trotz der zunehmenden Motorisierung war der Radsport in den 1950er und 1960er Jahren sehr populär. Die bekanntesten Radrennfahrer dieser Zeit waren der Italiener Fausto Coppi und der Belgier Eddy Merckx, die durch ihre Siege zu Berühmtheiten wurden. (Hochmuth, 1991, S. 120)

Für Frauen gab es im Radrennsport sehr lange keinen Platz – sie wurden weitgehend diskriminiert. Länder wie Großbritannien und die osteuropäischen Länder setzten sich für Damenrennen ein und nach Verhandlungen mit der UCI waren erste Erfolge zu verzeichnen. Die erste Rad-Weltmeisterschaft der Frauen fand 1958 in Reims (Frankreich) statt, am Start waren 59 Frauen. (Hochmuth, 1991, S. 120)

## **2.5 Gründung von Radfahrerclubs**

Die heutigen Autofahrerclubs ARBÖ und ÖAMTC sind als reine Radfahrerclubs gegründet worden. 1897 wurde der Österreichische Touring Club (ÖTC) gegründet. Er unterstützte vor allem Radreisende und brachte die erste Tourenkarte von Wien nach Müzzuschlag heraus – diese beinhaltete die Strecke, Gasthäuser, Hotels, Straßenverhältnisse etc... Des Weiteren wurde ein Radweg von Hütteldorf bis Purkersdorf angelegt und Pannenkästen für Mitglieder aufgestellt. Die Mitglieder des ÖTC waren eher aus besserem Hause, denn ein Fahrrad kostete damals viel Geld. Die noch wenigen Arbeiter schlossen sich zu einem anderen Verein zusammen: 1893 wurde der Erste Wiener Radfahrer-Verein „Die Biene“ gegründet und weitere Vereine in Wien, Voitsberg und Linz folgten. Die „Radfahrenden Arbeiter“ wurden auch die „Rote Kavallerie“ genannt. Am 30.04.1899 schlossen sich die elf damals existierenden Vereine zum neuen „Verband der Arbeiter-Radfahrvereine Österreichs“ (VARVÖ) zusammen, was auch das Gründungsdatum des „Arbeiter Radfahrerbundes Österreich“ (ARBÖ) ist. (Strubreiter, 2013, S. 92-94) Nach dem Ersten Weltkrieg setzte der „Verband der Arbeiter-Radfahrvereine Österreichs“, kurz VARVÖ, seine Tätigkeit fort. 1920 hatte der Verband 9.828 Mitglieder und vier Jahre später zählte

er schon 17.068 Mitglieder. Im Jahr 1927 wurde der Verband auf „Arbeiter Radfahrerbund Österreich“ umbenannt und 1932 erhielt er den Namen „Arbeiter Rad- und Kraftfahrerbund Österreich“, kurz ARBÖ. Die Mitgliedschaft beim ARBÖ ging auch mit einer Mitgliedschaft bei der Sozialdemokratischen Partei einher. (Hochmuth, 1991, S. 100)

### **3 Die Tour de France**

Die Tour de France ist die berühmteste und die älteste unter den großen Rundfahrten – sie ist so bekannt, dass sie selbst Laien ein Begriff ist. Von Beginn an war die Tour de France etwas Außergewöhnliches – die Zuschauerinnen und Zuschauer waren und sind von den Kämpfen, der Willenskraft und den sportlichen Leistungen der Fahrer beeindruckt. Für den Erfolg der Tour de France spielen mehrere Faktoren eine Rolle – das Ereignis ist sowohl für Rennfahrer, Journalisten und Journalistinnen, Sponsoren als auch für die Zuschauerinnen und Zuschauer von großer Bedeutung, wenn auch aus unterschiedlichen Beweggründen. Es ist die wechselseitige Win-win-Situation, die die Tour zu diesem bedeutenden Radereignis machte – ein Bündnis des Sports und der Medien, beide voneinander abhängig. (Schröder, 2011, S. 8-10)

Die Tour de France (seit 1903) ist neben dem Giro d'Italia (seit 1909) und der Vuelta a España (seit 1935) eine der „Grands Tours“ (Großen Rundfahrten). Die Tour de France, als älteste Rundfahrt, ist auch das berühmteste und aufregendste Radrennen der Welt. Die Tour de France findet jährlich statt und dauert drei Wochen. (Hamilton, 2013, S. 9, 11)

#### **3.1 Eine neue Idee ist geboren**

Henri Desgrange war einer der ersten Radrennsportler in Frankreich, er stellte zum Beispiel 1893 den ersten offiziellen Stundenweltrekord für Niederräder ohne Schrittmacher auf. Als Gründer der allgemeinen Sportzeitung „L'Auto“ hatte er großen Einfluss auf den französischen Radsport und war eine wichtige Persönlichkeit. (Gronen & Lemke, 1987, S.197) Sein Redakteur Géo Lefèvre hatte die eigentliche Idee zur Tour de France und sorgte nicht nur für die Organisation, sondern war auch für die gesamte Berichterstattung verantwortlich. (Maso, 2011, S. 39) 1903 lud er die besten Radsportler jener Zeit ein und stellte ihnen sein neues Konzept der Tour de France vor. Das Rennen wurde erstmalig in Etappen geteilt, was zu dieser Zeit komplett neu und den Menschen in dieser Form noch nicht bekannt war. (Gronen & Lemke, 1987, S. 197) Jeder Fahrer sollte auf sich allein gestellt, auf eigene Rechnung und Gefahr und unter schärfster Kontrolle der Rennleitung starten. Das Konzept fand zunächst keinen großen Zuspruch und es meldeten sich nur fünf Teilnehmer an. Das Organisationsteam musste handeln: Das Nenngeld wurde reduziert und es wurde Taggeld für jeden Fahrer ausgesetzt.<sup>46</sup>

Da auch der Gewinn erhöht und mit 20.000 Francs dotiert wurde, war dies für viele Fahrer dann doch ein enormer Ansporn. Tatsächlich meldeten sich schließlich 75 Fahrer, von denen aber nur 60 aus Budgetgründen starten durften, an. (Gronen & Lemke, 1987, S. 197)

---

<sup>46</sup> Franke, E. 60 Jahre Tour de France. *Spannung-Entspannung. Roman- und Kurzgeschichten-Magazin*, Nr. 19, 11.-17.05.1963, S.1-3.

Der Herausgeber von „L'Auto“, Henri Desgrange, erkannte, dass er mit einer Rundfahrt vielerlei Möglichkeiten hatte. Zum einen konnte er den Radsport einem breiten Publikum näher bringen und auch viele Leute in verschiedenen, auch abgelegenen Gegenden erreichen und zum anderen bot er der Industrie damit eine große Werbepattform. Die Sponsoren der ersten Stunde machten schon von Beginn an durch Schlagzeilen in der Presse sehr gute Umsätze. (Gronen & Lemke, 1987, S. 313) Desgrange erkannte das Potential dieses Rennens und begann die Berichterstattung von Lefèvre sukzessive zu übernehmen und konnte diese bald auf ein hohes Niveau anheben. (Maso, 2011, S. 40-41)

Die Tour de France unterschied sich von den anderen zuvor abgehaltenen Radrennen in zweierlei Punkten. Das Rennen wurde ohne Schrittmacher gefahren, das heißt die Fahrer kämpften alleine gegen sich selbst und die Natur. Die gefahrene Zeit hatte somit keine Bedeutung mehr, denn es zählte nur, wer als Erster ins Ziel kam, und eben der Vergleich zwischen den einzelnen Fahrern. Und die Tour de France war ein Etappenrennen, was zu diesem Zeitpunkt ein neues Konzept war. (Gaboriau, 2003, S. 60)

Henri Desgrange war der Erfolg „seiner“ Tour de France enorm wichtig und er tat alles dafür, um sie bekannt und noch bekannter zu machen. Ein weiteres Ziel war es auch, seine Zeitschrift-Konkurrenz „L'Auto Velo“, mit der er um Leser und Leserinnen kämpfte, auszustechen. Am 01.07.1903 war es dann soweit: Die 60 Fahrer absolvierten eine Strecke von 2.428 Kilometern in sechs Etappen (Paris–Lyon, Lyon–Marseille, Marseille–Toulouse, Toulouse–Bordeaux, Bordeaux–Nantes und Nantes–Paris). Der Sieger Maurice Garin beendete das Rennen in 93 Stunden und 29 Minuten. (Schröder, 2002, S. 46) Die meisten, nämlich 50 der Starter, kamen aus Frankreich, die anderen zehn teilten sich auf die Schweiz, Belgien, Deutschland und Italien auf. Von den 60 gestarteten Fahrern kamen 21 am 19.07.1903 ins Ziel. (Schröder, 2011, S. 18-19)

Nur ein Jahr später, also 1904 bei der zweiten Tour de France, in die auch Desgrange schon mehr aus organisatorischer Sicht eingebunden war, gab es schon den ersten Skandal: Der Vorjahressieger Garin und die folgenden drei Fahrer legten Teile der Strecke mit der Bahn zurück und mussten disqualifiziert werden. (Schröder, 2002, S. 46-47)

In den darauffolgenden Tour-de-France-Jahren wurde immer wieder mittels heimtückischer und bössartiger Methoden versucht, die Konkurrenz zu gefährden und auszubremsen. (Schröder, 2002, S. 46-47) Ehrgeizige Betreuer und Manager, konkurrierende Fahrradfirmen und auch die Fahrer untereinander ließen sich eine Vielzahl an Gemeinheiten und Tricks einfallen, um sich einen Vorteil zu verschaffen. So kamen Abführmittel, ausgestreute Nägel, angesägte Rahmen, Juckpulver und vieles mehr zum regelmäßigen Einsatz. (Gronen & Lemke, 1987, S. 211)

Henri Desgrange nahm dies zum Anlass, die Rennen ab diesem Zeitpunkt immer mehr zu kontrollieren und dadurch in eine faire Richtung zu lenken. Die strengen Regeln und die Strafen bei Nicht-Einhaltung dieser machten ihn bei den Fahrern nicht sehr beliebt. Doch Desgrange wollte ein faires Rennen, einen echten Test der Kraft und der Ausdauerleistungsfähigkeit für Männer. (Hamilton, 2013, S. 12)

Henri Desgrange hatte als Organisator und Reporter eine schwierige Rolle inne, die ihn oft in widersprüchliche Positionen brachte. Das machte ihn einerseits gnadenlos, aber auch freundlich und bewundernswert zugleich. (Gaboriau, 2003, S. 66)

Das dritte Jahr, 1905, wurde auch mit verschärften Regeln und einer besseren Überwachung der Fahrer organisiert – Nachfahrten wurden gestrichen, Abkürzungen überwacht und die Strecke wurde vermehrt kontrolliert. Außerdem sorgte Desgrange dafür, dass die Fahrräder verplombt werden mussten, damit die austauschbaren Teile nicht mehr manipuliert werden konnten. Des Weiteren gab es eine Veränderung in der Zeitrechnung. Die Zeiten wurden nicht mehr addiert, sondern mit Hilfe eines Schlüssels in Punkte umgewandelt – das Rennen sollte mit diesem System spannender bleiben. Doch auch dieses System war nicht für alle fair. Bergfahrer konnten nämlich davon mehr profitieren als Sprinter. (Schröder, 2011, S. 22-23) Trotz der vielen Änderungen und der besseren Überwachung gelang es Saboteuren 150 Kilogramm Nägel auf der Straße auszustreuen, die die Reifen der Fahrer natürlich am laufenden Band zerschlissen. Als Folge und aus Protest stiegen die Fahrer alle von ihren Rädern. Henri Desgrange war so wütend und enttäuscht, dass er das Rennen schon annullieren lassen wollte – die Fahrer selbst konnten ihn aber noch davon überzeugen, das Rennen weiterzuführen.<sup>47</sup> Desgrange brachte diese Geschichte in Leitartikeln und ganz Frankreich war von dieser unglaublichen Tat betroffen. Die Sabotage hatte schlussendlich auch etwas Positives an sich, denn die Leute interessierten sich immer mehr für dieses aufregende Rennen. Tatsächlich wurden die Sabotagen und die „Unfälle“ mit der Zeit weniger. (Schröder, 2011, S. 24)

Ab dem Jahr 1907, im fünften Jahr war die Tour schon gut eingespielt und auch die Presse berichtete vermehrt – das große Sportereignis schaffte es sogar auf die Titelblätter. Auch das Interesse der Radfirmen wurde größer und schon bald organisierten sich Firmenmannschaften, die ihre Rennfahrer begleiteten und mit Rennmaterial während des Rennens versorgten.<sup>48</sup> Die Sabotagen und Skandale rückten in den Hintergrund, der sportliche Wettkampf wurde immer wichtiger. (Schröder, 2011, S. 27)

---

<sup>47</sup> Franke, E. 60 Jahre Tour de France. *Spannung-Entspannung. Roman- und Kurzgeschichten-Magazin*, Nr. 19, 11.-17.05.1963, S. 1-3.

<sup>48</sup> Franke, E. 60 Jahre Tour de France. *Spannung-Entspannung. Roman- und Kurzgeschichten-Magazin*, Nr. 19, 11.-17.05.1963, S. 1-3.

Die Frankreichrundfahrt etablierte sich sehr gut, wurde zu einem vollen Erfolg und Henri Desgrange erlangte als „Vater der Tour“ Bekanntheit. (Gronen & Lemke, 1987, S. 203)

Die Tour de France wurde jedes Jahr schwieriger – ab dem Jahr 1905 wurde eine Bergetappe eingeführt, die in diesem Jahr über den Ballon d'Alsace führte. Im Jahr 1910 ging es über die Pyrenäen, ein Jahr später wurden die Alpen bezwungen. Jedes Jahr wurde eine neue Route bestimmt, auch abgelegene Orte und Regionen und Grenzgebiete wurden befahren – das machte die Tour speziell. (Gaboriau, 2003, S. 65)

Die Menschen nahmen die Tour de France mit Euphorie auf, sie wollten Rekorde, Sensationen, Herausforderungen, Risiko und Gefahr sehen, und all das konnte die Tour ihnen bieten. (Schröder, 2011, S.11-12)

Henri Desgrange brachte jedes Jahr Änderungen und Neuerungen in das Tour-Reglement, um die Tour de France stets zu verbessern. Im Jahr 1909 gab es eine wichtige Neuerung im Reglement, mit der Desgrange eine Internationalisierung der Tour erreichte. Er führte zwei Kategorien ein, nämlich Werkmannschaften und Einzelfahrer. Damit erreichte er, dass die Hälfte der Starter keine Franzosen mehr waren und die Tour internationalen Charakter bekam. Bis dahin waren die meisten Starter bis auf ein paar Ausnahmen Franzosen gewesen. Die Werkmannschaften hatten eine interne Hierarchie, damit wurde der Vormann unterstützt und der gesamte Rennverlauf konnte besser kalkuliert werden. Ab diesem Zeitpunkt war es aber den Einzelfahrern, die auf sich alleine gestellt waren, nicht mehr möglich eine Tour de France zu gewinnen. (Schröder, 2011, S. 31) Von 1906 bis 1909 blieb der Streckenverlauf der Tour de France ziemlich gleich. Da 1909 auch der „Giro d'Italia“ erstmalig ausgetragen wurde, wollte Desgrange dagegehalten und für die nächste Tour ein schwierigeres Rennen gestalten und die Pyrenäen-Pässe einbauen. (Schröder, 2011, S. 32)

Im Jahr 1913 wurde das Punktesystem wieder durch das Zeitsystem ersetzt, also die gefahrenen Zeiten wurden Etappe für Etappe addiert, um den Gesamtsieger zu ermitteln. Es stellte sich auch heraus, dass der Nationengedanke über den Mannschaftsgedanken gestellt wurde, so unterstützten sich die Fahrer, die aus dem gleichen Land kamen, innerhalb der Mannschaft besser als die „ausländischen“ Teamkollegen. (Schröder, 2011, S. 40)

Die Tour de France 1914 war die letzte, die vor dem Ersten Weltkrieg gefahren wurde. Acht Tage nach Ankunft in Paris erklärte Deutschland Frankreich den Krieg. Die Tour de France musste vier Jahre lang, von 1915 bis 1918, aussetzen und auch drei ehemalige Sieger fanden in diesem Krieg den Tod: Lucien Mazan (Le Petit Breton) aus Frankreich, Octave Lapize aus Frankreich und François Faber aus Luxemburg. (Maso, 2011, S. 69)

### 3.2 Die Tour de France kehrt zurück – Henri Pélissier

Die erste Tour nach dem Krieg wurde nach vierjähriger Pause im Jahr 1919 ausgetragen. Desgrange wollte wieder ein individuelles Rennen mit verplombten Rädern durchführen. Das Rennen war wahrscheinlich eines der schwierigsten, denn das Fahrrad-Material stammte noch aus der Vorkriegszeit und war nicht mehr von ausreichender Qualität. Die Rennfahrer mussten mit reparaturbedürftigen Fahrrädern starten. Eine weitere Erschwernis waren die zerbombten und zerstörten Straßen, auf denen gefahren werden musste. (Maso, 2011, S. 73) In diesem Jahr gab es keine Werkmannschaften, da die Gelder in den Wiederaufbau flossen. Die Fahrer wurden in zwei Klassen nach ihrer Leistung eingeteilt. (Schröder, 2011, S. 44) In diesem Jahr führte Desgrange erstmalig das gelbe Trikot ein, das jeweils der Gesamtklassenführer zu Beginn einer Etappe tragen musste. Warum das Trikot gerade gelb war, darüber lassen sich nur Spekulationen anstellen. Wollte Desgrange die gleiche Farbe nehmen, in der auch seine Zeitschrift „L'Auto“ erschien? Oder stand nach Kriegsende nur eine gewisse Auswahl an auffälligen Farben zur Verfügung? (Schröder, 2011, S. 46) Oder hat es damit zu tun, dass Gelb die Farbe der Eifersucht ist?<sup>49</sup> Hamilton (2013, S. 16) meinte, die Farbwahl hänge mit der gelben Farbe der Zeitung „L'Auto“ zusammen. Da es zu diesem Thema also mehrere Spekulationen gibt, lässt sich eine eindeutige Aussage dazu nicht treffen.

Tatsächlich kamen bei diesem schwierigen Rennen nach dem Krieg nur zehn von 69 Rennfahrern ins Ziel – die geringste Anzahl, die es jemals bei einer Tour gab. Auch das Stundenmittel von ungefähr 24 km/h war das langsamste, das jemals bei einer Tour gefahren wurde. (Schröder, 2011, S. 46) Die meisten Fahrer in diesem Jahr kamen aus Frankreich und Belgien. (Schröder, 2003, S. 44)

Ab dem Jahr 1922 erholte sich die Wirtschaft langsam und der Fahrradabsatz stieg kontinuierlich. Die Radrennfahrer selbst konnten aber von diesem wirtschaftlichen Aufschwung noch nicht wirklich profitieren, da ihre Gehälter und die Prämien von ihren jeweiligen Sponsoren künstlich gering gehalten wurden. Einer, der sich damit überhaupt nicht abfinden wollte, war der Radprofi Henri Pélissier, der aus relativ wohlhabendem Haus stammte. Gemeinsam mit seinem Bruder Francis wagte er den Schritt und wechselte zu einem kleinen unabhängigen Konstrukteur. Pélissier wollte sich nicht ausnehmen lassen und versuchte als einer der ersten Rennfahrer die Macht der Organisatoren und Hersteller zu bremsen. (Maso, 2011, S. 76-77) Viele professionelle Berufsfahrer hatten keinen Sponsor oder erhielten von ihrem Sponsor nur ganz geringe jährliche Löhne. Bis in die 1920er Jahre zählten die Preisgelder zum Haupteinkommen der Rennfahrer. Dies änderte

---

<sup>49</sup> N.N. Das gelbe Trikot. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 18, 25.05.1946, S. 14.

sich erst ab 1930, als die Radrennen populärer wurden und die Sponsoren bessere Löhne anbieten mussten, um die besten Fahrer für sich zu gewinnen. (Mignot, 2015, S. 7-13)

„Pélissier sah jeden Hersteller als seinen Gegner und jeden Veranstalter als seinen Feind.“ (Maso, 2011, S. 77) Diese kritische Einstellung gegenüber den damaligen Organisatoren machte ihn sozusagen zum ersten Kritiker. Er sah den Radsport immer aus der Sicht des Sportlers und wollte und konnte nicht akzeptieren, dass Hersteller und Veranstalter ihre eigenen Interessen über die der Rennfahrer stellten. Da dies aber zu dieser Zeit völlig normal war, stand er mit allen im Dauerstreit, allen voran mit Henri Desgrange, der fast alle bedeutenden französischen Rennen in den 1920er Jahren organisierte und darüber hinaus auch die zwei wichtigsten Velodrome verwaltete. Henri Pélissier konnte sich diese dauernden Auseinandersetzungen erlauben, denn er war der beste und populärste Rennfahrer seiner Zeit und hatte die gesamte Öffentlichkeit ob seiner unbeugsamen Art stets auf seiner Seite. (Maso, 2011, S. 76-77)

Die Pélissier-Brüder waren auch noch in einem anderen Bereich ihrer Zeit voraus, denn sie entwickelten ganz neue Erkenntnisse auf dem Gebiet der Trainingslehre. Bis dahin spulten die damaligen Rennfahrer ihre täglichen Kilometer ab, während die Brüder die Vorzüge des Intervalltrainings entdeckten. Sie probierten auch viel im Hinblick auf Ernährung aus und nahmen während beziehungsweise vor einem Rennen nur leichte Kost zu sich. Dies verschaffte ihnen vor allem zu Beginn des Rennens einen gewaltigen Vorsprung, nämlich dann, wenn die anderen Fahrer noch träge waren, weil sie sich vor dem Rennen vollstopften. Außerdem verzichteten sie komplett auf Alkohol, der gerne während des Rennens als kurzzeitiges Aufputzmittel getrunken wurde. Diese Erkenntnisse verschafften ihnen einen großen Vorteil gegenüber den anderen Rennfahrern und machten sie derart erfolgreich. (Maso, 2011, S. 76)

Bei der 17. Tour de France 1923, die Henri Pélissier gewinnen konnte, traten wieder einige Neuerungen in Kraft. Es gab Zeitgutschriften für Etappensieger und der Austausch defekter Teile wurde erlaubt – dies wurde vor allem von den Fahrradfirmen gefordert. Neben den beiden nach Leistungen eingeteilten Gruppen wurde erstmalig eine neue Gruppe eingeführt, die „touristes routiers“, die das Rennen auf eigene Rechnung wagen konnten. (Schröder, 2011, S. 53)

Ab 1925 wurde wieder in Werkmannschaften gestartet (Schröder, 2011, S. 58) und ab 1927 gab es eine neue Wettbewerbsform. Da der Nationenkampf immer noch über dem Mannschaftskampf stand und somit das Fahrverhalten bestimmte, entschied Desgrange die Mannschaften getrennt starten zu lassen. So wollte er Abkommen unter den Fahrern entgegenwirken und das Rennen wieder spannender gestalten. (Schröder, 2011, S. 62) Bis

1929 wurden die Regeln immer undurchsichtiger. (Schröder, 2011, S. 64) Die ständigen Regeländerungen hatten auch mit dem Wirken der Fabrikanten und Sponsoren zu tun, die einen großen Einfluss auf den Rennverlauf nahmen und damit die Tour sportlich gesehen unattraktiv machten – die Rundfahrt steckte in einer Krise. (Schröder, 2011, S. 66-67) Seit 1923 konnte kein Franzose mehr gewinnen, was das französische Publikum nicht gerade erfreute. Die Etappensiege und die Vergabe des gelben Trikots wurden oft auf Grund von Absprachen oder Zusammenarbeiten gewonnen. (Schröder, 2011, S. 68)

### **3.3 Die Tour de France in den 1930er Jahren**

Ab dem Jahr 1930 gab es aufgrund der Krise, in der sich die Tour de France befand, zahlreiche Neuerungen – Desgrange musste, um die Tour wieder attraktiv zu machen, handeln. Erstmals wurde die berühmte Werbekarawane, die zu Beginn, also vor den Fahrern, fuhr und Werbung aus unterschiedlichen Branchen zeigte, eingeführt. Auch die Werkmannschaften wurden endgültig aufgelassen und durch Nationalteams ersetzt. (Schröder, 2011, S. 68) Dies wiederum limitierte die Anzahl der teilnehmenden Länder, denn eine Nationalmannschaft bestand aus acht Fahrern. Nur fünf Länder konnten eine eigene Mannschaft stellen, nämlich Frankreich, Belgien, Italien, Deutschland und Spanien. (Maso, 2011, S. 94) Die restlichen 60 Fahrer wurden in Regionalteams in der Touristenklasse aufgeteilt. (Schröder, 2011, S. 68-69) Die fünf Mannschaften hatten Privilegien und durften zum Beispiel bei sechs flachen Etappen zehn Minuten früher starten als die Touristenklasse. Alle Fahrer, die sich nicht für die Nationalmannschaft qualifizieren konnten oder aus einem Land kamen, das keine Mannschaft stellen konnte, starteten in der Klasse der „touristes routiers“. Diese Touristenklasse war sicher als eine Art zweite Klasse anzusehen. (Maso, 2011, S. 94) Diese Neuerungen führten dazu, dass die Tour de France 1930 wieder auflebte und zu einem der spannendsten Rennen wurde. (Schröder, 2011, S. 69-70)

Der Österreicher Max Bulla, der 1931 in der Klasse der Touristen startete, sorgte in diesem Jahr für enormes Aufsehen, denn es gelang ihm, die zweite Etappe trotz späterer Startzeit am schnellsten zurückzulegen und so eroberte er, als erster Fahrer der Touristen, das begehrte gelbe Trikot. (Mehr dazu im Kapitel 4) (Maso, 2011, S. 94)

Durch das neue Konzept der Nationalmannschaften nahm das Interesse nicht nur in Frankreich, sondern auch außerhalb des Landes immer weiter zu – auch die Tour de Suisse griff 1933 das Konzept auf und startete ihre allererste Tour komplett mit Nationalmannschaften. Die Tour de France schaffte es sogar, dass auch die nicht auf Sport spezialisierten Tageszeitungen mehr Tour-Nachrichten schrieben als je zuvor. Der Absatz von Desgranges Zeitschrift „L'Auto“ stieg auf eine Rekordmarke von 600.000 Stück.

Desgrange bemerkte die gesteigerte Aufmerksamkeit und gab immer mehr Ländern Gelegenheit, Rennfahrer zur Tour zu entsenden. Es durften nun gemischte Teams antreten, wie zum Beispiel 1931 das schweizerisch-australische Team, oder einzelne Fahrer konnten auch in anderen Nationalmannschaften mitfahren, wie zum Beispiel Max Bulla, der 1932 mit dem deutschen Team antrat. Ab 1936 durften sogar Viermann-Teams aus Österreich, den Niederlanden, Rumänien und Jugoslawien an den Start gehen. Durch Desgranges Team-Idee kam es zu einem Wettkampf der Nationen – die Tour de France wurde das wichtigste internationale Rennen. Einen besonders hohen Stellenwert hatte auch die Werbekarawane, die allen Fahrern voranfuhr und die Tour eröffnete. Viele Unternehmen bezahlten sehr viel Geld, um sich einen Platz in dieser Karawane zu sichern. (Maso, 2011, S. 96-115)

In der Redaktion von „L’Auto“ herrschte zur Zeit der Tour de France Ausnahmezustand. Der Generalstab der Tour de France versammelte sich hier und wirklich alles wurde bis ins kleinste Detail geplant und vorbereitet. Die Berichterstattung der Tour gelangte zu ihrem Höhepunkt, andere politische Themen, ja sogar Regierungskrisen konnten die Berichte und die Vorfreude nicht verdrängen – es gab nur ein Thema: die Tour de France.<sup>50</sup>

Im Jahr 1936, nach der 30. Tour de France, nach 30 von ihm organisierten Radrennen trat Henri Desgrange gesundheitlich angeschlagen zurück. Er übergab sein „Lebenswerk“ an Jacques Goddet, einen engen Vertrauten von Desgrange und Journalist bei „L’Auto“, der das Unternehmen bestens kannte. Desgrange konnte die Auflage von „L’Auto“ von 50.000 Stück auf mehr als eine Million steigern – eine weitere Steigerung traute er seinem Nachfolger jedenfalls zu. (Schröder, 2011, S. 83)

### **3.4 Die Tour de France im Zweiten Weltkrieg und in der Nachkriegszeit**

Die letzte Tour de France vor dem Zweiten Weltkrieg fand 1939 statt, jedoch unter Ausschluss der Länder Spanien, Italien und Deutschland wegen ihrer faschistischen Diktatoren (Franco, Mussolini und Hitler). Durch das limitierte Teilnehmerfeld war die Tour sportlich gesehen wenig interessant. (Schröder, 2011, S.91)

Durch den Ausbruch des Krieges konnte die Tour de France bis einschließlich 1946 nicht mehr ausgetragen werden. (Schröder, 2011, S. 92)

Henri Desgrange starb im Jahr 1940, ihm zu Ehren wurden seine Initialen „HD“ bis 1984 am Gelben Trikot angebracht. (Schröder, 2011, S. 39) Für die Zeitschrift „L’Auto“ war der Kriegsausbruch eine Katastrophe – es gab sehr wenige Sportereignisse, über die man berichten konnte. Nach der Befreiung 1944 wurde „L’Auto“ sogar verboten, so wie alle

---

<sup>50</sup> N.N. Das gelbe Trikot. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 12, 18.05.1946, S. 14.

anderen Presseorgane, die während der Besatzungszeit erschienen waren. 1947 beschlossen die neuen Organisatoren Goddet und Lévitán die Tour de France erneut auszutragen. Schon allein die Ankündigung löste beim Publikum eine enorme Euphorie aus, denn es war eine willkommene Ablenkung und Abwechslung nach den vielen Kriegsjahren – seit dem Kriegsbeginn hatte kein Sportereignis dieser Größe mehr stattgefunden. So wurde die Tour de France 1947 von den Menschen mit großem Interesse verfolgt. Die kriegsbedingt unzureichende Vorbereitung der Rennfahrer und das schlechte Wetter ließen einen sehr spannenden Rennverlauf zu – Glück und Unglück waren ständige Begleiter. Mit der Tour de France 1947 erreichte der Radsport den Höhepunkt seiner Popularität. Der Radsport erlangte nach dem Zweiten Weltkrieg internationalen Charakter, was auch teilweise den größten Sportblättern in Frankreich (L'Equipe), Italien (La Gazzetta dello Sport) und Belgien (Les Sports) zuzuschreiben war. (Maso, 2011, S. 116-122)

Dass die Tour de France 1947 überhaupt schon ausgetragen werden konnte, war eine organisatorische Höchstleistung. Die Straßen waren, vor allem im Osten und im Norden von Frankreich, ziemlich in Mitleidenschaft gezogen und auch das Benzin für die Begleitfahrzeuge war knapp. Die Durchführung der Tour wurde aber forciert, da es den Menschen wieder Normalität gab und ein Zeichen des Friedens war. Es waren 99 Fahrer am Start, 53 konnten die Tour auch beenden. (Schröder, 2011, S. 93)

Ab 1949 wurde die Berichterstattung der Tour de France auch per Television an die französischen Haushalte übertragen. (Hochmuth, 1991, S. 116-117)

### **3.5 Die Doping-Debatte**

Im Jahr 1924 brachen die Pélissier-Brüder die Tour de France ab und erzählten erstmalig von Kokain, das von einigen Fahrern eingenommen wurde, um die Leistung und Ausdauer zu steigern. Auch Chloroform und andere Dopingmittel, die als „Dynamit“ bezeichnet wurden und gegen Schmerzen helfen sollten, wurden seit Beginn der Tour de France verwendet. (Schröder, 2011, S. 56-57)

Sich unerlaubt Vorteile zu verschaffen inklusive Doping, das gab es schon seit der ersten Tour de France 1903 – und fast über tausend Sportler waren in einer gewissen Art und Weise in Dopingfälle verwickelt. Doch das Betrügen und Dopen wurde akzeptiert und auch nicht geahndet. Gibt es keine Strafen, so wird die Einnahme von leistungssteigernden Substanzen für Sportler unwiderstehlich. (Hamilton, 2013, S. 163-164)

Die Jahre vergingen und erst 1955, nachdem Sportkommissare die Zimmer von Fahrern und Begleitern der Tour de France aufsuchten und kleine Labore entdeckten, wurde das Thema Doping wieder präsent. Die Tour-Leitung zeigte sich jedoch wenig beeindruckt und

sah sich nicht gezwungen etwas dagegen zu unternehmen, auch nicht, als es einige gesundheitlich gesehen merkwürdige Vorfälle gab, wie plötzlich auftretende Sehstörungen oder Bewusstlosigkeit der Fahrer während des Rennens. (Schröder, 2011, S. 113)

Ab 1962 starteten die Rennfahrer der Tour wieder in Firmenteamen, was eine Erhöhung des sportlichen Konkurrenzdrucks zur Folge hatte. Dieser enorme Druck brachte auch wieder das alte, aber noch nie wirklich verfolgte Thema auf. Eine neue Debatte begann, nämlich eine Debatte über das Thema Doping. Wie schon erwähnt war der Einsatz von Dopingmitteln oder Aufputzmitteln zur besseren Bewältigung der langen Distanzen schon viel früher üblich und der Umgang damit wurde lange Jahre toleriert. Schon bei den allerersten Straßenrennen wurde auf Alkohol, Koffein, Nitroglyzerin oder sogar Kokain zurückgegriffen – die Rennfahrer machten daraus auch kein Geheimnis. (Schröder, 2002, S. 56-57) Auch bei den amerikanischen Sechstagerennen stand die Einnahme von Reizmitteln auf der Tagesordnung, wie der Radrennprofi Oscar Egg<sup>51</sup> einmal erzählte. In Chicago wie auch in New York bekamen die Fahrer zu Beginn der letzten Stunde „Pfefferminz“, wie es Oscar Egg nannte, zu trinken (was es genau war, geht aus dem Artikel „Oskar Egg über Rennfahrer, Doping und Rekorde“<sup>52</sup> jedoch nicht hervor) – man glaubte die letzte Stunde ohne dieses Mittel nicht überstehen zu können – außerdem wollte man die Sensationslust der Amerikaner befriedigen. Doch Oscar Egg hielt nicht viel von diesem Doping, er war davon überzeugt, dass hartes Training und eine seriöse Lebensweise das beste Doping wären – und er bevorzugte eine lange Karriere, als nur ein Jahr sehr gut zu sein.<sup>53</sup>

Dopinglisten oder verbotene Mittel gab es in diesen Zeiten noch nicht. Erst als 1967 der Brite Tom Simpson vom Rad fiel und an den Folgen der Einnahmen von Dopingsubstanzen starb, wurden Kontrollen eingeführt und Strafen gegen Missbrauch verhängt. Dies hatte zur Folge, dass in den nachfolgenden Jahren die gesamte damalige Prominenz des Radsports (Felice Gimondi, Freddy Maertens, Laurent Fignon, Robert Miller) des Dopings überführt wurden. (Schröder, 2002, S. 55-56)

Die Einstellung zu Doping hat sich spätestens ab dem Fall Tom Simpson im Jahr 1967 verändert, denn ein Tod durch Einnahme von Medikamenten konnte nicht toleriert werden. Es war die Einnahme von Medikamenten (Amphetamine), die Simpsons plötzlichen Tod hervorrief. Doch das Aufspüren von unerlaubten Medikamenten wurde mit der Zeit immer

---

<sup>51</sup> Oscar Egg wird auch oft Oskar Egg geschrieben.

<sup>52</sup> Nr. 3. Oskar Egg über Rennfahrer, Doping und Rekorde, unbekanntes Zeitung und Jahr.

<sup>53</sup> Nr. 3. Oskar Egg über Rennfahrer, Doping und Rekorde, unbekanntes Zeitung und Jahr.

schwieriger, da die Substanzen auch besser im Hinblick auf Nachweisbarkeit wurden. (Hamilton, 2013, S. 164)

In den 1970er Jahren wurden die anabolen Steroide und Wachstumshormone als Dopingmittel eingesetzt. Die positiven Effekte dieser Mittel waren Muskelwachstum und eine reduzierte Erholungszeit – die Nebeneffekte waren dann aber oft weniger leistungssteigernd. (Hamilton, 2013, S. 168)

Ab den 1990er Jahren wurde erstmalig ein neues Medikament, nämlich EPO (Abkürzung für Erythropoetin) eingesetzt. Mit EPO konnte die Fähigkeit der Sauerstoffaufnahme im Blut gesteigert werden und dies führte zu einer verbesserten Leistungsfähigkeit von fünf Prozent, was bei einem Rennen wie der Tour de France einen großen Unterschied in der Platzierung machte. Die Spanne zwischen gedopten und sauberen Sportlern wurde ab den 2000er Jahren immer größer, als Blutdoping (meist Eigenblut) eingesetzt wurde. (Hamilton, 2013, S. 168)

Einen erneuten Höhepunkt in der Dopingdebatte gab es bei der Tour de France 1998 sowie beim Giro d'Italia 2001. Infolge von Doping-Razzien wurde der Rennverlauf komplett in den Hintergrund gedrängt. Hier wurde vor allem EPO eingesetzt. (Schröder, 2002, S. 55-56)

Im Jahr 2005 stellte man in Urinproben, die aus dem Jahr 1999 stammten, fest, dass zehn Prozent der Tour-de-France Fahrer das leistungssteigernde Hormon EPO zu sich genommen hatten. (Hamilton, 2013, S. 164)

Meinberg (2004, S. 237) schrieb: „Der Höchstleistungssport hat *weltweit* ein Problem – und dessen Name ist Doping.“ Und stellt damit die weltweit ernstzunehmende Problematik von Doping und Hochleistungssport dar. Doch Doping kommt nicht mehr nur im Höchstleistungssport und Spitzensport vor, auch im Breitensport ist es bereits verbreitet. Es wird auf allen Leistungsebenen, in so gut wie allen Sportarten und in jedem Alter, unabhängig von der sozialen Schicht auf unterschiedliche Arten gedopt. (Kleiner & Müller, 2015, S. 153) Dies macht Doping zu einem schwer zu bekämpfenden weltweiten Problem und es scheint, als wäre es schon lange keine Ausnahme mehr.

Vor allem der Radsport ist in der Vergangenheit von der Doping-Problematik schwer geschüttelt worden. Denkt man an Radsport, so denkt man gleichzeitig auch an Doping – diese negativen Gedanken wird der Radsport wohl nicht so schnell wieder loswerden.

Die Doping-Problematik begleitete den Radsport für eine sehr lange Zeit und das Problem ist auch heute immer noch nicht verschwunden. In den letzten Jahren wurden viele Testungen durchgeführt und die Anzahl an positiven Tests hat sich im Jahr 2011 auf zwei

Prozent verringert. Im Jahr 2001 waren noch elf Prozent der Testungen positiv. (Hamilton, 2013, S. 175)

Um mit einem positiven Satz zu schließen, wird Schröder (2002, S. 57) zitiert: „Letztlich sind es die sportlichen Leistungen, die die Popularität des Radsports über Jahrzehnte auf einem hohen Niveau stabilisiert haben.“

Qualitativ gesehen blieb die Tour de France bis heute das größte Radrennen der Welt. Kein anderes Land oder keine Sportorganisation haben es geschafft, einen vergleichbaren Rad-Wettbewerb aufzuziehen. Natürlich gibt es den Giro d'Italia und die Vuelta a España, doch werden diese auch oft als Vorbereitung für die Tour gefahren und somit nicht als gleichwertige Rennen angesehen. (Dauncey & Hare, 2003, S. 1-2)

## 4 Max Bulla – Österreichische Radsportlegende

„Der heimische Radsport hat nur wenige Legenden. Eine davon heißt Max Bulla. Der erfolgreichste Radsportler Österreichs zählt bis heute zu den international bekanntesten Aushängeschildern der Speichengilde. Es wird Zeit, darüber zu berichten“, schrieb Erich Zott in der Einleitung zu seinem Portrait über Max Bulla in der Zeitschrift „Pedal“ im Jahr 1989.<sup>54</sup>

Um sich von dieser Radlegende ein besseres Bild machen zu können, wird im folgenden Kapitel Max Bullas Leben, sein Wirken und seine Person näher vorgestellt. Die Informationen dazu wurden überwiegend aus seinem Nachlass und aus österreichischen Zeitungen und Zeitschriften, die aus dem ANNO-Archiv stammen, entnommen.

