



universität  
wien

# DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„Franz „Ferry“ Dusika und der Radsport in Österreich“

verfasst von / submitted by

Paul Hopfgartner

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of  
Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2019 / Vienna, 2019

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

A 190 333 313

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

Lehramtsstudium UF Deutsch UF Geschichte, Sozialkunde,  
Polit. Bildg.

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Mag. Dr. Dr. Oliver Rathkolb

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	4
1.1	Thema der Arbeit .....	4
1.2	Forschungsfragen und Ziele.....	5
1.3	Methoden .....	6
1.4	Forschungsstand, Hypothesen, Debatten .....	10
1.5	Danksagung .....	12
2	Hauptteil .....	13
2.1	Allgemeine biografische Angaben.....	13
2.1.1	Kindheit und Jugend.....	13
2.1.2	Karriere als Radprofi .....	14
2.1.3	Nach der Karriere – Geschäftsmann.....	23
2.1.4	Letzte Lebensjahre und Tod .....	26
2.2	Die Netzwerke des Franz Dusika.....	28
2.2.1	Medien und mediale Macht .....	28
2.2.2	Politik .....	33
2.2.3	Sportler und Manager .....	35
2.2.4	Geschäftskontakte.....	38
2.2.5	Sponsoren und Verbände.....	39
2.2.6	Grafische Darstellung und Bewertung .....	41
2.3	Die Tätigkeitsbereiche des Franz Dusika .....	43
2.3.1	Autor und Journalist .....	43
2.3.2	Geschäftsmann und Firmenkonkurrenz.....	47
2.3.3	Rennbüro und Rennfahrschule .....	51
2.3.4	Organisator, Initiator, Manager .....	53
2.4	Die Blütezeit des Radrennsports in Wien und Umgebung .....	57
2.4.1	Die Kriterien in Wien .....	57

2.4.2	Die Eintagesklassiker .....	60
2.4.3	Die kleineren Rundfahrten und die Österreich-Rundfahrt .....	66
2.4.4	Der Bahnradsport und die Geschichte der Radbahnen in Wien .....	74
2.4.5	Die gesellschaftliche Bedeutung des Radsports in Wien, Österreich und International.....	77
3	Schluss / Zusammenfassung / Fazit.....	85
4	Abstract.....	89
5	Literaturverzeichnis .....	90
6	Anhang .....	93

# 1 Einleitung

## 1.1 Thema der Arbeit

Blickt man auf die Geschichte des österreichischen Radrennsports zurück, so stößt man früher oder später zwangsläufig auf den Namen Franz Dusika. Bis heute zählt „Ferry“, wie er meist genannt wurde, zu den großen Idolen des österreichischen, und speziell des Wiener Radsports. Lange Jahre blieb der Blick auf sein Leben und seine Wirkung ungetrübt, doch dies hat sich in den letzten Jahren verändert. Denn neben seinen herausragenden sportlichen Leistungen und seinen Verdiensten als unermüdlicher Förderer des Radsports, hatte Dusika auch eine NS-Vergangenheit, die er zwar zu Lebzeiten geschickt verheimlichen konnte, die aber in den letzten Jahren ans Licht der Öffentlichkeit kam. So wurde im Zuge des Historikerberichts über die Straßennamen Wiens sein Name als höchst bedenklich eingestuft, da seine SA-Mitgliedschaft und die Arisierung eines Fahrradgeschäftes festgestellt werden konnten. Dies macht Dusika aus heutiger Perspektive zu einer sehr ambivalenten, aber auch spannenden Persönlichkeit, die abseits eines Schwarz-Weiß oder Gut-Böse-Schemas einzureihen ist. Kritiker wie Befürworter werden die positiven wie negativen Aspekte seiner Biografie anerkennen, die in dieser Arbeit herausgearbeitet werden. Schließlich lässt sich aus Dusikas Biografie auch für die Gegenwart eine Menge lernen.

„Ferry“ Dusika war ein ausgezeichneter Kommunikator und seine Netzwerke werden ausführlich aufgezeigt. Weitere Aspekte dieser Arbeit betreffen die Tätigkeitsbereiche Dusikas, sowohl zur Zeit seiner aktiven Karriere als auch in seinen späteren Jahren als Organisator und Förderer. Von hoher Bedeutung ist auch, dass Dusika als Radhändler und Geschäftsmann tätig war, und nach dem Zweiten Weltkrieg in eine Firmenrivalität, sowohl in Wien, als auch gegenüber Graz, innerhalb der österreichischen Radindustrie involviert war. Schließlich widmet sich ein Kapitel dem österreichischen Radsport und seinen Rennveranstaltungen, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Periode zwischen 1945 und 1960 gelegt wird. Neben den ersten Österreich-Rundfahrten gab es noch eine Vielzahl an Eintages- und Mehrtagesrennen, die neben den Kriterien und Bahnwettkämpfen für eine Hochkonjunktur in Sachen Radsport sorgten. Abschließend wird die gesellschaftliche Bedeutung des Radsports dieser Zeit unter die Lupe genommen.

## 1.2 Forschungsfragen und Ziele

Die Hauptforschungsfrage dieser Arbeit bezieht sich auf die Kontakte von Franz Dusika. Welche Netzwerke konnte er sich aufbauen, die seinen Einfluss begründeten?

Daneben stellt sich die Frage, was wir aus heutiger Perspektive von einer Persönlichkeit wie „Ferry“ Dusika sie war, lernen können. Welche Aspekte sind nachahmenswert? Was sollte man sich auf keinen Fall von ihm abschauen? Welche Lehren kann speziell der Radsport aus seinen Aktivitäten ziehen?

Daneben werden weitere, ergänzende Fragen zu Dusika gestellt. Was zeichnete ihn allgemein als Mensch aus? Was waren seine größten Verdienste für den Radsport? Wie war er als Geschäftsmann? Gibt es einen „Mythos“ um Dusika?

Das Ziel ist es, zu Ferry Dusika ein umfassendes Gesamtbild seiner Person, seiner Tätigkeiten und Verdienste, im positiven wie negativen Kontext, herauszuarbeiten. Die subjektiven Eindrücke aus den Zeitzeugengesprächen sollen in Beziehung zu den Quellen gesetzt werden.

Darüber hinaus stellen sich einige interessante Fragen zum Radsport in Österreich 1945-1960:

Welche Rennveranstaltungen gab es in dieser Periode? Sind „Konjunkturzyklen“ zu beobachten? Wie waren die ersten Jahre der Österreich-Rundfahrt und ihre Bedeutung?

Wie wurde über den Radsport berichtet? Welche gesellschaftliche Bedeutung hatte er? Welches Ansehen genossen die Protagonisten? Und welche Radsportler prägten diese Zeit?

Wie sind die Rolle und das Verhalten der Österreichischen Radsportkommission (ab 1970 Österreichischer Radsportverband) zu beurteilen? Wie finanzierte sich der Radsport damals?

Das Ziel ist es hier, einen konzisen Überblick über die ausgewählte Periode zu geben und dabei immer einen vergleichenden Blick auf die Gegenwart zu legen, um mögliche Rückschlüsse und Lehren zu ziehen, die der Reputation des Radsports in Österreich zuträglich sind.

## 1.3 Methoden

Mit den Methoden der historischen Netzwerkanalyse soll gezeigt werden, dass Dusika über wirkmächtige Kontakte und Beziehungen zu Personen aus Politik, Wirtschaft und Sport verfügte, die ihm sowohl eine gewisse mediale Macht, als auch seine rasche Wiedereingliederung in die Gesellschaft nach dem Zweiten Weltkrieg ermöglichten. Um diese durchzuführen, wird es unumgänglich sein, Zeitzeugen und Wegbegleiter aus dem Sportjournalismus und dem Radsportverband zu befragen, also mit der Oral-History-Methode zu arbeiten.

### Die Oral History-Methode

Grundsätzlich wird Oral History als eine Methode der Geschichtswissenschaft definiert, „die auf die Untersuchung mündlicher Überlieferung historischer Inhalte gerichtet ist, bevorzugt mit Befragungen und Interviews arbeitet und naturgemäß fast ausschließlich in der Zeitgeschichte angewandt wird.“<sup>1</sup>

Die Methode wurde von Mikro- und Alltagshistorikern sowie von historischen Anthropologen im englischsprachigen Raum entwickelt und fand vor allem in den USA und in Bevölkerungen ohne Schriftsprache erste Anwendung, bevor sie auch in anderen Ländern vermehrt auftrat.

Die drei wichtigsten Ziele von Oral History sind:

- 1) Die Sicherung von mündlichen Erfahrungen, Erinnerungen und Wissen, damit dieses nicht verlorengelht (im weiteren Sinn ist Oral History auch ein Quellentypus)
- 2) Untersuchung von nicht-schriftsprachlichen Minderheiten und Randgruppen, um ihnen Gehör zu verschaffen
- 3) Sicherung individueller Eindrücke, die häufig ereignisbezogener sind als auf langfristige Strukturen

---

<sup>1</sup> Stefan *Jordan*, Theorien und Methoden der Geschichtswissenschaft (Paderborn 2018<sup>4</sup>), 162.

Die Anwendung der Methode ist mit lebenden Personen und mittels Tonaufnahmen möglich, wobei sich der Zeitraum logischerweise auf die letzten 150 Jahre beschränkt. Ausnahme sind Befragungen von Ureinwohnern, die ihr Wissen von Generation zu Generation weitergaben, hier kann auch über ältere Zeiten Erkenntnis gewonnen werden.

In der Zeitgeschichte ist Oral History eine besonders beliebte Methode zum Erkenntnisgewinn über das Thema des Nationalsozialismus, vor allem in Bezug auf Alltags- und Mikrogeschichte. Dabei wurden sowohl freie Gesprächsführung als auch standardisierte Interviews durchgeführt und anschließend archiviert, verglichen und ausgewertet. Der Erfolg der Methode liegt im besseren Zugang zur Einzelperson und der Geschichte „des kleinen Mannes“.

Ein Vorteil der Methode ist der niedrige Reise- und Rechercheaufwand, der sie auch bei Hobbyhistorikern beliebt machte und die dunklen Flecken der eigenen Geschichte ins Blickfeld nahm. Vor allem in Deutschland und Österreich war bzw. ist sie seit den 1970er Jahren für die Auseinandersetzung mit der NS-Vergangenheit von großer Bedeutung.

Mit dem Aufkommen von Oral History kam es in der Geschichtswissenschaft zu Konflikten mit der bis dahin maßgeblichen geschichtstheoretischen Strömung der Gesellschaftsgeschichte.<sup>2</sup> Innerhalb der Wissenschaft gab es Kämpfe um die „Vorherrschaft“, sowohl was Postenbesetzungen, Finanzierungen, etc. betraf, als auch um die Gunst der Öffentlichkeit. Die erzählende Darstellungsweise der Oral History kam beim Publikum besser und verständlicher an und ermöglichte ein besseres Hineinversetzen als die gesellschaftsgeschichtliche Beschreibung anonymer Prozesse. Dies wirkte sich auch auf Museen aus. Kritiker sehen hier den Nachteil gegeben, über Oral History die Rezipienten zu nostalgischen und anteilnehmenden Gefühlen zu verleiten, die dem wissenschaftlichen Interesse entgegenstehen. Positiv wurde aber die dadurch in Gang gebrachte Durchdringung der Gesellschaft mit einem neuen Wissenschaftsgeist aufgenommen.

Diese erfahrungs- und lebensgeschichtlichen Ansätze nutzten psychologische Felder und Zugriffe, die den Erfahrungsbegriff geschlechtsspezifisch, sozial oder generationell aufzuschlüsseln unternahmen. Alexander von Plato verweist jedoch auf die Gefahr, dass vergessen wird, dass die mündlichen oder die subjektiven Quellen – wie andere Quellen auch –

---

<sup>2</sup> Vgl. ebd, 164.

einer besonderen Quellenkritik bedürfen.<sup>3</sup> Außerdem sollte nicht je nach politischer Anschauung moralisiert und ideologisiert werden, sondern eine professionelle Anwendung von psychologischen Kategorien für die Geschichtswissenschaft betrieben werden.

### Die Methode der historischen Netzwerkforschung

Ursprünglich aus der Sozialwissenschaft kommend, hat in den letzten Jahren auch in der Geschichtswissenschaft ein vermehrtes Interesse an der Erforschung der strukturellen Dimension menschlicher Interaktion Einzug gehalten. Die sogenannte „Soziale Netzwerkanalyse“ (SNA) wurde dort schon in den frühen 1970er Jahren als eigener Ansatz entwickelt. Düring/Eumann plädieren in einem Beitrag dafür, sich die Vorzüge dieser Methode als historische Hilfswissenschaft zunutze zu machen und damit die Forschung und die Erkenntnisvermittlung zu vereinfachen. Ihre Grundannahme lautet: „Der zentrale Aspekt der Netzwerktheorie sollte ohnehin Ausgangspunkt jeder historischen Analyse sein: Die Strukturanalyse mit ihrer Grundannahme der sozialen Einbettung des Menschen durch soziale Beziehungen.“<sup>4</sup>

Vor allem amerikanische Untersuchungen zu der Bedeutung von Netzwerken wurden innerhalb der Geschichtswissenschaft breit rezipiert und haben in den letzten Jahren auch im deutschsprachigen Raum die Forschungsstrategien beeinflusst. Teilaspekte und historische Gegebenheiten, die mit der Methode bereits beschrieben wurden, sind beispielsweise Verfolgungsnetzwerke in der NS-Zeit, Netzwerke innerhalb von Migrationsströmen oder die Revolution von 1848. Auch in der Wirtschafts- und Wissenschaftsgeschichte spielt die „Soziale Netzwerkforschung“ mittlerweile eine Rolle. Ein eigenes, besonders anspruchsvolles Anwendungsgebiet ist die Untersuchung verdeckter Netzwerke, da die notwendigen Quellen meist nicht so leicht verfügbar sind.<sup>5</sup>

Wie gestaltet sich also die Datenerhebung? Sozialbeziehungen werden üblicherweise über Fragebögen, Interviews oder anhand des Nutzungsverhaltens digitaler Medien erhoben.

---

<sup>3</sup> Vgl. Alexander von Plato, *Geschichte und Psychologie - Oral History und Psychoanalyse: Problemaufriss und Literaturüberblick*. *Historical Social Research*, 29(4) (2004), 79-119. <https://doi.org/10.12759/hsr.29.2004.4.79-119>

<sup>4</sup> Marten Düring/Ulrich Eumann: *Historische Netzwerkforschung. Ein neuer Ansatz in den Geschichtswissenschaften*. In: *Geschichte und Gesellschaft*, 1 July 2013, Vol.39(3), 371.

<sup>5</sup> Vgl. ebd. 376.

Zwar können Lücken vorkommen, doch generell ist von einer homogenen Datenbasis auszugehen, wenn beispielsweise ein vorher standardisierter Fragenkatalog vorgelegt wird. Anspruchsvoller ist die Arbeit mit Netzwerken, die aus unterschiedlichen Quellenarten erhoben werden, da hier Ungleichmäßigkeiten durch begleitende Annotationen und Kontextwissen ausgeglichen werden müssen, betonen Düring/Eumann.<sup>6</sup> Auch Nuancen und Ambivalenzen innerhalb von Beziehungen dürfen nicht übersehen werden. Der Mehrwert liegt auch darin begründet, dadurch Wissen zu generieren, dass aus einer alleinigen Quellenlektüre nicht gewonnen werden könnte.

Die Darstellung von komplexen Sozialbeziehungen sollte nicht nur sprachlich, sondern auch mittels einer fein durchdachten Visualisierung erfolgen. Vor allem die softwaregestützte Veranschaulichung durch Netzwerkkarten ermöglicht, „Akteure innerhalb ihrer realen Sozialbeziehungen zu verorten und deren Struktur und Relevanz näher zu analysieren“.<sup>7</sup> Die Aufbereitung ist zeitaufwändig und erfordert spezielle Kenntnisse. Bei der Darstellung gibt es ein Spannungsfeld, das austariert werden muss. Einerseits sollte die Visualisierung mit einfachen Mitteln Klarheit verschaffen und nicht redundant sein, andererseits dürfen die komplexen Beziehungen nicht zu sehr vereinfacht werden, damit die erhobenen Tatsachen richtig gewichtet werden. Dennoch stellen Netzwerkkarten immer nur einen Ausschnitt aus der Menge der verfügbaren Informationen dar. Düring/Eumann halten abschließend fest: „Damit bietet die Netzwerkvisualisierung als genuine Erkenntnismethode der HNF die Möglichkeit, hochkomplexe Sozialstrukturen zu analysieren, zu interpretieren und der Außenwelt gegenüber zu kommunizieren, wie es kein anderes Hilfsmittel vermag.“<sup>8</sup>

Für die allgemeinen biografischen Angaben zu Franz Dusika wird mit der qualitativ-narrativen Methode anhand der Sekundärliteratur gearbeitet. Diese gehört zu den klassischen Vorgangsweisen in der Geschichtswissenschaft und wird daher an dieser Stelle nicht näher besprochen.

---

<sup>6</sup> Vgl. ebd. 378.

<sup>7</sup> Ebd. 379.

<sup>8</sup> Ebd. 382.

## 1.4 Forschungsstand, Hypothesen, Debatten

Der Forschungsstand zu Franz Dusika ist für einzelne Teilaspekte schon recht gut ausgearbeitet, manches wurde aber noch nicht so beleuchtet, wie es sein sollte. Das dunkle Kapitel seiner NS-Vergangenheit wurde im Zuge des Historikerberichts über die Straßennamen Wiens erforscht und danach in unterschiedlichen, meist journalistischen Publikationen sehr genau dargestellt. Auch seine sportliche Karriere wurde in mehreren Sammelbänden zu den österreichischen Sportidolen dokumentiert. Dazu geben seine eigenen Buchpublikationen Auskunft über seine Denkweisen und Dinge, die ihm wichtig waren. Bis dato noch nicht so gut erforscht sind die bereits angesprochenen Netzwerke Dusikas, die für diese Arbeit insbesondere durch die Zeitzeugenbefragungen genauer ans Licht der Öffentlichkeit gebracht werden sollen. Selbiges gilt für seine unterschiedlichen Tätigkeitsbereiche, wie insbesondere die Förderung des Radsportnachwuchses und des Profiradsports in Österreich.

Der Forschungsstand zum Rennsport in Österreich ist bis dato nur auf einige wenige Diplomarbeiten beschränkt und daher ausbaufähig. Ausgenommen davon ist die Österreich-Rundfahrt, der eine eigene, ausführliche, zweibändige Publikation gewidmet ist.

Für den in dieser Arbeit gewählten Untersuchungszeitraum werden folgende Hypothesen angenommen. Es gab eine höhere Zahl an Rennveranstaltungen, sehr beliebt waren „Kriterien“ in den Städten (in Wien hatte fast jeder Bezirk eines). Außerdem gab es eine relativ breite Medienberichterstattung über Radrennsport im Vergleich zu heute (Wochenschau, Zeitungsberichte, Radsportzeitschriften) und ein reges Publikumsinteresse. Allerdings ist die gesellschaftliche Bedeutung des Radrennsports dennoch zu keinem Zeitpunkt so hoch wie beispielsweise in Italien und Belgien.

Die Kernhypothese zu Franz Dusika ist, dass er seine immense Wirkung auf ein stabiles, breit gefächertes Netzwerk von einflussreichen, mächtigen Personen gründen konnte. Eine zweite, sehr wichtige Hypothese besagt, dass „Ferry“ Dusika ein Opportunist war, der sich egal unter welchen gesellschaftlichen Bedingungen, sowohl für den Radsport, als auch für seine geschäftlichen Interessen engagiert hat. Diese Ansicht leitet zugleich über in die dritte Hypothese, nämlich dass wir – und insbesondere der Radsport – sehr viel aus seiner Biografie lernen können. Nachahmenswert ist sicherlich sein Engagement für den Sport, seine Nachwuchsförderung und sein Einfluss auf die Medien, der den Radsport stets in den

Blick der Öffentlichkeit gebracht hat. Aber auch aus seinen negativen Seiten, vor allem seiner NS-Vergangenheit, lässt sich trefflich lernen. Heruntergebrochen auf die heutige Zeit, ist der internationale Radsport – wie der Spitzensport insgesamt – immer noch nicht davor gefeit, sich mit Sponsoren aus diktatorischen Ländern oder ausbeutenden Konzernen einzulassen. Hierin liegt auch ein Grunddilemma des Radsports und der Rennställe, die in erster Linie auf Sponsoringgelder angewiesen sind, woraus sich eine fast durchgängige Opportunitäts-Mentalität feststellen lässt. Dusika hat damals keine moralische Grenze gezogen, in der Gegenwart wäre es besser eine zu ziehen.

Damit sind wir bei den Debatten angelangt, die diese Arbeit tangieren. „Ferry“ Dusikas NS-Vergangenheit reiht sich, wie so viele Beispiel davor, ein in die verdrängte Aufarbeitung der österreichischen Mitschuld an den Ereignissen der Jahre 1938-1945. Erst mit der „Waldheim-Affäre“ im Jahr 1986 begann langsam ein Prozess des Eingeständnisses, wobei Dusika zu diesem Zeitpunkt bereits verstorben war. Eine weitere Debatte, die allerdings derzeit wieder eingeschlafen zu sein scheint, betrifft die mögliche Umbenennung des „Ferry Dusika Hallenstadions“, also der Wiener Radrennbahn im 2. Bezirk, wobei hier keine Empfehlung ausgesprochen wird. Eher stellt sich generell die Frage, wie mit widersprüchlichen Figuren umzugehen ist, eine Ambivalenz, die Befürworter wie Kritiker aushalten sollten. Es würde Franz Dusika auch nicht gerecht werden, ihn ausschließlich auf seine NS-Vergangenheit zu reduzieren. Ebenso wäre es aber wissenschaftlich nicht korrekt, nicht auf seine Beteiligung hinzuweisen und die auf dem Tisch liegenden Fakten klar zu benennen. Seine Verdienste als großer Förderer des Radsports – und insbesondere der Jugend – sind unzweifelhaft anzuerkennen.

Eine durchgehend von hoher Bedeutung gekennzeichnete Debatte wird vor allem im Umkreis des Radsportverbandes geführt, und zwar über die Verbesserung der Situation des Radrennsports in Österreich. Steigende Kosten, hohe behördliche Auflagen und der starke Verkehr stehen der Durchführung von Radrennen immer mehr im Wege. Zudem kommt die marginale mediale Berichterstattung hinzu, die das Publikum schwinden lässt. Und auch die Zahlen der Starter in den Nachwuchskategorien sind derzeit rückläufig. Das sind alles Debatten, die den österreichischen Radsport stark beschäftigen. Auch wenn sich die Vorzeichen seit den 1950er und 1960er Jahren geändert haben, hätte es ein beherztes Engagement, wie Dusika es vorgelebt hat, dringend nötig.

## 1.5 Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich herzlich bei meinen Interviewpartnern Dr. Rudolf Thuri, Prof. Michael Kuhn, Mag. Christian Glaner, Kurt Schneider und Karl Pointner für ihre wertvollen Informationen und Auskünfte bedanken. Ohne sie wäre es nicht möglich gewesen die Person Franz Dusika in einem umfassenden Gesamtbild zu erfassen, sowie die Situation des Radsports in Österreich zu rekonstruieren. Ein aufrichtiges Dankeschön für die Hilfe und die ausgiebigen Sitzungen.

Weiters möchte ich mich bei meinem Diplomarbeitsbetreuer Univ.-Prof. Mag. Dr. Dr. Oliver Rathkolb bedanken, der mir nicht nur bei dieser Arbeit mit Rat und Tat geholfen hat, sondern mir auch während des Studiums in Seminaren anregende Themen und Inhalte vermittelt hat. Darüber hinaus danke ich allen ProfessorInnen, die mir während meines Studiums interessante Gedanken und nützliches Wissen mit auf den Weg geben konnten.

Auf das allerherzlichste möchte ich mich auch bei meiner Firmpatin Elisabeth Heffemeyer bedanken, die nicht nur während meines Studiums in Wien stets für mich da war, sondern mir darüber hinaus auch für diese Arbeit bedeutende Kontakte herstellen konnte. Für die Kontaktherstellung zu meinen Interviewpartnern danke ich auch Dr. Franz Vranitzky und Dr. Rudolf Hellar.

Ein besonderer Dank gilt meinen Eltern und meiner Familie, die mich immer großartig und geduldig unterstützen und es mir ermöglichen meinen Interessen nachzugehen. Neben dem Studium konnte ich auch meine Karriere als Radrennfahrer nur dank ihrer tatkräftigen Hilfe verfolgen.

Die vorliegende Arbeit widme ich auch allen, denen der Radsport am Herzen liegt und die sich für die Geschichte des österreichischen Radsports begeistern.

## 2 Hauptteil

### 2.1 Allgemeine biografische Angaben

#### 2.1.1 Kindheit und Jugend

Franz Dusika kam am 31.3.1908 in Wien zur Welt. Er stammte aus ärmlichen Verhältnissen, das Geld war knapp. Noch dazu ließen sich seine Eltern scheiden und er musste zeitweilig in einem Waisenhaus leben.<sup>9</sup> Hinzu kam die wenig erbauliche Krankengeschichte innerhalb seiner Vorfahren und Verwandten, wo Krebserkrankungen und relativ frühe Ableben dominierten. Als Kind war er kränklich und schwach, erzählte Dusika selbst später, und dass ihm aufgrund seiner Konstitution vom Radsport abgeraten wurde. Doch er blieb beharrlich und verfolgte den Radsport weiter, die Leidenschaft war schon entfacht. Wohl auch durch das Training und der damit verbundenen Umstellung der Lebensgewohnheiten, verbesserte sich sein körperlicher Zustand und er erwies sich in seiner Jugend als hoffnungsvoller Bahnfahrer. Mühlberger betont die Charaktereigenschaften Hartnäckigkeit, Entschlossenheit, Willen und Fleiß, die Dusika auszeichneten.<sup>10</sup>

Schon bald stieß Dusika zum Wiener Sport-Club, deren Radsektion zu den erfolgreichsten auf Bahn und Straße gehörten.<sup>11</sup> Nicht zu unterschätzen war die finanzielle Not, in der sich Österreichs Radrennsport zu dieser Zeit befand, wodurch es zu einer brutalen Auslese kam.

Hochsteger verweist darauf, dass Franz Dusika schon als Kind vom Radsport besessen war. Sein erstes Rennen war ein 80-Kilometer-Straßenrennen, bei dem er mit einem Hungerast zu kämpfen hatte.<sup>12</sup> Obwohl er gerne ein guter Straßenfahrer geworden wäre, lag sein Talent aufgrund seiner körperlichen Konstitution auf der Bahn, wie auch Karl Pointner bestätigt.<sup>13</sup>

---

<sup>9</sup> Vgl. Manfred Mühlberger, Max Bulla und Franz „Ferry“ Dusika. Rad-Legenden der Dreißiger-Jahre. In: Helden und Idole. Sportstars in Österreich (Wien 2006), 177.

<sup>10</sup> Vgl. ebd. Mühlberger, 177.

<sup>11</sup> Vgl. Thomas Karny, Das Leben ist ein Rennoval. Erfolgreicher Bahnradfahrer, umtriebiger Veranstalter und begnadeter Promotor seiner selbst: Ferry Dusika wäre heuer 100 Jahre alt geworden. In: Wiener Zeitung H. 64, S. extra S.9 (Wien 2008)

<sup>12</sup> Vgl. Johannes Hochsteger, Biographische Studie zu österreichischen Sportidolen von 1933-1945 (Wien, Univ., Dipl.-Arb., 2014), 103.

<sup>13</sup> Vgl. Karl Pointner, Interview, Anhang, 88.

Die Vorbilder des jungen Franz Dusika waren in den 1920er Jahren auf der Hernalser Radrennbahn engagiert, die bis 1928 in Betrieb war. Die Brüder Kaletta sowie die hervorragenden Sprinter Wilschke und Reischl waren dort auf Profibasis unterwegs und erwiesen sich als wahre Propagandisten des Radsports.<sup>14</sup>

Sepp Graf weist darauf hin, dass Dusika in früheren Jahren auch als Zeitungszusteller per Rad tätig war.<sup>15</sup>

### 2.1.2 Karriere als Radprofi

Supper betont den sportlichen Aufschwung der österreichischen Fahrer Ende der 1920er Jahre, sowohl auf der Straße, als auch im Bahnsport. Aufgrund der mangelnden Unterstützung des Verbandes, wechselten einige von ihnen ins Ausland und wurden Profis. Auf der Straße waren dies Max Bulla, sowie die beiden Brüder Cap. Auf der Bahn waren es August Schaffer und der junge Franz Dusika.<sup>16</sup> Schon 1928 gehörten sie zu den besten Bahnfahrern in Deutschland und vertraten Österreich bei den Olympischen Spielen in Amsterdam, wo sie sich im Tandembewerb bis ins Semifinale vorkämpften und eine Medaille nur knapp verpassten. Ferry Dusika war zu dem Zeitpunkt gerade einmal zwanzig Jahre alt. Der um ein paar Jahre ältere Schaffer war ein jahrelanger treuer Wegbegleiter Dusikas, mit dem er dann auch gemeinsam das Radgeschäft in der Fasangasse führte. Polednik verweist auf den „internationalen Wertbegriff“, den das Sprinterpaar Schaffer/Dusika innehatte.<sup>17</sup>

Da es zwischen 1928 und 1931 keine Radrennbahn in Wien gab, musste Dusika gezwungenermaßen ins Ausland gehen, wie auch sein Teamkollege August Schaffer. Sie gingen zunächst nach Deutschland und wurden dort angesehene Profis.

Dusika gewann in seiner Karriere zehn österreichische Meistertitel, zwischen 1933 und 1937. Neben vielen nationalen Meetings, die er gewann, sind seine internationalen Erfolge bemerkenswert. Er gewann die Grand Prix von Kopenhagen und Zürich im Jahr 1933, den

---

<sup>14</sup> Vgl. Heinz *Polednik*, Der österreichische Radsport – einst und jetzt. In: Rund um den Radsport (Graz/Wien 1958), 16.

<sup>15</sup> Vgl. Sepp *Graf*, Was die Speichen surren... In: Rund um den Radsport (Graz/Wien 1958), 60.

<sup>16</sup> Vgl. Michael *Supper*, Retrospektive des österreichischen Radsportgeschehens, unter Berücksichtigung einer möglichen Fahrradmuseumsgestaltung (Wien, Univ., Dipl.-Arb., 1997), 62.

<sup>17</sup> Vgl. *Polednik*, 16.

Deutschland-GP und den Grand Prix von Großbritannien 1934. Der Höhepunkt seiner Popularität war, als er 1935 den Grand Prix von Europa in Wien gewann, bei dem alle amtierenden Weltmeister, Olympiasieger und nationalen Meister der europäischen Radsportnationen am Start waren. Es lässt sich also mit Fug und Recht behaupten, dass Franz Dusika zu diesem Zeitpunkt zu den besten Bahnradfahrern der Welt zählte. Mit dementsprechend großen Ambitionen reiste Dusika zu den Olympischen Sommerspielen 1936 nach Berlin und wollte eine Medaille gewinnen. Doch er erwischte nicht den besten Tag und musste sich im Achtelfinale des Sprintturniers dem Niederländer Arie van Vliet geschlagen geben.<sup>18</sup>

Nach seiner Siegesserie im Jahr 1933 erhielt Dusika daraufhin die Goldene Marathonnadel, was die größte Auszeichnung war, die ein österreichischer Sportler zu der Zeit erhalten konnte.<sup>19</sup> Er vertrat Österreich auch bei der Weltmeisterschaft 1935 in Brüssel.

Sehr umstritten ist in der Literatur, ob Dusika bei der Bahnweltmeisterschaft 1932 in Rom den 3. oder den 4. Platz belegt hat. Pruckner behauptet, dass er Vierter wurde<sup>20</sup>, was Thuri als falsch bezeichnet und Platz drei als korrekt angibt.<sup>21</sup> Auch Mühlberger spricht von der Bronzemedaille im Flieger-Bewerb (Sprint), die er dort erobert hat, nachdem er sich die Anreise dorthin selbst bezahlt hatte.<sup>22</sup> Und auch Marschik schreibt von der Bronzener.<sup>23</sup> So oder so war es eine großartige Leistung.

Marschik verweist darauf, dass sich Dusika wohl schon in jungen Jahren bewusst war, sich Tricks und Hilfestellungen von außen nützlich zu machen. So führt er einen Sponsor ins Treffen, der ihm die Anreise zur Bahn-WM 1932 bezahlt haben soll.<sup>24</sup>

#### Exkurs: Die politische Dimension der Radsportler in den frühen 1930er-Jahren

Ende der 1920er Jahre war der Radsport zahlenmäßig von den Arbeitersportlern dominiert. Im Jahr 1931 zählte der ARBÖ ca. 19.000 Mitglieder.<sup>25</sup>

---

<sup>18</sup> Vgl. Mühlberger, 177.

<sup>19</sup> Vgl. Supper, 64.

<sup>20</sup> Vgl. Othmar Pruckner, Schön ist so ein Ringelspiel. In: Rennradfieber (Wien 2016), 169.

<sup>21</sup> Vgl. Rudolf Thuri, Interview, Anhang, 4.

<sup>22</sup> Vgl. Mühlberger, 177.

<sup>23</sup> Vgl. Matthias Marschik, Der Wiener „Radpapst“. Franz „Ferry“ Dusika. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 120.

<sup>24</sup> Vgl. ebd. Marschik, 120.

<sup>25</sup> Vgl. Klaus Matscheko, Sport und Austrofaschismus. Die Entwicklung vom pluralistischen Sportwesen der 1. Republik zur Einheitssportfront im österreichischen Ständestaat 1934 - 1938 (Wien, Univ., Dipl.-Arb., 2000), 38.

In den frühen 1930er Jahren traf die Wirtschaftskrise den Sport besonders hart. Dies zeigt sich auch an der „Beschickungsdebatte“ um die Olympischen Spiele 1932 in Los Angeles. Matscheko fasst zusammen:

„Das Olympische Komitee für Österreich, deren Mitglieder größtenteils auch im Hauptverband für Körpersport eine Funktion ausübten, verzichtete durch Beschluß, aufgrund fehlender finanzieller Mittel, auf die einheitliche Organisation und Entsendung der Sportler zu den Olympischen Spielen, da entsprechende Subventionen, die nicht aufgebracht werden konnten oder wollten, von staatlicher Seite verweigert worden waren.“<sup>26</sup>

Im Jänner 1934 wurde dann vom Dollfuß-Regime eine Neuordnung des gesamten Sports getroffen. Die bisherigen Vereine und Verbände, wobei die der Arbeitersportler ohnehin nur ein Monat später, wie zum Beispiel der ARBÖ, verboten wurden, wurden unter dem staatlichen „Sport- und Turnkollegium“ zusammengefasst. Dies bestand aus lediglich fünf Personen und war dem Unterrichtsminister unterstellt. Für den Radsport wurde damit ein gewisser Amtsrat Hermann Wraschtil zuständig, der eigentlich von der Leichtathletik kam.<sup>27</sup> Darüber hinaus wurde eine „Arbeitsgemeinschaft für Turnen und Sport“ geschaffen, an die der Anspruch auf staatliche Subventionen gekoppelt war. Matscheko spricht von einem „autoritären Wind“, der mit dieser Sportreform den politischen Veränderungsprozess widerspiegelte.<sup>28</sup>

Es wurde dann versucht die ehemaligen ARBÖ-Fahrer zum Übertritt in die bürgerlichen Vereine zu locken, was aber im Fall der Radsportler nicht wirklich gelang.<sup>29</sup> Eine der wenigen Ausnahmen war der Spitzenfahrer Karl Hamedl, der bei der Semperit-Rundfahrt 1934 Dritter wurde. Stecewicz weist darauf hin, dass viele der Spitzensportler in andere Vereine übertraten, um ihren Job nicht zu verlieren.<sup>30</sup> Hier endet dieser kurze Exkurs.

Im August 1935 wurde von der Turn- und Sportfront ein Startverbot für Bewerbe in Deutschland verlautbart, mit dem Dusika in Konflikt kam.<sup>31</sup>

Nach den Olympischen Sommerspielen 1936 wurde bekanntgegeben, dass etliche Radfahrer wegen Undiszipliniertheiten gesperrt worden waren. Drei erhielten Startverbot bis Ende

---

<sup>26</sup> Ebd. *Matscheko*, 52.

<sup>27</sup> Vgl. ebd. *Matscheko*, 61.

<sup>28</sup> Vgl. ebd. *Matscheko*, 63.

<sup>29</sup> Vgl. ebd. *Matscheko*, 94.

<sup>30</sup> Vgl. Ludwig *Stecewicz*, *Sport und Diktatur* (Wien 1996), 66.

<sup>31</sup> Vgl. ebd. *Stecewicz*, 99.

1938, zwei erhielten Auslandsstartverbot bis Ende 1937 und der bekannte Straßenfahrer Karl Schmaderer sogar Startverbot bis Ende 1940.<sup>32</sup>

Mühlberger schreibt, dass Dusika nach dem Anschluss Österreichs an Deutschland 1938 zunächst „auf Eis gelegt“ war.<sup>33</sup> Grund waren angebliche Verletzungen der Amateurbestimmungen, woraufhin ihm die Lizenz verweigert wurde. Dies bedeutete natürlich einen herben Rückschlag in seiner sportlichen Karriere und ein Karriereende stand schon ihm Raum. Er kümmerte sich auch schon um andere Tätigkeiten, war Schriftleiter einer Rad-sportzeitschrift und half bei der Organisation von Radrennen mit.

Doch im Juli 1940 meldete Dusika sich bei einem Profi-Rennen auf der Wiener Rennbahn zurück und duellierte sich dort mit dem Deutschen Meister Schorn. Zu dieser Veranstaltung waren bis zu 10.000 enthusiastische Zuschauer gekommen. Trotz des mittlerweile vom Deutschen Reich angezettelten Krieges, wurden dort in den Jahren 1940 und 1941 auch Länderduelle ausgetragen, wo unter anderem Dänemark und Italien zu Gast waren.<sup>34</sup>

Nach seinem Comeback im Juli 1940 ließ Dusika im selben Jahr noch weitere Erfolge folgen, ebenso 1941. Besonders die Duelle gegen den deutschen Champion Jean Schorn lockten das Publikum an.<sup>35</sup>

Aufmerksamkeit erregte Ferry Dusika im Herbst 1940, als er gemeinsam mit seinen Radkollegen Bulla, Schorn und Merckens ein spektakuläres Walzenrennen vor der Wiener Staatsoper – zugunsten einer Sammlung des Winterhilfswerkes – abhielt.<sup>36</sup> Die Walzen, die für das Indoor-Training im Winter genützt wurden, zogen die Blicke des Wiener Publikums auf sich.

Stecewicz hält fest, dass nach dem Anschluss die meisten (starken) Radrennfahrer in bereits in die SA oder SS eingegliedert wurden.<sup>37</sup> So auch Karl Kühn, der über Nacht zum SA-Mann wurde. Die Zugehörigkeit zu einer Gliederung musste in jedem Rennbericht angegeben werden.<sup>38</sup> Von Bedeutung war auch, dass die Professionals unter den Radfahrern bestehen blieben, und es sogar einige Übertritte von den Amateuren gab.

---

<sup>32</sup> Vgl. ebd. *Stecewicz*, 125.

<sup>33</sup> Vgl. *Mühlberger*, 180.

<sup>34</sup> Vgl. *Mühlberger*, 180.

<sup>35</sup> Vgl. *Hochsteger*, 111.

<sup>36</sup> Vgl. Rudolf *Müllner*, Rasender Stillstand. Radergometer und andere Fitnessmaschinen. In: *Motor bin ich selbst* (Wien 2013), 186.

<sup>37</sup> Vgl. *Stecewicz*, 210.

<sup>38</sup> Vgl. ebd. *Stecewicz*, 214.

Die Schattenseiten in Franz Dusikas Biografie wurden erst im Jahr 2013 durch den Wiener Straßennamenbericht an die breite Öffentlichkeit gebracht. Die Stadt Wien hatte eine Historikerkommission unter der Leitung von Prof. Dr. Oliver Rathkolb eingesetzt, um die Namen von Verkehrsflächen und Parks der Stadt auf ihre erinnerungspolitische Tauglichkeit hin zu überprüfen. Im Bericht wurden „belastete“ Namen festgestellt und in drei Kategorien, je nach Schwere des Diskussionsbedarfs, eingeordnet. Unter jenen 28 Fällen, die der Gruppe A, also derjenigen mit intensivem Diskussionsbedarf, zugeordnet waren, findet sich auch Dusika wieder, nach dem nicht nur das „Ferry-Dusika-Hallenstadion“, also das Wiener Radstadion im 2. Bezirk, sondern 1993 auch die „Dusikagasse“ im 22. Bezirk, benannt wurde.

Die Begründung dieser Entscheidung ist den Forschungen des Kommissionsmitglieds Peter Autengruber, einem ausgewiesenen Spezialisten für Wiener Straßennamen, zu entnehmen und betreffen die Tätigkeiten von Franz Dusika im NS-Kontext. Autengruber recherchierte gründlich im Staats- sowie im Wiener Landes- und Stadtarchiv und fand eine Reihe von belastenden Dokumenten. Nach dem Anschluss im März 1938, erhielt Dusika im Jänner 1939 von der „Vermögensverkehrsstelle“ die Genehmigung zur „Übernahme“ des Geschäftes von Abraham Adolf Blum in der Brünnerstraße 45. Blum war Fahrradhändler und galt 1938 als Jude. Die in dieser Arbeit interviewten Zeitzeugen sprechen hingegen davon, dass Dusika das Geschäft nicht übernommen habe, sondern sich von dort Material besorgt habe, dass er in seinem Geschäft im 3. Bezirk gut brauchen konnte.<sup>39</sup> „Die NSDAP stellte Dusika ein „politisches Zeugnis“ aus und bestätigte, dass er Mitglied der NSDAP sowie SA-Oberscharführer sei.“<sup>40</sup> Sowohl die NSDAP-Mitgliedsnummer als auch eine Dienstgradbestätigung konnten ihm zugeordnet werden. Als Dusika der NSDAP beitrug, musste er einen Personalfragebogen ausfüllen, der heute noch im Archiv aufliegt. Darin beschreibt er unter dem Punkt „sonstige Tätigkeiten“:

*„1934 Als österreichischer Meisterfahrer startete ich trotz Startverbotes der österr. Regierung in Deutschland (Singen) [und] wurde deshalb in Disziplinaruntersuchung gezogen. Von da an wurde ich stark gedrosselt. 1936 Berlin, Olympiade, wegen betont nationaler Einstellung, Ableistung des deutschen Grusses trotz Verbot, streng gerügt. 1937/38 Wegen meiner scharfen Presseangriffe in der von mir redigierten Zeitung Oesterr. Radsport, gegen die von der Turn- und Sportfront eingesetzten Bundessportbehörden, im besonderen gegen den Präsidenten, den Mischling Schlesinger, ausgeschlossen worden. Durch Schaustellung von Bildern aller*

---

<sup>39</sup> Vgl. Schneider, Anhang, 41.

<sup>40</sup> Peter Autengruber, 22., Dusikagasse, benannt seit 1993 nach Franz Dusika. In: Straßennamen Wiens seit 1860 als „Politische Erinnerungsorte“ (Wien 2013), 84.

*Sportereignisse aus dem Altreich, Auflegen von deutschen und antisemitischen Zeitungen und Zeitschriften in meinem Geschäft stets die betont-nationale Haltung hervorgehoben. Durch Insertion in deutschen Zeitungen im Organ der V.F. angeprangert worden. Unterstützungen an mittellose Parteigenossen. Seit 1928 ununterbrochen Mitglied des einzigen Vereines mit Arierparagraph »Wiener Sportklub«. Fachwart der S.A. Gruppe Österreich für Radfahren, zur Beförderung zum Obertruppführer vorgeschlagen.“<sup>41</sup>*

Es fällt auf, dass Dusika seinen eigenen Angaben zufolge schon vor dem Anschluss 1938 Sympathien für das Deutsche Reich hegte, was insbesondere der deutsche Gruß bei den Olympischen Spielen beweist. Aus dem Text ist auch deutlich erkennbar, dass Dusika ein klarer Gegner des austrofaschistischen Systems war, was nicht zuletzt auf die Lizenzverweigerung wegen der angeblichen Verletzung von Amateurbestimmungen zurückzuführen ist. Sehr negativ fallen seine antisemitischen Bemerkungen auf, wenngleich der Text sehr auf das radsportliche Engagement Dusikas Bezug nimmt.

Seine bereits mehrmals angesprochene Tätigkeit als Schriftleiter der Zeitschrift „Österreichischer Radsport“, die ab Dezember 1938 unter dem Titel „Ostmark-Radsport“ erschien, hat Autengruber einer kritischen Inhaltsanalyse unterzogen. Die Erstausgabe des Heftes erschien im Mai 1936, wobei Dusika im ersten Jahr des Bestehens scheinbar nicht aktiv an der Erstellung beteiligt war. Dennoch finden sich in jedem Heft Inserate seines Geschäftes in der Fasangasse 25, das zu dem Zeitpunkt Schaffer-Dusika hieß. Den Posten des Schriftleiters übernahm er, wahrscheinlich auch in Folge seiner Sperre vom Rennbetrieb, mit der Ausgabe vom Februar 1937. Dusika verfasste ein Geleitwort und wurde vom Herausgeber und durch Presseauschnitte angepriesen.<sup>42</sup>

Bis zum Heft des April 1938 blieben die Themen der Zeitschrift ausschließlich auf den Radsport beschränkt. Doch mit der Machtübernahme Hitlers, änderte sich das und die Artikel enthielten zum Teil klare, politische Botschaften. In diesem Heft wurde dem Führer in einem Leitartikel gehuldigt, und eine große Hoffnung in den Anschluss gesteckt.<sup>43</sup>

Die Einführung einer Fahrradabgabe, die im Mai 1937 vom Gemeinderat beschlossen wurde, war eine allgemein höchst unpopuläre Maßnahme. Circa 140.000 Fahrradbesitzer und -besitzerinnen mussten ihren Beitrag leisten.<sup>44</sup> Rudolf Müllner bezeichnet die Abschaffung der Fahrradsteuer als ersten propagandistischen Erfolg der Nationalsozialisten bei

---

<sup>41</sup> BArchiv, PK B 0419.

<sup>42</sup> Vgl. Österreichischer Radsport, Jg. 2, Februar 1937, 2.

<sup>43</sup> Vgl. Autengruber, 84.

<sup>44</sup> Vgl. Bernhard Hachleitner, Gegen den Wind der Politik. Radfahren im Roten Wien und im Austrofaschismus. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 91.