### 4.1 Vom Zeitungsfahrer zum Berufssportler

Zur Kindheit und Jugend von Max Bulla liegen bisher so gut wie keine Sekundärliteratur und kaum Quellen oder Dokumente vor. Allerdings können aus seinem Nachlass, aus vorhandenen Interviews und Zeitungsartikeln nachträglich etliche Details rekonstruiert werden. In der Folge wird hier überwiegend auf dieses Quellenmaterial zurückgegriffen.

Max Bulla wurde am 23. September 1905 als Maximilian Bulla in Wien geboren<sup>55</sup>. Als Sohn eines Staatsbeamten wuchs er gemeinsam mit seinem älteren Bruder und zwei jüngeren Schwestern im vierten Wiener Gemeindebezirk auf.<sup>56</sup> Das heißt, Bulla stammte aus bürgerlichen Verhältnissen. Bulla lernte das Kürschner Handwerk, das ihn aber nicht sonderlich interessierte. Zu seinem Glück ging die Firma, in der er arbeitete, bald in Konkurs und er wurde arbeitslos. Um sich die Zeit zu vertreiben, lieh er sich das Rad eines Freundes und fuhr damit durch die Gegend. Sehr oft war er in den Praterauen zu finden, wo es eine Rundstrecke von einem Kilometer gab, auf der auch die Rennfahrer trainierten.<sup>57</sup> Irgendwann packte Bulla der Ehrgeiz und er versuchte das schnelle Tempo der Rennfahrer mitzuhalten – mit Erfolg! Die Rennfahrer, unter anderem der damals in Österreich bekannteste Rennfahrer Franz Kaleta<sup>58</sup>, wurden auf ihn aufmerksam und schon bald war Bulla bei ihren Trainingseinheiten Dauergast. Aber da war auch noch etwas anderes, das Max Bulla immer wieder zu den Rennfahrern zog, nämlich ein Mädchen, das auf seinem

---

<sup>54</sup> Zott, E. Der stramme Max (Teil1). Portrait. Pedal, 1989, S. 41.

<sup>55</sup> Meldezettel:

[https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml?id=Akt+++++eaa9661e-fa05-4ae0-8cc2-a8e6dd3d9318VERA#Akt\\_eaa9661e-fa05-4ae0-8cc2-a8e6dd3d9318VERA](https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml?id=Akt+++++eaa9661e-fa05-4ae0-8cc2-a8e6dd3d9318VERA#Akt_eaa9661e-fa05-4ae0-8cc2-a8e6dd3d9318VERA)

<sup>56</sup> Bulla, M. Wie ich Rennfahrer wurde (Artikel für den „Sport“). *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, 15.09.1933, S. 1.

<sup>57</sup> Bulla, M. Wie ich Rennfahrer wurde (Artikel für den „Sport“). *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, 15.09.1933, S. 1.

<sup>58</sup> In den Zeitungen auch oft Kaletta geschrieben.

Fahrrad durch die Praterauen fuhr und den Rennfahrern beim Training zusah.<sup>59</sup> Das Mädchen war Josefine Sapletan, die Schwester des Radprofis Raimund Sapletan<sup>60</sup>. Sie bestritt selbst Damenrennen auf der Hernalser Radrennbahn.<sup>61</sup> Wie aus einem Artikel der „Illustrierten Kronen-Zeitung“ hervorgeht, dürfte Bulla es verabsäumt haben, sich vorzustellen. So gab ihm Josefine „Fini“ oder „Finnerl“ Sapletan den Spitznamen „Herr G’schwind“ und „Herr G’schwind“, und „Frau Finnerl“ teilten bald ihre Liebe, nicht nur die zum Radfahren.<sup>62</sup> Bulla bekam dann über Franz Kaleta eine Anstellung als Zeitungsaussträger – bald galt er als der schnellste Zusteller, wie Bulla selbst behauptete, und er verschaffte sich dadurch einen gewissen Respekt bei seinen Kollegen.<sup>63</sup> Das Zeitungsausstragen war gleichzeitig ein sehr gutes Training, bei dem er täglich einige Kilometer absolvierte. Auf Anraten seiner Freundin legte er sich eine Rennmaschine zu und trat im Frühjahr 1925 zu seinem ersten Rennen „Rund um Wien“ in der Kategorie der Junioren an. Bulla konnte das 180 Kilometer lange Rennen gegen ungefähr 100 andere Junioren auf Anhieb gewinnen, was ihn natürlich sehr motivierte.<sup>64</sup> Die Fernfahrt „Rund um Wien“ wurde vom gleichnamigen Wiener Radfahrklub „Rund um Wien“ ausgetragen. Die zwölfte Fernfahrt führte von Stadlau über Deutsch-Wagram, Korneuburg, Stockerau, Tulln, Riederberg, Purkersdorf, Liesing, Achau bis zum Ziel in Fischamend. Sieger bei den Profis wurde wie im Jahr davor Paul Köttl vom Verein „Grand Hotel“.<sup>65</sup>

Bullas erstes Rennjahr 1925 war sehr durchwachsen – einmal konnte er gewinnen, dann musste er wieder Niederlagen einstecken. Da Bulla aber wusste, dass er noch blutiger Anfänger war und noch viel lernen musste, konnte er den einen oder anderen Rückschlag verkraften. Das Rennen Wien–Berg–Wien über 90 Kilometer konnte und wollte er nach einem Reifendefekt und mit großem Rückstand nicht mehr zu Ende fahren. Beim „Luegmayer-Memorial“ bei Laab im Walde – einem 200 Kilometer langen Rennen, fuhr Bulla auf den vierten Platz.<sup>66</sup>

---

<sup>59</sup> Bulla, M. Wie ich Rennfahrer wurde (Artikel für den „Sport“). *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, 15.09.1933, S. 1.

<sup>60</sup> Nr. 1. N.N. Unterredung mit Dusika. Bülla! Bülla! Der erste Tourist, der das gelbe Trikot trug. *Unbekannte Zeitung*, geschätzt 1932.

<sup>61</sup> N.N. Wie aus einem Austräger der „Kronen-Zeitung“ ein großer Sportchampion wurde. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, 04.05.1933, S. 6.

<sup>62</sup> N.N. Wie aus einem Austräger der „Kronen-Zeitung“ ein großer Sportchampion wurde. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, 04.05.1933, S. 6.

<sup>63</sup> Bulla, M. Wie ich Rennfahrer wurde (Artikel für den „Sport“). *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, 15.09.1933, S. 1.

<sup>64</sup> Bulla, M. Wie ich Rennfahrer wurde (Artikel für den „Sport“). *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, 15.09.1933, S. 1.

<sup>65</sup> N.N. Radfahren „Rund um Wien“. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, 24.06.1924, S. 10.

<sup>66</sup> N.N. Einmal oben – einmal unten. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 6, 02.03.1946, S. 14.

Das Luegmayer-Memorial fand am 26.07.1925 erstmalig statt und wurde seitdem alljährlich vom Niederösterreichischen Radfahrerverband in Gedenken an sein im Jahr 1924 verstorbenes Vorstandsmitglied Wilhelm Luegmayer durchgeführt. Luegmayer war einer der verdienstvollsten Männer in der Administrative des österreichischen Radsports.<sup>67</sup> Das Memorial wurde in dieser Form bis 1933 weitergeführt. Im Jahr 1934 war das Luegmayer-Memorial nicht mehr im Rennkalender vorgesehen, so inszenierte der Radfahrclub „D'Wiedner Radler“ das niederösterreichische Straßenrennen „Rund um Wien“ als Luegmayer-Memorial.<sup>68</sup>

Die Straßenmeisterschaft von Österreich, die nur über 50 Kilometer ging, musste Bulla zehn Kilometer vor dem Ziel aufgeben, da er komplett ausgelaugt war. Die momentane Enttäuschung bei Bulla war groß und er wollte kein Rennen mehr bestreiten. Selbstverständlich ging er aber auch beim nächsten Rennen wieder an den Start, bei der Bergmeisterschaft von Österreich am Exelberg. Er bekam, was selten war, von einem Meisterfahrer, nämlich von Konrad Puhner, einen „Schlachtplan“, an den er sich hielt – und dieser ging auf. Bulla wurde in diesem Jahr 1925 bereits Bergmeister von Österreich. Eine Woche später startete er bei der 25-Kilometer-Meisterschaft auf der Hernalser Holzbahn, dort konnte er hinter Konrad Puhner auf den zweiten Rang fahren.<sup>69</sup> Die Hernalser Radrennbahn wurde im September 1920 in der Roggendorfgasse 2 in Hernals eröffnet – sie war 333,33 Meter lang und aus Holz gebaut. Eigentlich war sie ein Notbehelf und sollte später weiter ausgebaut werden.<sup>70</sup> Das Eröffnungsrennen am 28. und 29. Mai 1921 wurde im „Illustrierten (Österreichischen) Sportblatt“ angekündigt (siehe Abbildung 1).<sup>71</sup> Ein Bild der Hernalser Radrennbahn wurde in den Periodika nicht gefunden.

---

<sup>67</sup> N.N. „Das Luegmayer-Memorial“. *Sport-Tagblatt*, Nr. 186, 09.07.1925, S. 6.

<sup>68</sup> N.N. „Rund um Wien“ als Luegmayer-Memorial. *Die Stunde*, Nr. 405, 20.07.1934, S. 6.

<sup>69</sup> N.N. Einmal oben – einmal unten. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 6, 02.03.1946, S. 14.

<sup>70</sup> N.N. Bahnrennen in Wien. *Sport-Tagblatt*, Nr. 532, 23.09.1920, S. 3.

<sup>71</sup> Anzeige Eröffnungsrennen Radrennbahn Hernals. *Illustriertes (Österreichisches) Sportblatt*, 28.05.1921, S. 9.



Abbildung 1: Eröffnungsrennen Radrennbahn Hernals, 28.05.1921.

Die Hernalser Radrennbahn wurde aber nicht als vollwertig anerkannt, weil sie den internationalen Anforderungen für Wettkämpfe nicht entsprach und auf ihr keine internationalen Rennen stattfinden konnten.<sup>72</sup> Im Jahr 1928 wurde die Hernalser Radrennbahn abgerissen und der Bau einer neuen Radrennbahn im Prater wurde für Frühjahr 1930 geplant.<sup>73</sup>

Am 11.07.1931 wurde dann das lang ersehnte Wiener Praterstadion inklusive einer neuen Radrennbahn eröffnet.<sup>74</sup> In Abbildung 2<sup>75</sup> ist die neue Freiluft-Radrennbahn zu sehen. Die ersten Wettkämpfe, die am ersten Tag der Eröffnung des Wiener Stadions ausgetragen wurden, waren ein Fußballkampf zwischen dem Vafö (Verband der Amateurfußballvereine Österreichs) Wien und Niederösterreich und im Anschluss daran die österreichischen Leichtathletikmeisterschaften.<sup>76</sup>

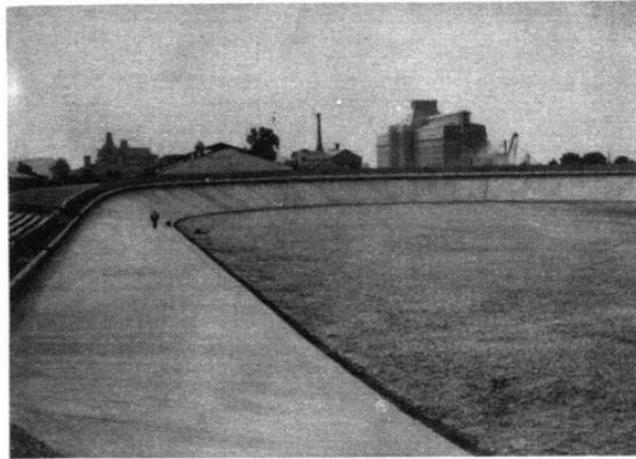
<sup>72</sup> N.N. Der Radsport und seine historische Entwicklung. *Radspport-Zeitung*, Nr. 1, 23.01.1926, S. 1-2.

<sup>73</sup> N.N. Wien bekommt eine Radrennbahn. *Das kleine Blatt*, Nr. 327, 26.11.1929, S. 12.

<sup>74</sup> N.N. Das Wiener Stadion ist eröffnet. *Sport-Tagblatt*, Nr. 191, 13.07.1931, S. 1.

<sup>75</sup> Wiener Bilder, Nr. 28, 12.07.1931, S. 3.

<sup>76</sup> N.N. Die Eröffnung des Stadions. *Kleine Volks-Zeitung*, Nr. 189, 11.07.1931, S. 9.



*Abbildung 2: Die Freiluft-Radrennbahn 1931.*

Das Wiener Stadion, konzipiert vom Architekten Otto Ernst Schweizer, umfasste die Hauptkampfbahn, das Stadionbad und die Freiluft-Radrennbahn, die alle gemeinsam am 11.07.1931 eröffnet wurden. (Friedrich, 1931, S. 11) Die Radrennbahn wurde nach Plänen von Ing. Engelmann erbaut und lag außerhalb des Stadionsgeländes zwischen Engerthstraße und Handelskai (heute Ferry-Dusika-Stadion). Die Betonbahn war 400 Meter lang mit 3,5 Meter überhöhten Kurven und war für Flieger- und Steherrennen konzipiert. Insgesamt fanden rund 10.000 Zuschauerinnen und Zuschauer darin Platz. (Friedrich, 1931, S. 16, 19) In Abbildung 3 ist Max Bulla (rechts) bei einem Rennen auf der Rennbahn im Jahr 1934 zu sehen.



*Abbildung 3: Max Bulla (re) bei einem Rennen auf der Radrennbahn, 1934.*

Das erste Jahr als Amateur-Rennfahrer ging vorüber und Bulla überlegte, wie er weitermachen wollte. Denn Radfahren war ein sehr teurer Sport, das ständige Warten des Fahrrades ging ins Geld und er verdiente in seinen Berufen als Zeitungsausträger und Kürschner nicht so viel Geld, dass er über die Runden kommen konnte. So stand er vor der Wahl, entweder den geliebten Sport aufzugeben oder diesen Sport zum Beruf zu machen. Bulla entschied sich, in der folgenden Saison, also ab dem Frühjahr 1926, zu den Berufsfahrern zu wechseln.<sup>77</sup>

Max Bulla erhielt die Rennfahrerlizenz und trainierte den ganzen Winter, um sich auf die kommende Saison als Profi vorzubereiten. Er hatte rasch seinen ersten Jahresvertrag unterzeichnet, nämlich mit der „Firma Wutte, Rational Räder“, die ihm das gesamte Material für die Saison zur Verfügung stellte und Siegesprämien ausbezahlte.<sup>78</sup> Die Radfirmen warben schon damals mit den Rennfahrern für ihre Rad-Modelle – jeder Erfolg, der mit ihrem Rennrad erzielt wurde, wurde auch zu Werbezwecken genutzt. Oft wurden ganze Seiten in Zeitungen für Werbezwecke gebucht, wie zum Beispiel die Anzeige des „Rational“-Renner der Firma Wutte. (siehe Abbildung 4)<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> N.N. Einmal oben – einmal unten. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 6, 02.03.1946, S. 14.

<sup>78</sup> N.N. Ein selbstständiger Unternehmer. *Wiener Sport in Bild und Wort*, 09.03.1946, Nr. 7, S. 14.

<sup>79</sup> Anzeige „Rational“-Renner, *Radspport-Zeitung*, 10.07.1926, S. 8.

# Die Sensation 1926. Der „RATIONAL“-RENNER

MODELL 50: Keillager



## SIEGT in den größten Rennen der Saison

**Eröffnungs-Rennen**  
**18. April 1926 (20 km)**  
M. Bulla Erster  
F. Kaletta Zweiter

**Rund um Wien**  
**am 25. April 1926 (188,9 km)**  
M. Bulla Erster  
F. Kaletta Zweiter  
J. Oberst Dritter

**100 km-Rennen**  
**am 9. Mai 1926**  
**Wien-Meissau**  
M. Bulla Erster F. Kaletta Zweiter

**Fernfahrt Wien-Linz**  
**am 23. Mai 1926 (172 km)**  
M. Bulla Zweiter H. Zenkay Dritter

**Bahnrennen in Budapest**  
**am 23. und 24. Mai 1926**  
45 km-Rennen mit Motorführung:  
F. Kaletta Zweiter.

20 km-Rennen mit Motorführung:  
F. Kaletta Vierter,  
Halbstundenrennen:  
F. Kaletta Dritter.

**Bahnrennen in Wr. Neustadt**  
**am 20. Juni 1926**

Wertungsfahren: F. Kaletta, Erster  
Hauptfahren: F. Kaletta, Zweiter  
Handicap: F. Kaletta, Zweiter

**Wien-Melk-Wien**  
**am 13. Juni 1926 (145 km)**  
M. Bulla Erster  
F. Kaletta Zweiter

**Bahnrennen in Mernals**  
**am 27. Juni 1926**

F. Kaletta zwei erste Preise  
M. Bulla drei zweite Preise  
J. Oberst einen zweiten Preis  
K. Lindovsky zwei dritte Preise  
F. Krastek " " "  
H. Zenkay einen dritten Preis

**„Lindovsky“-Jubiläums-**  
**Rennen**

**am 4. Juli 1926 (162 km)**  
M. Bulla Erster  
F. Kaletta Dritter

**Verlangen Sie noch heute Offert.**

**Spezialhaus für Fahrradmechanik:**  
**ALOIS WUTTE, WIEN, VII., ZIEGLERGASSE 7**  
Engros **Detail**  
Telephon 30-4-68

Verantwortlicher Schriftleiter: Wilhelm Vehm, Wien, 10., Columbusgasse 25. — Druck von Schweizer & Plab, Wien, 3.,  
Dere Weißgärberstraße Nr. 11.

Abbildung 4: Anzeige „Rational“-Renner der Firma Wutte in der Radsport-Zeitung 1926, in der mit den Erfolgen von Bulla geworben wird.

Auf der Website von Cycling Ranking<sup>80</sup>, auf der die Weltranglisten ab dem Jahr 1896 aufscheinen und auch nach Ländern geordnet werden kann, scheint Max Bulla ab dem Jahr 1927 als Rennfahrer auf. Auf dieser Seite wurden die erfolgreichsten Berufsfahrer ab dem Jahr 1896 bis 2020 aufgelistet sowie auch eine Allzeit-Bestenliste geführt.<sup>81</sup> Im Jahr 1927 sind hier neben Max Bulla noch Walter und Otto Cap genannt. In Österreich gab es also zu dieser Zeit drei Berufsfahrer, die zumindest auch international starteten.<sup>82</sup> Die Vollständigkeit dieser Liste wird als nicht sicher bewertet. Auf nationaler Ebene gab es aber sicherlich mehr Berufsfahrer, eine genaue Auflistung war jedoch nicht zu finden. Wie man aber in verschiedenen Zeitungen lesen kann, starteten bis zu neun Berufsfahrer pro Rennen – wie zum Beispiel auch in der „Radsport-Zeitung“ aus dem Jahr 1927 zu lesen ist.<sup>83</sup>

Das Saison-Eröffnungsrennen im Jahr 1926 erstreckte sich über die 20 Kilometer lange Strecke Schwechat–Fischamend–Schwechat. Bullas Antrittsrennen als Profi absolvierte er mit Bravour und einem Überraschungssieg – er kam eine Minute vor Franz Kaleta ins Ziel. Dieser Sieg brachte ihm gleich einen neuen Vertrag, diesmal mit der Firma „Fichtel und Sachs, Torpedo Freilauf“ ein.<sup>84</sup>

Das war ein großer Sprung. 1925 startete er noch in der Juniorenklasse, 1926 war er schon als Profi dabei: Sein erstes Rennen war das Rennen „Rund um Wien“. Bullas Vorbereitung und Rezept waren eisernes Training und ein solider Lebenswandel – und der dritte wichtige Punkt: Selbstvertrauen!<sup>85</sup> Die fünfte Distanzfahrt „Rund um Wien“ startete Max Bulla 1926 bei den Berufsfahrern. Er siegte auf der 188 Kilometer langen Strecke mit einer Zeit von 6:32:54 Stunden, und das war ein neuer Streckenrekord. Dem Zweitplatzierten, Franz Kaleta, der eine Zeit von 7:25:40 Stunden fuhr, nahm er fast eine Stunde ab.<sup>86</sup>

Auch die nächsten Rennen gingen für Bulla erfolgreich über die Bühne. Er gewann das Rennen Wien–Maissau–Wien (zehn Minuten Vorsprung), Wien–Melk–Wien, das Luegmayer-Memorial und das Rennen auf der Schwechater Rundstrecke. Das Rennen Wien–Linz beendete er als Zweiter hinter Hermann Kaleta und das Rennen Wien–Prag ebenfalls auf dem zweiten Platz hinter Fritz Neuhold. Doch Bullas Ziel waren die

---

<sup>80</sup> CyclingRanking.com (2020a). <https://www.cyclingranking.com/sources> (letzter Zugriff am 23.05.2020)

<sup>81</sup> CyclingRanking.com (2020b). Ranking 1896-2020. <https://www.cyclingranking.com/riders/overall> (letzter Zugriff am 23.05.2020)

<sup>82</sup> CyclingRanking.com (2020c). Austria Ranking 2019. <https://www.cyclingranking.com/riders/2019/AUT> (letzter Zugriff am 23.05.2020)

<sup>83</sup> N.N. Mentor-Jubiläums-Rennen. *Radsport-Zeitung*, 28.05.1927, S. 6.

<sup>84</sup> N.N. Ein selbstständiger Unternehmer. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 7, 09.03.1946, S. 14.

<sup>85</sup> Nr. 1. N.N. Unterredung mit Dusika. Bulla! Bulla! Der erste Tourist, der das gelbe Trikot trug, unbekannte Zeitung, geschätzt 1932.

<sup>86</sup> N.N. Distanzfahrt Rund um Wien. *Sport-Tagblatt*, 26.04.1926, S. 6.

Österreichischen Meisterschaften der Berufsfahrer, die er mit einem Vorsprung von 17 Minuten wider Erwarten für sich entscheiden konnte. Max Bulla durfte sich Österreichischer Meister der Berufsfahrer 1926 nennen.<sup>87</sup>

Max Bulla, der aus bürgerlichen Verhältnissen stammte und zunächst das Kürschner Handwerk lernte, verschlug es eher aus Zufall zum Radrennfahren. Als Zeitungsaussträger saß er viele Stunden pro Tag auf dem Fahrrad und er bemerkte, dass er schneller unterwegs war als seine Kollegen. Seine Freundin, Josefine Sapletan, die selbst Radrennen fuhr, überzeugte ihn, sein erstes Rennen zu absolvieren. So fuhr er als 20-jähriger im Jahr 1925 sein erstes Rennen „Rund um Wien“. Es folgten weitere Starts in der Amateur-Klasse, bis er ein Jahr später, 1926, bereits zu den Berufsfahrern wechseln konnte. Er bekam einen Jahresvertrag mit der Firma „Wutte, Rational-Räder“ und konnte sich 1926 schon Österreichischer Meister der Berufsfahrer nennen. Das war der Anfang einer beispielhaften Karriere.

#### **4.2 Max Bulla geht nach Deutschland**

Auf der Hernalser Rennbahn fuhr Bulla mit wechselnden Erfolgen. Der Leiter der Rennbahn, Direktor Hildebrand, setzte sich für Bulla ein und verschaffte ihm einen Jahresvertrag mit der Firma „Diamant“-Werke in Sachsen.<sup>88</sup> Der Leiter und Prokurist der Chemnitzer Diamant-Werke, Max Lange oder auch „Papa Lange“, wie er in der Branche genannt wurde, wollte ihn unter Vertrag nehmen.<sup>89</sup> Bulla nahm dieses Engagement an, da er in Österreich als Straßenfahrer ohnehin nur begrenzte Möglichkeiten hatte. Denn, der österreichische Radrennsport war zu dieser Zeit zumindest für die Berufsfahrer „fast nicht vorhanden“, wie Bulla selbst berichtet. Als Berufsfahrer konnte man nicht überleben. Die von Frühling bis Herbst ausgetragenen Radrennen waren allesamt Amateur-Veranstaltungen.<sup>90</sup>

Das Proberennen in Deutschland, das er gemeinsam mit Profis und den besten Amateuren Deutschlands fuhr, beendete er auf dem dritten Rang. Der Vertrag mit der Firma „Diamant“-Werke war gesichert und zusätzlich erhielt er noch eine Sonderprämie. Und, was besonders wichtig war – Max Bulla verschaffte sich den notwendigen Respekt seiner Konkurrenten, die ihn anfangs belächelt hatten.<sup>91</sup>

---

<sup>87</sup> N.N. Abschied von der Zeitung. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 9, 23.03.1946, S. 14.

<sup>88</sup> N.N. Abschied von der Zeitung. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 9, 23.03.1946, S. 14.

<sup>89</sup> Rupprecht, W. Tour-Sieger Max Bulla (Wien) wäre jetzt 100. *Radsport-Magazin*, Nr. 19, 23.09.2005.

<sup>90</sup> Nr. 14. N.N. Bulla, die Entdeckung von „Paris–Roubaix“ hat Sehnsucht nach der Schweiz. Unbekannte Zeitung, 1931, keine Seitenangabe.

<sup>91</sup> N.N. Der Weg in die Fremde. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 10, 30.03.1946, S. 14.

Bulla musste schnell lernen, dass in den Rennen vor allem der Erfolg des Rennstalles zählte und der persönliche Ehrgeiz dem Stall unterzuordnen war. Die „Kleinen“, wie auch er anfangs einer war, mussten also den „Großen“, den Assen, im Rennen alle Steine aus dem Weg räumen – beim Reifenwechsel helfen oder im Notfall sogar das Rad zur Verfügung stellen oder vor dem Ziel rechtzeitig den Spurt anziehen. Sie waren also die Wegbereiter für die Siege der Besten aus ihrem Stall – somit blieben auch für Bulla die größeren Erfolge aus. Trotzdem konnte er immer wieder passable Platzierungen erlangen und am Ende der Saison schrieben die Zeitungen sogar, dass Bulla von internationaler Klasse sei.<sup>92</sup>

### **4.3 Max Bulla verzeichnet seine ersten internationalen Erfolge**

Die Winterpause 1927 verbrachte Bulla in den Bergen<sup>93</sup> – ein paar Wochen ohne Sattel, aber mit Gymnastik, damit er nicht einrostete. Rechtzeitig zur Saison im Frühjahr 1928 war er wieder in Topform und bereit für internationale Erfolge. So ganz schaffte Bulla, auch wegen der vielen Defekte, die er während der Rennen immer wieder an seinem Rad hatte, den erhofften Erfolg nicht. Trotzdem war er bei jedem Rennen vorne mit dabei und erreichte erwähnenswerte Platzierungen. Zweiter bei der „Rundfahrt um Baden“, Dritter bei der „Bayerischen Rundfahrt“ und bei „Rund um Sauerland“, Vierter bei „Rund um Württemberg“, und bei der Weltmeisterschaft der Straßenfahrer in Budapest landete er auf dem sechsten Rang. Zwei Rennen absolvierte er in seiner Heimat, nämlich „Wien– Budapest“, wo er sich nur Walter Cap im Endspurt geschlagen geben musste, und erneut das „Luegmayer-Memorial“, bei dem er einen Vorsprung von zwölf Minuten herausfahren konnte.<sup>94</sup>

Und auch medial wurde Bulla langsam präsent: Das Sportblatt hob am 23. April 1928 Max Bullas Einsatz in der Rundfahrt „Rund um Köln“ hervor: „... besonders aber auch die feine Leistung des als 8. einkommenden Oesterreichers Max Bulla, der ein recht lebhaftes, anregendes Rennen fuhr, und der sich von der besten Seite als Spurt- wie als Tempofahrer zeigte.“<sup>95</sup>

Bulla schlug sich in Deutschland demnach gut, doch leider ging es der Wirtschaft und der Industrie im Deutschen Reich immer schlechter. Die Reklameetats der Fahrradfirmen wurden drastisch gekürzt.<sup>96</sup> Die Wirtschaftskrise breitete sich mittlerweile in ganz Europa aus, Arbeitslosigkeit und Streiks standen auf der Tagesordnung.<sup>97</sup> Anfang des Jahres 1928 war bereits ein deutlicher Konjunkturrückgang in Deutschland zu verzeichnen, die Industrie

---

<sup>92</sup> N.N. Lehrgeld muß ein jeder bezahlen. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 11, 06.04.1946, S. 14.

<sup>93</sup> Genauer Aufenthaltsort nicht bekannt.

<sup>94</sup> N.N. Immer wieder das berühmte Paar. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 13, 20.04.1946, S. 14.

<sup>95</sup> N.N. Weltmeister Binda, der Sieger! *Sportblatt – Organ für die Sportverbände im deutschen Westen*, 23.04.1928, S. 1.

<sup>96</sup> N.N. Immer wieder das berühmte Paar. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 13, 20.04.1946, S. 14.

<sup>97</sup> N.N. Im Kreis der Großen. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 14, 27.04.1946, S. 14.

klagte über Geschäftsrückgänge – Arbeitslosigkeit und die Zahl der Konkurse stiegen immer mehr an. Dieser Trend begann auch allmählich auf Österreich überzuschwappen. Die Vereinigten Staaten und England steckten zu dieser Zeit schon stärker in der Krise.<sup>98</sup> 1929 war dann auch Österreich von der Wirtschaftskrise bereits extrem betroffen,<sup>99</sup> vor allem die Industrie- und Gewerbebetriebe erwischte es hart. So wurde in Österreich um rund 20 Prozent weniger produziert als vor dem Krieg. (Sandgruber, 1995, S. 382) Die Arbeitslosigkeit stieg, und einige Österreicherinnen und Österreicher wanderten in die Vereinigten Staaten, nach Kanada, Brasilien oder Argentinien aus.<sup>100</sup> In der Zeit zwischen 1919 und 1937 verließen über 80.000 Österreicherinnen und Österreicher das Land, um sich in Übersee eine neue Existenz aufzubauen. (Sandgruber, 1995, S. 385)

Auch den Rennfahrern ging es finanziell nicht gut – viele mussten aufhören, sich einen anderen Beruf suchen. Max Bulla, obwohl noch jung an Jahren, wurde weiter beschäftigt und konnte sich somit zu den Glücklichen zählen, die Rennfahrer bleiben konnten. Er kämpfte auf diversen Winterbahnen in Berlin, Köln, Leipzig und Breslau mit verschiedenen Partnern um Erfolge. Dazwischen heiratete er noch Josefine Sapletan, die für seinen Sport glücklicherweise viel Verständnis aufbrachte, und er konnte sich daher mit höchster Konzentration seinen Rennen widmen.<sup>101</sup>

#### **4.4 Intensives Training in Frankreich**

Max Bulla übersiedelte 1928 auf Anraten von Oscar Egg, der bereits in Deutschland auf Bulla aufmerksam geworden war,<sup>102</sup> nach Frankreich, um besser trainieren zu können. Oscar Egg war ein aus der Schweiz stammender sehr erfolgreicher Rennfahrer, der als Jugendlicher nach Frankreich zog und sich dort im Radsport etablieren konnte.<sup>103</sup> Er war von 1911 bis 1926 Profiradrennfahrer und einer der prominentesten seiner Zeit. Bekannt wurde er vor allem durch das Aufstellen von einigen Weltrekorden auf der Radrennbahn.<sup>104</sup> Später wurde er als Chef, Berater und Freund ein wichtiger Wegbegleiter von Bulla.<sup>105</sup> Mehr zu Oscar Egg ist im Kapitel 4.14.2 zu lesen.

Oscar Egg hatte Bulla schon längere Zeit im Auge: „Ich habe von Bulla schon so viel Gutes gehört, daß der Wiener Klasse sein muss“, wird Oscar Egg in einem Artikel zitiert.<sup>106</sup> Bulla lebte sich in Paris ein und wurde schnell als Rennfahrer akzeptiert. Er gewann einige

---

<sup>98</sup> N.N. Steht Europa vor einer neuen Wirtschaftskrise? *Freiheit!*, Nr. 179, 27.02.1928, S. 2.

<sup>99</sup> N.N. Die Wirtschaftskrise. *Christlichsoziale Arbeiter-Zeitung*, 09.02.1929, S. 1-2.

<sup>100</sup> N.N. Die Wirtschaftskrise. *Christlichsoziale Arbeiter-Zeitung*, 09.02.1929, S. 1-2.

<sup>101</sup> N.N. Im Kreis der Großen. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 14, 27.04.1946, S. 14.

<sup>102</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 31.07.1931, S. 7.

<sup>103</sup> N.N. Oscar Egg. *Rad + Motorsport Zürich*, Nr. 4, 15.02.1961, keine Seitenangabe.

<sup>104</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Oscar\\_Egg](https://de.wikipedia.org/wiki/Oscar_Egg) (letzter Zugriff am 07.06.2020)

<sup>105</sup> N.N. Man braucht eiserne Nerven. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 15, 04.05.1946, S. 14.

<sup>106</sup> Nr. 3. N.N. Oskar Egg über Rennfahrer, Doping und Rekorde. Unbekannte Zeitung und Jahr.

Rennen und fuhr nicht nur in Frankreich, sondern auch wieder in Deutschland, Belgien und der Schweiz. (Mühlberger, 2006, S. 178) In Paris lernte er den Schweizer Oscar Egg besser kennen und dieser wurde für Bulla ein guter Freund und Wegbegleiter. Egg nahm ihn bei sich zu Hause auf und er war es auch, der Bulla zur Tour de France drängte.<sup>107</sup>

Ein wichtiges Rennen 1929 waren die Weltmeisterschaften im Straßenfahren, die in Zürich stattfanden. Die Rennstrecke, 250 Kilometer lang und bergig, verlangte den Fahrern alles ab. Der auf internationaler Ebene noch unbekannt Max Bulla schlug sich gut und konnte mit der Spitzengruppe mitfahren, bis 18 Kilometer vor Schluss, als ein nicht beeinflussbarer Kettendefekt seine Chancen zunichtemachte. Immerhin konnte er das Rennen noch als Achter abschließen.<sup>108</sup>

Ab 1930 begann die Hochblüte des Radsports – die Konkurrenz wurde größer, die Rennen schwieriger. Auch für Max Bulla wurden die Rennen nicht einfacher. Hatte man einen Defekt, so war das Rennen schon verloren – der Druck und die Anspannung wurden dadurch immer größer.<sup>109</sup>

Ein weiteres wichtiges Rennen war die in drei Etappen ausgetragene Radfernfahrt Turin–Brüssel, die vom 18.07. bis zum 22.07.1930 stattfand und über 1.065 Kilometer führte. Bulla konnte die erste Etappe mit einem Vorsprung von acht Minuten für sich entscheiden. Ein Reifenschaden machte ihm aber in der zweiten Etappe zu schaffen, der Vorsprung ging dadurch verloren.<sup>110</sup> Aber er kämpfte sich in das Rennen zurück und konnte im Gesamtklassement noch den dritten Platz erreichen.<sup>111</sup> Bulla fuhr bei diesem Rennen mit seinem schon in früheren Jahren benutzten Diamantrad mit Hochdruckreifen. Mit dieser Platzierung schaffte er einen weiteren internationalen Erfolg.<sup>112</sup> Die nächsten Erfolge konnte er bei der Fernfahrt Lyon–Genf–Lyon (Dritter), beim „Circuit du Morbihan“ (Vierter), auf den Rennstrecken „Paris–Brüssel“ und „Paris–Roubaix“ verzeichnen.<sup>113</sup>

---

<sup>107</sup> N.N. Im Kreis der Großen. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 14 , 27.04.1946, S. 14.

<sup>108</sup> N.N. Im Kreis der Großen. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 14 , 27.04.1946, S. 14.

<sup>109</sup> N.N. Man braucht eiserne Nerven. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 15, 04.05.1946, S. 14.

<sup>110</sup> Nr. 2. Anzeige Diamant-Rad Turin-Brüssel. Unbekannte Zeitung, 1930.

<sup>111</sup> N.N. Im Kreis der Großen. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 14, 27.04.1946, S. 14.

<sup>112</sup> Nr. 2. Anzeige Diamant-Rad Turin-Brüssel. Unbekannte Zeitung, 1930.

<sup>113</sup> N.N. Im Kreis der Großen. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 14, 27.04.1946, S. 14.

#### 4.5 Max Bullas Glanzjahr

Ab dem Frühjahr 1931 fuhr Max Bulla für den Rennstall „Oscar Egg“, bei dem er bis 1939 auch blieb.<sup>114</sup> Oscar Egg war ab diesem Zeitpunkt sein Chef, sein Berater und der beste Freund zugleich.<sup>115</sup>

Im April 1931 startete Bulla zum dritten Mal beim berühmten klassischen Eintagesrennen „Paris–Roubaix“. Schon damals, bei seinem Debut 1929, verlief das Rennen für ihn ganz gut und er fuhr das erste Mal gemeinsam mit Antonin Magne, der später noch eine wichtige Rolle in Bullas Rennkarriere spielen sollte. Bei seinem zweiten Start im Rennen Paris–Roubaix war er, wie aus dem Artikel zu entnehmen ist, anscheinend nicht in Form und konnte keine gute Platzierung einfahren.<sup>116</sup> 1931 lag Bulla aber gut im Rennen und fuhr lange in der Spitzengruppe mit, bis ihn ein Defekt an seinem Fahrrad in die Knie zwang und seinen schon greifbaren Erfolg zunichtemachte – er musste seine Gegner ziehen lassen.<sup>117</sup>

Bei der „Deutschlandrundfahrt“ im Mai konnte er hingegen mit einem achten Platz wieder ein gutes Ergebnis erzielen.<sup>118</sup> Eine Etappe von Köln nach Trier konnte er gewinnen. Das folgende Foto (Abbildung 5) ist nach dieser Etappe entstanden.



Abbildung 5: Bulla Sieger der Etappe Köln–Trier bei der Deutschlandrundfahrt 1931.

Mit der 18. Meisterschaft von Zürich ging für Bulla ein Traum in Erfüllung. Nach langer Zeit konnte er wieder einen internationalen Sieg einfahren. Zuvor hatte er lange Pech, wenn er

<sup>114</sup> CyclingRanking.com (2020d). Historic Overview Max Bulla.

<https://www.cyclingranking.com/rider/1207/max-bulla> (letzter Zugriff am 23.05.2020)

<sup>115</sup> N.N. Man braucht eiserne Nerven. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 15, 04.05.1946, S. 14.

<sup>116</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

<sup>117</sup> Nr. 4. N.N. Das Rennen Paris–Roubaix. unbekannte Zeitung, April 1931, keine Seitenangabe.

<sup>118</sup> N.N. Man braucht eiserne Nerven. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 15, 04.05.1946, S. 14.

zum Beispiel kurz vor dem Ziel zu Sturz kam oder ein Defekt den Sieg unmöglich machte. Diese Komplikationen hatten zur Folge, dass er in den vergangenen Jahren keinen Sieg verbuchen konnte. Doch Bulla war, wie in dem Artikel „Die 18. Meisterschaft von Zürich“<sup>119</sup> beschrieben wird, bei jedem Rennen ein beliebter Gast, denn er war ein sehr aktiver Fahrer, er fuhr nie „Schlafwagen“, wie man es im Radsport gerne nennt.<sup>120</sup> „Schlafwagen“ fahren bedeutet, die anderen Fahrer die Führungsarbeit machen zu lassen und sich selbst in deren Windschatten auszuruhen.<sup>121</sup>

In dem Artikel „Die 18. Meisterschaft von Zürich“<sup>122</sup> 1931 wird Max Bulla als „lustiger Wiener Bua“ beschrieben, der sich den schönen Sieg verdiente.<sup>123</sup>

Max Bulla gewann auch das Rennen „Rund um den Genfer See“, erreichte den fünften Platz beim Rennen Paris–Brüssel<sup>124</sup> und war bei der ersten internationalen Opel-Deutschland-Rundfahrt dabei, die als das größte Radsport-Ereignis der Saison 1931 angepriesen wurde.<sup>125</sup> Die Erfahrungen, die er bei dieser Rundfahrt machte, brachten ihn unter anderem auf die Idee, die Tour de France in Erwägung zu ziehen.<sup>126</sup>

Als er wieder in Paris war, lud ihn Oscar Egg ein, für seinen Rennstall die Tour de France zu fahren – natürlich als Tourist, das bedeutete, Bulla musste für alles selbst aufkommen und hatte nicht den Vorteil in einem Team zu fahren. Bulla nahm die Herausforderung an und er schaffte etwas, das in der Geschichte der Tour de France einmalig war und es bis dahin noch nicht gegeben hatte – ein Tourist, nämlich Max Bulla, eroberte erstmalig das gelbe Trikot. Von diesem Tag an war Bulla der berühmteste Rennfahrer Frankreichs, stand in dem Bericht Bülle!! Bülle!!<sup>127</sup> Doch schauen wir genauer auf diese historische Tour de France im Jahre 1931.