Wiener Radfahrern. Die Steuer hatte Einkommensschwache und Arbeitslose stark belastet.<sup>45</sup>

Zwei Umstände machten Dusika besonders empfänglich für die Euphorie des Anschlusses. Einerseits wurde damit die Fahrradsteuer abgeschafft, wovon Dusika als Geschäftsmann profitieren konnte. Andererseits lag er mit den Radsportfunktionären des Ständestaates im Clinch, besonders mit dem Präsidenten der Bundessportbehörde Schlesinger, die ihm nun nicht mehr im Wege standen. Dies kommentierte er folgendermaßen:

*„Gott sei Dank, daß wir von diesen unfähigen Diktatoren [Radsportfunktionäre vor 1938] des Sports erlöst wurden und auch der Mann, gegen den unser Kampf im Besonderen ging, wird von der Bildfläche verschwinden. Schlesinger ist ein Judenschling und somit im neuen Deutschland unmöglich. Seine diktatorische Herrschaft, gepaart mit nicht zu überbietender Unfähigkeit hat dem Radsport viel Leid und Mißerfolg gebracht. Auch das ist zu Ende.“<sup>46</sup>*

Wieder schwingt eine kräftige Portion Judenfeindlichkeit mit. Widersprüchlich ist an dieser Stelle, dass Dusika hier Diktatoren geißelt und ablehnt, während er mit Hitler kein Problem hatte. An anderer Stelle schwärmt Dusika über den Aufschwung, den der Radsport in Deutschland seit Hitlers Machtübernahme genommen habe, über die Neueröffnung von zahlreichen Rennbahnen und einen vollen Rennkalender. Im Juli 1938 erschien ein Artikel mit dem Titel „Dusika am rechten Platz“: Aus der „Deutsch-Österreichischen Sportzeitung“ wird ausführlich zitiert, dass es Dusika gelungen sei, „die Organisation und die Propaganda für die erste Gaumeisterschaft“ gut abzuwickeln.<sup>47</sup> Müllner verweist auch darauf, dass Dusika für die Gesamt-PR für das erste Rathauskriterium zuständig war, ein Rennen das große Aufmerksamkeit und mediales Getöse erregte.<sup>48</sup>

Ein Mitgrund in der allzu heftigen Agitation Dusikas liegt wohl in den unglaublichen Erfolgen, die in anderen Sportarten in den ersten Jahren nach dem Anschluss erfolgten, wie beispielsweise die Erstbesteigung der Eiger-Nordwand oder Josef „Bubi“ Bradls erster Sprung über 100 Meter. Hinzu kam auch, dass im September 1938 erlassen wurde, dass der Großteil der Sportveranstaltungen steuerfrei sein sollte.<sup>49</sup>

---

<sup>45</sup> Vgl. Rudolf Müllner, Mobilitätsversprechen und „Verkehrsgemeinschaft“. Alltagsradfahren im Nationalsozialismus. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 108.

<sup>46</sup> Österreichischer Radsport, Jg. 3, April 1938, 16

<sup>47</sup> Vgl. Autengruber, 85.

<sup>48</sup> Vgl. Müllner, Mobilitätsversprechen und „Verkehrsgemeinschaft“, 109.

<sup>49</sup> Vgl. Stecewicz, 228.

Peter Autengruber analysierte auch die Ausgaben der Zeitschrift, die ab Dezember 1938 unter dem Namen „Ostmark-Radsport“ herauskamen. Immer wieder kommen Passagen vor, in denen die neuen Machthaber gelobt werden, wenn auch meist in Bezug auf den „frischen Wind“ den sie in den Radsport gebracht haben. An einem konkreten Beispiel wird sichtbar, dass Dusika auch in der NS-Zeit den Kontakt zu einflussreichen Persönlichkeiten gesucht hat, um für den Radsport zu agitieren. In der Ausgabe vom Jänner 1939 wurde ein Interview mit dem Vizebürgermeister, SA Brigadeführer und Sportgauführer Thomas Kozich gedruckt, welcher sich darin als Unterstützer des Radsports outete. Er kündigte vollmundig, jedoch vage, die Errichtung einer eigenen Radsporthalle für Wien an.<sup>50</sup> Zudem zierte ein Bild von ihm das Cover des Heftes.<sup>51</sup> In einem Kommentar schrieb Dusika dazu:

*„Diese Aeufferungen unseres Vizebürgermeisters zeigen wohl am besten, daß er nicht nur Zuschauer war, weil er eben eingeladen wurde, sondern verraten eine überraschende Sachkenntnis und tiefes Interesse an unserem schönen Radsport. Um die Zukunft des Radsportes braucht uns daher nicht bange zu sein. Wir wissen, daß wir uns jederzeit an »unseren Kozich« wenden können und wir wissen auch, daß es nicht umsonst sein wird, daß wir nicht mit Redensarten abgespeist werden, wie es früher gang und gäbe war, sondern, daß uns dem Sportreferenten der Gemeinde Wien ein Mann zur Seite steht, der für den Radsport viel übrig hat. Und dafür sind wir ihm sehr, sehr dankbar.“<sup>52</sup>*

Es ist davon auszugehen, dass Dusika ein gutes Verhältnis zu Kozich aufbaute, um sein weiteres Engagement im Radsport auszubauen. Für wenige Jahre mochte es ihm nützlich gewesen sein, doch nach Kriegsausbruch wurden die Rennveranstaltungen sukzessive weniger. In den weiteren Heften des Jahres 1939 finden sich auch Pro-Kriegs-Kommentare, die zwar nicht explizit von Dusika unterzeichnet sind, jedoch trug er als Schriftleiter ganz klar die Verantwortung. Bemerkenswert ist jedoch, dass mit Vehemenz eine Weiterführung des Sports auch zu Kriegszeiten, trotz aller Einschränkungen, eingefordert wurde.<sup>53</sup>

Dementsprechend begeistert wurde 1940 über die „Großdeutsche Ostlandfahrt“ berichtet, die trotz des bereits laufenden Krieges eine Radsportgroßveranstaltung war. Autengruber verweist auf weitere Artikel, die vor allem die anfänglichen Kriegserfolge bejubeln und den Führer als Genie darstellen.<sup>54</sup> Die letzte Ausgabe der Zeitschrift erschien im April

---

<sup>50</sup> Vgl. Müllner, Mobilitätsversprechen und „Verkehrsgemeinschaft“, 109.

<sup>51</sup> Vgl. Autengruber, 86.

<sup>52</sup> Ostmark-Radsport, Jänner 1939, 12

<sup>53</sup> Vgl. Autengruber, 87.

<sup>54</sup> Vgl. ebd. Autengruber, 88.

1943, nach dem in der Märzausgabe bereits resignierend festgehalten wurde, dass aufgrund der Kriegssituation nur noch lokale Wettbewerbe ausgetragen werden können.<sup>55</sup>

Dusika nutzte seine Schriftleitertätigkeit allerdings auch geschickt aus, um für sein Radge- schäft und seine Radmodelle Werbung zu machen. Dies war auch der Grund für seine zwi- schenzeitliche Sperre wegen Verstoßes gegen die Amateurbestimmungen.<sup>56</sup>

Nach Kriegsende 1945 begann allmählich der Aufarbeitungsprozess und Franz Dusika musste sich bei der Meldestelle zur Registrierung der Nationalsozialisten im 3. Bezirk mel- den und dort aussagen. Nachdem seine Aussage dort in keiner Weise mit den Angaben sei- nes 1938 ausgefüllten NSDAP-Personalfragebogens übereinstimmte, wurde er im Jänner 1947 angezeigt.<sup>57</sup> Dusika verteidigte sich mithilfe von zwei Entlastungszeugen, Günther Süssz, der registriertes Nazi-Opfer war, und Maximilian Reich. Beide bestritten eine natio- nalsozialistische Betätigung Dusikas. Sehr bemerkenswert und in gewisser Weise bezeich- nend war der Umstand, dass beide von Beruf Journalisten waren. Weiters gab Dusika an, dass er selbst in der Familie Todesopfer durch das NS-Regime zu beklagen hatte. In der Verhandlung rechtfertigte er sich auf folgende Weise:

*„In den Märztagen 1938 erschien bei mir im Geschäft der mir damals nicht be- kannte SA Sturmführer Adolf Stein und eröffnete mir ungefähr: ... Die Schaffung einer SA-Sportgemeinschaft ist geplant, der alle Spitzensportler der nunmehr einge- gliederten »Ostmark« angehören müssen [...] Ich wurde später auch aufgefordert, der NSDAP beizutreten. Ich habe diese Aufforderung mit meinen Verwandten be- sprochen, die – weil aus rassistischen Gründen gefährdet – mir nahelegten, mich die- ser Aufforderung nicht zu widersetzen, weil ich Ihnen als Mitglied vielleicht helfen könnte [...] Ich muss ausdrücklich betonen, dass ich nie an die SA Beiträge be- zahlte, keine SA Legitimation erhielt, keinen [sic!] SA-Sturm, bezw, SA-Standarte zugeteilt wurde und an keiner Wehrveranstaltung oder politischen Veranstaltung teilnahm. Meine Tätigkeit war rein sportlich, mit der richtigen, politischen SA hatte ich nie etwas zu tun.“<sup>58</sup>*

Es bleibt ein schaler Beigeschmack, obwohl sein Fall keineswegs von der Schwere eines unmittelbar am Krieg beteiligten wie Kurt Waldheim war, und er auch nicht aktiv zum Ho- locaust beitrug. Die „Arisierung“ des Fahrradgeschäftes erfolgte nicht wild, wie etwa in den Novemberpogromen geschehen, sondern über die Vermögensverkehrsstelle. Die in

---

<sup>55</sup> Vgl. ebd. Autengruber, 89.

<sup>56</sup> Vgl. Hochsteger, 107.

<sup>57</sup> Vgl. Autengruber, 89.

<sup>58</sup> WStLA, 1.3.2.119.A42 NS-Registrierung 1945-1957, Akt 8.408 (Franz Dusika an das Magistratische Be- zirkamt 3. Bezirk, Einspruch vom 23.02.1947).

den besprochenen Auszügen zeigte positive Haltung dem Führer und dem Krieg gegenüber, gepaart mit einigen antisemitischen Statements, beschädigen seine Reputation nachhaltig. Das Verfahren wurde danach fallen gelassen und Dusika gliederte sich eigentlich sehr schnell wieder in die Gesellschaft ein. Er führte sein Sportgeschäft weiter und trat schon bald wieder als Rennveranstalter und Ideengeber in Erscheinung. Es ist fraglich, ob Dusika später Reue für seine Tätigkeiten in der NS-Zeit zeigte, öffentlich ist jedenfalls nichts bekannt. Ferry Dusika hielt es wohl so, wie es auch zahlreiche andere Österreicher taten und versuchte diese Jahre seiner Biografie zu verdrängen und einfach weiterzuleben. Es kann nur darüber spekuliert werden, ob er nicht doch die ein oder andere Lehre für sich im Privaten aus dieser Zeit zog. Die Tatsache, dass er sich danach keiner Partei oder parteinahen Organisation mehr anschloss, sowie einige doch sehr völkerverbindende Aktivitäten unternahm, sprechen dafür. Die im Zuge der „Waldheim-Affäre“ einsetzende Aufarbeitung der österreichischen Mitschuld an den NS-Verbrechen erlebte Dusika nicht mehr, da er zu dem Zeitpunkt bereits verstorben war. Selbiges gilt für die Erkenntnisse des Straßennamenberichts. Nachdem die NS-Vergangenheit Franz Dusikas in den letzten Jahren publik wurde, haben sich etliche Artikel und Beiträge damit befasst. Marschik verweist auch darauf, dass ihm seine Aktivitäten bis zuletzt die Einberufung an die Front ersparten.<sup>59</sup>

Dusikas letztes Rennen als aktiver Rennfahrer bestritt er 1948 gemeinsam mit Rudi Valenta auf der Aschenbahn im Wiener Fußballstadion.<sup>60</sup> Die beiden konnten das Mannschaftsrennen gewinnen. Entgegen dieser Quelle und den Zeitzeugenberichten spricht Marschik davon, dass Dusika selbst noch bis 1952 aktiv an Rennen teilnahm.<sup>61</sup>

### 2.1.3 Nach der Karriere – Geschäftsmann

Franz Dusika war mit seiner Frau Hilde verheiratet. Die Ehe blieb jedoch kinderlos. Es gab nur einen Neffen, der zur Familie gehörte. Neben seinen zahlreichen Tätigkeiten im rad-sportlichen Kontext, war sein Hauptstandbein wie bereits erwähnt sein Sportgeschäft. Nachdem er mit einem einfachen Radgeschäft in der Fasangasse begonnen hatte, erweiterte Dusika sein Spektrum immer weiter, hin zu einem Sport- und Modegeschäft. Dazu kamen

---

<sup>59</sup> Vgl. *Marschik*, Der Wiener „Radpapst“. Franz „Ferry“ Dusika, 121.

<sup>60</sup> Vgl. *Rudi Valenta*, Kampf um den Goldpokal (Wien 1956), 81.

<sup>61</sup> Vgl. *Marschik*, Der Wiener „Radpapst“. Franz „Ferry“ Dusika, 121.

immer größere Geschäftsflächen, sodass ihm bald etliche Häuser in der Fasangasse gehörten. Er hatte auch eigene Räumlichkeiten für sein Rennbüro und seine Rennfahrerschule.<sup>62</sup> Dabei legte Dusika einen imposanten Fundus an Filmrollen, Zeitungsberichten, Büchern und Schriftstücken an. Hinzu kam noch, dass er in den umliegenden Gassen dort überall verstreut Magazine und Lagerräume hatte.<sup>63</sup> Dusika kümmerte sich auch in der Folge hauptsächlich in der Radsportabteilung um die Kundenberatung.

Seine Frau, die eine begeisterte Hobby-Tänzerin war und vom Ballett kam, war für das Modegeschäft zuständig und sehr geschäftstüchtig, während sie ins Sportgeschäft nicht involviert war. Damals war das Dusika Modegeschäft das Zentrum für die eleganten Frauen, die sich dort eingekleidet haben. Hilde Dusika war eine Expertin und hat sehr viel im Ausland eingekauft, unter anderem in Italien und Paris.<sup>64</sup> Das Angebot war fast schon exklusiv und im gehobeneren Preisbereich angesiedelt.

Neben seinem Hauptwohnsitz in unmittelbarer Nähe seiner Geschäftsadresse in Wien-Landstraße, besaß Dusika auch ein Anwesen in der Hinterbrühl, ein schönes, großes Haus mit Sauna und Swimming-Pool. Hinzu kam später noch eine Villa an der portugiesischen Algarve, die unmittelbar am Meer lag. Aufgrund seiner doch sehr beachtlichen Immobilienbesitze kann schlussgefolgert werden, dass Dusika geschäftlich schon sehr erfolgreich gewirtschaftet hat. In Anbetracht der ärmlichen und schwierigen Verhältnisse, denen er entstammte, kann man Dusika getrost als „Self-made-Man“ bezeichnen, der sich ein erhebliches Vermögen aufbauen konnte. Sein ökonomisches Wissen hat er sich selbst angeeignet oder angelesen, zudem dachte er unglaublich kreativ.<sup>65</sup> In den Schoß ist ihm nichts gefallen.

Sein Lebensstil kann dennoch als asketisch bezeichnet werden. Er war ein ausgesprochener Frühaufsteher, der schon um vier Uhr morgens aufstand und sein Tagwerk dementsprechend schon um 14 Uhr beendete.<sup>66</sup> Dusika war sehr umgänglich und manierlich, kein „Streithansel“ wie man in Wien sagen würde. Größten Wert legte er auf die gesunde Ernährung. Thuri verweist auch auf seine äußerst gepflegte und adrette Kleidung, die seiner Ausstrahlung als Gentlemen Nachdruck verlieh. In den Interviews mit den Zeitzeugen

---

<sup>62</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 9.

<sup>63</sup> Vgl. Kurt *Schneider*, Interview, Anhang, 32.

<sup>64</sup> Vgl. Michael *Kuhn*, Interview, Anhang, 73.

<sup>65</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 87.

<sup>66</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 11.

wurde auch einhellig seine große Umtriebigkeit und sein Ideenreichtum als charakteristische Merkmale seiner Persönlichkeit genannt, ja ein nahezu rastloses Verhalten. Negativ gesprochen, konnte er seinen Mitmenschen damit auch auf den Geist gehen, er konnte lässig werden, vor allem wenn er schon um sechs Uhr in der Früh zum Telefon griff und Anrufe tätigte.<sup>67</sup> Er gab sämtliche seiner Ideen gleich weiter, weil er sich von jemandem, den er besser kannte, bestätigt wissen wollte.

Der Radsport blieb die ganze Zeit über das große Lebensthema für ihn.<sup>68</sup> Alles drehte sich für ihn ums Rad und um das Wohl des Radsports. Doch man muss klar festhalten, dass Dusika stets mehr am Spitzenradsport interessiert war. Er hat schon die Öffentlichkeit gesucht mit bedeutenden Ereignissen, aber zu den „gewöhnlichen“ nationalen Rennen wie den Straßenrennen in Purgstall oder Raglitz, ist er nie zum Zuschauen gekommen.<sup>69</sup>

Glaner fasst Dusikas Verdienste für den Radsport vortrefflich zusammen:

„Er war sehr aktiv, rührig, hektisch. [...] Er hat für den Radsport gelebt. Er hat die Öffentlichkeit gesucht und konnte auch gut auftreten. Er hat das verwendet um den Radsport profitieren zu lassen. In Wien war für viele der Radsport gleich Ferry Dusika. Obwohl es eigentlich nicht so war. Weil die kleinen Rennen hat der LRV mit seinen rührigen Funktionären gemacht, die da so waren, da war er ja nicht dabei, er hat die großen Dinge gemacht. Im Hintergrund bzw. im Windschatten von ihm haben aber die kleinen Veranstaltungen auch profitiert, im Wesentlichen waren seine Aktivitäten positiv für den Radsport, obwohl er sich ins kleine Tagesgeschäft nicht eingemischt hat.“<sup>70</sup>

Dusika war ein Mitglied der internationalen Vereinigung, die „Panathlon International“ heißt – von der es auch insgesamt 35 Jahre lang einen Klub in Wien gab. Dort war er nicht nur Mitglied, sondern er hat auch einmal den Würdigungspreis bekommen, der einmal im Jahr verliehen wurde.<sup>71</sup>

---

<sup>67</sup> Vgl. *Schneider*, Anhang, 39.

<sup>68</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 70.

<sup>69</sup> Vgl. *Christian Glaner*, Interview, Anhang, 49.

<sup>70</sup> Ebd. *Glaner*, Anhang, 49.

<sup>71</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 9.

#### 2.1.4 Letzte Lebensjahre und Tod

Wie bereits erwähnt, konnte man nach dem Zweiten Weltkrieg Dusika in keiner Weise einer bestimmten politischen Einstellung oder Weltanschauung zuordnen. Er hielt sich bedeckt und engagierte sich in keiner Partei. Doch obwohl er mit Leib und Seele ein Wiener war, ist er aufgrund seiner Beziehungen und seiner Reisen auch ein sehr international denkender Mensch gewesen. Aus sportlicher Sicht war Dusika schon Patriot, wie Pointner betont.<sup>72</sup>

Ein Beweis seiner Weltoffenheit zeigte sich im Jahr 1973, als er mit Max Bulla mit dem Rad 5.500 Kilometer von Wien nach Marrakesch in Marokko fuhr.<sup>73</sup> Zeit seines Lebens verband ihn eine sehr große und enge Freundschaft mit Max Bulla. Dieser gilt als der österreichische Radsportpionier schlechthin. Er war ein Straßenspezialist und wurde bereits 1926 Profi. Nachdem er die Konkurrenz in Österreich demoliert hatte, ging er ins Ausland und konnte dort prestigeträchtige Siege und Platzierungen herausfahren. Im Jahr 1931 konnte er gleich drei Etappen der Tour de France gewinnen und trug für einen Tag sogar das Gelbe Trikot des Gesamtführenden.<sup>74</sup> Im selben Jahr wurde er Fünfter der Weltmeisterschaft in Kopenhagen. Marschik verweist auf die geringe Berichterstattung über Bullas Erfolge in den heimischen Zeitungen.<sup>75</sup> Auch in den folgenden Jahren war er sehr erfolgreich, gewann Etappen der Vuelta in Spanien, bei der Deutschland-Tour und konnte 1933 die Gesamtwertung der Tour de Suisse gewinnen. Diese Erfolge waren zu dem Zeitpunkt einzigartig in der österreichischen Radsportgeschichte, und blieben auch jahrzehntelang unerreicht. Vom sportlichen Wert aus betrachtet sind seine Ergebnisse auch höher zu bewerten als jene von Ferry Dusika. Bulla fuhr relativ lange, bis 1942 abwechselnd für deutsche, italienische, französische und Schweizer Mannschaften<sup>76</sup>, war dann in seinen letzten Karrierejahren aber eher ein gefragter Domestik als ein Kapitän. Nach der aktiven Karriere blieb er dem Radsport als Betreuer treu, fuhr etliche Jahre als Journalist bei der Österreich-Rundfahrt mit, beruflich war er dann als Autohändler tätig. Bei gemeinsamen Radausfahrten mit Dusika hielten sich die beiden bis ins höhere Alter fit.

---

<sup>72</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 89.

<sup>73</sup> Vgl. *Pruckner*, 169.

<sup>74</sup> Vgl. *Mühlberger*, 181.

<sup>75</sup> Vgl. Matthias *Marschik*, Der „Steher“. Max Bulla und das gelbe Trikot. In: *Motor bin ich selbst* (Wien 2013), 104.

<sup>76</sup> Vgl. ebd. *Marschik*, 104.

Das Sportgeschäft führte Dusika bis 1979, dann ging er in Pension und übergab es an seinen Neffen. Er starb am 12.2.1984 in Wien. Die Umstände seines Todes muten tragisch an. Er kam mit einem leichten Schlaganfall ins Spital und bekam strengste Schonung verordnet. In seiner Umtriebigkeit stand er jedoch von seinem Krankenbett im Franz-Josefs-Spital (im 10. Bezirk) auf und fiel anschließend tot um.<sup>77</sup> Kuhn hingegen spricht von zwei Herzinfarkten.<sup>78</sup> Dabei sei der erste noch in der Familie geheim gehalten worden, weil dies gegen seine Gesundheitstheorien hätte sprechen können.

Pruckner ist zu widersprechen, wenn er behauptet: „Erst fast dreißig Jahre nach seinem Tod machten die Historiker Ferry Dusika zu einer *Persona non grata*.“<sup>79</sup> Vielmehr wurden trocken die Fakten zu seinen NS-Verbindungen dargelegt und die Gassen- und Stadionbenennung nach ihm als bedenkenswert eingestuft. Erst durch die teilweise polemische Art in der Medienberichterstattung wurde die Erinnerung an Dusika auf seine NS-Beteiligungen reduziert. So bezeichnete Fritz Neumann Dusika im Standard als „Radsportidol, aber auch ein Nazi der ersten Stunde“.<sup>80</sup>

So lange Ferry Dusika am Leben war, wurde seine NS-Vergangenheit nicht thematisiert. Die Interviewpartner gaben allesamt zu Protokoll, davon seinerzeit nichts gewusst zu haben, und dass es auch nie besprochen wurde. Sie erfuhren erst durch die Aufarbeitung im Zuge des Straßennamenberichtes davon, auch der älteste der Befragten Kurt Schneider.<sup>81</sup> Falls manche Zeitgenossen davon wussten, so wurde dies wie allgemein zu der Zeit üblich ausgeklammert, auch von den Politikern, mit denen Dusika zu tun hatte.

Karny weist darauf hin, dass es Dusika zu verdanken war, dass Radsportlegenden wie Fausto Coppi, Jacques Anquetil oder Eddy Merckx nach Wien kamen und das heimische Publikum ein wenig an der großen internationalen Radwelt teilhaben ließ.<sup>82</sup> Die Verdienste Dusikas als Organisator und Doyen des österreichischen Radsports übertreffen deutlich diejenigen seiner aktiven Radkarriere, wie sämtliche Zeitzeugen zu Protokoll gaben.<sup>83</sup> Kuhn unterstreicht seinen totalen Einsatz für den Radsport, ohne dass er davon finanzielle

---

<sup>77</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 11.

<sup>78</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 70.

<sup>79</sup> *Pruckner*, 169.

<sup>80</sup> Vgl. *Fritz Neumann*, So war Ferry Dusika so ist Österreich. In: *Der Standard* (Artikel vom 26.3.2014)

<sup>81</sup> Vgl. *Schneider*, Anhang, 41.

<sup>82</sup> Vgl. *Karny*, 9.

<sup>83</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 12.

Vorteile gehabt hätte, sondern weil er ihn einfach geliebt hat.<sup>84</sup> Seine Bedeutung für den Radsport in Österreich war sehr groß, ganz besonders aber für Wien.

## 2.2 Die Netzwerke des Franz Dusika

### 2.2.1 Medien und mediale Macht

Wie weltweit üblich sind Mythisierungen von Sportlerkarrieren das Resultat von Konstruktionen und symbolischen Zuschreibungen. Der Eindruck des Außergewöhnlichen und des Heldentums soll dadurch noch erhöht werden.<sup>85</sup> Die mediale Vermittlung machte die Entstehung dieser Mythen erst möglich. Für den Sportler Franz Dusika sind zwei Narrative zu erkennen, die ihn zum Helden machten. Auf der einen Seite steht sein Weg von der schweren Kindheit hin zum erfolgreichen Rennsportler, bei dem er alle Hindernisse mit eisernem Willen überwand. Dies ist zweifellos die bedeutsamere Leistung gewesen, wenngleich er selbst durch die stete Betonung seiner schwierigen Kindheit dazu beigetragen hat, umso außerordentlicher wahrgenommen zu werden. Auf der anderen Seite ist die Geschichte mit der verweigerten Rennlizenz, der aus seiner Sicht unberechtigten Zwangspause, jedoch mit fulminantem Comeback mit dem Sieg beim Wiener Bahnmeeting 1940, prädestiniert für einen Wiederauferstehungsmythos. Man kann die Frage, ob es einen „Mythos Dusika“ gab, also sehr vorsichtig mit ja beantworten. Dieser steht allerdings in der österreichischen Sporthistorie bei weitem nicht an der Spitze und kommt nicht an die Heldengeschichten vom Format Niki Lauda, Hermann Maier oder Karl Schranz heran.

Marschik/Spitaler verweisen auch auf die ähnliche Situation im Falle Matthias Sindelars, der wie Dusika eine perfekte Starfigur sein hätte können, aber auch er war nach dem Anschluss Profiteur bei der „Arisierung“ eines Kaffeehauses.<sup>86</sup> Auch die enge Verbindung zu Wien ist beiden gemeinsam, und war einem Aufstieg zur nationalen Ikone hinderlich. Für die Zeit nach der aktiven Karriere, die bei Dusika fast noch mehr zu einem Mythos um seine Person beigetragen hat, ist er neben seinen organisatorischen Tätigkeiten vor allem

---

<sup>84</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 76.

<sup>85</sup> Vgl. ebd. *Marschik/Spitaler*, 18.

<sup>86</sup> Vgl. Matthias *Marschik/Georg Spitaler*, Sportstars in Österreich. Einleitung. In: *Helden und Idole* (Innsbruck/Wien 2006), 10.

durch seine Ernährungslehre ins kollektive Bewusstsein der Bevölkerung gekommen.<sup>87</sup> Seine Beiträge wurden als Tagesgespräch diskutiert.

In „Kampf um den Goldpokal“ attestiert Valenta Dusika hohe Erzählkunst: „[er] machte eine kleine Pause, dann fiel er plötzlich ganz in den Ton eines zünftigen Sportberichterstaters, der alles, was er sieht, schon in derselben Sekunde für die „lieben Hörer daheim an den Lautsprechern“ schildern muß.“<sup>88</sup> Die Wirkung auf die Zuhörer war immens, sie lauschten sehr gespannt auf seine Geschichten, die immer auch witzige Elemente beinhalteten.

Was Ferry Dusika geschickt erkannte, ist die symbiotische Beziehung, die zwischen Sport und Medien besteht. Penz hält dazu treffend fest: „Einerseits trägt die Sportberichterstattung wesentlich zum Publikumsinteresse an Print- und elektronischen Medien bei, andererseits generieren die Medien Aufmerksamkeit für den Sport.“<sup>89</sup> In den Tageszeitungen nehmen die Sportseiten ihren Platz ein, besonders breit in den Boulevardzeitungen. Dusika verfasste ja auch zahlreiche Kommentare für die Kronen Zeitung. Dies wirkte sich umgekehrt wieder in einer höheren Popularität des Radsports aus. Ohne die entsprechende Medialisierung kann der professionelle bzw. kommerzielle Sport nicht bestehen, aber er kann den Medien wiederum zu beträchtlichen Einnahmen verhelfen. Penz spricht in diesem Zusammenhang vom „Mediensport“, der auf den gegenseitigen Wechselwirkungen beruht und ein eigenes soziales Feld bildet. Wenig verwunderlich ist es, wenn dadurch eine gewisse „Verhaberung“ auftritt, die häufig von außen kritisiert wird.

Eminent wichtig, um überhaupt Zugang zu den Medien zu bekommen, sind natürlich Kontakte zu den Sportjournalisten. Eine der ersten bekannten Sportreporterpersönlichkeiten, mit denen Ferry Dusika nachweislich eine enge Beziehung hatte, war Maximilian Reich, der viele Jahre lang Sportressortleiter der „Weltpresse“ war. Wie bereits erwähnt, hatte er nach dem Krieg für Dusika ausgesagt. Reich arbeitete meist von seinem Stammcafé Parsifal in der Wiener Walfischgasse aus, und war als versierter Historiker und Geschichtenerzähler bekannt.<sup>90</sup>

---

<sup>87</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 58.

<sup>88</sup> *Valenta*, 123.

<sup>89</sup> *Otto Penz*, Sport und Medien. Über Mythen, Helden und Affekte. In: *Helden und Idole* (Innsbruck/Wien 2006), 75.

<sup>90</sup> Vgl. *Gerald Schmickl*, „Wos is‘?“. Beiträge zum österreichischen Sportjournalismus. In: *Helden und Idole* (Innsbruck/Wien 2006), 105.

Weiters zu erwähnen ist Martin Maier, der als feiner Stilist bekannt war, nach dem Krieg für die „Sport-Schau“ schrieb und später beim „Kurier“ Sportchef wurde. Er begleitete jahrelang die Österreich-Rundfahrt und berichtete viel über den Radsport.

Heribert Meisel, der wohl beliebteste Zeitungs-, Radio- und Fernsehreporter der Nachkriegszeit, war als großer Entertainer bekannt. Seinen ersten Einsatz als Radioreporter hatte er durch Zufall beim Radsport, nämlich bei „Quer durch Österreich“ 1947, als er kurzfristig den Zieleinlauf in Linz kommentieren musste.<sup>91</sup> Da er sich dabei so passabel schlug, stieg er ins Rundfunkbusiness ein und kämpfte sich rasch nach oben. Er war in vielen verschiedenen Sportarten tätig, aber seine Liebe zum Radsport blieb, und er war auch viele Jahre bei der Österreich-Rundfahrt mit dabei. Auch noch in seinem vorletzten Lebensjahr 1965, als Hans Furian überraschend gewann. Sein guter Draht zu Ferry Dusika wurde neben der gemeinsamen Leidenschaft für den Radsport sicher auch durch die Leichtigkeit des Wiener Charms und die Wortgewalt des lokalen Idioms gestützt, worüber beide zweifellos verfügten. Dusika begleitete Meisel zur Österreich-Rundfahrt und wurde für einige Jahre zum Fachkommentator für den „Kurier“. Neben der Rundfahrt schrieb er auch über andere größere Radsportanlässe, wie die Tour de France. Zu dieser Zeit war der „Kurier“ noch die Nummer eins, wurde aber dann bald von der „Krone“ in puncto Reichweite abgelöst. Michael Kuhn bemühte sich Ferry Dusika als Kolumnist zu gewinnen, aber der „Kurier“ war damals noch wichtiger für ihn, und er empfahl ihm stattdessen einen anderen Ex-Rennfahrer.<sup>92</sup>

Einer der engsten Vertrauten Dusikas war Michael Kuhn, der seit der Wiedegründung der „Kronen Zeitung“ 1959 Sportchef war und 2003 sogar zum geschäftsführenden Chefredakteur aufgestiegen war. Er war als Autor, Herausgeber und Präsident der Vereinigung österreichischer Sportjournalisten ein gefragter Mann, der zusätzlich durch seine Tätigkeit als ORF-Mitarbeiter zwischen 1965 und 1993 großes Ansehen genoss.<sup>93</sup> Auch Thuri verweist auf die wichtige Beziehung zu Kuhn, um seine radsportlichen Interessen an die Öffentlichkeit zu bringen. Damit einher ging auch die Verbindung zu Karl Pointner, dem langjährigen Radsport-Chefberichterstatler der „Kronen-Zeitung“.<sup>94</sup> Dieser war für die Artikel zuständig und Dusika pflegte einen engen Kontakt zu ihm. Kuhn gibt an, Ferry Dusika bei

---

<sup>91</sup> Vgl. Thomas *Karny*, „Bist du Moped!“. Wer im Sportjournalismus was zu sagen hat. In: *Helden und Idole* (Innsbruck/Wien 2006), 117.

<sup>92</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 72.

<sup>93</sup> Vgl. *Karny*, 115.

<sup>94</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 5.

dessen PR-Plänen geholfen zu haben, jedoch stets nur im Rahmen der „Krone“, die für Dusika auch das wichtigste Printmedium war, weil er dort die höchste Resonanz hatte.<sup>95</sup>

Zu dieser Zeit, in die auch die „Ferry Dusika Hallengala“ fiel, gab es auch noch den „Express“, bei dem Rudi Aberle der Chef des Radsports war und beim „Kurier“ war es Willy Ahstl. Dusika hat es perfekt verstanden, dementsprechend zu werben, indem er alle wichtigen Journalisten häppchenweise mit Informationen versorgte. Durch die Konkurrenzsituation zwischen den Zeitungen konnte kein Blatt nachstehen und so konnte Dusika die Spannung vor seinen Events immer mehr aufbauschen.<sup>96</sup> Es erschienen ganze Artikel, die auch schon wochenlang vor seinen Rennen abgedruckt wurden.

Darüber hinaus gab es damals auch noch die „Welt am Montag“, dort war Walter Hoyer tätig, der dafür bekannt war sehr gut über den Radsport zu schreiben. Außerdem gab es auch noch die „Volksstimme“, die kommunistische Zeitung, bei der Rudi Castka tätig war.<sup>97</sup> Auch sie waren Kontaktpersonen für Dusika, wobei Thuri darauf hinweist, dass das „In-Kontakt-Treten“ früher einfacher war als heute, weil die Journalisten noch persönlich bei den Rennen anwesend waren. Dies hat sich leider verändert, heutzutage kommt kaum mehr jemand vor Ort, die Berichte werden meist einfach aus dem Internet übernommen.

Weitere wichtige Journalisten, die mit Dusika zu tun hatte waren auch Josef Metzger von der „Presse“, die ehemaligen Sportchefs beim „Kurier“ Josef Huber und Jürgen Preusser, sowie mit Roland Knöppel vom ORF, mit dem er Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre gemeinsam eine Tour-de-France-Sendung gestaltete.<sup>98</sup> Diese abendliche Zusammenfassung des Tagesgeschehens machte Dusika in der gesamtösterreichischen Öffentlichkeit noch bekannter und war auch wichtig für seinen späteren Einfluss bei seinen Bahnveranstaltungen.<sup>99</sup>

Mit Sicherheit pflegte Dusika auch Kontakt zum damaligen ORF-Starreporter Kurt Jeschko und zu Reporterlegende Edi Finger sen., sowie später auch zu Fritz Dodes, der im ORF für den Radsport zuständig war und immer dafür sorgte, dass die österreichischen Rennen auch im Fernsehen – zumindest Zusammenfassungen davon – gezeigt wurden.<sup>100</sup>

---

<sup>95</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 71.

<sup>96</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 6.

<sup>97</sup> Vgl. ebd. *Thuri*, Anhang, 8.

<sup>98</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 71f.

<sup>99</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 30.

<sup>100</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 79.

Dusika hatte durch seine Beziehungen zum Fernsehen schon die Möglichkeit dort anzurufen und seine Wünsche zu deponieren, wie Pointner es ausdrückt.<sup>101</sup>

Ferry Dusika machte sich seine Netzwerke zu den Journalisten auch aus dem simplen Grund zu Nutze, dass er das Ziel hatte den Radsport allgemein öfter in die Medien zu bringen. So sorgte er auch dafür, dass über die österreichischen Auslandsprofis verstärkt berichtet wurde. Kurt Schneider zufolge „haben sie auch geschrieben, was er gewollt hat. Er hat gute Presse gehabt, er hat sie auch bombardiert, er hat sie eingeladen zur Pressekonferenz.“<sup>102</sup> Meistens in ein gutes Lokal oder ein Kaffeehaus, wobei Schneider besonders die Verbindung zu Heribert Meisel und Harry Maier sen. hervorhebt. Er verstand es auch gut, mit kleinen Entgegenkommen die Bande zu stärken, wie etwa bei Einkäufen in seinen Geschäften, wo er großzügige Rabatte und Prozente gewährte.<sup>103</sup> Dusika wusste seine Kontakte zu pflegen. Er hat sich auch nie in negativem Sinne mit jemandem angelegt und war unter den Journalisten anerkannt. Quasi als Gegenleistung bekamen die Journalisten erstklassige Plätze bei seinen Veranstaltungen. Kuhn erinnert sich: „Was bei ihm schon war, und heute gang und gäbe ist, dass man in der Pause etwas zu essen und zu trinken bekommen hat.“<sup>104</sup>

Auch ohne fixes Engagement bei einer Zeitung konnte er später selbst hin und wieder in unterschiedlichen Medien Kommentare veröffentlichen, wie beispielsweise eine Kolumne im „Sportfunk“ zur Eröffnung des neuen Radstadions. Glaner gab auch an, dass Dusika von der Tour de France berichtete, als Adolf Christian dort Dritter wurde, sich dabei jedoch auch selbst ein wenig in den Mittelpunkt stellen wollte.<sup>105</sup>

Obwohl Michael Kuhn eine freundschaftliche Beziehung zu Ferry Dusika pflegte, bezeichnet er ihn als zunächst unglaublich lästig: „Er ist in die Redaktion gekommen und hat uns von Radsportveranstaltungen vorgeschwärmt, sodass man praktisch schon moralisch gezwungen war, etwas darüber zu schreiben.“<sup>106</sup> Er war bei seinen Bahnveranstaltungen insofern seiner Zeit PR-mäßig voraus, da ihm ein gutes Bild wichtiger als viel Text in der Zeitung war. Er hat teilweise mit wahren, manchmal auch mit erfundenen Geschichten, aber immer im Sinne des Radsports geworben. Durch diese kleinen Stories und Episoden, auf

---

<sup>101</sup> Vgl. ebd. *Pointner*, Anhang, 84.

<sup>102</sup> *Schneider*, Anhang, 37.

<sup>103</sup> Vgl. ebd. *Schneider*, Anhang, 39.

<sup>104</sup> *Kuhn*, Anhang, 74.

<sup>105</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 48.

<sup>106</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 69.

die man medial sehr gut aufbauen konnte, gelang es Dusika für eine gewisse Zeit das Interesse am Bahnradsport zu entfachen.

Auch Karl Pointner spricht davon, dass Dusika ihm zunächst lästig und anstrengend erschienen ist, man habe sich jedoch daran gewöhnt, und hebt hervor, dass es Dusika nie um sich selbst, sondern ausschließlich um die Sache des Radsports gegangen sei.<sup>107</sup> Bemerkenswert ist sicher auch, dass Dusika häufig schon Geschichten für Zeitungsartikel vorschrieb, die er dann an Journalisten weitergab, wie Pointner weiter ausführt. Dusika notierte seine Ideen immer sofort.

### 2.2.2 Politik

Franz Dusika war so schlau, dass er zu allen Parteigrößen gute Kontakte hatte. Er ließ sich nicht einer Partei zuordnen, man kann nicht sagen, dass er der SPÖ, der ÖVP, der FPÖ oder der KPÖ nahegestanden wäre. Zu allen hat er gute Kontakte gepflogen, wie es für einen typischen Geschäftsmann üblich war. Sehr wichtig war der immer gute Kontakt zur Wiener Stadtregierung. Er hatte einen guten Draht zu Felix Slavik, zu Helmut Zilk sowieso, zu Bruno Marek und zu Leopold Gratz, sprich zu allen Bürgermeistern der Stadt, die in seine Tätigkeitszeit fielen. Neben Bürgermeister Leopold Gratz war auch der Sportstadtrat Franz Mrkvicka eine wichtige Kontaktperson für Dusika, insbesondere für seine Bahnveranstaltungen.

Den engsten Kontakt hat er, wie alle Interviewpartner einhellig zu Protokoll gaben, zu Helmut Zilk gehabt. Diesem hat er auch sein Haus in Portugal vermacht.<sup>108</sup> Kuhn widerspricht der Schenkung, und betont, dass Zilk der Witwe Dusikas das Haus abgekauft hat.<sup>109</sup> Das Haus an der Algarve hatte Dusika auch dazu genutzt prominente Gäste aus der Politik und Wirtschaft dorthin einzuladen. Es waren Akteure unterschiedlichster politischer Couleur dort, darunter auch einmal Bruno Kreisky. Er war auch mit der damaligen Politikergeneration der Bundespolitik gut, er war eine bekannte Persönlichkeit, mehr sogar durch seine Person selbst, als durch seine Erfolge als Bahnsprinter.<sup>110</sup> Hinzu kam, dass kaum jemand

---

<sup>107</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 77f.

<sup>108</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 17.

<sup>109</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 70.

<sup>110</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 47.

unter den Politikern „Nein“ sagen konnte, wenn Dusika sich um die Jugendförderung bemühte.

Zilk war insbesondere wichtig für ihn, um die Organisation seiner Ideen und Veranstaltungen durchzuwinken.<sup>111</sup> Michael Kuhn bezeichnet Zilk als Dusikas Mentor, sowohl vor als auch während seiner Amtszeit als Bürgermeister von Wien.<sup>112</sup> Dieser war auch immer Ehrengast seiner Veranstaltungen. Er ermöglichte Dusika auch die kostenlose Ankündigung seiner Radveranstaltungen auf den Plakatwänden der Stadt Wien.<sup>113</sup> Seiner langjährigen Freundschaft zu Helmut Zilk und seinen Verdiensten um den Radsport ist es zu verdanken, dass das Radstadion nach seinem Tod nach ihm benannt wurde.<sup>114</sup>

Eine weitere wichtige Persönlichkeit, zu der Dusika eine gute Beziehung hatte, war Polizeipräsident Josef Holaubek, der bis 1972 im Amt war und der ihm insbesondere bei den Genehmigungen für seine Rennen nützlich war.<sup>115</sup> Dieser war eine legendäre Figur, dessen Wort Gewicht hatte. Generell war es für die Veranstalter immer sehr wichtig mit den Polizeichefs oder Postenkommandanten auf Du und Du sein, weil dies den Ablauf erheblich erleichterte.

Obwohl Helmut Zilk wohl in den meisten Belangen für Dusika ausschlaggebend war, weil er von oben herab alle Anweisungen erteilte, zählt Pointner weitere ehemalige Wiener Stadtpolitiker zu Dusikas Netzwerk hinzu. Dazu gehörten der Sportstadtrat Ing. Franz Hölbl, ein ehemaliger Stemmer, der auch Schwergewichts-Europameister war, der bedeutsam war. Dann gab es weiters noch Kurt Hellar, der zeitweilig für Sport zuständig war, obwohl er Stadtrat für Bauwesen gewesen ist. Dieser war danach auch OÖC-Präsident und ASKÖ-Präsident, und später war er dann auch noch Präsident der BSO [Bundessportorganisation].<sup>116</sup>

---

<sup>111</sup> Vgl. ebd. *Glaner*, Anhang, 46.

<sup>112</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 69.

<sup>113</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 78.

<sup>114</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 6.

<sup>115</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 46f.

<sup>116</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 82f.

### 2.2.3 Sportler und Manager

Ferry Dusika war auch sehr stark involviert in einen der bedeutendsten österreichischen Bahnerfolge, nämlich als Rudi Valenta im November 1950 den zweiten Platz beim Bold'Or (dem Goldpokal) erringen konnte. Durch Kontakte des in Wien lebenden französischen Managers Emil Bertignon, konnte Valenta die Einladung zu diesem 24-Stunden-Rennen erhalten, das vom Stellenwert einst die zweitwichtigste Veranstaltung hinter der Tour de France war.<sup>117</sup> Auch war er spätestens nach seinem Sieg beim 430-Kilometer-Rennen Wien-Graz-Wien, das auch „Österreichisches Derby“ genannt wurde, sehr bekannt. Dieses hatte Ferry Dusika aufgebaut und als Rennleiter im Auto begleitet.

Valenta betont, dass er sich in der Vorbereitung an seinen Sportkameraden Ferry Dusika gewandt hat, weil dieser schon Erfahrung mit der Pariser Winterbahn hatte und um sich Tipps für die richtige Ernährung zu holen.<sup>118</sup> Außerdem fand Dusika die richtigen Worte, um Valenta zu motivieren und ihm die Angst vor dem Scheitern zu nehmen. Schließlich begleitete Dusika ihn auch zum Rennen nach Paris, wobei er sich dort auch um seine geschäftlichen Angelegenheiten kümmerte. Nichtsdestotrotz war Dusika auch in Paris mit Rat und Tat für Valenta zur Stelle, insbesondere da er das Pariser Velodrom d'Hiver bereits aus seiner aktiven Zeit bestens kannte.<sup>119</sup> Während des 24-Stunden-Rennens stand Dusika gemeinsam mit einem Mechaniker, einem Soigneur und dem überraschend ebenfalls hinzugestoßenen Max Bulla in der Koje Valentas, feuerte ihn an und gab ihm mittels Handzeichen taktische Anweisungen. Er war ihm auch eine große moralische Stütze. Valenta konnte das mit Topstars gespickte Rennen als Zweiter hinter dem großen Italiener Fiorenzo Magni beenden und wurde zum Publikumsliebling Nummer eins.

Auch beim Paris-Aufenthalt mit Valenta konnte Franz Dusika auf seine Kontakte zurückgreifen. So traf er beispielsweise einen ehemaligen Gegner und Sportsfreund, der mittlerweile als reicher Wurstfabrikant zu einem Gönner des Radsports geworden war.<sup>120</sup> Aus Valentas Schilderung wird ersichtlich, dass Dusika mit Souveränität den Umgang mit der gehobenen Gesellschaft verstand und auch durch gute Manieren beeindruckte.

---

<sup>117</sup> Vgl. *Valenta*, 9.

<sup>118</sup> Vgl. ebd. *Valenta*, 13f.

<sup>119</sup> Vgl. ebd. *Valenta*, 152.

<sup>120</sup> Vgl. ebd. *Valenta*, 158.

Franz Dusika kannte viele einflussreiche Manager. Wie Jan Derksen, den großen Manager des internationalen Bahnradsports, mit dem er befreundet war. Dies war darauf zurückzuführen, dass er mit den Rennfahrern gegen die er einst selbst gefahren war, freundschaftlich verbunden blieb. Dadurch hatte er die Möglichkeiten und den Zugang, dass er auch die Journalisten mit Informationen füttern konnte. Dusika konnte durch seine Kontakte unter anderem Louison Boubet, Gianni Motta, Francesco Moser, Andre Darrigade, Eric De Vla-minck und etliche weitere ganz Große des Radsports, auf die Wiener Rennbahn bringen.<sup>121</sup> Auch die japanischen Keirin-Weltmeister lud er ein. Damit hat er viel bewegt und zu Beginn steckte er auch selbst viel Geld hinein, bis sich dann der ARBÖ engagiert hat.

Auch Pointner bestätigt die starke Rolle, die Jan Derksen für die Wiener Bahnveranstaltungen gespielt hat. Im Gegensatz zur gegenwärtigen unübersichtlich gewordenen Gemengelage von verschiedenen Managern und Beratern, liefen zu dieser Zeit die Verträge über wenige, sehr einflussreiche Männer. Derksen sorgte in den meisten Fällen dafür, dass die jeweiligen Fahrer nach Wien kamen und kontrollierte dann beim Rennen alle Absprachen, wie sie im Sechstagebetrieb üblich sind.<sup>122</sup>

Zu den Radprofis direkt hat er zum Teil sehr enge Kontakte unterhalten, wie beispielsweise zu Eddy Merckx, auch zu Raymond Poulidor und zu Bernard Hinault. Diese waren häufig bei seinen Veranstaltungen zu Gast. Thuri bringt es auf den Punkt: „Und sie [die Radprofis] haben auch gewusst, wenn Ferry ruft, dann kommen wir, weil der zahlt gut. Er hat Flugzeug, Aufenthalt und gutes Startgeld bezahlt, so wie es bei den Profis üblich war.“<sup>123</sup> Kuhn fügt hinzu, dass Dusika die Profis nach Nussdorf zum Heurigen eingeladen hat, häufig mit der Ankündigung etwas zu verlautbaren, wobei dann einfach zusammengesessen und geredet wurde. Einmal war sogar Ferdy Kübler eingeladen. Also er hat ständig etwas geboten.<sup>124</sup>

Dienlich waren ihm auch seine freundschaftliche Beziehung zu Clemens und Herbert Schürmann, den großen deutschen Radbahnbauern, die er aus vielen Jahren im Bahnradsport gut kannte, und mit denen es auch zu einer Zusammenarbeit beim Bau der neuen Wiener Rennbahn kam.<sup>125</sup> Die belgischen Manager traktierte er am Telefon so lange, bis

---

<sup>121</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 6.

<sup>122</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 84.

<sup>123</sup> *Thuri*, Anhang, 17.

<sup>124</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 72.

<sup>125</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 31.

sie ihre Stars nach Wien schickten, wie Glaner im positiven Sinne sagt.<sup>126</sup> Was den Sechstagezirkus betrifft, waren es aber nur 2-3 wesentliche Manager, die alles verwaltet haben, wie der Schwiegervater von Eddy Merckx. Auch in die Schweiz unterhielt Dusika gute Kontakte zu allen wichtigen Sportpersönlichkeiten, die er noch aus seiner Bahnfahrer-Zeit aus den 1930er-Jahren kannte. Schneider illustriert Dusikas internationale Bekanntheit treffend: „Auch wenn ich dann als Radfahrer wo im Ausland war, sagte oft jemand zu mir: „Lassen Sie mir den Ferry schön grüßen!“, was ich dann auch immer gemacht habe, und der Ferry hat sich dann immer bedankt.“<sup>127</sup>

Anfang der 1970er Jahre nahm sich Ferry Dusika des großen Radtalents Siegfried Denk an. Dieser hatte zu Beginn seiner Karriere aufgezeigt, als er die Rundfahrt 1970 beinahe gewonnen hätte, war jedoch in den folgenden Jahren in ein schlechtes Umfeld geraten und immer tiefer abgestiegen. Nach einem Vorfall war Denk vom Verband auf Lebenszeit gesperrt worden, doch Dusika, „Österreichs Radsportdoyen“<sup>128</sup>, setzte sich beim Verband für ihn ein, sodass er 1974 ein Comeback im Nationalteam geben durfte. Denk konnte in diesem Jahr den 3. Platz bei der Österreich-Rundfahrt belegen und dabei zwei Etappen gewinnen. Besonders in Wien genoss er große Beliebtheit, nicht zuletzt deswegen, weil man hier für sein „potschertes Leben“ Verständnis zeigte. Dusika stellte ihn in seinem Geschäft ein, wie er es auch mit manch anderen Radsportlern, wie beispielsweise Franz Inthaler, gemacht hatte. Außerdem verschaffte er Denk eine Wohnung oberhalb des Geschäftes. Trotz Dusikas Hilfe konnte sich Denk jedoch nicht dauerhaft stabilisieren und er stürzte wieder ab. Sein Ende war tragisch, er nahm sich mit nur 31 Jahren im Jahr 1982 das Leben. Dusika hatte ihn bis zum Schluss unterstützt und nie fallen gelassen.<sup>129</sup>

Ansonsten war Rolf Slavik noch ein wichtiger Mann in Dusikas Netzwerk, der unter ihm jahrelang die Jugendtour und die Hallenmeetings organisierte. Slavik war unter anderem später Rundfahrtsorganisator, ARBÖ-Generalsekretär und Sporthilfe-Chef.<sup>130</sup>

---

<sup>126</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 54.

<sup>127</sup> *Schneider*, Anhang, 39.

<sup>128</sup> Vgl. Christian *Glaner/Otto Vesely*, *Triumphe und Tragödien. Ein halbes Jahrhundert Österreich-Rundfahrt* (Wien, 1998), 253.

<sup>129</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 80.

<sup>130</sup> Vgl. ebd. *Pointner*, Anhang, 92.

#### 2.2.4 Geschäftskontakte

Franz Dusika verstand nicht zuletzt auch im geschäftlichen Bereich hervorragende Netzwerke zu knüpfen, die ihm eine Ausnahmestellung unter den Wiener Radhändlern ermöglichte. Aufgrund der Zeitzeugen-Interviews konnte herausgefunden werden, dass Dusika insbesondere zum Mailänder Rahmenbauer Cinelli ein sehr enges Verhältnis hatte.<sup>131</sup> Er hat sich dort große Mengen an Rennradrahmen machen, dann liefern lassen und sie dann in Wien mit dem Schriftzug „Dusika“ lackiert. Im Gegensatz zu anderen Wiener Radhändlern, wie RIH und Select, welche die Rahmen auch selbst bauten, hat er selbst keine Fahrraderzeugung gehabt. Trotz dieser offenkundigen Bequemlichkeit bedeutet dies im Umkehrschluss allerdings nicht, dass seine Räder nicht von bester Qualität gewesen wären, denn die Marke Cinelli war eine der wichtigsten italienischen Hersteller. Überhaupt vertraute Dusika hauptsächlich auf Kontakte nach Italien, und importierte als Erster Komponenten von Campagnolo, aber auch von Shimano und Simplex nach Wien. Dazu kamen die begehrten französischen Mavic-Bremsen und die italienischen Schlauchreifen der Firma Clement.

Glaner verweist darauf, dass Dusika nicht nur seine eigenen „Dusika“-Rahmen im Sortiment hatte, sondern schon früh auch die italienische Topmarken von Colnago, Cinelli und Pinarello.<sup>132</sup> Ab den 1970er Jahren stieg die Popularität der italienischen Räder stark an, bis dahin waren die heimischen Fahrer fast ausschließlich auf Rädern der hiesigen Produzenten wie etwa RIH, Select oder Capo unterwegs gewesen.

Auch Schneider verweist darauf, dass Dusika es insbesondere in den ersten Jahren nach dem Krieg leichter hatte, gutes Material in sein Geschäft zu bekommen, weil er über Beziehungen verfügte, die er zuvor als Bahnsprinter im Ausland geknüpft hatte.<sup>133</sup> Dies bildete einen Startvorteil, der ihm half, sein Geschäft rasch weiter auszubauen.

Dusika suchte auch immer den Kontakt zur Prominenz, und ließ sich mit den Stars ablichten, die sein Geschäft besuchten, wie beispielsweise Sean Connery, Hans-Joachim Kulenkampff, Jochen Rindt oder Farah Diba. Dies war eine hervorragende Werbung für ihn, spe-

---

<sup>131</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 14.

<sup>132</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 55.

<sup>133</sup> Vgl. *Schneider*, Anhang, 32.

ziell in der Vorweihnachtszeit. Bei den Skiern und der Skibekleidung setzte Dusika auf österreichische Produkte, die von sehr hoher Qualität, aber auch dementsprechend teuer waren.<sup>134</sup> Durch seine Kontakte zur Prominenz wurden ihm dann auch der Zugang zu gesellschaftlichen Anlässen möglich, wo er sehr akzeptiert war.

Dusika kooperierte in späteren Jahren, als das Geschäft mühsamer wurde, auch mit der Marke Intersport und verkaufte dann an selbige. Sein Geschäft wurde zu „Intersport Dusika“ und auch die Jugendtour wurde durch Intersport gesponsert. Ein Slogan, mit dem das Geschäft warb, war jahrelang „Sieger fahren Dusika...!“.<sup>135</sup> Pointner erinnert sich genau, dass Dusika ihm anvertraute: „Das einzige Mal als ihm der Name Dusika etwas gebracht hat, war, als er dann sein Geschäft an Intersport verkauft hat. Da hat er dann nur noch den Namen hergegeben und es nicht mehr selbst weitergeführt. Da hat er dann gut verdient davon.“<sup>135</sup>

#### 2.2.5 Sponsoren und Verbände

Ferry Dusika war nie im Radsportverband bzw. zuvor in der Radsportkommission tätig. Verbandsarbeit wollte er nie machen, auch nicht im Wiener Landesradsportverband. Er hat zusammengearbeitet mit den Funktionären des Radsportverbandes, seine Rennen liefen über den Radsportverband, aber er wollte nur seine eigenen Projekte machen. Auch in den Dachverbänden war Dusika nie engagiert. Er wollte sich politisch nicht binden. Seine Begründung war, wie Rudolf Thuri sich erinnert: „Als Geschäftsmann kann ich mich nicht auf eine Seite festlegen, weil das sind alles Kunden. Ich muss neutral bleiben und das mache ich auch nach außen hin.“<sup>136</sup> Auch Kurt Schneider betont, dass Dusika immer unabhängig geblieben ist, und wenn er wirklich irgendwas gespendet hat oder für die Jugend etwas gemacht hat, hat er von allen Dachverbänden, egal ob ARBÖ, Union oder ÖRB die besten Fahrer unterstützt.<sup>137</sup>

---

<sup>134</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 55.

<sup>135</sup> *Pointner*, Anhang, 81.

<sup>136</sup> *Thuri*, Anhang, 14.

<sup>137</sup> Vgl. *Schneider*, Anhang, 36.

Dusika war auch nie in die Organisation der Österreich-Rundfahrt involviert. Er begleitete sie zeitweise als Experte für die Medien und gab Tipps und Kommentare ab. Die Organisation der Rundfahrt wurde immer von der ÖRK bzw. vom ÖRV gemacht. Dusika konnte nur mit seinem Netzwerk zu dem einen oder anderen Sponsor sozusagen „eine Rutsche legen“, er wirkte als Türöffner für die Funktionäre, die dann jedoch selbst die Verhandlungen führen mussten.<sup>138</sup> Außerdem sponserte er selbst auch im für ihn möglichen Ausmaß, wie etwa im Rahmen einer einzelnen Etappe.

Die Einnahmequellen des Radsports allgemein waren einerseits die öffentlichen Mittel der Sportförderung, die Landessubventionen und die der Gemeinden, sowie andererseits die privaten Geldgeber. Zu diesen gehörten Firmen aus verschiedensten Bereichen, meist aber mit einer gewissen logischen Verbindung zum Sport. Als Beispiel dienen Mineralwasserfirmen wie Vöslauer oder Peterquelle, die engagiert waren. Auch aus dem Banken- und Versicherungsbereich kamen viele Sponsoren, nicht zu vergessen die Zeitungen.

Rudolf Thuri, der selbst als Funktionär im Radsportverband tätig war, erklärt wie sich die Finanzierung des Verbandes vollzog:

„Der Radsportverband selbst hat sich auf der einen Seite durch Sponsoren und auf der anderen Seite durch Gelder der öffentlichen Hand, also den sogenannten „Toto“-Mitteln, finanziert. Diese gibt es heute auch noch, wobei die Kriterien immer variabler wurden. Bestimmend für die Höhe der Gelder war zu Beginn, wie viele Leute ins Ausland gefahren sind zu Rennen und dort erfolgreich gewesen sind, dann kam hinzu, ob Weltmeisterschaften beschickt wurden und ob man sich für Olympische Spiel qualifiziert hat, wie viele Platzierungen gab es zwischen 1-3 oder 1-5 bei internationalen Etappenfahrten oder Eintagesrennen, [...]. Also das ist immer mehr geworden. Aber der Radsportverband muss sich auch selbst um Sponsoren kümmern. Die ÖRV-Präsidenten sind dazu da, die finanziellen Mittel aufzustellen, dass der Radsport ordentlich funktionieren kann.“<sup>139</sup>

Die Sponsoren des Radsportverbandes nutzten hauptsächlich die Bühne der Österreich-Rundfahrt als Werbefläche. Langjährige Sponsoren waren zum Beispiel die „Milch“-Werbung mit ihren typischen Kappen, Raiffeisen, Wiesbauer, Mikado-Kaffee mit ihrem Verkostungswagen, Semperit, die „Z“ bzw. später „Bank Austria“, zu der auch Dusika schon gute Verbindungen gehabt hatte<sup>140</sup> und auch die Skifirma Kneissl. Die privaten Firmenteamen fuhren unter dem Namen von Schartner Bombe, Isoflor, Iglu-Teppiche, Velux

---

<sup>138</sup> Vgl. Thuri, Anhang, 19.

<sup>139</sup> Ebd. Thuri, Anhang, 27f.

<sup>140</sup> Vgl. Pointner, Anhang, 85.

Dachfenster, Alpi, etc., wobei vielen Geldgebern dadurch eine erhebliche Steigerung ihres Bekanntheitsgrades ermöglicht wurde.

Ferry Dusika wurde auch selbst zum Werbestar, insbesondere im Zusammenhang mit seiner Ernährungsphilosophie. Die „Ring“-Bäckerei aus Linz brachte ein eigenes „Ferry Dusika Brot“ auf den Markt, die Firma „Landleben“ propagierte das „Dusika-Müesli“. Er verstand es die entsprechenden Firmen zu binden, die wiederum gemerkt haben, mit ihm können wir gut unsere Werbung unterbringen. Dies hat er dann geschickt verbunden.

Christian Glaner betont, dass es Dusika durch seine Popularität zunehmend leichter hatte, Sponsoren anzusprechen, und insbesondere für seine Veranstaltungen „Dusika-Jugendtour“ und „Dusika-Hallengala“ zu gewinnen.<sup>141</sup> Pointner meint, dass Dusika bestimmt ein geeigneter ÖRV-Präsident gewesen wäre, der dank seiner Ideen und seiner Vernetzungen viel hätte bewegen können.<sup>142</sup> Doch so lange er berufstätig war, wollte er das nie und von der Pension erlebte er nicht mehr allzu viel, denn er starb mit 75 Jahren doch relativ früh.

#### 2.2.6 Grafische Darstellung und Bewertung

Die folgende Netzwerkkarte zeigt die bedeutendsten Kontakte und Persönlichkeiten im Umkreis von Franz Dusika. Dabei wurde eine Auswahl getroffen, die aufgrund der Ergebnisse dieser Arbeit zustande kam. Die Bedeutung der einzelnen Akteure für Dusika ist anhand der Schriftgröße zu erkennen und stellt zugleich eine Bewertung dar. Es wurden nur Personen berücksichtigt, die nachweislich festgestellt werden konnten, auf Kontakte zu Firmen, Verbänden und Sponsoren, wo konkrete Einzelpersonen nicht eruierbar waren, wurde aufgrund der Einheitlichkeit verzichtet. Es fällt sehr stark auf, dass Dusika sich ausschließlich mit einflussreichen Männern umgab, Frauen spielen de facto keine Rolle, was dem damaligen Zeitgeist entsprach.

---

<sup>141</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 46.

<sup>142</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 87.



Abb. 1: Netzwerk-Übersicht Franz Dusika

## 2.3 Die Tätigkeitsbereiche des Franz Dusika

### 2.3.1 Autor und Journalist

1952 zeichnete sich Franz Dusika hauptverantwortlich für die Zusammenstellung eines schmalen „Radsport-Handbuchs“, herausgegeben von der Vereinigung der Berufsradsrennfahrer Österreichs. Präsident war ein gewisser H. Hanauska, neben Dusika waren auch Richard Voelpel, Karl Kainz und Sepp Graf an der Erstellung beteiligt. Derartige Jahrbücher waren in anderen Radsportnationen schon länger üblich und man wollte auch in Österreich nicht nachstehen. Im Vorwort wird betont, dass der Zweck darin bestand, „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.“<sup>143</sup>

Das Buch gibt sehr interessante Auskünfte über den österreichischen Radsport der frühen 1950er Jahre. Sämtliche österreichische Berufsrennfahrer wurden mit kurzen biografischen Angaben, Bildern und ihren wichtigsten Erfolgen vorgestellt. Zu ihnen gehörten Josef Hainrer, Karl Hrabe, Karl Hruza, Alfred Kain, Hermann Kosulic, Erich Lavicky, Hans Lehninger, Heinrich Müller, Walter Müller, Josef Pohnetal, Felix Reindl, Heinrich Schiebel, Kurt Schneider, Josef Schwamm, Felix Smrz, Kurt Urbancic, Rudolf Valenta, Erich Welt und Alfred Zupanac. 19 Profis waren mit heutzutage verglichen schon eine sehr beachtliche Zahl. Auch die zehn aussichtsreichsten Amateure wurden kurz vorgestellt. Über das ganze Heft verteilt sind Fotos mit Rennszenen des wichtigsten Profirennens Österreichs der damaligen Zeit, „Quer durch Österreich“ 1952 abgebildet.

Umfangreiche statistische Angaben, Sieger- und Rekordlisten, wie zu den österreichischen Meisterschaften auf Bahn und Straße seit den 1920er Jahren sind ebenfalls aufgeführt. Sehr wichtig auch die Jahresbestenlisten des Jahres 1951 in den unterschiedlichen Disziplinen.<sup>144</sup> Daneben finden sich auch internationale Statistiken über Weltmeister, Olympiasieger, Langstreckenrennen, Landesrundfahrten und Weltrekorde, sowie kurze Biografien der internationalen Topstars des Radsports. Auch ein paar skurrile Auskünfte sind enthalten,

---

<sup>143</sup> Franz *Dusika*, Radsport Handbuch (Wien 1952), 4.

<sup>144</sup> Vgl. ebd. *Dusika*, 29.

von ein paar Regeln wann Schön- und Schlechtwetter zu erwarten sind, die Steigungsprozente der österreichischen Bergpässe und bis zu einer Tabelle mit Entfernungsdistanzen zwischen diversen Städten.

Durch das Büchlein erhält man auch einen tollen Einblick in die Vielzahl österreichischer Rad- und Radzubehör-Erzeuger. Auf vielen Seiten finden sich Inserate, die eine Übersicht über die aktiven Sponsoren dieser Zeit geben. Zu den Radherstellerfirmen gehörten unter anderem „RWC“ aus St. Christophen bei Neulengbach, dann „RIH“, „Delta-Gnom“, „Sturm“ mit angeschlossener Radfahrschule, „Ziel“ und „Glockner-Rad“, die allesamt in Wien stationiert waren.

Aus dem Zubehörbereich waren die Schuhfabrik „Isis“ aus Wien, der Eisengroßhandel Hanauska aus Wien, die Sattelfirma „Kosty“, „Spitzer“ Fahrradteile, das Sportgeschäft „Sport Corso“, „Mars“ Sport- und Massagecreme, „Stop“ Felgenbremsen, Pedale, Leichtmetallfelgen aus Wien, „TRIFA-Dress“ Bekleidungshersteller, „Hornick“ Radzubehörhersteller, sowie „Schedy“, ebenfalls Radteilhersteller, vertreten. Daraus kann geschlossen werden, dass die Radindustrie damals schon recht bedeutsam war und sehr viel selbst produziert wurde. Es gab ein gegenseitiges Profitieren zwischen den Herstellern und den Berufsfahrern. Diese bekamen das Material zur Verfügung gestellt, die Hersteller konnten dann wiederum mit deren Erfolgen für sich werben. Leider konnte kaum eine dieser Firmen bis zur Gegenwart überleben. Als einziger Dachverband war übrigens der ÖRB als Sponsor aufgeführt.

Auch Ferry Dusika bewirbt sein Geschäft darin, und zwar mit „Spezialartikel für Renn- und Sportfahrer – Sport Dusika, Fasangasse 26“.<sup>145</sup> Dennoch ist das Hauptmotiv Dusikas an dieser Publikation federführend mitzuwirken mit Sicherheit auf seine Begeisterung für den Profiradsport zurückzuführen, den er unbedingt auch in Österreich groß machen wollte. Wie lange die Vereinigung der Berufsradsrennfahrer bestanden hat, ist leider unbekannt.

Obwohl Ferry Dusika nie wirklich als Trainer tätig war, sondern eher als Mentor seiner jeweiligen Schützlinge agierte, brachte er im Jahr 1954 gemeinsam mit Max Bulla ein trainingswissenschaftliches Buch heraus. Es trug den Titel „Der erfolgreiche Radrennfahrer. Neue Wege zur Leistungssteigerung“ und erschien als Taschenbuch in der Reihe „Sport und Spiel“ im Globus Verlag. Auch hier lässt sich aufgrund von ein paar Werbeinseraten

---

<sup>145</sup> ebd. *Dusika*, 13.

diagnostizieren, zu welchen anderen Unternehmen Dusika gute Kontakte pflegte, vertreten waren die Reifenfirma Semperit, die Zuckerfabrik Ergon, die Kaffeefirma Imbo, sowie interessanterweise auch – neben Dusika selbst – drei andere Radhändler, nämlich Glockner-Rad, Running-Fahrräder und sogar das Sportgeschäft Hamedl, das für seine RIH-Räder bekannt war.

Im Vorwort betont Dusika, die Intention dieses Buches liege vor allem darin Nachwuchsfahrer auf den richtigen Weg zu führen und ihnen häufig wiederholte Fehler im Training und Wettkampf zu ersparen. Außerdem offenbart er die Quintessenz seines Trainingsprogramms, die er selbst erst in den letzten zehn Jahren seiner 25jährigen Rennfahrerlaufbahn erkannte, nämlich den tieferen Einfluss der Ernährung auf die sportliche Leistung.<sup>146</sup> Dusika gibt danach eine ausführliche Einführung in den Radsport und präsentiert die Trainingsmethoden, die damals sicher am Puls der Zeit waren. Nach der einleitenden Erörterung wer überhaupt zum Radrennfahrer taugt, einem Überblick über die verschiedenen Disziplinen und einigen grundlegenden Informationen wie der Körper funktioniert, widmet sich der Autor besonders umfangreich seinem Steckenpferd, der Ernährung. Auf diesem Gebiet erwies sich Dusika wirklich als Pionier, zumindest im Radsport, war doch zu dieser Zeit noch eine sehr fettreiche, deftige Ernährungsweise klar die Präferenz der meisten Rennfahrer. Dusika propagierte eine ausgewogene, eher kohlenhydratorientierte Diät, zudem eine eher basische Ernährung, die die wichtigen Vitamine und Spurenelemente enthielt. So gut wie alle seiner Ratschläge wurden in den letzten Jahrzehnten auch durch wissenschaftliche Studien für erstrebenswert befunden, sodass sich auch die Ernährungsgewohnheiten der Radsportler immer mehr in seine Richtung hin verändert hat. Überhaupt nimmt die Ernährung im heutigen Profisport beinahe dieselbe Stellung wie das Training selbst ein.

Weitere Kapitel des Buches thematisieren die technischen Einstellungen des Rennrads, wobei Dusika als Verkäufer sicher auch ein Fachmann war, dem Training und den Methoden, sowie mit den taktischen Aspekten bei Bahn- und Straßenrennen. Zum Ende des Buches schildert Max Bulla seine Erfahrungen als internationaler Straßenprofi. Neben dem übersichtlichen Aufbau des Buches illustrieren ein paar dynamische Bilder die jeweiligen Themen.

---

<sup>146</sup> Vgl. Franz *Dusika*, *Der erfolgreiche Radrennfahrer. Neue Wege zur Leistungssteigerung* (Wien 1954<sup>2</sup>), 6.

Bemerkenswert erscheint Marschik die Tatsache, dass Dusika seine Radsportbücher und Trainingsfibeln im kommunistischen Globus-Verlag erscheinen ließ.<sup>147</sup>

Pruckner weist darauf hin, dass Dusika „als Gesundheitsapostel geachtet, im Fernsehen wie im Radio gern gehört und gesehen“ wurde.<sup>148</sup> Dusika war zwar hin und wieder auch im Fernsehen und im Radio vertreten, überwiegend war er aber im Bereich der Printmedien engagiert. Ein wesentlicher Punkt dabei ist, wie Penz hinweist, dass die Printmedien die Spannung im Hinblick auf bevorstehende Ereignisse erhöhen, während sie in den retrospektiven Wettkampf-Reportagen eher verpufft.<sup>149</sup> Genau darin lag auch Dusikas Stärke, die Spannung vor Radrennen aufzubauen.

Im Fernsehen war Dusika häufig in der Sendung „Seniorenclub“ zu sehen, und gab dort seine Ernährungs- und Gesundheitstipps preis. Dies erhöhte seinen Bekanntheitsgrad noch einmal wesentlich und er nahm eine vergleichbare Expertenstellung wie Willy Dungal ein. In der Sendung, die von Alfred Böhm geleitet wurde, propagierte Dusika unter anderem wie wichtig ein ordentliches Frühstück ist und die positive Wirkung von Müsli. Auch bei Heinz Conrads war er 1-2 Mal in der Sendung, mit Ernährungstipps und Gymnastikübungen im Alter.<sup>150</sup> Dadurch konnte Dusika auch in Nicht-Sportlichen Kreisen ein gewisses Bewusstsein für Gesundheitsthemen wecken.

1982 publizierte Ferry Dusika einen Ernährungsratgeber mit dem Titel „Dicke essen zu wenig“. Laut Eigenaussage, war Hademar Bankhofer der eigentliche Verfasser.<sup>151</sup> Pointner bestätigt zumindest ihre Zusammenarbeit und betont darüber hinaus, dass besonders die Skispringer, unter dem legendären Trainer Baldur Preiml, sehr stark auf diesen Zug mit der sportgerechten Ernährung aufgesprungen sind, die für die großen Erfolge (mit-)verantwortlich gemacht wurde.<sup>152</sup> Ein Ausrutscher, wie der gelegentliche Konsum eines Schweinsbratens, war für Ferry Dusika jedoch erlaubt.

---

<sup>147</sup> Vgl. *Marschik*, Der Wiener „Radpapst“. Franz „Ferry“ Dusika, 121.

<sup>148</sup> *Pruckner*, 169.

<sup>149</sup> Vgl. *Penz*, 78.

<sup>150</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 48.

<sup>151</sup> Vgl. *Hochsteiger*, 113.

<sup>152</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 86.

### 2.3.2 Geschäftsmann und Firmenkonkurrenz

Nachdem bereits um 1900 erste Radfirmen in Wien aufkamen, sollte der Rennradbau aber erst seit Ende der 1920er Jahre zu einem „Markenwettbewerb“ werden. Inspiriert von englischen und französischen Raderzeugern, begann wie Zappe es nennt, das Zeitalter der Mechanikerräder.<sup>153</sup> Zu den ersten Eigenbaufirmen gehörte die von Franz Degen, in der Laxenburgerstraße in Favoriten, gegründet 1922. Wenige Jahre später, 1928 wurde die Firma RIH von Franz Hamedl sen. gegründet, die vor allem im Rennsport über Jahrzehnte, von den Dreißiger- bis zu den Achtziger-Jahren, einen hohen Stellenwert einnahm. Viele Erfolge konnten auf RIH-Rädern herausgefahren werden, was natürlich immer wieder als Promotion diente und die Marke zu einer der populärsten Österreichs machte. Eine weitere Wiener Marke war „Elan“ von der Firma Lachnit in der Langobardenstraße im 22. Bezirk. Sie produzierten ihre Räder ebenfalls selbst und waren vor allem für ihre guten Tandems bekannt.<sup>154</sup>

Außerdem gab es die Marke Err-Zett des Währinger Herstellers Ottomar Rosenkranz. Er sorgte schon in den frühen 1930er-Jahren für einige ausgefallene, aber durchaus zukunftsfähigen Innovationen, wie beispielsweise durch sein Err-Zett „Tropfenform“-Rennrad, das durch relativ hohe Stabilität trotz minimalem Gewichts beeindruckte.<sup>155</sup> Nachdem die Fahrradindustrie durch den Zweiten Weltkrieg einen argen Dämpfer erlitten hatte, begann sie sich nach 1945, trotz Materialknappheit, langsam wieder aufzurappeln. Mit der Firma Gartner am Lerchenfelder Gürtel hatten die etablierten Hersteller eine neue Konkurrenz bekommen. Ihre Select-Räder, die von Ernst Krutsch gebaut wurden, gewannen rasch an Beliebtheit bei den Wienern und konnten sich, im Gegensatz zu anderen Firmen, jahrzehntelang behaupten. Auch die Capo-Räder von Otto Caps aus der Brigittenau gehörten zu den besser verkauften. Kleinere Radmarken, die jedoch häufig nur wenige Jahre produzierten, waren Running, Sturm, Frado, Phönix, Falcone, Sussex, Läufer, Igro, Joe Bell und Gigant. Zappe führt den Boom der Wiener Rad-Eigenproduktion darauf zurück, dass Auslandsimporte nicht möglich waren.<sup>156</sup> Dies ist ein bisschen zweifelhaft, da ja Franz Dusika dank

---

<sup>153</sup> Vgl. Michael Zappe, Vom Import zur Industrie und zum Mechanikerrad. Fahrradproduktion in Wien nach 1900. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 97.

<sup>154</sup> Vgl. Thuri, Anhang, 15.

<sup>155</sup> Vgl. Zappe, 98.

<sup>156</sup> Vgl. ebd. Zappe, 99.

seiner guten Kontakte seine Räder aus Mailand importieren konnte und wohl die meisten Räder in Wien verkaufte.

Kurt Schneider verweist auf die Rolle der Handwerker, die nach dem Zweiten Weltkrieg noch eine größere Bedeutung für die Radproduktion hatten. So gab es in Wien verschiedenste Hersteller von Kleinteilen und Zubehör, wie zum Beispiel einen Bremsenhersteller in Meidling, einen Kurbelhersteller in Ottakring und einen Pedal-Hersteller.<sup>157</sup>

Zappe verweist darauf, dass man damals wie heute für Reparaturen am besten zum Fachhändler geht, und betont, dass bei Schaffer-Dusika die meisten Ersatzteile vorrätig waren.<sup>158</sup> Wie lange dieser August Schaffer Geschäftspartner von Ferry Dusika blieb, konnte in den Zeitzeugeninterviews nicht genau eruiert werden. Es spricht jedoch einiges dafür, dass die geschäftlichen Interessen der beiden auseinandergingen und sich Schaffer zurückzog. Sein Name verschwand dann aus der Geschäftsbezeichnung. Glaner deutet an, dass da eine Spannung aufgetreten sein dürfte und ein gewisses Konkurrenzverhältnis ausbrach.<sup>159</sup> Laut Thuri führte Schaffer dann selbst ein Radgeschäft in der Neubaugasse.<sup>160</sup> Schaffer war aber bei weitem nicht so erfolgreich und nicht so öffentlich präsent wie Dusika.

Der große österreichische Konkurrent, der den Wiener Raderzeugern gegenüberstand, war die bereits Ende des 19. Jahrhunderts gegründete Grazer Marke Puch. Dort wurden nicht nur Rennräder, sondern unterschiedlichste Typen, wie Tourenräder, produziert. Von der Dimension der Arbeiter und Angestellten betrachtet, war Puch gegenüber den anderen Raderzeugern in Österreich ein Riese. Nach dem Zweiten Weltkrieg brachten sie Rennräder auf den Markt, die klangvolle Namen wie Bergmeister, Jungmeister und California trugen.<sup>161</sup> In den 1950er und 1960er Jahren war Puch auch für seine wirksame Promotion bekannt. Es wurden jährlich Radtage in Graz abgehalten, bei denen sich viele Menschen beteiligten und die mit einem Rahmenprogramm gestaltet wurden. Hier wurden auch Radkriterien und sogar der Zieleinlauf der 1. Steiermark-Rundfahrt 1961 abgehalten.<sup>162</sup> In den 1970er Jahren wurde Puch auch ein Sponsor der Österreich-Rundfahrt.

---

<sup>157</sup> Vgl. *Schneider*, Anhang, 42.

<sup>158</sup> Vgl. Michael *Zappe*, *Fahrräder kaufen, Fahrräder warten. Eine Zeitreise in Wien*. In: *Motor bin ich selbst* (Wien 2013), 182.

<sup>159</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 58.

<sup>160</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 30.

<sup>161</sup> Vgl. Walter *Ulreich*/Wolfgang *Wehap*, *Die Geschichte der Puch-Fahrräder* (Gnas 2016), 178.

<sup>162</sup> Vgl. ebd. *Ulreich/Wehap*, 187.

Besonders hervorzuheben ist das Engagement im hauseigenen Rennstall, der wiederum aus innersteirischer Konkurrenz entstanden war. Denn eine andere Grazer Radfabrik hatte zuvor schon das Team RV Junior gegründet, wo sehr erfolgreiche Fahrer wie Franz Deutsch und Fredy Sitzwohl unter Vertrag waren. So wurde ab 1949/50 ein semiprofessionelles Team RV Puch gegründet, für das unter anderem Karl Cerkovnik die ersten Erfolge einfuhr.<sup>163</sup> Die Glanzzeit des Junior-Teams hielt nur etwa von 1949 bis 1954, dann übernahm ARBÖ-Puch die Vormachtstellung, insbesondere als ab 1953 die namhaften Fahrer Stefan Mascha, Richard Durlacher, Heinz Klöckl und Edi Ignatowicz verpflichtet wurden. Mit vielen Erfolgen bei nationalen und internationalen Rennen konnte bis in die 1960er Jahre hinein eine führende Stellung gehalten werden. Die Athleten waren bei Puch beschäftigt, wurden aber weitgehend für ihre sportliche Tätigkeit freigestellt, betonten Ulreich/Wehap.<sup>164</sup> Nachdem das Sponsoring ab Mitte der Sechziger-Jahre abflaute, wurde erst gegen Ende der 1970er Jahre wieder ein Amateurtteam aufgebaut, dass dann einige Jahre sehr erfolgreich war. Die Stars waren unter anderem Rudi Mitteregger, Hans Summer, Hans Lienhart, Roland Königshofer, Arno Wohlfahrter und Leo Karner. Zwischen 1980 und 1985 wurde dann sogar ein internationales Profi-Team gesponsert, bei dem auch die Österreicher Gerhard Zadrobilek, Gerhard Schönbacher und Harry Maier gefahren sind. Mit der Einstellung der Produktion bei Puch, wurde im Jahr 1987 auch das Radteam Geschichte.

Auch die Firma RIH trat häufig als Sponsor in Erscheinung, meistens wurden einzelne Top-Rennfahrer mit Rädern ausgestattet. Ähnliches gilt für den Reifenhersteller Semperit, der jahrzehntelang als Sponsor des österreichischen Radsports auftrat, dessen ehemaliger Direktor Anton Schanzer auch Präsident im Radsportverband gewesen war.<sup>165</sup>

Die heimische Rennradindustrie wurde ungefähr seit den 1980er Jahren durch den Mountainbike-Boom ins Hintertreffen gedrängt. Auch weitere Radtypen wie BMX oder Trekkingbike eroberten den Markt. Das Rennrad bekam dadurch vermehrt Konkurrenz.<sup>166</sup>

Franz Dusika erkannte in diesem Bereich die Zeichen der Zeit frühzeitig und war sicher am breitesten aufgestellt in seinem Geschäft. Nachdem er sein erstes Geschäftslokal im oberen, gürtelnahen Bereich gehabt hatte, erweiterte er seine Räumlichkeiten immer weiter die

---

<sup>163</sup> Vgl. ebd. *Ulreich/Wehap*, 254.

<sup>164</sup> Vgl. ebd. *Ulreich/Wehap*, 284.

<sup>165</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 15.

<sup>166</sup> Vgl. Iris *Hauser*, Radsport in Österreich, im Kontext gesellschaftlicher Veränderungen sowie der Freizeitentwicklung (Wien, Univ., Dipl.-Arb., 1997), 24.

Fasangasse hinunter Richtung Ungargasse und verlegte seinen Schwerpunkt immer mehr in Richtung Sport und Mode allgemein. Im Radbereich verfügte er nicht mehr nur über Rennräder, sondern auch über eine breite Palette an Kinder- und Damenrädern. Hinzu kam neben der Radbekleidung auch allgemeine Sportbekleidung mit den beliebtesten Marken jener Zeit wie Adidas, Detto Pietro, etc. Im Zuge seiner Geschäftserweiterung kam auch die Wintersport-Abteilung hinzu, wo er Ski, Eislaufschuhe und andere Wintersportutensilien verkaufte.<sup>167</sup> Er positionierte sein Warenangebot auch eher im exklusiven, sehr guten Bereich. Später verkaufte er auch seine Spezialernährung in seinem Geschäft.

Pointner bringt Dusikas Geschäftsphilosophie auf den Punkt:

„Sein Credo war jedenfalls, wenn das Geschäft nicht geht, ist es der größte Fehler zu sparen. Gerade da muss man alles Geld in die Werbung stecken, sodass die Leute wieder aufmerksam werden, mit neuen Ideen musste das Ganze wieder angekurbelt werden [...] gerade dann musst du aktiv werden, wenn es nicht läuft.“<sup>168</sup>

Durch seine Größe und Bekanntheit genoss er auch viele Vorteile gegenüber den Konkurrenten. Im Radgeschäft konnte er auf solide Mitarbeiter zurückgreifen, die zum Teil auf bestimmte Arbeitsschritte oder Tätigkeiten spezialisiert waren, wie etwa Mechaniker für das Einspeichen der Laufräder.<sup>169</sup>

Während Dusika mit „Schuh-Ski“ in puncto Größe und Breite des Warenangebotes allmählich neue Konkurrenz bekam, blieben RIH und Gartner reine Fahrradgeschäfte. Die Radgeschäfte hatten eigene Clubs, die sie dann mit ihren Rädern ausstatteten, wie RIH mit seinem „Peugeot-Club“. Capo, im 20. Bezirk, hat ebenfalls seinen Club mit Rädern ausgestattet. Oder Gartner mit dem „Rund um Wien“-Club bzw. später „Record-Briko“, welche auch die „Select“-Räder fuhren. Dusika hingegen stattete bei den Hauptfahrern nie mit Rädern aus. Nur in der „Dusika-Rennfahrerschule“ bekamen die Fahrer seine Räder um einen sehr günstigen Preis.<sup>170</sup>

Mit dem veränderten Fokus des Geschäftes hin zu einem breiteren Angebot ging einher, dass Dusika sich nicht mehr so sehr um die Weiterentwicklung seiner Radmarke kümmerte. War ein „Dusika-Rad“ in der Hochphase der 1950er und 1960er Jahre noch ein begehrtes Statussymbol, legte Franz Dusika dann nicht mehr so großen Wert darauf und

---

<sup>167</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 16.

<sup>168</sup> *Pointner*, Anhang, 87.

<sup>169</sup> Vgl. *Schneider*, Anhang, 40.

<sup>170</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 56.

überließ dieses Feld spätestens Anfang der 1970er Jahre der Konkurrenz von RIH, Select oder Puch.<sup>171</sup>

### 2.3.3 Rennbüro und Rennfahrschule

Ferry Dusika richtete sich bald nachdem sein Geschäft ins Laufen kam auch eine eigene Räumlichkeit für seine Organisator- und Managertätigkeiten im Radsport ein, sein sogenanntes „Rennbüro“. Von hier aus kümmerte er sich um seine Veranstaltungen, führte zahllose Telefonate und regen Schriftverkehr aus. Viele seiner Ideen und Initiativen gingen von hier aus. In der Zeit der späten 1940er und der frühen 1950er Jahre, versuchte Dusika den Profiradsport in Österreich zu etablieren und lud die aussichtsreichsten Kandidaten unter den Amateurfahrern in sein Rennbüro ein. So auch Kurt Schneider, den er dann erfolgreich zu den Profis lotsen konnte.<sup>172</sup> Dusika wurde zum Manager der Berufsradfahrer, der sich um ihre Verträge, Gehälter, Rennen und Sponsoren kümmerte. Sehr wichtig waren die Prämien im Erfolgsfall, die das Fixum meist um einiges aufbessern konnten. Er zeigte hierbei größtes Engagement, und brachte seine Fahrer immer wieder medial in die Schlagzeilen. Er konnte auch gut zu Rennen vermitteln, vor allem zu den Sechstagerrennen. Darüber hinaus konnte er zu Bahnveranstaltungen in Wien stets gute ausländische Fahrer verpflichten, die für die heimischen Fahrer dann sozusagen als Bonus wiederum Gegeneinladungen ins Ausland mit sich brachten.<sup>173</sup>

Doch es gab erhebliche Widerstände gegen Dusikas Bestrebungen. So waren die politischen Dachverbände und die ÖRK allesamt gegen den Berufsradspport eingestellt, sie wollten dem Amateur-Status treu bleiben. Auch Christian Glaner spricht hier von einem Zerwürfnis mit dem Verband, da Dusika auch die Österreich-Rundfahrt professionalisieren wollte.<sup>174</sup> Dies führte auch dazu, dass nur wenige Fahrer den Wechsel ins Profilager antraten, weil viele gute Amateure ohnehin eine Sonderbehandlung an ihrem Arbeitsplatz genossen, wie etwa die Fahrer des RC ARBÖ E-Werk.<sup>175</sup> Daneben spielte auch mit, dass die Anzahl der Rennen, der Teilnehmer und der Sponsoren eher gering blieb, sodass Dusika

---

<sup>171</sup> Vgl. ebd. *Glaner*, Anhang, 56.

<sup>172</sup> Vgl. *Schneider*, Anhang, 33.

<sup>173</sup> Vgl. ebd. *Schneider*, Anhang, 40.

<sup>174</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 50.

<sup>175</sup> Vgl. *Schneider*, Anhang, 34.

diese Bestrebungen nach ein paar Jahren wieder aufgab und sich eine Weile etwas aus dem Radsport zurückzog. Von den Berufsradfahrern versuchten dann einige im Ausland ihr Glück, was manchen auch gut gelang. So war Kurt Schneider beispielsweise drei Jahre in Belgien unter Vertrag und konnte die großen Profi-Rennen und Weltmeisterschaften bestreiten.

Schon 1959 kehrte Dusika dann zurück, denn er hatte in der Hinterbrühl seine Radsport-schule gegründet.<sup>176</sup> Das Engagement für den Radsportnachwuchs wurde dann eines der wichtigsten Anliegen für Ferry Dusika. Oftmals wirkte dabei auch sein Freund Max Bulla mit. Rudolf Thuri erinnert sich, als er als junger Bub zum Radsport kam, in den 1950er-Jahren, hatte Ferry Dusika zu dieser Zeit schon seine „Ferry Dusika – Rennfahrschule“ und auf der Bahn „alles überschwemmt mit seinen Radfahrern. Darunter gab es sehr viele gute und erfolgreiche Radfahrer“.<sup>177</sup>

Ein Paradebeispiel war Leo Karner, der in der Dusika-Ära groß wurde, ein sehr talentierter und erfolgreicher Rennfahrer, der später unter anderem die Niederösterreich-Rundfahrt gewann, aber schon bei der Dusika-Jugendtour sein Potential andeutete und nur knapp von Didi Thurau [später ein deutscher Top-Profi] geschlagen wurde. Fahrer wie er profitierten sehr vom Engagement Dusikas, meint Rudolf Thuri.<sup>178</sup>

Die jungen Rennfahrer unterwies Dusika vor allem auch in der richtigen, sportgerechten Ernährung. Dazu gehörten beispielsweise Orangensaft und Himbeersaft, Bananenfrappé und Haferflocken.<sup>179</sup> Diese Ernährungsstrategien setzten sich dann auch vermehrt durch, war es bis dahin im Radsport doch eher üblich gewesen, auf deftigere Kost zu setzen.

Die Rennfahrschule erfreute sich enormer Beliebtheit bei den Jugendlichen, sodass bis zu 50-60 Rennfahrer für Dusikas Nachwuchsteam fuhren. Aufgrund der großen Dimension, die der Verein angenommen hatte, wurden seine Fahrer auf die drei Dachverbände ARBÖ, Union und ÖRB aufgeteilt. Bis ca. 1975 führte Dusika seine Rennfahrschule, wobei die Initiative ausschließlich von ihm ausging. Es steckte ausschließlich sein Geld, seine Idee und sein Idealismus dahinter, wie Thuri betont.<sup>180</sup> Dusika war Organisator, Manager und

---

<sup>176</sup> Vgl. *Supper*, 72.

<sup>177</sup> *Thuri*, Anhang, 5.

<sup>178</sup> Vgl. ebd. *Thuri*, Anhang, 5.

<sup>179</sup> Vgl. ebd. *Thuri*, Anhang, 12.

<sup>180</sup> Vgl. ebd. *Thuri*, Anhang, 13.

Mentor der jungen Fahrer, jedoch nicht der Trainer, dafür hatte er andere Personen engagiert. Seine taktische Expertise gab er auf der Radrennbahn weiter. Hauptsächlich speiste sich die Rennfahrschule mit Talenten aus Wien und Umgebung, und etliche, wie zum Beispiel Franz Bachmaier, wurden dann bei den Hauptfahrern sehr erfolgreich. Glaner betont, dass Dusika es auch geschickt verstand, über die Rennfahrschule wiederum für sein Geschäft Werbung zu machen, weil dies ja seine Lebensbasis darstellte.<sup>181</sup>

#### 2.3.4 Organisator, Initiator, Manager

Bevor die Hernalser Rennbahn 1928 abgerissen wurde, organisierte Franz Dusika dort einen Länderkampf gegen Ungarn.<sup>182</sup> Da ihm der Verband zu passiv agierte, wendete sich der zu diesem Zeitpunkt erst 20-Jährige erstmals der Veranstaltung eines Radrennens zu. Die positive Resonanz sollte ihn für spätere Jahre bestärken.

Hochsteiger verweist auf weitere Rennen, die Dusika während der NS-Zeit organisierte, nämlich das „Prater-Kriterium“ und das „Schaffer-Dusika-Straßenrennen“, welches 1939 bei der Premiere ein unglaublicher Publikumserfolg gewesen sein soll, da die ganze Strecke mit Lautsprechern ausgestattet wurde. Der Kurs führte mitten durch Wien und wurde mehrfach durchgeführt.<sup>183</sup> Die Rennberichte muten zum Teil abenteuerlich an.

Kurt Schneider erinnert sich, dass Ferry Dusika nach dem Zweiten Weltkrieg relativ schnell wieder damit begann, Radveranstaltungen zu organisieren. Gemeinsam mit einem gewissen Kosteletzky, der Radgeschäfte in der Währinger Straße und beim Südbahnhof hatte, bemühte er sich darum Rennen in Wien zu machen.<sup>184</sup> Kosteletzky veranstaltete 1953 auch ein Sechstagerrennen auf der Wiener Rennbahn, wo auch abends unter Flutlicht gefahren wurde.

Das Wiener Rathauskriterium wurde in den ersten Jahren nach dem Krieg sogar mehrmals im Jahr veranstaltet. Insbesondere zwischen 1948 und 1952 herrschte eine Hochkonjunkturphase, als Ferry Dusika große internationale Fahrer mit hohen Gagen nach Wien lockte. Unter anderem waren die Superstars Fausto Coppi, Gino Bartali und Ferdy Kübler am

---

<sup>181</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 48.

<sup>182</sup> Vgl. *Hochsteiger*, 106.

<sup>183</sup> Vgl. ebd. *Hochsteiger*, 109.

<sup>184</sup> Vgl. *Schneider*, Anhang, 32.

Start.<sup>185</sup> Die sportliche Attraktivität und das mit bis zu 25.000 Zuschauern überwältigende Publikumsinteresse, veranlasste die Gemeinde Wien auch dazu die Stadionrennbahn zu renovieren und auszubauen, wo wiederum Rennen mit Topstars organisiert wurden.<sup>186</sup> Das Rathauskriterium wurde zum Fixpunkt im Kalender, jedoch wurde es in Folge des Doping-Skandals 2008 um Bernhard Kohl, eingestellt.