---

<sup>119</sup> Nr. 5. N.N. Die 18. Meisterschaft von Zürich. Unbekannte Zeitung, 31.05.1931, keine Seitenangabe.

<sup>120</sup> Nr. 5. N.N. Die 18. Meisterschaft von Zürich. Unbekannte Zeitung, 31.05.1931, keine Seitenangabe.

<sup>121</sup> N.N. Der Weg in die Fremde. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 10, 30.03.1946, S. 14.

<sup>122</sup> Nr. 5. N.N. Die 18. Meisterschaft von Zürich. Unbekannte Zeitung, 31.05.1931, keine Seitenangabe.

<sup>123</sup> Nr. 5. N.N. Die 18. Meisterschaft von Zürich. Unbekannte Zeitung, 31.05.1931, keine Seitenangabe.

<sup>124</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

<sup>125</sup> Nr. 6. Ankündigung: Erste Internationale Opel-Deutschland-Rundfahrt. Unbekannte Zeitschrift, Mai 1931.

<sup>126</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

<sup>127</sup> Nr. 1. N.N. Unterredung mit Dusika. Bülle! Bülle! Der erste Tourist, der das gelbe Trikot trug. Unbekannte Zeitung, geschätzt 1932.

#### 4.5.1 Bulla bei der Tour de France 1931

Max Bulla meldete sich eben im Jahr 1931 auf Anraten seines Chefs Oscar Egg in der Klasse der „touristes routiers“ an.<sup>128</sup> Da er ja keinem Länderteam zugeteilt war und Österreich keine Mannschaft stellte, war dies seine einzige Möglichkeit bei der Tour de France mitzufahren.<sup>129</sup>

Die Tour de France galt schon zu dieser Zeit als das größte Straßenrennen, quasi der Marathon des Radsports. Die Hauptstadt Frankreichs war bereits im Tour-Fieber und die Vorbereitungen gingen schon Wochen vor dem Großereignis los. Die Namen der Gruppe der Asse waren schon vor dem Rennen allen Interessierten bekannt und die Auflagenzahlen der Sportzeitung „L'Auto“ von Gründer und Organisator der Tour de France, Henri Desgrange, stiegen vor und während der Tour enorm an.<sup>130</sup> Insgesamt konnte Desgrange die Auflage seiner Zeitung durch die Berichterstattung über die Tour de France von anfänglichen 50.000 Stück bis zu seinem Rücktritt 1936 auf mehr als eine Million steigern. (Schröder, 2011, S. 83)

Wie in der mehrteiligen Berichterstattung vom „Wiener Sport“, einer wöchentlich erscheinenden Sportzeitschrift, berichtet wurde, wollte Bulla diese große Chance unbedingt nützen und er wollte alles dafür geben, um Österreich in diesem wichtigen Rennen bestmöglich zu vertreten.<sup>131</sup>

Im „Wiener Sport“ wurden Passagen aus Bullas Renntagebuch zitiert – Gedanken, die ihm kurz vor dem Start durch den Kopf gingen:

„Ich müßte lügen, wenn ich behaupten würde, daß ich am Start völlig ruhig war. Gewiß, ich hatte mich bestens vorbereitet und ging mit einem durchtrainierten, ausgeruhten Körper, 68 kg schwer, ins Rennen. Ich war aber doch völlig auf mich allein angewiesen und das in einem Feld der besten Radfahrer der Welt. Ich dachte noch einmal an alle meine Lieben in der Heimat und all meine Hoffnung konzentrierte sich darauf, daß ich kein Pech mit dem Material haben würde.“<sup>132</sup>

Aus diesem Zitat ist deutlich herauszulesen, dass Max Bulla sich gut vorbereitet fühlte, er jedoch Bedenken, vor allem wegen nicht beeinflussbarer Faktoren, wie zum Beispiel

---

<sup>128</sup> Nr. 1. N.N. Unterredung mit Dusika. Bulla! Bulla! Der erste Tourist, der das gelbe Trikot trug. Unbekannte Zeitung, geschätzt 1932.

<sup>129</sup> N.N. Die Tour de France. *Sport-Tagblatt*, Nr. 184, 06.07.1931, S. 5.

<sup>130</sup> N.N. Ein Monat im Sattel beginnt. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 17, 18.05.1946, S.14.

<sup>131</sup> N.N. Man braucht eiserne Nerven. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr.15, 04.05.1946, S. 14.

<sup>132</sup> N.N. Ein Monat im Sattel beginnt. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 17, 18.05.1946, S. 14.

defektem oder ungenügendem Material, hatte – Faktoren, die ihn ja schon in vergangenen Jahren oft um einen Spitzenplatz gebracht hatten.

Max Bulla, als einziger Österreicher bei der 25. Tour de France am Start, war, wie im „Wiener Sport“ beschrieben wurde, bei den Franzosen sehr beliebt. Die Journalisten lobten neben seinen tollen Leistungen auch sein Benehmen und sein Aussehen – denn Bulla war stets darauf bedacht, bei jeder Etappe mit sauberer Rennkleidung und adrett an den Start zu gehen.<sup>133</sup>

#### **4.5.1.1 Die erste Etappe**

Die erste Etappe führte von Paris nach Caen – eine Strecke von 250 Kilometern mit nur geringen Steigungen. Die Hauptfahrer und die Touristenfahrer starteten gleichzeitig. Bulla war gut dabei, als die Belgier (aus der Hauptgruppe) 20 Kilometer vor Schluss plötzlich das Tempo anzogen und viele Fahrer durch dieses Manöver auf der Strecke bzw. hinter sich ließen. Auch im Zielsprint war Bulla mit dabei und fuhr mit einem Rückstand von 50 Metern ins Ziel in Caen ein. Er wurde Sechster im Gesamtklassement und holte den Sieg in der Touristenklasse. Bulla zeigte mit dieser herausragenden Platzierung das erste Mal auf – die Achtung aller Leute und die Aufmerksamkeit der Presse hatte er auf sich gezogen, wie im „Wiener Sport“ berichtet wurde.<sup>134</sup>

Zu dieser Zeit gab es ein Reglement bei der Tour, das besagte, dass, wenn in einer Etappe „getrödelt“ wurde, also dass die Sportler zu langsam fahren und sich „ziehen“ ließen, bei der darauffolgenden Etappe die Touristen und die Asse getrennt ins Rennen geschickt werden konnten. Jede Gruppe wird somit für sich gestoppt, und die Zeiten werden dann anschließend wieder übereinandergelegt. Da in der ersten Etappe erst 20 Kilometer vor Schluss Tempo gemacht wurde, entschied der Hauptorganisator Henri Desgrange, in der zweiten Etappe von dieser Regel Gebrauch zu machen, und er ließ die 50 Touristen zehn Minuten nach der Hauptgruppe starten.<sup>135</sup>

#### **4.5.1.2 Die zweite Etappe**

Die Strecke der zweiten Etappe, von Caen nach Dinant (214 Kilometer), war von der Streckenführung mit vielen Etappen der Deutschlandrundfahrt zu vergleichen: unzählige Hügel, katastrophale Straßen und nur leichte Steigungen, die keine entscheidenden Wendungen bringen, aber trotzdem enorm ermüdend sind.<sup>136</sup>

---

<sup>133</sup> N.N. Ein Monat im Sattel beginnt. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 17, 18.05.1946, S. 14.

<sup>134</sup> N.N. Ein Monat im Sattel beginnt. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 17, 18.05.1946, S. 14.

<sup>135</sup> N.N. Das gelbe Trikot. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 18, 25.05.1946, S. 14.

<sup>136</sup> Nr. 13. N.N. Max Bulla (Oesterreich) Sieger der zweiten Etappe. *Unbekannte Zeitschrift*, 01.07.1931, keine Seitenangabe.

Bulla befand sich durch das Inkrafttreten der Regel in einer aussichtslosen Situation, denn er konnte sich nicht mehr an den Hauptfahrern orientieren. Er setzte alles auf eine Karte und trat immer wieder zu Zwischenspurts in die Pedale – das Feld zerriss und gemeinsam mit zwei Belgiern und zwei Franzosen nahm er Angriff auf die Spitzengruppe der Asse. Bulla, so schien es, konnte die Kilometer mühelos zurücklegen. Die Belgier konnten nicht mehr mithalten, und es gelang ihm und den beiden Franzosen tatsächlich, die Asse einzuholen. Kurz vor Schluss traten die Franzosen zu einem Zielsprint an. Bulla, ein wenig überrascht von diesem Angriff, legte sich aber sofort auch noch einmal über den Lenker und setzte ebenfalls zum Zielsprint an. Bulla gewann die zweite Etappe um eine Radlänge und hatte dazu eine um drei Minuten bessere Zeit als der Sieger der Hauptgruppe.<sup>137</sup>

Bulla gelang in dieser Etappe ein großartiges Rennen und er kam gefolgt von den beiden Franzosen Bernard und van Vierst zwei Minuten und 46 Sekunden früher als die Asse ins Ziel. In der Geschichte der Tour de France war es das erste Mal, dass ein Fahrer aus der Gruppe der Touristen das „Maillot jaune“ – das gelbe Trikot, tragen durfte.<sup>138</sup>

Das gelbe Trikot bekommt bei der Tour de France derjenige Fahrer, der im Gesamtklassement nach den einzelnen Etappen an der Spitze liegt. Jeder Fahrer, der dieses Trikot trägt, wird von seinen Teamkollegen besonders unterstützt und es wird alles daran gesetzt, dass dieser Fahrer vorne bleibt. Bis zur 25. Tour de France war es aber noch nie der Fall gewesen, dass ein Tourist, quasi ein Selbstversorger, einer von der zweiten Garnitur, dieses gelbe Trikot gewann und trug.<sup>139</sup>

Max Bulla war außer sich vor Freude, wie das folgende Zitat aus seinem Renntagebuch zum Ausdruck bringt: „Zum erstenmal in meinem Leben hielt ich das gelbe Trikot in Händen. Ich war der glücklichste Mensch in ganz Frankreich und sicher ein paar Tage lang auch einer der populärsten.“<sup>140</sup>

In einem Bericht eines Sonderberichterstatters (Name unbekannt) vom 13.07.1931 hieß es, dass Bulla sich zum Liebling der Tour entwickelte – er stach mit seinen Aktionen aus der Masse heraus. Er fuhr jede Etappe auf Angriff und erreichte dadurch eine Popularität, die kaum noch hinter jener des berühmten französischen Profifahrers Henri Pélissier lag. Bulla hatte bei jeder Etappe mit ungünstigen Bedingungen zu kämpfen – getrennte Starts, keine gegenseitige Unterstützung und weniger Erfahrung der Einzelfahrer in der Touristenklasse.

---

<sup>137</sup> N.N. Das gelbe Trikot. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 18, 25.05.1946, S. 14.

<sup>138</sup> Nr. 7. N.N, ...durch Frankreich. Unbekannte Zeitung, 1931, keine Seitenangabe.

<sup>139</sup> N.N. Das gelbe Trikot. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 18, 25.05.1946, S. 14.

<sup>140</sup> N.N. Das gelbe Trikot. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 18, 25.05.1946, S. 14.

Unter diesen Bedingungen auch noch einen Vorsprung herauszuarbeiten, ist natürlich eine besonders hoch anzuerkennende Leistung.<sup>141</sup>

#### **4.5.1.3 Die zwölfte und siebzehnte Etappe – weitere Etappensiege und die Gesamtwertung**

Die zwölfte Etappe war wieder eine Etappe, in der Bulla glänzen konnte. Auf der Strecke von Montpellier nach Marseille führte Bulla seine Gruppe von Beginn weg an und sorgte dafür, dass ordentlich Tempo gemacht wurde. Bei praller Sonne, 50 Grad Hitze und staubigen Straßen schaffte es Bulla abermals, die Asse hinter sich zu lassen – es war sein zweiter Etappensieg in der Gesamtklasse.<sup>142</sup>

Sogar noch ein drittes Mal schaffte Bulla den Gesamtetappentagesieg einzufahren, und zwar in der 17. (Alpen-)Etappe von Grenoble nach Aix-le-Bains. Auf der 230 Kilometer langen Strecke, der Strecke mit der schönsten Landschaft, aber auch der größten Steigung, konnte sich Bulla gegen Gaston Rebry (Belgien), Antonin Magne (Frankreich) und Michele Orecchia (Italien) durchsetzen und erlangte abermals den Tagessieg.<sup>143</sup>

Max Bullas unglaubliche Ausbeute dieser Tour de France waren: 12 von 24 Etappensiegen in der Touristenklasse und zusätzlich der Sieg in drei Etappen über die Asse.<sup>144</sup> Den Bewerb der Touristenklasse gewann er überlegen mit 1:14:12 Stunden Vorsprung auf den Franzosen Marius Guiramand, der auf den zweiten Platz fuhr. In der Gesamtwertung beendete er die Tour auf dem 15. Rang mit 179:01:30 Stunden, das waren 1:51 Stunden hinter dem Sieger Antonin Magne aus Frankreich. Bulla erhielt für seine Platzierung eine Prämie von 56.000 Francs (15.600 Schilling). (Mühlberger, 2006, S. 178-179) In der Geschichte des französischen Radsports ist es bis dahin nur ein einziges Mal vorgekommen, dass ein Österreicher Sieger in einem klassischen Straßenradrennen wurde. Es war der Grazer Franz Berger, der 1895 in der Amateurklasse die Fernfahrt Bordeaux–Paris gewann. Bullas Sieg in der Tour de France, so hieß es im „Sport-Tagblatt“, wurde damals als „die beste Leistung eines Oesterreichers im Auslande überhaupt gewertet“.<sup>145</sup>

Max Bulla reiste zu den meisten Rennen mit seiner Familie, seine Frau Josefine unterstützte ihn in jeder Hinsicht. (Gespräch Michael Bulla, Mai 2019) Das folgende Foto

---

<sup>141</sup> Nr. 8. N.N. Bulla in großer Form. Unbekannte Zeitung, 13.07.1931, keine Seitenangabe.

<sup>142</sup> Nr. 8. N.N. Bulla in großer Form. Unbekannte Zeitung, 13.07.1931, keine Seitenangabe.

<sup>143</sup> Nr. 9. N.N. Und wieder der brave Bulla. Unbekannte Zeitung, 19.07.1931, keine Seitenangabe.

<sup>144</sup> N.N. Der Wiener Gigant der Landstraße. *Der Abend*, Nr. 293, 21.12.1931, S. 9.

<sup>145</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

(Abbildung 6) zeigt die beiden nach Bullas Sieg in der Touristenklasse der Tour de France 1931.



Abbildung 6: Max Bulla mit seiner Frau bei der Tour de France 1931.

#### 4.5.2 Medienberichterstattung und Schlagzeilen rund um Bulla und die Tour de France

Bullas außerordentliche Leistung wurde in allen Zeitungen und Sportblättern hoch gelobt – sein Name war überall zu lesen, wenn auch nicht auf den österreichischen Titelseiten.

Im österreichischen „Sport-Tagblatt“ wurde berichtet, dass Bulla Österreich zu höchsten Ehren gebracht hatte und dass er in den Mittelpunkt des internationalen Interesses gerückt war und nun auf gleicher Höhe mit den weltbesten Radsportlern stand.<sup>146</sup>

Ebenfalls in diesem Artikel im „Sport-Tagblatt“ wurden die Leserinnen und Leser informiert, was die französische Zeitung „L’Auto“ über Bulla schrieb und wie er dort vorgestellt wurde:

„Der Österreicher, so sagt das Blatt, ist der charmanteste und liebenswürdigste aller Straßenfahrer. Er ist sicherlich dazu geschaffen, der Liebling des französischen Publikums zu werden, denn er hat einen Charakter, der den Franzosen gefällt. Beständig lächelnd, jederzeit zu einem Scherz bereit, scheint er einer der letzten Repräsentanten des alten Oesterreich der Vorkriegszeit [...]“<sup>147</sup>

Der Journalist C. R. Martin schrieb für die deutsche Zeitschrift „Illustrierter Radrenn-Sport“ über Max Bullas Einsatz bei der Tour de France:

„Bulla ist der Held der 25. Tour de France. Er ist nicht deswegen der Held, weil er drei Etappen in großem Stil und zwei weitere nur durch Zufall und Pech nicht gewonnen hat. Er ist der Held, weil er jedes Rennen mit unnachahmlicher Verve fährt, die alle zwingt, auf ihn, nur auf ihn zu achten. Wie er immer wieder die Initiative ergreift, in Momenten, wo alles verloren scheint, davonstürmt und sich doch noch durchsetzt, das ist phantastisch, bezwingend.“<sup>148</sup>

Obwohl Max Bulla Österreicher war, wurde ihm in der deutschen Zeitschrift „Illustrierter Radrenn-Sport“ ein gesamter Artikel gewidmet und er wurde von dem Journalisten C. R. Martin als wahrer Held der Tour de France beschrieben.<sup>149</sup>

Vor allem mit seinem Charakter dürfte Max Bulla im Ausland besonders gut angekommen sein. Seine Art dürfte ihm zu großer Beliebtheit in Frankreich verholfen haben. Dies wird immer wieder herausgehoben, was auch noch in den folgenden Berichten zu lesen ist.

---

<sup>146</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

<sup>147</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

<sup>148</sup> Martin, C.R. Tour de France. *Illustrierter Radrenn-Sport*, Nr. 30, 1931, keine Seitenangabe.

<sup>149</sup> Martin, C.R. Tour de France. *Illustrierter Radrenn-Sport*, Nr. 30, 1931, keine Seitenangabe.

„In der Tat war auch noch nie ein ausländischer Sportler in Frankreich so beliebt“<sup>150</sup>, wurde in der Zeitung „Der Abend“ verlautbart.

Wie die „Illustrierte Kronen-Zeitung“ 1931 berichtete, hatte Bulla Charakter – so unterstützte er seinen Konkurrenten Magne auf der 17. Etappe Grenoble–Aix-le-Bains, als dieser einen Bruch des Vorderrades hatte. Bulla schleppte ihn in den nächsten Ort, wo Magne ein Ersatzrad bekam. Bei der Tour de France war eine derartige Hilfestellung noch nie dagewesen – man war es gewohnt, dass sich die Konkurrenten mit Gemeinheiten überlisteten. Eine weitere Charaktereigenschaft, die Bulla in Frankreich ebenfalls so beliebt gemacht hatte, war seine Nähe zu den Menschen. In jeder Stadt, in der er bei der Tour de France landete, nahm er sich Zeit und zog zu Fuß durch die Stadt. Begleitet von jungen Franzosen erkundete er die Stadt und sah sich die Sehenswürdigkeiten an. Als Bulla als Sieger der Touristenklasse in Paris ins Ziel kam, wurde er von den Parisern gefeiert, als wäre er ein Landsmann.<sup>151</sup> Der österreichische Gesandte in Paris, Dr. Grünberger, sagte in seiner Rede, dass Bulla „mehr für Österreichs Beliebtheit in Frankreich getan hatte als tausend Diplomaten“.<sup>152</sup>

Sein Sieg hatte auch zur Folge, dass Bulla mehr Einladungen zu Rennen erhielt, als er je annehmen konnte, und er beschloss noch einige Zeit in Frankreich zu bleiben, um alle wichtigen französischen Rennen bestreiten zu können. Bulla selbst war mit seiner Leistung höchst zufrieden, es ärgerte ihn nur ein wenig, dass man die Touristenklasse quasi als „zweite Garnitur“ ansah, hieß es im „Sport-Tagblatt“ am 30.07.1931.<sup>153</sup> Sein Erfolg wurde vor allem in Frankreich gefeiert – er wurde in allen Städten Frankreichs verehrt, die französischen Zeitungen brachten spaltenlange Artikel über ihn.<sup>154</sup>

„Seit jenem Tag ist Max Bulla einer der berühmtesten Radfahrer der Welt geworden [...] Jeder kleine Bub in Frankreich kennt „Monsieur Bulla“, wie sie ihn dort nennen, wo er hinkommt wird Bulla erkannt und um ein Autogramm gebeten [...],“<sup>155</sup> berichtete die „Illustrierte-Kronen Zeitung“ in einem Artikel über Max Bulla zwei Jahre nach seinem Sieg bei der Tour de France.

---

<sup>150</sup> N.N. Der Wiener Gigant der Landstraße. *Der Abend*, Nr. 23, 21.12.1931, S. 9.

<sup>151</sup> N.N. Ein Wiener erradelt 100.000 Francs. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, Nr. 11.464, 20.12.1931, S. 28.

<sup>152</sup> N.N. Ein Wiener erradelt 100.000 Francs. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, Nr. 11.464, 20.12.1931, S. 28.

<sup>153</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

<sup>154</sup> N.N. Ein Wiener erradelt 100.000 Francs. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, Nr. 11.464, 20.12.1931, S. 28.

<sup>155</sup> N.N. Wie aus einem Austräger der „Kronen-Zeitung“ ein großer Sportchampion wurde. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, Nr. 11.955, 04.05.1933, S. 6.

Bulla selbst stellte in seinem Renntagebuch<sup>156</sup> fest: „Mein Name war in aller Mund und ich zählte endgültig zu der Extraklasse der internationalen Straßenfahrer.“<sup>157</sup>

Mit dem beispielhaften Erfolg in der Tour de France 1931 war Bulla sicherlich am Höhepunkt seiner Karriere angekommen. Als erster Einzelfahrer, der das gelbe Trikot gewinnen konnte, schrieb er Tour-de-France-Geschichte. Durch seine Art und seine Hilfsbereitschaft war er vor allem beim französischen Volk, das dieses Rennen immer mit großem Interesse verfolgte, zu einem Publikumsliebling geworden. Plötzlich stand der bis dahin einer breiten Öffentlichkeit noch eher unbekannt Radrennfahrer im Mittelpunkt der Presse und wurde zu den weltbesten Rennfahrern gezählt.

#### **4.6 Bullas Glanzjahr 1931 ist noch nicht zu Ende**

Max Bulla absolvierte nach der Tour de France gemeinsam mit mehreren Spitzenfahrern der Tour einen Trip durch Frankreich, bei dem sie verschiedene Bahnrennen bestritten. Bulla startete gemeinsam mit Charles Pélissier (Frankreich) und Fabio Battesini (Italien) in unterschiedlichen Rennen, Américaine-Rennen (Zweier-Mannschaftsfahren) und Verfolgungsrennen.<sup>158</sup> Bulla gönnte sich nach der anstrengenden Tour keine Pause und nahm die nächsten Rennen in Angriff. Die Reise ging nach Rouen, Tour, Marseille, Saint-Denis und auf die Pariser Buffalo-Bahn.<sup>159</sup> Der „Wiener Sport“ schrieb von Starts in Le Havre, Bordeaux, Nizza und Toulouse.<sup>160</sup>

Wie viele Rennen in wie vielen Städten bei dieser Reise durch Frankreich absolviert wurden, ist nicht genau bekannt.

Am 15. August war Max Bulla bereits wieder von seinem Trip zurück<sup>161</sup> und bestritt die klassische Fernfahrt Marseille–Lyon. Mit einer Strecke von 345 Kilometern (oder 380 Kilometern<sup>162</sup>) waren bei diesem Rennen schon immer die Stars des internationalen Straßenrennsports am Start.<sup>163</sup> Bulla, der sich nach der anstrengenden Tour und der gleich im Anschluss folgenden Rundreise durch Frankreich noch immer keine Pause gegönnt hatte, wollte die Nennung zu diesem Rennen eigentlich schon zurückziehen, da ihm die noch kommenden darauffolgenden Bahnrennen interessanter erschienen. Sein Chef, Oscar Egg, war jedoch dagegen und zog die Möglichkeit einer daraus resultierenden

---

<sup>156</sup> Das Renntagebuch wird im „Wiener Sport in Bild und Wort“ des Öfteren erwähnt und zitiert. Im Nachlass konnte dieses Renntagebuch aber nicht gefunden werden.

<sup>157</sup> N.N. Sieger in der Tour de France! *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 20, 08.06.1946, S. 14.

<sup>158</sup> Nr. 10. Max Bulla in Le Havre. Unbekannte Zeitung, 1931.

<sup>159</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

<sup>160</sup> N.N. Auf dem Gipfel des Ruhmes. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 21, 15.06.1946, S. 14.

<sup>161</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

<sup>162</sup> N.N. Auf dem Gipfel des Ruhmes. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 21, 15.06.1946, S. 14.

<sup>163</sup> N.N. Der neue Triumph Max Bullas. *Sport-Tagblatt*, Nr. 226, 18.08.1931, S. 5.

Schädigung von Bullas Ruf in Betracht. Max Bullas Motivation befand sich für dieses Rennen sozusagen im Keller und mit nur drei Stunden Schlaf ging er dann doch in Marseille an den Start. Kaum gestartet, packte ihn aber sein alter Ehrgeiz wieder und er trat in die Pedale.<sup>164</sup>

Wie im „Sport-Tagblatt“ geschrieben wurde, berichtete die französische Presse vom Rennen Marseille–Lyon vom „Phänomen Max Bulla“, denn ihm gelang eine sehr gute Fahrt und er sorgte für einen höchst spannenden Rennverlauf. Er schaffte mit 9 Stunden und 10 Minuten einen neuen Streckenrekord. Natürlich kam ihm der Rückenwind, der ihn auf zwei Dritteln der Strecke begleitete, zugute, dafür war das letzte Drittel verregnet. Bulla fuhr also als Erster und offensichtlich noch ziemlich frisch ins Ziel, gefolgt von Mauclair (Frankreich) und Buse (Deutschland), die nicht mehr ganz so fit vom Rad stiegen.<sup>165</sup> Für Max Bulla selbst war Marseille–Lyon, wie die Zeitung „Sport“ am 19.08.1931 berichtete, das schönste Rennen des Jahres – er übernahm von Beginn an die Führung und konnte bis auf Joseph Mauclair (Frankreich) und Hermann Buse (Deutschland) alle schon vorab abhängen. Für den Rekord erhielt er noch eine zusätzliche Prämie.<sup>166</sup> Auf die Frage, ob er denn keine Müdigkeit verspürte, antwortete Bulla: „Nein, ich fühle mich von Tag zu Tag frischer.“<sup>167</sup> Die Abbildung 7 zeigt Max Bulla im Ziel in Lyon.



Abbildung 7: Max Bulla Sieger Marseille–Lyon 1931.

<sup>164</sup> N.N. Auf dem Gipfel des Ruhmes. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 21, 15.06.1946, S. 14.

<sup>165</sup> N.N. Der neue Triumph Max Bullas. *Sport-Tagblatt*, Nr. 226, 18.08.1931, S. 5.

<sup>166</sup> N.N. Max im Glück. *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, Nr. 97, 19.08.1931, S. 4.

<sup>167</sup> N.N. Max im Glück. *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, Nr. 97, 19.08.1931, S. 4.

Am 26. August 1931 wurden die Straßenweltmeisterschaften der Berufsfahrer und der Amateure in Kopenhagen ausgetragen. Sieger der Berufsfahrer wurde Learco Guerra (Italien), gefolgt von Ferdinand Le Drogo (Frankreich) und Albert Büchi (Schweiz). Bulla erreichte, schwer geschlagen, den fünften Rang.<sup>168</sup>

Eigentlich fuhr Bulla nach seinem Sieg bei Marseille–Lyon als Favorit zur Straßenweltmeisterschaft nach Kopenhagen – seine Form war trotz der vergangenen Anstrengungen immer noch auf einem hohen Niveau. Die Weltmeisterschaft ging über 180 Kilometer, gestartet wurde in Einzelstarts mit zweiminütigem Abstand. Bulla war lange im vorderen Feld dabei, verlor schlussendlich aber mangels schlechter Information über den Zwischenstand zu viel Zeit.<sup>169</sup>

Nur acht Tage später revanchierte sich Bulla auf der Bahn in Marseille beim 100 Kilometer Einzelfahren. Er schlug alle Größen des Radsports, darunter auch den neuen Weltmeister Learco Guerra (Italien). Auch das folgende Rennen auf der Rennbahn in Algier (Algerien), das er als Mannschaftsrennen gemeinsam mit Charles Pélissier absolvierte, konnte er gewinnen.<sup>170</sup>

Im November vertrat Max Bulla Österreich beim 26. Berliner Sechstagerennen. Es war Bullas erstes Sechstagerennen und er startete mit seinem deutschen Partner Werner Miethe – das Team konnte den sechsten Platz belegen. Bulla war körperlich ein wenig angeschlagen, konnte das Rennen aber zu Ende bringen.<sup>171</sup> In Österreich wurden zu dieser Zeit noch keine Sechstagerennen abgehalten.<sup>172</sup>

Insgesamt legte Max Bulla in der Saison des Jahres 1931 ungefähr 18.000 Rennkilometer zurück, was, neben den noch zusätzlich gefahrenen Trainingskilometern, eine enorme Leistung darstellte.<sup>173</sup> Sein größtes Ziel für das darauffolgende Jahr 1932 war, die Tour de France in der Kategorie der Asse bestreiten zu können.<sup>174</sup>

---

<sup>168</sup> N.N. Die Weltmeisterschaften. *Sport-Tagblatt*, Nr. 235, 27.08.1931, S. 6.

<sup>169</sup> N.N. Auf dem Gipfel des Ruhmes. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 21, 15.06.1946, S. 14.

<sup>170</sup> N.N. Auf dem Gipfel des Ruhmes. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 21, 15.06.1946, S. 14.

<sup>171</sup> N.N. Das 26. Berliner Sechstagerennen. *Sport-Tagblatt*, Nr. 307/308, 07.11.1931, S. 8.

<sup>172</sup> N.N. Sechs Tage, die Berlin erschüttern. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, Nr. 11.422, 08.11.1931, S. 9.

<sup>173</sup> N.N. Der Wiener Gigant der Landstraße. *Der Abend*, Nr. 293, 21.12.1931, S. 9.

<sup>174</sup> N.N. „Max Bullas Meisterfahrt“. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

#### 4.7 Neue Saison – neue Rennen

Anfang 1932 stand eine Reise in die Vereinigten Staaten von Amerika am Plan, wo Max Bulla in Chicago (von 06. bis 13.02.1932) und New York (von 28.02. bis 05.03.1932) jeweils ein Sechstagerennen absolvierte.<sup>175</sup> Beide Rennen verliefen für Bulla und seinen niederländischen Partner Cor Wals jedoch nicht erfolgreich. Beim Sechstagerennen in Chicago lagen Bulla und Wals zunächst gut im Rennen, sie durften das Rennen aber nicht abschließen, weil Wals angeblich seinen Landsmann während des Rennens unterstützt hätte.<sup>176</sup> Und auch in New York gab es kein Ergebnis, denn Bulla stürzte und brach sich das Schlüsselbein – die Fahrt konnte er damit nicht mehr fortsetzen.<sup>177</sup>

Henri Pélissier reagierte auf Bullas nahtlosen Saisonbeginn ohne Trainingsvorbereitung und schrieb in seinem Journalisten-Debut: „Max Bulla scheint sehr weit von seiner Form des Jahres 1931 entfernt zu sein. Man kann nicht den Winter über Sechstagerennen bestreiten, ohne sich für die „Tour“ auszuruhen. Das ist eine Lektion für Max Bulla: ich glaube nicht, daß er in diesem Jahre viel leisten wird.“ (Nr. 11. Henri Pélissier schreibt... Unbekannte Zeitung, 1932)

Nach der Reise nach Amerika wollte Bulla auch in jenem Jahr noch einmal bei Paris–Roubaix antreten. Paris–Roubaix, so hieß es bei den Rennfahrern, sei nämlich die „Krönung“ einer Karriere. Fragt man einen Radrennfahrer über seine größten Erfolge, dann würde er ziemlich sicher zu Beginn seiner Aufzählung Paris–Roubaix nennen. Trotz der relativ kurzen und flachen Strecke von 275 Kilometern ist das Rennen eines der anstrengendsten. Viele Kilometer ziehen durch die von den beiden Weltkriegen zerstörte Landschaft im Norden Frankreichs über schlechte Straßen und Kopfsteinpflaster. Es gab Gegenden, da sah man damals nichts anderes als Grabsteine – die morbide Stimmung drückte auf das Gemüt der Fahrer. Bis zehn Kilometer vor dem Ziel lag Bulla an der dritten Position, die zwei Belgier vor ihm gut in Sichtweite und schon auf den Zielspurt eingestellt. Doch dann, ein Reifenplatzer – trotz blitzschnellem Wechsel musste Bulla einen Fahrer nach dem anderen vorbeiziehen lassen. Er gab die letzten Kilometer noch einmal alles, doch es reichte nur noch für den elften Platz.<sup>178</sup>

Nach seinem erfolgreichen Tour-de-France-Debut im Jahr davor stand auch 1932 ein neuerlicher Start auf dem Plan. Diesmal durfte er bei den Assen, als Kapitän der deutschen

---

<sup>175</sup> N.N. Vom internationalen Rennsport. *Sport-Tagblatt*, Nr. 29, 29.01.1932, S. 6.

<sup>176</sup> N.N. Wie Bulla in Amerika „geschlagen“ wurde. *Sport-Tagblatt*, Nr. 69, 09.03.1932, S. 7.

<sup>177</sup> N.N. Max Bulla verunglückt. *Neues Wiener Journal*, Nr. 13.755, 07.03.1932, S. 8.

<sup>178</sup> N.N. „Lese ich von Paris – Roubaix, kribbelt's mich in den Beinen.“ *Wochenausgabe*, 03.05.1969, S. 2.

Mannschaft, an den Start gehen.<sup>179</sup> Das Rennen verlief für Bulla ganz gut, er wurde Neunzehnter, eine Leistung, die den Umständen entsprechend gut einzuschätzen war. Bulla nahm seine Aufgabe als Mannschaftskapitän sehr ernst und er trug dazu bei, dass seine Mannschaft zusammenhielt. Auch für die gute Platzierung seines Team-Kollegen Stöpel war Bulla mitverantwortlich. Kurt Stöpel beendete die Tour de France auf einem hervorragenden zweiten Platz, hinter André Leducq (Frankreich). Im Länderkampf erreichte das deutsche Team den dritten Rang hinter Frankreich und Belgien.<sup>180</sup> Das deutsche Team bestand aus den sieben Fahrern: Kurt Stöpel, Herbert Sieronski, Ludwig Geyer, Oskar Thierbach, Rudolf Risch, Willi Kutschbach und Georg Umbenhauer und Mannschaftsführer Max Bulla aus Österreich. Neben dem zweiten Platz von Kurt Stöpel konnte auch das restliche deutsche Team gute Ergebnisse erzielen. Thierbach (7.), Bulla (19.), Geyer (22.), Sieronski (39.), Umbenhauer (56.) und Risch (57.) (Gronen & Lemke, 1987, S. 293) Stöpels zweiter Platz war bis zu diesem Zeitpunkt der größte Erfolg, den ein Deutscher bei der Tour de France erzielen konnte. (Schröder, 2011, S. 74)

#### **4.8 Die Rennen 1933 und 1934**

Die Pariser Zeitung „Le Petit Journal“ organisierte von 14. bis 19. März 1933 ein neues Rennen, das von Paris nach Nizza führte. Das Rennen ist die jüngere Schwester des berühmten Langstreckenrennens Paris–Brest–Paris, das ebenfalls vom „Le Petit Journal“ damals, nämlich 1891, ins Leben gerufen wurde. Das in Etappen geteilte und bis heute jährlich veranstaltete Rennen Paris–Nizza wird auch „das Rennen zur Sonne“ genannt. Das erste Rennen führte über sechs Etappen und zum Start hatten sich 200 erstklassige Rennfahrer angekündigt. Max Bulla wurde als berühmter österreichischer Meister im Vorfeld als Teilnehmer angepriesen.<sup>181</sup> Abschließen konnte er dieses Rennen als Fünfzehnter im Gesamtklassement, der zweite österreichische Starter, Karl Thallinger musste das Rennen wegen der vielen Defekte an seinem Rad vorzeitig abbrechen.<sup>182</sup>

Im April fand das Pariser Sechstagerrennen statt, bei dem Max Bulla gemeinsam mit dem Deutschen Lietz den 5. Platz erreichte. Die Sechstagerrennen sind für die Fahrer äußerst monotone Rennen – es werden hunderte Runden auf der Radbahn zurückgelegt, immer im Wechsel mit einem Partner. Die Motivation sind vor allem das Geld und die Prämien, die man in diesen sechs Tagen erradeln kann.<sup>183</sup>

---

<sup>179</sup> N.N. Die deutschen Teilnehmer der Tour de France. *Illustrierter Radrenn-Sport*, Nr. 27, 01.07.1932, S. 2.

<sup>180</sup> N.N. Die 26. Tour de France. *Sport-Tagblatt*, Nr. 212, 01.08.1932, S. 6.

<sup>181</sup> N.N. Les six jours de la route 1<sup>er</sup>. Paris-Nice. *Le Petit Journal*, 11.03.1933, S. 1.

<sup>182</sup> N.N. Die Fernfahrt Paris-Nizza. *Sport-Tagblatt*, Nr. 81, 22.03.1933, S. 7.

<sup>183</sup> N.N. Von Mitternacht bis Mitternacht. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, Nr. 11.945, 23.04.1933, S. 11.

Auch 1933, bei der 27. Auflage der Tour de France, war Max Bulla wieder dabei.<sup>184</sup> Zu Bullas Rennverlauf oder Platzierung waren aber keine Berichte oder Zeitungsartikel im Nachlass oder im ANNO (AustriaN Newspaper Online) zu finden. In einer Auflistung seiner Erfolge auf der Internetseite [radsportseiten.net](http://radsportseiten.net) stehen die Ergebnisse bis zur 7. Etappe aufgelistet.<sup>185</sup> Da die Seite aber nicht alle Ergebnisse aufführt, kann nur gemutmaßt werden, ob er nach der siebenten Etappe möglicherweise aufgegeben hat.

Vom 28. August bis 02. September 1933 wurde erstmalig ein Etappenrennen in der Schweiz durchgeführt. Die Rundfahrt um die Schweiz (Tour de Suisse) wurde in fünf Etappen von Zürich und wieder zurück nach Zürich veranstaltet. Die Rundfahrt etablierte sich zu einem beliebten Rennen und zählt auch heute noch zu einem der wichtigsten Rennen neben der Tour de France, dem Giro d'Italia und der Vuelta a España. Auch Max Bulla war bei dieser Premiere am Start und gewann zwei der fünf Etappen. Folglich ging auch der Gesamtsieg an den Österreicher.<sup>186</sup> Für Bulla, wie er selbst in seinem Artikel „Wie ich die Tour de Suisse gewann“ schrieb, war dies einer seiner schönsten Siege in seiner Karriere – es fühlte sich an wie im Märchen.<sup>187</sup> Bulla, wie er selbst erzählte, der vor dem Rennen nur drei Stunden Schlaf abbekam und auch während der Etappen schlaflose Nächte hatte, weil er ständig über die richtige Taktik nachdachte, konnte trotz dieser widrigen Umstände seine Höchstleistung erbringen.<sup>188</sup> Die erste Rundfahrt um die Schweiz war ein großartiger Erfolg, aus organisatorischer Sicht und auch seitens des Publikums.<sup>189</sup> Um solch ein großes Rennen zu gewinnen, müssen viele Faktoren zusammenspielen, man braucht Können, eine gute Form, Gesundheit und auch ein bisschen Glück – und all diese Dinge vereinten sich bei Max Bulla bei der ersten Tour de Suisse im Jahr 1933. Er gewann die Tour nicht im Schlaf, sondern mit Kopf und Körper. Natürlich hätten sich die Schweizer einen Schweizer Sieger gewünscht, doch: „Aber wenn schon ein Ausländer gewann, dann war Max Bulla undiskutabel der sympathischste“<sup>190</sup>, hieß es im Artikel „Um zu siegen“ aus dem Jahr 1933.<sup>191</sup> Die Schweizer waren stolz, Max Bulla als ersten Sieger ihrer Rundfahrt bejubeln zu können.<sup>192</sup> Trotz einiger Probleme wurde die 1. Tour de Suisse ein Riesenerfolg

---

<sup>184</sup> Nr. 18. Fayet E. Rennfahrer rasen durch Frankreich. Unbekannte Zeitung, 1933, keine Seitenangabe.

<sup>185</sup> [Radsportseiten.net](http://www.radsportseiten.net) (2020). Max Bulla.

<http://www.radsportseiten.net/coureurfiche.php?coureurid=2820> (letzter Zugriff am 22.05.2020)

<sup>186</sup> N.N. Max Bulla Tour de Suisse-Sieger. *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, Nr. 106, 04.09.1933, S. 1.

<sup>187</sup> Bulla, M. Wie ich die Tour de Suisse gewann. *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, 1933.

<sup>188</sup> Bulla, M. Wie ich die Tour de Suisse gewann. *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, 1933.

<sup>189</sup> Bulla, M. Wie ich die Tour de Suisse gewann. *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, 1933.

<sup>190</sup> Nr. 12. N.N. Um zu siegen. Unbekannte Zeitung, 1933.

<sup>191</sup> Nr. 12. N.N. Um zu siegen. Unbekannte Zeitung, 1933.

<sup>192</sup> Nr. 12. N.N. Um zu siegen. Unbekannte Zeitung, 1933.

und einer Neuauflage stand nichts mehr im Wege. Insgesamt wurden 60 Prämien für diese Fahrt gestiftet.<sup>193</sup>

#### 4.9 Die Jahre vor dem Krieg und „La Vuelta a España“

Bei der zweiten Auflage der Tour de Suisse 1934 konnte Max Bulla in der 5. Etappe von Lausanne nach Bern siegen (siehe Abbildung 8) – insgesamt gab es in diesem Jahr sieben Etappen zu bewältigen. Sieger wurde der Deutsche Ludwig Geyer.<sup>194</sup> Da Max Bulla im Gesamtklassement nicht mehr aufscheint, hatte er dieses Rennen wahrscheinlich in der sechsten oder siebenten Etappe abgebrochen.



Abbildung 8: Max Bulla Sieger der 5. Etappe der Tour de Suisse – Ankunft in Bern 1934.

Bei den internationalen Bahn- und Straßenrennen in Zürich-Oerlikon<sup>195</sup> gelang Max Bulla eine kleine Revanche. Er gewann das Verfolgungsmatch über fünf Kilometer (Preis von San Bernardino) vor dem Sieger der Tour de Suisse 1934 Ludwig Geyer. Beim Punktefahren über 20 Kilometer (Kleine Tour de Suisse) erreichte er den fünften Platz.<sup>196</sup>

<sup>193</sup> N.N. Tour de Suisse-Ausklang. *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, Nr. 106, 04.09.1933, S. 5.

<sup>194</sup> N.N. Sieger der 5. Etappe: Max Bulla. *Sport (Organ für alle Sportzweige)*, Nr. 106, 30.08.1934, S. 1.

<sup>195</sup> N.N. Internationale Bahn- und Straßenrennen. *Sport-Tagblatt*, Nr. 244, 05.09.1934, S. 3.

<sup>196</sup> N.N. Kleine Tour de Suisse in Oerlikon. *Sport-Illustrierte*, Nr. 36, 04.09.1934, S. 5.

Das Jahr 1935 stand im Zeichen der Vuelta a España, die von 29. April bis 15. Mai und in diesem Jahr das erste Mal stattfand. Das neue Rennen mit einer Gesamtstrecke von 3.431 Kilometern wurde in 14 Etappen geteilt – Start und Ziel waren in Madrid. Bulla gelang ein tolles Rennen, er gewann die achte und zehnte Etappe, die elfte Etappe absolvierte er als Zweiter und die siebente, 13. und 14. Etappe als Dritter. Insgesamt kam er auf den beachtlichen fünften Rang mit einer Gesamtzeit von 120 Stunden, 28 Minuten und 58 Sekunden. Gewinner der ersten Vuelta wurde der Belgier Gustaaf Deloor.<sup>197</sup>

Vor dem Krieg führte Max Bulla gemeinsam mit dem deutschen Radrennfahrer Karl Altenburger eine Leichtmetall-Felgenfabrikation in Jestetten (Deutschland), in der sie beide Tag und Nacht mitarbeiteten. Bulla trainierte nebenbei täglich 60 bis 80 Kilometer, um sich für die nächsten Rennen vorzubereiten, wie zum Beispiel für das Rotterdamer Sechstagerennen. Gemeinsam mit Altenburger trat er 1937 bei der „Baseler Nacht“ an, einem Siebenstundenrennen. Karl Altenburger hatte aber zu wenig trainiert, er war in der Fabrik zu sehr eingespannt und obwohl Bulla gut gefahren war, konnten sie als Team mit den Besten nicht mitmischen – das italienische Team Malmesi-Piemontesi gewann dieses Rennen.<sup>198</sup>

#### **4.10 Max Bulla und der Zweite Weltkrieg**

Während des Zweiten Weltkriegs wurden keine großen internationalen Rennen mehr ausgetragen. Max Bulla ging zurück nach Wien und musste seine rennfahrerischen Aktivitäten stark einschränken. In Wien bestritt er während der Kriegsjahre einige Rennen.<sup>199</sup> Der Zweite Weltkrieg verhinderte wahrscheinlich die Fortsetzung seiner erfolgreichen Radsport-Karriere.<sup>200</sup>

Max Bulla und Franz Dusika, ebenfalls ein österreichischer Rennfahrer und guter Freund von Bulla, traten 1940 gemeinsam beim Rennen der Berufsfahrer in Wien an. Nachdem man von beiden schon längere Zeit nichts mehr gehört hatte, vermutete man schon, sie hätten sich zurückgezogen, doch sie hatten in aller Stille weitertrainiert.<sup>201</sup> Dieses Radrennen der Berufsfahrer fand 1940 erstmals in Wien auf der Stadionbahn statt, nachdem es sich in den anderen größeren Städten in Großdeutschland großer Beliebtheit erfreut hatte.<sup>202</sup> Es wurden verschiedene Team-Rennen ausgetragen. Im Fliegerrennen (Sprintrennen) gelang es Dusika, wie in früheren Jahren, in allen fünf Läufen an erster Stelle

---

<sup>197</sup> N.N. La 1ª Vuelta a España. AS, 13.05.1935, S. 9-15.

<sup>198</sup> Bulla, M. Eine Nacht auf Rädern. *Österreichischer Radsport*, Nr. 1, 15.02.1937, S. 16.

<sup>199</sup> Bretscher E. Max Bulla hat uns verlassen. *Rad + Motorsport, Zürich*, 07.03.1990, keine Seitenangabe.

<sup>200</sup> Nr. 16. N.N. Max Bulla gestorben. *Unbekannte Zeitung*, 1990.

<sup>201</sup> N.N. Bulla und Dusika auf alter Höhe. *Das kleine Volksblatt*, Nr. 204, 24.07.1940, S. 10.

<sup>202</sup> N.N. Berufsfahrer auf der Stadionbahn. *Völkischer Beobachter*, Nr. 182, 30.06.1940, S. 10.

zu landen. Alle Läufe waren extrem spannend und wurden stets in einem dramatischen Endkampf auf den letzten Metern entschieden. Das Team Dusika-Bulla gewann 24:11 gegen das deutsche Team Georg Umbenhauer und Otto Weckerling. Das Wertungsfahren über 15 Runden war ähnlich spannend. Der Deutsche Umbenhauer fuhr in der vierten Runde auf und davon und hielt einen konstanten Vorsprung von 50 Metern bis zur letzten Runde. Dann kam Bulla zum Zug – er schaffte eine kaum für möglich gehaltene Leistung und führte die anderen beiden Fahrer (Dusika und Weckerling) an Umbenhauer heran. In der Zielgeraden schaffte es Dusika mit seinem Endspurt alle zu schlagen. Endstand: 27:19 für Dusika-Bulla.<sup>203</sup> Auch das Rennen hinter Motoren, also hinter motorisierten Schrittmachern, verlief erfolgreich. Bulla sorgte wieder für eine Überraschung – er lieferte sich einen Zweikampf mit Umbenhauer, eine halbe Runde zurück folgte der Zweikampf zwischen Dusika und Weckerling. Dusika konnte auch hier eine starke Leistung zeigen, denn der Fliegerspezialist schlug sich in den zehn Kilometern wacker und gewann den Zweikampf gegen Weckerling. Auch Bulla siegte gegen Umbenhauer und galt als Held des Tages. Bulla und Dusika gewannen überlegen mit einem Endergebnis von 34:23 im bis zum letzten Platz gefüllten Stadion der Radrennbahn.<sup>204</sup>

Die letzten Bahnrennen auf der Wiener Rennbahn im Prater in der Saison 1940 waren die Sensation des Jahres. Der deutsche Berufsfliegermeister Jean Schorn und der Olympiasieger, Weltmeister und deutsche Stehermeister Toni Mertens traten gegen Franz Dusika und Max Bulla an. Im Fliegerrennen konnte Dusika Schorn bezwingen und im Stehverfolgsrennen (Zweikampf über 10 Runden) holte in den letzten Metern Mertens den Sieg gegen Bulla. Doch Bulla konterte und gewann das Pirelli-Preis-Steherrennen über zehn Kilometer. Bullas Sieg wurde von keinem erwartet, es herrschte tosender Beifall. Das Rennen um das „Goldene Rad von Wien“ über 40 Kilometer gewann überraschend Schorn, nachdem Mertens nach der 66. Runde das Kettenrad brach. Bulla hielt lange mit, konnte aber drei Runden vor Schluss nicht mehr und Schorn zog vorbei.<sup>205</sup>

Ein Artikel im „Diamant-Sportbrief“ berichtete, dass Max Bulla nach einer mehrjährigen Pause gegen Ende der Saison 1941 den Radrennsport wieder aufnahm.<sup>206</sup> Da Bulla aber noch 1940, wie oben beschrieben, die Bahnrennen gefahren war, kann diese Pause nur von kurzer Dauer gewesen sein. Ende der Saison 1941 bestritt er wieder ein Rennen in Hockenheim, wo er, stark wie eh und je, Zweiter wurde. Auch bei den folgenden

---

<sup>203</sup> N.N. Umbenhauer-Weckerling von Dusika-Bulla besiegt! *Kleine Volks-Zeitung*, Nr. 200, 22.07.1940, S. 4.

<sup>204</sup> N.N. Bulla und Dusika auf alter Höhe. *Das kleine Volksblatt*, Nr. 204, 24.07.1940, S. 10.

<sup>205</sup> N.N. Eine Schlußveranstaltung, wie sie besser nicht sein konnte! *Ostmark-Radsport*, Oktober 1940, S. 8.

<sup>206</sup> Feldpost-Brief „Diamant-Sportbrief“ Nr. 8, 1942, S. 6.

Berufsfahrer-Rennen konnte er gute Platzierungen einfahren und auch die Wiener Bahnrennen wurden ebenfalls alle von ihm gewonnen.<sup>207</sup>

1940 unterzog sich Max Bulla einer kleinen Operation. Zeit seines Lebens störten ihn seine abstehenden Ohren, für die er auch immer wieder gehänselt wurde. Die Gegner meinten scherzend, er würde sich unerlaubte Vorteile verschaffen, da er den Rückenwind durch seine Ohren besser ausnutzen konnte. Dies war nun Geschichte!<sup>208</sup>

Zwischen 1941 und 1942 startete Bulla immer wieder bei Rennen auf der Radrennbahn, wie zum Beispiel beim Jubiläumsrennen „Zehn Jahre Wiener Radrennbahn“, wo er bei den Kämpfen der Berufsfahrer teilnahm.<sup>209</sup> Ein Jahr später startete er beim Internationalen Semperit-Steherpreis über 50 Kilometer, wo er den zweiten Platz erreichen konnte.<sup>210</sup>

Wie Max Bulla den Krieg erlebte und wie er zu diesem Regime stand, erläutert sein Sohn, Michael Bulla, in einer kurzen Stellungnahme:

„Mein Vater war ein sehr freiheitsliebender und gerechter Mensch, die Zeit des Nationalsozialismus hat ihm daher naturgemäß sehr zu schaffen gemacht. Er hat mit viel Risiko Juden geholfen ihr Vermögen vor den Nazis zu schützen. In diesem Zusammenhang wurde sein Vermögen in der Schweiz eingezogen und war, wie auch meine Mutter der Gewalt der Gestapo ausgesetzt. Er war von 1941 bis 1945 beim deutschen Heer jedoch Gott sei Dank nicht an der Front. Er hat zeitlebens dieses Regime verurteilt. Leider hat er 1934 aus Liebe zur Heimat eine Schweizer Staatsbürgerschaft nicht angenommen sonst wäre vieles anders gekommen.“ (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 15.04.2020)<sup>211</sup>.

Marschik (2013a, S. 104) schrieb in seinem Artikel über Max Bulla, er sei ab 1940 Mitglied der NSDAP gewesen. Diese Information wurde von Michael Bulla nicht bestätigt. Er wies jegliche „Vorwürfe“ einer Mitgliedschaft vehement zurück, da sein Vater dieses Regime, wie oben zitiert wurde, verurteilte. Im Nachlass wurden diesbezüglich auch keinerlei Hinweise gefunden.

---

<sup>207</sup> Feldpost-Brief „Diamant-Sportbrief“ Nr. 8, 1942, S. 6.

<sup>208</sup> N.N. Der Verband der Hundertneunundzwanzig. *Das kleine Volksblatt*, Nr. 201, 21.07.1940, S. 17.

<sup>209</sup> N.N. Weltmeister und Olympiasieger starten. *Kleine Volks-Zeitung*, Nr. 169, 20.06.1941, S. 9.

<sup>210</sup> N.N. Schön vor Bulla. *Kleine Volks-Zeitung*, Nr. 184, 06.07.1942, S. 4.

<sup>211</sup> E-Mail-Auszug wurde im Anhang beigefügt.

#### 4.11 Der Krieg ist zu Ende – eine Karriere geht zu Ende

Nach dem Krieg, im Sommer 1945, dürfte Max Bulla in der Nähe von Windischgarsten gelebt oder den Sommer dort verbracht haben. Trotz seiner 39 Jahre dachte er aber noch nicht über ein Karriereende nach. Er wollte noch zwei oder drei Jahre fahren, denn er konnte sich von der Straße einfach noch nicht trennen. Auch sein damals 16-jähriger Sohn Max jun. bestritt zu dieser Zeit Rennen und wollte in die Fußstapfen seines Vaters treten.<sup>212</sup>

Im Dezember 1946 trat Bulla nach längerer Pause bei den Saalwalzenrennen (Rennen auf Hometrainern) an. Die Rennen fanden von 13.12. bis 16.12. jeweils abends auf der Bühne des Wiener Apollotheaters statt.<sup>213</sup> Bulla trat gegen drei französische Meister (Louis Caput, Paul Maye und Émile Bertignon) an. Die Veranstaltung stand unter dem Schutz der französischen Besatzungsmacht. Ausgetragen wurden verschiedene Rennen, wie zum Beispiel ein Ausscheidungsrennen, ein Verfolgingsrennen oder ein Ausdauer-Mehrkampfrennen (Omnium) und ein Rennen um den Pokal des „Wiener Sport in Bild und Wort“.<sup>214</sup>

Danach dürfte Max Bulla wieder gelegentlich an größeren Rennen teilgenommen haben und er trat auch wieder international an, wie zum Beispiel beim 100-Kilometer-Kriterium 1947 in Baden (Schweiz). Das Rennen verlief für sein mittlerweile fortgeschrittenes Alter nicht schlecht, er sorgte für Tempo und ertete für seine Fahrweise viel Beifall. Doch mit den Jungen konnte er nicht mehr ganz mithalten und beendete das Rennen mit eineinhalb Runden Rückstand auf dem 19. Platz. Seine Leistung wurde jedoch gewürdigt und er erhielt wieder einmal zahlreiche Einladungen für weitere Rennen.<sup>215</sup> Ebenfalls in diesem Jahr fuhr er das letzte Mal bei der Tour de Suisse als Teilnehmer mit.<sup>216</sup>

Mit der Schweiz verband Bulla immer eine enge Freundschaft und er war gerne als Gast dort – wurde er ja in der Schweiz mehr verehrt als in seiner Heimat.<sup>217</sup> Überhaupt wurden im Laufe der Zeit Frankreich und die Schweiz zu Bullas „zweiter Heimat“ – denn, zu seiner erfolgreichsten Zeit lag der Profi-Radsport in Österreich völlig im Argen.<sup>218</sup> 1934 wurde Max Bulla sogar eine Schweizer Staatsbürgerschaft angeboten, die er aber aus Liebe und

---

<sup>212</sup> N.N. Freudiges Wiedersehen mit Max Bulla. *Oberösterreichische Nachrichten*, Nr. 40, 27.07.1945, S. 4.

<sup>213</sup> N.N. Saalwalzenrennen auf dem Programm. *Österreichische Volksstimme*, Nr. 290, 13.12.1946, S. 4.

<sup>214</sup> N.N. Radrennen auf der Bühne! *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 45, 30.11.1946, keine Seitenangabe.

<sup>215</sup> Nr. 15. N.N. Max Bulla Neunzehnter in der Schweiz. Unbekannte Zeitung, wahrscheinlich 1947.

<sup>216</sup> Bretscher, E. Max Bulla hat uns verlassen. *Rad + Motorsport*, Zürich, 07.03.1990, keine Seitenangabe.

<sup>217</sup> Bretscher, E. Max Bulla hat uns verlassen. *Rad + Motorsport*, Zürich, 07.03.1990, keine Seitenangabe.

<sup>218</sup> Rupprecht, W. Max Bulla gestorben. *Radsport am Bodensee*, Nr. 6, 22.03.1990, keine Seitenangabe.

Verbundenheit zu seiner Heimat nicht annahm. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 15.04.2020)

Max Bulla absolvierte sein letztes Rennen im Jahr 1949 mit 44 Jahren. Mit der Fernfahrt Wien–Graz–Wien schloss er mit seiner Karriere ab und konnte noch einmal seine Klasse beweisen. (Marschik, 2013a, S. 105) Bei dem ersten österreichischen Straßenderby Wien–Graz–Wien gingen zwölf Radprofessionals an den Start, Sieger wurde Albert Hendrickx (Belgien) und Zweiter Rudi Valenta (Österreich). Bulla fuhr als zweitbeste Österreicher auf den sechsten Rang und wurde in Wien wie ein Sieger gefeiert.<sup>219</sup> Das Foto zeigt Max Bulla mit dem Sieger Albert Hendrickx und dem Zweitplatzierten Rudi Valenta. (Abbildung 9)



Abbildung 9: Max Bulla (1. von rechts) mit dem Sieger Hendrickx und Rudi Valenta (Mitte) beim Straßenderby Wien–Graz–Wien 1949.

<sup>219</sup> N.N. Hendrickx gewinnt das Straßenderby, Valenta Zweiter. *Wiener Kurier*, 18.07.1949, Nr. 165, S. 5.

Im selben Jahr organisierte Max Bulla gemeinsam mit Franz Dusika das Rennen „Rund um das Rathaus“, bei dem 20.000 Zuschauer anwesend waren.<sup>220</sup> Das Kriterium, das am 04.10.1949 stattfand, war der Abschluss der Rennsaison und ging über 150 Runden. Der italienische Radstar Gino Bartali konnte für das Rennen verpflichtet werden.<sup>221</sup>

#### 4.12 Max Bulla – im Ausland bekannter als in Österreich

Es scheint so, als hätte Max Bulla durch seine längeren Auslandsaufenthalte und dank der vielen internationalen Rennen, die er erfolgreich bestritten hatte, mehr Aufmerksamkeit im Ausland, vor allem in Frankreich und der Schweiz, erworben als in Österreich, wo der Radsport zu seiner aktiven Zeit nicht wirklich präsent war. Natürlich war Max Bulla in Österreich bekannt, vor allem bei den Radsport-Interessierten, doch er kam gerade im Ausland mit seinem Charakter gut an.<sup>222</sup>

Es gibt einige Berichte der Medien, die dieses Phänomen beschreiben, wie zum Beispiel im Programm Wien–Graz–Wien (1949) zu lesen ist: „Bulla ist populär. Im Ausland noch mehr als in Österreich. (Der Prophet gilt bekanntlich nichts im Lande).“<sup>223</sup> Die „Illustrierte Kronen-Zeitung“ schrieb am 04.05.1933: „Ueberall kennt man Bulla als die große berühmte „Sportkanone“, nur seine Heimatstadt Wien hat bisher eigentlich recht wenig von ihm gewußt.“<sup>224</sup>

Und der Journalist Emile Fayet schrieb in einem Artikel:

„Ich glaube, ich werde den Wienern erzählen müssen, wer Max Bulla ist. Ihn den Franzosen vorzustellen, ist nicht mehr nötig. Er war der Liebling aller bei der Tour de France 1931. Damals, ich erinnere mich noch sehr genau, las man Tag für Tag in erster Linie nur seinen Namen. In den fettesten Ueberschriften. Wer gewann die meisten Etappen? Bulla. Wer eroberte sich das gelbe Trikot? Bulla. Wer war der populärste Mann? Bulla. Bulla, Bulla, immer wieder Bulla. „Le petit Autrichien“ nannte man ihn.“<sup>225</sup>

---

<sup>220</sup> Meisel, H. Glanzvoller Epilog „Rund um das Rathaus“. *Wiener Kurier*, Nr. 233, 06.10.1949, S. 5.

<sup>221</sup> N.N. Gino Bartali kommt. *Neues Österreich*, 22.09.1949, Nr. 221, S. 4.

<sup>222</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

<sup>223</sup> Offizielles Programm des Semperit Derby Wien–Graz–Wien, 16.07.1949, S. 5.

<sup>224</sup> N.N. Wie aus einem Austräger der „Kronen-Zeitung“ ein großer Sportchampion wurde. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, Nr. 11.955, 04.05.1933, S. 6.

<sup>225</sup> Nr. 18, Fayet. Rennfahrer rasen durch Frankreich. *Unbekannte Zeitung*, 26.06.1933, keine Seitenangabe.

Der „Wiener Sport“ brachte in seiner mehrwöchigen Berichterstattung in seinem Einleitungsbericht über Max Bulla Folgendes:

„Ihr kennt ihn übrigens alle; *Max Bulla*, den „Giganten des Rennsattels“, den Sieger der Tour de France, der als kleiner unbekannter Tourist aus Österreich die „Asse“ der ganzen Welt stehen ließ. Über 200 Siege auf Bahnen und Straßen erstrampelte er sich im Laufe der zwanzig Jahre seiner Rennfahrerlaufbahn. Wenn er in Paris vom Bahnhof kam, winkten ihm die Taxichauffeure – höchster Ausdruck der Popularität.“<sup>226</sup>

Und Erich Zott schrieb in seinem zweiteiligen Portrait, das im Jahr 1989 in der Zeitschrift „Pedal“ abgedruckt wurde, über Bulla: „Max Bulla, der erfolgreichste Österreicher in der Radrenngilde, erlebte das Schicksal vieler Landsleute und Sportler. Denn erst im Ausland wird man anerkannt.“<sup>227</sup>

All diese Zitate haben eines gemein – Max Bulla war anscheinend im Ausland bekannter als in seiner Heimat Österreich. Dies ist natürlich auch darauf zurückzuführen, dass er die meiste Zeit für ausländische Rennställe gefahren ist – die längste Zeit (1931–1939) für den Schweizer Rennstall „Oscar-Egg.“<sup>228</sup> Außerdem ist er viele internationale Rennen gefahren – die österreichische Presse berichtete in Bullas aktiver und erfolgreicher Zeit vor allem über nationale Geschehnisse, so gingen seine Erfolge oft unter.

In den österreichischen Medien wurde Max Bulla vor allem am Ende beziehungsweise nach seiner Karriere in etlichen Berichten genannt und seine Leistungen wurden besonders hervorgehoben, wie in der nächsten Auflistung zu lesen ist:

Die Zeitung „Oberösterreichische Nachrichten“ schrieb über Bulla im Jahr 1945: „[...] Max Bulla, Oesterreichs größter und populärster Radsportler aller Zeiten!“<sup>229</sup> An einer anderen Stelle wird er als „Ein Sportler von Weltklasse – ein Vorbild für alle!“<sup>230</sup> beschrieben.

Und im „Völkischen Beobachter“ (1940) hieß es: „Bulla ist vielleicht der stärkste Straßenfahrer, der aus dem ostmärkischen Amateur-Radrennsport hervorgegangen ist.“<sup>231</sup>

---

<sup>226</sup> N.N. Bulla spricht mit Jordan. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 1, 26.01.1946, keine Seitenangabe.

<sup>227</sup> Zott, E. Portrait: Der stramme Max. *Pedal*, 1989, S. 46.

<sup>228</sup> CyclingRanking.com (2020d). Historic Overview Max Bulla.

<https://www.cyclingranking.com/rider/1207/max-bulla> (letzter Zugriff am 23.05.2020)

<sup>229</sup> N.N. Freudiges Wiedersehen mit Max Bulla. *Oberösterreichische Nachrichten*, Nr. 40, 27.07.1945, S. 4.

<sup>230</sup> N.N. Freudiges Wiedersehen mit Max Bulla. *Oberösterreichische Nachrichten*, Nr. 40, 27.07.1945, S. 4.

<sup>231</sup> N.N. Berufsfahrer auf der Stadionbahn. *Völkischer Beobachter*, Nr. 182, 30.06.1940, S. 10.

In einem Artikel, der über Bullas Tod im Jahr 1990 informierte, stand: „Max Bulla feierte seine größten Erfolge in der Zwischenkriegszeit und kannte nur ein Ziel: den Kampf gegen die Weltklasse.“<sup>232</sup>

Der „Wiener Sport in Bild und Wort“ beendete seine mehrteilige Berichterstattung über Max Bulla mit den Worten: „[...] zu schildern, wie aus dem sportbegeisterten Wiener Jungen, dem „radnarrischen“ Zeitungsfahrer, durch unbeugsamen Willen und zähe Arbeit an sich selbst Österreichs größter Rennfahrer wurde, ein Vorbild für die Jugend, ein Propagandist im besten Sinn des Wortes für unsere Heimat.“<sup>233</sup>

„Sein Stil wirkte auch in schweren Rennen stets mühelos, aber dennoch kraftvoll,“<sup>234</sup> schrieb der Chronist Wolfgang Rupprecht über die Fahrweise von Max Bulla.

„Bulla schwärmte vom Zigeunerleben. Er fuhr, was das Zeug hergab. Der Rest stand in den Zeitungen,“<sup>235</sup> berichtete Erich Zott in seinem Portrait über Max Bulla und beendete seinen ersten Teil der Berichterstattung mit folgenden Worten:

„Bulla, der heute in der Schweiz mehr geehrt wird als der Sieger eines Rennens, Bulla, der täglich Fanpost bekommt, als wäre er nie vom Rad gestiegen, Bulla, der mit dem Radsport auf Du und Du ist und keine Generationsunterschiede kennt, wird wohl nie mehr einen Nachfolger bekommen. Er ist und war der Größte.“<sup>236</sup>

Diese Worte in den unterschiedlichen Medien haben eines gemein – Max Bulla wurde, zumindest gegen Ende seiner Karriere und in Rückblicken hochverehrt – seine Leistungen waren unbestritten bemerkenswert.

Abschließend wird aus einem Brief eines Fans, den Max Bulla bekam, zitiert – Worte, die die damalige Euphorie zum Ausdruck bringen. Wann genau dieser Brief<sup>237</sup> Max Bulla erreichte, konnte nicht mehr rekonstruiert werden.

„[...] Seit meiner frühesten Jugend (9 Jahre) habe ich Sie gekannt und bewundert, an einem sehr schönen Nachmittag im August 1931 im Stadion vélodrome de RAX. [...]. Sie ein wunderbarer Athlet, braungebrannt und blond. Sie lächelten und grüßten und berührten die Hände der Zuschauer. [...] Immer hat Sie das französische Sportpublikum

---

<sup>232</sup> Nr. 16. N.N. Max Bulla gestorben. Unbekannte Zeitung, 1990.

<sup>233</sup> N.N. Auf dem Gipfel des Ruhmes. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 21, 15.06.1946, S. 14.

<sup>234</sup> Rupprecht, W. Max Bulla gestorben. *Radsport am Bodensee*, Nr. 6, 22.03.1990, keine Seitenangabe.

<sup>235</sup> Zott, E. Portrait: Der stramme Max. (Teil 1) *Pedal*, 1989, S. 44.

<sup>236</sup> Zott, E. Portrait: Der stramme Max. (Teil 1) *Pedal*, 1989, S. 44.

<sup>237</sup> Brief wurde im Anhang beigelegt.

für Ihre Klasse und Freundlichkeit hoch geschätzt. Die Tour 1932 in der deutschen Mannschaft. Sie führen mit Ihrer Mannschaft Kurt Stoepel ins Stadion Porc des Princes. Die 6 Tage von Paris 1932. Ich bin dabei, mit meiner Familie auf dem schönen Ring „Vel A’HLV“. Sie sind dort der große Star der 30er-40er Jahre im Radsport. Sie setzen Ihre Karriere fort: Marseille – Lyon 1932 – Tor de Suisse 1939 etc... Vor 2 Jahren habe ich mich entschlossen das Projekt eines 200-seitigen Albums zu verwirklichen. „Von der großen Zeit des Radsports“ 1930-40-59 und ihre großen Champions. Ich muß Ihnen sagen, daß mir während der Besetzungszeit, wie immer in solchen Fällen, das für mich interessanteste Material verlorengegangen ist. Ich habe mich sehr eingesetzt, das Wertvollste wiederzufinden und viel dafür investiert, aber was macht das schon aus! Nur das Ergebnis zählt! Was Sie betrifft, lieber Herr Max Bulla, blieb mir nur ein Foto; jenes nach dem Ziel von Marseille–Lyon 1932. Ich konnte mit Ihnen nicht Kontakt aufnehmen, ohne Ihnen zu sagen, wie sehr ich Sie immer bewundert habe. Sie, der große Champion, der Sie waren, sind eine meiner wertvollsten, sportlichen Jugenderinnerungen.“ (André Laught, Brief an Max Bulla, Datum unbekannt.)

#### **4.13 Max Bulla privat und sein Leben nach dem Profisport**

Max Bulla hoffte immer, dass sein Sohn Max Bulla Junior in seine Fußstapfen als Rennprofi treten würde, doch dieser wurde nur ein mittelmäßiger Rennfahrer.<sup>238</sup>

Max Bulla Junior kam am 25. Juni 1929 zur Welt und begleitete seinen Vater gemeinsam mit seiner Mutter, Josefine Bulla, zu zahlreichen Rennen in ganz Europa. Während der Wintermonate hielt sich Max Bulla mit seiner Familie bis Mitte der 1930er Jahre am Landsitz von Oscar Egg in Südfrankreich auf, um dort ganzjährig trainieren zu können. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 12.04.2020)<sup>239</sup>

Sein zweiter Sohn, Michael Bulla, geboren am 27. Juni 1946 erlebte zwar die aktive Karriere seines Vaters nicht mehr mit, doch er begleitete ihn nach dessen Rückzug aus dem Rennsport zu vielen Veranstaltungen und Einladungen im In- und Ausland (Italien, Frankreich, Schweiz und Deutschland), wo er, wie er (der Sohn) selbst berichtete, sehr viele interessante Leute kennenlernen durfte, wie zum Beispiel Politiker, Journalisten, Sportler und den Bundespräsidenten. Für Michael Bulla war eine sportliche Karriere von Anfang an

---

<sup>238</sup> Bretscher, E. Max Bulla hat uns verlassen. *Rad + Motorsport Zürich*, 07.03.1990, keine Seitenangabe.

<sup>239</sup> E-Mail Auszug im Anhang beigefügt.

ausgeschlossen, da sein Herz nicht für den Leistungssport geeignet war. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 12.04.2020)

Nach dem Rückzug aus dem aktiven Rennsport war Max Bulla Privatier und reiste viel herum, da er immer wieder Einladungen zu Veranstaltungen erhielt. Max Bulla war bis zuletzt sportlich, hat ein gesundes Leben mit gesunder Ernährung propagiert und auch vorgelebt. Besonders viel hielt er vom „Kneipen“. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 15.04.2020) Dies ist auch in seinem Buch beschrieben, das er 1952 gemeinsam mit Dusika schrieb. Die richtige Lebensweise war für ihn ausschlaggebend und er nannte als Bausteine zum Erfolg: richtige Ernährung, durchdachtes Training und eine gesunde Lebensführung. (Dusika & Bulla, 1951, S. 100)

In Erich Zotts Portrait über Max Bulla schrieb der Journalist auch über das Thema Doping und wie Max Bulla darüber dachte. Bulla kam mit dem Thema Doping nie in Berührung, obwohl damals, wie Bulla selbst berichtete, sehr viel mit Medikamenten gehandelt wurde und viele Fahrer auch offensichtlich gedopt und ohne Kontrollen gefahren sind. Bulla wollte seinen Körper nicht vergiften und er meinte, das sei der Grund, warum er heute<sup>240</sup> noch lebe.<sup>241</sup>

Max Bulla hatte mehrere Rückzugsorte – er wohnte abwechselnd im 4. Bezirk in Wien, in der Hinterbrühl und in Inzenhof bei Pitten. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 12.04.2020)

Zu Max Bullas Freunden zählten bis zu seinem Tod die bekannten ehemaligen Schweizer Radrennfahrer Ferdinand (Ferdy) Kübler und Hugo Koblet, der mit Schauspielerinnen Waltraut Haas verlobt war. Ebenfalls ein treuer Begleiter über Jahrzehnte war Wolfgang Rupprecht, ein Chronist aus München, der immer wieder Artikel über Max Bulla verfasste und eigentlich immer ein Buch über ihn schreiben wollte. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 15.04.2020) Über zwei weitere wichtige Weggefährten und Freunde wird im Anschluss an dieses Kapitel erzählt.

Im Jahr 1957 managte Max Bulla den österreichischen Radrennfahrer Adolf Christian, der Dritter bei der Tour de France 1957 wurde und damit das bis heute beste Ergebnis für Österreich erzielte. In den 1960er Jahren half er seinem Freund Franz „Ferry“ Dusika im Marketing und beim Verkauf in dessen Sportgeschäften. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 12.04.2020)

---

<sup>240</sup> Das Gespräch mit Zott fand 1989 statt.

<sup>241</sup> Zott E. Portrait: Der stramme Max (Teil 1). *Pedal*, 1989, S. 44.

Seine Kinder Max jun. und Michael gründeten 1964 eine Automobilfirma, bei der sie von ihrem Vater vor allem im Marketing unterstützt wurden. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 12.04.2020) Matthias Marschik berichtete in seinem Bericht „Der Steher“, dass Max Bulla vor allem die Marken Morris und Volvo und englische Sportwagen (MG, Morgan, Marcos und TVR) importierte. (Marschik, 2013a, S. 105)

Zu Bullas 60. Geburtstag im Jahr 1965 veranstaltete Ferry Dusika ein Rennen, das Max schon 1926 gefahren war und damals gewonnen hatte: Schwechat–Fischamend–Schwechat. Damals fuhr er die 18 Kilometer in 29:44,4 Minuten. Vierzig Jahre später überholte Max sich selbst, denn er schaffte die gleiche Strecke in 25:11,4 Minuten.<sup>242</sup> Das bessere Ergebnis war natürlich auf das bessere Material (leichtere Fahrräder, bessere Reifen) und die besseren Straßen zurückzuführen, aber nichtsdestotrotz, Max Bulla war auch mit 60 noch in einer guten Form. Begleitet haben ihn dabei die damaligen Elitefahrer Gerd Seidenberger, Robert Csenar, Heinz Oberst und Walter Garschal als Schrittmacher.<sup>243</sup> Seine Jubiläumsfahrt ging durch die gesamte Presse.

Am 01. März 1990 starb Max Bulla im 85. Lebensjahr an einem Herzversagen. Auf dem Weg zum Postamt in Pitten (Niederösterreich) brach er zusammen und starb wenig später im Krankenhaus.<sup>244</sup>

Max Bulla hatte zwei Enkelkinder, Wolfgang Bulla (geb. 1965) und Beatrice Bulla-Moser (geb. 1970) und drei Urenkel. Außer seinem Sohn Max Bulla jun., der in den 1950er Jahren Rennen gefahren war, gab es keinen aktiven Radsportler mehr in der Familie. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 12.04.2020)

„Max Bulla, Sieger in etwa 200 Rennen, schon zu Lebzeiten eine Legende des österreichischen Radsports, ist jetzt tot, folgte seinem Freund Ferry Dusika.“<sup>245</sup> In diesem Zitat aus einem Artikel über Bullas Ableben wird auch die Nähe zu Ferry Dusika beschrieben. Denn als Dusika 1984 starb, erlitt Max Bulla einen leichten Schlaganfall – ab diesem Zeitpunkt ist Max nicht mehr auf sein Rad gestiegen.<sup>246</sup>

Abschließend ist zu sagen, dass Max Bullas Popularität seiner Familie, wie sein Sohn Michael Bulla erzählte, in vielen Lebensbereichen lange Zeit sehr geholfen hat. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 15.05.2020)

---

<sup>242</sup> Jeschko, K. Mit dem scharfen Objektiv. *Die Presse*, 30.09.1965, keine Seitenangabe.

<sup>243</sup> Schwarz, W. Max Bulla: Rekord mit 60. *Kurier*, 1965, keine Seitenangabe.

<sup>244</sup> Nr. 17. Bernegger, K. Max Bulla, „die Radsport-Legende“, ist tot. Unbekannte Zeitung, 1990.

<sup>245</sup> Nr. 16, N.N., Max Bulla gestorben. Unbekannte Zeitung, 1990.

<sup>246</sup> Nr. 17. Bernegger, K. Max Bulla, „die Radsport-Legende“, ist tot. Unbekannte Zeitung, 1990.

## 4.14 Exkurs: Bullas Weggefährten

### 4.14.1 Franz „Ferry“ Dusika

„Bulla und Dusika waren unzertrennliche Freunde, nicht nur im Radsport, sondern auch als Geschäftsleute, Veranstalter und Abenteurer.“<sup>247</sup>

Die enge Freundschaft zwischen Ferry Dusika und Max Bulla bestätigte auch Max Bullas Sohn. Dusika und Bulla waren bis zu Dusikas Tod gute Freunde und unternahmen auch noch in der Pension viele gemeinsame Ausfahrten mit ihren Rädern. (Gespräch Michael Bulla, Mai 2019)

Max Bulla und Ferry Dusika sind zwei Radfahrerlegenden, die oft gemeinsam genannt werden. Doch ihre Wege kreuzten sich anfänglich noch nicht sehr oft. Bulla war der ausdauernde Straßenradfahrer, der vor allem im Ausland unterwegs war, wohingegen Dusika sich auf den Radrennbahnen bei den Sprintrennen zu Hause fühlte, dort einige Siege holen konnte und auch an Großveranstaltungen (Bronze bei der Bahn-WM in Rom 1932) erfolgreich teilnahm. Erst ab 1940 kreuzten sich die Wege von Dusika und Bulla wieder und die beiden lieferten sich auf der Wiener Stadionbahn als „Paar“ einige Duelle. (Mühlberger, 2006, S.176-180)

Franz „Ferry“ Dusika, am 31. März 1908<sup>248</sup> in Wien geboren, wuchs als Scheidungskind teilweise im Waisenhaus auf und war kränklich und schwach. (Adam, 1984, S. 78) Trotz seiner schlechten körperlichen Voraussetzungen begann er mit dem Radsport. (Mühlberger, 2006, S. 177) Bei seinen ersten Rennen war er noch alles andere als erfolgreich – meistens wurde er Letzter. Dusika ließ sich dadurch nicht beirren, er wollte um jeden Preis Radrennfahrer werden.<sup>249</sup> Und so schaffte er mit Fleiß und Ehrgeiz den Einstieg in den professionellen Radsport. (Mühlberger, 2006, S. 177) Schon bei seinem ersten WM-Einsatz 1932 in Rom holte er im „Flieger-Bewerb“ die Bronzemedaille. Es folgten zehn nationale Meistertitel, Siege in den Großen Preisen von Kopenhagen, Zürich, Deutschland, Großbritannien und Europa (in Wien) sowie noch einige Siege in verschiedenen internationalen Bahnkriterien. (Mühlberger, 2006, S. 181) Nur die olympische Medaille blieb ihm 1936 in Berlin verwehrt. (Mühlberger, 2006, S. 177)

Dusika war der erste Klasesprinter, den Österreich hervorgebracht hatte. Seine Sprintfähigkeit fiel schon in jungen Jahren auf, so konzentrierte er sich hauptsächlich auf

---

<sup>247</sup> Zott, E. Portrait: Der stramme Max (Teil 1). *Pedal*, ca. 1989, S. 44.