In Partnerschaft mit der Reifenfirma Semperit – der wichtigste Gönner war Herr Wiesner – organisierte Ferry Dusika zwischen 1949 und 1952 vier Auflagen des Profirennens „Wien-Graz-Wien“. Es war nach seinem Vorbild „Bordeaux-Paris“ mit Schrittmachern konzipiert. Für die Erstaustragung engagierte er den belgischen Champion Albert Hendrickx, der das Rennen auch gewann.<sup>187</sup> Das Rennen wurde zu einem sportlichen Erfolg, das Eintreffen der Fahrer glich einem Triumphzug. 1950 und 1951 gewann Rudi Valenta, 1952 der Belgier Marcel Hendrickx. Zwar hatte Dusika noch viel mit dem Rennen vor, und wollte es sogar zu einem Linz-Wien-Graz-Wien ausbauen, doch kam der Berufsradsport in Österreich aufgrund der mangelnden Wirtschaftlichkeit zum Erliegen.<sup>188</sup> Dies gehörte sich zu den größten Enttäuschungen, die Franz Dusika je erfahren musste.

Dusikas Engagement für den Berufsradsport begann schon 1947, gemeinsam mit Bulla, Swoboda, Stoll und einigen anderen Funktionären. Nach einigen Schwierigkeiten übernahm Dusika dann das Kommando bei der Berufsfahrervereinigung. Fahrensteiner weist auf sein Geschick hin:

„Die Erfahrungen, die Dusika als Amateur, Berufsfahrer und Geschäftsmann selbst gemacht hatte, vermischte er mit den Eindrücken, die ihm zahlreiche Auslandsreisen gaben. Seine guten Beziehungen zu ausländischen Managern und Fahrern erleichterten ihm wohl die Arbeit, die finanziellen Sorgen seiner Veranstaltungen konnten ihm die aber auch nicht abnehmen.“<sup>189</sup>

Franz Dusika zeichnete sich in dieser kurzen Periode des Berufsfahrertums auch für die Ausrichtung der österreichischen Staatsmeisterschaften für Profis verantwortlich. Dabei organisierte er lange Rennen mit bis zu 250 Kilometern Distanz, die einen echten Hörtetest

---

<sup>185</sup> Vgl. ebd. *Schneider*, Anhang, 32.

<sup>186</sup> Vgl. Franz *Fahrensteiner*, *Der Berufsradsport in Österreich*. In: *Rund um den Radsport (Graz/Wien 1958)*, 53.

<sup>187</sup> Vgl. Heribert *Meisel*, *Semperit-Derby*. In: *Rund um den Radsport (Graz/Wien 1958)*, 26.

<sup>188</sup> Vgl. ebd. *Meisel*, 28f.

<sup>189</sup> *Fahrensteiner*, 51f.

darstellten. Hinzu kam, dass die Straßen zur damaligen Zeit sehr häufig für Defekte sorgten.<sup>190</sup> Auch hier waren die Starterzahlen gering, meist nur 15-20 Fahrer. Außerdem veranstaltete Dusika einmal das Etappenrennen „Bregenz-Wien“. Es führte über vier Etappen und war international besetzt, unter anderem mit Italienern und Holländern, die bereits über Tour de France-Erfahrung verfügten. Kurt Schneider konnte in dem Rennen den zweiten Gesamtplatz erringen.<sup>191</sup>

1968 wurde zum ersten Mal die „Dusika-Jugendtour“ durchgeführt, die auf die Initiative von Ferry Dusika zurückging. Grund war, dass der Nachwuchs nachhaltig gefördert werden sollte, und dass sich die österreichischen Talente schon in jungen Jahren mit der internationalen Konkurrenz messen können sollten. Hierbei stand ihm auch sein Freund Max Bulla tatkräftig zur Seite. Nachdem er die ersten Auflagen weitgehend selbst organisiert hatte, wurde dann der ARBÖ sein Partner für dieses Rennen.<sup>192</sup> Er zog sich auf die Rolle der Patronanz zurück und kümmerte sich um die Pressearbeit, während die Durchführung und die Basisarbeit von ARBÖ-Funktionären übernommen wurde. Dazu übernahm er immer das Sponsoring einer Etappe, die dann „Ferry-Dusika-Etappe“ hieß. Als Galionsfigur konnte er natürlich weitere Kontakte zu Sponsoren herstellen. Pointner verweist jedoch auch darauf, dass Dusika in dieses Unterfangen selbst viel Geld investiert hat, wovon sicherlich wenig retour gekommen sei.<sup>193</sup> Dank seiner Hartnäckigkeit, vor allem gegenüber den Journalisten, wurde über einen „Jugendbewerb“ viel mehr berichtet, als dem Ganzen eigentlich zugestanden wäre, fügt Pointner hinzu. Auch aus marketingtechnischer Sicht erwies Dusika sich als gewieft, und holte zu einer der ersten Auflagen den französischen Superstar Jacques Anquetil, der als eine Art „Botschafter“ jeden Tag positive Kommentare zum Rennen abgab.

Die zweite Großveranstaltung war die „Hallengala“ einmal pro Jahr im Radstadion, für die Dusika als Organisator tätig war. Auf diese wird im Kapitel „Der Bahnradsport und die Geschichte des Stadions“ ausführlich eingegangen.

Pruckner liegt falsch, wenn er behauptet: „...Dusika hat in den Sechziger- und Siebzigerjahren des vorigen Jahrhunderts den Bau des Radstadions offensiv betrieben, er hat lobbiiert, hat die Entscheidungsträger von der Notwendigkeit des Baus überzeugt.“<sup>194</sup> In der

---

<sup>190</sup> Vgl. *Schneider*, Anhang, 34.

<sup>191</sup> Vgl. ebd. *Schneider*, Anhang, 36.

<sup>192</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 18.

<sup>193</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 78.

<sup>194</sup> *Pruckner*, 168.

Tat hat Dusika oftmals seine Netzwerke für Lobbying und Initiativen angestrengt, in diesem Fall hat er sich aber zurückgehalten, wie die Zeitzeugenaussage von Rudolf Thuri beweist.<sup>195</sup> Der Bau des neuen Stadions war zweifelsohne in Ferry Dusikas Sinne, aber es waren Stefan Mikschl, der damalige ÖRV-Präsident und Rudolf Thuri, der damalige ARBÖ-Sportsekretär, die bei Bürgermeister Felix Slavik vorstellig geworden sind und auf die Errichtung gedrängt haben. Schlussendlich erfolgreich.

Es darf auch nicht außer Acht gelassen werden, dass Dusika nicht all seine Ideen verwirklichen konnte. So wurde etwa aus der Wiederbelebung des Rennens „Wien-Graz-Wien“ nichts, vor allem da die Verkehrsaufgaben zu hoch wurden. Auch die Ausweitung seiner Bahnveranstaltung auf ein echtes Sechstagerrennen wurde nie in die Tat umgesetzt, vor allem aufgrund der wohl richtigen Einschätzung, dass zu wenige Zuschauer kommen würden.<sup>196</sup> Dennoch lud er einige Wiener Journalisten ein, ihn zu den Sechstagerrennen nach Berlin, Frankfurt und München zu begleiten, um einen Eindruck zu bekommen, was er für Wien vorhabe. Diese waren dadurch natürlich auch bemüßigt darüber zu berichten. Doch in Wien blieb es trotzdem bei der maximalen Anzahl von drei Tagen.

Ein besonders kühnes Unterfangen, an dem Dusika arbeitete, war den „Grand Depart“, also den Start der „Tour de France“, nach Wien zu bringen. Was heutzutage gang und gäbe ist, dass die Frankreich-Rundfahrt im Ausland beginnt, war in den späten 1970er Jahren noch visionär. Ferry Dusika wurde bei Tour de France-Direktor Jaques Godet in Paris vorstellig und führte Gespräche mit ihm, ob dies möglich wäre. Dusika schwebte ein Prologzeitfahren auf der Kärntner Straße vor, gefolgt von zwei bis drei Etappen westwärts durch Österreich, bevor der Tross nach Frankreich überstellt werden sollte.<sup>197</sup> Trotz seiner Bemühungen, kam eine Verwirklichung jedoch nie zustande.

---

<sup>195</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 6.

<sup>196</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 81.

<sup>197</sup> Vgl. ebd. *Pointner*, Anhang, 85.

## 2.4 Die Blütezeit des Radrennsports in Wien und Umgebung

### 2.4.1 Die Kriterien in Wien

Die Neugründung des Österreichischen Radfahrerbundes war bereits im Mai 1945 vollzogen worden und ab Juli dieses Jahres wurden bereits die ersten lokalen Kriterien ausgetragen.

Michael Zappe betont in einem Artikel, dass der Radrennsport in den ersten Jahren nach dem Krieg hinter dem Fußball gleich den zweiten Platz in der Beliebtheitskala beim Publikum einnahm.<sup>198</sup> Das größte Interesse zogen Kriterien und Rundstreckenrennen auf sich. Bereits 1945 wurden das Hauptallee-Rundstreckenrennen (im Prater), das Kriterium um den Modenapark (3. Bezirk) und das Kriterium am Graben (1. Bezirk) ausgetragen. In den darauffolgenden Jahren fanden, neben dem bereits mehrfach erwähnten Rathauskriterium, die Kriterien „Rund um die Gartenstadt“, das Lainzer-Kriterium, das Rabenhof-Kriterium und das Rundstreckenrennen „Rund um die Schmelz“ statt. Dabei wurden von den Hauptfahrern meist Distanzen zwischen 80 und 100 Kilometern gefahren und alle 10 Runden um Punkte gesprintet. Das Rathauskriterium im Mai 1948 wurde von 10.000 Zusehern besucht, die Protagonisten Goldschmid, Lauscha, Welt, Kosulic, Menapace und der Sieger Pohnetal sorgten für einen spannenden Wettkampf. Anfang der 1950er-Jahre wurden auch Nacht-Kriterien mit internationalen Stars veranstaltet, die sich jedoch auf lange Sicht nicht etablieren konnten.<sup>199</sup>

Ein weiterer Punkt, der die Kriterien und Rundstreckenrennen betrifft, ist neben der Attraktivität fürs Publikum, auch die Tatsache, dass man bei Straßenrennen in der Besatzungszeit die Überfahung der Demarkationslinien vermeiden wollte, wodurch man auch eingeschränkter in der Streckenplanung war.<sup>200</sup>

Ferry Dusika bekam dann bei der Ausrichtung des Rathauskriteriums auch vermehrt Hilfe von oben angesprochenem Joschi Pohnetal. Einige Jahre veranstalteten die beiden das Rennen zusammen, bis sich Dusika zwischenzeitlich etwas zurückzog. Dieser Joschi Pohnetal

---

<sup>198</sup> Vgl. Michael Zappe, Radrennen als urbane Spektakel. Kriterien nach 1945. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 136.

<sup>199</sup> Vgl. ebd. Zappe, 137.

<sup>200</sup> Vgl. Supper, 71.

wurde selbst zu einem bedeutenden Rennveranstalter, und organisierte in Wien in den 1950er und 1960er Jahren die sogenannte „Express“-Kriterienserie. Da war so gut wie jede Woche in einem anderen Bezirk ein Kriterium, gesponsert vom Wiener Express. Den guten Umgang mit der Presse hatte er sozusagen von Dusika gelernt. Die Besonderheit war, dass Pohnetal bei jedem Rennen sowohl am Start als auch bei der Siegerehrung eine berühmte Persönlichkeit verpflichtet hat. Unter anderem waren etwa Peter Alexander, Freddy Quinn und Franz Antel als Gäste geladen.<sup>201</sup> Die Zeit zwischen 1960 und 1970 kann als Hochblüte der Kriterien in Wien beurteilt werden.

Christian Glaner, der zu dieser Zeit selbst aktiver Rennfahrer war, zählt auch die frühen 1970er Jahre noch zu dieser Hochzeit hinzu. Ein gewisser Herbert Dangl übernahm dann die Organisation der „Express-Kriterien“, über die vor allem vom Radsportchef des Blattes, Rudi Aberle, eifrig berichtet wurde. Dangl erwies sich als sehr aktiv und kündigte die Rennen im jeweiligen Bezirk bereits Tage zuvor mittels Lautsprecherwagen an. Die Klassiker unter den Wiener Kriterien dieser Zeit waren unter anderem das Kinzerplatzkriterium in Floridsdorf, das Allerheiligenplatzkriterium im 20. Bezirk, das Rabenhofkriterium im 3. Bezirk, das Kriterium in Margareten und das Karmeliterplatz-Kriterium im 2. Bezirk. Das „Post“-Kriterium in Hernals war ebenfalls mehrfach im Kalender zu finden, genauso das Kriterium am Mildeplatz im benachbarten Ottakring, das jedoch vom RC Tyrolia veranstaltet wurde. Es gab auch eines in Meidling und in der Per-Albin-Hansson-Siedlung in Favoriten, sowie bei der ÖRV-Zentrale in der Simmeringer Hasenleitengasse und ein mit Kopfsteinpflaster gespicktes im 4. Bezirk. Die Rundkurse waren nicht immer flach, sondern konnten auch kleinere Anstiege beinhalten, auch kleinere Clubs traten mitunter als Veranstalter auf. Die legendären Figuren dieser Rennen waren Kurt Schattelbauer, Herbert Füzi, und Robert Csenar, die sich wahre Schlachten lieferten und als absolute Spezialisten für Kriterien galten.<sup>202</sup> Zwar liefen diese Rennen nie unter Profibeteiligung ab, doch waren stets die gesamten heimischen Hauptfahrer vertreten. Als Einzelfahrer war es schwer, sich gegen die kontrollierte Fahrweise der Firmenteamer durchzusetzen, die sich gegenseitig die Sprints anfuhrten. Waren doch neben Siegpriämien immer wieder auch begehrte Sachpreise zu gewinnen. Beim „Coop-Kriterium“ in Graz gab es beispielsweise einen Farbfernseher

---

<sup>201</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 18.

<sup>202</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 59.

als Hauptpreis. Hohe Starterzahlen und gelegentliche Gastauftritte von ausländischen Fahrern, wie beispielsweise des britischen Amateur-Weltmeisters Graham Webb, peppten die Veranstaltungen auf.

Die Berichterstattung in den Wiener Tageszeitungen war zu dieser Zeit sehr groß. Dem Vorbild des „Express“ standen auch die anderen Zeitungen nicht nach und widmeten den Rennen je nach Stellenwert eine halbe bis ganze Seite, inklusive Ergebnis, Rennverlauf und Beschreibung. Pointner bestätigt dies aus erster Hand, und verweist auch darauf, dass dies nicht nur für die Kriterien, sondern auch für die Eintagesrennen und die Rundfahrten zutrif.<sup>203</sup> Glaner hebt auch hervor, dass die besten Fahrer auch ihre eigenen Fangruppen am Straßenrand stehen hatten, die für entsprechende Stimmung sorgten.<sup>204</sup> Dies betraf neben den erwähnten Kurven- und Sprintspezialisten Schattelbauer, Füzi und Csenar auch die Fahrer Spilauer und Eberl, die ihrerseits auf Soloattacken setzten und durch ihre Zeitfahrqualitäten schwer einzuholen waren.

Nachdem die „Express-Kriterienserie“ Anfang der 1970er Jahre eingestellt wurde, gab es als Nachfolgeveranstaltung dann den vom ASKÖ Wien veranstalteten „Bahn- und Kriterien-Cup“ mit fünf Bahnrennen und sechs bis acht Kriterien pro Saison. Obwohl sich die Rennen großer Beliebtheit bei Fahrern und Publikum erfreuten, wurde es mit den Jahren immer schwieriger sie zu organisieren. Zunächst war es aufgrund der relativ günstigen Kosten von 5000-6000 Schilling leichter finanzierbar.<sup>205</sup> Rudolf Thuri, der selbst früher Kriterien organisiert hat, sieht vor allem den stärker aufkommenden Automobilverkehr und die immer höheren Polizeikosten für die Absicherung als Begründung für den Niedergang der Kriterien in Wien ab der Mitte der 1980er Jahre.<sup>206</sup> Es war kaum mehr möglich die Rundkurse mitten in der Stadt von (falsch) parkenden Autos zu befreien, und wenn, dann nur unter erheblichem Aufwand. Das konnte sich kein Veranstalter mehr finanziell leisten. Hinzu kamen noch als verkehrsberuhigend gedachte Maßnahmen der Straßenplanung, wie etwa Temposchwellen, die für Radrennen natürlich alles andere als ideal sind. Im ländlichen Umfeld ist die Situation diesbezüglich einfacher, allerdings bedeutete diese Entwicklung eine Art Todesurteil für den Radsport in Wien.

---

<sup>203</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 83.

<sup>204</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 61.

<sup>205</sup> Vgl. ebd. *Glaner*, Anhang, 62.

<sup>206</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 21.

Die Kriterien fanden übrigens nicht nur in Wien regen Publikumszuspruch. Auch in den Bundesländern konnten sich etliche größere und kleinere Städte als Austragungsorte etablieren. Die wichtigsten waren das Linzer Südbahnhofkriterium, das Grazer Altstadtkriterium und das Welser Innenstadtkriterium, daneben immer wieder auch Klagenfurt, Villach, Bischofshofen und viele mehr. Besonders die Abendkriterien waren sehr erfolgreich, weil sie gut besucht waren. Im Vorfeld der Hauptrennen gingen auch immer mehr oder weniger viele Nachwuchsklassen an den Start.

Die Wiener Lokalderbys mit dem größten Publikumsandrang waren für Glaner das jährlich am selben Termin stattfindende Kriterium am Allerheiligenplatz und das Kriterium am Mildeplatz, die beide davon profitierten, dass an jedem Eck des Kurses ein Wirtshaus lag, wo die Leute mit ihren Getränken im Freien standen und für laute Anfeuerungsrufe sorgten, sowie beim Kriterium am Kinzerplatz. Spektakulär waren natürlich auch die unvermeidbaren Stürze, zu denen es bei den engen Rad-an-Rad-Duellen kam, die jedoch in den meisten Fällen glimpflich ausgingen.<sup>207</sup>

#### 2.4.2 Die Eintagesklassiker

Während des Krieges wurden in Wien unter anderem die Bergmeisterschaft 1942 auf den Kahlenberg ausgetragen, sowie das Hauptallee-Rennen (Kriterium) 1941. Nach dem Krieg wurde 1948 Rund um Wien und Rund um die Voralpen ausgetragen. 1949 gab es auch den „Großen Wurzer-Preis“.

Im Oktober 1947 kam es dann zur Konstituierung der „Österreichischen Radsportkommission“ (ÖRK), die Mitglieder bestanden zunächst aus dem ÖRB und dem ARBÖ, ein Jahr später kam dann auch die Sportunion dazu, die vom ÖRB ausgetreten war. Ab diesem Zeitpunkt wurden jährlich österreichische (Staats-) Meisterschaften auf der Straße, auf der Bahn und im Saalsport abgehalten.<sup>208</sup> Im gesamten Jahr 1947 gab es in Österreich bereits 23 Straßenrennen, 14 Bahnrennen und 26 Kriterien bzw. Rundstreckenrennen. Doch wie schon Ende der 1920er Jahre traten nun wieder etliche starke Fahrer den Weg ins Ausland, zu den Profis, an, wie unter anderem Rudolf Valenta, Joschi Pohnetal, Goldschmidt oder Ciganek. Die bedeutendsten Protagonisten im Renngeschehen der Nachkriegsjahre waren –

---

<sup>207</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 63.

<sup>208</sup> Vgl. *Supper*, 68.

neben den bereits aufs Karriereende zugehenden Dusika und Bulla – die Fahrer Karl Kühn, Peter Jessl, Karl Schmaderer, Heinrich Schiebl, Fredi Kain, Pepi Swoboda, sowie Wölfl, Chilik, Augusti und Körtl, wie Rudolf Thuri erinnert.<sup>209</sup>

Der Verband der Berufsfahrer wurde nach den Olympischen Spielen 1948 gegründet, doch in der Folge nahmen die Streitigkeiten zwischen den österreichischen Radfahrverbänden zu, worunter vor allem die aktiven Rennfahrer zu leiden hatten.<sup>210</sup> Dennoch war ein Aufschwung spürbar, der auch das Amateurlager erfasste, da dadurch neue Sieger hervortraten.

Auch in Westösterreich wurden bald nach dem Krieg wieder Radrennen ausgetragen. Wie Richard Menapace in seinem Buch berichtet, gab es ein 100-Kilometer-Straßenrennen zwischen Innsbruck und Karres, das als Gedächtnisrennen an den verstorbenen Rennfahrer Mayr ausgetragen wurde.<sup>211</sup> Im selben Jahr wurde außerdem ein internationales Kriterium rund um den Innsbrucker Hofgarten gefahren, das auch in den darauffolgenden Jahren ein Fixpunkt im Kalender war. Für das Jahr 1947 liefert er ebenfalls Einblicke in den Rennkalender. So gewann Menapace unter anderem die Eintagesrennen „Innsbruck-Reutte-Innsbruck“, den Höhenstraßenbewerb in Linz, das Kriterium in Bad Ischl und das Straßenrennen „Rund um den Pötschen“, was ihn, vor allem in Westösterreich, schon relativ bekannt machte.<sup>212</sup> Verletzungsbedingt musste er jedoch auf die Bergmeisterschaft verzichten, die der Wiener Pohnetal gewann.

Für das Jahr 1948 erfährt man über die Austragung eines „Eröffnungsrennens“ in Innsbruck und auch eine über zwei Etappen führende Vorarlberg-Rundfahrt mit anschließendem Kriterium in Rankweil wird berichtet.<sup>213</sup> Weitere Eintagesrennen waren darüber hinaus das bis heute ausgetragene Gaisberg-Rennen und das Kriterium „Rund um Schallmoos“ bei Salzburg, sowie die Straßenrennen „Rund um das Tennengebirge“, „Innsbruck-Landeck-Innsbruck“, „Innsbruck-Reutte-Innsbruck“ und „Wien-Melk-Wien“, das gleichzeitig als österreichische Straßenmeisterschaft gewertet wurde. Dazu wurden auch Tiroler Berg- und Straßenmeisterschaftsrennen und ein Kriterium in Lustenau von Menapace gewonnen, wie auch die österreichische Bergmeisterschaft am Wiener Kahlenberg.

---

<sup>209</sup> Vgl. Thuri, Anhang, 7.

<sup>210</sup> Vgl. Valenta, 77.

<sup>211</sup> Vgl. Richard Menapace, Richard Menapace erzählt ... (Wien 1951), 95.

<sup>212</sup> Vgl. ebd. Menapace, 99.

<sup>213</sup> Vgl. ebd. Menapace, 106.

Im Jahr 1949 wurde erstmals das „Johann-Puch-Gedenkrennen“ in Graz ausgetragen, ein Straßenrennen, das für 20 Jahre im Kalender blieb. Auch ein Kriterium wurde meist veranstaltet.<sup>214</sup>

Das Jahr 1950 begann für Menapace mit dem Eintagesrennen „Wien-Graz“, es folgte ein Kriterium in Deutschlandsberg und eines in Salzburg, sowie das schwere Straßenrennen „Rund um das Salzkammergut“ um den großen RIH-Preis. Aus dem Bericht Menapaces lassen sich drei Rivalitäten in den Rennen zwischen den Zeilen herauslesen, nämlich zwischen den Wienern, den Grazern und den Fahrern aus den westlichen Bundesländern.

Österreichische Bergmeisterschaften wurden seit 1945 – bis auf die Jahre 1950-1957 – jährlich an wechselnden Orten ausgetragen. Meist fanden sie in Tirol, der Steiermark oder in Oberösterreich statt, am häufigsten war der Gaisberg in Salzburg zu bezwingen.<sup>215</sup>

Österreichische Meisterschaften im Einzelzeitfahren wurden erst vergleichsweise spät eingeführt, nämlich 1979. Im selben Jahr wurde auch eine Paarzeitfahrmeisterschaft eingeführt, die allerdings heute für die Elitekategorie nicht mehr ausgetragen wird. Ebenfalls abgeschafft wurde die Österreichische Mannschaftsmeisterschaft, bei der je vier Fahrer eine Strecke von ca. 100 Kilometern zurückzulegen hatten. Die „Vierer-Mannschaftszeitfahren“ waren Rennen mit großer Tradition und wurden bereits seit 1949 jährlich ausgetragen, zu meist in der Wiener Gegend, in Niederösterreich oder in Oberösterreich.<sup>216</sup>

Das Herzstück waren natürlich die Straßenmeisterschaften, die seit 1946 jährlich als Eintagesrennen ausgetragen wurden, mit Ausnahme des Jahres 1948, als in drei Läufen über den Staatsmeister entschieden wurde.<sup>217</sup>

In Österreich wurden auch viele Querfeldeinrennen ausgetragen. Das sind kurze Rundstreckenrennen im Gelände mit speziellen Crossrädern, die ausschließlich in der Wintersaison durchgeführt werden. Viele Straßenfahrer nutzten diese einstündigen Rennen als Winterkonditionstraining, doch dies änderte sich in den 1970er Jahren, da eine zunehmende Spezialisierung der Fahrer einsetzte, wie Hauser bemerkt.<sup>218</sup> Der Querfeldein-Sport war zwar schon länger etabliert, die erste österreichische Meisterschaft wurde aber erst 1962 ausgetragen. Der Veranstaltungsort wechselte hier wirklich jährlich.

---

<sup>214</sup> Vgl. *Ulreich/Wehap*, 282.

<sup>215</sup> Vgl. *Otto Vesely*, *Radspport in Österreich 1945-1990* (Wien 1992), 29ff.

<sup>216</sup> Vgl. ebd. *Vesely*, 43ff.

<sup>217</sup> Vgl. ebd. *Vesely*, 69.

<sup>218</sup> Vgl. *Hauser*, 43.

Die Straßensaison wurde in Österreich seit 1961 traditionell vom Eröffnungsrennen in Ansfelden begonnen.<sup>219</sup> Es war dies ein klassisches 60-Kilometer kurzes Rundstreckenrennen, deren einzige Erhebung eine Autobahnüberfahrt war, sodass – wenn nicht Wind und Wetter verrücktspielten – die Entscheidung stets zugunsten eines Sprinters fiel. Erst in den letzten Jahren musste das Rennen letztendlich aufgrund der Verkehrssituation nach Leonding verlegt werden, wo ein neuer Rundkurs gefahren wird, der um einiges selektiver ist. Auch wurde die Distanz auf 155 Kilometer verlängert. Unverändert ist der hohe Stellenwert, den das Rennen einnimmt und mit bisher 58 Auflagen zählt es zu den drei ältesten noch im Kalender befindlichen Klassikern.

Ebenfalls 58 Auflagen zählt aktuell die Burgenland-Rundfahrt, die schon seit 1956 ausgetragen wird, jedoch ein paar Mal dazwischen ausfiel.<sup>220</sup> Mit Distanzen um die 200-Kilometer ist sie ein Rennen für die Klassikerspezialisten, neben den Hügeln ist der starke Wind meist ein Markenzeichen des Rennens. Die Start- und Zielorte wechselten häufig ab, manchmal wurde ein Kurs für mehrere Jahre befahren. Die Burgenland-Rundfahrt wurde bis auf das Jahr 1981 immer als Eintagesrennen durchgeführt.

Die Bergspezialisten konnten sich immer wieder bei Bergrennen duellieren. An dieser Stelle sind das seit 1952 ausgetragene Forchtensteiner Schlossbergrennen und das seit 1971 stattfindende Kitzbühler Horn-Bergrennen zu nennen, die über viele Jahre Kontinuität besaßen, jedoch leider nicht mehr bzw. nicht mehr für die Elite-Kategorie ausgetragen werden.

Eine Legende im Wiener Radsport war das vom ARBÖ Wien veranstaltete Höhenstraßenrennen um den „Int. Großen Straßenpreis von Wien“.<sup>221</sup> Zwischen 1964 und 1988 wurde es ausgetragen und es zählte zu den schwersten Straßenrennen Österreichs, besonders da es ständig hinauf und hinunter ging und sich den Fahrern kaum Abschnitte zur Erholung boten. Hinzu kam das berühmte Kopfsteinpflaster auf der Wiener Höhenstraße, das die Athleten durchrüttelte. Leider ließ die Verkehrssituation keine weiteren Auflagen mehr zu, was von vielen Wiener Radsportfreunden sehr bedauert wurde. Weitere Rennen, die Wien als Start- und Zielorte hatte waren Wien-Himberg-Wien, Wien-Haugsdorf-Wien, Wien-

---

<sup>219</sup> Vgl. *Vesely*, 269.

<sup>220</sup> Vgl. ebd. *Vesely*, 277ff.

<sup>221</sup> Vgl. ebd. *Vesely*, 299.

Drasenhofen-Wien und Wien-Berg-Wien, sowie Wien-Maissau-Wien und Wien-Krems-St. Pölten-Wien die jedoch ebenfalls allesamt nicht mehr existieren.

Das dritte verbliebene Traditionsrennen stellt das Kirschblütenrennen in Wels, mit mittlerweile 57 Auflagen, dar.<sup>222</sup> Ebenso 1961 aus der Taufe gehoben, führt die Strecke durch die malerischen Hügel der Scharten. Die Kirschbäume entlang der Strecke sorgen immer wieder für ikonische Bilder und die mittelschwere Charakteristik des Kurses sorgt für spannende Rennverläufe, die entweder im Massensprint oder durch Ausreißersiege enden. Ein besonderes Merkmal ist, dass nicht nur die Elite ihr Rennen austrägt, sondern auch sämtliche Nachwuchskategorien, Amateure und Frauen eigene Rennen ausfahren, wodurch die Veranstaltung mit Recht behaupten kann, das von der Teilnehmerzahl größte Radrennen Österreichs zu sein. Für die regionalen Medien stellt es einen bedeutenden Termin im Jahr dar.

Der Frühjahrsklassiker schlechthin im Wiener Raum war das seit 1946 ausgetragene „Wien-Eisenstadt-Wien“.<sup>223</sup> Mit nur knapp 100 Kilometern war es relativ kurz und sehr schnell, organisiert von der Union Favoriten. Es gab kaum nennenswerte Erhebungen, jedoch war der starke Seitenwind in vielen Jahren rennentscheidend. Um erfolgreich zu sein, mussten die Rennfahrer das sogenannte „Kantefahren“ beherrschen und meist setzten sich die kräftigen Rouleure durch. In den ersten Jahren kamen der schlechte Straßenzustand und Kopfsteinpflaster-Abschnitte als Schwierigkeiten hinzu, die den Mythos um das Rennen befeuerten. Start und Ziel war immer am Wienerberg, zuletzt bei der Therme Wien. Obwohl das Rennen in den letzten Jahren seines Bestehens große, zum Teil über 200-Mann starke Starterfelder lockte, wurde das Rennen in den 1990er Jahren eingestellt. Bis dahin war es der älteste Eintagesklassiker in Österreich. Das Rennen hatte auch deshalb einen besonderen Stellenwert, weil am Anfang des Jahres häufig neue Sponsoren und Mannschaften dort antraten, die sich gleich gut präsentieren wollten, waren doch stets auch das Fernsehen und die Printmedien vor Ort.

Weitere Instanzen im österreichischen Rennkalender, die leider nicht mehr existieren, sind das Pauschenwein-Gedenkrennen, das Straßenrennen in Pitten, das Straßenrennen in St. Johann/Tirol, das Dr. Schweizer Gedenkrennen in Braunau, das Straßenrennen in Stockerau und das Straßenrennen in Wolkersdorf bzw. Groß Ebersdorf. Glaner verweist auch

---

<sup>222</sup> Vgl. ebd. *Vesely*, 305.

<sup>223</sup> Vgl. ebd. *Vesely*, 369ff.

noch auf das legendäre Rennen Wien-Graz (später Wien-Laßnitzhöhe), das über die Südstadt und die Wechsel-Bundesstraße, über die Rieß und hinunter nach Graz zur Oper, wo das Ziel meistens war, führte. Aufgrund der bergigen Topographie zählten es zu den schwersten Eintagesrennen.<sup>224</sup>

Solange es die Trennung zwischen Amateuren und Profis gab, waren die österreichischen Eintagesklassiker immer den Amateuren vorbehalten gewesen. Es stellte für die meisten Fahrer auch gar keine so große Verlockung dar, zu den Profis überzutreten, da die Verdienstmöglichkeiten ohnehin sehr gut waren. Speziell in den 1970er Jahren herrschte eine „Hochkonjunktur“, was die Potenz der Sponsoren und die Anzahl der Rennen im Kalender betrifft. Es gab jede Woche mindestens zwei Rennen und dazu gab es Prämien zu verdienen, oftmals 10.000 Schilling für den Sieg. Bei Firmenteamen wie Schartner Bombe, Isoflor, Iglu-Teppiche Wels, Alpi, etc. kam dazu noch ein Fixum. Wer erfolgreich gefahren ist, konnte auf ein schönes Gehalt kommen.<sup>225</sup> Eine Thematik, die bei den Eintagesrennen immer wieder für Diskussionen sorgte, war die lange Zeit übliche Zeitvorgabe zwischen den A, B und C-Fahrern. Oft konnten vermeintliche Underdogs die taktischen Geplänkel der stärkeren Fahrer nutzen, um den Sieg unter sich auszumachen. Diese Startvorgaben wurden dann später abgeschafft.<sup>226</sup>

Abschließend zu den Eintagesklassikern muss dennoch festgehalten werden, dass sie vom Stellenwert betrachtet, in Österreich immer ein bisschen ein Schattendasein hinter den Rundfahrten geführt haben. Der langjährige Radsportexperte Karl Pointner begründet dies damit, dass die guten österreichischen Fahrer traditionell immer Rundfahrtspezialisten waren.<sup>227</sup> Daher rührte auch eine gewisse Prägung, dass die Fahrer auf Etappenrennen hingetrimmt wurden und dort besser abschnitten. Die bis dato bei Weltmeisterschaften und Monumenten des Radsports ausgebliebenen internationalen Top-Ergebnisse österreichischer Radsportler sieht er in dem Kontext, dass es historisch gesehen zu wenige klassische Eintagesrennen im Land gab. Man müsste als junger Fahrer schon ins Ausland wechseln, um in diesem Spezialbereich an die Spitze zu kommen.<sup>228</sup>

---

<sup>224</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 65.

<sup>225</sup> Vgl. ebd. *Glaner*, Anhang, 51.

<sup>226</sup> Vgl. ebd. *Glaner*, Anhang, 64.

<sup>227</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 91.

<sup>228</sup> Vgl. ebd. *Pointner*, Anhang, 92.

#### 2.4.3 Die kleineren Rundfahrten und die Österreich-Rundfahrt

Im Jahr 1934, also schon zur Zeit des Austrofaschismus, wurden zwei neue Rundfahrten in Österreich ausgetragen, zum einen der Große „Semperit“ Preis, der in sechs Etappen durch fünf Bundesländer führte und vom Wiener Karl Kühn gewonnen wurde. Das Rennen wurde bis 1938 ausgetragen. Zum anderen das Rennen „Rund um Niederösterreich“. Supper bezeichnet die beiden Rennen als Beginn der Österreich- bzw. Niederösterreich-Rundfahrt.<sup>229</sup> Sie können jedoch nur als Vorläufer angesehen werden, da es noch etliche Jahre dauern sollte, bis sich ein Kontinuum einstellte.

Supper verweist darauf, dass der gesamte Radsport während des Krieges zentral gelenkt und finanziert wurde.<sup>230</sup> Dies brachte schon die Auflösung der österreichischen Vereine 1938 mit sich, wobei die österreichischen Spitzenfahrer in die deutsche Nationalmannschaft eingegliedert wurden. Rennen konnten nur innerhalb von Deutschland durchgeführt werden, bis 1942 wurde die sogenannte „Ostmark-Straßenmeisterschaft“, bis 1943 die Bergmeisterschaft ausgetragen.

Das erste überregionale Rennen nach dem Krieg war Wien-Graz im Juli 1946.<sup>231</sup> Im Sommer darauf wurde mit dem 4-Etappenrennen „Quer durch Österreich“ von Bregenz nach Wien erstmals der Vorläufer der Österreich-Rundfahrt ausgetragen. Rudi Valenta wurde Gesamt-Dritter. Die Tour war sehr beliebt und wurde auch 1948 ausgetragen, wobei eine Schlaufe Wien-Graz-Salzburg-Wien gefahren wurde.

Bei „Quer durch Österreich“ 1947 starteten nur Österreicher und Franzosen, sowie der noch für Italien startende Einzelfahrer Richard Menapace. Er hatte großes Sturz- und Defektpech in dieser Rundfahrt, konnte jedoch die 3. Etappe in Linz gewinnen. Sehr interessant sein Bericht über den Zustand der Straßen, den er als sehr desolat bezeichnete.<sup>232</sup>

Bei der Auflage (Quer durch Österreich) 1948 startete Richard Menapace dann schon für Österreich und führte die Mannschaft als Kapitän an. Es kam jedoch zu Unstimmigkeiten, die auch seitens der Presse mit allerlei Polemik begleitet war.<sup>233</sup>

---

<sup>229</sup> Vgl. *Supper*, 65.

<sup>230</sup> Vgl. ebd. *Supper*, 65.

<sup>231</sup> Vgl. Matthias *Marschik*, Ein Sinnbild Österreichs. Die Tour d’Autriche. In: *Motor bin ich selbst* (Wien 2013), 134.

<sup>232</sup> Vgl. *Menapace*, 105.

<sup>233</sup> Vgl. ebd. *Menapace*, 107.

„Quer durch Österreich“ wurde dann 1949 durch die erste Austragung der „Österreich-Rundfahrt“ abgelöst, die durch gleich sieben Bundesländer führte. Marschik schreibt, dass die Tour von den Medien zum größten Sportereignis des Jahres erklärt wurde – und das trotz Fußball und Olympia: „Die Zeitungen brachten lange Berichte und Extraausgaben, alle Radiosender hatten tägliche Sondersendungen und Liveeinstiege und lösten eine Rad-Euphorie aus.“<sup>234</sup>

Im Vorfeld der ersten Österreich-Rundfahrt 1949 starteten alle Teilnehmer beim Wiener Rathauskriterium um den großen Semperit-Preis. Die erste Rundfahrt wurde am Samstag, dem 23. Juli, um 12 Uhr, durch den Wiener Bürgermeister gestartet. Das Feld der Favoriten bestand aus dem österreichischen, französischen und italienischen Nationalteams. Menapace beschreibt seine Eindrücke von der Strecke und vom Rennen ausführlich. Von den Bergwertungen konnte er bis auf eine alle gewinnen, dabei wurden so namhafte Anstiege wie der Semmering, die Pack, der Griffenerberg, der Iselsberg und natürlich der Glockner mit dem Hochtorn und dem Fuscher Törl von den Fahrern passiert. Von den österreichischen Fahrern gehörten Deutsch, Lauscha, Höfner und Kroismeier zu den Hauptprotagonisten des Rennens. Die Stimmung entlang der Rennstrecke beschreibt Menapace folgendermaßen:

„In allen Dörfern und Städtchen war alt und jung auf der Straße und verfolgte mit begeisterter Anteilnahme die Rundfahrt. [...] Die Begeisterung in Wien war grenzenlos, der sportliche Patriotismus schlug hohe Wellen. [...] Ich glaube, daß selbst die italienische Begeisterung im Giro an diesem Tag durch die allgemeine Anteilnahme Wiens übertroffen wurde.“<sup>235</sup>

Auch bei seiner Rückkehr nach Salzburg wurde er frenetisch empfangen.

Wenige Tage nach der Rundfahrt 1949 ging es schon mit einem Nachtkriterium in Dornbirn weiter, zu dem 10.000 Zuschauer kamen.<sup>236</sup> Außerdem gab es in der Woche darauf wieder die „Vorarlberg-Rundfahrt“, diesmal über fünf Etappen an drei Tagen und inklusive der Befahrung von Arlberg und Bödele, sowie finalem Zieleinlauf auf der Bregenzer Stadionbahn. Die österreichische Bergmeisterschaft wurde in diesem Jahr in Graz ausgetragen und Menapace konnte seinen Titel verteidigen. Im Oktober fand auch ein zweites Kriterium rund um das Wiener Rathaus statt, das allerdings nur für Berufsfahrer war und „Bartali-Meeting“ genannt wurde. Es wurde von Ferry Dusika organisiert und er konnte neben

---

<sup>234</sup> Marschik, Ein Sinnbild Österreichs. Die Tour d’Autriche, 134.

<sup>235</sup> Menapace, 129.

<sup>236</sup> Vgl. ebd. Menapace, 133.

dem berühmten Gino Bartali auch den Sieger der Tour de Suisse Weilemann, den Olympiasieger Bayart, Bartalis Edelhelfer Corrieri und andere bekannte ausländische Fahrer verpflichten.<sup>237</sup>

Die Österreich-Rundfahrt 1950 war stärker besetzt als im Vorjahr, mit Triest, Luxemburg, Frankreich und Jugoslawien standen etliche starke ausländische Teams am Start. Die heimischen Hauptdarsteller waren – neben Menapace – Deutsch, Fülöp, Kosulic, Kukowetz, Schneider, Sitzwohl, Lauscha, Kellner, Bortel und Urbancic. Die Strecke war sehr ähnlich wie im Vorjahr, jedoch mussten diesmal neben den eher schlechten Straßen auch der Pass Thurn, der Rengerberg und die Alpenstraße vor Bad Reichenhall bezwungen werden. Dazu kamen die traditionellen Strengberge und der Riederberg, die zwar nicht für ihre Schwierigkeit bekannt waren, aber trotzdem Fixpunkte im Programm waren. Diesmal hatten sich auch am Glockner viele Fans eingefunden. Schließlich konnte Richard Menapace ein zweites Mal sowohl die Gesamtwertung als auch die Bergwertung für sich entscheiden. Wie im Vorjahr war der Publikumszuspruch enorm: „Auch in diesem Jahr stand die Begeisterung der Bevölkerung derjenigen nicht nach, die ich seinerzeit beim Giro d’Italia erlebt hatte. [...] Es erfüllte mich eine große Freude, daß auch in Österreich der Radsport in dieser Weise zum Volkssport geworden war“<sup>238</sup>, konstatierte Menapace. Dies war seine letzte Teilnahme bei der Rundfahrt.

Glaner/Vesely umreißen die Rahmenbedingungen des Radsports und der Rennen nach dem Zweiten Weltkrieg folgendermaßen:

„Die Durchführung dieser Veranstaltungen war auf Grund der herrschenden wirtschaftlichen Verhältnisse schwierig. Die Landstraßen waren mit heutigen großen Baustellen vergleichbar. Die Preise und Beschaffung des Fahrradmaterials, vor allem der Schaltungen und Schlauchreifen, waren ein besonderes Problem. Von sportlicher Ernährung im heutigen Sinn war keine Rede.“<sup>239</sup>

Nach den zwei Auflagen von „Quer durch Österreich“, war die Radsportkommission fest entschlossen eine „richtige“ Österreich-Rundfahrt durchzuführen. Nachdem zahlreiche wirtschaftliche, finanzielle und organisatorische Hürden genommen wurden, blieb nur eine Hürde, nämlich eine finanzielle Ausfallhaftung. Franz Hamedl, der Präsidiummitglied der

---

<sup>237</sup> Vgl. ebd. *Menapace*, 141.

<sup>238</sup> Ebd. *Menapace*, 175.

<sup>239</sup> *Glaner/Vesely*, 7.

ÖRK, Radhersteller (RIH-Räder) und früher selbst Rennfahrer war, übernahm diese Haftung und gilt damit als „Vater der Österreich-Rundfahrt“.<sup>240</sup>

Der bekannte Sportreporter Karl Pointner, der auch ein gutes Verhältnis zu Franz Dusika pflegte, begleitete die Rundfahrt satte 32 Mal als Berichterstatter der „Kronen Zeitung“. Pointner hebt drei ikonische Momente der früheren Jahre der Rundfahrt hervor. Der „Fall Deutsch“ 1958, der zum Skandal wurde, als Franz Deutsch im Hotel in eine heftige Streiterei verwickelt wurde und sich trotz Anordnung der Rennleitung weigerte, das Rennen zu verlassen. Die Dramatik 1969, als ein Schneesturm die Fahrer am Tauernpass zum Leiden brachte. Und natürlich die große Rivalität zwischen Rudolf Mitteregger und Wolfgang Steinmayr Mitte der 1970er Jahre, aus der sich faszinierende Duelle ergaben.<sup>241</sup>

Die Österreich-Rundfahrt wurde von vielen Stars des Sports bestritten, aber häufig noch zu einem Zeitpunkt wo sie noch nicht so bekannt waren. Zum Beispiel Charly Gaul, Rik van Looy, Joop Zoetemelk, Johan Museeuw, Richard Virenque und viele mehr. Die Österreich-Rundfahrt gehörte auf Amateurebene stets zu den wichtigsten einwöchigen Rennen Europas, ein Prestige, das sie noch ausbaute, seit sie zu einem Profirennen geworden ist.

Da die Rundfahrt 1950 vergrößert wurde, erforderte dies auch einen erhöhten Finanzbedarf. Glaner/Vesely dokumentieren den ungewöhnlichen Schritt der ÖRK, die zu einem Spendenaufruf in den Wiener Zeitungen bewegte. Es fanden sich sowohl Orte als auch Firmen ein, die Geld spendeten und täglich veröffentlicht wurden. Schließlich sprangen sogar die „starken Männer“ vom Heumarkt mit ihrem Strafgeldfonds ein und sponserten einen Tagesabschnitt.<sup>242</sup> Die Firma Meinel übernahm die Patronanz für die Verpflegung. In diesem Jahr betrug das Gesamtbudget 130.000 Schilling. 14 Personenautos, 8 LKW und 10 Motorräder machten den Konvoi von 40 Funktionären und 30 Journalisten aus.<sup>243</sup>

Die 3. Auflage der Österreich-Rundfahrt 1951 gewann wieder ein Österreicher, der Grazer Franz Deutsch. Die Begeisterung des Publikums war ungebrochen hoch. In diesem Jahr wurden auch erstmals überlegt, aus der Rundfahrt ein Profirennen zu machen, was jedoch schließlich von der ÖRK abgelehnt wurde. Somit war die Tür für eine Teilnahme von Berufsrennfahrern auf lange Jahre geschlossen.<sup>244</sup>

---

<sup>240</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 7.

<sup>241</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 10.

<sup>242</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 21.

<sup>243</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 25.

<sup>244</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 33.

Die Rennfahrer hatten in diesen Jahren ob der Straßenverhältnisse immer wieder mit Reifendefekten, Speichen- und Felgenbrüchen zu kämpfen. Auch 1952 konnte sich Franz Deutsch den Gesamtsieg holen, wobei er nicht die Popularität eines Richard Menapace erreichte. Daneben sorgte die brütende Hitze dafür, dass dieses Mal nicht so viele Zuschauer das Rennen besuchten.<sup>245</sup>

Bei der 5. Austragung im Jahr 1953 gab es mit dem Luxemburger Francis Gelhausen erstmals einen Nichtösterreicher als Sieger, mit nur 9 Sekunden Vorsprung vor seinem Landsmann Jempy Schmitz. Dieses Jahr wartete mit zwei Neuerungen auf. Einerseits wurde erstmals der extrem steile Pötschenpass in die Route aufgenommen. Dieser war noch eine Sandstraße und ein Viertel der Fahrer musste absteigen und hinaufschieben. Noch wilder war die Abfahrt, auf Kiesbelag, die zahlreiche Sturzopfer forderte.<sup>246</sup> Die zweite Neuerung war der Zieleinlauf im Wiener Stadion, der daraufhin viele Jahre gute Tradition wurde.

Der Radsport dieser Jahre war sehr stark auf die großen Städte beschränkt. So waren nicht weniger als 25 Wiener bei der Auflage 1954 mit dabei.<sup>247</sup> Mit Adolf Christian gab es wieder einen Heimtriumph. Das Publikumsinteresse hatte aber spürbar nachgelassen, wohl aufgrund der Hektik der beginnenden „Wirtschaftswunderzeit“ wie Glaner/Vesely berichten.

Die 7. Auflage 1955 wurde erstmals durch ein von Zonengrenzen befreites Land ausgetragen. Dies würdigte man dadurch, das Rennen gegen den Uhrzeigersinn zu fahren. Die erste Etappe führte also von Wien nach Linz. Ein neuer Berg sollte den Fahrern das Fürchten lehren: Die Gerlos, damals noch eine ruppige Naturstraße mit bis zu 16 Prozent Steigung. Die Schlussetappe ins Wiener Radstadion wurde zur Beute des Dusika-Schützlings Edwin Simic, der dank seiner Bahnqualitäten den Massensprint gewinnen konnte. Glaner/Vesely bemerken für diese Austragung den harten Konkurrenzkampf der Fahrradfirmen, die den Sport in den Hintergrund gedrängt hatten.<sup>248</sup> In diesem Jahr begann die schwedische Dominanz, es siegte Lasse Nordvall. Die schwedische Serie wurde dann von Roland Ströhm 1956 und Gunnar Göransson 1957 fortgeführt.

---

<sup>245</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 40.

<sup>246</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 48.

<sup>247</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 53.

<sup>248</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 67.

Ein Problem, das die Rundfahrt bis in die 1970er Jahre häufig traf, waren geschlossene Bahnschranken, die das Rennen beeinflussten.<sup>249</sup> Da sie immer im Juli ausgetragen wurde, spielte auch die Hitze häufig eine rennentscheidende Rolle. Im Hochgebirge konnte es allerdings auch ganz anders ausschauen. Dazu kamen die vielen Straßenbaustellen, da gerade im Sommer fieberhaft gebaut wurde, um der steigenden Motorisierung Rechnung zu tragen. Oft spielten sich wahre Defektorgien ab.

Das erste Jubiläum war die 10. Austragung im Jahr 1958, und passend dazu konnte mit Richard Durlacher wieder ein Österreicher die Gesamtwertung gewinnen. Die Besonderheit des Rennens war, dass erstmals kein Ruhetag abgehalten wurde und stattdessen das erste Einzelzeitfahren der Rundfahrtgeschichte durchgeführt wurde.<sup>250</sup>

In den nachfolgenden Jahren gab es immer wieder neue Abschnitte, die ins Programm genommen wurden, neue Berge mussten überquert werden, neue Orte durften sich als Start- oder Zielort präsentieren. Manche Fixpunkte hielten sich länger oder gar bis heute. Erst im Jahr 1996 wurde sie erstmals als Profirennen durchgeführt. Jedenfalls kann festgehalten werden, dass die Rundfahrt trotz aller wirtschaftlichen und organisatorischen Schwierigkeiten bis zur Gegenwart jedes Jahr zur Austragung gekommen ist. Trotz der immer größer werdenden internationalen Beteiligung stellt die Österreich-Rundfahrt für die heimischen Profis immer noch das Highlight der Saison dar. Die immense Tradition ist mittlerweile im internationalen Peloton bekannt und es ist ein beehrtes Ziel der Besten der Welt sich in die Siegerlisten einzutragen. So wie auch der Titel des „Glocknerkönigs“, also derjenige Fahrer, der die Bergwertung am Großglockner gewinnt, die jedes Jahr im Programm ist, zu den begehrtesten Auszeichnungen jedes Bergspezialisten zählt und ein ganz besonderes Unikum des Rennens darstellt.

Eine klassische Vorbereitungsrundfahrt auf die Österreich-Rundfahrt war die im Jahr 1956 zum ersten Mal ausgetragene Niederösterreich-Rundfahrt. Sie stand immer im April oder Mai im Kalender und erfreute sich großer Beliebtheit.<sup>251</sup> Die Raiffeisen-Bank war immer der Hauptsponsor.

---

<sup>249</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 71.

<sup>250</sup> Vgl. ebd. *Glaner/Vesely*, 89.

<sup>251</sup> Vgl. *Supper*, 78.

Vorläufer der Niederösterreich-Rundfahrt war das 2-Etappen-Rennen „Wien-Gmünd-Wien“, das schon seit 1951 ausgetragen wurde.<sup>252</sup> Ab 1956 wurde daraus die Niederösterreich-Rundfahrt, veranstaltet vom ÖRB Wien (ab 1970 ÖAMTC Wien). Es gab sie solange wie Walter Garber organisiert hat, das war bis in die frühen 1990er Jahre.<sup>253</sup> Sie wurde meistens über fünf Etappen ausgetragen, in den Hochzeiten waren es sogar sieben oder acht Etappen. Es war eine über die Jahre gewachsene Traditionsveranstaltung, die bei den Rennfahrern ausgesprochen beliebt war und auch ein internationales Starterfeld lockte. Schon früh waren Starter aus Deutschland, der Schweiz, Jugoslawien und aus den Ostblock-Staaten mit dabei, jedoch waren sie meistens mit sehr jungen Fahrern vertreten, wodurch die Mehrzahl der Gesamtsieger aus arrivierten österreichischen Spitzenfahrern bestand. Ferry Dusika leistete hier jahrelang einen kleinen Beitrag als Sponsor.

Auch in den anderen Bundesländern gab es zeitweise Etappenrennen. So wurde die Kärnten-Rundfahrt 1959 das erste Mal ausgetragen und war bis 1963 als Zwei-Etappen-Fahrt im Kalender. Nach einer langen Pause wurde sie 1986 wieder reaktiviert, dafür aber gleich auf fünf Etappen erweitert.<sup>254</sup> In dieser Form hatte sie bis Mitte der 1990er Jahre Bestand.

Die Oberösterreich-Rundfahrt, die zwischen 1962 und 1981 als „Innviertel-Rundfahrt“ ausgetragen wurde, und auch später unter verschiedenen Namen veranstaltet wurde, gibt es nach einigen Jahren Pause heute wieder und stellt gegenwärtig die zweitwichtigste Rundfahrt des Landes dar.

Die Steiermark-Rundfahrt wurde 1961 das erste Mal durchgeführt und bestand bis 1968 nur aus zwei Etappen. Nach zwölfjähriger Pause wurde sie 1981 wieder ins Programm genommen und auf vier, später dann fünf Etappen ausgeweitet.<sup>255</sup> Ähnlich wie die Kärnten-Rundfahrt bekam sie zusehends finanzielle Schwierigkeiten und wurde schließlich, nach einer weiteren Pause, 2008 eingestellt.

Eine Traditionsveranstaltung war auch „Wien-Gresten-Wien“, das von 1953 bis 1973 als Zwei-Etappen-Rennen ausgetragen wurde und bei dem das „Who-is-Who“ der österreichischen Topstars in den Siegerlisten zu finden ist. Ab 1974 um eine dritte Etappe erweitert,

---

<sup>252</sup> Vgl. *Vesely*, 95.

<sup>253</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 24.

<sup>254</sup> Vgl. *Vesely*, 83ff.

<sup>255</sup> Vgl. ebd. *Vesely*, 179.

war es ein Rennen das für alle Fahrertypen Chancen bot.<sup>256</sup> Das besondere bei Wien-Gresten-Wien war, dass das Rennen immer dafür herangezogen wurde, wer dann bei der Österreich-Rundfahrt, die zwei bis drei Wochen danach startete, in der Nationalmannschaft fahren durfte.<sup>257</sup> Ab Mitte der 1990er-Jahre wurde sie zu einer Profi-Rundfahrt und um eine vierte Etappe erweitert. Doch die Veranstalter wurden zu Größenwahnsinnig und machten das Rennen so groß, dass es Anfang der 2000er-Jahre sogar einen höheren UCI-Status innehatte als die Österreich-Rundfahrt. Da die Sponsoren für zwei so große Rundfahrten dieser Dimension nicht mehr gefunden werden konnten, musste das Rennen, das mittlerweile den Titel „Uniqa-Classic“ trug 2006 eingestellt werden, was sehr schade und ein unrühmliches Ende dieses Klassikers des österreichischen Radsports war.

Von gewisser Bedeutung waren bzw. sind auch die sogenannten „Radsporttage“, also meist Wochenenden, an denen an einem Ort 2-3 Rennen stattfinden. Die prestigeträchtigsten drei waren die Schwarzataler Radsporttage, die Mödlinger Radsporttage und die Erlauftaler Radsporttage<sup>258</sup>. Letztere werden bis heute ausgetragen und stellen immer noch einen wichtigen Termin im Kalender dar.

Nicht unbedeutend waren auch die Veranstaltungen für den Nachwuchsbereich. Die „Internationale Dusika-Jugendtour“ wurde 1968 erstmals ausgetragen und war zu diesem Zeitpunkt ein Novum im internationalen Radsport.<sup>259</sup> Erstmals war es Fahrern der Juniorenklasse möglich, sich auf internationalem Niveau über mehrere Tage zu messen. Es waren meist vier Etappen, die zunächst in Wien, Niederösterreich, Burgenland und der Obersteiermark durchgeführt wurden. Später wurde auf bis zu sechs Etappen erweitert und sogar die Bundesländer Kärnten und Tirol wurden einbezogen. Der Name „Dusika“ verschwand ab 1992 aus der Rennbezeichnung. Die letzte Austragung fand 1999 statt.

Inspiziert von der Dusika-Jugendtour wurden kurz danach zwei weitere Junioren-Rundfahrten ins Leben gerufen. Einerseits die „Int. Austria-Jugendtour“, die von der Union veranstaltet wurde und andererseits die „Oberösterreich-Juniorenrundfahrt“, die seit 1975 bis heute jährlich ausgetragen wird.<sup>260</sup>

---

<sup>256</sup> Vgl. ebd. *Vesely*, 209.

<sup>257</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 23.

<sup>258</sup> Vgl. *Vesely*, 231ff.

<sup>259</sup> Vgl. ebd. *Vesely*, 391ff.

<sup>260</sup> Vgl. ebd. *Vesely*, 427.

#### 2.4.4 Der Bahnradsport und die Geschichte der Radbahnen in Wien

Der Prater war der wichtigste Ort des frühen Wiener Radsports, schon um 1880 hatten dort zahlreiche Vereine ihren Sitz und es gab bereits die Radrennbahn.<sup>261</sup>

Supper gibt das Jahr 1884 für die erstmalige Errichtung einer Radrennbahn im Wiener Prater an. Auch Graz bekam im selben Jahr eine Rennbahn, die zu diesem Zeitpunkt sogar die größte in Europa war.<sup>262</sup> Weitere Bahnen wurden in den darauffolgenden Jahren in Wien-Margareten, Neunkirchen, Linz, Mödling und Innsbruck errichtet.<sup>263</sup> Diese konnten sich jedoch meist nicht allzu lange halten. Auch die Rennbahn im Prater wurde infolge einer Krise des Bahnradsports im Jahr 1903 wieder zugesperrt.<sup>264</sup> Nach einigen Jahren ohne Bahn in Wien, wurde im Oktober 1920 die Hernalser Rennbahn in der Roggendorfergasse eröffnet, wo bei einem Länderkampf „Österreich-Ungarn-Deutschland“ sogar 10.000 Zuschauer kamen.<sup>265</sup> Im Jahr darauf wurde auch im Prater wieder eine Rennbahn eröffnet, die allerdings als Winterbahn in der Rotunde untergebracht war.

Die Freiluftbahn wurde dann 1932 im Rahmen einer Arbeiterolympiade wiedereröffnet. Sie stand genau an der Stelle, wo heute das Ferry-Dusika-Stadion steht, nur war sie um 180 Grad verdreht und hatte eine 400-Meter-Betonpiste. Thuri bezeichnet sie als „schöne und gute Rennbahn“<sup>266</sup>, während Kuhn vom „grauslichen, alten Radstadion“ spricht<sup>267</sup>, dabei aber gleichzeitig auf das rege Publikumsinteresse bei den Bahnländerkämpfen seiner Jugendzeit verweist. Diese Länderkämpfe fanden meistens zweimal im Jahr mit Hin- und Rückkampf statt. Gegner waren zum Beispiel Frankreich, Belgien, Schweiz, Tschechien, Russland, Ungarn, Bulgarien. Es wurden immer sechs Disziplinen ausgetragen: Fliegerrennen, 1000-Meter-Zeitfahren, 4000-Meter-Einzelverfolgung, 4000-Meter-Mannschaftsverfolgung, Punktefahren und Tandem. Dazu kamen die wöchentlich bis zweiwöchentlich ausgetragenen Bahnmeetings, die für regen Betrieb sorgten.

Anfang der 1950er Jahre häuften sich auch wieder Erfolge im Bahnradsport. Neben Rudi Valentas zweitem Platz beim „Bol d’Or“ in Paris, gab es den starken Verfolger Wimmer,

---

<sup>261</sup> Vgl. Bernhard *Hachleitner*, Ein Apparat der Freiheit. Fahrrad, Mobilität und Stadt. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 14.

<sup>262</sup> Vgl. *Supper*, 49.

<sup>263</sup> Vgl. ebd. *Supper*, 51.

<sup>264</sup> Vgl. ebd. *Supper*, 56.

<sup>265</sup> Vgl. ebd. *Supper*, 60.

<sup>266</sup> *Thuri*, Anhang, 2.

<sup>267</sup> *Kuhn*, Anhang, 76.

der 1953 ins Viertelfinale der Weltmeisterschaft in Zürich einzog und ein Jahr später sogar zwischenzeitlich in Paris den Stundenweltrekord aufstellen konnte.<sup>268</sup> Schon 1957 konnte ein anderer Wiener den Rekord erneut verbessern. Edwin Simic legte auf einem Dusika-Rad 44,226 km zurück. Von da an brachte Ferry Dusika eine Serie dieses Rads unter dem Etikett „Weltrekord“ heraus, was ein früher genialer Schachzug des Marketings war.

Durch die Lage im Freien und die kalten Winter wurde der Betonbelag über die Jahre immer stärker in Mitleidenschaft gezogen und so wurde das Radstadion dann im Jahr 1966 abgerissen. Zwischenzeitlich hatte es auch für zwei Saisonen zwischen 1957 und 1959 eine Winterbahn in der Wiener Stadthalle gegeben.

Die österreichischen Bahnmeisterschaften wurden nur einmal in Bregenz und einmal in Bratislava ausgetragen, ansonsten immer in Wien. Zwischen 1969 und 1976 wurden keine Meisterschaften ausgetragen, da es ja kein Radstadion in Österreich gab.<sup>269</sup> Die Bahnfahrer wichen hauptsächlich nach Brünn aus.

In diesen zehn Jahren ohne Radrennbahn in Wien, wurden große Lobbying-Anstrengungen unternommen, um wieder eine neue Bahn zu errichten. Besonders die Radsportverbands-Funktionäre Stefan Mikschl und Rudolf Thuri wurden bei der Wiener Stadtpolitik vorstellig und konnten schließlich einen Neubau erwirken. Von eminenter Bedeutung war das gute Verhältnis von ÖRV-Präsident Mikschl zum damaligen Wiener Bürgermeister Felix Slavik<sup>270</sup>, der darüber hinaus auch Präsident des Wiener Leichtathletikverbandes war. So kam es dann zu dieser Lösung, im neuen Stadion Radsportler, Leichtathleten und Turner unterzubringen. Dank der guten Argumentation konnte eine moderne Holzbahn mit 250 Metern Länge, die heute längst Standard geworden ist, errichtet werden. In Auftrag gegeben wurde sie bei der renommierten Radbahnbauer-Dynastie Schürmann aus Deutschland, zu der Thuri über die Jahre sehr gute Verbindungen aufgebaut hatte.<sup>271</sup> So gab es den Auftrag für das „Neue Hallenstadion“, für die Architekten Kurt Koss und Ludwig Binder.

Das neue Radstadion wurde am 20. April 1977 von Bürgermeister Leopold Gratz offiziell eröffnet. Pruckner spricht von 9000 Zuschauern, die in die Halle geströmt sind, um die anwesenden internationalen Radgrößen Felice Gimondi, Patrick Sercu und Francesco Moser

---

<sup>268</sup> Vgl. *Supper*, 71.

<sup>269</sup> Vgl. *Vesely*, 18.

<sup>270</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 2.

<sup>271</sup> Vgl. ebd. *Thuri*, Anhang, 3.

zu sehen.<sup>272</sup> Gleich im Jahr darauf, 1978, fand das erste Großereignis statt, die Weltmeisterschaft in der Kategorie Junioren. Von Ferry Dusika inspiriert, verstanden es zu dieser Zeit mehrere Funktionäre gute internationale Netzwerke aufzubauen. Für diese Veranstaltung war die Verbindung Thuris zum polnischen UCI-Generalsekretär [Radsportweltverband] Jekiel sehr nützlich, wie auch zu etlichen anderen Präsidenten der nationalen Radsportverbände in Europa. Nachdem die Junioren-WM ein beachtlicher Erfolg wurde, beschloss man, sich um eine Weltmeisterschaft für die Elite-Kategorie zu bewerben. Nach intensiven Bemühungen wurde Wien am IOC-Kongress 1984 in Los Angeles der Zuschlag zur Austragung der Bahnweltmeisterschaft 1987 erteilt, gleichzeitig mit der Straßenweltmeisterschaft, die in Villach ausgetragen wurde.<sup>273</sup> Die Austragung dieser Bahnbewerbe stellte zweifellos eine Dimension dar, die niemals zuvor und auch danach nicht mehr erreicht wurde.

Nachdem die neue Bahn eröffnet wurde, rief Ferry Dusika zunächst die „Sechs-Tage Nacht“ ins Leben. Sie firmierte auch unter dem Namen „Dusika-Hallengala“, und wurde immer einmal im Jahr etwa im Oktober-November veranstaltet. Es gab sehr viele schöne Rennen im Radstadion. Im Jahr 1978 konnte der Wiener Franz Dögl zweimal den Stundenweltrekord hinter Motorschrittmachern aufstellen, den Franz Varga 1980 noch einmal verbesserte.<sup>274</sup> Lange Zeit wurde auch darüber nachgedacht ein Sechstagerennen auszutragen, aber man war davon überzeugt, dass es beim Wiener Publikum nicht so gut ankommen würde. Zuerst war es eine Eintagesveranstaltung, dann wurde es erweitert zu einer Dreitägigesveranstaltung. Dusikas Veranstaltungen waren stets gut besucht, ins Stadion gehen knapp 7000 Zuschauer hinein, es waren meist 5500-6000 Leute anwesend, so Thuri.<sup>275</sup> Glaner spricht sogar davon, dass diese Veranstaltungen im Radstadion die einzigen waren, die wirklich ausverkauft waren.<sup>276</sup>

Pruckner bezeichnet das Radstadion als Zweckbau, vor allem in Bezug auf die grauen Wände, den Beton und die Fassade, dessen Zweck von außen nur vermutet werden kann: „Das Radstadion ist keine Landmarke, das Stadtbild wird nicht von ihm geprägt.“<sup>277</sup>

---

<sup>272</sup> Vgl. *Pruckner*, 164.

<sup>273</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 5.

<sup>274</sup> Vgl. *Supper*, 74.

<sup>275</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 6.

<sup>276</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 46.

<sup>277</sup> *Pruckner*, 163.

In den 1990er Jahren gab es eine Diskussion darüber, ob das Stadion abgerissen werden sollte, was zum Glück nicht passiert ist. Stattdessen wurde es in den Jahren 1997 bis 1999 generalsaniert.<sup>278</sup>

Gegenwärtig gibt es einen Trend zu beobachten, dass das Dusika-Stadion nicht mehr nur von Lizenzrennfahrern zum Training genutzt wird, sondern dass sich vermehrt auch Hobby- und Breitensportler auf die Bahn wagen. Die Gründe dafür sind neben den positiven Gesundheitseffekten des Trainings auch eine spezielle Stil-Kultur, die sich in der Bekleidung ausdrückt, sowie die Faszination für die Geschwindigkeit und die Schlichtheit des Bahnrades ohne Bremsen und Gangschaltung.

Thuri bezeichnet die gegenwärtige Situation der Bahn als „Dornröschenschlaf“, der Rennbetrieb ist in den letzten Jahren immer mehr abgeflaut.<sup>279</sup> Seiner Einschätzung nach trifft die Schuld in erster Linie den Wiener Landesradsportverband, weil unter dessen Zuständigkeit fällt die Rennbahn und in der darüber liegenden Ebene müsste sich der Präsident des ÖRV, Otto Flum, stark machen. Pruckner ist recht zu geben, wenn er das Fehlen der Stimmung bei Wettkämpfen und zu wenige Wettkämpfe allgemein bemängelt<sup>280</sup>, allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass sich die Situation in den letzten beiden Wintersaisons durch die neue Wettkampfsreihe „Bahn-O-Rama“ wieder verbessert hat, wo zumindest 6 Termine im Winter im Kalender sind.

#### 2.4.5 Die gesellschaftliche Bedeutung des Radsports in Wien, Österreich und International

Der Sporthistoriker Matthias Marschik hat beim Internationalen Symposium „Images des Sports in Österreich“ einen Vortrag gehalten, der sehr viel Aufschluss über den österreichischen Radsport nach 1945 und seine wichtigsten Protagonisten gegeben hat. Ausgehend von der Person Menapace, „einem klein und ausgezehrt wirkenden, aber nichtsdestoweniger topfitten und kämpferischen monarchistischen Italiener, der zum nationalen Sportidol wurde“, sollte der Bogen zum so populären Radsport der Nachkriegsjahre gespannt werden:

---

<sup>278</sup> Vgl. ebd. Pruckner 163.

<sup>279</sup> Vgl. Thuri, Anhang, 3f.

<sup>280</sup> Vgl. Pruckner, 167.

„Er repräsentierte in vielerlei Hinsicht nicht nur die Mangelwirtschaft nach 1945 und den sukzessiven „Wiederaufstieg“, sondern stand auch für die Entwicklung des Bewusstseins einer österreichischen Nation, deren Grenzen entlang der Streckenführung der Tour zumindest mit dem Finger auf der Landkarte nachvollzogen werden konnten.“<sup>281</sup>

Die Großglockner-Hochalpenstraße und die Wiener Höhenstraße, zwei bedeutsame Orte des österreichischen Radsports wurden unter der austrofaschistischen Herrschaft gebaut, was der Vollständigkeit halber erwähnt werden soll.<sup>282</sup>

Unter den Grundbedingungen des allgemeinen Mangels nahm der Radsport in Österreich nach 1945 allmählich wieder Fahrt auf. Zunächst war dies in der Praxis schwer, fehlte es doch an Ernährung, Material und Geld. Auch auf immaterieller Ebene mangelte es an nationaler Identität und allgemein an Anerkennung. Deshalb gab es in der Bevölkerung ein gewisses Bedürfnis nach „hartem Aktivismus“, und hier erwies sich – neben wenigen anderen Sportarten – der Radsport als prädestiniert.

Der Sportboom der späten 1940er Jahre, der sich in zahlreichen Vereinsgründungen manifestierte, wurde auch dadurch ausgelöst, dass der Radsport erste Bilder und Erfolge nach dem Zweiten Weltkrieg lieferte. Wichtiger waren zu dieser Zeit wahrscheinlich nur die Olympischen Winterspiele 1948 in St. Moritz, die als erste externe Anerkennung sehr wichtig für Österreich waren, sozusagen als „nationale Selbstvergewisserung“.

Marschik bezeichnet den Radsport in seinem Vortrag als „Transmissionsriemen“, der die Städte mit dem Land, insbesondere in den Alpen, verband. Die Popularität steigerte sich auch in den 1950er Jahren weiter. Die Rennen waren leicht durchführbar und die Veranstaltungen zahlreich. Das Material war relativ leicht zu bekommen, oftmals wurden sie als Preise bei den Rennveranstaltungen vergeben, wie zum Beispiel neue Schlauchreifen.

1947 wurde mit „Quer durch Österreich“ das erste überregionale Etappenrennen ausgetragen, dass von einem französischen Sponsor finanziert wurde. Die „Österreich-Rundfahrt“ wurde dann im Jahr 1949 zum ersten Mal ausgetragen und war von enormer Bedeutung für die öffentliche Wahrnehmung des Radsports. Auch weil sie auf der Landkarte verfolgbar war, was ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Sportveranstaltungen ist.

---

<sup>281</sup> Matthias *Marschik*, Richard Menapace und der österreichische Radsport nach 1945. In: *Images des Sports in Österreich. Innensichten und Außenwahrnehmungen. Internationales Symposium vom 18. und 19. September 2017 in Wien, Programmheft*, S. 14f.

<sup>282</sup> Vgl. *Stecewicz*, 97.

Marschik verweist auch auf Firmenrivalitäten, welche diese Jahre prägten. So gab es in Wien die Radmarken RIH, Select und Dusika, die sich nicht nur intern, sondern vor allem zu Graz und der Firma Puch in Konkurrenz sahen. Glaner meint jedoch, dass dieses Konkurrenzverhältnis nie so erbittert war. Bei Rennveranstaltungen haben alle Firmen etwas zum Sponsoring beigetragen.<sup>283</sup>

Marschik nennt vier große Protagonisten für den Radsport der Nachkriegsjahre. Als erstes Ferry Dusika, der bereits seit 1935 nebenbei ein Sportgeschäft betrieb und auch als Journalist, Propagandist und Veranstalter tätig war. Für die Zeit nach 1945 hebt er vor allem seine Bedeutung als Veranstalter in Wien hervor. In Wien gab es keine Sechstagerennen, nur kleinere Meetings. Als zweites nennt er den Grazer Franz Deutsch, der vom beginnenden Wohlstand profitierte und als erster starker Fahrer aus den Bundesländern in Erinnerung blieb. Als drittes nennt er Rudi Valenta, der aus Wien stammte und bereits seit 1948 als Profi fuhr und dementsprechend viel im Ausland unterwegs war. Zu guter Letzt widmet sich Marschik ausführlich dem bereits erwähnten Richard Menapace, der bereits in Italien Profi gewesen war. 1941 übersiedelte er ins Deutsche Reich. In der Öffentlichkeit wurde er, da er aus Südtirol stammte, als Österreicher gesehen, insbesondere nachdem er nach 1947 als Amateur nach Österreich kam um dort zum Sportidol aufzusteigen. Seine bedeutendsten Erfolge stellen die Gesamtsiege bei der Österreich-Rundfahrt 1949 und 1950 dar. Menapace, der ein überzeugter Monarchist war, wurde in den Medien als „fahrende Majestät“ bezeichnet, was auf die spielerische Leichtigkeit seiner Erscheinung auf dem Rad bezogen war. Er wurde 1949 zum Sportler des Jahres gewählt. Daneben holte er noch viele Siege bei kleineren Rennen in Österreich und Italien. Ähnlich wie Dusika betrieb auch er dann ein Radgeschäft in Salzburg.

Pointner verweist darauf, dass Richard Menapace die Österreich-Rundfahrt geprägt hat wie kein zweiter, und gibt drei Begründungen dafür an. Erstens, weil er der erste Sieger war, zweitens, weil er Leistungen gebracht hat, die sich zum damaligen Zeitpunkt keiner hat vorstellen können, und drittens, weil er den leidgeprüften Österreichern und Österreicherinnen der Nachkriegszeit ein bisschen Stolz und Wir-Gefühl vermitteln konnte.<sup>284</sup> Vor allem konnten sich die Leute kaum vorstellen den Großglockner zu überqueren. Auch wurde in dieser Zeit – ohne Fernsehen – in den Medien fast nichts von Giro d’Italia oder Tour de

---

<sup>283</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 56.

<sup>284</sup> Vgl. Karl *Pointner*, Richard Menapace. Österreicher mit italienischer Begeisterung. In: *Helden und Idole* (Innsbruck/Wien 2006), 208f.

France berichtet, sodass es allgemein noch wenig Vorstellung darüber gab, wozu die Hochleistungssportler fähig waren.

Menapaces beste Jahre wurden ihm vom Krieg durchkreuzt, sodass er an seinem Karrierehöhepunkt schon das Alter von 35 Jahren hatte. Nach dem Krieg bestritt er viele Rennen in Österreich, 1947 gewann er dabei eindrucksvolle 21 von 25 Bewerbe.<sup>285</sup> Neben seinen Siegen bei der Österreich-Rundfahrt 1949 und 1950 wurde der Mythos um seine Person vor allem durch seine unglaubliche Fahrt zum Glocknerkönig 1949, wo er gegenüber dem zweitplatzierten zehn Minuten Vorsprung herausfuhr, begründet.

Im Jahr 1948 eröffnete Menapace gemeinsam mit seinem Salzburger Rennfahrerkollegen Franz Perfahl ein Radgeschäft ebendort. Dies lief sehr gut, was einerseits an seiner Popularität lag, andererseits hatte er, ähnlich wie Franz Dusika, gute Kontakte nach Italien und konnte dadurch Material beschaffen, das andere nicht anbieten konnten. Nicht zuletzt war es auch ein Statussymbol, ein „Menapace-Rad“ zu fahren. Er führte das Geschäft allerdings nur bis 1959 und wurde dann Privatier.<sup>286</sup>

Marschik betont die Österreich-Rundfahrt als Zeichen für die österreichische Identität. Die mediale Inszenierung war auf die Härte ausgerichtet. Mit den Schlagworten Härte – Schlamm – Maskulinität – Raum unterstreicht Marschik die Hauptfaktoren, die für die Medien wichtig waren. Wirklich riesig war die Begeisterung des Publikums, als die Österreich-Rundfahrt 1950 nach Wien kam, und ein Menschengespinnst vom Riederberg durchgehend bis zum Wiener Rathaus aufgereiht war, vergleichbar mit der Euphorie beim Giro d'Italia. Die Popularität hielt bis ungefähr 1960 an, besonders die Bindegliedfunktion Stadt-Land wird noch einmal betont.

Auch Heinz Klöckl, Mitglied des legendären ARBÖ-Puch-Teams, berichtet vom unglaublichen Publikumsinteresse in den 1950er Jahren: „Beim Eröffnungsrennen Graz-Kirchbach-Graz [...] 1953, da waren Leute, die man heute nur bei einer Weltmeisterschaft sieht.“<sup>287</sup>

Marschik betont in einem anderen Beitrag jedoch auch, dass sich bereits in den Fünfziger-Jahren vermehrt kritische Stimmen bemerkbar wurden, die eine Krise in Bezug auf die mangelnde finanzielle Basis der Radfirmen sahen, vor allem weil der österreichische Markt

---

<sup>285</sup> Vgl. ebd. *Pointner*, 210.

<sup>286</sup> Vgl. ebd. *Pointner*, 213.

<sup>287</sup> *Ulreich/Wehapp*, 294.

zu klein sei. Er führt aus: „So konnte sich der Professionalismus mangels Sponsoren nicht lange behaupten, und die wenigen Fahrer, die den Sprung ins Profigeschäft wagten, mussten für ausländische Rennställe starten und internationale Rennen bestreiten.“<sup>288</sup>

Die herausragenden Leistungen von Adolf Christian schlugen Mitte der 1950er Jahre hohe Wellen. Nachdem er schon als Amateur sehr erfolgreich gewesen war, wurde er Profi und belegte bei der Straßenweltmeisterschaft 1955 gleich den 6. Platz. Mit dem 3. Platz in der Gesamtwertung der Tour de France 1957 schuf er sich ein Denkmal, das bis heute kein Österreicher mehr erreicht hat (Anm.: Bernhard Kohls 3. Platz aus dem Jahr 2008 wurde ihm wegen Dopings aberkannt). Diese internationale Glanzleistung wurde nicht zuletzt dadurch ermöglicht, dass sich Ferry Dusika in den Jahren zuvor sehr um den österreichischen Profisport verdient gemacht hat, wie Kurt Schneider betont.<sup>289</sup>

Die Latte wurde sehr hochgelegt, sodass die Sechziger Jahre als ein erfolgstechnisch eher schwächeres Jahrzehnt bewertet wurden. Darum arbeitete man 1969 Reformvorschläge aus, die die Jugendförderung auf ein neues Niveau heben sollten. Hauptmaßnahme war die Einsetzung eines hauptamtlichen Trainers.<sup>290</sup>

Supper weist darauf hin, dass es in den 1960er-Jahren zu einem Finanzierungsproblem bei vielen Radvereinen und Rennställen kam, da die finanziellen Forderungen hoch waren und ein zahlungskräftiger Sponsor zum Überleben notwendig war.<sup>291</sup> Ein Rückschlag war auch, dass 1962 aufgrund des Sommerreiseverkehrs keine Rennen im Juli und August ausgetragen werden durften – ausgenommen die Österreich-Rundfahrt.

Hauser diagnostiziert eine „Renaissance“ der Beliebtheit des Rennradsports Ende der 1970er Jahre.<sup>292</sup> Dies begründet sie vor allem durch den modischen Status, den der Radsport auch in Bezug auf den Freizeitsport erhalten hat. Radfahren ist eine der meistpraktizierten Sportarten in Europa geworden.

Marschik/Spitaler betonen, dass Österreich „aktiv wie rezeptiv, also bezüglich der Existenz von Spitzensportlern und -sportlerinnen wie der Begeisterung für sie, ein Sportland, das sich nach innen wie nach außen über sportliche Erfolge und seine Stars konstruiert“ ist.<sup>293</sup>

---

<sup>288</sup> Marschik, Ein Sinnbild Österreichs. Die Tour d’Autriche, 135.

<sup>289</sup> Vgl. Schneider, Anhang, 40.

<sup>290</sup> Vgl. Supper, 73.

<sup>291</sup> Vgl. ebd. Supper, 69.

<sup>292</sup> Vgl. Hauser, 19.

<sup>293</sup> Marschik/Spitaler, 9.

Dies liegt schon in den Anfängen des modernen Sports begründet, wo nationale Identitäten eine immer wichtigere Rolle einnahmen. Für den Beginn der Zweiten Republik war vor allem die Außenwirkung des Sports bedeutsam, da dadurch bereits die Wiederaufnahme in die internationale Staatengemeinschaft signalisiert wurde und in der Folge durch die Erfolge auch der steigende Wohlstand und die globale Reputation versinnbildlicht wurden.<sup>294</sup>

Thuri sieht die gesellschaftliche Bedeutung des Radsports für die nationale Identifikation ebenso für die ersten Jahre der Österreich-Rundfahrt bis Ende der 1950er Jahre gegeben, wenn auch nicht in so einem großen Ausmaß wie in Italien mit dem Giro. Er betont, dass es bis Ende der 1970er Jahre noch eine starke Identifikation mit dem Radsport gab, die allerdings immer mehr nachließ. Vor allem die zunehmende Motorisierung, die mangelnde mediale Berichterstattung und die vor allem in den letzten Jahren eher untätige ÖRV-Führungsrige ließen die Bedeutung und den Stellenwert des Radsports in der Öffentlichkeit sinken. Allein die Tatsache, dass man heute die großen Städte, was aber sehr wichtig wäre um viel Publikum zu erreichen, nicht mehr oder nur mehr selten anfährt, wie Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Bregenz spricht Bände und zeigt wie schwierig es geworden ist auch die behördlichen Genehmigungen beispielsweise im Rahmen der Österreich-Rundfahrt zu bekommen.<sup>295</sup> Hierbei sei auch der Verband gefordert bei der Politik vorstellig zu werden, vor allem beim Sport- und Innenminister. Auch sei der Zugang zur Presse, wie Dusika ihn einst gepflegt hatte, verloren gegangen, sodass die Lobby zurzeit fehle. Und dies obwohl in der Bevölkerung derzeit ein Radsportboom hinsichtlich Verkaufszahlen und Tourismus feststellbar ist.

Kurt Schneider war selbst als Rennfahrer am erfolgreichsten, als die Radsportbegeisterung in den frühen 1950er Jahren am Höchststand war. Er beurteilt das gesellschaftliche Interesse sehr differenziert, so seien die Sechstagerennen im Ausland immer besser angekommen, während die Straßenrennen und die Österreich-Rundfahrt hier viel höhere Zuwendung bekamen. An den Massenansturm dieser Jahre kam danach nichts mehr heran. 1950 sind die Menschen, überspitzt formuliert, die ganze Strecke entlang in Sechserreihen gestanden. Das Interesse war riesig. Der Stellenwert des Radsports sei aber in anderen Ländern wie Frankreich und Italien immer höher gewesen als in Deutschland und Österreich. Zudem sei das Publikum dort fachkundiger. Der erfahrene Auslandsprofi war bekanntlich viel in der Welt herumgekommen. „Das zeigt sich am Umgang mit den Radfahrern beim

---

<sup>294</sup> Vgl. ebd. *Marschik/Spitaler*, 17.

<sup>295</sup> Vgl. *Thuri*, Anhang, 26.

Training, also im Straßenverkehr“, fügt Schneider hinzu.<sup>296</sup> Die vielfältigeren Möglichkeiten der Freizeitgestaltung sieht er als Hauptgrund für den Rückgang des Publikumszuspruches in den letzten Jahrzehnten.

Glaner sieht die Situation ganz ähnlich wie Thuri und Schneider, er weist aber darauf hin, dass es bei entsprechenden Erfolgen schon ein großes mediales Echo und auch Begeisterung in der Bevölkerung geben kann.<sup>297</sup> Außerdem sei der Wegfall der reinen Radsportjournalisten bei den Tageszeitungen gegenwärtig ein Problem. Bis in die 1970er Jahre war dies anders, als das Duell zwischen Wolfgang Steinmayr und Rudolf Mitteregger um den Rundfahrtssieg aufgebauscht wurde. Glaner sieht den Publikumsrückgang aber auch damit begründet, dass heute die Menschen lieber selbst Radfahren gehen und sich sportlich betätigen, als dass sie zuschauen wollen.<sup>298</sup>

Auch Kuhn hebt hervor, wie viel der Radsport eigentlich auch heutzutage noch bewegen könnte, was man zuletzt sehen konnte, als Georg Totschnig 2005 zum Sportler des Jahres in Österreich gewählt wurde. Er begründet es damit, dass der Erfolg in einer Wertsportart die Leute mitreißt, vor allem wenn es eine Übertragung im ORF von der Tour de France gibt. Totschnig die Etappe gewinnen zu sehen, dies konnte die Leute begeistern.<sup>299</sup> Kuhn gibt aber auch zu, dass man früher nicht so viel internationalen Sport in Österreich sehen konnte, sodass bestimmte Sportereignisse in Österreich einen höheren Stellenwert innehaten. Er nennt die Fußball-Länderspiele, die „Österreich-Rundfahrt“, das „Silberkrugrennen“ in Bad Gastein und die „Hahnenkammrennen“ in Kitzbühel als Paradebeispiele der nationalen Identifikation.<sup>300</sup>

Karl Pointner sieht speziell die Medien und den Radsportverband gefordert, mit nachdrücklichem Engagement den Radsport wieder verstärkt in das öffentliche Bewusstsein zu bringen. Das persönliche Engagement und Interesse der Redakteure sei derzeit nicht im notwendigen Ausmaß vorhanden. Es bedarf auch einer Bestimmtheit bei den Redaktions-sitzungen. Gleichermäßen ist die Medienarbeit des ÖRV stark verbesserungswürdig und der direkte Kontakt zu den Journalisten sollte wieder mehr gepflegt werden.<sup>301</sup> Er diagnostiziert aber auch einen Wandel, der die Sportberichterstattung in den letzten Jahrzehnten

---

<sup>296</sup> *Schneider*, Anhang, 43.

<sup>297</sup> Vgl. *Glaner*, Anhang, 67.

<sup>298</sup> Vgl. ebd. *Glaner*, Anhang, 68.

<sup>299</sup> Vgl. *Kuhn*, Anhang, 73.

<sup>300</sup> Vgl. ebd. *Kuhn*, Anhang, 75.

<sup>301</sup> Vgl. *Pointner*, Anhang, 79f.

erfasst hat, die anderen Sportarten, wie beispielsweise Tennis oder Golf, einen höheren Stellenwert einräumt. Ein weiterer Grund, dass die gesellschaftliche Bedeutung des Radsports mittlerweile nicht mehr an die „Heroen-Zeit“ in den 1950er Jahren herankommt, liegt für Pointner daran, dass sich der Durchschnittsmensch damals noch nicht vorstellen konnte, wie man mit einem Rad rund um Österreich fahren kann, geschweige denn über den Großglockner. Auch die mediale Situation war eine ganz andere, sagt er:

„Es gab damals aber auch nichts anderes, kein Fernsehen, das Radio war irgendwas, damals vermittelten die Zeitungen den Menschen alles, da waren eben die begnadeten Schreiber wie Martin Maier oder Heribert Meisel, die ihre Leser mit ihren Berichten begeistern konnten. Sie haben die Qualen und das Leiden, etc. übermittelt. Daher kam auch die Hochachtung, wenn nicht der Liebe der Massen zum Radsport.“<sup>302</sup>

Gleichzeitig fügt Pointner an, der Unterschied zu Frankreich und Italien war, dass sie nicht wirklich des Radsports wegen gekommen sind, sondern einfach nur um die Helden zu sehen. Es war eher die Neugier auf die Personen, weniger auf das Ereignis selbst.<sup>303</sup>

---

<sup>302</sup> Vgl. ebd. *Pointner*, Anhang, 89.

<sup>303</sup> Vgl. ebd. *Pointner*, Anhang, 90.

### 3 Schluss / Zusammenfassung / Fazit

Zum Abschluss dieser Arbeit werden in diesem Kapitel die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst und der Versuch unternommen, die eingangs gestellten Forschungsfragen gebündelt zu beantworten.

Die Hauptforschungsfrage dieser Arbeit bezog sich auf die Kontakte von Franz Dusika. Die Netzwerke, die er sich aufbauen konnte, und für seinen großen Einfluss auf den Radsport und die Gesellschaft verantwortlich waren, können durchaus als breit gefächert bezeichnet werden. Aus der Radsportszene kommend, wo seine Beziehungen zu anderen Sportlern und zu Funktionären und Managern eine Art Ausgangsbasis bildeten, verstand es Dusika geschickt im Laufe seines Lebens Kontakte zu Politikern, Wirtschaftstreibenden und Journalisten aufzubauen. Insbesondere für seine Veranstaltertätigkeiten war die Politik sehr wichtig für ihn, speziell seine enge Freundschaft zu Helmut Zilk ermöglichte ihm viel. Generell pflegte Dusika gute Kontakte zur Wiener Stadtregierung und auch zur Bundespolitik und den jeweiligen Parteichefs. Zweifellos bedeutsam waren auch seine Geschäftsbeziehungen, die Dusika zum Teil auch clever zum Wohl des Radsports einsetzen konnte, wobei in diesem Feld eher wenig Konkretes herausgefunden werden konnte, und wenn, dann eher in Bezug auf Firmen als auf Einzelpersonen. Dafür war dies im Bereich des Journalismus umso besser möglich, auch dank der Zeitzeugen Michael Kuhn und Karl Pointner, die aus diesem Metier stammen und wertvolle Hinweise liefern konnten. So trugen sie selbst stark dazu bei, dass Ferry Dusika in den Medien für den Radsport werben konnte. Darüber hinaus sind besonders die Sportreporter der Printmedien zu nennen, wie Martin Maier, Willy Ahstl, Rudi Aberle, Walter Hoyer und Rudi Castka, sowie im TV/Radio-Bereich Heribert Meisel, Roland Knöppel und Fritz Dodes. Diese ermöglichten Dusika einen medialen Einfluss, der seine Bekanntheit innerhalb der gesamtösterreichischen Gesellschaft massiv erhöhte und schließlich, besonders über seine Ernährungslehre, auch über den Radsport hinaus berühmt machte. Seinen über die Jahre erworbenen „Promi“-Status konnte Dusika auch dahingehend nutzen, als dass zahlreiche andere Prominente und „Adabais“ gerne in sein Modegeschäft zum Einkaufen kamen und er dort neue Kontakte knüpfen konnte.

Daneben stellte sich die Frage, was wir aus heutiger Perspektive von einer Persönlichkeit wie „Ferry“ Dusika sie war, lernen können. Nachahmenswert ist sein unbändiges Engagement für den Radsport, dessen Wohl ihm Zeit seines Lebens an erster Stelle stand. Darüber hinaus gelang es ihm, aus ärmlichen Verhältnissen stammend, sich einen großen Wohlstand aufzubauen, der mit sehr viel Fleiß und Geschick entstand. Wie in der Arbeit gezeigt wurde, liegt jedoch aus moralischer Sicht ein deutlicher Unterschied zwischen vertretbarem und nicht vertretbarem wirtschaftlichem Handeln vor. So nutzte Dusika für sein Geschäft seine Netzwerke aus, um einen legitimen Vorteil gegenüber der Konkurrenz zu haben, während im Zuge der Arisierung in der NS-Zeit eine klare Bereicherung festzustellen ist. Die Auseinandersetzung mit der eigenen Rolle im Nationalsozialismus erfolgte für Dusika unmittelbar nach dem Krieg nach dem typischen Muster des Abstreitens, Verleugnens und Verharmlosens, danach wurde seine Involvierung Zeit seines Lebens nicht mehr thematisiert. Was man sich auf keinen Fall von ihm anschauen sollte, ist also die Opportunitäts-Mentalität, die Dusika schon auch auszeichnete. Die Lehren, die speziell der Sport aus seinen Aktivitäten ziehen könnte, liegen eben darin, dass nicht jedes Sponsoringgeld angenommen werden sollte, vor allem dann nicht, wenn es von moralisch oder politisch fragwürdigen Instanzen kommt. Vielmehr sollte die Medienarbeit, die Dusika für den Radsport verrichtete, wieder verstärkt betrieben werden, um dem Sport vermehrt zu Raum und Ansehen in der Öffentlichkeit zu verhelfen.

Das Ziel der Arbeit war es, zu Ferry Dusika ein umfassendes Gesamtbild seiner Person, seiner Tätigkeiten und Verdienste, im positiven wie negativen Kontext, auszuarbeiten. Die subjektiven Eindrücke aus den Zeitzeugengesprächen sollten in Beziehung zu den Quellen gesetzt werden, was sich teilweise als schwierig herausstellte, da es insbesondere zu seinen späteren Lebensjahren kaum Literatur gibt. So wurde bis dato über sein Geschäftsleben, und seine medialen Tätigkeiten wenig bis gar nichts geschrieben. Es wurde dennoch darauf geachtet, die gewonnenen Informationen aus den Interviews kritisch zu hinterfragen und gegebenenfalls differenzierter darzustellen.

Daneben wurden weitere, ergänzende Fragen zu Dusika gestellt. Was Dusika allgemein als Mensch auszeichnete, war seine asketische Lebensweise, sein gepflegtes „Gentlemen“-Auftreten und seine Rastlosigkeit. Seine größten Verdienste für den Radsport stellten neben seinen eigenen sportlichen Erfolgen speziell seine Veranstaltungen dar. Dazu gehört besonders die „Dusika-Jugendtour“, die speziell der Nachwuchsförderung diente, und die „Dusika-Hallengala“, die dem Bahnrad sport in Wien für ein paar Jahre auf internationales

Niveau hievt. Auch die Nachwuchsarbeit in seiner „Rennfahrschule“, sowie die unermüdlichen Bemühungen den Radsport medial unterzubringen, zählen zu den großen Leistungen Dusikas, die auch dazu führten, dass von der breiten Öffentlichkeit „Radsport = Dusika“ wahrgenommen wurde, was sicherlich verkürzt wäre. Dennoch konnte sich der Radsport in Wien und Umgebung in seinem Windschatten besser entwickeln, es gab eine höhere Lobby, auch wenn Dusika selbst nie die „kleinen“ Rennen besuchte, sondern immer nach dem „Großen“ strebte. Ob es nun einen „Mythos“ um Dusika gibt, lässt sich nicht so einfach beantworten, da er mittlerweile wohl doch ein bisschen aus dem öffentlichen Gedächtnis, besonders der jüngeren Generationen verschwunden ist. Für ältere und radsportaffine Personen gilt dies aber mit Sicherheit, denn seine Ernährungslehre und seine Verdienste um den Radsport wirken noch bis heute nach, viel stärker als seine Leistungen als aktiver Rennfahrer.