<sup>248</sup> Meldezettel Franz Dusika:

<https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/image.xhtml?id=pkT7eIKkUZ9L9KhQOJ6nouM0+8OkdD4Jp25sfgC2ACs1>

<sup>249</sup> Dusika, F. Als ob es ein Vergehen wäre. *Österreichischer-Radsport*, Nr. 1 15.02.1937, S. 2.

die Fliegerrennen. Ihn zeichneten sein exzellentes Konzentrationsvermögen und sein blitzschnelles Erfassen von Situationen aus, zwei Eigenschaften, die ihm als Rennfahrer sehr halfen. Denn er packte jede Gelegenheit beim Schopf und konnte so aus vielen Gelegenheiten sportliches Kapital schlagen. (Programm Wien–Graz–Wien, 1949)<sup>250</sup>

Tatsächlich schloss sich Dusika, der nicht nur vom Bahnradrennen und dem Profisport in Österreich leben konnte, den Nationalsozialisten an und erhoffte sich dadurch Unterstützung, die er auch prompt bekam. Ferry Dusika wurde Partei- und SA-Mitglied, arisierte ein Radgeschäft in Floridsdorf, organisierte SA-Sportfeste und wurde Schriftleiter der Zeitschrift „Ostmark-Radsport“, in der er auch Werbung für sich und sein Geschäft machte. Aufgrund seiner Aktivitäten wurde er nie an die Front einberufen. (Marschik, 2013b, S. 121)

Von 1935 bis 1979 führte Ferry Dusika ein Radgeschäft in der Fasangasse im 3. Wiener Gemeindebezirk (Abbildung 10), das er später zu einem großen Sportgeschäft ausbaute. (Mühlberger, 2006, S. 180)



**Dusika**

zeigt in der  
Schaufensterstraße des Sports  
in 29 Auslagen

<b>3, Fasangasse 24</b>	Sportgeräte und Skier
<b>3, Fasangasse 26</b>	Internationale Mode
<b>3, Fasangasse 28</b>	Sportrennräder u. Rennmaschinen
<b>3, Fasangasse 30</b>	Sport-, Auto- und Zimmerräder
<b>3, Fasangasse 32</b>	Kinderräder
<b>3, Fasangasse 52</b>	Ersatzteile, Werkstätte

Abbildung 10: Ferry Dusika – Werbekarte für sein Sportgeschäft in der Fasangasse.

<sup>250</sup> Offizielles Programm des Semperit-Derby Wien–Graz–Wien, 16.07.1949.

Im Februar 1937 übernahm Franz Dusika die Schriftleitung der Zeitschrift „Österreichischer Radsport“. Als aktiver und berühmter Rennfahrer hatte er die besten Beziehungen zu den Sportlern des In- und Auslandes.<sup>251</sup>

Ab 1938 wurde die Zeitschrift „Österreichischer Radsport“ als „Ostmark-Radsport“ herausgegeben. In der Zeitschrift verbreitete er nationalsozialistisches Gedankengut und verherrlichte den Führer. Er stellte die Zeitschrift in den Dienst des Nationalsozialismus und des Krieges. (Autengruber, 2013, S. 83)

Dies ist im Vorwort seiner im Oktober 1940 herausgegebenen Zeitschrift „Ostmark-Radsport“ zu lesen:

„[...] Vor einem Jahr rief uns unser Reichssportführer zu: „Weitermachen!“ Heute können wir stolz beweisen: wir haben nicht nur „weitergemacht“, wir haben beschützt von den besten Soldaten der Welt, geführt von dem größten Staatsmann und genialsten Feldherren, in unserer Sparte Großes vollbracht. [...] Unermüdet waren alle am Werke, der Parole unseres Reichssportführers zu entsprechen und ohne Ueberhebung können wir behaupten, es ist uns voll und ganz gelungen.“<sup>252</sup>

Im Jahr 1939 übernahm er das Fahrradgeschäft von dem jüdischen Besitzer Abraham Adolf Blum in Floridsdorf (Autengruber, 2013, S. 82) – das war der Grund, warum er ab Ende der 2000er Jahre als „Arisierer“ in der Kritik stand.<sup>253</sup> Die NSDAP bestätigte, dass Dusika Mitglied der Partei war (Mitgliedsnummer 6.295.534, nachträgliches Aufnahmedatum: 1. Mai 1938), und auch seine Funktion als SA-Oberscharführer. Dies lässt die Schlussfolgerung zu, dass Dusika schon vor 1938 „Illegales“ Mitglied der NSDAP – damals in Österreich verboten – war. (Autengruber, 2013, S. 82-83)

Nach dem Krieg bestritt Dusika allerdings Nationalsozialist gewesen zu sein (Autengruber, 2013, S. 90) – seine Aussagen, die er nach 1945 tätigte, standen im Widerspruch zu seiner Berichterstattung in der „Ostmark-Radsport“. Er gab an, dass seine Mitgliedschaft und seine Aktivitäten rein sportlich zu sehen waren und er nicht im politischen Sinne aktiv war. (Autengruber, 2013, S. 89)

Auch als Autor von Radsport-Handbüchern machte sich Franz Dusika einen Namen, sein 1952 erschienenes „Radsport Handbuch“, das von der Vereinigung der Berufsradsrennfahrer Österreichs herausgegeben wurde, war eines der ersten dieser Art,

---

<sup>251</sup> *Österreichischer Radsport*, Nr. 1, 15.02.1937, S. 2

<sup>252</sup> Vorwort. *Ostmark-Radsport*, Oktober 1940, S. 3.

<sup>253</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Franz\\_Dusika](https://de.wikipedia.org/wiki/Franz_Dusika) (letzter Zugriff, 07.06.2020)

wie der damalige Präsident der Vereinigung österreichischer Berufsradrennfahrer (Hans Hanauska) im Vorwort schreibt:

„Zum ersten Mal nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Initiative ergriffen, ein Radsporthandbuch, wie es alljährlich in der Schweiz, Frankreich, Deutschland und vielen anderen Ländern erscheint, auch für Österreich herauszubringen. In monatelanger Zusammenarbeit des Redaktionskomitees gelang es, in bescheidenem Ausmaße das allerwichtigste Material zusammenzusetzen und in Druck zu legen. Der Zweck bestand darin, die gesamte Radsportwelt im In- und Ausland über die erzielten Fortschritte im österreichischen Radsport zu informieren, sowie die breite Masse der Radfahrer beiderlei Geschlechtes über die Geschichte und Entwicklung des Radsportes im allgemeinen zu interessieren.“ (Dusika, 1952, S. 4).

Das Handbuch beinhaltet kurze Biografien von neunzehn österreichischen Berufsradrennfahrern und danach die Biografien der zehn österreichischen Amateure sowie von sechzehn ausländischen Rennfahrern, die zu dieser Zeit, also 1952, aktiv waren.

Dusika interessierte sich für sehr viele Dinge, vor allem für Trainingslehren und Trainingsarten. Dies beinhaltete auch die Ernährung, mit der er sich viel beschäftigte. Er entdeckte die Vollwertkost, von der er bis zu seinem Tod begeisterter Anhänger war. Überhaupt galt er als Gesundheitsapostel (Mühlberger, 2006, S.177) und schrieb dies auch gemeinsam mit Max Bulla in Radsportbüchern und Trainingsfibeln, wie zum Beispiel „Der erfolgreiche Radrennfahrer. Neue Wege zur Leistungssteigerung“, nieder. (Marschik, 2013b, S. 121)

Später legten Max Bulla und Ferry Dusika als Hobbyfahrer gemeinsame Langstrecken zurück, wie zum Beispiel 1973 die über 5.500 Kilometer lange Fahrt von Wien nach Marrakesch. (Marschik, 2013b, S. 121)

Franz Dusika starb am 12. Februar 1984 in Wien, sechs Jahre vor Max Bulla. Für die Wiener blieb Dusika bis heute immer besser in Erinnerung als Bulla, zurückzuführen auf das nach ihm benannte Hallenstadion im Prater (Mühlberger, 2006, S. 181). Das Stadion wurde nach seinem Tod 1984 für seine Verdienste um den Radsport auf „Ferry-Dusika-Hallenstadion“ umbenannt. (Marschik, 2013b, S. 121)

In der Donaustadt gibt es aber beiden Sportlern zu Ehren seit 1993 sowohl eine Dusikagasse als auch eine Bullagasse. (Mühlberger, 2006, S. 181)

Wegen Dusikas nationalsozialistischer Vergangenheit stand und steht immer wieder die Umbenennung des Dusika-Stadions zur Diskussion. Als Alternative wurde eine weibliche Radfahrerin gesucht, doch wie Otto Flum, bis 2019 Präsident des Österreichischen Radsportverbands (ÖRV), meinte, habe Ferry Dusika viel für den Radsport getan und nur das würde zählen.<sup>254</sup>

Der Historiker Matthias Marschik beendet seinen Beitrag „Der Wiener Radpapst“ über Franz Dusika mit den Worten: „Die ihm in Wien bis heute entgegengebrachte Verehrung erfolgt für den Radsportler Ferry Dusika sicher zu Recht; für den Menschen Franz Dusika muss sie gründlich überdacht werden.“ (Marschik, 2013b, S. 121)

#### **4.14.2 Oscar Egg**

Oscar Egg war ein wichtiger Wegbegleiter von Max Bulla. Egg hatte gleich mehrere Rollen in Bullas Leben inne, er war sein Freund, sein Chef und sein Berater. Der schon als Jugendlicher nach Frankreich ausgewanderte Egg ließ Bulla mehrere Jahre in seinem Landhaus in Südfrankreich leben, damit dieser in Frankreich besser und jahreszeitenunabhängig trainieren konnte. Auch später besuchte die Familie Bulla Oscar Egg noch einige Male in Frankreich. (Michael Bulla, Gespräch Mai 2019)

Oscar Egg, geboren am 02. März 1890 bei Winterthur, übersiedelte mit seiner Familie 1906 nach Paris, wo er erstmalig mit dem Radsport in Berührung kam. Der französische Meisterfahrer Lucien Petit-Breton wurde auf ihn aufmerksam, führte ihn in den Radsport ein und stand ihm mit Rat und Tat stets zur Seite. Oscar Eggs Rennkarriere war, wie im Nachruf von Oscar Egg in der Zeitung „Rad + Motorsport“ (1961) nachzulesen ist, beispielhaft und äußerst erfolgreich. Er konnte unzählige Erfolge und Rekorde einfahren – seine Fahrweise war faszinierend und seine Leistungen sind bis heute unvergesslich. Er konnte den Stundenweltrekord, den Rekord aller Rekorde, mit über 44 Kilometern 19 Jahre lang halten. Oscar Egg zeichnete seine Vielseitigkeit aus, er konnte nie einen Weltmeistertitel einfahren, aber er war der inoffizielle Weltmeister der Vielseitigkeit. Egg fuhr alle Bewerbe: klassische Straßenrennen, Omniums, Américaine, Verfolgungsrennen und Sechstagerrennen und überall konnte er gewinnen. Das Jahr 1914 war das erfolgreichste Jahr seiner langen Laufbahn. Nach dem Ersten Weltkrieg wandte er sich eher dem BahnradSPORT zu – er gewann Sechstagerrennen in New York, Chicago, Paris und Gent. Seine Erfolge sind auch auf seiner Autogrammkarte zu finden (Abbildung 11). 1928 verabschiedete er sich vom

---

<sup>254</sup> Neumann, F. (2014) So war Ferry Dusika, so ist Österreich. *Der Standard*, 25.03.2014. <https://www.derstandard.at/story/1395363189487/so-war-ferry-dusika-so-ist-oesterreich> (letzter Zugriff am 05.01.2020)

Rennsport und eröffnete ein großes Sportgeschäft in Paris, wo er 300 Angestellte hatte und er Fahrräder und die berühmten Egg-Übersetzungswechsel, eine Gangschaltung, produzieren ließ. Oscar Egg wurde vom französischen Ministerium für seine Verdienste um den Sport die „Médaille d'or de l'éducation physiques“ überreicht, eine Auszeichnung, die fast ausschließlich französischen Staatsbürgern vorbehalten ist. Oscar Egg starb am 09.02.1961 in Nizza.<sup>255</sup>

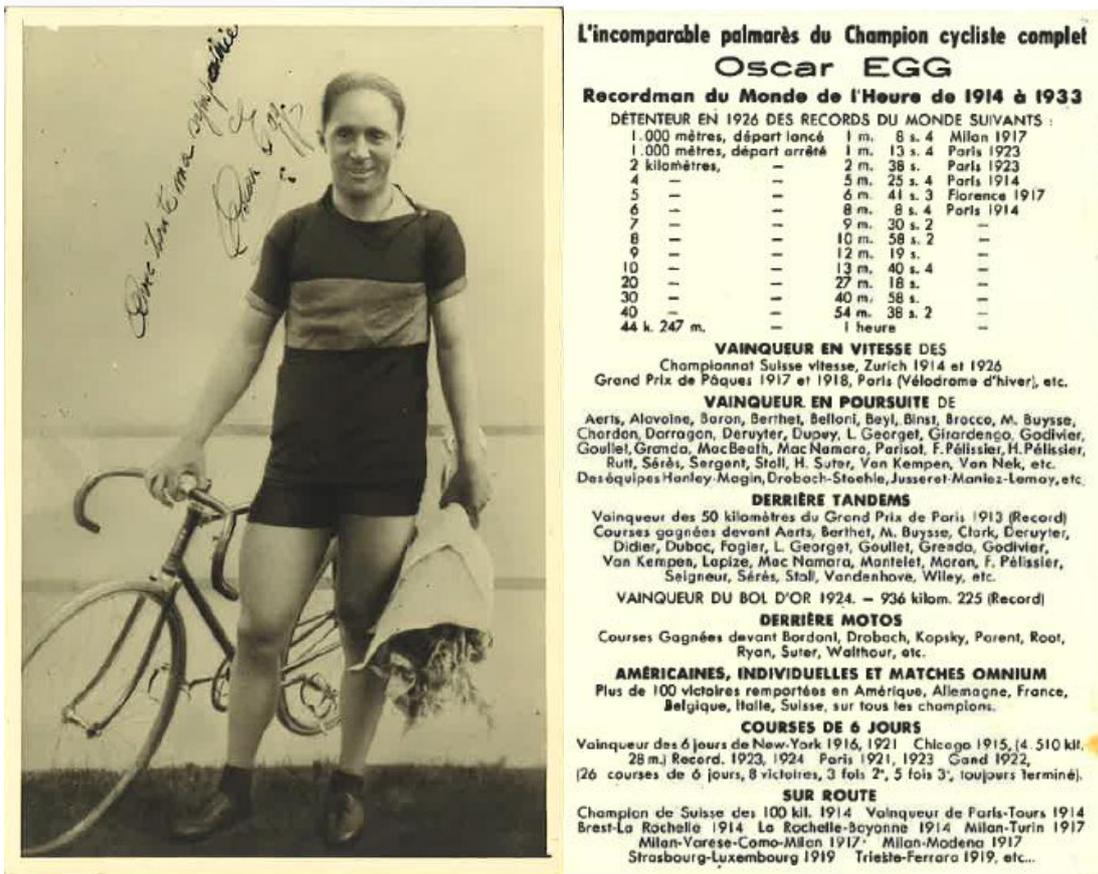


Abbildung 11: Oscar Egg – Autogrammkarte.

**L'incomparable palmarès du Champion cycliste complet  
Oscar EGG**

**Recordman du Monde de l'Heure de 1914 à 1933**

**DÉTENTEUR EN 1926 DES RECORDS DU MONDE SUIVANTS :**

1.000 mètres, départ lancé	1 m. 8 s. 4	Milan 1917
1.000 mètres, départ arrêté	1 m. 13 s. 4	Paris 1923
2 kilomètres,	2 m. 38 s.	Paris 1923
4 —	5 m. 25 s. 4	Paris 1914
5 —	6 m. 41 s. 3	Florence 1917
6 —	8 m. 8 s. 4	Paris 1914
7 —	9 m. 30 s. 2	—
8 —	10 m. 58 s. 2	—
9 —	12 m. 19 s.	—
10 —	13 m. 40 s. 4	—
20 —	27 m. 18 s.	—
30 —	40 m. 58 s.	—
40 —	54 m. 38 s. 2	—
44 k. 247 m.	1 heure	—

**VAINQUEUR EN VITESSE DES**

Championnat Suisse vitesse, Zurich 1914 et 1926  
Grand Prix de Pâques 1917 et 1918, Paris (Vélodrome d'hiver), etc.

**VAINQUEUR EN POURSUITE DE**

Aerts, Alavoine, Baron, Berthet, Belloni, Bayl, Binst, Brocco, M. Buysse, Chardon, Darragon, Deruyter, Dupuy, L. Georget, Girardengo, Godivier, Gouillet, Gracia, MacBeath, MacNamora, Parisot, F. Pélissier, H. Pélissier, Ruit, Sérès, Sergeant, Stoll, H. Suter, Van Kempen, Van Nek, etc.  
Des équipes Hanley-Magin, Drobach-Stoehle, Jusseret-Mantez-Lamoy, etc.

**DERRIÈRE TANDEMS**

Vainqueur des 50 kilomètres du Grand Prix de Paris 1913 (Record)  
Courses gagnées devant Aerts, Berthet, M. Buysse, Clark, Deruyter, Didier, Dubac, Fagier, L. Georget, Gouillet, Greda, Godivier, Van Kempen, Lapize, Mac Namora, Mantelet, Moron, F. Pélissier, Seigneur, Sérès, Stoll, Vandenhove, Wiley, etc.

**VAINQUEUR DU BOL D'OR 1924. — 936 kilom. 225 (Record)**

**DERRIÈRE MOTOS**

Courses Gagnées devant Bordonl, Drobach, Kopsky, Parent, Root, Ryan, Suter, Walthour, etc.

**AMÉRICAINES, INDIVIDUELLES ET MATCHES OMNIUM**

Plus de 100 victoires remportées en Amérique, Allemagne, France, Belgique, Italie, Suisse, sur tous les champions.

**COURSES DE 6 JOURS**

Vainqueur des 6 jours de New-York 1916, 1921 Chicago 1915, (4. 510 kil. 28 m.) Record. 1923, 1924 Paris 1921, 1923 Gand 1922, (26 courses de 6 jours, 8 victoires, 3 fois 2', 5 fois 3', toujours terminé).

**SUR ROUTE**

Champion de Suisse des 100 kil. 1914 Vainqueur de Paris-Tours 1914  
Brest-La Rochelle 1914 La Rochelle-Bayonne 1914 Milan-Turin 1917  
Milan-Varese-Como-Milan 1917 Milan-Modena 1917  
Strasbourg-Luxembourg 1919 Trieste-Ferrara 1919, etc...

<sup>255</sup> N.N. Oscar Egg. *Rad + Motorsport Zürich*, Nr. 4, 15.02.1961

## 5 Zusammenfassung und Abschluss

Für die Radsportler waren die 1930er und 1940er Jahre in Österreich keine einfache Zeit, denn in diese Zeitspanne fallen die Zwischenkriegszeit, der Zweite Weltkrieg und die Nachkriegszeit. Aus europäischer Sicht kann man ab 1930 bis etwa 1936 von einer Blütezeit des Radsports sprechen. Die Technologie der Räder verbesserte sich, dadurch konnten höhere Geschwindigkeiten gefahren werden und die Zahl der Berufsfahrer nahm zu, was eine größere Konkurrenz unter den Fahrern bedeutete.<sup>256</sup> In Österreich war der Radrennsport Anfang der 1930er Jahre jedoch, zumindest für die Profifahrer, so gut wie nicht präsent<sup>257</sup> – die damals ausgetragenen Radrennen waren größtenteils für Amateure bestimmt. Mit dem Beginn der sozialdemokratischen Stadtregierung in Wien entwickelten sich die Arbeiter-Sportler, die im Radsport ab 1932 im Verein des „Arbeiter Rad- und Kraftfahrer Bundes Österreichs“, kurz ARBÖ, organisiert waren. Zu dieser Zeit zählte der ARBÖ ungefähr 50.000 Mitglieder in ganz Österreich.<sup>258</sup>

Ab 1934 wurden unter dem Regime von Dollfuß alle Arbeiterorganisationen und somit auch der ARBÖ verboten. Nur der „Österreichische Radfahrer-Bund“ wurde weiterhin zugelassen, der gemeinsam mit der Fahrradindustrie den gesamten Radsport fördern sollte. (Hochmuth, 1991, S. 101-102) Trotz des Verbotes von Arbeitervereinen dürfte sich der österreichische Radrennsport ab Mitte der 1930er Jahre etwas erholen haben, und die Rennfahrer konnten international wieder ein wenig anschließen.<sup>259</sup>

Die Straßenweltmeisterschaft in Italien im Jahr 1939 war die letzte internationale Veranstaltung, die vor dem Zweiten Weltkrieg abgehalten wurde – und sogar diese konnte kriegsbedingt nicht mehr beendet und musste vorzeitig abgebrochen werden. (Gronen & Lemke, 1987, S. 321)

Während des Zweiten Weltkrieges fanden keine großen internationalen Radrundfahrten und auch keine Weltmeisterschaften statt. (Gronen & Lemke, 1987, S. 323) Trotz des Krieges wurden aber nationale Rennen weiterhin ausgetragen – viele Radsportler konnten daran nur während ihres Fronturlaubs teilnehmen.<sup>260</sup> Ein Problem stellte die Fahrradproduktion dar, die während des Zweiten Weltkrieges stark zurückging – das Kaufen neuer Fahrräder oder Ersatzteile war kaum möglich. Viele Räder konnten nicht

---

<sup>256</sup> N.N. Man braucht eiserne Nerven. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 15, 04.05.1946, S. 14.

<sup>257</sup> Nr. 14. N.N. Bulla, die Entdeckung von „Paris–Roubaix“ hat Sehnsucht nach der Schweiz. *Unbekannte Zeitung*, 1931, keine Seitenangabe.

<sup>258</sup> Nr. 14. N.N. Bulla, die Entdeckung von „Paris–Roubaix“ hat Sehnsucht nach der Schweiz. *Unbekannte Zeitung*, 1931, keine Seitenangabe.

<sup>259</sup> *Österreichischer Radsport*, Nr. 1, 15.02.1937, S. 5.

<sup>260</sup> *Ostmark-Radsport*, September 1940, S. 11.

mehr repariert werden und waren somit nicht mehr einsatzbereit. (Hochmuth, 1991, S. 106, 113)

Das Fahrrad selbst spielte nach dem Krieg, sowohl im Alltag als auch als Sportgerät, eine wichtige Rolle. Denn gerade der Radsport blühte in den ersten Jahren nach dem Krieg auf und wurde sogar zur zweitbeliebtesten Sportart nach Fußball gewählt. Für die aktiven Radrennfahrer war die Nachkriegszeit jedoch zunächst sehr schwierig, denn die Fahrradhersteller waren im Produktionsrückstand und auch Ersatzteile waren nach wie vor Mangelware. (Zappe, 2013, S. 136-137) In Österreich wurden die Fahrräder fast ausschließlich in den Puch-Werken in Graz hergestellt, die aufgrund der hohen Nachfrage mit der Produktion nicht nachkamen, was die Preise für Räder und Ersatzteile ansteigen ließ. (Hochmuth, 1991, S. 113) So konnten die ersten Rennen nur mit mittelmäßigem bis schlechtem Material und unzureichender Ausrüstung bestritten werden. (Hochmuth, 1991, S. 115-116)

Zu den beliebtesten Rennen in der Nachkriegszeit zählten die Kriterien- und Rundstreckenrennen, die fast jeden Sonntag von Frühling bis Herbst ausgetragen wurden. Mit dem Ende der Besatzungszeit ging das Interesse an diesen Rennen aber verloren. (Zappe, 2013, S. 136-137)

Ein weiteres Problem der Nachkriegszeit war das Fehlen der internationalen Konkurrenz bei österreichischen Rennen – die Österreicher fuhren auch bei international ausgeschrieben Rennen, wie zum Beispiel beim „Preis der Nationen“, unter sich.<sup>261</sup>

Der Krieg hinterließ auch international gesehen seine Spuren – die großen Radrennprofis, die vor dem Krieg siegten, waren nicht mehr dabei, dafür gab es viele neue Gesichter unter den Rennfahrern. Die erste Weltmeisterschaft konnte 1946 in Zürich ausgetragen werden, bei der eine Rekordanzahl von 21 Nationen teilnahm.<sup>262</sup> Die österreichischen Rennfahrer waren bei diesem ersten internationalen Vergleich weit abgeschlagen, was nach den erschwerten Trainingsmöglichkeiten und der geringen Erfahrung der neuen Sportlergeneration nicht weiter verwunderlich war.<sup>263</sup>

Die beliebte französische Radrundfahrt, die Tour de France, konnte 1947 mit der 34. Auflage wieder organisiert und durchgeführt werden. (Hochmuth, 1991, S. 116)

---

<sup>261</sup> N.N. Gut erhaltene Ausländer gesucht. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 22, 22.06.1946, keine Seitenangabe.

<sup>262</sup> N.N. Zürich im Weltmeisterschaftsfieber. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 31, 24.08.1946, keine Seitenangabe.

<sup>263</sup> N.N. Zürcher Scherenschnittli. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 33, 07.09.1946, keine Seitenangabe.

Mit der ersten offiziellen Tour d'Autriche (Österreich-Rundfahrt) im Jahr 1949 wurde das bislang größte sportliche Ereignis der Zweiten Republik abgehalten – mit mehr als 100.000 Zuschauern (Hochmuth, 1991, S. 117) und einer riesigen Berichterstattung über sämtliche damals verfügbare mediale Kanäle. Der Südtiroler Richard Menapace gewann dieses historische Rennen. (Marschik, 2013d, S. 134-135) Die Tour d'Autriche wurde zu einem jährlichen Höhepunkt (Marschik, 2013d, S. 135) und sie wird bis heute noch als „Österreich-Rundfahrt“ ausgetragen.

Die goldene Zeit des Radsports nach dem Zweiten Weltkrieg war anfangs auch die goldene Zeit für die Fahrradindustrie. Die zunehmende Motorisierung in den 1950er Jahren hatte dann aber einen Rückgang der Verkaufszahlen von Fahrrädern mit sich gebracht und auch die Radrennen standen medial gesehen weniger im Mittelpunkt. (Maso, 2011, S. 140-144) Die Wirtschaftskrise Anfang der 1950er Jahre hatte auch Auswirkungen auf die finanzielle Lage der österreichischen Radfirmen, die ihre Profis nicht weiter als Sponsoren unterstützen konnten. Den wenigen österreichischen Berufsfahrern blieb nichts anderes übrig als zu ausländischen Rennställen zu wechseln und internationale Rennen zu bestreiten. (Marschik, 2013d, S. 135) Trotzdem blieb der Radsport aber weiterhin eine wichtige Sportart und war vor allem in den 1950er und 1960er Jahren sehr populär – die bekanntesten Fahrer zu dieser Zeit waren Fausto Coppi (Italien) und Eddy Merckx (Belgien). (Hochmuth, 1991, S. 120)

Für Frauen war der Rennsport in all den Jahren immer verpönt gewesen. Erst durch und nach Verhandlungen mit der UCI konnte die erste Rad-Weltmeisterschaft für Frauen im Jahr 1958 in Frankreich erkämpft werden. (Hochmuth, 1991, S. 120)

Ein österreichischer Radrennfahrer, der in den 1930er und 1940er Jahren aktiv und sehr erfolgreich war, war der heute in Österreich nicht mehr so bekannte Max Bulla. Obwohl er mit seinem historischen Sieg bei der Tour de France 1931 bei den Einzelfahrern und als erster Einzelfahrer der Geschichte der Tour de France das gelbe Trikot gewinnen konnte, ist sein Name in der Literatur kaum zu finden. Die beiden Beiträge von Marschik (2013a) und Mühlberger (2006) geben zwar einen kurzen Überblick über Max Bullas Karriere, doch gibt es hier noch Forschungsbedarf. Mit der Aufarbeitung von Bullas Nachlass wurde versucht, sein Leben, sein Wirken und seine Erfolge auf Papier zu bringen und weitere Informationen zu seiner Person herauszufinden.

Max Bulla, der schon früh ins Ausland ging, um seine Profikarriere zu forcieren, gewann die unglaubliche Anzahl von über 200 Rennen – international wie national auf der Straße, aber auch auf der Rennbahn. Ab 1931 fuhr er für den Rennstall „Oscar Egg“, der auch als Person

eine wichtige Rolle in Bullas Leben als dessen Chef, Berater und guter Freund spielte.<sup>264</sup> Seinen größten Erfolg feierte Bulla bei der 25. Tour de France 1931, wo er als Einzelstarter in der Gruppe der „touristes routiers“ an den Start ging. Als einziger Österreicher konnte er nicht in der Hauptgruppe, die von Länderteams befahren wurde, teilnehmen. Bulla schrieb schon nach der zweiten Etappe Geschichte, die er als Erster, noch vor der Hauptgruppe, beenden konnte. Mit diesem Etappensieg schob er sich auch an die erste Position im Gesamtklassement und gewann das gelbe Trikot. Bis zu diesem Zeitpunkt war es in der Geschichte der Tour de France noch nie vorgekommen, dass ein Einzelfahrer, quasi ein Selbstversorger, das gelbe Trikot gewann. Bulla fuhr auch noch in zwei weiteren Etappen den Sieg ein. In seiner Gruppe, der Touristenklasse, konnte er 12 von 24 Etappen für sich entscheiden und somit auch den Sieg einfahren. In der Gesamtwertung beendete er die Tour auf dem 15. Rang mit 179:01:30 Stunden, das waren 1:51 Stunden hinter dem Sieger Antonin Magne aus Frankreich. (Mühlberger, 2006, S.178-179)

Ein weiteres historisches Ergebnis gelang Max Bulla bei der ersten Tour de Suisse, die im Jahr 1933 erstmalig durchgeführt wurde und bei der er als erster Sieger in die Geschichte der Tour de Suisse einging. Auf die Siege bei der Tour de France und der ersten Tour de Suisse war Bulla besonders stolz. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 15.04.2020)

Neben den zahlreichen Siegen erinnerte sich Bulla gerne an seine Erlebnisse bei diesen zahlreichen Rennen. Oft sprach er über die Bergetappen in den Pyrenäen oder über die Eintagesrennen, die über hundert Kilometer lang waren. Auch die Sechstagerrennen in New York, Chicago, Berlin und Paris blieben Bulla immer in guter Erinnerung, wie sein Sohn Michael Bulla erzählte. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 15.04.2020)

Bullas erfolgreiche Zeit aus internationaler Sicht war sicherlich die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg. Während des Krieges musste er seine Aktivitäten stark einschränken.<sup>265</sup> Er fuhr einige Rennen in Wien und lieferte sich auch gemeinsam mit Franz Dusika als „Paar“ zahlreiche Duelle gegen andere Rennfahrer auf der Wiener Radrennbahn. Nach dem Krieg trat er noch einige Male bei internationalen Rennen an, wie zum Beispiel 1947 beim 100-Kilometer-Kriterium in Baden (Schweiz); im selben Jahr startete er auch zum letzten Mal bei der Tour de Suisse. Sein allerletztes Rennen absolvierte er 1949 mit der Fernfahrt

---

<sup>264</sup> N.N. Man braucht eiserne Nerven. *Wiener Sport in Bild und Wort*, Nr. 15, 04.05.1946, S. 14.

<sup>265</sup> Bretscher E. Max Bulla hat uns verlassen. *Rad + Motorsport Zürich*, 07.03.1990, keine Seitenangabe.

Wien–Graz–Wien, bei der er als zweitbesten Österreicher hinter Rudi Valenta auf den sechsten Platz fahren konnte.<sup>266</sup>

Max Bulla erlangte gerade in der Schweiz und in Frankreich eine Popularität, die er in seiner Heimat Österreich nie erreichen konnte. Es scheint so, als hätte Max Bulla durch seine längeren Auslandsaufenthalte und dank der vielen internationalen Rennen, die er erfolgreich bestritten hatte, mehr Aufmerksamkeit außerhalb seines Heimatlandes erworben. Wie Erich Zott, in einem zweiteiligen Portrait in der Zeitschrift „Pedal“ über Bulla schrieb: „Max Bulla, der erfolgreichste Österreicher in der Radrenngilde, erlebte das Schicksal vieler Landsleute und Sportler. Denn erst im Ausland wird man anerkannt.“<sup>267</sup> Auch die „Illustrierte Kronen-Zeitung“ schrieb 1933: „Überall kennt man Bulla als die große berühmte „Sportkanone“, nur seine Heimatstadt Wien hatte nicht viel davon mitbekommen und von ihm gewusst.“<sup>268</sup>

Nach seiner aktiven Karriere kam Bulla vielen Einladungen zu Veranstaltungen nach, die wiederum hauptsächlich im Ausland (Italien, Frankreich, Deutschland, Schweiz) stattfanden. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 12.04.2020) Bis zu seinem Tod im Jahr 1990 war Bulla sportlich aktiv, spulte täglich einige Kilometer mit seinem Rad ab und propagierte einen gesunden Lebensstil. (Michael Bulla an die Verfasserin per E-Mail am 15.04. 2020)

Seine Leistungen und seine Erfolge waren bemerkenswert und einmalig. Auch wenn er in Österreich nicht den Bekanntheitsgrad erreichen konnte, der ihm sicherlich zugestanden wäre, bleibt Bulla ein österreichischer Ausnahmesportler, der nicht in Vergessenheit geraten sollte. Bulla lebte für den Radsport und zeigte international mit seinen Platzierungen auf.

Erich Zott zieht in seinem Portrait (1989) über Max Bulla sein persönliches Resümee: „Bulla, der heute in der Schweiz mehr geehrt wird als der Sieger eines Rennens, Bulla, der täglich Fanpost bekommt, als wäre er nie vom Rad gestiegen, Bulla, der mit dem Radsport auf Du und Du ist und keine Generationsunterschiede kennt, wird wohl nie mehr einen Nachfolger bekommen. Er ist und war der Größte.“<sup>269</sup>

Max Bulla war nicht nur ein herausragender Sportler, sondern konnte auch mit seinem Charakter und seiner Art und vor allem mit seinem Sinn für Fairness die Menschen

---

<sup>266</sup> N.N. Hendrickx gewinnt das Straßenderby, Valenta Zweiter. *Wiener Kurier*, 18.07.1949, Nr. 165, S. 5.

<sup>267</sup> Zott, E. Portrait: Der stramme Max. *Pedal*, 1989, S. 46.

<sup>268</sup> N.N. Wie aus einem Austräger der „Kronen-Zeitung“ ein großer Sportchampion wurde. *Illustrierte Kronen-Zeitung*, Nr. 11.955, 04.05.1933, S. 6.

<sup>269</sup> Zott, E. Portrait: Der stramme Max. *Pedal*, 1989, S. 44.

begeistern. Überall, wo er hinkam, empfing man ihn mit offenen Armen – das vor allem in Frankreich und der Schweiz, wo Bullas liebenswürdige und lustige Art<sup>270</sup> sehr geschätzt wurde. In Österreich konnte er nie die Popularität erreichen, die ihm sicherlich zugestanden wäre. So muss dafür gesorgt werden, dass er nicht in Vergessenheit gerät!

---

<sup>270</sup> N.N. Max Bullas Meisterfahrt. *Sport-Tagblatt*, Nr. 208, 30.07.1931, S. 7.

## 6 Literatur- und Quellenverzeichnis

- Abt, S. (2020). Cycling. *Encyclopaedia Britannica*. Zugriff am 14. Mai 2020 unter <https://www.britannica.com/sports/cycling>
- Adam, N. (1984). *Österreichs Sportidole. Olympiasieger, Weltmeister, Europameister von Wilhelm Steinitz bis Peter Seisenbacher* (Edition Sport). Wien: Bohmann.
- ANNO – AustriaN Newspapers Online (2020). Letzter Zugriff am 09. Juni 2020 unter <http://anno.onb.ac.at/>
- Austria-Forum (2016, 25. März). AEIOU – Radsport. Zugriff am 17. Mai 2020 unter <https://austria-forum.org/af/AEIOU/Radsport>
- Autengruber, P. (2013). 22., Dusikagasse, benannt seit 1993 nach Franz Dusika. In O. Rathkolb, P. Autengruber, B. Nemeč & F. Wenninger (Hrsg.), *Forschungsendbericht: Straßennamen Wiens seit 1860 als „Politische Erinnerungsorte“* (S. 82-91). Verein zur Wissenschaftlichen Aufarbeitung der Zeitgeschichte. Aufgerufen am 07. Juni 2020 unter <https://www.wien.gv.at/kultur/abteilung/pdf/strassennamenbericht.pdf>
- CyclingRanking.com (2020a). Zugriff am 23. Mai 2020 unter <https://www.cyclingranking.com/sources>
- CyclingRanking.com (2020b). Ranking 1896–2020. Zugriff am 23. Mai 2020 unter <https://www.cyclingranking.com/riders/overall>
- CyclingRanking.com (2020c). Austria Ranking 2019. Zugriff am 23. Mai 2020 unter <https://www.cyclingranking.com/riders/2019/AUT>
- CyclingRanking.com (2020d). Historic Overview Max Bulla. Zugriff am 23. Mai 2020 unter <https://www.cyclingranking.com/rider/1207/max-bulla>
- Dauncey, H. & Hare, G. (2003). *The Tour de France, 1903–2003. A Century of Sporting Structures, Meanings and Values*. (Sport in the Global Society). London; Portland, OR: Frank Cass.
- Dusika, F. & Bulla, M. (1951). *Der erfolgreiche Radrennfahrer. Neue Wege zur Leistungssteigerung*. Wien: Globus.
- Dusika, F. (1952). *Radspport-Handbuch*. Wien: Vereinigung der Berufsradsportler Österreichs.
- Encyclopaedia Britannica (2015). Six-Day Race. Zugriff am 14. Mai 2020 unter <https://www.britannica.com/sports/six-day-race>

- Friedrich, F. X. (1931). *Das Wiener Stadion*. Wien: Gemeinde Wien (Hrsg.).
- Gaboriau, P. (2003). The Tour de France and Cycling's Belle Epoque. In H. Dauncey & G. Hare (Hrsg.). *The Tour de France, 1903–2003. A Century of Sporting Structures, Meanings and Values*. (Sport in Global Society). London; Portland, OR: Frank Cass.
- Gangelmayer, F. J. (2013). „Es muss kein Auto sein!“ Das Fahrrad auf Wiener Plakatwänden. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 78-81). Wien: Metro.
- Gronen, W. & Lemke, W. (1987). *Geschichte des Rad Sports, des Fahrrades. Von den Anfängen bis 1939*. Hausham: Fuchs-Druck und Verlag.
- Güldenpfennig, S. (2011). Frieden und Olympia/Olympischer Friede. In H. J. Gießmann & B. Rinke (Hrsg.), *Handbuch Frieden* (S. 486-494). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Hachleitner, B. (2013a). Ein Apparat der Freiheit. Fahrrad, Mobilität und Stadt. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 12-15). Wien: Metro.
- Hachleitner, B. (2013b). Gegen den Wind der Politik. Radfahren im Roten Wien und im Austrofaschismus. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 84-91). Wien: Metro.
- Hamilton, R. (2013). *Le Tour de France: The Greatest Race in Cycling History*. Chichester: Summersdale.
- Heijmans, J. & Mallon, B. (2011). *Historical Dictionary of Cycling*. (Historical Dictionaries of Sports). Lanham, MD: Scarecrow Press.
- Hochmuth, A. (1991). *Kommt Zeit, kommt Rad: eine Kulturgeschichte des Radfahrens*. Wien: ÖBV.
- Hochsteger, J. (2014). *Biographische Studie zu österreichischen Sportidolen von 1933-1945*. Wien: Universität Wien.
- Höfer, A. (1994). *Der Olympische Friede: Anspruch und Wirklichkeit einer Idee*. (Studien zur Sportgeschichte, 2). Sankt Augustin: Academia.
- Kleiner, K. & Müller, D. (2015). Doping und (fach-) didaktische Erwägungen. In A. Dresen, L. Form & R. Brand (Hrsg.), *Dopingforschung. Perspektiven und Themen* (Beiträge zur Lehre und Forschung im Sport, 187, S. 149-164). Schorndorf: Hofmann.