Darüber hinaus widmete sich ein Kapitel dem Radrennsport im Nachkriegsösterreich. Trotz dem anfänglichen allgemeinen Mangelzustand entwickelte sich der Radsport zu einer der beliebtesten Sportarten. Die Begeisterung der Bevölkerung war ein Markenzeichen der ersten Auflagen der „Österreich-Rundfahrt“, die sich auch auf die kleineren Rundfahrten, Eintagesrennen und Kriterien, wenn auch in kleinerem Maßstab übertrug. Besonders die Härte und das Leiden der Radsportler beeindruckten die Menschen und die Rennfahrer genossen ein hohes soziales Prestige. Obwohl sich das Berufsfahrerwesen in Österreich nicht durchsetzen konnte, war es vielen Amateuren möglich gut von ihrem Sport zu leben. Bis in die 1970er Jahre hinein blieb der hohe Stellenwert des Radsports in der Öffentlichkeit erhalten, ehe im Zuge der zunehmenden Motorisierung und der vielfältigeren Möglichkeiten der Freizeitgestaltung ein gewisses Abflauen des Interesses am Radrennsport zu diagnostizieren war. Aufgrund der Verkehrssituation, der Sicherheitsvorschriften und der hohen Kosten wurden Rennveranstaltungen zunehmend schwieriger zu organisieren, ein Problem, das heute dringlicher ist denn je. Hinzu kommt die Veränderung der Sportberichterstattung, die dem Radsport nicht mehr so viel Platz ermöglicht wie er früher hatte, als beispielsweise Zeitungen noch eigene Reporter beschäftigten, die sich ausschließlich um Radrennsport kümmerten. Prinzipiell verbessert hat sich die Situation im Fernsbereich, wo der Radsport durch die Live-Übertragungen eine attraktive Bühne für Sponsoren darstellt, die kaum ein anderer Sport zu bieten hat. Allerdings hinkt Österreich hier im internationalen Vergleich hinten nach, denn in den letzten Jahren gab es keine Live-Übertragungen von der „Österreich-Rundfahrt“ oder anderen nationalen Rennen. Hier ist neben den Medien

ganz besonders der Österreichische Radsportverband (ÖRV) gefordert, sich stärker einzusetzen und das Potential künftig besser auszuschöpfen, um einerseits die Finanzierung des Radsports durch Sponsoren zu sichern und andererseits das gesellschaftliche Interesse wieder zu erhöhen. Hierzu kann abschließend wieder der Bogen zu Ferry Dusika gespannt werden, dessen gewieft und unermüdliche Medienarbeit als Vorbild dienen kann.

## 4 Abstract

Looking back on the history of Austrian cycling, one sooner or later inevitably encounters the name of Franz Dusika. To this day, "Ferry", as he was often called, is regarded as one of the great idols of Austrian, and especially Viennese cycling. For many years the view of his life and his impact remained unclouded, but this has changed in recent years. For in addition to his outstanding sporting achievements and his merits as a tireless promoter of cycling, Dusika also had a Nazi past, which he was able to conceal while he was alive but became known to the public in recent years. Thus, during the historian report on the street names of Vienna, his name was classified as highly questionable, as his SA membership and the Aryanization of a bicycle shop were established. From today's perspective this makes Dusika a very ambivalent, but also interesting personality that cannot be judged on a simple black and white or good-evil scale. Both critics and advocates have to recognize the positive as well as the negative aspects of his biography, which are highlighted in this work. A lot can be learned from Dusika's biography for the present.

This work discusses the various aspects of his life. Ferry" Dusika was an excellent communicator and his networks are detailed. Other aspects of this work include the work of Dusika, both at the time of his active career as a cyclist and in his later years as an organizer and manager. Also, of great importance is the fact that Dusika was active as a bicycle dealer and businessman, and after the Second World War he was involved in a company rivalry in the Austrian bicycle industry, both in Vienna, and against Graz.

Furthermore, a chapter is devoted to the history of Austrian cycling and its racing events in general, with a special focus on the period between 1945 and 1960. In addition to the first editions of the Tour of Austria, there were also many one-day and multi-day races, which in addition to the criterium and track competitions led to a boom in cycling. Finally, the social importance of cycling at this time is being scrutinized.

## 5 Literaturverzeichnis

- Marten *Düring*/Ulrich *Eumann*: Historische Netzwerkforschung. Ein neuer Ansatz in den Geschichtswissenschaften. In: *Geschichte und Gesellschaft*, 1. Juli 2013, Vol.39(3), 369-390
- Franz *Dusika*, *Der erfolgreiche Radrennfahrer. Neue Wege zur Leistungssteigerung* (Wien 1954<sup>2</sup>)
- Franz *Dusika*, *Radspport Handbuch* (Wien 1952)
- Franz *Fahrensteiner*, *Der Berufsradspport in Österreich*. In: *Rund um den Radspport* (Graz/Wien 1958), 50-54
- Christian *Glaner*/Otto *Vesely*, *Triumphe und Tragödien. Ein halbes Jahrhundert Österreich-Rundfahrt* (Wien, 1998)
- Sepp *Graf*, *Was die Speichen surren...*In: *Rund um den Radspport* (Graz/Wien 1958), 59-62
- Bernhard *Hachleitner*, *Ein Apparat der Freiheit. Fahrrad, Mobilität und Stadt*. In: *Motor bin ich selbst* (Wien 2013), 12-15
- Bernhard *Hachleitner*, *Gegen den Wind der Politik Radfahren im Roten Wien und im Austrofaschismus*. In: *Motor bin ich selbst* (Wien 2013), 84-91
- Iris *Hauser*, *Radspport in Österreich, im Kontext gesellschaftlicher Veränderungen sowie der Freizeitentwicklung* (Wien, Univ., Dipl.-Arb., 1997)
- Johannes *Hochsteger*, *Biographische Studie zu österreichischen Sportidolen von 1933-1945* (Wien, Univ., Dipl.-Arb., 2014)
- Stefan *Jordan*, *Theorien und Methoden der Geschichtswissenschaft* (Paderborn 2018<sup>4</sup>)
- Thomas *Karny*, „Bist du Moped!“. Wer im Sportjournalismus was zu sagen hat. In: *Helden und Idole* (Innsbruck/Wien 2006), 112-121
- Thomas *Karny*, *Das Leben ist ein Rennoval. Erfolgreicher Bahnradfahrer, umtriebiger Veranstalter und begnadeter Promotor seiner selbst: Ferry Dusika wäre heuer 100 Jahre alt geworden*. In: *Wiener Zeitung* H. 64, S. extra S.9 (Wien 2008)

Matthias Marschik, Der „Steher“. Max Bulla und das gelbe Trikot. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 104-105

Matthias *Marschik*, Der Wiener „Radpapst“. Franz „Ferry“ Dusika. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 120-121

Matthias *Marschik*, Ein Sinnbild Österreichs. Die Tour d’Autriche. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 134-135

Matthias *Marschik*/Georg *Spitaler*, Sportstars in Österreich. Einleitung. In: Helden und Idole (Innsbruck/Wien 2006), 9-21

Klaus *Matscheko*, Sport und Austrofaschismus. Die Entwicklung vom pluralistischen Sportwesen der 1. Republik zur Einheitssportfront im österreichischen Ständestaat 1934 - 1938 (Wien, Univ., Dipl.-Arb., 2000)

Heribert *Meisel*, Semperit-Derby. In: Rund um den Radsport (Graz/Wien 1958), 25-29.

Richard *Menapace*, Richard Menapace erzählt ... (Wien 1951)

Manfred *Mühlberger*, Max Bulla und Franz „Ferry“ Dusika. Rad-Legenden der Dreißiger-Jahre. In: Helden und Idole (Innsbruck/Wien 2006), 176-181.

Rudolf *Müllner*, Mobilitätsversprechen und „Verkehrsgemeinschaft“. Alltagsradfahren im Nationalsozialismus. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 108-111.

Rudolf *Müllner*, Rasender Stillstand. Radergometer und andere Fitnessmaschinen. In: Motor bin ich selbst (Wien 2013), 184-187.

Fritz *Neumann*, So war Ferry Dusika so ist Österreich. In: Der Standard (Artikel vom 26.3.2014)

Österreichischer Radsport, Jg. 2, Februar 1937.

Österreichischer Radsport, Jg. 3, April 1938.

Ostmark-Radsport, Jänner 1939.

Otto *Penz*, Sport und Medien. Über Mythen, Helden und Affekte. In: Helden und Idole (Innsbruck/Wien 2006), 75-83

Alexander von *Plato*, Geschichte und Psychologie - Oral History und Psychoanalyse: Problemaufriss und Literaturüberblick. *Historical Social Research*, 29(4) (2004), 79-119. <https://doi.org/10.12759/hsr.29.2004.4.79-119>

Karl *Pointner*, Richard Menapace. Österreicher mit italienischer Begeisterung. In: *Helden und Idole* (Innsbruck/Wien 2006), 208-214

Heinz *Polednik*, Der österreichische Radsport – einst und jetzt. In: *Rund um den Radsport* (Graz/Wien 1958), 13-18

Othmar *Pruckner*, Schön ist so ein Ringelspiel. In: *Renntadfiieber* (Wien 2016), 163-170

Gerald *Schmickl*, „Was is‘?“. Beiträge zum österreichischen Sportjournalismus. In: *Helden und Idole* (Innsbruck/Wien 2006), 101-111

Michael *Schobesberger*, Die geschichtliche Entwicklung des Radsports in Oberösterreich und seine heutige Bedeutung (Salzburg, Univ., Hausarbeit, 1981)

Ludwig *Stecewicz*, Sport und Diktatur (Wien 1996)

Michael *Supper*, Retrospektive des österreichischen Radsportgeschehens, unter Berücksichtigung einer möglichen Fahrradmuseumsgestaltung (Wien, Univ., Dipl.-Arb., 1997)

Walter *Ulreich*/Wolfgang *Wehap*, Die Geschichte der Puch-Fahrräder (Gnas 2016)

Rudi *Valenta*, Kampf um den Goldpokal (Wien 1956)

Otto *Vesely*, Radsport in Österreich 1945-1990 (Wien 1992)

Tina *Walzer*, Unser Wien. "Arisierung" auf österreichisch (Berlin 2001)

Michael *Zappe*, Fahrräder kaufen, Fahrräder warten. Eine Zeitreise in Wien. In: *Motor bin ich selbst* (Wien 2013), 180-183.

Michael *Zappe*, Radrennen als urbane Spektakel. Kriterien nach 1945. In: *Motor bin ich selbst* (Wien 2013), 136-137

Michael *Zappe*, Vom Import zur Industrie und zum Mechanikerrad. Fahrradproduktion in Wien nach 1900. In: *Motor bin ich selbst* (Wien 2013), 96-99

BArchiv, PK B 0419

## 6 Anhang

Zur besseren Übersichtlichkeit beginnt die Nummerierung der Seitenzahlen für den Anhang ab der nächsten Seite wieder mit 1. Es folgen die Transkriptionen der Zeitzeugengespräche.

Alle Interviewpartner waren mit der Aufzeichnung der Interviews einverstanden, stimmten nach Durchsicht des Textes schriftlich der Veröffentlichung zu und bestätigten die Korrektheit ihrer Angaben.

Gespräch mit Herrn Dr. Rudolf Thuri, am 3. Juli 2018 in Wiener Neustadt. Dr. Thuri, mittlerweile in Pension, war jahrelang im Radsport als Funktionär und Organisator tätig. Außerdem war er eng mit Franz Dusika befreundet.

Thuri erteilt die Erlaubnis, das Gespräch mittels Smartphone-Recording digital aufzunehmen.

(Beginn der ersten Aufzeichnung)

PH: Bitte.

RT: Ich selber bin Rad gefahren, meine erstes Radrennen war 1953 ein unlizenziertes Schlauchreifenrennen. Da bin ich Zweiter geworden, und dann nichts mehr. Ein Jahr später bin ich zuerst ein Wulstreifenrennen gefahren und dann ein unlizenziertes Schlauchreifenrennen. 1955 habe ich mir dann meine erste Lizenz gelöst, an einem sehr historischen Tag, ich weiß nicht ob dir der 15. Mai 1955 was sagt?

PH: Staatsvertrag...

RT: Ja, aber was war da noch das Historische? Der damalige Kanzler Figl ist am Balkon im Belvedere gestanden und hat gesagt: „Österreich ist frei“. Und an dem Tag habe ich mein Lizenzbegehren unterschrieben bei einem Radverein in Floridsdorf. Ich bin ein Wiener, ich bin in Floridsdorf groß geworden und dann bin ich bis – damals musste man noch werden, heute ist das ein bisschen anders, bei den Anfängern 3 Mal unter die ersten 3 kommen, dann wurde man Junior, als Junior musste man 5 Mal unter die ersten 5 kommen, dann bist du B-Fahrer geworden, damals gab es noch B-Fahrer, A-Fahrer und Profis, und Unabhängige, was die wenigsten wissen, und als B-Fahrer musste man 5 Mal unter den ersten 3 sein, dann bist du A-Fahrer gewesen. Der Unterschied damals zwischen B und A war der, als A-Fahrer konntest du ohne Erlaubnis der ÖRK (Österreichische Radsportkommission) – wie es damals geheißen hat, die wir dann 1970 [Supper schreibt 1973] in den ÖRV (Österreichischer Radsportverband) übergeführt haben – im Ausland fahren, ohne irgendwen fragen zu müssen, als B-Fahrer hast du eine Genehmigung der ÖRK gebraucht, damit du ins Ausland fahren hast dürfen. Und wenn du einmal A-Fahrer warst, musstest du sogenannte Bestätigungsleistungen erbringen, da musstest du pro Jahr jeweils 3 Mal unter den ersten 3 sein, dann bist du A-Fahrer geblieben. Wenn nicht, dann bist du zu den B-Fahrern abgestiegen und hast dich wieder hocharbeiten müssen.

PH: Ja.

RT: Die Rennbahn damals, dort wo jetzt das sogenannte Ferry Dusika-Stadion steht, das Radstadion, dort stand früher um 180 Grad verdreht die Wiener Radrennbahn, eine 400 Meter lange Betonbahn, sehr schön, ich sage heute immer noch das ist meine Rennbahn gewesen. Die ist anlässlich der Arbeiterolympiade 1888 gebaut worden [es war 1931] und war eine gute und schöne Rennbahn, nur ist sie halt in die Jahre gekommen dadurch, dass sie offen war und es kalte Winter gab. Der Belag war dann nicht mehr der beste und dann wurde die Bahn 1966 abgerissen. Dann haben wir zehn Jahre lang keine Rennbahn gehabt und in diesen zehn Jahren hat es großes Lobbying gegeben, aus dem Radsportverband heraus waren die Protagonisten, die sich am meisten dafür eingesetzt haben, dass wir eine neue Radrennbahn bekommen, der damalige Präsident Stefan Mikschl, ein ARBÖ-Funktionär, und ich (Rudolf Thuri). Ich bin nachdem ich mit dem Radfahren aufgehört habe – ich war oftmals Staatsmeister, bin Weltmeisterschaften und Olympische Spiele gefahren – von 1968 bis 2005 im Präsidium des Österreichischen Radsportverbandes gewesen. Da war ich auch einige Zeit lang Vizepräsident. Mikschl kannte seinerzeit sehr gut den damaligen Bürgermeister von Wien, Felix Slavik, der darüber hinaus quasi als Freizeitbeschäftigung auch Präsident des Wiener Leichtathletikverbandes war, und das war für uns ganz wichtig. Wir hatten in Wien ja auch eine Winterbahn, das wissen die wenigsten, in der Stadthalle. Ein paar Jahre hat es eine Winterbahn gegeben, die stand leider nur 2 Saisonen in den Jahren 1957/1958 und 1958/1959 und dort [in der Stadthalle] gab es dann, so wie auch heute noch, immer große Veranstaltungen, zum Beispiel die Eisrevue und unter anderem auch den russischen Staatszirkus, der immer die ganze Rennbahn gebraucht hat, also die ganze Halle, da wurde – die Winterbahn war so konstruiert, dass man die Ziel- und Gegen-Geraden herausnehmen konnte, nur die Kurven sind fix gewesen – die Bahn abgedeckt für solche Veranstaltungen. Und ich habe die Rennbahn zum letzten Mal gesehen an meinem 21. Geburtstag, am 22. Februar 1960, da war Louis Armstrong in der Stadthalle, den habe ich damals live gesehen. Die Bahn wurden danach abgebaut, denn der Direktor, ein gewisser Herr Eder hat gemeint, man brauche den Platz für andere Veranstaltungen wie die Eisrevue, die großen Zirkusse, und so weiter. Die Bahn wurde also herausgerissen und eingelagert, dort unten in der Gegend vom Spitzer Berg, Römerstal hat der Ort geheißen. Dort war eine riesengroße Halle, in der sie eingelagert wurde. Dann hat man sie dort lange vergessen.

Aber Mikschl und ich haben darauf gedrängt, dass eine neue Rennbahn gebaut wird und damals war es schon opportun, dass man Holzbahnen baut, so wie beispielsweise die

Mailänder „Vigorelli“-Bahn schon immer eine Holzbahn war, die halb-offen war, also im Innenbereich offen und die Bahn und die Tribünen waren überdeckt. So haben wir gesagt, wir brauchen ebenfalls eine Holzbahn und da gab es die Schürmann-Dynastie, ein Familienbetrieb aus Deutschland der sich auf den Bau von Radbahnen spezialisiert hatte. Und den Schürmann kannte ich sehr gut, weil den hatte ich bei allen Weltmeisterschaften getroffen bei denen ich dann nach meiner aktiven Zeit [als Rennsportler] als Funktionär im Radsportverband immer dabei war. Meine große Liebe war die Rennbahn, obwohl ich natürlich auch auf der Straße aktiv war. Als es dann [mit der Genehmigung zum Bau] soweit war, haben wir mit dem [Herbert] Schürmann Kontakt aufgenommen. Und so gab es den Auftrag für das „Neue Radstadion“, so hat es damals geheißen, für den Dr. Koss. Und der Eder, der vorhin schon erwähnte Generaldirektor der Stadthalle, wollte unbedingt auch das Eis weg von der Stadthalle und sagte, wenn man das schon macht, dann machen wir es im neuen Radstadion. Der Eisbetrieb war ihm wohl zu aufwendig. Für uns war das ein Alarmsignal. Meine Argumentation war damals, und ich konnte auch meinen Präsidenten Stefan Mikschl davon überzeugen, dass gerade im Winter wenn es draußen kalt ist und die Radfahrer auf die Winterbahn kommen, es doch widersprüchlich wäre Eis im Innenraum zu haben und die Planung war ja auch damals schon dahingehend, dass nicht nur eine Radrennbahn drinnen liegen soll, sondern auch für die Leichtathleten eine Laufbahn, so wie es ja auch heute noch ist. Und da ist uns zugutegekommen, dass eben Bürgermeister Slavik auch Präsident des Wiener Leichtathletikverbandes war. So sind wir zu ihm gepilgert, er war ein Duz-Freund von Stefan Mikschl und ich habe ihm dann mit ganz drastischen Worten vor Augen geführt, dass aufgrund des Luftzuges und der kalten Temperaturen eine Eisanlage neben den Radsportlern und Leichtathleten unsinnig ist. Wir haben also sehr gut argumentiert und konnten uns gegen den Architekten, der das Eis auch unbedingt drinnen haben wollte, weil er mehr verdient hätte, und Direktor Eder, der es von der Stadthalle loswerden wollte, durchsetzen. Der Architekt, der mittlerweile schon gestorben ist, war bis zu seinem Lebensende böse auf uns [Thuri und Mikschl].

Dann haben wir die 250-Meter-Bahn bekommen, die heute ja leider in einer Art Dornröschenschlaf vor sich hindämmert. Da gab es dann die sogenannte Dusika-Hallengala, die immer einmal im Jahr so im Oktober-November veranstaltet wurde. Es gab sehr viele schöne Rennen im Radstadion, ab das ist in den letzten Jahren immer mehr abgeflaut. Meine Meinung bzw. Kritik dazu ist, dass die Schuld in erster Linie den Wiener Landesradsportverband trifft, weil unter dessen Ägide steht die Rennbahn und in der darüber

liegenden Ebene müsste sich der Präsident des ÖRV, Otto Flum, stark machen. Nachdem ich den Radsportverband 2005 verlassen habe, und ich in Pension gegangen bin, habe ich mich dann auch nicht mehr gekümmert [um die Zustände im ÖRV].

Thuri geht nun von sich aus auf einen Aufsatz von Othmar Pruckner ein, der den Titel trägt „Schön ist so ein Ringenspiel“ und in einem Sammelband namens „Rennradfieber“ erschienen ist. Der Inhalt dreht sich um das Wiener Radstadion und um die Person Ferry Dusika.

RT: Naja, und der Ferry Dusika hat sich wirklich sehr stark gemacht [für den Radsport]. Das ist auch falsch an diesem Artikel. Ich könnte mich ärgern über diesen Journalisten. Er schreibt da Ferry Dusika wurde 1932 bei den Bahnweltmeisterschaften in Rom im Sprint der Amateure Vierter. Das stimmt nicht. Er ist Dritter geworden. Weltmeister wurde damals Jan Derksen, ein Holländer. [falsch, der wurde erst 1939 Weltmeister, es gewann Albert Richter] Das war die Bronzemedaille, die erst viele Jahrzehnte später durch Karl Krenauer, der auch bei mir in der [Bundessportschule] Südstadt, deren Leiter ich 25 Jahre lang war, und wo wir die besten Radfahrer versammelt hatten, in die Schule gegangen ist, in Leicester 1982, also 50 Jahre später, wieder errungen werden konnte, im Punktefahren. Also der [Pruckner] hat ganz schlampig recherchiert. Er schreibt auch unschön über Dusika, aber da können wir später noch reden darüber. Ich habe mir aber einige Passagen angemerkt, wo man sagen muss der hat keine Ahnung gehabt und vom Radfahren sowieso nicht. (Ende des kurzen Exkurses)

Und die Wiener Radrennbahn haben wir dann 1978 eröffnet mit den Junioren-Weltmeisterschaften, die habe ich stark darauf gedrängt, dass wir im Zuge der Eröffnung was ganz Großes machen. Der damalige Generalsekretär [des Weltradsportverbandes UCI], ein Pole namens Jekiel, war ein Freund von mir, wir sind miteinander Rad gefahren, unter anderem beim Brünner Sechstagerennen für Amateure. Von dieser Zeit kannte ich sehr viele Präsidenten der Radsportverbände, wie zum Beispiel den Tschechischen, den Russischen, den Amerikaner, den Franzosen, den Italiener, die sind alle mit mir Rad gefahren. Ich bin insgesamt drei Jahre auf den Winterbahnen in Leipzig und Berlin gewesen, da sah man sich immer und kannte sich. Daher hatte ich meine gute Lobby, damit wir zuerst einmal die Junioren-WM gekriegt haben und dann habe ich gesagt, jetzt machen wir eine „große“ WM. Mikschl sagte darauf sinngemäß „du lebst am Mond“. Ich habe es aber durchgebracht. Wir haben uns dann anlässlich der Olympischen Spiele 1984 in Los Angeles, Kalifornien, Amerika, beworben. Ich habe dem Stefan [Mikschl] eine schöne Rede vorbereitet, damit er

dort dementsprechend für Österreich werben kann. [...] Nachdem die Simultanübersetzungsanlage beim Kongress aber ausgefallen ist, bat er mich zehn Minuten vor Beginn die Rede dort auf Englisch zu halten. Ich hatte zwar meine Zweifel, aber ich habe es dann gemacht und geworben für Wien und Österreich. Es ging um die WM 1987, wo dann im Radstation die Bahnbewerbe und in Kärnten in Villach die Straßenweltmeisterschaft ausgetragen wurden. Den berühmten Rundkurs in Villach habe ich übrigens, gemeinsam mit dem damaligen Kärntner Radsportpräsidenten Norbert Steiner, ausgesucht. Insgesamt gab es acht Bewerber, nach dem ersten Wahldurchgang sind drei übrig geblieben, Japan, Belgien und Österreich. Dann mussten wir nochmals werben und auftreten, daraufhin ist der Japaner ausgeschieden. Zwischen Österreich und Belgien war es ganz knapp, es ging um 5-6 Stimmen. [...] Trotz harter Gegenwehr durch den belgischen Präsidenten, kam es dann zur Entscheidung, dass wir den Zuschlag für die Ausrichtung bekommen haben.

Und der Ferry Dusika hat sich da sehr stark engagiert, weil er war ja einmal ein Bahnfahrer. Und sein großer Freund war der Max Bulla, der als einziger Österreicher die Tour de France der Amateure gewonnen hat (Profis und Amateure waren damals getrennt). Mit beiden war ich befreundet. Das fing schon an, als ich als junger Bub zum Radsport kam. Ferry Dusika hatte zu dieser Zeit schon seine „Ferry Dusika – Rennfahrschule“ und hat auf der Bahn alles überschwemmt mit seinen Radfahrern. Darunter gab es sehr viele gute und erfolgreiche Radfahrer. Er hat sich deshalb auch sehr dafür engagiert eine Wiener „Rad-Gala“ durchzuführen. Die hat es dann alle Jahre gegeben und hieß zuerst „Ferry Dusika Hallen-Gala“. Ja und davor hatte er sich schon engagiert im Rahmen der „Dusika-Jugendtour“ [ein Mehrtagesrennen für Nachwuchsfahrer], die es leider auch nicht mehr gibt. Ein paar Jahre nach seinem Ableben wurde sie eingestellt, nachdem sie dann noch ein paar Mal unter wechselnden Namen wie ÖAMTC-Jugendtour und Oberösterreichische Jugendtour ausgetragen wurde. [...] Ein Paradebeispiel war Leo Karner, der in der Dusika-Ära groß wurde, ein sehr talentierter und erfolgreicher Rennfahrer, der später unter anderem die Niederösterreich-Rundfahrt gewann, aber schon bei der Dusika-Jugendtour sein Potential andeutete und nur knapp von Didi Thurau [später ein deutscher Top-Profi] geschlagen wurde. Fahrer wie er profitierten sehr vom Engagement Dusikas.

Dusika war immer der Meinung man sollte etwas machen, und hat sich durch Lobbying sehr stark um den Radsport verdient gemacht. Insbesondere durch Michael Kuhn, den ehemaligen Chefredakteur der „Kronen Zeitung“, der aber eigentlich der Radsportjournalist der Zeitung war und seinen Nachfolger Charly [Karl] Pointner. Zu dieser Zeit gab es auch

noch den „Express“, bei dem Rudi Aberle der Chef des Radsports war, beim „Kurier“ war es der Willy Ahstl. Beide sind jedoch mittlerweile verstorben. [...] Ferry hat es also dann verstanden, bei der „Ferry Dusika Hallen-Gala“, wie sie zunächst geheißen hat, später dann „Galanacht des Radsports“ dementsprechend zu werben. Er kannte ja die Leute alle. Wie Jan Derksen, den großen Manager der Winterbahnen, mit dem er befreundet war. So wie ich war auch er mit den Fahrern gegen die er einst gefahren war, freundschaftlich verbunden. Und dadurch hatte er die Möglichkeiten und den Zugang, dass er die Leute [die Journalisten] gefüttert hat mit Informationen. Kuhn sagte immer zu Dusika, „da brauchen wir eine große Schlagzeile“ und Dusika hat durch seine Kontakte alles [auf die Wiener Rennbahn] gebracht, unter anderem Louison Boubet, Gianni Motta, Francesco Moser, Andre Darrigade, die ganzen richtig Großen des Radsports, auch De Vlaeminck und so weiter sind immer gefahren. Es waren immer 5,6,7 internationale Größen da, auch die japanischen Keirin-Weltmeister, alles. Ferry hat mit seiner internationalen Vernetzung und mit Hilfe von Michael Kuhn, der das immer in der Kronen Zeitung gebracht hat, auch die anderen Zeitungen, eben Express, Kurier und weitere, angestachelt, die dann auch darüber geschrieben haben. Damit hat er viel bewegt und am Anfang hat er auch viel Geld hineingesteckt, bis sich dann der ARBÖ engagiert hat. Es waren wunderbare Rennen auf der Bahn, das war gewaltig, was sich da abgespielt hat. Ich war immer Rennleiter dort, neben meiner Tätigkeit als Vizepräsident und als Vorsitzender des Sportausschusses. Super Veranstaltungen, das hat der Ferry Dusika alles gemacht. Der Bau der Rennbahn ging nicht auf sein Lobbying zurück, wie im Artikel von Pruckner behauptet wird, sondern der Ferry hat Lobbying betrieben, damit der internationale Betrieb zumindest einmal im Jahr nach Wien kommt. Lange Zeit ist auch der Gedanke an ein Sechstagerennen herumgeistert, aber man war davon überzeugt, dass es beim Wiener Publikum nicht so ankommen würde. Zuerst war es eine Eintagesveranstaltung, dann wurde es erweitert zu einer Dreitagesveranstaltung. Es war immer gut besucht, ins Stadion gehen knapp 7000 Zuschauer hinein, es waren meist 5500-6000 Leute anwesend. Das hat dann dazu geführt, dass – und er war ja durch seine Frau sehr gut bekannt mit der Dagmar Koller, die dann den Helmut Zilk geheiratet hat, der zur damaligen Zeit Unterrichtsminister und auch für den Sport zuständig war – durch den Konnex der beiden Ehepaare, später Helmut Zilk als Bürgermeister, nach dem Tod von Ferry Dusika veranlasst hat, das Stadion nach ihm zu benennen. Seither trägt es seinen Namen.

Und was mir nicht gefällt, ist die nicht sehr freundliche Art und Weise wie der Autor [Pruckner] über Dusika schreibt, über die sogenannte Nazivergangenheit von ihm. Das ist unanständig aus meiner Sicht, weil zu der Zeit in den 1930er Jahren, als Hitler einmarschiert ist und Österreich annektiert hat, [...] waren 98 % der Bevölkerung Hitler freundlich eingestellt und viele Mitglieder der NSDAP. Sicher war Dusika auch dabei, keine Frage. Aber ihm heute posthum was anhängen zu wollen, ist eine Sauerei der Sonderklasse. Ich habe das selbst miterlebt als junger Bub, ich bin Jahrgang 1939, da hat sich jeder der überleben wollte adaptiert. Natürlich hatten wir Glück, dass wir den Gräueltaten ausweichen konnten, da wir arisch waren. Aber Ferry Dusika da etwas anhängen zu wollen ist Schwachsinn. Es stimmt zwar faktisch, aber das könnte man anders auch bringen. (Ende der ersten Aufzeichnung)

(Beginn mit zweiter Aufzeichnung)

RT: Über Dusika gibt es auch ein Buch, nämlich „Kampf um den Goldpokal“ von Rudi Valenta, ich weiß nicht ob dir der was sagt?

PH: Ja, sicher, der war ein sehr erfolgreicher Radfahrer...

RT: Ja, genau! Der war mein Vorgänger als Trainer bei der Vöslauer Heilquelle [ehem. Radverein], er war auch mein Bundestrainer wie ich selbst noch gefahren bin. Ich kann mich noch erinnern, dass er mit uns auf Trainingslager gewesen ist, am Spitzer Berg in der Bundessportschule oder am Gardasee. Im Buch schreibt er auch über Dusika, der auch die Erscheinung des Buches quasi möglich machte. [...]

PH: Worum geht es in dem Buch?

RT: Es geht unter anderem darum, dass Ferry Dusika den Rudi Valenta beim Ballon d'Or [wichtiger Bahnwettkampf] betreut hat. Der hat ihm die Rutsche gelegt und ist die ganze Zeit dabei gewesen, alles ist über ihn gelaufen.

[...]

RT: Ja, bedeutende Fahrer der Nachkriegszeit waren neben Dusika und Bulla, der Karl Kühn, der Ernst Ciganek, der Franz Jessl, Rudi Valenta, der Karl Schmaderer, der Heinrich Schiebl, der Fredi Kain, der Pepi Swoboda, der Wölfl, der Chilik, der Augusti, der Köttl.

Wie gesagt, begann ich bei den „Pittentaler Radlern“ in Floridsdorf mit dem Radsport. Nach einiger Zeit kam der Walter Garber zu mir und wollte mich zu seinem neuen Klub

holen, WVB (Wiener Verkehrsbetriebe) hieß der, dort gibt's den Pauli Köttl, sagte er mir. Dieser war mir ein Begriff, weil er 1928 österreichischer Staatsmeister auf der Straße war. Das war der Vereinsobmann. Das Klublokal war auf der Gudrunstraße im 10. Bezirk. So bin ich dann zu diesem Klub gekommen. Nach dem weiß ich nicht mehr wievielen Bahnmeistertitel haben dann die E-Werkler die Netze nach mir ausgeworfen, dann bin ich bis zu meinem Karriereende beim ARBÖ E-Werk Verein gefahren, das war von 1962-1965. Wir haben dann auch dort gearbeitet. Der schon erwähnte Stefan Mikschl war der Häuptling der ARBÖ-Radfahrer, er war auch Vizepräsident des ARBÖ unter dem damaligen Präsidenten und späteren Justizminister Christian Broda. Er war es, der mich zum E-Werk lotste. Ich hatte also nur drei Vereine in meiner Karriere.

PH: Ok.

RT: Zu den Medien wollte ich noch sagen, es gab damals auch noch die „Welt am Montag“, dort war der Walter Hoyer, der war gut, der hat immer super übers Radfahren geschrieben. Dann gab es auch noch die Volksstimme, die kommunistische Zeitung, bei der Rudi Castka war, der war ein Fan von mir, weil am 1. Mai gab es immer ein Kriterium beim Stadion, rund ums Heustadelwasser, das von der Volksstimme organisiert wurde, und wo ich einmal gewinnen konnte. Da waren auch immer Fahrer aus dem Ostblock am Start, DDRler, Russen, Polen und Tschechen. Der war narrisch nach mir, obwohl ich ein Roter war, kein Dunkelroter. Heute fahren die Journalisten zu meinem Betrübnis gar nicht mehr zu den Rennen. Früher sind bei jedem Rennen am Start die Journalisten dort gewesen, oder spätestens beim Zieleinlauf. Und dann haben sie darüber geschrieben. Heute geht keiner mehr zu den Veranstaltungen, auch bei anderen Sportarten ist das so, quer durch, mit Ausnahme von Schifahren vielleicht. Sie beschaffen sich die Informationen nur mehr aus dem Internet, das ist leider der Trend der Zeit momentan.

[...] (Thuri spricht über die allgemeine Weiterentwicklung des Bahnradsports)

RT: Ich bin übrigens auch der ewige Rekordhalter auf der alten Wiener Freiluftbahn, im Sprint mit 12,0 Sekunden. Nachdem ich den Rekord aufgestellt habe, wurde die Rennbahn knapp zwei Jahre später abgerissen.

PH: Hat es eigentlich diese „Dusika-Gala“ erst im neuen Radstadion gegeben? Oder gab es die vorher auch schon?

RT: Nein, das gab es vorher nie. Zu meiner aktiven Zeit gab es auf der Freiluftbahn fast jede Woche, oder spätestens jede zweite Woche ein Bahnmeeting, meistens am Samstag oder am Sonntag. Trotzdem sind wir immer auch auf der Straße gefahren, oft am selben Wochenende ein Straßenrennen oder ein Kriterium und ein Bahnrennen. Jede zweite Woche, das war mehr oder weniger Pflicht. Training [auf der alten Freiluftbahn] war immer Dienstag und Freitag. Vor allem am Freitag hat sich alles dort getroffen, dort gab es das berühmte „Mäuerl“ [eine kleine Mauer], dort wurde Schmach geführt und Neuigkeit ausgetauscht. Auch Adolf Christian, einer der ersten österreichischen Profis und Tour de France-Teilnehmer war dort anzutreffen. Bahnrennen hat es eigentlich immer gegeben, und wir sind auch sehr viele Länderkämpfe [mit der Nationalmannschaft] gefahren, meistens zwei im Jahr mit Hin- und Rückkampf. Gegner waren zum Beispiel Frankreich, Belgien, Schweiz, Tschechien, Russland, Ungarn, Bulgarien. [...] Es wurden immer sechs Disziplinen ausgetragen: Fliegerrennen, 1000-Meter-Zeitfahren, 4000-Meter-Einzelverfolgung, 4000-Meter-Mannschaftsverfolgung, Punktefahren und Tandem. Leider gibt es das Tandemfahren nicht mehr, da war ich auch mehrmals Meister. [...]

Eine Anmerkung noch zur alten Radrennbahn in Wien. Die Schlussetappe der Österreich-Rundfahrt ist dort immer zu Ende gegangen., so ähnlich also wie die Tour de France früher immer im Parc de Princes auf der dortigen Bahn geendet hat. Das war das Nonplusultra. Und anlässlich dieses Zieleinlaufes hat es auch immer ein großes Wiener Bahnmeeting gegeben. Mittlerweile gibt es das bei beiden Rennen nicht mehr, so ändern sich die Zeiten.

PH: Ich habe mir noch viele Fragen aufgeschrieben. Was mich sehr interessiert, ist wie dein Verhältnis zu Ferry Dusika war...

RT: Ein sehr gutes! Also zuerst natürlich ein distanziertes Verhältnis, weil ich war ein junger Radfahrer und er war der große Dusika. Wie ich dann Funktionär war, duzten wir einander. Genauso wie mit Max Bulla, mit dem ich auch ein sehr enges Verhältnis gehabt habe. Mit Ferry Dusika ein sehr freundliches und harmonisches, auch mit seiner Frau Hilde. Er war auch ein „Panathlet“ – es gibt da eine internationale Vereinigung, die „Panathlon International“ heißt – wo es auch einen Klub in Wien gegeben hat bis letztes Jahr, insgesamt 35 Jahre lang. Dort war er nicht nur Mitglied, sondern er hat auch einmal den Würdigungspreis bekommen, der einmal im Jahr verliehen wurde. Ferry Dusika und seine Frau hatten keine eigenen Kinder, es gab nur einen Neffen, den er nicht so wollte. Eines Tages, es muss 1978 gewesen sein, bekam ich dann einen Anruf von Ferry Dusika, er bat

mich in sein Rennfahrerbüro zu kommen. Ihm hat ja die ganze Fasangasse gehört [im 3. Wiener Gemeindebezirk Landstraße], vom Gürtel bis hinunter. Beim zweiten Häuserblock unten am Eck war ein kleines Geschäft und das war sein Rennbüro. Dort hat er seine Rennfahrerschule drinnen gehabt. Da hat er mir den Vorschlag gemacht, ich möge sein Geschäftsführer werden. Zu der Zeit war ich bereits Bundessportsekretär beim ARBÖ für den Rad- und Motorsport, habe nebenbei studiert und war auch schon in der Südstadt. Er fragte mich wie viel ich beim ARBÖ verdiene und sagte mir, bei mir kriegst du das Doppelte. Ich habe lange überlegt, aber ich dachte ich kann das Studium abschreiben wenn ich sein Geschäftsführer werden würde, das würde sich zeitlich nicht ausgehen. Ich bin ja ein Spätberufener. Mein Vater war Eisenbahner, meine Mutter Hausfrau, ich konnte nicht ins Gymnasium gehen, weil man dafür Schulgeld zahlen musste damals, das hat sich meine Mutter nicht leisten können. Daher ging ich in die Hauptschule. Nach der Hauptschule habe ich einen Beruf erlernt, ich bin ein gelernter Maschinenschlosser, habe gelernt bei den Lehrwerkstätten der ÖBB in der Muthgasse im 19. Bezirk. Eine sehr gute Ausbildung muss ich sagen. [...] In diesem Beruf habe ich dann im E-Werk gearbeitet, während ich aktiver Radfahrer war. Im Jahr 1970 war der ARBÖ dann schon so stark in Österreich, und hatte mehr Lizenzen als die Union und die ÖRB (heute ÖAMTC) zusammen. So beschloss man ein eigenes Sportsekretariat zu gründen, die Stelle wurde ausgeschrieben. Zuvor hatte ich auch schon nebenbei eine Masseur-Ausbildung und den staatlich geprüften Trainerkurs gemacht. Ich habe mich also für die Stelle beworben, als einer von zwölf österreichweit. Im E-Werk war ich damals schon Beamter, weil es zur Gemeinde Wien gehört hat, und alle rieten mir davon ab den Posten aufzugeben. [...] Schließlich bekam ich den Job und baute das Sekretariat in den ersten Jahren auf. Nach drei Jahren meldete sich Hofrat Dr. Othmar Roden, der Heimleiter des Franz Domes-Lehrlingsheimes in Wien, bei mir und sagte seine Buben machen nur Blödsinn und dass er einen Radclub gründen will, damit die von der Straße wegkommen. [...] Wir haben also einen Klub gegründet mit dem Namen „ARBÖ Domesheim“ und hatten auf einen Schlag 52 Lizenzen, was ein Wahnsinn war. Im Lehrlingsheim waren alle einquartiert, die aus den Bundesländern kamen und in Wien eine Lehre machten. Ihr Trainer wurde Rudi Pescha, der einst auch ein sehr guter Rennfahrer war. Als das losging, haben wir in den Anfänger- und Jugendkategorien alles dominiert, unglaublich war das. [...] Dr. Roden war es auch der mich dann ermuntert hat ein Studium aufzunehmen. 1975 habe ich dann die Reifeprüfung abgelegt und inskribiert, die zwei Hauptfächer Psychologie und Pädagogik, und die zwei Nebenfächer Soziologie und Philosophie. Als also das Angebot von Dusika kam, dachte ich, dann hätte ich für nichts Zeit.

Als ARBÖ-Generalsekretär war ich ja auch schon im Dauereinsatz. Obwohl das Geld ein Wahnsinn gewesen wäre, habe ich gesagt, nein, das mache ich nicht. Ich habe das Studium angefangen und wollte es unbedingt durchziehen. Die Absage hat dem Ferry sehr leid getan. Dennoch hat er mir dann als Promotionsgeschenk ein paar Jahre später einen sehr schönen und wertvollen goldene Füller mit Gravur überreicht. Das war also schon ein sehr enges Verhältnis mit Ferry. Als er dann gestorben ist, ruft mich die Hilde [Dusikas Frau] an, und sagt, sie habe das Testament vom Ferry in der Hand, er hat dir das ganze Rennsekretariat vererbt. Bitte komme einmal vorbei und räume es aus. Es war ein gewaltiger Fundus mit Filmrollen, Zeitungsberichten, Bücher, Schriftstücke, etc. Das hat er mir vererbt, ein Wahnsinn. (Ende der zweiten Aufzeichnung)

(Beginn der dritten Aufzeichnung)

PH: Das heißt, das Archiv hast du jetzt auch noch?

RT: Nein, nur zum Teil. Wie ich in Pension gegangen bin, habe ich die großen Filmrollen, für die es gar keine Apparate mehr gegeben hat, habe ich weggeschmissen, ewig schade darum, aber was mache ich damit? Nur damit sie wo herumliegen. Ein paar Bücher habe ich mir noch aufgehoben von ihm, mit Widmung.

PH: Was ist mit Fotos?

RT: Auch nicht. Aber ich muss in meinem Radalbum nachschauen, da gibt es Fotos mit ihm. Das sind vor allem Fotos von der Hallengala auf der Radrennbahn. Ich kann mich erinnern, es gibt Fotos mit Francesco Moser, mit ein paar Großen, mit Willy Debosscher, etc.

PH: Wie war Ferry Dusika als Mensch? Was waren seine Lebensgewohnheiten? Was zeichnete ihn aus?

RT: Er war ein Asket! Er war stolz darauf, jeden Tag schon um vier Uhr in der Früh aufzustehen und sein Tagwerk schon um 14 Uhr zu beenden. Er war also ein Frühaufsteher. Er ist tragisch gestorben, er kam mit einem leichten Schlaganfall ins Spital, da hätte er nicht weggehen sollen, das Personal dort sagte ihm er solle bitte bleiben und auf den Herrn Primar warten, der kommt gleich. Das war am dritten oder vierten Tag im Spital, aber er in seiner Umtriebigkeit ist aufgestanden, hat sich bei der Schwester nicht abgemeldet – das war übrigens im Kaiser-Franz-Josef-Spital im 10. Bezirk – ist dort durch ein paar Gänge gegangen, dann ist im am Gang schlecht geworden, er hat sich niedergesetzt und wie die

Schwestern ins Zimmer kommen ist der Herr Dusika nicht da. Na, dann war helle Aufregung, sie haben ihn überall gesucht und bis sie ihn gefunden haben, war er tot. Traurig.

Ich habe zum Ferry ein sehr gutes Verhältnis gehabt, der Ferry war umgänglich, war kein „Streithansel“. Auf Diätik, also auf gesundes Essen, hat er unheimlich viel Wert gelegt. Da gibt es eine sehr lustige Episode mit Franz Dögl, einem ehemaligen Rennfahrer, den er einmal beim Langstreckenrennen Paris-Brest-Paris betreut hat. [...] [Dusika hielt seinem hungrigen Rennfahrer nur einen kleinen Mix aus Früchten aus dem Auto, dieser wurde daraufhin wütend und verlangte nach einer Leberkäsesemmel]

Dusika hatte auch ein Anwesen in der Hinterbrühl, dorthin hat er uns immer eingeladen, vor allem seine „Buam“ von der Dusika-Rennfahrerschule, die in der Nationalmannschaft gefahren sind. Ein schönes, großes Haus mit Sauna und Swimming Pool und dort hat er Säfte gemacht, Orangensaft und Himbeersaft, Bananenfrappé und Haferflocken [aufgetischt]. Das war alles leiwand. Und wir „Buam“ haben zu ihm gesagt, wir wollen eigentlich schon gerne was „festes“ auch essen.

Er war ein Gentleman, ein Sir, da gibt es überhaupt nichts. Er war immer äußerst adrett gekleidet. Und hat natürlich aufgrund seiner rennfahrerischen Herkunft unheimlich viele Kontakte international gehabt, das ihn dazu befähigt hat immer die besten Fahrer für seine Hallengala zu kriegen. Dies sind dann gekommen, der Ferry hat es finanziert, aber die Finanzen alleine hätten das nicht gemacht, weil bei einem Freund sagt man einfach da komme ich. Und da war Ferry gut. Mit Unterstützung natürlich des Michael Kuhn, der das immer in der Zeitung gebracht hat. Das war eine sehr große Ära was den österreichischen Radsport betroffen hat, da hat der Ferry großen Anteil daran.

PH: Wie verlief eigentlich seine aktive Karriere?

RT: Er war Bahnfahrer. Er ist auch Profi gewesen, aber als Bahnfahrer hast du halt nicht so viel verdienen können wie auf der Straße und dann hat er sich mehr aufs Geschäft verlegt. Er ist zwar schon, wie eigentlich alle Bahnfahrer, in jungen Jahren auf der Straße gefahren, aber so ein großartiger Straßenfahrer wie der Max Bulla ist er nie gewesen. Wobei man auf der anderen Seite sagen muss, so schnell wie der Ferry Dusika [im Sprint] ist der Max Bulla nie gewesen.

PH: Das heißt man kann eigentlich sagen, dass Dusika in seiner Bedeutung für den Radsport mehr durch seine Funktionärstätigkeit bestimmt war, oder?

RT: Ja, und vor allem durch seine Eigenschaft als Leiter und Chef der Ferry Dusika-Rennfahrerschule. Das war ja riesengroß, da hat es damals eine Diskussion gegeben. Damals gab es die drei Dachverbände ARBÖ, Union und ÖRB. Und dann waren beim Ferry plötzlich 50-60 Radfahrer und man wollte die Fahrer auf die Vereine aufteilen. Da hat es eine ÖRK-Sitzung gegeben, man wollte es aufdritteln. Alle hatten das selbe Trikot an, die waren schwarz-weiß gestreift, nur das Logo des Dachverbandes war unterschiedlich.

PH: Wann hat er die Schule gegründet?

RT: Da muss ich jetzt nachdenken. [...] Es muss Anfang der 1960er Jahre gewesen sein.

PH: Wie lange hat das Bestand gehabt?

RT: Ich würde sagen, solange es den Ferry gegeben hat. Wobei mit der neuen Rennbahn 1978 hat es sie nicht mehr gegeben. Ich schätze so um die 15 Jahre zwischen 1960 bis 1975 ungefähr. [...]