- Marschik, M. (2008). *Sportdiktatur. Bewegungskulturen im nationalsozialistischen Österreich*. Wien: Turia + Kant.
- Marschik, M. (2013a). Der „Steher“. Max Bulla und das gelbe Trikot. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 104-105). Wien: Metro.
- Marschik, M. (2013b). Der Wiener „Radpapst“. Franz „Ferry“ Dusika. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 120-121). Wien: Metro.
- Marschik, M. (2013c). Die „Radkampf-Sportler“ sind da. Die Großdeutschlandrundfahrt in Wien. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 112-115). Wien: Metro.
- Marschik, M. (2013d). Ein Sinnbild Österreichs. Die Tour d’Autriche. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 134-135). Wien: Metro.
- Maso, B. (2011). *Der Schweiß der Götter. Die Geschichte des Radsports*. Bielefeld: Covadonga.
- Meinberg, E. (2004). Dopingsport im Zeichen des Ethikpluralismus. In C. Pawlenka (Hrsg.), *Sportethik. Regeln-Fairneß-Doping* (ethica, 7, S. 237-248). Paderborn: mentis.
- Mignot, J.-F. (2015). *The History of Professional Road Cycling. The Economics of Professional Road Racing*, S. 7-13. doi: 10.1007/978-3-319-22312-4\_2 (letzter Zugriff am 24.05.2020)
- Mühlberger, M. (2006). Max Bulla und Franz „Ferry“ Dusika. Rad-Legenden der Dreißiger-Jahre. In M. Marschik & G. Spitaler (Hrsg.), *Helden und Idole. Sportstars in Österreich* (S. 176-181). Innsbruck: Studienverlag.
- Müllner, R. (2013). Mobilitäts-Versprechen und „Verkehrs-Gemeinschaft“. Alltagsradfahren im Nationalsozialismus. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 108-111). Wien: Metro.
- Neumann, F. (2014) So war Ferry Dusika, so ist Österreich. *Der Standard*, 25.03.2014. <https://www.derstandard.at/story/1395363189487/so-war-ferry-dusika-so-ist-oesterreich> (letzter Zugriff am 05.01.2020)

- Norden, G. (2006). Sport in Österreich. Vom 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart. In M. Marschik & G. Spitaler (Hrsg.), *Helden und Idole. Sportstars in Österreich* (S. 25-39) Innsbruck: Studienverlag.
- Norden, G. (2013). Wiener Radfahrvereine um 1900. Ihre strukturelle Vielfalt und ihre Aktivitäten. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 56-61). Wien: Metro.
- Österreich-Rundfahrt – offizielle Website. Zugriff am 05. Mai 2020 unter <https://oesterreich-rundfahrt.at/tour-inside/statistik-geschichte/404-rundfahrtsarchiv>
- Radsportseiten.net (2020). Max Bulla. Zugriff am 22. Mai 2020 unter <http://www.radsportseiten.net/coureurfiche.php?coureurid=2820>
- Sandgruber, R. & Wolfram, H. (Hrsg.). (1995). *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. (Österreichische Geschichte). Wien: Ueberreuter.
- Samsinger, E. (2013). Nicht von Pappe...Österreichs einziger Olympiasieger im Radfahren. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 66-69). Wien: Metro.
- Simpson, C. S. (2007). Capitalising on Curiosity: Women's Professional Cycle Racing in the Late-Nineteenth Century. In P. Rosen, P. Cox & D. Horton (Hrsg.), *Cycling and Society* (S. 47-66). Aldershot: Routledge.
- Schröder, R. (2002). *Radsport. Geschichte, Kultur, Praxis*. Göttingen: Die Werkstatt.
- Schröder, R. (2011). *Nicht alle Helden tragen Gelb. Die Geschichte der Tour de France*. (4., aktualisierte Auflage). Göttingen: Die Werkstatt.
- Sport.Land.Niederösterreich (2020). Österreich Rundfahrt. Zugriff am 05.05.2020 unter <https://www.sportlandnoe.at/oesterreich-rundfahrt>
- Stadt Wien. Wiener Stadt- und Landesarchiv. Meldezettel Franz Dusika. Zugriff am 24. April 2020 unter <https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/image.xhtml?id=pkT7eIKkUZ9L9KhQOJ6nouM0+8OkdD4Jp25sfgC2ACs1>
- Stadt Wien. Wiener Stadt- und Landesarchiv. Meldezettel Max Bulla. Zugriff am 17. April 2020 unter [https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml?id=Akt+++++eaa9661e-fa05-4ae0-8cc2-a8e6dd3d9318VERA#Akt\\_\\_\\_\\_\\_eaa9661e-fa05-4ae0-8cc2-a8e6dd3d9318VERA](https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml?id=Akt+++++eaa9661e-fa05-4ae0-8cc2-a8e6dd3d9318VERA#Akt_____eaa9661e-fa05-4ae0-8cc2-a8e6dd3d9318VERA)

- Strubreiter, M. (2013). Von Bienen und Tourenfahrern. Die Anfänge von ARBÖ und ÖAMTC. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 92-95). Wien: Metro.
- Sturm, P. (2013a). Wiener Radmode in den Boom-Jahren. Zwischen „Actionsfreiheit“ und „Comme il faut.“ In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 46-49). Wie: Metro.
- Sturm, P. (2013b). Die bewegte Frau. Rad fahrende Frauen in Wien um 1900. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 62-65). Wien: Metro.
- Sturm, P. (2013c). Als das Rad auf Touren kam. Sportliche Distanzfahrten, touristische Fernfahrten von und nach Wien. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 38-43). Wien: Metro.
- Tour Online (2015). Paris–Brest–Paris. Zugriff am 10. April 2020 unter <https://www.tourmagazin.de/hobbysport/news/paris-brest-paris-2015-der-legendaere-langstreckenklassiker/a38761.html>
- UCI – Union Cycliste Internationale (2019). Geschichte. Zugriff am 20. April 2020 unter <https://www.uci.org/fr/inside-uci/a-propos/histoire>
- Ulreich, W. (2013). Über's radeln schreiben. Radfahren in der Literatur um/nach 1900. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 74-77). Wien: Metro.
- Wien Geschichte Wiki (2016, 21. Juli). Max Bulla. Zugriff am 09. Mai 2020 unter [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Max\\_Bulla](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Max_Bulla)
- Zappe, M. (2013). Radrennen als urbane Spektakel. Kriterien nach 1945. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 136-137). Wien: Metro.
- Wikipedia-Seite „Max Bulla“. (2020, 04. Mai). In Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Zugriff am 09. Mai 2020 unter [https://de.wikipedia.org/wiki/Max\\_Bulla](https://de.wikipedia.org/wiki/Max_Bulla)
- Wikipedia-Seite „Franz Dusika“. (2020, 17. Mai). In Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Zugriff am 07. Juni 2020 unter [https://de.wikipedia.org/wiki/Franz\\_Dusika](https://de.wikipedia.org/wiki/Franz_Dusika)
- Wikipedia-Seite „Oscar Egg“. (2019, 25. November). In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Zugriff am 07. Juni 2020) unter [https://de.wikipedia.org/wiki/Oscar\\_Egg](https://de.wikipedia.org/wiki/Oscar_Egg)

## Periodika

Zeitung	Datum	Titel	Autor	Ausgabe	Seite
Allgemeine Sport-Zeitung	19.02.1893	Der Grazer Damen-Bicycleclub	N.N.	8	S. 172
AS	13.05.1935	La 1a Vuelta a España	N.N.		S. 9-15
Christlichsoziale Arbeiter-Zeitung	09.02.1929	Die Wirtschaftskrise	N.N.		S. 1-2
Das kleine Blatt	26.11.1929	Wien bekommt eine Radrennbahn	N.N.	327	S. 12
Das kleine Volksblatt	21.07.1940	Der Verband der Hundertneunundzwanzig	N.N.	201	S. 17
Das kleine Volksblatt	24.07.1940	Bulla und Dusika auf alter Höhe	N.N.	204	S. 10
Der Abend	21.12.1931	Der Wiener Gigant der Landstraße	N.N.	293	S. 9
Die Presse	30.09.1965	Mit dem scharfen Objektiv	Kurt Jeschko		
Die Stunde	20.07.1934	„Rund um Wien“ als Luegmayer-Memorial	N.N.	405	S. 6
Freiheit!	27.02.1928	Steht Europa vor einer neuen Wirtschaftskrise?	N.N.	179	S. 2
Illustrierte Kronen-Zeitung	24.06.1924	Radfahren „Rund um Wien“	N.N.		S. 10
Illustrierte Kronen-Zeitung	08.11.1931	Sechs Tage, die Berlin erschüttern	N.N.	11.422	S. 9
Illustrierte Kronen-Zeitung	08.11.1931	Sechs Tage, die Berlin erschüttern	N.N.	11.422	S. 9
Illustrierte Kronen-Zeitung	20.12.1931	Ein Wiener erradelt 100.000 Francs	N.N.	11.464	S. 28
Illustrierte Kronen-Zeitung	23.04.1933	Von Mitternacht bis Mitternacht	N.N.	11.945	S. 11
Illustrierte Kronen-Zeitung	04.05.1933	Wie aus einem Austräger der „Kronen-Zeitung“ ein großer Sportchampion wurde	N.N.		S. 6
Illustrierte Kronen-Zeitung	19.09.1938	Rathausplatz als Radrennbahn	N.N.	13.890	S. 13
Illustrierter Radrenn-Sport	1931	Tour de France	C. R. Martin	30	
Illustrierter Radrenn-Sport	01.07.1932	Die deutschen Teilnehmer der Tour de France	N.N.	27	S. 2
Illustriertes (Österr.) Sportblatt	28.05.1921	Anzeige Eröffnungsrennen Radrennbahn Hernals			S. 9
Kleine Volks-Zeitung	11.07.1931	Die Eröffnung des Stadions	N.N.	189	S. 9
Kleine Volks-Zeitung	22.07.1940	Umbenhauer-Weckerling von Dusika-Bulla besiegt!	N.N.	200	S. 4
Kleine Volks-Zeitung	20.06.1941	Weltmeister und Olympiasieger starten	N.N.	169	S. 9
Kleine Volks-Zeitung	06.07.1942	Schön vor Bulla	N.N.	184	S. 4
Le Petit Journal	11.03.1933	Le six jours de la route 1er Paris-Nice.	N.N.		Titel
Neues Österreich	22.09.1949	Gino Bartali kommt	N.N.	221	S. 4
Neues Wiener Journal	07.03.1932	Max Bulla verunglückt	N.N.	13.755	S. 7
Oberösterreichische Nachrichten	27.07.1945	Freudiges Wiedersehen mit Max Bulla	N.N.	405	S. 4
Österreichische Volksstimme	13.12.1946	Saalwalzenrennen auf dem Programm	N.N.	290	S. 4

Österreichischer Radsport	15.02.1937	Eine Nacht auf Rädern	Max Bulla	1	S. 16
Österreichischer-Radsport	15.02.1937	Als ob es ein Vergehen wäre.	Franz Dusika	1	S. 2
Ostmark-Radsport	Sept. 1940	Graz - Semmering - Graz	N.N.		S. 3
Ostmark-Radsport	Sept. 1940	„Rund um die Gartenstadt“: Leistungswille zeitigt Überraschungssieg.	N.N.		S. 11
Ostmark-Radsport	Sept. 1940	Ausklang	N.N.		S. 9
Ostmark-Radsport	Okt. 1940	Eine Schlußveranstaltung, wie sie besser nicht sein konnte!	N.N.		S. 8
Ostmark-Radsport	Okt. 1940	Ein Jahr Abwehrkampf - ein Jahr Radsport?	Franz Dusika		S. 3
PEDAL	1989	Der stramme Max (Teil 1)	Erich Zott		S. 41- 44
PEDAL	1989	Der stramme Max (Teil 2)	Erich Zott		S. 45- 46
Rad + Motorsport Zürich	15.02.1961	Oscar Egg	N.N.	4	
Rad + Motorsport Zürich	07.03.1990	Max Bulla hat uns verlassen	E. Bretscher		
Radsport am Bodensee	22.03.1990	Max Bulla gestorben	Wolfgang Rupprecht	6	
Radsport-Magazin	23.09.2005	Tour-Sieger Max Bulla (Wien) wäre jetzt 100	Wolfgang Rupprecht	19	
Radsport-Zeitung	12.12.1925	Der Radfahrersport und seine historische Entwicklung	N.N.	14	S. 2
Radsport-Zeitung	23.01.1926	Der Radfahrersport und seine historische Entwicklung	N.N.	1	S. 1-2
Radsport-Zeitung	10.07.1926	Anzeige „Rational“-Renner			S. 8
Radsport-Zeitung	28.05.1927	Mentor-Jubiläums-Rennen	N.N.	2	S. 6
Spannung- Entspannung. Roman- und Kurzgeschichten- Magazin.	11.05.1963	60 Jahre Tour de France	Erich Franke	19	S. 1-3
Sport - Organ für alle Sportzweige	1933	Wie ich die Tour de Suisse gewann	Max Bulla		
Sport - Organ für alle Sportzweige	19.08.1931	Max im Glück	N.N.	97	S. 4
Sport - Organ für alle Sportzweige	04.09.1933	Max Bulla Tour de Suisse-Sieger	N.N.	106	S. 1
Sport - Organ für alle Sportzweige	04.09.1933	Tour de Suisse-Ausklang	N.N.	106	S. 5
Sport - Organ für alle Sportzweige	15.09.1933	Wie ich Rennfahrer wurde	Max Bulla		S. 1
Sport - Organ für alle Sportzweige	30.08.1934	Sieger der 5. Etappe: Max Bulla	N.N.	106	S. 1
Sportblatt - Organ für die Sportverbände im deutschen Westen	23.04.1928	Weltmeister Binda, der Sieger	N.N.		S. 1
Sport-Illustrierte	04.09.1934	Kleine Tour de Suisse in Oerlikon	N.N.	36	S. 5
Sport-Tagblatt	23.09.1920	Bahnrennen in Wien	N.N.	532	S. 3
Sport-Tagblatt	09.07.1925	„Das Luegmayer-Memorial“	N.N.	186	S. 6

Sport-Tagblatt	26.04.1926	Distanzfahrt Rund um Wien	N.N.		S. 6
Sport-Tagblatt	06.07.1931	Die Tour de France	N.N.	184	S. 5
Sport-Tagblatt	13.07.1931	Das Wiener Stadion ist eröffnet	N.N.	191	S. 1
Sport-Tagblatt	31.07.1931	Max Bullas Meisterfahrt	N.N.	208	S. 7
Sport-Tagblatt	18.08.1931	Der neue Triumph Max Bullas.	N.N.	226	S. 5
Sport-Tagblatt	27.08.1931	Die Weltmeisterschaften	N.N.	235	S. 6
Sport-Tagblatt	07.11.1931	Das 26. Berliner Sechstagerennen	N.N.	307/308	S. 8
Sport-Tagblatt	29.01.1932	Vom internationalen Rennsport	N.N.	293	S. 6
Sport-Tagblatt	09.03.1932	Wie Bulla in Amerika „geschlagen“ wurde	N.N.	69	S. 7
Sport-Tagblatt	01.08.1932	Die 26. Tour de France	N.N.	212	S. 6
Sport-Tagblatt	22.03.1933	Die Fernfahrt Paris - Nizza	N.N.	81	S. 7
Sport-Tagblatt	05.09.1934	Internationale Bahn- und Straßenrennen	N.N.	244	S. 3
Völkischer Beobachter	30.06.1940	Berufsfahrer auf der Stadionbahn	N.N.	182	S. 10
Wiener Bilder	12.07.1931	Die Sportarena der Sechzigtausend	N.N.	28	3
Wiener Kurier	1965	Max Bulla: Rekord mit 60	Walter Schwarz		
Wiener Kurier	18.07.1949	Hendrickx gewinnt das Straßenderby, Valenta Zweiter	N.N.	165	S. 5
Wiener Kurier	06.10.1949	Glanzvoller Epilog „Rund um das Rathaus“	H. Meisel	233	S. 5
Wiener Sport in Bild und Wort	26.01.1946	Bulla spricht mit Jordan	N.N.	1	
Wiener Sport in Bild und Wort	02.03.1946	Einmal oben - einmal unten	N.N.	6	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	09.03.1946	Ein selbstständiger Unternehmer	N.N.	7	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	23.03.1946	Abschied von der Zeitung	N.N.	9	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	30.03.1946	Der Weg in die Fremde	N.N.	10	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	06.04.1946	Lehrgeld muß ein jeder bezahlen	N.N.	11.422	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	20.04.1946	Immer wieder das berühmte Paar	N.N.	13	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	27.04.1946	Im Kreis der Großen	N.N.	14	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	04.05.1946	Man braucht eiserne Nerven	N.N.	15	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	18.05.1946	Ein Monat im Sattel beginnt	N.N.	179	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	25.05.1946	Das gelbe Trikot	N.N.	18	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	08.06.1946	Sieger in der Tour de France!	N.N.	20	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	15.06.1946	Glutofen Rathauskurs	N.N.	21	
Wiener Sport in Bild und Wort	15.06.1946	Auf dem Gipfel des Ruhmes	N.N.	21	S. 14
Wiener Sport in Bild und Wort	22.06.1946	Gut erhaltene Ausländer gesucht	N.N.	22	

Wiener Sport in Bild und Wort	27.07.1946	Ein Umweg zum Endspurt	N.N.	27	
Wiener Sport in Bild und Wort	03.08.1946	Fernfahrt in Raten	N.N.	28	
Wiener Sport in Bild und Wort	24.08.1946	Zürich im Weltmeisterschaftsieber	N.N.	31	
Wiener Sport in Bild und Wort	07.09.1946	Zürcher Scherenschnittli	N.N.	33	
Wiener Sport in Bild und Wort	30.11.1946	Radrennen auf der Bahn	N.N.	45	
Wochenausgabe	03.05.1969	„Lese ich von Paris – Roubaix kribbelt's mich in den Beinen“	N.N.		S. 2

### Unbekannte Medien (im Anhang beigefügt)

Nr.	Autor	Datum	Titel	Zusatz	Medium	Seite
1	N.N.	ca. 1932	Bülla!! Bülla!!	Eine Unterredung mit Franz Dusika	unbekannt	unbekannt
2	N.N.	1930	Turin-Brüssel (Anzeige)		unbekannt	unbekannt
3	N.N.	unbekannt	Oskar Egg über Rennfahrer, Doping und Rekorde.		unbekannt	unbekannt
4	N.N.	1931	Das Rennen Paris - Roubaix		unbekannt	unbekannt
5	N.N.	31.05.1931	Die 18. Meisterschaft von Zürich		unbekannt	unbekannt
6	N.N.	1931	Erste Internationale Opel-Deutschland-Rundfahrt	Ankündigung	unbekannt	unbekannt
7	N.N.	1931	...durch Frankreich		unbekannt	unbekannt
8	N.N.	13.07.1931	Bulla in großer Form		unbekannt	unbekannt
9	N.N.	19.07.1931	Und wieder der brave Bulla		unbekannt	unbekannt
10	N.N.	1931	Max Bulla in Le Havre.		unbekannt	unbekannt
11	N.N.	1932	Henri Pélissier schreibt...		unbekannt	unbekannt
12	N.N.	1933	Um zu siegen		unbekannt	unbekannt
13	N.N.	01.07.1931	Max Bulla (Oesterreich) Sieger der zweiten Etappe		unbekannt	unbekannt
14	N.N.	1931	Bulla, die Entdeckung von „Paris-Roubaix“ hat Sehnsucht nach der Schweiz		unbekannt	unbekannt
15	N.N.	ca. 1947	Max Bulla Neunzehnter in der Schweiz		unbekannt	unbekannt
16	N.N.	1990	Max Bulla gestorben		unbekannt	unbekannt
17	Kurt Bernegger	1990	Max Bulla die Radsport Legende ist tot		unbekannt	Unbekannt
18	Emile Fayet	1933	Rennfahrer rasen durch Frankreich		unbekannt	Unbekannt

### **Weitere Dokumente**

Feldpost-Brief „Diamant-Sportbrief“ Nr. 8, Februar 1942 (im Anhang beigelegt).

Offizielles Programm der Nonstop-Fahrt hinter 125 ccm Puch. Wien–Graz–Wien, 430 km, 16.07.1949. Organisationsleitung (Hrsg.).

## 7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Eröffnungsrennen Radrennbahn Hernals, 28.05.1921.....	55
Anzeige: Illustriertes (Österreichisches) Sportblatt, 28.05.1921, S. 9.	
Abbildung 2: Die Freiluft-Radrennbahn 1931. ....	56
Wiener Bilder, Nr. 28, 12.07.1931, S. 3.	
Abbildung 3: Max Bulla (re) bei einem Rennen auf der Radrennbahn, 1934. ....	56
Privatsammlung Max Bulla.	
Abbildung 4: Anzeige „Rational“-Renner der Firma Wutte in der Radsport-Zeitung 1926, in der mit den Erfolgen von Bulla geworben wird. ....	58
Anzeige: „Rational“-Renner, Radsport-Zeitung, 10.07.1926, S. 8.	
Abbildung 5: Bulla Sieger der Etappe Köln–Trier bei der Deutschlandrundfahrt 1931.....	64
Privatsammlung Max Bulla.	
Abbildung 6: Max Bulla mit seiner Frau bei der Tour de France 1931.....	70
Privatsammlung Max Bulla.	
Abbildung 7: Max Bulla Sieger Marseille–Lyon 1931.....	74
Privatsammlung Max Bulla.	
Abbildung 8: Max Bulla Sieger der 5. Etappe, Tour de Suisse, Ankunft in Bern 1934. ....	79
Privatsammlung Max Bulla.	
Abbildung 9: Max Bulla (1. von rechts) mit dem Sieger Hendrickx und Rudi Valenta (Mitte) beim Straßenderby Wien–Graz–Wien 1949. ....	84
Privatsammlung Max Bulla.	
Abbildung 10: Ferry Dusika – Werbekarte für sein Sportgeschäft in der Fasangasse. ....	92
Privatsammlung Max Bulla.	
Abbildung 11: Oscar Egg – Autogrammkarte. ....	96
Privatsammlung Max Bulla.	

## 8 Anhang

### **E-Mail Auszug Michael Bulla an die Verfasserin am 12.04.2020**

*1. Wann kehrte Max Bulla nach seinem Frankreich-Aufenthalt wieder nach Österreich zurück?*

Michael Bulla: Der Lebensmittelpunkt meines Vaters war immer Wien lediglich in den Wintermonaten hielt er sich mit Familie bis Mitte der Dreißigerjahre am Landsitz von Oskar Egg in Südfrankreich auf um dort ganzjährig trainieren zu können.

*2. Was machte er nach Beendigung seiner Karriere 1949? Ich weiß, dass er Autoimporteur war, aber dazu habe ich aus den Unterlagen keine näheren Infos bekommen.*

Michael Bulla: nach dem Rückzug aus dem aktiven Rennsport war er Privatier und kam sehr vielen Einladungen von Freunden in Italien, Frankreich der Schweiz und Deutschland nach wo ich ihn oft begleiten durfte, 1957 managte er den österr. Radrennfahrer Adolf Christian bei seinem Erfolg in der Tour de France, in den 60er Jahren engagierte er sich für Marketing und Verkauf für seinen Freund Ferry Dusika in dessen Sportgeschäften.

Das Autogeschäft gründeten mein Bruder Max Bulla jun. und ich 1964 wo uns unser Vater im Marketing unterstützte.

*3. Wo wohnte er nach seiner Karriere und in der Pension?*

Michael Bulla: Abwechselnd im Wiener 4. Bezirk, in der Hinterbrühl und in Inzenhof bei Pitten wo er 1990 verstarb.

*4. In welchem Jahr sind Sie und Ihr Bruder geboren?*

Michael Bulla: Mein Bruder Max Bulla jun. wurde am 25. Juni 1929 und ich Michael Bulla am 27. Juni 1946 geboren.

*5. Und vielleicht können Sie mir noch sagen, wie viele Enkelkinder er hatte? Ist vielleicht sogar jemand aus der Familie auch im Radsport aktiv?*

Michael Bulla: Es gibt zwei Enkelkinder Wolfgang Bulla geb. 28. Sept. 1965 und Beatrice Bulla-Moser geb. 21. Jänner 1970 sowie drei Urenkel.

Es gab außer meinem Bruder in den 50er Jahren keinen aktiven Radsportler mehr in der Familie.

## **E-Mail Auszug Michael Bulla an die Verfasserin am 15.04.2020:**

*1. Wie hat der Sport und die sportliche Karriere Ihres Vaters, Ihre Erziehung, Ihre Familie, das Leben in der Familie geprägt oder beeinflusst?*

Michael Bulla: doch sehr, schon im Vorschulalter und später hat mich mein Vater zu Veranstaltungen und Einladungen im In- und Ausland mitgenommen wo ich viele interessante Leute kennengelernt habe, Politiker bis zum Bundespräsidenten, Sportler, Funktionäre, Journalisten, später wurde auch meine Frau und meine Tochter mit einbezogen. Eine sportliche Karriere war für mich ausgeschlossen da mein Herz für einen Leistungssport nicht geeignet war. Bis zuletzt hat mein Vater ein sportlich, gesundes Leben propagiert und vorgelebt. Gesunde Ernährung sowie das „kneipen“ schätzte er sehr. Seine Popularität hat unserer Familie in vielen Lebensbereichen lange Zeit geholfen.

*2. Hat Ihr Vater über ein Ereignis/Erlebnis/Rennen aus seiner Karriere besonders gerne erzählt, oder war er auf einen bestimmten Erfolg besonders stolz?*

Er hat immer wieder von außergewöhnlichen Erlebnissen bei Rennen erzählt, z.B. Eintages-Straßenrennen über hunderte Kilometer und Bergetappen in den Pyrenäen, es waren deren so viele dass ich mich an einzelne nicht mehr erinnere. Auch über die Zeit der Sechstagerennen in New York, Chicago, Paris und Berlin hatte er viel zu erzählen. Besonders stolz war er sicher auf den Gewinn der Tour de France in der Kategorie der Einzelfahrer 1931 und der Sieg in der ersten Tour de Suisse 1933.

*3. Gibt es etwas über Ihren Vater (zum Beispiel besondere Eigenschaften, Sichtweisen, oder Geschichten) die noch erwähnt werden könnten und nicht in den Medien zu lesen war?*

Michael Bulla: Mein Vater war ein sehr freiheitsliebender und gerechter Mensch, die Zeit des Nationalsozialismus hat ihm daher naturgemäß sehr zu schaffen gemacht. Er hat mit viel Risiko Juden geholfen ihr Vermögen vor den Nazis zu schützen. In diesem Zusammenhang wurde sein Vermögen in der Schweiz eingezogen und war, wie auch meine Mutter der Gewalt der Gestapo ausgesetzt. Er war von 1941 bis 1945 beim deutschen Heer jedoch Gott sei Dank nicht an der Front. Er hat zeitlebens dieses Regime verurteilt. Leider hat er 1934 aus Liebe zur Heimat eine Schweizer Staatsbürgerschaft nicht angenommen sonst wäre vieles anders gekommen. Da gäbe es im Detail noch viel zu erzählen.

*4. Gab es Freundschaften zu anderen Kollegen, außer Ferry Dusika und Oscar Egg?*

Gute Freunde waren bis zuletzt die bekannten ehem. Schweizer Radrennfahrer Ferdi Kübler und Hugo Koblet der mit Waltraut Haas verlobt war. Ein treuer Begleiter über Jahrzehnte war Wolfgang Rupprecht ein Chronist aus München der immer ein Buch über meinen Vater schreiben wollte.

# Bülla!! Bülla!!

## Der erste Tourist, der das gelbe Trikot trug

Eine Unterredung mit Franz Dusika, österreichischer Meister

Bülla zu sprechen ist nicht leicht. Zuerst, wo wohnt er? Also Anfrage bei Vater Schaffer, der über alles, was Radfahren heißt, Bescheid weiß.

„Ja der Bülla wohnt, 4. Bez. . . ., ob er zu Hause ist? Na martens, der Dusika ist grad da, der kann's Ihnen sagen.“

„Hallo, hier Tageszeitung, Herr Dusika könnten Sie nicht mit Bülla eine Unterredung vermitteln?“

„Bitte, gerne, ich komme bestimmt Montag zu Ihnen und bringe Bülla mit.“

Dann kommt Dusika allein.

„Es ist halt schwer mit dem Bülla. Die ganze Zeit ist er nicht zu Hause und da will er, wenn er in Wien ist, ein bißchen was von Frau und Kind haben. Bei den letzten zwei Sechstagerennen in Paris und Berlin war zwar seine Frau dort, aber sie hat erklärt, sie regt sich zu viel auf. In Berlin war auch der kleine Maxi mit, und so oft sein Vater an ihm vorbeifährt, schrie er aus Leibesträften: Bravo Bülla, bravo Bülla!“

„Bülla ist Wiener?“ „Ja sogar geborener Biedner, wo auch auch noch heute seine Mutter wohnt. Jetzt ist er 26 Jahre alt.“

„War er wirklich Kollege, d. h. bei einer Zeitung tätig?“

„Nein, Max ist gelernter Kürschner und hatte einen guten Posten, den er dann wegen des Radfahrens aufgab und Zeitungszusteller wurde, als eine Art Training durch den Beruf.“

„Wie wurde Bülla Radfahrer?“ „Das ist wirklich ein Roman. Also die Finni . . .“

„Aha, eine Frau.“

„Nein, seine Frau d. h. dazumal war sie noch nicht seine Frau. Die Finni also, die Schwester des Rennfahrers Capletan (Biedner Radler), hatte ein schönes, schnelles Rennradel. Der Max, der ihr nachließ, aber nur eine alte Tschöfen, eine Ruine eines Rades.“

„Nun kommt die berühmte Geschichte mit dem Nachsteigen.“

„Ja, nur war das für den guten Max mit einiger Schwierigkeit verbunden, da er mit seiner Ruine immer zweiter wurde. Das machte ihn wild, na und so schaute er sich um ein Radel um, das besser zur Finni paßte. Dann kam er in die Gesellschaft der Biedner Radler. Na, und wie es schon so geht, dort zog man ihn auf und das konnte er doch vor der Finni nicht auf sich sitzen lassen.“

„Ein Duell?“

„Aber gar keine Spur! Zu seinem ersten Rennen ist er gestartet. Rund um Wien, im 26er-Jahr. Und hat es als Neuling überlegen gewonnen. Nun ist er am Geschmad gekommen. Am nächsten Sonntag Meisterschaft von Niederösterreich über 50 Kilometer. Bülla ist nach 30 Kilometer so fertig, daß er im Straßengraben liegen bleibt und nicht mehr weiter will. Und als die Finni, die ihn schon auf der Strecke gesucht hat, kommt, sagt er zu ihr: „Finni, bring ma a Knackmurr! und a Brot und i verspricht da, i fahr ja Rennen mehr.“

„Hat er die Wurst wenigstens kriegt?“

Dusika, der getreue Chronist, der mir zuerst gesagt hatte, daß er mehr von Bülla wüßte als Bülla selbst, kommt etwas in Verlegenheit.

„Das weiß ich nicht bestimmt. Jedenfalls am nächsten Sonntag war die Bergmeisterschaft von Wien und trotz seines Schwures ist Bülla, ohne daß die Finni was gewußt hätte, mitgefahren.“

„Wahrscheinlich hat er doch die Knackmurr nicht gekriegt.“

Als er abends nach Hause kommt, fragt ihn sein Radel: „Was kommst so spät? I war am Riederberg.“ So weit, no wer hat's denn g'wonnen? No i hab's halt g'wonnen. Dann ist Bülla noch 2 Rennen auf der Hernalser Bahn gefahren, dann ist er Profi geworden, die es ja dazumal in Österreich gegeben hat. Sein erstes Rennen war Rund um Wien. Er hat es derart überlegen gewonnen, daß er eine Dreiviertelstunde vor dem nächsten am Ziel ankam, obwohl die Amateure eine halbe Stunde vor den Profis gestartet waren. Herr Hildebrand, der Leiter der Hernalser Rennbahn, verschaffte ihm dann ein Engagement in Deutschland, bei der Industrie. Er gehörte dem „Stall“ Diamant an und fuhr einige glänzende Rennen. Dann haute die Industrie ab.“

„Wie kam er nach Paris?“

„Vor zwei Jahren kam er nach Wien zurück und wollte sich ein Kaffeehaus kaufen. Das Radfahren aufgeben. Doch dann sagte er sich, verluh 's in Frankreich. Er gewann dort einige Rennen. Das war 1921. Im selben Jahr spielte er bei Rund um Deutschland eine große Rolle und anschließend gewann er die Züricher Meisterschaft. Nach Paris zurückgekehrt, lud ihn der Schweizer Egg ein, für sein Haus die Tour de France, das berühmteste Radrennen

letzter Bülla. Von diesem Tag war Bülla der berühmteste Rennfahrer Frankreichs. Was das heißt, kann nur der er-messen, der weiß, was der Radrennsport für Frankreich bedeutet. Überall, wo Bülla auftaucht, wird er begrüßt, bejubelt, ausgefragt. Dann kam die Rekordfahrt Marseille—Lyon, wo er den bestehenden Rekord fast um eine Stunde unterbot. Nun fuhr er Sonntag für Sonntag seine Rennen. Eine Hezjagd setzte ein. Auto, Flugzeug brachte ihm von einem Rennen zum andern. In New York und Chicago startete er. Im Vorjahr fuhr er die Tour de France bei den Affen als Kapitän der Deutschen Mannschaft, die sich für Stöpel, der Zweiter wurde, opferte.“

„Zukunftspläne?“

„Rennen fahren so lange es geht. Sonntag schon wieder in Lyon, dann in Casa Blanca, Afrika, usw. jeden Sonntag. Und wenn 's einmal nicht mehr geht, was er dann machen wird? Ach glaube er schwärmt von einer Autogarage oder Werkstätte. Nun dazu ist's ja noch weit hin.“

aller Zeiten, zu fahren. Natürlich als Tourist, d. h. nicht der Berufsartler, die Zeitung „L'Auto“, für die das Rennen das beste Geschäft ist, hat sie doch während der 24 Tage der Tour über eine Million Auflage, sondern er selbst mußte für alles aufkommen. Und da geschah etwas, was in der Geschichte der klassischen Tour de France noch nicht da war. Ein Tourist eroberte sich das gelbe Trikot. Der jeweils im Bewerb führende trägt nämlich ein gelbes Trikot. Und die ersten beiden Etappen, war das keiner der Affe der Eingeladenen, nein, der kleine blonde Deutschöster-

# Turin-Brüssel

18. bis 22. 7. 1930

Radfahrfahrt über 1065 km

Die 3 Etappen von kaum zu übertreffender Schwierigkeit und Länge stempelten diese 4-Länderfahrt, die durch Italien, die Schweiz, Frankreich, Luxemburg und Belgien führte, zu einer Veranstaltung von überragender Bedeutung. Unter unzähligen schweren Steigungen mußten 2311 Meter bei strömendem Gewitterregen erstiegen werden, bis der vereiste Gipfel des St. Gotthard erreicht war. Nicht weniger schwierig war das nach der schweizerischen Seite zu gelegene Gelände dieses Bergriesen zu befahren. Ueber Steingeröll hinweg, durch Nebelschwaden hindurch, wurde ins Tal gerast.

## Bulla

hat als einwandfreier Erster den Gipfel des gigantischen Berges erklimmt und mit 8 Minuten Vorsprung die erste Etappe gewonnen. Nur durch Reifenschäden in der zweiten Etappe büßte Bulla den Vorsprung ein und wurde im Gesamtklassement



## Zweiter

Beim Training für die große Fahrt, das er in der Schweiz mit den internationalen Radsportgrößen absolvierte, kam Bulla zu der Überzeugung, daß er nur mit einer, ihm als unbedingt zuverlässig bekannten Rennmaschine erfolgreich gegen die große Konkurrenz bestehen könne. Bulla entschloß sich deswegen, wieder sein in früheren Jahren benütztes Diamantrad mit Hochdruckreifen zu besteigen. Der brave, blaue Renner, der ihn schon durch manchen Kampf getragen hatte, versagte auch diesmal nicht und Bulla fuhr auf ihm in der gewöhnlichen blendenden Form die tausend Kilometer zu Ende, damit einen neuen, internationalen Erfolg erringend



auf

# Diamant-Rad

Druck von Otto Uhlmann, Siegmars.

Elite-Diamantwerke Aktiengesellschaft Siegmars b. Chemnitz i. Sa.

## Oskar Egg über Rennfahrer, Doping und Rekorde.

Der Schweizer „Sport“ bringt eine interessante Unterhaltung mit dem Weltrekordmann Oskar Egg, der wir folgendes entnehmen:

„Wie sind Sie mit Ihrer ersten Amerika-Expedition zufrieden?“ fragen wir den Vertrauensmann der alten Welt von John Chapman.

„Ich hatte nicht gerade Glück. Dorn-Maczynski enttäuschten sehr, (So schlimm war es doch nicht? Die Red.) auch Lemoine; dagegen konnte Guimbretiere die gehegten Erwartungen erfüllen. Die guten Sechstagesfahrer sind selten, wie sie eben Chapman will und haben muß. Richi und Buschenhagen sind immer noch beste Klasse. Chapman war von den Leistungen der beiden in Paris direkt begeistert. Da schon lange keine Oesterreicher mehr gestartet sind, habe ich Bulla im Auge, wenn ich nur wüßte, ob er die kleinen Holzbahnen steuern könnte. Ich habe von Bulla schon so viel Gutes gehört, daß der Wiener Klasse sein muß.“

„Was halten Sie von den amerikanischen Sechstagerrennen; wie lassen sich die sich widersprechenden Gerüchte erklären? Kommen wirklich so viele Fehlentscheidungen vor und gibt es sogar Fahrer, die zu Reizmitteln greifen?“

„Fehlentscheidungen in einem Sechstagerrennen sind beim besten Willen nicht zu vermeiden. Auch ich hatte nach einem Rennen in Chicago und Neuport oft das Gefühl, daß das Resultat nicht ganz stimmen konnte, aber vielen Meldungen hastet sehr der Wunsch nach Sensation an. Daß es immer Fahrer gab, die zu Reizmitteln, in dieser oder jener unschädlichen, leider auch schädlichen Form griffen, kann nicht geleugnet werden. Um die Sensationslust der Amerikaner zu befriedigen, gab man uns sowohl in Chicago wie Neuport bei Beginn der letzten Stunde Pfefferminz zu trinken. ‚Wer glaubt wird selig!‘ sagt ein Sprichwort. Man glaubte ohne dieses Doping die entscheidende Stunde nicht überstehen zu können. Nun setzten im Jahre 1916 in Neuport die Jagden so früh ein, daß ich keine Gelegenheit fand, das ‚Stärkungsmittel‘ einzunehmen, und das Resultat: ich überstand die Stunde, trotzdem Dupuy nicht mehr so recht auf dem Posten war, nie so gut wie damals und gewann das Rennen mit dem Franzosen. Ich war für immer furiert!“

Training, Training und wieder Training, neben seriöser Lebensweise, ist das beste Doping. Lieber 10 Jahre gut fahren als ein Jahr sehr gut, ist ein alter Spruch eines der ersten französischen Managers.“

## Das Rennen Paris-Roubaix.

Ein tragisches Finale. — Grandiose Fahrt des Oesterreichers Bulla.

Am 31. Male fand am Ostersonntag das klassische Straßenrennen Paris-Roubaix über eine Strecke von 255 Kilometer 700 Meter statt, zu dem 86 Konkurrenten starteten. Der Sieg fiel an den Belgier Felicien Verwaede vom Hause Ucyon, der mit der Zeit von 8:11:14, Stundenbruchschnitt 31 Kilometer 230 Meter, als Erster klassifiziert wurde. Der Franzose Jean Marechal war zwar mit der Zeit von 8:10:50 als Erster durch das Ziel gegangen, wurde aber des Sieges für verlustig erklärt und auf den zweiten Platz verwiesen, weil er drei Kilometer vor dem Ziel den führenden Belgier auf einem schmalen Radfahrwege von hinten angefahren und in den Straßengraben geschleudert hatte. Verwaede und Marechal lagen seit Arras (190 Kilometer) an der Spitze des Feldes und lieferten ein erbittertes Duell, wobei jeder bemüht war, sich von dem andern möglichst lange führen zu lassen, um im entscheidenden Augenblick durch einen Vorstoß die Spitze zu gewinnen und zu behaupten. Verwaede hatte sich bis drei Kilometer vor dem Ziel von Marechal führen lassen und sich dann durch einen plötzlichen Vorstoß an die Spitze gesetzt; Marechal suchte ihn auf dem schmalen Radfahrwege zu überholen, und dabei ereignete sich der erwähnte Zwischenfall. Marechal, ein 20jähriger Mensch und seit dem Ausscheiden der Belgiers eine der Hoffnungen Frankreichs im Straßenrennsport, ging als Erster durch das Ziel, aber kaum eine halbe Minute nach ihm kam Verwaede und erhob sofort Protest. Die Untersuchung des Falles und die Einnahme einiger Zeugen ergab ein Verschulden Marechals, und der Sieg wurde infolgedessen dem Belgier zugesprochen; da aber ein beabsichtigtes Verschulden Marechals nicht nachzuweisen war und von diesem auch bestritten wurde, wurde er nicht disqualifiziert, sondern nur distanziert, das heißt, auf den zweiten Platz verwiesen. Den dritten Platz besetzte Antonin Magne mit 8:18:02, ex aequo mit ihm und mit der gleichen Zeit wurde eine Gruppe von 23 Fahrern klassifiziert, unter denen sich Frank, Merviel, S. Suter, Van Elenbrood, Dewaele, Rouffe, Verhaegen, Veris und andre befanden. Insgesamt beendeten 36 Fahrer propositionsgemäß das Rennen.

„Geradezu eine Offenbarung“ nennt die französische Presse die bravouröse Leistung des Oesterreichers Max Bulla, der bis Beaubais, 66 Kilometer von Paris, mit der Spitzengruppe fuhr, und von da bis Doullens, 158 Kilometer von Paris, zusammen mit dem Fahrer Merviel, über fast 100 Kilometer allein die Spitze hielt und sie bis kurz vor Arras gegen wiederholte Vorstöße eines ganzen Feldes behauptete. Dann machte ein Maschinendefekt die Bemühungen Bullas zunichte; der junge Wiener, der in diesem Rennen einen Welterfolg hätte erringen können, mußte seine Gegner abonziehen lassen. . . .

## Die 18. Meisterschaft von Zürich

Sonntag, den 31. Mai 1931.

Ein Rennen mit grossen Ueberraschungen — Bullas Traum geht endlich in Erfüllung. — Altenburger, Büchi und Blattmann auf den Ehrenplätzen. — Wanzenried stellt alle Prognosen auf den Kopf und fährt ein Rennen wie einst im Mai. — Bossard, Heimann und Hauser seine Kampfgenossen. — Sandrini siegt über 240 Junioren. — Welter und Wild (Basel) lassen die Anfänger bzw. die Veteranen stehen. — Die neuen Amateur-Senioren.

Die Meisterschaft von Zürich liebt es alljährlich, mit neuen Ueberraschungen aufzuwarten. Die schwere Strecke sorgt dafür, dass jeweils wirklich der beste Mann des Tages aus dem populärsten schweizerischen Strassenrennen als Sieger hervorgeht. Dank der Steigungen von Hütten, Gibswil, Eschenmosen, vor allem aber der giftigen Stiche von Siglistorf und Schneisingen ist eine Massenankunft ausgeschlossen. Schon Wochen vor dem Rennen haben die Radsport-Enthusiasten den Sonntagmorgen für das Rennen reserviert, um auf allen möglichen Vehikeln einen der „Feldherrnhügel“ zu erreichen, wo der Kampf am heissesten zu werden verspricht. Nicht nur der ganze Kanton Zürich, sondern sogar Teile vom Aargau und Zug werden in den Strudel der Begeisterung hineingerissen. Wer einmal die Schlacht an der Nordostecke des Kantons Aargau miterlebt hat, wer sah, wie vor seinen Augen das Feld immer länger und länger wurde, um schliesslich ganz zu zerbröckeln, wer die Begeisterung oder die Enttäuschung auf den Gesichtern — je nach dem Abschneiden der erklärten Favoriten — der Zuschauer lesen konnte, den zieht es an allen Fasern nach den, durch die Meisterschaft von Zürich zur Berühmtheit gelangten Aargauer-Dörfchen Siglistorf und Schneisingen.

Die Meisterschaft von Zürich ist es auch, welcher nun der lustige Wiener Bua Max Bulla einen verdienten und schönen Sieg zu verdanken hat. Wie oft sehnte sich Bulla nach einem Sieg in internationaler Konkurrenz, wie oft schien sein Traum in Erfüllung zu gehen, aber wie oft wurde der Wiener kurz vor dem Ziel durch Defekt oder Sturz wieder ins Hintertreffen geworfen und der Sieg war ausgeträumt. So viel wir uns erinnern können, hat Bulla in den letzten Jahren keine grossen Rennen gewinnen können und wenn er trotzdem in Deutschland, Belgien, Frankreich und vor allem der Schweiz immer wieder willkommen ist, so hat dies seinen Grund darin, dass er nie „Schlafwagen“ fährt, sondern immer für Betrieb sorgt.

Auch in der 18. Meisterschaft von Zürich war Bulla auf der Strecke einer der Aktivsten und wenn nach dem Siglistorfer-Abschnitt von den Abgehängten nur noch Büchi wieder Anschluss finden konnte, so haben sich die Gegner bei Bulla zu bedanken. Die Startnummer 13 (!) leuchtete von der Aargaugrenze bis Zürich nicht nur während gut der Hälfte an der Spitze, sondern der Kilometerzähler unseres vom Zürcher Sissa-Vertreter, Herrn Küttel, gestellten und gesteuerten Rennleitungswagen schraubte sich automatisch in die Höhe, wenn Bulla wieder an die Spitze ging. Die Freude des Siegers war doppelt gross, weil sich seine Gemahlin

mit einem herzigen Stammhalter unter den vielen Gratulanten am Ziele befand.

Karl Altenburger aus der gleichnamigen Ortschaft an der Schweizer Grenze bei Schaffhausen war seit dem letzten Jahre nicht wieder zu erkennen. Heute, nachdem man den Badenser auch in Zürich an der Arbeit gesehen hat, begreift man, dass es ihm möglich war, ein Circuit Franco-Suisse zu gewinnen, und dass man in Frankreich darauf dringt, ihn in die deutsche Equipe der Tour de France zu stecken.

Unsere besten Leute waren Albert Büchi und Walter Blattmann, die mit dem dritten und vierten Platz für die Bestreitung der Rundfahrt durch Frankreich die besten Chancen haben dürften. (Die Entscheidung dürfte anfangs nächste Woche endgültig fallen.) Wohl war Büchi noch nicht der Draufgänger, wie man ihn als Amateur im letzten Jahre kennen lernte, aber wer sah, wie er von Siglistorf bis Baden dem sich Schlag auf Schlag ablösenden Kleeblatt Bulla — Altenburger — Blattmann allein bergauf, bergab nachsetzte, zweifelt keinen Augenblick daran, dass der Winterthurer bald wieder auf dem Damm sein wird. Bei Blattmann lief es wie geölt. Man bekam den Eindruck, dass sich die Deutschland-Rundfahrt für den blühend aussehenden Zürcher sehr zu seinem Vorteil ausgewirkt hat. Wer es noch nicht wusste, weiss es heute, dass wir mit Büchi und Blattmann für die Zukunft gut versorgt sind.

Ludwig Geyer, der auf sein Wildhaber-Trikot in Schweizerfarben nicht wenig stolz war, gab bis zum „Siglistorfer“ trotz einem schmerzenden Knie und Magenbeschwerden oft den Ton an. An dieser Steigung wurde aber die von Kraft strotzende Athletengestalt mit Hofer, Antenen, Büchi, Salzmann, Pipoz und Schneider ebenfalls aus dem Sattel gezwungen. Hätte nicht Bulla — der mit Geyer seit der Deutschland-Rundfahrt noch ein Hühnchen zu rupfen hat — wie ein Wilder geführt, so würde Geyer die Differenz von zwei Minuten, die ihn vom Sieger trennen, jedenfalls haben aufholen können. Hofer und Antenen hatten die drei grünen Egg-Fahrer und das blaue Condor-Trikot von Blattmann bis kurz vor Baden nicht aus den Augen verloren, aber dann war es mit den Reserven vorübergehend vorbei. Antenen musste schliesslich Hofer ziehen lassen und wurde sogar noch von Salzmann überholt. Pipoz hatte nicht seinen besten Tag. Wir sind gespannt, welche Rolle dieser in der Tour de France spielen wird. Rufener blieb in der Steigung von Menzingen hängen und wurde nachher nicht mehr gesehen.

Bekam das Rennen der Berufs- und Geldpreisfahrer erst in Siglistorf einen dramatischen Charakter, so hatten die Zeugen der Partie der Amateur-Senioren einmal mehr den besseren Teil erwählt. Dank dem grossen Animator und nachherigen Sieger Wanzenried wurden die 53 Amateur-Senioren schon in den ersten 20 km — um genauer zu werden am Mutschellen — auf Herz und Nieren geprüft. Wir, die wir eine halbe Stunde nach den Amateuren mit den Profis abgedampft

**BELGIEN**

**DEUTSCHLAND**

**FRANKREICH**

**ITALIEN**

**SCHWEIZ**

**LUXEMBURG**

**OESTERREICH**

**HOLLAND**

# 8 Nationen im Kampf

Das grösste Radsport-Ereignis der Saison 1931

**VERANSTALTER:**  
Adam Opel A.G.  
Fichtel & Sachs  
Continental A.G.

**Erste Internationale Opel-Deutschland-Rundfahrt**  
VOM 3. BIS 24. MAI 1931

Start und Ziel  
Opelbahn Rüsselsheim am Main

DEUTSCHLAND-RUNDFAHRT 1931

4000 km

In der Zeit vom 3. bis 24. Mai 1931 wird eine Strecke von 4000 Kilometern zurückgelegt.

## Strecke der Internationalen Opel-Deutschland-Rundfahrt 1931

**Sonntag, den 3. Mai**  
Bahrennen in Rüsselsheim, Opel-Bahn.

**Montag, den 4. Mai**  
Start zur Deutschland-Rundfahrt in Rüsselsheim, vorm. 8 Uhr, vor der Fabrik.

**1. ETAPPE**  
(Durchschnitt 31 km) km \*U.D.

Rüsselsheim	8,00
Gross-Gerau	10,7 8,21
Darmstadt	15,0 8,50
Bensheim	24,2 9,36
Heppenheim	4,6 9,46
Weinheim	10,4 10,05
Heidelberg	18,0 10,40
Wiesloch	13,7 11,07
Langenbrücken	11,5 11,30
Bruchsal	11,2 11,61
Durlach	18,0 12,20
Karlsruhe	5,6 12,38
Rastatt	21,9 13,21
Offenburg	62,0 15,03
Lahr	18,0 15,38
Kenzingen	23,1 16,23
Freiburg	26,0 17,15

**264,7 km**

**2. ETAPPE**  
(Durchschnitt 30 km) km \*U.D.

Freiburg	8,00
Bleibach	17,2 8,34
Furtwangen	27,0 9,26

\* Umgefahr-Durchfahrzeit = U.D.  
\* Versorgungsstation = U.D.

**Freitag, den 8. Mai**  
Ruhetag.

**Sonntag, den 9. Mai**  
**5. ETAPPE**  
(Durchschnitt 30 km) km \*U.D.

Schweinfurt	9,00
Poppenhausen	10,1 9,20
Klassingen	15,0 9,50
Aschach	7,7 10,06
Waldfenster	9,1 10,24
Brückenaau	17,0 10,55
Fulda	44,3 12,28
Eisenach	64,0 13,28
Gerba	28,9 15,35
Erfurt	24,5 15,25

**221,1 km**

**Sonntag, den 10. Mai**  
**6. ETAPPE**  
(Durchschnitt 31 km) km \*U.D.

Erfurt	9,00
Weimar	22,0 9,45
Jena	21,5 10,26
Gera	45,0 11,58
Ronneburg	8,4 12,09
Zwickau	31,8 13,11
Chemnitz	36,3 14,21
Dresden	35,9 15,25

**231,2 km**

**Montag, den 11. Mai**  
**7. ETAPPE**  
(Durchschnitt 31 km) km \*U.D.

Dresden	8,00
Bischofswerda	33,8 9,04
Bautzen	19,0 9,41
Löbau	19,7 10,20
Cörlitz	24,5 11,08
Leubau	22,0 11,51
Löwenberg	25,4 12,41
Goldberg	25,6 13,31
Liegnitz	20,1 14,10
Parchwitz	17,4 14,45
Neumark	21,1 15,24
Breslau	32,1 16,26

**261,0 km**

**Dienstag, den 12. Mai**  
**8. ETAPPE**  
(Durchschnitt 31 km) km \*U.D.

Breslau	12,0 9,28
Tschschwitz	7,8 9,39
Ohlau	7,0 9,58
Großkau	29,0 10,49
Friedewald	11,7 11,12
Neisse	14,7 11,41
Ottmachau	12,0 12,04
Batschkau	13,3 12,29
Comenz	14,0 12,58
Frankenstein	10,4 13,17
Reichenbach	20,5 13,58
Schweidnitz	17,5 14,33
Sirgisau	20,7 15,14
Jauer	16,1 15,45
Liegnitz	20,8 16,27

**228,1 km**

**Mittwoch, den 13. Mai**  
Ruhetag.

**Donnerstag, den 14. Mai**  
**9. ETAPPE**  
(Durchschnitt 30 km) km \*U.D.

Liegnitz	6,00
Haynau	18,7 6,28
Bunzlau	25,8 7,30
Eichberg	7,5 7,46
Kirchlitzen	6,7 8,00
Oberleschen	11,8 8,24
Sorau	13,7 8,62
Sagan	17,3 9,24
Gossan	16,5 10,28
Sommerfeld	5,2 10,38
Forst	13,7 11,10
Cottbus	24,4 12,04
Vetschau	13,8 12,44
Lübben	12,0 13,08
Gölsen	21,7 13,62
Beruth	11,8 14,14
Zossen	19,9 14,54
Dohlewitz	13,2 15,23
Grossbeeren	10,0 15,40
Tellow	12,0 16,04
Berlin-Wannsee	12,0 16,28

**313,2 km**

**Freitag, den 15. Mai**  
Ruhetag.

**Sonntag, den 16. Mai**  
**10. ETAPPE**  
(Durchschnitt 30 km) km \*U.D.

Berlin	8,00
--------	------

**Wittenberg 87,3 10,54 || Bitterfeld | 39,6 12,14 |
Leipzig	27,6 13,10
Halle	32,3 14,14
Bernburg	35,0 15,32
Magdeburg	42,9 16,33

**268,6 km**

**Sonntag, den 17. Mai**  
**11. ETAPPE**  
(Durchschnitt 31 km) km \*U.D.

Magdeburg	8,00
Helmstedt	43,5 9,35
Braunschweig	30,5 10,35
Gifhorn	26,5 11,27
Leizern	43,0 12,56
Lüneburg	38,6 14,08
Harburg	43,7 15,33
Hamburg	13,5 16,00

**245,1 km**

**Montag, den 18. Mai**  
**12. ETAPPE**  
(Durchschnitt 30 km) km \*U.D.

Hamburg	8,00
Harburg	13,6 8,28
Rothenburg	57,4 10,22
Ottersberg	25,0 11,12
Bremen	20,4 11,52
Verden	32,9 12,55
Celle	75,0 15,28
Hannover	44,9 16,58

**269,2 km**

**Dienstag, den 19. Mai**  
Ruhetag.

**Mittwoch, den 20. Mai**  
**13. ETAPPE**  
(Durchschnitt 31 km) km \*U.D.

Hannover	10,00
Steinkrug	18,8 10,37
Springe	7,9 10,58
Hameln	17,9 11,28
Horn	49,8 13,05
Paderborn	23,8 13,51
Salzkotten	11,9 14,14
Geseke	7,7 14,30
Erwitte	12,6 14,56
Soest	17,0 15,28
Werl	14,5 15,57
Unna	16,0 16,28
Dortmund	17,4 17,00

**215,3 km**

**Donnerstag, den 21. Mai**  
**14. ETAPPE**  
(Durchschnitt 31 km) km \*U.D.

Dortmund	9,00
Hagen	18,8 9,37
Elberfeld	22,6 10,21
Düsseldorf	30,4 11,21
Neuss	5,6 11,56
Berg-Gladbach	18,6 12,13
Erkelenz	16,4 12,44
Linnich	19,1 13,69
Aisdorf	14,3 13,86
Aachen	13,0 14,01
Weiden	26,3 15,15
Jülich	19,2 14,51
Elsdorf	18,0 15,20
Bergheim	5,7 15,32
Rommerskirchen	10,2 15,51
Köln (Stadion)	25,0 16,30

**235,4 km**

**Freitag, den 22. Mai**  
Ruhetag.

**Sonntag, den 23. Mai**  
**15. ETAPPE**  
(Durchschnitt 30 km) km \*U.D.

Köln	9,00
Brühl	19,7 9,26
Euskirchen	21,7 10,10
Bonn	28,0 11,05
Meckenheim	15,8 11,38
Adenau	35,0 12,43
Kelberg	17,5 13,24
Dockweiler	13,8 13,62
Deun	8,0 14,10
Manderscheid	17,8 14,48
Wittlich	21,1 15,28
Trier	38,0 16,44

**230,4 km**

**Sonntag, den 24. Mai**  
**16. ETAPPE**  
(Durchschnitt 31 km) km \*U.D.

Trier	9,00
Hermeskell	34,0 10,06
Nonnweiler	6,8 10,20
Oberstein	34,4 11,20
Kim	14,7 11,55
Kreuznach	34,9 13,03
Bingen	17,0 13,36
Weins	29,5 14,32
Rüsselsheim	18,0 14,57

**182,3 km**

**Gesamt 3971,3 km****

# durch Frankreich



Die italienische Mannschaft. Von links: Pesenti, Orecchia, Gremo, Gestri, Camusso, Battesini, Di Pacco, Giacobbe.

ähnlich wie bei den Franzosen Charles Pélissier. Die übrigen traten nicht besonders hervor, scheinen aber in glänzender Verfassung zu sein. Die jungen Italiener hielten sich durchweg in Vorderpositionen, verhielten sich aber bis auf Di Pacco, der Jagd auf Büchi machte, ziemlich passiv. Di Pacco und Battesini sind von eindrucksvollem Aeußern, Giacobbe sehr lang, Camusso dafür um so kleiner. Man ist gespannt, ob sich unter ihnen ein Bottechia oder Guerra befindet.

Von den Touristen, von denen sich 14 gegen 18 Assé in der Spitzengruppe hielten, hat in der ersten Etappe keiner versagt, was nicht weiter verwundern kann, da ja das Niveau der „Isolierten“ in diesem Jahre wesentlich höher ist als früher. Der Beste dürfte der Wiener Bulla sein. Nachstehend das genaue Resultat der ersten Etappe:

1. Haemerlinck 6:17:32 (Durchschnitt 33,085 km); 2. Ch. Pélissier; 3. Di Pacco; 4. Le Calvez; 5. Dewaele; 6. Bulla (l. Tourist); 7. bis 32: Reby, Leduec, Ghyssele, Demuysère, Schepers, Gestri, Pesenti, Thierbach, Metz, Buse, Sieronski, Pipoz und die Touristen Goethuys, Loncke, van Tricht, Naert, Ferioli, Cardona, Olbötter, Jean Bidot, Favé, Godinat, Mazeyrat, Moreels, Pégillon und Panera, sämtlich dichtauf; 33. A. Magne 6:17:38; 34. Mauclair 6:17:48; 35. van Grootenbruelle (T.); 36. Opperman, beide dichtauf; 37. Giacobbe 6:18:15; 38. Battesini, dichtauf; 39. Camusso 6:18:32; 40. Gremo; 41. Altenburger; 42. Siegel; 43. Bajard (T.); 44. Vervaecke, sämtlich dichtauf; 45. Benoît-Faure 6:18:48; 46. van Vierst (T.) 6:18:50; 47. Mori (T.); 48. Nitzsche (T.); 49. Viarengo (T.), sämtlich dichtauf; 50. Geyer 6:19:21; 51. Brugère (T.); 52. Henri (T.); 53. Cavallini (T.), sämtlich dichtauf; 54. Giramand (T.) 6:19:39; 55. Fontenay (T.), sämtlich dichtauf; 56. Thomas 6:19:54; 57. Catalini (T.) 6:20:11; 58. Marchal 6:20:22; 59. Bernard (T.); 60. Orecchia; 61. Antenen, sämtlich dichtauf; 62. Perrain (T.) 6:20:45; 63. Laloup (T.); 64. Büchi, sämtlich dichtauf; 65. Stöpel 6:20:58; 66. Ussat (T.) 6:22:28; 67. Berton (T.) 6:22:57; 68. Venot (T.) 6:23:55;

69. Nicholson, dichtauf; 70. Riendet (T.) 6:24:09; 71. Battafocchi (T.) 6:25:42; 72. Fayolle (T.) 6:26:23; 73. van Rysselberghe 6:29:39; 74. Robache (T.); 75. Gillard; 76. Viaene (T.); 77. Bouillet (T.), sämtlich dichtauf; 78. Copeda 6:32:32; 79. Lamb 6:34:50; 80. Laval (T.) 6:48:45; 81. Hargues (T.) dichtauf.

Mannschafts-Klassement: 1. bis 4. Deutschland, Belgien, Frankreich und Italien, je 18:51:36; Australien-Schweiz 18:54:54.

## Nach der 2. Etappe

Für die zweite Etappe hatte Herr Desgrange getrennte Starts der Assé und Touristen

— letztere sollten zehn Minuten nach den Ländermannschaften abfahren — angeordnet, um das Rennen interessanter zu gestalten, nachdem bei der ersten Etappe kurz vor dem Ziel noch 75 von den gestarteten 81 Fahrern zusammengelegen hatten. Das Rennen nahm einen ganz eigentümlichen Verlauf, der sich aus einer kurzen Aufzählung der Durchfahrtszeiten beider Gruppen an verschiedenen Stellen der Rennstrecke am klarsten



Die belgische Mannschaft. Von links: Dewaele, van Rysselberghe, Schepers, Vervaecke, Demuysère, R. Ghyssele, Reby, Haemerlinck.

ergibt. In Coutances (88 km) betrug die Fahrzeit der Asse 2:47, die der Touristen 2:55. Die Touristen hatten also nicht nur nichts von den zehn Minuten aufgeholt, sondern noch weitere acht Minuten verloren. In Grandville (116 km) betrug die Fahrzeit der Asse 3:47, die der Touristen 3:56. Resultat:



Der Belgier Haemerlinck gewann die 1. und 6. Etappe im Endspurt. Rechts H. Desgrange, Chefredakteur des Pariser „Auto“, „Vater“ und Veranstalter der Rundfahrt.

19 Minuten Rückstand! Nun nahm das Verfolgungsennen jedoch

**dank der glänzenden Arbeit des Wieners Bulla**

die schärfsten Formen an, was zur Folge hatte, daß in Avranches (143 km) die Fahrzeit der Asse 4:30, die der Touristen 4:35, der Rückstand der letzteren also nur noch eine Viertelstunde betrug. Bis Portorsin (165 km) benötigten die Asse 5:15, die Touristen 5:17. Rückstand: 12 Minuten, und die Gesamtzeit bis zum Ziel Dinan war bei den Assen 6:40, bei den Tourist-Routiers 6:37:14, womit

**sie nicht nur ihren Rückstand, sondern noch zwei Minuten und 46 Sekunden gegen die Asse aufgeholt hatten,**

allerdings nicht sämtliche Touristen, sondern nur drei: Bulla und die beiden Franzosen Bernard und van Vierst.

Diese Gegenüberstellung zeigt, daß die Asse zuerst sehr schnell gefahren waren, während die Touristen ein ziemlich mäßiges Tempo anschlugen. Später trat aber der umgekehrte Fall ein. Unter der sengenden Sonne vergaßen die Asse, daß die Touristen in diesem Jahre wesentlich stärker sind als früher. Viele stiegen ab, um zu trinken, und schließlich trafen 28 Mann als Spitzengruppe in Dinan ein, wo Charles Pélissier unter großem Jubel den Endspurt vor Di Pacco, Haemerlinck, dem Deutschen Metzke, Demuyssère, Le Calvez, Opperman, Büchi, Giacobbe, Antenen, A. Magne und Schepers gewann. Die übrigen, nämlich Rebry, Ghyssele, Vervaecke, Dewaele, Battesini, Camusso, Gestri, Gremo, Orecchia, Pesenti, Pipoz und die vier Deutschen Siegel, Goyer, Buse und Sieronski, wurden gemeinsam auf den 16. Platz gesetzt, während Thierbach und Stöpel, der unter Magenbeschwerden litt, wenige Augenblicke später eintrafen. Altenburger wurde 7½ Minuten zurück 49.

Schon jubelte alles dem Sieger Charles Pélissier zu, und man wollte ihm auf die Ehrenrunde schicken, da erschienen plötzlich, früher als erwartet, die drei Touristen Bulla, Bernard und van Vierst, und da sie eine um 2 Minuten und 46 Sekunden kürzere Fahrzeit erzielt hatten als die Spitzengruppe der Asse,

**wurde Bulla Etappenerster**

vor seinen beiden französischen Kollegen, und Charles Pélissier mußte sich mit dem vierten Platz begnügen.

**Bulla war somit Träger des gelben Trikots, und es ist das erstmal in der Geschichte der Tour de France, daß ein Tourist das Ehrenkleid trägt.**

Man darf allerdings nicht vergessen, daß die Qualitäten Bullas ja derartige sind, daß er nur aus dem Grunde in die Kategorie der Isolierten eingereiht wurde, weil er das Pech hat, — Oesterreicher zu sein. Nicht viel anders verhält es sich ja mit dem Luxemburger Frantz, der es allerdings ablehnte, das Rennen in der „zweiten Klasse“ mitzumachen.

Das Rennen der Asse war ohne Geschichte und verlief recht uninteressant. Der allein auf sich angewiesene Cepeda und die drei schwachen Australier gerieten von Anfang an ins Hintertreffen. Sonst erfreute man sich doch an dem Mannschaftsgeist, der in allen nationalen Teams herrschte. Als Charles Pélissier Reifenschaden erlitt, blieb Pégliou zurück, und auch Di Pacco wurde bei dem gleichen Malheur von seinen Landsleuten unterstützt und herangeführt. Die Belgier und Deutschen machten am meisten von den Fontänen am Wege Gebrauch, indes die Italiener fast überhaupt nicht abstiegen. Maréchal fuhr etwas besser als auf der ersten Etappe, wurde aber 4 km vor dem Ziel abgehängt. Benoit-Faure geriet ebenfalls mehrmals ins Schwimmen, quälte sich aber immer wieder heran. Dafür versagte diesmal Maucclair, der ja immer unter großer Hitze leidet und nach zwei Dritteln des Rennens dauernd hinten herumkreuste. Ähnlich verhielt es sich mit van Ryssobenghe, der mehrfach abstieg, eine halbe Stunde verlor und als schlechter 64. einkam. Bei den Schweizern gab Gillard auf; er fuhr auch zu schwach. Bei den Australiern ist Opperman ganz allein auf sich angewiesen. Bei den Deutschen wurde bemängelt, daß sie zu wenig führten, ganz im Gegensatz zu den Italienern, die in ihrer vollen Stärke in der Spitzengruppe einliefen.

**Haemerlinck schwamm auch diesmal wieder auf jeder Steigung**

und quälte sich immer wieder heran. Er scheint hier eine ähnliche Rolle zu spielen wie Joseph Wauters bei der Rundfahrt durch Deutschland. Ein Tour-de-France-Fahrer scheint er nicht zu sein.

Eine ganz große Leistung vollbrachte Bulla, der mühelos 100 km in mörderischer Pace führte. Als der Rückstand der Touristen immer größer wurde, ließ Bulla Vorstoß auf Vorstoß folgen, so daß Nitzschke, Cardona, Perrain, Robache, Olböter, Hargues und Laval sehr schnell verschwanden. In Grandville enteilte van Vierst, gefolgt von Bulla, Loncke und Bernard. Bernard und van Vierst wollten den Wiener in der Führung nicht ablösen, und nun legte dieser allein los. Bald wurden die ersten Nachzügler der Asse geholt und Loncke abgehängt. Bulla richtete sich bis zum Ziel nicht mehr auf und gewann somit die Etappe.

Neben dem „As“ Gillard

**gab auch Olböter den aussichtslosen Kampf auf,**

desgleichen die Touristen Hargues, Laval, Robache, Cavallini und Ferioli. Das genaue Resultat der Etappe:

1. Bulla (Tourist) 6:37:14 (Durchschnitt 32,021 km);
2. Bernard (T.);
3. van Vierst (T.), beide dichtauf;
4. Charles Pélissier 6:40:00;
5. Di Pacco;
6. Haemerlinck;
7. Metzke;
8. Demuyssère;
9. Le Calvez;
10. Opperman;
11. Büchi;
12. Giacobbe;
13. Antenen;
14. A. Magne;
15. Schepers;
16. bis 20. Rebry, Ghyssele, Vervaecke, Dewaele, Battesini, Camusso, Gestri, Gremo, Orecchia, Pesenti, Pipoz, Siegel, Goyer, Buse und Sieronski, sämtlich dichtauf;
31. Benoit-Faure 6:40:55;
32. Thierbach 6:40:50;
33. Ledueq;
34. Pégliou.

(Fortsetzung Seite 763.)



Der Wiener Bulla nach seinem aufsehenerregenden Siege in der 2. Etappe, die ihm, obwohl er „Isolierter“ ist, für einen Tag das gelbe Trikot einbrachte.

# Tour de France

## Bulla in großer Form

Von unserem Sonder-Berichterstatler

**Marseille, 13. Juli**

Es sollte eigentlich an dieser Stelle des öfteren und mit Breite erzählt werden von den Leuten, deren Abschneiden sicher für große Teile des sportlich interessierten Deutschland die Tour de France besonders interessant macht, von jenen acht Fahrern, die die deutsche Mannschaft bilden. Aber ach, von ihnen zu berichten ist nicht so einfach, weil es fast nichts zu berichten gibt. Damit soll nicht gelagt werden, daß die Deutschen schlecht fahren. Sie fahren keineswegs schlecht, im Gegenteil, sie sind immer im Bild, und von der erste Pyrenäen-Etappe abgesehen, fiel keiner der unseren jemals erheblich zurück. Bis auf heute. Und bis auf gestern. Und eine große französische Sportzeitung stellte erst in diesen Tagen fest, das keine Mannschaft, mit Ausnahme der deutschen, vollständig unter den ersten 25 zu finden sein. (Das ist leider jetzt überholt.)

Aber es tritt auch kein einziger deutscher Fahrer besonders hervor, und das ist es, was nicht nur wir vermessen, sondern vor allem die französische Öffentlichkeit, die nach den verblüffenden Resultaten der Deutschlandfahrt Ursache hatte, anzunehmen, die Deutschen würden in der Tour de France eine allerechte Weige spielen. Statt dessen sieht man gutes, sozusagen gutbürgerliches Fahren. Aber keine Heldentaten, keine Aktionen. Die Deutschen sorgen immer, daß sie mit dabei sind, sie sorgen nie dafür, daß die anderen einmal nicht mit dabei sind.

Da ist doch der Wiener Bulla ein ganz anderer Kerl. Er geht drauf los, und es gelingt ihm nicht nur eine Popularität zu erringen, die kaum noch hinter der von Pelissier zurücksteht. Dabei arbeitet er unter den ungünstigsten Bedingungen. Durch die getrennten Starts büßt er fast automatisch immer wieder Zeit ein. Denn unter den Touristen befinden sich in der Hauptsache „Krampon“, die, abgesehen davon, daß sie als Einzelfahrer gar kein Interesse daran haben, Bulla zu unterstützen, es gar nicht können. Wenn es Bulla und seinen Touristen gelingt, doch eine bessere Zeit herauszufahren als die „Affe“, wie das erst gestern wieder zum dritten Male geschah, dann gebührt ihm dafür ein ganz besonderes Lob.

Die Etappe Montpellier-Marseille war Bulla-Etappe. Punkt 10 Uhr Start. Die „Affe“ kommen 20 Minuten später. Von Anfang an führt Bulla in stärkstem Tempo. Er bleibt immer vorn, sorgt, auch wenn er abgelöst, dafür, daß die anderen nicht einschlafen. Arles wird um 12.13 Minuten passiert. Die „Affe“ kommen erst 26 Minuten später, haben also schon sechs Minuten eingebüßt.

Jetzt, man ist nicht mehr weit von Salon, gibt Bulla das erste Signal zur Sprengung des Feldes. Als erste fallen van Grootenbruele, Goedhyns, Bajard und Viene ab. Nüchtern dicht aber hinter Bulla, der nur Pancera und Catalini bei sich hat, jagen van Vierck und Nijchle, die in Salon wieder aufkommen. Der Vorsprung vor den „Affen“ beträgt jetzt acht Minuten.

Da reißt Bulla noch einmal aus. Wieder können nur Pancera und Catalini sein Hinterrad halten. In toller Fahrt geht es nun über die Hügel vor Marseille und durch die Vorstädte. Pancera hat Radschaden und wird abgehängt. Als Bulla Catalini auf der Rennbahn von Marseille überlegen schlägt, hat er eine Fahrzeit von genau 6:22:07 benötigt, wie sich später herausstellt um 20:13 Minuten weniger als die „Affe“. Von diesen ist nicht viel zu sagen. Sie begannen in großer Manier, 40 Kilometer die Stunde, aber sie hielten kaum eine halbe Stunde durch, dann wurde bedeutend weniger gefahren. Hinter Arles erleidet Meze Gabelbruch und verliert kostbare Zeit bis der Materialwagen heran kommt. Er tut sich dann mit Ghysfels zusammen und läuft um so leichter wieder auf, als Sieronssi auf ihn wartet. Dann passiert, so seltsam es klingt, überhaupt nichts mehr. Ganz zum Schluß verschärfen die Deutschen das Tempo etwas, können aber nicht verhindern, daß Pelissier sich im Spurt einen siebzehnten Platz vor Rebray, di Pacco, Stoepel, Siegel und Meze sichert.

Leider gibt es Opfer des langsamen Tempos der Affe. Altenburger kommt durch vier Reifenschädens unversehens aus dem Rennen. Von den zehn Prozent über die Zeit des Siegers war beim Eintreffen der „Affe“ schon mehr als die Hälfte vergangen. Auch van Rysselberghe und Haemerlind wurden ebenso wie die Touristen Bidot, Boullier, Gobinat und Viarengo eliminiert. Welch eine Ironie des Schicksals! Die kampflöseste Etappe erfordert die meisten Opfer!

Bei den negativen Leistungen der Fahrer muß man allerdings das Milieu etwas in Rechnung stellen. Es gibt viele, die behaupten, daß die Fahrt nach Marseille schimmer gewesen sei als die Pyrenäen. Die Qualen, die auf diesen 200 Kilometern zu ertragen sind, lassen sich kaum beschreiben.

50 Grad, Sonne, Sonne, Sonne, und Staub, Staub, Staub! Wo immer die Chance auf einen Schluß Wasser sich bot, sprang alles ab, das Rennen war zeitweise gradezu neutralisiert. Und es ist schon typisch, daß der Sieger, als ihm nachher der Kranz gereicht wurde, ihn achlos in den Schmutz fallen ließ, weil man ihm gleichzeitig von anderer Seite ein Glas Wasser bot.

Carl Rless Steinam.

### Ergebnis der 12. Etappe

Montpellier-Marseille (207 km)

1. Bulla 6:22:07; 2. Catalini; 3. Pancera 6:24:14; 4. Van Vierck 6:27:45; 5. Bernard; 6. Nijchle (dichtauf); 7. Henri 6:18:44; 8. Guiraman; 9. Fayolle (dichtauf); 10. Uffat 6:34:15; 11. Barard 6:34:38; 12. Goedhyns; 13. Viene 6:35:28; 14. van Grootenbruele 6:38:48; 15. Buttafocchi 6:42:04; 16. Demot 1 Eg.; 17. Ch. Pelissier 6:42:20; 18. Rebray; 19. di Pacco; 20. Stöpel; 21. Siegel; 22. Meze; 23. (im gleichen Rang) Thierbach, Geier, Sieronssi, Ghysfels, Demuyse, Verwoede,



**Der Oesterreicher Bulla**

brachte die große Leistung fertig als Einzelfahrer zum 2. Male eine Etappe der Tour de France zu gewinnen

Schepers, Demaels, Battesini, Gelfri, Gremo, Orrechia, Pesenti, Lamb, Bipoz, Antenen, A. Magne, Faure, Leducq, Marschal, Mancelat, Le Calvez, Peglion, Cepeda; 47. Brugere 6:42:30; 48. Büchi 6:43:20; 49. Bertou 6:43:27; 50. Opperman 6:44:22.

Gesamtklassement: 1. Antonin Magne 86:09:55; 2. Pelenti 86:19:57; 3. Demuyse 86:20:39; 5. Demaels 86:21:30; 5. Le Calvez 86:28:44; 6. Büchi 86:30:36; 7. Rebray 86:33:08; 8. Peglion 86:33:24; 9. Thierbach 86:35:16; 10. Meze 86:36:03. Die Deutschen: 17. Stöpel 86:50:04; 18. Sieronssi 86:52:49; 19. Siegel 86:54:19; 21. Bulla (als erster Tourist) 87:05:29; 23. Geier 87:09:50; 24. Bufe 87:10:55.

Länderklassement: 1. Frankreich 259:12:03; 2. Belgien 259:15:17; 3. Deutschland 260:01:23; 4. Austral.-Schweiz 260:15:22; 5. Italien 260:58:56.

### Heute 13. Etappe: Marseille-Cannes

Die erste Riviera-Etappe. Hinter Hyères ist die ziemlich schwere Steigung des Gratteloup zu überwinden. Ueber herrliche Straßen am Meer entlang kommt man dann hinter St. Raphael zu dem Estrel-Plateau, worauf es auf ziemlich ebenem Wege bis Cannes geht.

## RADFAHREN

### Und wieder der brave Bulla

Aix les Bains, 19. Juli. Die 17. Etappe der Tour de France, die über 230 Kilometer von Grenoble nach Aix les Bains führte, brachte dem österreichischen Teilnehmer Bulla einen neuen großen Erfolg. Die Etappe war zwar landschaftlich die schönste der ganzen Rennstrecke, doch stellte sie infolge der größten Steigerungen an die Fahrer große Anforderungen. Kurz vor dem Ziel war noch eine Gruppe von neun Fahrern beisammen.

In einem großartigen Endspurt sicherte sich Bulla den überaus wichtigen Sieg in 8:37,02 vor Nebri, Magne, Dreccia, Serrette usw. Dem Österreicher ist der Endsieg in der Kategorie der Tourenfahrer kaum mehr zu nehmen.

### Max Bulla in Le Havre.

Max Bulla absolviert derzeit zusammen mit mehreren Spitzfahrern der Tour de France eine neuerliche Rundfahrt durch Frankreich, die die Fahrer durch die Radrennbahnen verschiedener französischer Städte führt, wo sie in Bahnrennen gastieren. Letzthin nahm er gemeinsam mit Belissier und andern Wassen an einem Meeting in Le Havre teil, wo die Mannschaft der Tour, bestehend aus Belissier, Bulla und Bettessini, in einem Match-Omnium vor den Mannschaften der Städte Rouen und Le Havre siegreich blieb und auch ein Verfolgungsrennen gewann. Das Paar Belissier-Bulla gewann auch ein Amerikanerrennen über 40 Kilometer. Max Bulla hat im August fast jeden Tag auf der Radrennbahn einer andern Stadt besetzt.

Nr. 11

Henri Pelissier schreibt in seinem „Journalisten-Debut“ von Bulla: „Max Bulla scheint sehr weit von seiner Form des Jahres 1931 entfernt zu sein. Man kann nicht den Winter über Sechstagerennen bestreiten, ohne sich für die „Tour“ auszuruhen. Das ist eine Lektion für Max Bulla: ich glaube nicht, daß er in diesem Jahre viel leisten wird.“

Nr. 12

Um zu siegen  
dazu gehörte, wie ja immer im Sport, so auch in der Tour de Suisse, Können, Form, Gesundheit und . . . . Glück!

Max Bulla hat all diese Faktoren auf sich vereinigt. Er war von Hause aus ein heisser Favorit. Er brannte darauf, sich in der Schweiz hervorzutun. Er brannte darauf, die Tour de Suisse zu gewinnen, endlich wieder mal einen ganz grossen Sieg zu buchen. Er hat es geseheit angestellt, verdient und undiskutabel gewonnen. Er zeigte sein Können den Berg hinauf, den Berg hinunter, auf der Ebene, im Spurt. Von allen Teilnehmern war er wohl so ziemlich der perfektteste Rennfahrer. Dazu die Form, die man zum Gewinnen braucht, und eine strahlende Gesundheit, so wie Speicher in dieser Tour de France und Dédé Leducq in der letztjährigen. Ein bisserl Glück war auch dabei, aber hier ist es wirklich einem Tüchtigen beigestanden. Ganz grosser Zweiter der ersten Etappe Zürich-Davos, grosser Sieger der zweiten schwierigsten Etappe Davos-Luzern im Spurt, von da an Träger des weissen Trikots, abermals Spurtsieger in Genf, dann geseheit auf seine Position bedacht, Dritter im Basler Spurt, vorsichtig auf der letzten Etappe und mit der grossen Spurtgruppe am Ziel in Zürich —, Max Bulla hat die Tour de Suisse nicht im Schlaf, sondern mit Kopf und Körper gewonnen. Dass er auf den letzten beiden Etappen nicht mehr feuerwerkte, sondern eifersüchtig sein kostbares Gut, das weisse Trikot, bewachte, kann ihm kein vernünftiger Mensch verübeln, denn Bulla kann was erzählen, was Pech ist und wie lange ein Strassenfahrer sich oft abrackern muss, bis ihm die Siegesgöttin wieder mal lacht. Bullas Glück hat beispielsweise unserem Egli gefehlt, Bullas Gesundheit unserem Blattmann. Es ist durchaus natürlich, dass die Schweizer besonders gern einen Schweizersieg gesehen hätten. Aber wenn schon ein Ausländer gewann, dann war Max Bulla undiskutabel der sympathischste. Es kann der Tour de Suisse für die Zukunft nur nützen, dass sie einen menschlich so sympathischen und sportlich so anerkannt tüchtigen ersten Sieger in der Person des Wieners Max Bulla bekommen hat. Ein populärer Name steht auf der 1. Zeile des hoffentlich recht dick werdenden „Goldenen Buches“ der Tour de Suisse. Der Träger dieses Namens ist hierzulande ein gerngesehener Gast. Es versteht sich von selbst, dass man ihn auch am Start zur Tour de Suisse 1934 erwartet!