PH: War die Schule nur auf seine Privatinitiative und nur auf sein Geld zurückzuführen?

RT: Ja, das hat ausschließlich er gemacht, das war sein Geld, das war seine Idee, das war seine Initiative, deshalb hat es ja auch „Ferry Dusika-Rennfahrerschule“ geheißen. Das war der offizielle Vereinstitel, wenn man so will. Er hat keine öffentlichen Gelder gehabt, nichts. In dieser Hinsicht war er ein Idealist.

PH: Und er war dort der Trainer?

RT: Nein, er hat zwar Tipps gegeben, und der Bulla hat auch immer mitgeredet, aber da hat er schon andere Trainer gehabt. Auf der Rennbahn ist er [Dusika] immer gewesen und hat Anweisungen gegeben, da hat er schon ein bisschen Trainer gespielt sage ich, aber in Wirklichkeit war er derjenige, der alles organisiert hat, also er war der Manager des Vereines. Da hat es dann andere Trainer gegeben, und zu unserer Zeit hast du noch fast keine Vereinstrainer gehabt. Da hat es den Verbandstrainer gegeben. Bei der Union hat der Franz Jessl trainiert, beim ÖRB hat der Hans Oberst trainiert, der auch die Bahnnationalmannschaft betreut hat. Bei uns [beim ARBÖ] war der Rudi Valenta. Da hat es das ARBÖ Bundesteam gegeben, da waren wir ca. 20 Leute und die hat alle Rudi Valenta trainiert. Ähnlich war es mit Jessl bei der Union, der hatte auch noch den Italiener Galotta dabei, der auch ein sehr guter Masseur war.

[...] Ein großes Problem der damaligen ÖRK war das sogenannte Vetorecht. Die ÖRK hat aus sechs Personen bestanden, jeweils zwei vom ARBÖ, Union und ÖRB. Wenn es um die Nominierung zu Weltmeisterschaften ging, [...] gab es mehrmals Streitigkeiten, die zu einer gegenseitigen Blockade führten. Man muss sich vorstellen es gab sogar Weltmeisterschaften, die gar nicht beschickt wurden, weil sie sich in der ÖRK blockiert haben. Der Union-Trainer Jessl war auch für die Straßen-Nationalmannschaft zuständig, während der ÖRB-Trainer Oberst mit dem 6-8-köpfigen Bahnkader trainierte. Er hat zweimal in der Woche mit uns trainiert, auch auf der Straße, da ist er mit der Maschine gefahren, da war eine Rolle hinten drauf wie bei den Stehern, und wir waren eingereiht. Das waren harte Trainingsmethoden. [...] Die Trainingsmethoden bei Jessl waren einfacher, aber die Nationalmannschaftsfahrer waren eh alle so gut, dass sie selbst wussten, was sie machen müssen.

PH: War der Ferry Dusika jemals im Radsportverband oder in der ÖRK tätig?

RT: Nein, das wollte er nie. Er wollte keine Verbandsarbeit, in beiden nicht. Die ÖRK wurde ja 1970 in den ÖRV übergeführt. Vor allem deshalb, wegen dem angesprochenen Vetoprinzip. Deshalb war es höchste Zeit den Verband in demokratische Strukturen zu überführen, wo dann Mehrheitsentscheidungen möglich sind, und nicht, dass einer alles blockiert. [...] Ich war auch in die Gründung des Radsportverbandes involviert, und erst die achte Version der Statuten konnte bei der gründenden Generalversammlung beschlossen werden, weil bei jeder Version davor fühlte sich einer der Dachverbände über den Tisch gezogen.

Ferry Dusika wollte nie in den Verband gehen. Er hat zusammengearbeitet mit den Funktionären des Radsportverbandes, aber er wollte nur seine Dusika-Rennfahrschule machen.

PH: Und im Landesradsportverband [Wien] auch nicht?

RT: Nein.

PH: Und bei den Dachverbänden?

RT: Nein, auch nichts. Er wollte sich politisch nicht binden. Seine Begründung war, als ich mich viele Jahre später mit ihm darüber unterhalten habe, „als Geschäftsmann kann ich mich nicht auf eine Seite festlegen, weil das sind alles Kunden. Ich muss neutral bleiben und das mache ich auch nach außen hin.“ Auch die Rennfahrschule war neutral, und

darum hat er auch Fahrer von allen drei [Dachverbänden] genommen. Damit hat er sich alles offengelassen. Und er hat auch nie irgendwelche Funktionen ausgeübt.

PH: Reden wir über sein Geschäft, das war ja in der Fasangasse. Wie war das?

RT: Er hat angefangen mit einem Geschäft oben bei Jacquingasse. [...] das war der oberste Block [beim Gürtel]. Und dann hat er ein Geschäft nach dem anderen dazugekauft, bis hinunter [in der Fasangasse]. Das ganz unterste am Eck ist dann sein Rennbüro gewesen. Im Radgeschäft war er immer super sortiert. Er war der erste in Wien, der Campagnolo, Shimano und Simplex gehabt hat. Also alles was am Materialsektor gegeben hat. Er hat ein sehr enges Verhältnis gehabt zur Firma Cinelli in Mailand. Ich war sogar ein paar Mal mit ihm mit, wenn er dort Rahmen gekauft hat. Er hat sich dort jede Menge Rahmen machen lassen, dann liefern lassen und sie dann in Wien auf Dusika gespritzt [lackiert]. Es waren zwar immer „Dusika“-Räder, aber er selbst hat keine Fahrraderzeugung gehabt. Im Gegensatz zum Hamedl auf der Praterstraße, also zu „RIH“, die haben die Räder selbst gebaut. Ich bin auch ein rotes RIH-Rad gefahren. [...] Außerdem gab es noch den Gartner Schurl, also die Firma „Select“, am Lerchenfelder Gürtel, die haben auch selbst gebaut. Und den Lachnit in der Langobardenstraße im 22. Bezirk mit ihren „Elan“-Rädern. Die haben die Räder auch selber gemacht und waren vor allem für ihre guten Tandems bekannt.

PH: Wann hat Ferry Dusika mit dem Geschäft angefangen? Hat das gleich nach seiner Radkarriere begonnen?

RT: Ja, das hat es schon gegeben wie ich Anfang der 1950er mit dem Radfahren angefangen habe. [...] und noch ein Geschäft hat es gegeben, in Floridsdorf, das war der Schmelz, der hat „Läufer“-Räder erzeugt und auch selbst die Rahmen gebaut. Ich bin auch einmal so ein Rad gefahren, der hatte das Geschäft in der Donaufelderstraße, direkt neben unserem Klublokal damals. Erst wie ich zu WVB gegangen bin habe ich auf ein RIH-Rad gewechselt und bin dann auch immer RIH treu geblieben. Ich war auch einer der ganz wenigen die bis zum Schluss von RIH alle Jahre ein neues Rad bekommen haben. Das erste Rad habe ich mir selbst gekauft, das war meine Renn- und Trainingsmaschine. Als ich das erste Mal Staatsmeister wurde, hat mir der alte Hamedl, zu dem ich ein sehr gutes Verhältnis hatte, ein neues Rad gegeben, das von seinem Mechaniker Franz Loussom gebaut und gelötet wurde. So hatte ich dann eine Trainings- und eine Rennmaschine. Von Jahr zu Jahr wurde die Renn- zur Trainingsmaschine und ich bekam jedes Jahr eine neue Rennmaschine von ihm. Außerdem hatte ich als einziger einen Reifenvertrag mit Semperit, bis zum Schluss

habe ich jedes Jahr 20 Stück Schlauchreifen gekriegt. [...] Semperit war die bedeutende österreichische Reifenfirma, die sich auch im Radsport engagiert hat, der ehemalige Direktor Anton Schanzer war auch Präsident im Radsportverband. Später wurde die Schlauchreifenproduktion eingestellt, das wurde damals in Traiskirchen gemacht. Früher hat er die ganze „Puch“-Partie [Radteam] ausgestattet, wo Durlacher, Mascha, Ignatovicz, etc. gefahren sind. Auch in Wien hat es viele Vereine gegeben, wo Semperit zehn Reifen hergegeben hat, wenn man gut gefahren ist, hat man vom Obmann einen Schlauchreifen gekriegt.

PH: Gab es eine gewisse Rivalität zwischen den Firmen?

RT: Ja, die hat es genauso gegeben wie heute in der Autobranche. Es hat halt verschiedene Marken gegeben, der eine wollte RIH fahren, der andere Select, der dritte auf Dusika, der vierte ein Pinarello oder ein Cinelli aus Italien. Oder Peugeot-Räder aus Frankreich.

PH: Aber die Stärke Dusikas war, dass er so gut sortiert war?

RT: Ja, genau. Da hat er ja alles überschwemmt, nicht nur durch gute Qualität, sondern auch durch eine breite Palette. Er hatte alles, vom Kinderrad bis zum „Über-Drüber“-Rad, auch Damenräder. Vollballon und Schlauchreifen und 26er, 24er und 28er, also wirklich unheimlich gut sortiert.

PH: Und er hatte wahrscheinlich nicht nur Räder, sondern auch Bekleidung, oder?

RT: Ja, er hatte natürlich auch Radbekleidung und nicht nur das, sondern er hat auch Sportkleidung gehabt, wie Hemden, T-Shirts, kurze Hosen, Socken, usw. Auch Radschuhe, ist eh klar, verschiedenste wie Detto Pietro, Adidas, und was weiß ich was alles.

PH: Wie du gesagt hast, hat ihm ja quasi die gesamte Fasangasse gehört. War das dort dann ein einziges großes Radgeschäft oder verschiedene Geschäftslokale? Oder haben ihm nur die Häuser gehört?

RT: Ja, als er sich erweitert hat, hat er verschiedene Lokale gehabt. Da war das Radgeschäft, das Textilgeschäft, das Wintergeschäft, er hat auch viele Ski verkauft und Eislaufschuhe, überhaupt viel mit Wintersport. Je mehr er sich erweitert hat, desto breiter wurde die Palette der Sportsachen die er angeboten hat.

PH: Ich war nämlich vor kurzem vor Ort in der Fasangasse und habe mir angeschaut wie es dort heute aussieht, aber natürlich sieht man jetzt nichts mehr. Das Haus Fasangasse Nr. 26, wo auch sein Geschäft drinnen war, da weist heute nichts mehr darauf hin.

RT: Ja, das ist heute nur noch ein Abklatsch von damals. Kein Vergleich mehr.

PH: Was mich auch sehr interessieren würde, sind die Netzwerke die Ferry Dusika gehabt hat. Ich möchte mit der mithilfe der Methode der historischen Netzwerkanalyse aufzeigen, zu welchen bedeutenden Kreisen und Personen er Kontakt gehabt hat, die ihm dann auch für den Radsport und sein Geschäft dienlich waren. Was kannst du mir dazu erzählen?

RT: Also er war so schlau, dass er zu allen Parteigrößen gute Kontakte hatte. Man hat nicht sagen können, „er ist ein Sozi, ein ÖVPLer, ein Christlicher, oder ein Kommerl“. Zu allen hat er gute Kontakte gepflogen, ein typischer Geschäftsmann. Das hat sich ja auch widergespiegelt in der Tatsache, dass er in seiner Rennfahrerschule seine Fahrer in die drei Dachverbände aufgesplittet hat. Sehr wichtig war der immer gute Kontakt zur [Wiener] Stadtregierung. Er hatte einen guten Kontakt seinerzeit zu Felix Slavik, zu Helmut Zilk sowieso, auch zu Leopold Gratz, zu allen Bürgermeistern, immer.

PH: Hat sich das auch in privaten Treffen manifestiert?

RT: Also den engsten Kontakt hat er zu Helmut Zilk gehabt. Dem hat er auch sein Haus in Portugal vermacht. So wie ich das sehe, war das ein Dankeschön von ihm für alles was Zilk für ihn gemacht hat, weil der hat ihm viel geholfen bei der Erweiterung seiner Geschäftslokale und und und. Mit den Bürgermeistern ist er immer auf sehr gutem Fuß gestanden.

PH: Das heißt sein Geschäft war dermaßen einträglich, dass er sich auch eine Villa in Portugal leisten konnte?

RT: Jaja, die war riesengroß, die war nicht schwach. Die gibt es noch immer, die hat die Dagi jetzt [Dagmar Koller], die hat sie von ihrem ehemaligen Bürgermeistergatten geerbt. Es war auch einmal Bruno Kreisky bei Ferry Dusika in Portugal zu Besuch. Also das hat er gut verstanden, dass er die Spitzenpolitiker überhaupt, also aller Couleurs, da hat er keinen Unterschied gemacht, von Zeit zu Zeit in Portugal bewirtet hat. Das hat ihm auch Spaß gemacht.

PH: Gibt es noch weitere Persönlichkeiten, neben Zilk die hervorzuheben sind?

RT: Wie hat der eine Altbürgermeister geheißen? Ich muss überlegen [...] Also zum [Franz] Jonas hat er weniger Kontakt gehabt, zu [Leopold] Gratz hat er einen engen Kontakt gehabt, zum [Helmut] Zilk einen ganz engen Kontakt, zu dem großen, stattlichen Bürgermeister, der mir jetzt nicht einfällt, hat er auch einen engen Kontakt gehabt. (Auf

Nachfrage: es war Bruno Marek). Ja und zu den Ex-Profis hat er sehr sehr enge Kontakte gehabt, ob das jetzt der Eddy Merckx war, mit dem ist er sehr eng gewesen, auch mit [Raymond] Poulidor ist er sehr eng gewesen, mit [Bernard] Hinault auch. Und natürlich mit seinem alten „Spezi“ aus Rennfahrerzeiten, mit Jan Derksen, der Weltmeister war und über den er immer die ganzen Profis zu den Dusika-Hallengalas verpflichten konnte. Weniger Kontakte hatte er nach Italien, aber das hat ihm auch alles der Derksen gemacht [...] Und sie [die Radprofis] haben auch gewusst, wenn Ferry ruft, dann kommen wir, weil der zahlt gut. Er hat Flugzeug, Aufenthalt und gutes Startgeld bezahlt, so wie es bei den Profis üblich war. Damals vielleicht noch stärker als heute. Die Profis haben ja damals erst nach Giro und Tour richtig zum Geld verdienen angefangen [bei den Kriterien, etc.] (Ende der dritten Aufzeichnung)

(Beginn der vierten Aufzeichnung)

PH: War er [Dusika] Rennveranstalter auch?

RT: Er hat zwei große Rennen gehabt, die er veranstaltet hat. Das eine war die „Dusika-Jugendtour“, das war seine Idee, da hat ihm auch der Max Bulla sehr geholfen. Die hat er in der Folge alleine veranstaltet und dann der ÖRK angeboten, die haben aber die Ohren angelegt [abgelehnt], und der (Bundes-)ARBÖ ist dann ein großer Partner für ihn gewesen. Die zweite Großveranstaltung war die Hallengala einmal pro Jahr im Radstadion. Außerdem hat er in seinen ersten Jahren [als Organisator] auch einige Male das Wiener Rathauskriterium organisiert, mit Profis. Da sind Weltklasse-Profis dagewesen und sind das Kriterium gefahren. Das hat er gemeinsam veranstaltet mit Joschi Pohnetal, der auch ein guter österreichischer Radfahrer war und mit dem er seinerzeit auch die Profigeschichten gemacht hat [österreichische Fahrer zu den Profis vermittelt]. Und dieser Joschi Pohnetal war selbst ein bedeutender Rennveranstalter, der nachdem Dusika aufgehört hat, in Wien immer die sogenannte „Express“-Kriterienserie gemacht hat. Das war zu meiner (aktiven) Zeit [in den 1950er und 1960er Jahren]. Da war jede Woche in einem anderen Bezirk ein Kriterium, gesponsert vom Wiener Express. Das hat er von Dusika gelernt sozusagen [der gute Umgang mit der Presse]. Und die Besonderheit war, dass Pohnetal bei jedem Rennen sowohl am Start als auch bei der Siegerehrung eine berühmte Persönlichkeit herangekarrt hat. Da war einmal der Meinrad da, einmal der Peter Alexander, einmal der Freddy Quinn. Eine ganz besondere Erinnerung habe ich persönlich an das Karmeliterplatz-Kriterium im 2. Bezirk, da hat er den Franz Antel gebracht, der dort mit drei „Filmsternchen“ hinkam.

Das war 1962 oder 1963, ich wurde Dritter und durfte mit einer der Damen eine Ehrenrunde fahren. Das war mit der Senta Berger, die ja später erst richtig berühmt wurde. [...]

PH: Wie lange hat es die „Dusika-Tour“ denn gegeben?

RT: Das ist eine sehr gute Frage. [...] 1966 haben wir die Vöslauer Heilquelle [Verein] gegründet, das war das erste Jahr wo ich nicht mehr aktiv war, da sind die zwei Altstars Franz Bachmaier und Günter Binder bei uns gefahren. Dann haben wir die Jugend aufgebaut, da waren wir teilweise der größte Jugendklub Österreichs, da hatten wir 34 Rennfahrer und einer von ihnen war Leo Karner. Der ist bei einer der letzten „Dusika-Jugendtour“ vorne mitgefahren. Ungefähr 1968 oder 1969 war die letzte Auflage, so genau weiß ich das nicht mehr. Sie hat dann auch später den Namen gewechselt auf „ARBÖ Jugendtour“ und ich habe sie dann bis 1999 organisiert. [...] Das war dann die Folgeveranstaltung der „Dusika-Jugendtour“. Die Österreich-Rundfahrt habe ich übrigens auch 7 Mal organisiert.

PH: Hat sich Ferry Dusika bei der Österreich-Rundfahrt auch engagiert?

RT: Nein. Da hat er sich nicht eingemischt. Die Rundfahrt war immer eine Angelegenheit der ÖRK bzw. des ÖRV. [...] Und bei der Jugendtour ist er halt gestanden dafür, aber so richtig durchgeführt hat es entweder der ÖRB oder der ARBÖ.

PH: Also so richtig organisiert hat er nie?

RT: Nein, er hat die Rutsche gelegt zu den Journalisten. Um die Pressearbeit hat er sich gekümmert. Die sogenannte Knochenarbeit an der Basis hat immer eine Organisation übernommen. In den meisten Fällen, ich sage zu 80 Prozent, waren das ARBÖ-Funktionäre.

PH: Ok. Wie sah es mit Sponsoring aus, hat er [Dusika] selbst gesponsert?

RT: Schon ja, er hat meistens eine Etappe gesponsert, das war dann die „Etappe Ferry Dusika“, aber niemals das ganze Rennen.

PH: Und sorgte Dusika auch dafür andere Sponsoren für den Radsport zu bekommen?

RT: Ja, er war immer derjenige, der die Tür aufgestoßen hat, oft hat er mir den Tipp gegeben wen ich kontaktieren soll. Er hat zu mir gesagt, ich habe den Herrn Müller oder den Herrn Meier angerufen, aber jetzt musst du weitertun. Er hat die Rutsche gelegt. Aber verhandeln und organisieren musste man selber, das hat er nicht gemacht.

PH: Was waren zusammenfassend seine größten Verdienste für den Radsport?

RT: Aus meiner Sicht war sein größter Verdienst seine „Dusika-Jugendtour“. Und dann die Bahnveranstaltungen, sprich die „Hallengala“. Aber die Jugendtour war wirklich europaweit die Nummer eins im Nachwuchsbereich. Wenn man sich anschaut wer bei der Dusika-Tour gefahren ist, da sind dann später ganz viele große Profis geworden. Vor allem aus dem Ausland, ob das jetzt Franzosen, Belgier, Italiener, Tschechen waren. Das war ausschließlich sein Verdienst.

PH: Wie beurteilst du seinen [Dusikas] Einfluss auf ganz Österreich bezogen [im Hinblick auf den Radsport]? Ist der groß gewesen oder beschränkte sich das auf Wien und Umgebung?

RT: Nein, das hat sich ausschließlich auf Wien und den Nahbereich des Speckgürtels konzentriert. Er hat sich in keinem Bundesland engagiert, also dass er hinausgegangen wäre, das hat er nicht gemacht. Er war ein Wiener, aus. Da hat er sich reingehaut, aber sonst hatte er keine großen Ambitionen.

PH: Wenn man jetzt an alle Protagonisten des Wiener Radsports denkt, hältst du ihn für die Nummer eins oder ist er sozusagen nur einer von vielen gewesen?

RT: Ich würde sagen er war einer von einigen, weil viele Protagonisten hat es nicht gegeben im Radsport. Neben ihm gab es die Raderzeuger wie den Hamedl (RIH), den Gartner (Select) und den Diplomingenieur Cap, der die Capo-Räder gebaut hat und auch viel mitentwickelt hat. [...] Also die Rahmenbauer haben sehr viel gemacht für den Sport. Eines muss man auch sagen, die meisten Veranstaltungen im Bereich Niederösterreich und Wien hat die damalige Landesradsportkommission für Wien, Burgenland und Niederösterreich ausgerichtet. Am meisten veranstaltet hat der ARBÖ, das war die eindeutige Nummer eins und viel hat auch der ÖRB, vor allem durch Franz Hamedl sen., gemacht. Der Hans Oberst war ja auch ein ÖRB-Funktionär, die beiden haben stark zusammengearbeitet und da ist viel weitergegangen. Der ÖRB hat auch viele Bahnrennen gemacht.

PH: War er [Dusika] nicht auch als Journalist und Autor tätig?

RT: Ja, er hat mit Michael Kuhn zusammengearbeitet und manchmal auch Feuilletons geschrieben. Das war immer in Absprache mit seinen Freunden, die er bei den Zeitungen hatte. Da hat er von Zeit zu Zeit was geschrieben, unter der Rubrik „Kommentar von Ferry Dusika“. Da hat es auch noch den [Martin] Maier gegeben, der war Sportredakteur bei der Arbeiterzeitung, mit dem hat er auch sehr gut zusammengearbeitet. Im Großen und Ganzen

hat er immer seine Stimme erhoben, wenn es um etwas gegangen ist, dass den Radsport betroffen hat, oft wurde er zitiert nach dem Motto „Ferry Dusika meint/empfiehlt...“. Auf diese Art und Weise hat er sich eingebracht, was journalistische Tätigkeit betroffen hat.

PH: Es ist ja bekannt, dass es bereits vor dem 2. Weltkrieg eine Zeitschrift mit dem Namen „Österreichischer Radsport“ gegeben hat, bei der er [Dusika] der Schriftleiter war.

RT: Ja, das stimmt. Er war dort vor und auch während der Kriegszeit tätig, aber nach dem Krieg nicht mehr, dann wurde die Zeitschrift eingestellt.

PH: Stammten die Texte in dieser Zeitschrift von ausschließlich von ihm?

RT: Nein, nicht ausschließlich, aber als Chefredakteur schaust du dir natürlich alles an. Da bestimmst du was geschrieben wird und was nicht. Da ging alles durch seine Hand.

PH: Hat er das nicht schon während seiner aktiven Karriere nebenbei gemacht?

RT: Nein, da war er nicht mehr aktiv.

PH: Wie lange war er überhaupt aktiv?

RT: Ungefähr von 1928 bis 1936 oder sowas.

PH: Anderswo habe ich gelesen, dass er bis 1942 gefahren ist.

RT: Ja, gefahren ist er teilweise noch, aber aufgrund der Umstände und der Kriegszeit nicht mehr auf dem Niveau, wie er schon war und wie es sein sollte.

PH: Aber sonst hat er nach dem Krieg dann nur mehr seine Bücher publiziert und Kommentare in den Zeitungen geschrieben, oder? [in Bezug auf publizistische Tätigkeiten]

RT: Genau. Und er hat sein Geschäft aufgebaut.

PH: Kommen wir nochmals auf die Medien zu sprechen und die Berichterstattung über den Radsport in den Nachkriegsjahren. Gab es damals mehr Präsenz in den Medien als heute?

RT: Ja freilich, keine Frage! Es gab ja auch eine viel größere Printmedienvielfalt. [...] Die Situation der Printmedien in Wien ist heute schlechter, das war früher anders, da hat es viel mehr Zeitungen gegeben, die im Laufe der Zeit zerfallen sind.

PH: Wie bewertest du das Publikumsinteresse am Radsport der damaligen Zeit?

RT: Ich erinnere mich noch gut wie zu meiner aktiven Zeit [1950er und 1960er Jahre] die „Express“-Kriterien waren, da waren unheimlich viele Leute da. Auch danach, schon in meiner Funktion als ARBÖ-Sportsekretär, wo wir den „ASKÖ Wien Bahn- und Kriterien-Cup“ veranstaltet haben, mit 5 Bahnrennen und 6 Kriterien pro Saison, da waren auch noch viele Leute. Aber mit der Zunahme des Autoverkehrs und den immer teurer werdenden Polizeikosten hat sich das kein Veranstalter mehr leisten können. Und was ein ganz großes Problem war, vor allem im Raum Wien, das war schon in den 1970er und frühen 1980er Jahren so, wenn ich ein Kriterium veranstaltet habe – da hat es ja viele gegeben wie das Rathauskriterium, das Kinzerplatzkriterium in Floridsdorf, das Allerheiligenplatzkriterium im 20. Bezirk, das Rabenhofkriterium im 3. Bezirk, das Kriterium in Margareten – da hatten wir schon die Auflage, dass man 36 Stunden vor dem Rennen Halteverbotstafeln aufstellen musste, wo darauf gestanden ist „Gilt am... von... bis...“. Und dann kamen wir in der Früh hin, die Rennen starteten für gewöhnlich erst um 14 Uhr oder 15 Uhr, doch es standen immer noch zwischen 10 und 20 Autos dort [im Halteverbot]. Dann musste man diese Autos von der Feuerwehr wegschleppen lassen, zum Teil wurde in Nebengassen abgeschleppt und als Veranstalter hattest du das Problem, dass du den Fahrzeughalter anzeigen musstest, und dann hat er die (Feuerwehr)-Rechnung bekommen von uns. Heute ginge das alles gar nicht mehr, heute ist alles so verparkt, wo gibst du die Autos hin? Heute hast du keine Möglichkeit mehr ein Auto woanders hinzustellen. Das war der Tod des Radsports in Wien. Das war der erste Punkt. Und der zweite Punkt waren die horrenden Polizeikosten, das kann sich keiner mehr leisten. Bei 25-30 Polizisten pro Rennen ergaben sich unglaubliche Kosten. Im Unterschied zu Wien und dem Speckgürtel hast du als Veranstalter in der Provinz nicht so große Probleme. Problematisch war es auch in den 1970er Jahren als ich die Österreich-Rundfahrt organisiert habe, das Polizeibegleitkommando beim Zieleinlauf in Wien, bei der Stadteinfahrt, zu finanzieren. Erst nachdem ich mich an den damaligen Innenminister Karl Blecha gewendet habe, mit dem Argument „es ist im überwiegenden Interesse der Republik Österreich“, wurde ein Erlass herausgegeben, dass für die Dauer der Veranstaltung Nulltarif zu verordnen ist. Das geht heute alles nimmer mehr. Heute brennst du dich als Veranstalter aus, das können sich die wenigsten leisten. So wenige Rennen wie es in den letzten Jahren gegeben hat, ich kann mich gar nicht mehr erinnern [dass es je so wenige gegeben hätte].

Und die ganzen Eintagesklassiker, die es zu meiner aktiven Zeit gab, die wir Bahnfahrer sehr gerne gefahren sind, gibt es auch nicht mehr. Das waren zum Beispiel Wien-

Eisenstadt-Wien, Wien-Himberg-Wien, Wien-Haugsdorf-Wien, Wien-Drasenhofen-Wien, Wien-Berg-Wien. Das Kirschblütenrennen in Wels gibt es gottseidank noch. In Linz hat es gegeben Linz-Eferding-Linz, ein Frühjahrsrennen, das wirklich super war. Außerdem gab es Salzburg-Pass Lueg-Salzburg, also lauter so ähnliche in allen Bundesländern. Ist aber alles gestorben, weil die Polizei so teuer ist. Die Rennen kosten heute das Dutzendfache im Vergleich zu damals. Dann hast du noch den Autoverkehr, der Einbahnverkehr, wie er bei Vuelta, Giro oder Tour stattfindet, ist bei uns in Österreich nicht durchführbar. [...] Besonders die Undiszipliniertheiten der Autofahrer im Gegenverkehr, wenn ein Rennen vorbeikommt, machen es schwierig, ja manche sind richtige Gegner des Radsports. Das war schon in den 1970er Jahren so und ist heute noch ärger. Mich wundert es ja, dass die [Österreich] Rundfahrt noch so rennen kann. [...] Da sehe ich auch die Politik gefordert, speziell das Innen- und Sportministerium.

PH: Wie lange und in welchem Zeitraum gab es denn die Kriterienserien in Wien? Kann man das ungefähr festlegen, wann sich das aufgehört hat?

RT: Ja, das hat aufgehört, als ich mich vom Radsport zurückgezogen habe. Zuerst habe ich das noch mit dem ASKÖ und ARBÖ Wien gemacht, dann ist das Ganze eingeschlafen. Man muss aber auch dazu sagen, es ist der Verkehr und die Autovielfalt immer mehr geworden in Wien. Zum Beispiel beim Rathauskriterium, dem Klassiker schlechthin, dort haben sie [die Verkehrs- bzw. Stadtplanung] auf der Strecke ein Hupferl [Bodenschwelle] eingebaut, das war nicht sehr radsportfreundlich muss ich sagen.

PH: Also wann hast du dich zurückgezogen?

RT: Ganz zurückgezogen habe ich mich 2005, aber als Veranstalter schon im Jahr 1988.

PH: Aber bis dahin hat es die ganzen Kriterien gegeben?

RT: Jaja, ich habe sie immer organisiert. Zu meiner aktiven Zeit war es viel einfacher, da hast du vielleicht fünf Autos in der Gasse stehen gehabt.

PH: Und die Kriterien haben dann unmittelbar nach dem Krieg wieder begonnen?

RT: Ja, so war es. Eines der ersten war das Rathauskriterium, da waren auch Profis da, gute Italiener, einmal hat der Rudi Valenta gewonnen, ungefähr 1947 oder 1948. Das hat es schon gegeben, das war Tradition. Die Hochblüte war dann von ca. 1960 bis 1970, da hat es im Sommer jedes Wochenende ein Kriterium in irgendeinem anderen Bezirk gegeben.

Das war normal. Meistens gab es dann auch noch ein Straßen- oder ein Bahnrennen am selben Wochenende. Aber das ist alles eingeschlafen.

PH: Und neben den bereits erwähnten Kriterien und Eintagesrennen, gab es da noch andere Rundfahrten?

RT: Es hat drei Großveranstaltung in Österreich gegeben. Das war zum einen Wien-Gresten-Wien, dann die Niederösterreich-Rundfahrt und natürlich die Österreich-Rundfahrt. Wobei man dazusagen muss, die Niederösterreich-Rundfahrt war die erste Rundfahrt im Jahr, meistens im April-Mai, sie wurde 1958 das erste Mal ausgetragen, ich war am Start, es hat viel geregnet und wir sind teilweise auf Sandstraßen gefahren, wie in der Steinzeit. Das zweite im Jahr war dann ganz traditionell Wien-Gresten-Wien, am Samstag und Sonntag. Und zwei Wochen später startete dann die Österreich-Rundfahrt. Das besondere bei Wien-Gresten-Wien war, dass das Rennen immer dafür herangezogen wurde, wer dann bei der Österreich-Rundfahrt in der Nationalmannschaft fahren durfte. Ich war auch zweimal Trainer der Nationalmannschaft bei der Rundfahrt. [...] Das waren die drei größten, die es immer gegeben hat. Dann hat es noch die Burgenland-Rundfahrt gegeben, was aber ein großes Eintagesrennen im Sommer war [und heute noch existiert]. Außerdem gab es noch Quer durch das Burgenland.

PH: Wie lange hat es die Niederösterreich-Rundfahrt gegeben?

RT: Die hat es solange gegeben wie es der Walter Garber organisiert hat, das war wohl knapp bis in die 1990er Jahre. Die gibt es schon lange nicht mehr, leider. Die Entstehungsgeschichte war, dass der ÖRB (später ÖAMTC) auch verstärkt in den Radsport einsteigen wollte, weil ja die Konkurrenz als Pannenfahrerclub, der ARBÖ, sehr aktiv war und mit den Radfahrern viel in der Presse vorkam. Aufgrund der finanziellen Lage des ÖRB hat ihn der ÖAMTC dann affiliert. Unter dem ÖAMTC ist die Niederösterreich-Rundfahrt dann immer gelaufen, bis dort ein neuer Generaldirektor kam und auch Garber nicht mehr weitermachen wollte, so ging sie zu Ende. Und wenig später gab es dann auch Wien-Gresten-Wien nicht mehr [die Nachfolgeveranstaltung Uniqi-Classic gab es bis 2006]. Und auch die Österreich-Rundfahrt stand ja schon auf der Kippe. [...] (Ende der vierten Aufzeichnung)

(Beginn der fünften Aufzeichnung)

[...]

PH: Wenn du an die Bedeutung des Radsports in der Nachkriegszeit denkst, der ja beispielsweise in Italien – Stichwort Rivalität zwischen Coppi und Bartali – enorm hoch war, gilt das auch für Österreich?

RT: Ja, es hat die Rivalität Steinmayr und Mitteregger [aber erst in den 1970er Jahren] gegeben, das war ganz ganz groß und hat alles überschattet. In Wien hat es zwar viele gute Radfahrer gegeben, aber keine Etappenfahrer [Rundfahrtspezialisten]. Es hat aber immer eine Rivalität gegeben zwischen Wien und der Steiermark bzw. Graz. In Wien war die Union stark, da waren u.a. der Schein, der Pescha, der Maresch, der Christian, der Simic, der Pfeiffer, der Andre und ARBÖ E-Werk mit mir und dem Kurt Schweiger, aber in Graz hat es die „Puch“-Partie mit Mascha, Ignatovicz, Durlacher, Klöckl gegeben. Dann hat es in Graz auch noch die Junior-Partie gegeben, mit dem Saletinger, mit dem Weiss, mit Franz Deutsch, mit dem Sitzwohl. Das waren die großen Rivalitäten. Die Polarisierungen gab es immer zwischen Wiens und Graz Clubs. Eine weitere Rivalität die es gab, war die zwischen Humenberger und Furian. Im Vergleich zu den Eintagesrennen waren die Rivalitäten bei den Rundfahrten viel größer, auf die [Österreich] Rundfahrt hat ein jeder geschaut. Wenn ich ein Eintagesrennen, wie Wien-Drasenhofen-Wien gewonnen habe, war es zwar leiwand für mich, aber von der Bedeutung und Aufmerksamkeit nicht wichtig. Wichtig waren die [Fahrer], die die [Österreich] Rundfahrt gut gefahren sind. [...] Auch die Salzburger und die Oberösterreicher waren früher gut, vor allem die Schartner Bombe Wiesinger [Verein].

PH: In Italien wird ja immer die Funktion des Giro d'Italia als nationale Identifikationsplattform betont. Wenn du jetzt an ganz Österreich denkst, hat der Radsport bzw. die Österreich-Rundfahrt jemals eine vergleichbare Rolle gespielt? Auch in Bezug auf Nicht-Radsport-Fans?

RT: Nein, kein Vergleich.

PH: Auch in den Anfangsjahren der Rundfahrt nicht?

RT: Oja, in den Nachkriegsjahren schon, ich kann mich erinnern, als der Menapace noch gefahren ist und der Deutsch jung war, sind wir immer auf die Landstraße (die heutige B1) hinaus und sind beim Orndinger Berg gestanden und haben gewartet bis die Österreich-Rundfahrt vorbeikommt. In den Nachkriegsjahren, ich würde sagen bis Ende der 1950er Jahre war die Rundfahrt ein unheimlicher Magnet, auch auf der Landstraße. Ich erinnere mich daran, dass der Straßenrand von Purkersdorf bis zum Rathausplatz [traditioneller

Zieleinlauf der Schlussetappe] entlang mit Menschentrauben gefüllt war. Das ist alles im Zuge der Motorisierung verloren gegangen. Die Rundfahrt und überhaupt die großen Radsportereignisse in Österreich haben an Bedeutung verloren. Die Presse bringt auch nichts mehr, ich würde gern auf die Bahn gehen und mir Meisterschaften anschauen, aber man liest und erfährt gar nichts. Nicht einmal über ein internationales Meeting auf der Bahn erfährt man mehr aus den Zeitungen. Wie sollen die Leute dann noch zu den Veranstaltungen kommen, wenn sie darüber nichts lesen können, wenn es keine Vorschau gibt? Und das hat der Dusika noch verstanden, der hat getrommelt und getrommelt. Da brauchst du auch jemanden in der Redaktion der dir gewogen ist oder der auch so gerne Radsport sieht. Heute gibt es in Österreich quasi nur den Fußball und das Skifahren.

PH: Fehlen in dieser Angelegenheit nur die Ansprechpartner bei den Medien oder siehst du hier auch eine Schuld beim Radsportverband selbst?

RT: Sowohl als auch. Aus meiner Sicht ist der ÖRV „lahmarschig“ gewesen in den letzten zehn Jahren. Da geht nichts weiter. Man ist nicht mit dem Dampf dahinter, wie es eigentlich sein soll. Der neue Präsident von Niederösterreich Brettschneider, haut sich unheimlich hinein, das ist gut. Aber, irgendwie musst du einen Zugang haben zu den Medien, egal ob Print- oder sonstige Medien, da gibt es aber derzeit niemanden, der so ein enthusiastischer Radfahrer ist und irgendwann wird ein jeder müde, irgendwann resigniert man und sagt es keinen Sinn. Das ist in Wirklichkeit schade. Dann kommen in der heutigen Zeit noch die sogenannten Trendsportarten dazu, jede Woche kommt irgendein neuer Blödsinn, wo sie die Medien darauf stürzen, weil es was Neues ist. Nach zwei Monaten hört man dann eh nichts mehr davon, aber die Traditionssportarten bleiben trotzdem zurück. [...] Es wird ja auch die Grundsportart Leichtathletik sträflich vernachlässigt. Überhaupt ist der Stellenwert der Wertsportarten Leichtathletik, Schwimmen und Radsport in Österreich zu gering. Skifahren ist ja weltweit betrachtet eine Randsportart, wird aber bei uns aus verschiedenen, teils auch legitimen Gründen, hochgejubelt. Obwohl sich in der Breite im Radsport schon einiges tut – Stichwort E-Bikes – im Allgemeinen wird zu wenig geschrieben. In Italien ist das mit der „Gazzetta dello Sport“ um Längen besser. [...]

Wie ich [in den 1970er Jahren] die Österreich-Rundfahrt organisiert habe, war beim ORF der Teddy Podgorski der Sportchef. Ich habe ein sehr gutes Verhältnis zu ihm gehabt. Damals habe ich als Organisator jährlich für die Live-Übertragung der Glockner-Etappe 150.000 Schilling vom ORF bekommen. Heute müssen sie zahlen, damit der ORF mitfährt.

Na, haben die einen Kopfschuss?! Das verstehen wir unter Sportförderung? Da ist aber die Politik gefordert. Ein Wahnsinn, leider. [...]

PH: Also die hohe Identifikation ging nur bis in die 1960er?

RT: Ich würde sagen bis Ende der 1970er Jahre war die Identifikation noch sehr stark. Alleine die Tatsache, dass man heute die großen Städte, was aber sehr wichtig wäre, nicht mehr oder nur mehr selten anfährt, wie Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Bregenz spricht Bände. Das sind die Hotspots. Man muss noch froh sein, dass Wels jetzt die Schlussankunft übernommen hat und sich so engagiert. Aber ohne es schlechtreden zu wollen, Linz wäre attraktiver. Die Landeshauptstädte wären wichtig. Nur kann es sicher heute keiner mehr leisten, man bekommt die Straßen nicht mehr. [...] Heute fehlt überhaupt die nationale Identifikation, nicht nur im Radsport alleine, jede Bürgerin und jeder Bürger müsste ein Interesse daran haben, wenn die Österreich-Rundfahrt kommt und hingehen, wenn sie kommt. Ganz zu schweigen von der Anonymität in der Großstadt Wien.

PH: Gerade in Wien gibt es doch derzeit einen Fahrradboom. Wie könnte man es schaffen dieses Publikum zum „echten“ Radsport zu bringen?

RT: Ja, das ist der Tourismus und der Freizeitsport. Dazu müsste man viel Arbeit hineinstecken.

PH: Könntest du mir noch weitere Zeitzeugen empfehlen?

RT: Einer wäre der Robert Csenar, das war ein großer Radfahrer der 50er, 60er, 70er Jahre. [...] Auch Herbert Kaupe, ein ehemaliger Glocknerkönig und 2-facher NÖ-Rundfahrt-Sieger. [...] Michael Kuhn von der Kronen Zeitung, auch der Charly Pointner. Und der Kurt Schneider natürlich.

PH: Ich wollte dich auch noch fragen, weißt du etwas über Archivmaterial und alte Ergebnislisten, kann ich die wo finden?

RT: Das ist schwer, weil das alte ÖRV-Ergebnisarchiv bei einem Wasserrohrbruch in der Prinz-Eugen-Straße im Haus des Sports, zerstört wurde. (Ende der fünften Aufzeichnung)

(Beginn der sechsten Aufzeichnung)

PH: [...] Kommen wir nochmals zurück auf die gesellschaftliche Bedeutung des Radsports in den Nachkriegsjahren. Welches Ansehen hatten die Protagonisten von Seiten der Bevölkerung? War das höher als heute?

RT: Ja, ich behaupte der Stellenwert des Radsports ist beginnend mit Kriegsende immer höher geworden und hatte seinen Höhepunkt in den 1970er und 1980er Jahren. Das Interesse ist meiner Meinung nach wie vor da. Aber durch die schon angesprochene mangelnde Berichterstattung über den österreichischen Radsport findet er nicht den Eingang in die Köpfe der Bevölkerung. [...] Immer mehr Leute fahren mit dem Rad, aber ich teile sie gerne in drei Kategorien ein, nämlich „Echte“, „Spätberufene“ und die „Radtouristen“. Ich finde es erfreulich, dass sie sich bewegen. [...] Eine Rolle spielt aber auch das stärkere Verkehrsaufkommen, viele haben mittlerweile Angst im Straßenverkehr, das war früher nicht so. [...]

Exkurs zum Material in den 1950er Jahren: damals wie ich angefangen habe, hat es 4er-Kränze gegeben, dann waren 5er-Kränze schon eine Sensation, wie die gekommen sind, und dann der 6er-Kranz erst recht. Die kleinste Übersetzung war also 45x20 Zähne und damit musstest du über die Berge kommen, ansonsten hattest du eh keine Chance.

PH: Mich interessiert auch die Rolle des Radsportverbandes. Wie hat er sich denn finanziert?

RT: Er hat sich auf der einen Seite durch Sponsoren und auf der anderen Seite durch Gelder der öffentlichen Hand, also den sogenannten „Toto“-Mitteln, finanziert. Die gibt es heute auch noch, wobei die Kriterien immer variabler wurden. Bestimmend [für die Höhe der Gelder] war zu Beginn, wie viele Leute ins Ausland gefahren sind zu Rennen und dort gut gewesen sind, dann kam hinzu, ob Weltmeisterschaften beschickt wurden und ob man sich für Olympische Spiel qualifiziert hat, wie viele Platzierungen gab es zwischen 1-3 oder 1-5 bei internationalen Etappenfahrten oder Eintagesrennen, usw. Also das ist immer mehr geworden. Aber der Radsportverband muss sich auch selbst um Sponsoren kümmern. Die ÖRV-Präsidenten sind dazu da, die finanziellen Mittel aufzustellen, dass der Radsport ordentlich funktionieren kann. [...] In den letzten Jahren ist da einiges schiefgelaufen. [...]

PH: Wenn du an die Periode von 1945 bis ca. 1970 denkst, war da der Radsport in Österreich eine reine Männersache oder gab es auch Frauen, die aktiv waren?

RT: Meinst du jetzt als Rennfahrerinnen oder als Funktionärinnen?

PH: Mich interessiert beides...

RT: Ok, also in Funktionärstätigkeiten hat es sie immer ein bisschen gegeben, in den 1970er Jahren waren es dann sicher 3-4 Frauen in Rennleitertätigkeit. Das war schon stark.

Als Rennfahrerinnen gab es sie zu meiner Zeit [1950er und 1960er Jahre] überhaupt nicht, im Ausland schon, wie in Belgien zum Beispiel. [...] In Österreich war die erste Radfahrerin, die wirklich gut gefahren ist, die Fini [Josefine] Pescha. Da haben wir dann extra das Reglement geändert, damit die Frauen, weil sie so wenige waren, bei den Junioren fahren konnten, damit sie ein bisschen gefordert waren, und dann im Ausland ordentlich mitfahren konnten. Das hat ganz gut funktioniert. Und bei den Olympischen Spielen in Los Angeles (1984) sind ja dann sogar zwei Frauen am Start gewesen. Die Hanni [Johanna] Hack ist dort sehr gut gefahren und war überhaupt eine sehr gute Rennfahrerin. Auch die Schattelbauer war sehr gut. Den Frauenradsport haben wir eigentlich erst Ende der 1970er in Österreich salonfähig gemacht, den hat es davor gar nicht gegeben. Jetzt ist die Szenerie recht gut. Später dann die Christiane Soeder, die fast Olympiasiegerin wurde 2008 in Peking.

PH: Das war jetzt ein langes Gespräch. Fällt dir noch was ein, etwas Wichtiges, was wir zum Abschluss noch festhalten sollten?

RT: Ja, was ich wirklich schade finde, ist dass es die ganzen Eintagesklassiker nicht mehr gibt, vor allem in Ostösterreich. Die behördlichen Auflagen sind ein Wahnsinn. Das wäre eben eine Sache, wo der Verbandspräsident beim Innenminister und beim Sportminister vorstellig werden muss und um eine Verbesserung der Situation kämpfen müsste. [...] Der nächste Wahnsinn ist, dass quasi überhaupt kein Betrieb mehr ist auf der Rennbahn. Und im Gegensatz zu Ferry Dusika, kümmert sich keiner um die Medienpräsenz, da ist gar nichts. Sie pflegen auch meiner Meinung nach keinen Kontakt. Und das obwohl, wie du richtig angemerkt hast, ein Radsportboom herrscht im Moment. Es sind doch noch nie so viele Räder verkauft worden wie in den letzten 1-2 Jahren, Tendenz steigend. Das müsste man doch nutzen.

PH: [...] Ein Narrativ, dass man immer wieder liest, ist dass der Radsport deshalb so attraktiv war und ist, weil er so ein harter Sport war, also die Härte eine wichtige Rolle gespielt hat. Was sagst du dazu?

RT: Ja, das stimmt schon auch, vor allem für die Nachkriegszeit. Aber heute spielen andere Faktoren eine Rolle, wie Mobilität, vor allem in der Stadt. Und auch Umweltschutzgründe sind dazugekommen. Speziell war nach dem Krieg, dass nicht viele überhaupt ein Rad hatten, das ist heute anders.

PH: Ich danke dir sehr für das Gespräch! (Ende der sechsten Aufzeichnung)

Ergänzende Fragen an Dr. Rudolf Thuri, am 3. Dezember 2018 in Wien:

PH: Weißt du etwas über die Kindheit und Jugend von Ferry Dusika, habt ihr da einmal darüber gesprochen?

RT: Nein, da weiß ich gar nichts. Ich habe den Ferry kennengelernt als Geschäftsmann wie er angefangen hat in der Fasangasse. Er hat mit einem kleinen Geschäft angefangen, dann wurde es immer mehr und mehr. Und dann hat ihm schon fast die ganze linke Seite der Gasse gehört vom Gürtel bis zur Ungargasse. Ein erfolgreicher Geschäftsmann und guter Freund von Max Bulla. [...] Bulla war eher der erdige Typ, der Radfahrer zu dem man leicht Kontakt bekam, während Dusika schon der feine Herr, der Gentlemen war, aber alles sehr korrekt, muss man sagen. In späteren Jahren kannten wir uns näher, da er auch im Panathlon-Club Mitglied war, dessen Präsident ich war. Aber so lange ich Rad gefahren bin, war die Distanz höflich, aber nicht „verhabert“. Mit Max Bulla war ich immer „verhabert“.