# Tour de France

Max Bulla (Oesterreich) Sieger der zweiten Etappe

Von unserem Sonder-Berichterstatter

Dinan, 1. Juli

Die zweite Etappe der Tour de France, die 14 Kilometer lang von Caen nach Dinan führte, war eine gewisse Wehligkeit mit vielen Tappen der Deutschlandrundfahrt. Oder, besser sagt, sie hätte beinahe Wehligkeit gehabt. Sie war beinahe so langweilig geworden. Es war heiß, als daß die Fahrer Lust zu viel Klionen verspürt hätten. Dazu eine Strecke, die erst über katastrophale Straßen führt und nun über eine Unzahl von kleinen Hügeln immer bergan, immer wieder herunter geht es. Steigungen sind nicht bedeutend genug, um die entscheidende Wendung zuzulassen, aber steil genug, um die Fahrer zu zermürben.

So eine Fahrt scheint zur Monotonie verurteilt. Aber hier zeigt sich, wie eine zielbewußte Regie — im sportlichen Sinne — gegen den sportlichen Sinn arbeitend — Rennen interessant machen und Sensationen produzieren kann. Durch einen kleinen Schachzug, nicht mehr. Man wollte Massenankünfte in Caen vermeiden und ordnete daher den Start an. Die sogenannten „Alse“, das sind die Ländermannschaften, starteten 10 Minuten früher als die Touristen.

Die „Alse“ rasten gleich tüchtig los. Die Touristen führten mit unheimlichem Tempo. 1 Kilometer werden in genau 3 Stunden bestanden. Granville, man kommt ans Meer, und mit 26 Minuten Vorsprung erreicht. Alle den Mühe, mitzukommen. Der Australier fällt weit zurück, später auch seine Landsleute Nicholson und Thomas. Van Rysselberghe, viermal hintereinander Reifenschaden erleidet, ist zuletzt auch weit hinten, desgleichen der enburger, der magentant ist und zu allem Verlust noch von einem Auto in den Graben ihren wird, ebenso Maclair, der unglaubliches Pech auf der ganzen Strecke hat. Das Tempo flaut nicht ab. Vorstöße werden er schon im Felme erstickt. In Dinan, auf der herrlichen Meer, kommt es dann zu einem klischen Endspurt. Pelissier kann die Spitze gerade noch am Band abfangen. Mehe und Vierter hinter Hammerkind. Der populäre Einzel Pelissier macht seine Ehrenrunde. Alles ist ihm zu.

Und dann kommt die große Sensation: Max Bulla. An die „Touristen“ hatte niemand gedacht. Sie wußten, sie waren rettungslos im Hintergrund verschwunden, mußten ver-

schwunden sein. Schon kurz nach dem Start in Bayeux hatten sie 3 Min. 45 Sek. verloren. Man rief es dem Wiener Bulla zu, der zweifelt führte. Bulla nickte traurig. Eine halbe Stunde vorher in Caen am Start hatte er sich erkundigt. Wieviel vor waren die anderen? 8, 10 Minuten? Asteinigkeit, das aufzuholen. Also heute abend bin ich Etappensieger und trage das gelbe Trikot. In Bayeux 3 Min. 45 Sek. verloren. In St. Lo 8 Minuten, in Granville 10 Minuten. Immer noch sind 29 Touristen zusammen. Und nun beginnt es. Bulla tritt an. Nur Bernard und van Biers können sein Hinterrad halten. Aber sie können ihn nicht unter-

## Heute:

19.15 Uhr: Ostend-Wasserball-Turnier im Verleinsbad, Oberschönswelde, An der Wuhlheide 212.

19.30 Uhr: Verbandstag des Brandenburgischen Hockey-Verbandes im Reichswirtschaftsrat (Bellevuestr. 15).

stützen, sie sind froh, daß sie dabei bleiben können. In unheimlichem Tempo saust Bulla die Hügel hinauf, hinunter. In Voranges beträgt sein Rückstand nur noch 4 Minuten. Lamb wird eingeholt und abgehängt. Auch van Rysselberghe, Nicholson und Thomas. Immer schneller wird der Wiener. Sein Rückstand schmilzt zusehends. 2 Minuten, 1 Minute. Jetzt liegt er schon auf gleicher Höhe mit den anderen. Der ursprüngliche Abstand von 10 Minuten ist wieder hergestellt.

Borne rasen die „Alse“ dem Ziele zu. Niemand merkt, daß unter ihnen sich der wahre Held des Tages nicht befindet. Die Rennleitung, die Kommissare, die Berichterstatter, alles fährt hinter der Spitzengruppe her. Nur das Auto eines Sportenthusiasten, der die ganze Rundfahrt aus Begeisterung an der Sache mitfährt, ist zurückgeblieben. Er zückt, als die drei Touristen die Straße heraufkommen, die Uhr, flucht, rechnet schnell nach, rennt wie ein Befehlener hinter uns her, brüllt dann Bulla irgend etwas zu, was der

nicht versteht, wirft die Mühe in die Luft, scheint wahnwitzig zu werden.

Bulla rast weiter. In Dinan ist man grade dabei, das Resultat: „Sieger Pelissier“ zu verkünden. Da fährt draußen, voll Staub, in Schweiß gebadet, aber frisch und stark Bulla ins Ziel. Genau 7 Min. 14 Sek. nach der Spitze der Gruppe. Die Offiziellen sehen ihre Uhren auf den Wiener an. Da ist nichts zu machen. Bulla hatte mit 2:46 Sekunden Vorsprung gewonnen. Er führt im Gesamtklassement. Der Tourist wird morgen das gelbe Trikot tragen. Zum erstenmal in der Geschichte der Tour de France.

C. R.

## Ergebnis der zweiten Etappe

Caen—Dinan, 212 km.

Bulla 6:37.14; Bernard 6:37.14; van Biers 6:37.14; Charles Pelissier, die Paccos, Sämer, Mehe, Demuyssere, le Calvez, Oppermann, Giacabbe, Antenen, Antoine Magne, Scheper 6:40.00. Als Sechzehnte werden gleichmäßig gewertet mit derselben Zeit Rödry, Bondy, Verwaede, Dewaele, Bettefint, Camuffo, Gese, Gremo, Dreecchia, Pelenti, Binos, Siegel, Gesh, Buffe, Sieronski. Als Einunddreißigster Bester Faure 6:40.35, 32. Vierbach 6:40.50, mit der selben Zeit Ledueq, Beglion, Stoepel und im Regal.

Gesamtergebnis: 1. Bulla 12:54:26; 2. van Biers 12:56:13; 3. Hammerkind 12:57:12; 4. Ch. Pelissier; 5. le Calvez; 6. Demuyssere; 7. Scheper; 8. Mehe; 15. Bufe; 16. Sieronski; 22. Thierbach (sämtlich gleiche Zeit); 28. Siegel 12:58:32; 31. Geyer 12:59:21; 40. Stöpel 13:02:01; 47. Altenbitinger 13:06:02; 59. Uffat 13:24:14.

Rationalklassement: 1. Deutschland, Frankreich, Belgien und Italien je 38:51:36; 5. Australien-Schweiz 38:54:54.

## Heute 3. Etappe, Dinan—Brest (206 km)

Die Richtung der Frankreich-Rundfahrt ab Dinan ist eine westliche. Bei St. Briene führt die Straße dicht am Meer vorüber, ebenfalls bei Morlaix. Dann kleine Schwentungen nach Süden bis Brest. Hinter St. Briene ziemlich lange Steigungen.

**Bulla, die Entdeckung von „Paris-Roubaix“ hat Sehnsucht nach der Schweiz“**

Wir waren nicht wenig überrascht, als wir dieser Tage den Wiener Bulla, in Begleitung von Heiri Suter und des Deutschen Altenburger in der Schweiz antrafen, die eben im Begriffe waren, den Weg nach Engelberg unter die Räder zu nehmen.

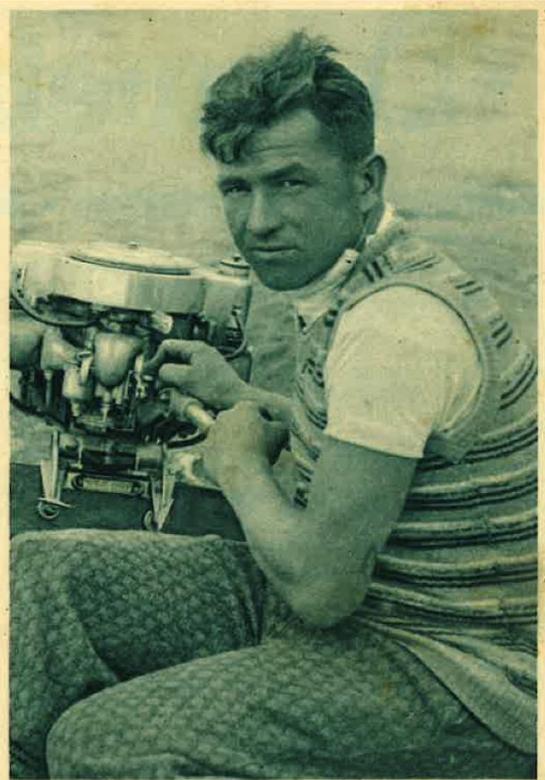
„Sehen wir recht, die Entdeckung von „Paris-Roubaix“ in der Schweiz.“

Über das hübsche Jünglingsgesicht des Österreichers huscht ein Lächeln bei dieser Anrede.

„Mein Freund Altenburger und ich bekamen Sehnsucht nach der schönen Schweiz, ihrer guten Luft, der ausgezeichneten Küche, den billardähnlichen Strassen und ihren guten, lieben Menschen. Wir sind eigentlich in die Schweiz gekommen, um uns für die Meisterschaft von Zürich anzumelden, die wir in Begleitung von Geyer, Zind und Remold bestreiten werden. Nun werden wir Heiri Suters Einladung zu einem Abstecher nach Engelberg noch Folge leisten und dann am Abend wieder in unser Trainingsquartier nach Altenburg bei Schaffhausen zurückkehren.“

„Nach ausländischen Zeitungsmeldungen vermuteten wir Sie in Paris. Welche Eindrücke haben Sie von „Paris-Roubaix“ mit nach Hause genommen und gedenken Sie wieder nach der Seine zurückzukehren?“

„Wir hätten auch „Paris-Tours“ bestreiten können. Da nun aber am 4. Mai die Deutschland-Rundfahrt beginnt, hatten wir keine andere Wahl als zurückzukehren, um unsere Koffer für dieses Rennen zu packen. „Paris-Roubaix“ war für uns sehr lehrreich und ohne unser Pech hätten wir Roubaix jedenfalls mit dem Gros erreicht. Altenburger erlitt nämlich Hinterradnabendefekt und ich 40 km vor dem Ziel Reifenschaden, just im Moment als das Rennen in die letzte entscheidende Phase eingetreten war. Die Franzosen und Belgier sind grosse Strassenfahrer, aber wir hätten uns die Träger der berühmten Namen doch noch stärker geschätzt. Allerdings darf nicht vergessen werden, dass die Stallmannschaften nicht so zusammenhalten, wie man es in Deutschland gewöhnt ist. Selbst bei starkem Gegenwind wird nicht gestaffelt gefahren, sondern der eine bolzt links und der andere rechts, bis man nicht mehr kann. Wir glauben bestimmt, dass eine gute deutsche Mannschaft, wie sie nun an den Start der Deutschland-Rundfahrt ziehen, in einem der klassischen Rennen in Frankreich nicht ganz auf verlorenem Posten stehen würde.“



„Emilio“ am Steuer seiner „Yacht“, mit der er — (so schreibt der Photograph!) — den Zürichsee unsicher mache!



Der Zürcher Rüeegg, schweiz. Amateurmeister 1928, nach seinem Siege im „Circuit Vaudois“.

„Sie wollen damit sagen, dass die deutsche Equipe in der Tour de France eine gute Rolle spielen werde?“

„Nein, das will ich noch nicht behaupten. Man hätte die deutsche Mannschaft erst nach dem 25. Mai, also nach der deutschen Rundfahrt auswählen sollen. Gewiss: Nebe, Wolke, Manthey und Schön sind gute Strassenfahrer, aber heute weiss ja noch kein Mensch wie das Quartett in Form ist und wie es die lange Reise durch Deutschland überstehen wird.“

„Hätten Sie nicht auch Lust, einmal das längste Strassenrennen der Welt zu bestreiten?“

„Eine Vertretung des „L'Auto“ hatte mir anlässlich „Paris-Roubaix“ eine Einladung unterbreitet. Doch ich habe abgewunken, denn ich ziehe lieber die schweizerischen Rennen vor und bestreite daneben „Turin-Brüssel“ und am 15. August noch „Marseille-Lyon“, übrigens immer im Verein mit Altenburger, Zind, Geyer und Remold. Mein Wunsch wäre sodann an den Kriterien von Genf, Yverdon und vor allem Basel an den Start zu gehen. Die Kriterien sind nach meiner Ansicht die schönsten Rennen, die man sich denken kann. In keiner anderen Veranstaltung kann man sich besser austoben wie hier, wo Sprints und Prämien immer wieder für Abwechslung sorgen.“

„In Wien scheint in Sachen Radsport nicht viel los zu sein, nicht wahr?“

„Für uns Berufsfahrer langts weder zum Leben noch zum Sterben, aber Amateur-Veranstaltungen stehen vom Frühling bis Herbst auf dem Programm und seitdem Wien eine sozialistische Regierung hat, entwickeln die Arbeiter-Spörtler eine grosse Tätigkeit. Gegenwärtig baut der Arbeiter-Radfahrer-Verband im Prater nach dem Muster der Rennbahn Basel-Muttenz eine Piste von 333 1/2 m, auf der alle Arten Rennen ausgetragen werden können. Da im Prater Sonntag für Sonntag 150,000 Personen zusammenströmen, darf man der neuen Bahn eine grosse Zukunft voraussagen, vorausgesetzt natürlich, dass die Veranstaltungen fachmännisch aufgezogen werden. Uns Berufsfahrer wird man jedenfalls wohl oder übel beschäftigen müssen, umsomehr als der Arbeiter-Radfahrer-Bund noch nicht über genügend Leute verfügt, die für interessanten Sport garantieren. Allerdings zählt der Arbeiter-Radfahrer-Bund Österreich über 50,000 Mitglieder, somit ist ein grosses Reservoir vorhanden, so dass er schon Nachwuchs erhalten sollte.“

Und nun auf Wiedersehn in der Meisterschaft von Zürich!

## Max Bulla Neunzehnter in der Schweiz

Er war gerade doppelt so alt als der Sieger Koblet — Nächsten Sonntag startet Max bei der Vier-Kanton-Rundfahrt

Baden (Eigenbericht). Fünf Jahre ist es her, seit Max Bulla, der größte Radrennfahrer, dem Oesterreich hervorgebracht hat, zum letztenmal ein Rennen bestritten hat. Sechzehn Jahre sind vergangen, seit er durch seinen Sieg in der Touristenklasse der Tour de France die ganze Welt aufhorchen ließ. Und obwohl Max nun schon 42 Jahre auf dem Buckel hat, kann er das Radfahren nicht lassen. Bei einem Kriterium in Baden in der Schweiz hat er am gestrigen Sonntag sein Come back gefeiert. Bei den Eidgenossen ist Max beliebt kein Unbekannter, und die Zuschauer rings um die Rennstrecke saunten ihren Bällen erfruchtswill zu: „Das ischt der

Mäxli aus Wien, der die Tour de Suisse und noch viele andere große Rennen gewonnen hat!“

Ein 35 Mann starkes Feld von Klassenfahrern aus ganz Europa stellte sich dem Starter. Mit dem Startschuß preschten gleich fünf Fahrer los, und zwar drei Schweizer, ein Belgier und ein Italiener. Das Feld nahm dessen wilden Anfang nicht ernst. Es hielt ihm für Strohhalm, und doch entschied dieser erste Vorstoß bereits das ganze 100-Kilometer-Kriterium. Der Schweizer Koblet fuhr ein großes Rennen, er gewann nicht weniger als sieben der zehn Wertungen und ergatterte insgesamt 45 Punkte. Seine Gesamtfahrzeit betrug 2 Stunden 38 Minuten 55 Sekunden, das entspricht einem Stunden-durchschnitt von 37,7 Kilometer. An zweiter Stelle landete Diggelmann (Zürich), der es mit 2 Minuten Rückstand auf 42 Punkte brachte. Dritter Rigoni (Italien), 33 Punkte, 5 Minuten zurück; Vierter Sterck (Belgien), 8 Punkte, 5½ Minuten zurück; Fünfter Lanz (Schweiz), 15 Punkte, 8 Minuten zurück.

Max Bulla versuchte immer wieder, aus der Verfolgergruppe den Anschluß an die Spitze zu finden. Er sorgte fleißig für Tempo und erntete für sein schnelliges Fahren viel Beifall. Schließlich hatte er sich für sein erstes Rennen nach langer Pause aber doch zu viel zugemutet, so daß er mit anderthalb Runden Rückstand an neunzehnter Stelle landete. Wie sehr man die Leistung des 42jährigen, der gerade doppelt so alt als der Sieger war, würdigte, beweisen die zahlreichen Einladungen, die er für weitere Rennen erhalten hat. Am kommenden Sonntag schon nimmt Max Bulla an der über 210 Kilometer führenden Vier-Kanton-Rundfahrt teil.

## Max Bulla gestorben

Max Bulla ist Donnerstag im 85. Lebensjahr gestorben. Bulla, geboren am 26. September 1905 in Wien, gehörte eineinhalb Jahrzehnte zur absoluten Weltklasse im Radsport. Nach seiner aktiven Zeit war er auch Coach und Trainer, unter anderem auch Kolumnist für den KURIER. Er gehörte zu den besten Sportlern Österreichs.

Bulla feierte seine größten Erfolge in der Zwischenkriegszeit und kannte nur ein Ziel: den Kampf gegen die Weltklasse. Deshalb wurde ihm Österreich bald zu klein; er bestritt Rennen in den klassischen Radsportländern wie Frankreich, Belgien, Luxemburg, Italien und in der Schweiz. Als erfolgreicher Straßenrennfahrer wurde er zu 17 Sechs-Tage-Rennen in Europa und in den USA eingeladen.

Überaus populär war Max Bulla in der Schweiz. Er gewann die erste Tour de Suisse, die 1933 ausgetragen wurde. Ein weiterer ganz beachtlicher Erfolg: Er trug als einziger Österreicher bei der Tour de France das gelbe Trikot des Führenden in der Gesamtwertung.

Der Zweite Weltkrieg verhinderte die Fortsetzung seiner großen Karriere. Max Bulla, Sieger in etwa 200 Rennen, schon zu Lebzeiten eine Legende des österreichischen Radsports, ist jetzt tot, folgte seinem Freund Ferry Dusika.



Bild: Votava

**Auch im Alter aktiv: Max Bulla**

## Max Bulla, „die Radsport-Legende“, ist tot Allrounder, Vorbild, Sieger der Tour de Suisse

Kurt Bernegger

Wien – Max Bulla, einer der ganz Großen des österreichischen Sportes, die „Radsport-Legende“, lebt nicht mehr. Der erste Gesamtsieger der „Tour de Suisse“ im Jahre 1933 und erfolgreichste Radrennsportler der dreißiger Jahre brach am 1. März auf dem Weg zum Postamt in Pitten (NO) zusammen und verstarb kurz nach der Einlieferung ins Krankenhaus im 85. Lebensjahr, vermutlich an Herzversagen.

Der gelehrte Kürschner, der schon als Bub von einer Karriere als Radrennfahrer geträumt hatte, gehörte eineinhalb Jahrzehnte zur absoluten Weltklasse. Max Bulla war ein „Allrounder“, im Straßenfahren – er bestritt alle Rundfahrten und die schwersten klassischen Rennen – feierte er die größten Erfolge.

Er war 1929 Siebenter der Straßen-WM, trug als bisher

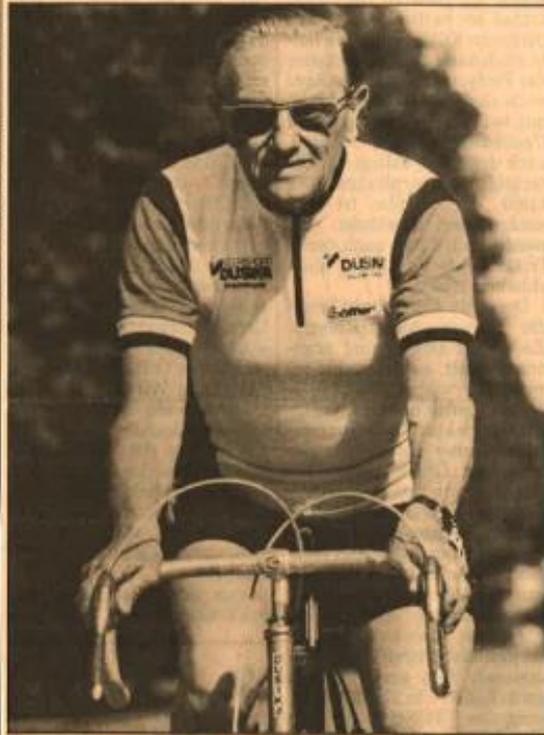
einzigster Österreicher das „gelbe Trikot“ der „Tour de France“ 1931 und gewann die Wertung der „Touristenfahrer“. Er bestritt 17 Sechstagerennen, fühlte sich am Berg genauso wohl wie bei den Omnien auf der Rennbahn.

Den Namen Max Bulla kannte die gesamte Radsport-Welt, bis der Zweite Weltkrieg seine

Karriere abrupt unterbrach. Aber Bulla wurde nie vergessen: Jacques Godet, der Begründer der „Tour de France“, holte ihn zum Start der „Tour“ vor drei Jahren nach Berlin. 1983 hieß der Jubiläums-Gast der 50. „Tour de Suisse“ Max Bulla, den seine Schweizer Freunde nie vergessen hatten. 1988 fuhr Bulla mit Helmut

Wechselberger, dem zweiten Österreicher, der eine „Tour de Suisse“ gewonnen hat, in Zürich eine Ehrenrunde.

Max Bullas Leben gehörte dem Radsport. Zusammen mit seinem vor sechs Jahren verstorbenen Freund Ferry Dusika spulte er vor mehr als 20 Jahren 5000 Kilometer herunter und erfüllte sich einen Jugendtraum: in 39 Tagen quer durch Afrika! Als Ferry Dusika starb, erlitt Max Bulla einen leichten Schlaganfall. „Von diesem Zeitpunkt an ist Vater nur noch mit dem Rad spazieren gefahren“, erzählte der ältere der beiden Söhne, Max Bulla Jun. „Noch vor einer Woche hörte er einen Vortrag des „RAAM“-Sieglers Franz Spilauer und wollte dessen Buch lesen.“



Max Bulla mit 77 Jahren beim Training im Prater Foto: Votava

# Rennfahrer rasen durch Frankreich.

Die 27. Tour de France. — Der Wiener Bulla als Teilnehmer.

Von

Emile Fayet.

Paris, 26. Juni.

Winternächtehaft, Weltwirtschaftskonferenz, Abschied Cecile Sorels von der Comédie Française — alles wird jetzt von der Frage verdrängt: Wer gewinnt die Tour de France? Sogar meine Freundin Juliette, in sportlichen Dingen von einer rührenden Ahnungslosigkeit, kann nicht umhin, eine gewisse Anteilnahme zu zeigen. Wertigstens mir gegenüber, der ich seit Jahren vergeblich bemüht bin, sie für den Sport zu interessieren. (Nur im Stade Roland Garros war sie schon. Dort, bei den großen Tennismetkämpfen, kann sie jedesmal mit einem neuen Aeth ihre Freundinnen grün und blau ärgern.)

Gestern also kam Juliette zu mir und fragte: „Ist es wahr, daß diese Rennfahrer den ganzen Monat fahren müssen?“

„Natürlich!“

„Oh, wie furchtbar, das muß ja ungemein anstrengend sein.“

„Ist es auch ...“

„Die Armen ... Und ohne abzusetzen?“

Seit gestern habe ich es endgültig aufgegeben, Juliette in die Mysterien des Sports einzuführen ...

Dafür muß ich bei meinem Friseur jedesmal eine Geduldprobe bestehen. Ausgerüstet mit sämtlichen Tips sämtlicher in Betracht kommenden Fachzeitungen, bombardiert er mich ununterbrochen mit Fragen, zu deren Beantwortung ich schon deswegen nicht komme, weil er das selbst in einem Atem besorgt. Seine Fragenstellung würde jedem Untersuchungsrichter Ehre machen. Er läßt nicht locker, bis er nicht das geringfügigste Detail zerpflicht hat. Natürlich weiß er alles besser als alle Ver-anstalter, Funktionäre und Rennfahrer zusammen.

Nur eines konnte ich von ihm noch nicht erfahren: Wer das Rennen gewinnt.

In vier Wochen wird er mir's sagen ...

Vor zwei Tagen sah ich Max Bulla. Nicht persönlich. Dazu hat er jetzt vor dem schweren Rennen wohl keine Zeit für mich. Sein Bild prangte auf der Titelseite des „Auto“, der spaltenlange Vorberichte bringt.

Ich glaube, ich werde den Wienern erzählen müssen, wer Max Bulla ist. Ihn den Franzosen vorzustellen, ist nicht mehr nötig. Er war der Liebling aller bei der Tour de France 1931. Damals, ich erinnere mich noch sehr genau, las man Tag für Tag in erster Linie nur seinen Namen. In den fettesten Ueberschriften. Wer gewann die meisten Etappen? Bulla. Wer eroberte sich das gelbe Trikot? Bulla. Wer war der populärste Mann? Bulla.

Bulla, Bulla, immer wieder Bulla. „Le petit Autrichien“ nannte man ihn.

Damals fuhr Bulla als „Tourist“. Er war allein, auf sich selbst angewiesen, nicht wie die sogenannten „Asses“, die nur jede erdenkliche Unterstützung finden. Wenn sie eine Etappe hinter sich haben, erwartet sie schon der Manager, führt sie ins Hotel, wo ein Bob für sie bereit steht, wo sie gehest und gepflegt werden, um für

Diamant-Sportbrief (1941).

Feldpost-Brief

# *Diamant - Sportbrief*

*№. 8*



Rudolph - Lindner

1. Radball-Mannschaft RC. Diamant Chemnitz

M/1147

Der Straßentennisport hält seinen Winter Schlaf. Die „Stahlrösser“ wurden eingeeiltet und sind kostlicher untergebracht; ihre „Reiter“ aber tragen zum weitaus größten Teil den grauen Rock der deutschen Wehrmacht und schützen die Grenzen unserer Heimat. Von den Straßenfahrern kann darum heute nichts berichtet werden. Nachzutragen wäre dem sommerlichen Straßensport nur, daß die Erfolgsstatistik der 1941 ausgetragenen Berufsfahrer-Kennen den Beweis erbringt, daß unser

## Erich Bauß

auch in der vergangenen Saison vor allen anderen Fahrern — auch den harten Luxemburgern — an erster Stelle rangiert. Mit 88 Punkten belegte er den ersten Platz und unterstreicht damit nachdrücklich sein Anrecht auf den im Juli 1941 erlangenen Titel eines Deutschen Meisters, den er im Jahre 1937 schon einmal trug. In der Mannschaftswertung steht die „Diamant“-Mannschaft unter den sieben Fabrikmannschaften, die das Straßensportprogramm 1941 bestritten, an zweiter Stelle. Das stellt dem Kameradschaftsgeist unserer Berufsfahrer und natürlich nicht zuletzt der gleichmäßigen Leistungsfähigkeit unserer silbergrauen „Diamant“ das beste Zeugnis aus!

Die Amateur-Straßenfahrer führen jetzt nur ihre Trainingsfahrten durch. Sie müssen diese an Tagen mit besonderer Kälte oder größerem Schneefall sogar wesentlich einschränken; aber gefahren wird auf jeden Fall!

Die neue Rennzeit 1942 wird die „Diamant“-Straßenfahrer — die beruflichen wie die Amateure — wieder auf ihren Plätzen finden. Sie werden mit allen Kräften dafür einstecken, daß der deutsche Radisport auch während des Krieges Spitzenleistungen zeigt.

\* \* \*

Der RC. Diamant Chemnitz hat in einem interessanten sportlichen

## Jahresbericht

die Tätigkeit und Erfolge seiner Mitglieder — die ja fast durchweg unsere Arbeitskameraden sind — zusammengefaßt. Wir entnehmen dieser Rückchau, daß der Diamant-Verein im Jahre 1941

18 Einzelsiege in Straßentennen,  
4 Jugendsiege in Straßentennen,  
die Deutsche Mannschaftsmeisterschaft  
auf der Straße über 100 km,  
eine Anzahl Bahn-Siege und natürlich  
eine Menge Ehrenplätze

errungen hat.

Clubmeister wurde Kamerad Fröhliche, Jugendmeister Kamerad Betisch.

Die nachstehende Aufstellung gibt einen interessanten Ueberblick über die in fünf Läufen ausgetragene Vereinsmeisterschaft.

## Max Bulla

Nach mehrjähriger Pause nahm Bulla gegen Ende der Saison 1941 den Radsport wieder auf. Die Zeit hatte die Form des einstigen Landstraßen-Giganten, der als Amateur einmal „Tour de France“-Sieger war, fast nicht beeinträchtigen können. Bei seinem ersten Start im September 1941 in Hohenheim wurde er Zweiter und belegte in den folgenden Berufsfahrer-Rennen weiter gute Plätze. Die Wiener Bahnrennen, die er bestritt, wurden ausnahmslos von ihm gewonnen.



Neben den Wettkämpfen auf dem Parkett sind naturgemäß auch die Winter-Bahnrennen erwähnenswert. Die Deutschlandhalle brachte wieder sehr beachtliche Veranstaltungen heraus, die nicht nur durch die auf der Startliste stehenden Namen große Zuschauermassen anzogen, sondern auch im Sport wirkliche Radfahrkunst zeigten. Ueber die letzten Bahnrennen berichten wir:

### „Die Hundert“, Deutschlandhalle, 2. November

Die Sportleitung ließ die 100 Kilometer nicht in einem Atem abrollen, sondern zerlegte sie in zwei Vorläufe und zwei selbständige Rennen, die je vom Ersten und Zweiten sowie Dritten und Vierten der Vorläufe bestritten wurden. So blieb das große Rennen eine äußerst lebhafteste Sache, an der die Zuschauer ihre helle Freude hatten. Der erste Vorlauf wurde von Stach, der zweite von Lohmann gewonnen.

Im Endlauf der Dritten und Vierten standen sich Lorenz-Chemnitz, v. d. Voort, Kilian und Krewer gegenüber. Unser Kamerad Lorenz hielt sich sehr wacker. Gegen den Sechstager-Mann Kilian konnte aber er und auch die übrigen Fahrer nichts bestellen. Kilian gewann den „Preis vom Funkturm“, wie das 30-km-Rennen betitelt war, fast unangefochten.

Der letzte Teil der Veranstaltung hieß:

### „Großer Preis von Charlottenburg“

In der Reihenfolge: Ehmer, Hoffmann, Stach, Lohmann traten die vier zum Hauptentscheidungslauf an. Nach anfänglichen Kleinkämpfen setzte gegen Mitte des Rennens ein gewaltiges Duell zwischen dem führenden Ehmer und dem angreifenden Lohmann ein. Vier Runden dauerte der harte Kampf, in dem Lohmanns Meisterkönnen so recht zutage trat, obwohl auch seines Gegners Leistungen alle Achtung erforderten. Ein beifallumrauschter Sieg Lohmanns beendete das große Rennen.

### Preis der Reichshauptstadt, 9. November

Im Anschluß an das gleichnamige Rennen für Berufsfahrer läutete die Startglocke für den Kampf der Dauerfahrer. Die beiden Widersacher Lohmann-Stach

wogen erneut ihre Ausichten um das Siegerglück und um die Gunst des Publikums gegeneinander ab. Es ging dabei echt sportlich, also kämpferisch, zu. Fast keine Vierteltunde rissen die Bedrängungen, die der Deutsche Meister von dem Berliner hinnehmen mußte, ab. Aber er nahm sie nicht nur hin, sondern gab sie in entsprechender Weise zurück. Den ersten Lauf konnte Stach zwar mit 30 Meter Vorsprung gewinnen; schon im zweiten Lauf ließ aber der Bochumer seinen Konkurrenten auch nicht den geringsten Vorteil erhaschen. Obwohl dann Hoffmann-Berlin mit Stach zusammenging und den Deutschen Meister bearbeitete, wies er doch alle noch so wuchtig geführten Angriffe ab und beendete den 2. und 3. Lauf als Erster. Damit war ihm der Sieg in der Gesamtwertung nicht zu nehmen. Dem tapfer gefahrenen Stach wurde als Zweiten ein Sonderbeifall zuteil.

### **Die Stunde hinter Motoren, 16. November**

Durch die Beteiligung des Italieners Giorgetto bekam das Rennen internationalen Charakter. Trotzdem blieb es aber eine deutsche Angelegenheit, wenn es sich auch erwies, daß der Italiener seine Rolle als Gegenspieler des Berliners Stach aufsaßte und ihm oft und lange die Zähne zeigte. Stach „schlängelte“ sich jedoch aus jeder Situation fein heraus und ließ den Italiener stehen. Um so intensiver griff er dafür Lohmann an. Die drei Läufe standen unter dem Zeichen der meisterlichen Kampfesfreude Lohmanns und Stachs. Beide boten dem Publikum das, was es sehen will: Angriffe auf Angriffe in frisch-fröhlicher Abwehr.

Das Gesamtergebnis der Läufe erbrachte für Meister Lohmann einen sicheren Sieg vor Stach. Den dritten Platz belegte der Italiener.

### **Nun haben wir noch etwas auf dem Herzen!**

Wir möchten in unseren Feldpostbriefen von jetzt ab auch unsere Feldgrauen zu Wort kommen lassen, soweit das der verfügbare Raum gestattet.

Sicherlich habt Ihr mit manchem Sport- oder Arbeitskameraden die Verbindung verloren und werdet erfreut sein, aus unserem Feldpostbrief zu ersehen, daß es ihm noch gut geht. Außerdem bereitet Ihr allen Lesern der „Diamant“-Feldpostbriefe eine besondere Freude, wenn Ihr wichtige oder recht heitere Erlebnisse von Eurem Frontdienst berichtet. Kürze und Sachlichkeit ist aber — wie schon gesagt — die Hauptsache.

Heil Hitler!

### **Betriebsgemeinschaft der Elite-Diamantwerke Aktiengesellschaft**

Der Betriebsführer

Der Betriebsobmann

Siegmarschönau, im Februar 1942.

## Fanbrief an Max Bulla, Seite 1.

Lieber Herr - Max Bulla

Ich habe nun nach 9-monatigen Warten Ihre Adresse über die Fédération KAV bekommen. Es ist für mich ein großes Vergnügen, mit Ihnen zu korrespondieren. Seit meiner frühesten Jugend (9 Jahre) habe ich Sie gekannt und bewundert, an einem sehr schönen Nachmittag im August 1931 im Stadion vélodrome de RAX. Ich machte Ihre Bekanntschaft durch Blickkontakt, aber ich konnte Sie auch berühren. Ich saß vorn an der Bahnstrasse, als Sie schließlich als Höhepunkt für die begeisterte Menge zu uns fuhren; Sie ein wunderbarer Athlet, braungebrannt und blond. Sie lächelten und grüßten und berührten die Hände der Zuschauer. Als ich meinen Arm gegen Sie ausstreckte, kreuzten sich unsere Blicke und Sie drückten meine Hand und lächelten, worauf ich sehr stolz war. "Bravo, Max, bravo".

Immer hat Sie das französische Sportpublikum für Ihre Klasse und Freundlichkeit hoch geschätzt.

Die Tour 1932 in der deutschen Mannschaft. Sie führen mit Ihrer Mannschaft Kurt Stoepel ins Stadion Parc des Princes.

Die 6 Tage von Paris 1932. Ich bin dabei, mit meiner Familie auf dem schönen Ring von "Vel A'HUV". Sie sind dort der große Star der 30er-40er Jahre im Radsport. Sie setzen Ihre Karriere fort: Marseille - Lyon 1932 - Tor de Suisse 1939 etc...

Vor 2 Jahren habe ich mich entschlossen das Projekt eines 200-seitigen Albums zu verwirklichen. "Von der großen Zeit des Radsports" 1930-40-59 und ihre großen Champions. Ich muß Ihnen sagen, daß mir während der Besetzungszeit, wie immer in solchen Fällen, das für mich interessanteste Material verlorengegangen ist. Ich habe mich sehr eingesetzt, das Wertvollste wiederzufinden und viel dafür investiert, aber was macht das schon aus! Nur das Ergebnis zählt! Was Sie betrifft, lieber Herr Max Bulla, blieb mir nur ein Foto; jenes nach dem Ziel von Marseille - Lyon 1932. Ich konnte mit Ihnen nicht Kontakt aufnehmen, ohne Ihnen zu sagen, wie sehr ich Sie immer bewundert habe. Sie, der große Champion, der Sie waren, sind eine meiner wertvollsten sportlichen Jugend-erinnerungen.

Ich möchte Sie fragen, ob Sie, wenn es Ihnen nicht zu viele Umstände macht und Sie nicht in Ihren Angelegenheiten behindert, mir weiterhelfen könnten. Ich möchte Ihnen aber vorher noch sagen, daß ich ein

./.-2-

./.-2-

sehr gutes Foto von Ihnen habe, von der Tour 1957. Sie sind bewundernswert jung geblieben und ich wünsche Ihnen, daß dies noch immer so ist - als Sie mit Ihrem Landsmann Adolphe Christian, der glänzender 3. dieser Tour wurde, gesprochen haben.

Ich möchte Ihnen gerne eine Liste von Fotos geben, die ich gern, natürlich in Reproduktion, von Ihnen haben würde:

1. Foto mit Widmung von Stade Vélodrome de PAX 1931
2. 6 Tage von Paris 1932 "VEL - D'HIV" in Vorbeugung oder Sprint, immer mit Ihnen im Vordergrund
3. Foto von der Tour 1951 als Sie als Sieger über die Ziellinie fahren auf der Etappe CAEN-DINAN
4. Foto mit Ihnen im gelben Trikot während der 3. Etappe
5. Tour 1932: Deutsches Mannschaftsfoto beim Start Paris-Véronet
6. Tour de Suisse 1939: gutes Foto vom Ziel der Etappe in Davos; Sie lächelnd im weißen Trikot des Führenden. Das letzte erschien unter "Freude - Leichtigkeit - Geschicklichkeit" im "Match".
7. 1933 - wenn möglich ein Foto (Gesicht, Oberkörper) auf Straße oder Bahn.

Würden Sie mir bitte, wenn es Ihre Beschäftigungen erlauben, eine baldige Antwort senden, ob Ihnen meine Vorschläge bezügl. der 7 nachgemachten Fotos recht sind, oder ob Sie Berichtigungen vorschlagen.

Ich habe bereits ein spezielles Album..., alle Vorbereitungen für eine schöne, sorgfältige Arbeit und hoffe, daß Sie dazu beitragen können. Damit wir uns recht verstehen, ich nehme alles auf meine Kosten. Sie haben mein ganzes Vertrauen, was die besten Reproduktionen betrifft und ich danke Ihnen, lieber Max, dafür schon bestens im voraus.

Ich warte auf die Freude, eine Antwort von Ihnen zu erhalten.

Glauben Sie an meine große Bewunderung und meine besten Wünsche!

Wollen Sie meine besten Empfehlungen entgegennehmen ....

Adresse: André Laught  
Lahontan - Village  
C 4270 - Salies - de Béarn  
Frankreich



## **Erklärung**

Ich erkläre, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und nur die ausgewiesenen Hilfsmittel verwendet habe. Diese Arbeit wurde weder an einer anderen Stelle eingereicht noch von anderen Personen vorgelegt.

Perchtoldsdorf, den 10.06.2020

Marlene Mehler