PH: Also hat er auch nie von sich etwas erzählt über seine Kindheit?

RT: Nein, darüber hat er mit mir nie geredet. Er hat mit mir nur über das Radfahren geredet, besonders über die Veranstaltungen im Radstadion. Die hießen zwar „Ferry-Dusika-Hallengala“, aber die wirkliche „Hockn“ haben wir vom ARBÖ gemacht, wir haben alles organisiert, er hat immer den Großteil der Sponsoren aufgetrieben und er hat auch die internationalen Manager gekannt, mit denen er selbst noch gefahren ist [...] Da hatten wir ein sehr gutes Verhältnis, aber freundschaftlich-distanziert.

PH: Während Dusika aktiv war, gab es ja einen zweiten sehr erfolgreichen österreichischen Sprinter mit August Schaffer. Mit dem hat Dusika auch sein erstes Geschäft aufgemacht. Was weißt du davon?

RT: Ja, der Schaffer hatte auch ein Geschäft in der Neubaugasse. Wie sie ihr Geschäft zuvor hatten, da hatten sie halt gemeinsame geschäftliche Interessen.

PH: Hat sich das dann ja bald aufgelöst, denn der Name Schaffer verschwand dann aus der Geschäftsbezeichnung...

RT: Ja, ob der Schaffer nicht in Pension gegangen ist und der Ferry alle Anteile übernommen hat, das weiß ich aber nicht. Vielleicht weiß das der Karl Pointner. [...]

PH: Im Fernsehen ist er ja auch zu sehen gewesen, mit einer eigenen Tour de France-Sendung...

RT: Ja, ich erinnere mich, wie er dort kommentiert hat. Das war schon wichtig für seinen späteren Einfluss, für die jährlichen Bahnradveranstaltungen, die er gemacht hat. Er hat eines gut verstanden, nämlich dort die Besten der Besten zu holen, und da konnte er auf sein starkes internationales Netzwerk zurückgreifen. Die Medien waren davon begeistert, Dusika hatte ja Michael Kuhn hinter sich und der hat dann alle anderen mitgerissen, egal ob Pointner, Ahstl, Aberle, Castka. Die waren gezwungen nachzuziehen.

PH: Weißt du noch mit wem er beim ORF zusammengearbeitet hat, bzw. wer da sein Kontaktmann war?

RT: [...] Kurt Jeschko, der Starreporter im ORF war zu dieser Zeit. [...] Was sein internationales Netzwerk betrifft, ist das darauf zurückzuführen, dass er selber ein Weltklasse-sprinter war und aufgrund seiner internationalen Teilnahme an Wettkämpfen die ganzen [bedeutenden] Leute gekannt hat, das waren alles Kollegen von ihm, die genauso wie er gewachsen sind, sei es in der Wirtschaft, in der Politik oder im Sport. Sein Netzwerk ist darauf zurückzuführen, dass er selber ein guter Radfahrer war und die Leute, die er kannte, vor allem die Manager, speziell in Holland und Belgien, die sind alle im Radsport geblieben, die kannte er noch aus seiner Aktivzeit, und darauf begründeten sich seine Möglichkeiten hier international tätig zu sein und die Leute nach Österreich zu bringen.

PH: Fallen dir da noch konkrete Namen ein?

RT: [...] Jan Derksen war der wichtigste den er gebraucht hat, den der stand auch mit allen anderen Managern in Kontakt, egal ob Bahnfahrer oder Straßenfahrer.

PH: Gab es noch weitere neben ihm?

RT: [...] Zur Schürmann-Dynastie, die Bahnbauer, besonders zum Senior Schürmann, den kannte der Ferry gut. [...] Er hat auch den Kontakt hergestellt und sich dafür eingesetzt, dass die neue Wiener Radrennbahn von der Firma Schürmann gebaut wird, weil sie das Maß der Dinge waren, und es wurde dann auch so umgesetzt. [...] Obwohl zunächst heftiger Widerstand der Journalisten gegen die 250-Meter-Länge der Bahn zu spüren war, weil dies zu dieser Zeit noch nicht UCI-konform für mögliche Weltmeisterschaften war. Dies wurde aber bald darauf von der UCI geändert und heute ist 250 Meter das Standard-Maß. [...]

PH: Ich denke man kann sowohl in positiver als auch negativer Sicht einiges aus Dusikas Leben lernen, oder?

RT: Ja, und worauf er uns immer wieder hingewiesen hat, war die gesunde Ernährung, er war ein Guru, wenn man so will. Uns Nationalteamfahrer hat er in seinem Haus in der Hinterbrühl oft eingeladen, dort hat er uns Fruchtsäfte, Müsli, usw. kredenzt, was zu dieser Zeit noch total unüblich war.

PH: Ich möchte noch seine NS-Vergangenheit ansprechen...

RT: Da weiß ich gar nichts. [...] Das sind Dinge, die man im Laufe der Jahrzehnte immer wieder da und dort ein kleines bisschen hört, dann gab es einen Bericht im Fernsehen, ist aber schon lange her. Meine Meinung dazu ist, Ferry Dusika war genauso Nazi oder Anti-Nazi wie 90 Prozent aller österreichischen Bürger, das war eine neue Zeit, der Hitler ist gekommen, auf einmal hatten die Leute Arbeit und alle haben geschrien „heil“. Er war meiner Meinung nach sicher kein fanatischer Parteigänger, er hat sich positioniert und war zu dieser Zeit sicherlich ein Opportunist, aber das waren 99 Prozent. Die haben sich gesagt, warum soll ich mir das Leben schwer machen? Er war ein Sportler, er wollte ja Rad fahren. [...]

PH: War aus deiner Sicht Wien-Eisenstadt-Wien der größte Klassiker im österreichischen Radsport?

RT: Ja und nein. Ja, weil es das Eröffnungsrennen gewesen ist. Nein, weil es mit Wien-Berg-Wien, Wien-Drasenhofen-Wien, Wien-Haugsdorf-Wien, Wien-Maissau-Wien, Wien-Krems-St. Pölten-Wien eine Reihe fast ebenbürtiger Frühjahrsklassiker gab, die alle gefahren sind, weil das die Vorbereitung für die Niederösterreich-Rundfahrt war, für Wien-Gresten-Wien und dann die Österreich-Rundfahrt als Höhepunkt. [...] Aber Wien-Eisenstadt-Wien hat es am längsten gegeben, organisiert von der Union Favoriten, der Himmelsbauer hat das gemacht. [...] (Ende der Aufzeichnung)

Gespräch mit Herrn Kurt Schneider, am 9. Juli 2018 in Wien-Penzing. „Kurtl“ Schneider, mittlerweile 87-jährig, war in den 1950er-Jahren einer der ersten Profis aus Österreich. Franz Dusika lotste ihn damals zu den Profis und war eine Art Mentor für ihn. Nach der Karriere war er auch als Betreuer tätig. Er gilt als eine Legende des österreichischen und Wiener Radsports.

Schneider erteilt die Erlaubnis, das Gespräch mittels Smartphone-Recording digital aufzunehmen.

(Beginn der ersten Aufzeichnung)

PH: [Was kannst du mir über Ferry Dusika erzählen?]

KS: Naja, er hat nach dem 2. Weltkrieg damit begonnen, Radveranstaltungen zu organisieren. Er hat ein großes Radgeschäft gehabt im 3. Bezirk in der Fasangasse. Er hat aber auch rundherum in den Gassen dort überall verstreut Magazine gehabt, das war halt damals so. Ja und nach dem Krieg hat er geschaut, hat das Geschäft dann immer größer gemacht, er hat auch das Material am Anfang leichter gekriegt, weil er Beziehungen hatte, die er zuvor als Bahnsprinter im Ausland geknüpft hatte. Er war auch [gemeinsam] mit dem Kosteletzky, der ein Radgeschäft in der Währinger Straße und beim Südbahnhof hatte, bemüht darum Rennen in Wien zu machen. Zum Beispiel dadurch, dass sie den [Gino] Bartali zum Rathausrennen gebracht haben, auch den [Fausto] Coppi, den [Ferdy] Kübler, das war [bald] nach dem Krieg.

PH: Also zum Kriterium am Rathausplatz?

KS: Genau. Und dann hat er [Dusika] auch das Rennen Wien-Graz-Wien gemacht, da sind nur ca. 15 Fahrer gestartet, davon vielleicht 5-7 davon aus Österreich. Da waren einfach zu wenige aus Österreich, die Profis waren. Bei den anderen Rennen sind oft viele Ältere mitgefahren, damit sie ein bisschen mehr sind. Und der Dusika wollte den Profiradsport ins Leben rufen und hat geschaut welche Fahrer dafür in Frage kommen und hat dann Kontakt aufgenommen mit Spitzenfahrern, was damals waren, wie der Valenta Rudi, der schon als Profi gefahren war und bis ca. 40 Jahre (zum 40. Geburtstag) gefahren ist. Ich selbst war zu der Zeit bei der Union, und als wir einmal im Trainingslager in Italien waren, hat sich auf einmal der Dusika [telefonisch bei mir] gerührt. Ich sagte ihm, dass ich noch 14 Tage in Italien sein würde und fragte worum es geht. Darauf antwortete er, das könne er am Telefon schlecht sagen, ich solle mich aber gleich nach der Rückkehr bei ihm melden. Ich hatte ja keine Ahnung was er von mir wollte, ich hatte bis dahin noch nichts mit ihm zu tun gehabt. Er war mir zu weit weg, ich war entweder beim Gartner in Ottakring oder beim Hamedl, dort wo man alles gekriegt hat (beides Radgeschäfte). Erst später bin ich viel zum Dusika [in sein Geschäft] gegangen, wenn ich etwas gebraucht habe, weil ich dort dann auch viele gekannt habe. Als ich dann vom Trainingslager zurückgekommen bin, Mitte März ungefähr, bin ich hingegangen zu ihm. Ein bisschen gekannt habe ich ihn ja schon

von den Rennen, weil er dort oft zuschauen gekommen ist. Ich gehe also hin und frage ihn: Worum geht es, Herr Dusika? Er war leger und sagte: Wartens, da müssen wir uns nieder setzen. Da hat er so ein Büro gehabt und er fragte mich wie es mir gerade geht und ob ich in Form bin. [...] Dann hat er mir über seine Pläne erzählt, zum Rennengeschehen, er möchte mehr Rennen machen in Österreich, damit mehr geschrieben wird vom Radsport. Ich sagte ihm, wenn er genug Geld hat, kann ja eh ein jeder Rennen machen, er war ja ein bisschen Veranstalter. Naja, sagt er, ohne eigene Radfahrer geht es schwer, bei uns gibt es keine Berufsfahrer. Er hielt es auch für einen Fehler, dass die jungen Fahrer kein Vorbild hatten. Ich gab ihm recht. Und dann fragte er mich, ob ich auch Berufsfahrer werden möchte, wenn sich die Situation ergeben würde. Daraufhin sagte ich, dass ich zuerst bei den Amateuren schauen möchte wie es mir geht. Er wollte etwas gründen, bei dem ein Stock an Österreichern dabei sein sollte. Ich wusste nicht, ob ich mich eigne dazu. Ich habe [zu dem Zeitpunkt] Mechaniker gelernt in Meidling und ich wollte noch auslernen. Er sagte mir, dass er Berufsfahrer aus Österreich herausbringen wollte, und dass er deshalb schon früh auf die Suche nach Fahrern ging und um die Sponsoren zu finden. Außerdem sei schon am 22. März die sogenannte Übertrittsfrist. Ich war damals gerade erst 18 Jahre. [...] Ich war unsicher und fragte ihn nach den Verdienstmöglichkeiten. Da lachte er und sagte, es komme ganz darauf an, wie ich fahren würde. Trotzdem sagte er mir dann, dass jeder ein Fixum kriegt, wenn er nebenbei nicht arbeiten gehen kann. [...] Jedenfalls fragte er mich dann ja oder nein, doch das war zu dem Zeitpunkt was zum überlegen. Später dann, im darauffolgenden Jahr, als ich bei der Österreich-Rundfahrt Dritter wurde, war ich dann schon ein Aushängeschild von ihm. Ich sagte ihm, wenn er mir das Material zur Verfügung stellt, dass man braucht, und bei Erfolgen dementsprechende Prämien ausgezahlt werden, dann würde ich es in Erwägung ziehen. Zwar hatte man auch bei den Amateuren Sponsoren, den Gartner oder den RIH, wo der Lauscha gefahren ist, dort haben sie Essen gekriegt, was nach dem Krieg nicht schlecht war, aber Fixum gab es keines. Dann sagte er [Dusika]: „na, also täten Sie ja sagen? Und wenn ich was in die Zeitung gebe, wissen Sie eh warum ich das mache?“ – ich dachte mir das kann ja mir nicht schaden, denn er kannte die Journalisten. Wir vereinbarten, dass ich in ein paar Tagen wieder zu ihm kommen würde und er in der Zwischenzeit etwas zusammenschreibt. Ich überlegte also [...] ich habe ja schon einige gute Radfahrer gekannt vom Training her.

Dann habe ich ihn wiedergetroffen. Er sagte, er ist schon in Verhandlungen und er braucht österreichische Profis und Amateure, die Profis werden wollen. Diejenigen was im E-Werk

waren, wollten natürlich nicht, das war politisch nicht erwünscht, die hatten dort ihre Arbeit und konnten Karriere machen. Der ARBÖ hat sie dort gar nicht weggelassen und war ziemlich streng. Die waren seit eh und je gegen die Profis. Das zeigte sich dann auch bei den Nominierungen, wo nicht immer die besten gefahren sind [ähnlich wie Thuri die Arbeit der ÖRK geschildert hat]. Einmal war die Union besser, einmal der ARBÖ. [...] Jedenfalls kamen langsam die Rennen und er fragte mich noch weitere 3-4 Male, aber ich konnte ihm nie eine eindeutige Antwort geben, weil ich nicht wusste, was auf mich zukommt. Bei den Anfängern hatte ich schon ein paar Rennen gewonnen. Im zweiten Jahr hatte ich sogar kurzzeitig das Gelbe Trikot bei der [Österreich] Rundfahrt, über den Glockner, und war Dritter, das war gut. Ich habe ihm dann also ja gesagt und was ich an Material haben wollte, für Bahn und Straße. Dann kam es soweit, dass die Wiener Firma Isis, eine Schuhfabrik, deren Besitzer sehr enthusiastisch für die Radfahrer war, ein kleines Profiteam gesponsert hat, da waren wir vier Fahrer, auch der Valenta war dabei. Das hat sich gut eingespielt [...]. Es waren nicht so viele Rennen im Terminkalender und es war auch nur eine Handvoll wirklich guter Fahrer aktiv, der Rest waren ältere mit 35-40 Jahren, die schon aufgehört hatten, aber für ein paar Schilling noch gefahren sind. [...] Dusika hat dann auch die [österreichischen Staats-] Meisterschaften gemacht, lange Rennen mit 250 Kilometern, wie halt die Distanzen waren, das war schwer, für mich vor allem, weil die Amateurrennen waren nicht so lang waren [die ich bislang gefahren bin] und die Starterszahlen gering waren. Wenn du einen Defekt hattest, konntest du gleich aufgeben, weil du sonst 100 Kilometer alleine gefahren wärst.

PH: Wann war denn das genau als du Profi geworden bist?

KS: 1951 war das. 1950 war ich als Amateur schon Dritter bei der Rundfahrt, da habe ich am Glockner das Gelbe Trikot verloren, weil ich so nervös war. Ich hatte schlecht gegessen und habe erbrochen. Am nächsten Tag ging es wieder. Insgesamt war ich bei den 7 Etappen 5 Mal unter den ersten 5. Das war eh gut. Als Profi war es am Anfang auch nicht so schwer, weil nicht alle so gute Radfahrer waren. Außer bei den Kriterien, da fahren alle gut, weil es gleich aus ist. Anders war es bei den Meisterschaftsläufen [...], da waren die Straßen auch schlecht, mit Naturstraßen, zum Beispiel über den Kleinen Semmering. Das hat sich dann so entwickelt. Der Dusika hat dann geschaut, dass Rennen sind und hat das gehandhabt wie es bei den Profis üblich war, mit Kassier und dem Geld, ausgekannt haben sie sich, auch der Kosteletzky. Natürlich war es mit den Starts nicht so einfach als Profi, wir hatten nur das Rathauskriterium, aber sonst schon nichts. Erst im Jahr darauf sind die

Ausländer auch gekommen, das war dann ein richtiges Rennen. Ins Ausland ist man als Amateur leichter gekommen wie als Profi, weil im Ausland wurde man eingeladen oder zu Weltmeisterschaften geschickt. Bei der WM in Belgien war ich auch, da war ich der einzige Österreicher, der das Rennen ausgefahren ist, da waren richtig schlechte Straßen dabei. Als ich dann ausgelernt hatte, habe ich aufgehört zu arbeiten. [...] Nach dem Krieg waren alle auch sehr begeistert für den Sport [die Bevölkerung] und mein Meister hat mir während der Lehrzeit sogar einen Nachmittag in der Woche zum Trainieren freigegeben.

Wie es so weitergegangen ist, habe ich gesehen, in Österreich [als Profi] fahren, das ist nichts, ich muss schauen wie ich weiterkomme. Ich habe ja immer von den Rennen in Belgien gelesen, dort gab es jeden Tag Rennen. Also habe ich dann nach einem Jahr bei „Isis“ das Team verlassen und bin zum „Sturm-Rad“ in der Alserbachstraße gekommen. Das war ein großes Rad- und Sportgeschäft, der Herr Sturm war ein alter Wiener Radfahrer aus den 30er-Jahren. Der ist mit seiner Beiwagenmaschine mitgefahren zu unseren Rennen. Sturm hat uns immer eingeladen zum Essen, seine Frau hat gekocht, für mich und den Kain, der ein Sprinter und Kriterienspezialist war. Da haben wir viel gewonnen, die Betreuer waren sehr lieb und wir haben auch Prämien gekriegt. Und dann haben sie es in die Zeitung gegeben: „Schneider gewinnt auf Sturm-Rad“. Das war toll. In dieser Zeit gab es auch zwei Etappenrennen, die wir gemeinsam mit den Amateuren gefahren sind, Wien-Neunkirchen-Wien und Wien-Gmünd-Wien, dass ich gewinnen konnte. [...] Profi-Weltmeisterschaften bin ich dann in Italien gefahren, gegen Coppi, Bartali, alle Stars dieser Zeit waren am Start, dort bin ich 25. geworden. Nach 200 Kilometern konnte ich nicht mehr mit der Spitze mitfahren, es waren aber über 100 am Start.

Dann hat der Kosteletzky in Wien ein Sechstagerrennen veranstaltet auf der offenen Bahn. Da haben sie die Lichter angemacht, da sind wir am Abend bis 10, 11 Uhr bei Flutlicht gefahren und zu Mittag auch. Und der Dusika hat dann das große Rennen Wien-Graz-Wien gemacht, das waren 400 Kilometer hinter kleinen Motorrädern, sowie bei Paris-Bordeaux-Paris, hinter 125er Dernys. Die waren aber bergab zu schwach und sind heißgerennt. Das wurde mindestens 3 oder 4 Mal ausgetragen, ich bin es zweimal gefahren. Valenta hat es zweimal gewonnen. Es waren auch viele gute dabei und es war schon schwer. Es gab nur einmal 10 Minuten Pause in Graz, wo du eine Suppe essen konntest. Auch die Pflasterstraßen machten es sehr hart. Das war einmal in Schönbrunn und einmal in Simmering [...]. (Ende der ersten Aufzeichnung)

(Beginn der zweiten Aufzeichnung)

KS: Wie ich das Sechstagerrennen gemeinsam mit einem Italiener gewonnen habe, einem Bahnfahrer, der sich gut ausgekannt hat und spurten konnte, da wo ich gefahren bin, waren sie zufrieden mit mir, sie haben Reklame gehabt, aber wie gesagt, die politischen Verbände waren nicht so eingestellt auf die Profis. Nicht wegen der Fahrer, sondern allgemein. Und der Dusika hat das halt für die Profis gemacht. Es gab immer ein bisschen Machtkämpfe, das hatte auch ein bisschen mit Politik zu tun.

PH: Weil der Dusika ist ja immer unabhängig geblieben, und nie zu einem der Verbände gegangen oder?

KS: Nein, nie. Wenn er wirklich irgendwas gespendet hat oder für die Jugend was gemacht hat, hat er von allen Dachverbänden [ARBÖ, Union, ÖRB] die besten genommen, da hat er schon darauf geschaut. [...]

PH: Wann hast du das Sechstagerrennen in Wien gewonnen?

KS: Das war 1953. Im selben Jahr wie ich die Tour de Suisse und die Deutschland-Rundfahrt gefahren bin, wo ich den Bergpreis gewonnen habe. Dort waren auch so lange Etappen und viele Stürze auf nassem Pflaster. Dort habe ich auch viele kennen gelernt, auch Belgier. Dort habe ich mich wegen der Rennen in Belgien erkundigt, ob sie schwer sind. Ich hörte schon, aber wenn man bei der Deutschland-Rundfahrt besteht, kann man dort auch bestehen. Es sind halt keine Berge dort. Ich habe einen Belgier kennengelernt, der mir seine Adresse gegeben hat und gesagt, ich kann einmal kommen. Und ich war dann drei Jahre lang in Belgien, das war dann das gute, weil dort lernst du alles, und bist nicht so abgelenkt von allem. Dort kannst du dich aufs Radfahren konzentrieren, weil du ja gut fahren willst beim Rennen. Dort habe ich ein französisches Rad gekriegt, ein „Garin“, ich hatte Angst, dass mir einer reinfährt, als ich es in Paris geholt habe. Ich habe ein bisschen ein Abenteuer in mir gehabt, das hat mir gefallen. Es waren noch zwei Österreicher mit mir dort, einer davon hatte dauernd Defekte und Stürze und ist nie ein Rennen ausgefahren. Obwohl das gute war, dass jeden Tag Rennen waren. Da waren wir zu dritt, drei Wiener, aber wir hatten ein schlechtes Quartier, ein Wirtshaus, sehr rustikal und viel Wirbel [...], dafür billig und günstig, mitten in Brüssel, von dort aus sind wir mit meinem Auto zu den Rennen gefahren. [...]

In Belgien waren zwei wichtige Manager, einer für die Spitzenfahrer wie Van Steenbergen und einer für die „kleineren“. Mit letzterem bin ich für zwei Jahre weit gefahren, auch zur Spanien-Rundfahrt [Vuelta], wo die steilen Berge sind. Er war schon älter und konnte perfekt spanisch. Die Straßen waren sehr schlecht, es war wirklich ein Abenteuer. Naja, und dem Dusika hat das gefallen und dann haben die Zeitungen auch ein bisschen darüber geschrieben.

PH: War er da so gut vernetzt, dass er alle Journalisten gekannt hat?

KS: Ja, und die haben auch geschrieben, was er gewollt hat. Er hat gute Presse gehabt, er hat sie auch bombardiert, er hat sie eingeladen zur Pressekonferenz.

PH: Wo hat er die gegeben? Bei ihm direkt im Büro?

KS: Nein, die hat er wo in einem Kaffeehaus oder in einem Lokal, wo man essen auch konnte, gegeben. Da war er nicht neidig, da hat er gewusst, dass das nur über die Presse geht.

PH: Kannst du dich noch erinnern, wer damals die bedeutendsten Journalisten waren?

KS: Der Heribert Meisel, der war für den ganzen Sport zuständig, nicht nur fürs Radfahren. Später dann Sportchef der vom Kurier und von der Kronen Zeitung. Auch der Harry Maier sen., der bekannte Sprecher, dessen Sohn jetzt auch moderiert bei den Rennen. [...]

PH: Warst du in deiner Profizeit in einem fixen Rennstall beschäftigt oder auf dich selbst gestellt?

KS: In Österreich waren die Rennställe ja klein, beim Fiala waren wir 3-4 [...], beim Sturm waren wir nur zu zweit. Das hat es im Ausland nicht gegeben, da waren in einer Mannschaft 10-12 bei einer Fabrik. Und ich bin auch in Deutschland gefahren, bei Rabeneick und habe den Bergpreis gewonnen, da hat mir der Teamchef das Rad gleich geschenkt. [...] Wenn du im Ausland bei einer Profimannschaft gefahren bist, hast du sofort ein zweites Rad gekriegt, eines zum Trainieren für daheim, eines zum rennfahren. [...] Bei der Tour de France war ich mit einer luxemburgischen Mannschaft, da haben viele aufgegeben, weil ständig etwas mit Materialproblemen war. [...]

PH: Wie lange bist du dann als Profi gefahren?

KS: Die Tour de France bin ich 1954 und 1955 gefahren, die Tour de Suisse auch 1953 und 1955, dann bin ich noch 1956 gefahren. Aber in Österreich hat sich das wieder

aufgehört mit den Profis, weil keine Veranstalter waren und zu wenig Radfahrer um richtige Rennen zu fahren. Ich war oft das ganze Jahr im Ausland, nur im Winter war ich manchmal daheim, wenn ich nicht in Belgien ein Americaine [Zweier-Mannschaftsrennen auf der Bahn] gefahren bin. Und dann habe ich überlegt, ob ich nicht zurück nach Österreich kommen soll, ich kann ja nichts dafür, dass so wenige Rennen im Kalender waren. Und dann hörte ich, dass man sich wieder re-amateurisieren lassen kann. Ich war zweimal bei der Friedensfahrt, dort haben die Journalisten gesagt das ginge nicht, aber auch andere hatten das gemacht.

PH: Das [deine Re-Amateurisierung] war dann wann?

KS: 1957. Ich bin dann noch bis 1958 gefahren. Mein Vater wurde krank, er hat ein Fuhrwerk gehabt, ihm war es gar nicht so recht, dass ich nie da war. Wenn ich Erfolg hatte schon, aber ist dann auch älter geworden und war mit dem Herz sehr bedient. Es war schwer im Ausland, sicher mit der Zeit wird es leichter, wenn man sich mehr auskennt. In Luxemburg bin ich mit Charly Gaul gefahren, da war alles nur auf ihn ausgerichtet, der war auch nicht so begeistert [von uns Österreichern], weil wir ihm am Berg nicht genug helfen konnten, obwohl wir nichts dafür konnten. Auch der Directeur der Mannschaft, der fünfmalige Tour de France-Sieger aus den 1920er Jahren Nicolas Frantz, der Radgeschäft hatte, hat mit dem Material bei uns gespart, und auch das Geld haben wir oft nicht bekommen. [...] Im Ausland war es halt so, dass immer die Einheimischen zuerst gekommen sind, sie haben uns ja auch nur deswegen genommen, weil sie selbst zu wenige waren. Wenn sie gute gehabt hätten, hätten sie uns eh nicht genommen.

PH: Und welche Rennen hat es in deiner aktiven Zeit in Österreich sonst noch gegeben, die du auch gefahren bist und bedeutsam waren?

KS: Es hat Bregenz-Wien gegeben, das hat der Dusika gemacht. Das war schön, über 4 Etappen, war international besetzt, der Marinelli war dabei. Dusika wollte, dass ich gewinne, aber ich bin Zweiter geworden hinter einem Holländer, der auch bei der Tour de France war. [...] Auf der Schlussetappe nach Wien wollte Dusika, dass ich die Konkurrenz am Riederberg abhänge, aber das war mir nicht möglich, und in Wien hängst du keinen mehr ab. Das waren halt auch keine „Frischgefangten“. Aber es war trotzdem gut. Alle waren zufrieden. [...] Was ich vorher noch nicht erwähnt habe war, dass mich Dusika, damit ich Profi wurde, mit einem Motorrad geködert hat. Ich bekam eine super Maschine, die es

eigentlich nur auf Bezugsschein gab. [...] Das hat mich wirklich gefreut. „Quer durch Österreich“ gab es auch damals. (Ende der zweiten Aufzeichnung)

(Beginn der dritten Aufzeichnung)

KS: Mit meinem Vater ist es dann schnell gegangen, nachdem ich aufgehört habe, der ist 1961 gestorben. Da war er schon mies beieinander. [...] Nach meiner aktiven Zeit bin ich dann noch sicher zwanzig Mal bei der [Österreich] Rundfahrt als Betreuer mitgefahren. [...]

Naja, zurück zum Dusika, ich bin auch in einmal Taxifahrer gewesen, und da habe ich seine Frau manchmal in die Tanzschule gefahren. Sie kam auch vom Balletttanzen und war sehr freundlich. Ums Radgeschäft hat sie sich gar nicht gekümmert und war nicht involviert. Der Dusika ist dann auch nach meiner Karriere noch mehrmals auf mich zu gekommen, wenn er Ideen hatte. Einmal hat er einen Masseur gebraucht, das habe ich dann auch gemacht, da waren ein paar „Buam“ von seinem Geschäft bei der [Österreich] Rundfahrt dabei. Wenn ihm was eingefallen ist, hat er oft schon um 6 Uhr in der Früh bei mir angerufen. Er ist ja auch schon um 4 Uhr in der Früh aufgestanden und hat schon zu arbeiten begonnen. Er hat sehr gerne telefoniert. Er hat oft so Sachen gehabt, dass ich wo mitfahren sollte, ausgekannt habe ich mich auch, vor allem wie man bei Radrennen ein Auto im Betreuerkonvoi lenkt. [...]

PH: Ferry Dusika war ja auch sehr gut vernetzt, zu Journalisten, Politik, etc. Was kannst du mir zu seinen Netzwerken erzählen?

KS: Ja, zu Journalisten sowieso. Der hat sie im Griff gehabt, er hat ihnen auch immer Geschenke gemacht, sowie dem Pointner, der zum Schluss [bei der Kronen Zeitung] war. Auch wenn die Kinder [von Journalisten] ein Rad gebraucht haben, hat er es ihnen so gegeben. Außerdem hatte er Kontakte ins Ausland, z.B. in die Schweiz, da hat er alle [wichtigen Sportpersönlichkeiten] noch aus seiner Bahnfahrer-Zeit aus den 1930er-Jahren gekannt. Auch wenn ich dann als Radfahrer wo im Ausland war, sagte oft jemand zu mir: „Lassen Sie mir den Ferry schön grüßen!“, was ich dann auch immer gemacht habe, und der Ferry hat sich dann immer bedankt. Er war schon ein gewichtiger Mann, vielleicht nicht unbedingt großzügig, aber wenn es ihm etwas wert war, hat er gezahlt auch für Gefälligkeiten, weil den Journalisten, den braucht er wieder. Wenn er sie zu einer Pressekonferenz eingeladen hat, dann wollten sie auch einen Gegenwert dafür haben. Er war sehr geschickt, zum Beispiel als er „Quer durch Österreich“ veranstaltet hat, hat er im Vorfeld des

Rennens immer nur pro Tag einen guten Starter, der am Rennen teilnimmt, verraten. Damit hat er die Spannung aufgebaut, und die Zeitungsleute hatten jeden Tag etwas [über das Rennen] zu schreiben. Er hat sich auch nie [in einem negativen Sinn] mit ihnen angelegt.

PH: Hat er nicht [...] auch zur Politik einen guten Draht gehabt?

KS: Sicher auch. Gegenüber den anderen Radgeschäften war er ja auch immer besser, weil er groß war, der Hamedl war zwar bekannt, aber viel kleiner. [...]

PH: Was waren deiner Meinung nach seine [Dusikas] größte Verdienste für den Radsport?

KS: Naja, dass er die Profis in Österreich ins Leben gerufen hat. Da haben alle profitiert. Weil Leute wie der [Adolf] Christian, die wären ja alle nicht so schnell gekommen. Wobei, so viele gute Profis wie es heutzutage aus Österreich gibt, waren damals bei weitem nicht. Auch dazwischen gab es nie eine so hohe Dichte, sicher waren Wechselberger, Luttenberger, Totschnig auch spitze, aber so viele gute hatten wir noch nie wie heute. [...] Steinmayr habe ich auch betreut, der war auch sehr gut.

PH: Und war Dusika dann sozusagen der Manager der Profis? Oder hat er nur den Weg zum Profitum eingefädelt?

KS: Er hat es eingefädelt. Vor allem durch seine Kontakte ins Ausland, die er aus den 1930er-Jahren hatte. Als ich Profi wurde, da war er vielleicht 55 Jahre alt, und seine alten Bekannten und Freunde aus dieser Zeit, waren alle noch in den Radsport involviert [als Manager, Betreuer, etc.]. Nur war es trotzdem mit einem Anruf nach Paris nicht immer getan [...] Er konnte auch gut zu Rennen vermitteln, vor allem zu Sechstagerrennen. Einmal bin ich das Sechstagerrennen in Buenos Aires vor 25.000 Leuten gefahren, da war die Hölle los. Auch wenn es in Wien Bahnrennen gab, hat er seine Freunde angerufen und dadurch Stars wie Merckx engagieren können. [...] Das war ein Riesenvorteil. Außerdem haben die Einladungen dann auch Gegeneinladung nach Belgien, etc. mit sich gebracht, was für die Fahrer super war. [...]

PH: Kannst du dich noch erinnern, als Dusika selbst aktiver Rennsportler war?

KS: Nein, nur durch die Zeitungen. Meine früheste Erinnerung an ein Radrennen ist, als die Deutschland-Rundfahrt nach Wien gekommen ist [während der NS-Zeit], da war ich beim Zieleinlauf in Schönbrunn, ein Deutscher namens Schilt (?) hat dort gewonnen, der ist dann auch noch zu meiner aktiven Zeit gefahren. [...]

PH: Was weißt du noch von Dusikas Geschäft? Er hat ja klein angefangen und das Ganze immer weiter ausgebaut, oder?

KS: Dazugebaut hat er viel und Lagerräume hatte überall, er hat sich fast ein bisschen verzettelt, in jeder Gasse dort und da, ein bisschen unübersichtlich.

PH: Hatte er da schon viele Mitarbeiter?

KS: Teilweise schon, aber auch nicht so viele gute. Mechaniker hat er schon 1-2 gute gehabt. Manche waren richtige Spezialisten, z.B. fürs Rad einspeichen. Beim Zahlen war er schon ein Schlitzohr. [...] Dann haben sie gesagt, er war kein Nazi, aber irgendwie hat er was arisiert, irgendein jüdisches Radgeschäft, oder hat er was mitgenommen, während dem Krieg, das weiß ich nicht so genau.

PH: Hat man das [in der Radsportszene] immer schon gewusst? Oder kam das erst später [in den letzten Jahren] auf?

KS: Naja. Vielleicht hat irgendwer einmal ein Bild mit einem Hakenkreuz oder sowas von ihm „daherzählt“, deswegen war er gar nicht so ein Nazi. Aber wenn er was zu reden hat und was arisiert, da war ja ein Geschäft im 21. Bezirk, wo er dem [Besitzer] gar kein Geld gegeben hat. Das er hingekommen ist mit der Polizei und das ausgeräumt hat, das glaube ich nicht, aber ich war auch nicht dabei.

PH: Hat er das Geschäft [im 21. Bezirk] dann nach dem Krieg auch noch gehabt?

KS: Nein, das hat er nie gehabt. Er hat nur Teile mitgenommen. Wenn er sich 10.000 Speichen nimmt, dann ist es für ihn gut fürs weiterarbeiten. Er hat ja auch Räder hergestellt bzw. herstellen lassen. In Italien hat er sie machen lassen.

PH: Aber so lange er [Dusika] gelebt hat, hat niemand etwas zu seiner Nazi-Vergangenheit gesagt? Oder war das ein Thema?

KS: Nein, das war zu lange her. Erst in den letzten zehn Jahren ist das in der Zeitung gestanden, auch seine Mitgliedsnummer...

PH: ...also während er gelebt hat, hat ihn niemand damit konfrontiert?

KS: Nein. Er war schon älter, und ich und meine gleichaltrigen Kollegen waren froh, den Krieg hinter sich zu haben und hatten andere Sorgen. Sicher gab es welche, die mit ihm

eingerrückt sind, und das vielleicht gewusst haben, aber ich habe mit ihm nie darüber geredet.

PH: War er dann nach dem Krieg bei einer Partei?

KS: Nein, so gescheit war er schon. Er hat gewusst, das geht im Radsport nicht, wenn er zu einer Partei zugehörig ist, das hätte Schwierigkeiten mit sich gebracht, vielleicht hätten sie fürs Radstadion mehr verlangt. Er hat sich soweit es möglich war rausgehalten. Wenn der ARBÖ zehn Räder auf einmal bestellt hat bei ihm, hat er es ihnen schon billiger hergegeben. Naja, da im Krieg, wenn da einer hingehet zur Partei, ist das ja nicht so wie wenn du heute freiwillig wo dazugehst. Der hat da vielleicht einen Vorteil gesehen und da hat es was Nützlich an Radmaterial gegeben, und das [die Arisierung] geht dann leichter, wenn du bei der Partei dabei bist. Beim Hamedl hat man ja auch gesagt, der ist ein Kommunist, der war in der Siebensterngasse. Dort waren die Kommunisten drin und er war im [Radsport]-Verband tätig. Aber ich hätte das nicht sagen können, dass der bei einer Partei war. So gescheit waren die Geschäftsleute schon, dass sie nicht wo Parteimitglied waren, und Hamedl war ja auch Verbandspräsident [damals noch ÖRK]. Die waren nicht dumm, und der Dusika war noch schlauer. Aber irgendwie kommt halt alles einmal auf, das mit seiner Mitgliedsnummer. Und jetzt so spät, wenn du nicht Radfahrer bist, weißt du heutzutage wahrscheinlich gar nicht mehr wer das [gewesen] ist. [...]

PH: Hat Dusika deiner Meinung nach eine Bedeutung über Wien hinaus auch gehabt?

KS: Für den Radsport auf jeden Fall. Und im Geschäftlichen war er auch bekannt, zumindest unter den Branchenkollegen, wie der Firma Cinelli in Mailand und andere Geschäftspartner. Oft hat er ja gleich einen ganzen Waggon mit Rädern bestellt. [...]

Früher gab es auch noch Handwerker, die in Wien (Klein)-Teile für Räder produziert haben, einer war mit einem Radgeschäft am Margaretengürtel oben [...], Spitzer hat der geheißen, der hat in Meidling Felgenbremsen gemacht, aber zum Wegschmeißen gegenüber heute. Aber eine richtige Werkstatt war das, die haben allerhand gemacht, da waren auch 5-6 Angestellte. In Ottakring war auch einer der Kurbeln gemacht hat, und Clips hat auch einer gemacht. [...] Jeder der mit Radsport zu tun hatte, hat den Dusika gekannt. Und der Gartner [Select] ist auch nach Italien gefahren und hat sich Material geholt. [...] So schlecht haben sich Räder nicht verkauft nach dem Krieg. [...]

PH: Fällt dir allgemein noch etwas zu Dusika ein, was von Bedeutung ist?

KS: Er war ein Frühaufsteher, er hat die Leute quasi in der Nacht noch angerufen. Er hat sämtliche Ideen gleich weitergegeben, er wollte sich von jemandem, den er besser kennt, bestätigt wissen. Er hat mich oft nach den Fahrern gefragt. Ich kann eigentlich nichts [schlechtes] sagen, weil er hat mich schon sehr gefördert, ich wäre ohne ihn nicht so schnell Profi geworden. Vielleicht erst dann, wenn ich die nächste Rundfahrt gewonnen hätte. Und auch bei den Sechstagerrennen, gemeinsam mit dem Dögl, hat er uns unterstützt. Aber bei den [Österreich] Rundfahrten war der Dusika gar nicht so oft dabei, auch nicht aus Neugierde, weil er selbst keine Radfahrer von seinem Verein dabeigehabt hat. Bei Wien-Graz-Wien war es anders, da hatte er auch zwei Radfahrer vorne dabeigehabt. [...] Das Preisgeld hat er dort sehr leistungsbezogen ausbezahlt. Ich kann mich erinnern, ich bin zweimal Fünfter geworden, und habe dort in einem Tag so viel verdient, wie wenn ich einen Monat arbeiten gegangen wäre. Das war schon super, gibt dir schon auch zu denken. Als Profi fährst du ja auch viel, die Rundfahrten, ich bin pro Jahr 25.000-30.000 Kilometer gefahren. Rundfahrten in Spanien, die große Spanien-Rundfahrt im April, dann die Tour de Suisse, dort waren auch gute Preise, die Dauphine-Rundfahrt. Einmal bin ich in einem Monat drei einwöchige Rundfahrten gefahren. Dann die Tour de France, da kommt schon was zusammen. Und die Distanzen waren lang [...]

PH: Was würdest du sagen über die Zeit wo du aktiv gefahren bist, war das gesellschaftliche Interesse damals größer als heute oder eher umgekehrt?

KS: Was Sechstagerrennen anbelangt, ist es natürlich im Ausland besser gewesen, in Zürich oder in Mailand. [...] Bei den Straßenrennen war es besser, vor allem wenn man ausländische Stars dabeihatte und große Firmen als Sponsoren.

PH: Wie du die [Österreich] Rundfahrt gefahren bist [in den 1950er Jahren], wie war da das Publikumsinteresse?

KS: Das Zuschauerinteresse war groß. Wie ich 1950 mitgefahren bin, sind wir über den Riederberg, die Linzer Straße und die ganze Mariahilfer Straße hineingefahren und dann links zum Rathaus, zum Ziel. Da sind die Leute die ganze Strecke entlang in Sechserreihen gestanden. Das Interesse war riesig. Heute sagen 2/3 der Leute, „die scheiß Radfahrer“, wenn sie mit dem Auto unterwegs sind und ausweichen müssen. Es hat ja auch bei Rennen schon Stürze gegeben wegen undisziplinierter Autofahrer. Aber damals war das Interesse noch groß, auch in Tirol, von dort habe ich einmal ein großes „Packl“ Briefe bekommen, von einem „Madl“, das mich dort bei einer Etappe gesehen hat. Das würde es wohl heute

nicht mehr geben. Der Stellenwert des Radsports ist in anderen Ländern wie Frankreich und Italien immer höher gewesen als in Deutschland [und Österreich], das ist schon ein gewaltiger Unterschied. [...] Das zeigt sich am Umgang mit den Radfahrern beim Training, also im Straßenverkehr. (Ende der dritten Aufzeichnung)

(Beginn der vierten Aufzeichnung)

KS: Ich meine halt das Publikum in diesen Ländern interessiert sich mehr für den Radsport und für den Sport allgemein. So sportlich sind sie in Österreich nicht, höchstens ein bisschen Fußball, Skifahren.

PH: Damals wie du gefahren bist war es also noch mehr, und dann hat es abgeflaut?

KS: Ja.

PH: Warum? Wegen des Wohlstandes?

KS: Das kann ich gar nicht sagen. Eher die vielfältigen Möglichkeiten, die es dann gab, jeder zweite studiert, und man verdient auch mit der Arbeit gut. [...] Aber das Radfahren ist halt schwer, Fußballer haben es leichter und verdienen besser. [...] Natürlich hängt es auch mit dem Wohlstand zusammen, aber so viel Geld haben die Leute heute auch nicht.

PH: Oder hängt es damit zusammen, dass nicht mehr so viel darüber geschrieben wird in den Zeitungen, vor allem in Bezug auf die Rennen in Österreich? Ich meine damit wieder mehr Publikum zu den Rennen kommt.

KS: [...] Ich sehe auch eine Problematik im Leistungsgefälle zwischen den Frauen und den Männern, es gibt schon sehr gute Leistungen bei den Frauen, aber keine so hohe Dichte. [...] In Wien ist es mittlerweile eher so, dass maximal die Freunde zu den Rennen mitfahren, aber ein Fremder? In Belgien war das anders, da hast du irgendwen ansprechen können und ihn fragen, ob er dich zu dem Rennen fährt, und er hätte es gemacht. Einmal haben wir den jungen Sohn eines Geschäftsmannes aus der Nähe von Antwerpen zu einem Rennen in die Schweiz mitgenommen, das war für den wie dreimal Weihnachten. [...] Im Ausland hatte der Radsport damals wie heute einen höheren Stellenwert, die haben das zu schätzen gewusst, es gab eine hohe Anerkennung, wenn man gut gefahren ist. Hier in Österreich wirst du zwar zur Kenntnis genommen, aber sonst schon nichts. [...]

PH: Wie war deine Zeit als Betreuer, nach der aktiven Karriere?

KS: Ja, da war ich lange tätig. Bei verschiedenen Vereinen war ich, bei Schartner Bombe, mit Robert Csenar bin ich viel gefahren. Ich war als Sportlicher Leiter auch in Kanada, Kolumbien, bei der Tour de l'Avenir. Der Jessl hat mich immer geschickt, auch dahin wo es etwas unklar war, nach Kanada oder Tunesien. Es war schön, die Radfahrer haben viel verdient.

PH: Warst du immer bei Vereinen oder auch für den Verband tätig?

KS: Beides. Einerseits bei der Union und andererseits bin ich für den Verband zu den Weltmeisterschaften gefahren. [Mit der Nationalmannschaft] bin ich auch 3-4 Mal im Jahr nach Italien gefahren, und zur Friedensfahrt. Auch in Mexiko war ich, da war auch der [Rudolf] Thuri mit, und in Amerika auch. Ich war überall. Einmal war ich auch bei der WM in Neuseeland, da bin ich dann noch länger dortgeblieben, gemeinsam mit dem Welsely, der ein Zielrichter war. [...]

PH: Waren zu deiner aktiven Zeit auch schon Frauen aktive Rennfahrerinnen?

KS: Hat es schon gegeben, aber es waren nur zwei in Österreich. (Folgende Beispiele waren aber erst später aktiv) An die [Josefine] Pescha kann ich mich erinnern, die musste einmal bei der WM in Brünn mit Defekt aufgeben. Dann gab es die Hannerl [Johanna Hack], die nebenbei Verkäuferin in einem Sportgeschäft war, die ist auch international gut gefahren. Später hat es mehr Rennfahrerinnen in den Bundesländern gegeben. Jetzt gibt es überhaupt mehr. Zu meiner aktiven Zeit, kannst du sie an einer Hand abzählen, sie sind nicht so gut gefahren und auch nicht für Weltmeisterschaften nominiert worden.

PH: Kommen wir auf die Rennen zu sprechen, die es früher gab. In Wien waren ja viele Kriterien, was kannst du mir darüber erzählen?

KS: Sehr viele, ja. [...] Das ist abgekommen, weil sie die Autos nicht wegschleppen konnten, es wurde immer weniger Platz. Das war der Hauptgrund. Die Leute haben sich trotzdem in die Halteverbote gestellt. [...] Der Christian Glaner, der auch im Verbandsausschuss ist, kann dir dazu sicher mehr erzählen, er hat auch die Zahlen und die Namen besser im Kopf. Er hat auch die Bücher über die [Österreich] Rundfahrt geschrieben [...]

PH: Das waren jetzt viele Fragen, die du mir beantwortet hast, ich danke dir sehr für das Gespräch! (Ende der vierten Aufzeichnung)

Gespräch mit Herrn Mag. Christian Glaner, am 26. November 2018 in Wien. Mag. Glaner, ein mittlerweile in Pension befindlicher Lehrer, war jahrelang selbst aktiv als Radsportler und später dann als Funktionär und „Verbandshistoriker“ tätig. Unter anderem verfasste er gemeinsam mit Otto Vesely zwei Bücher über die Geschichte der Österreich-Rundfahrt. Zu Franz Dusika bestand kein Naheverhältnis, er kannte ihn jedoch aus dem Radsport.

Glaner erteilt die Erlaubnis, das Gespräch mittels Smartphone-Recording digital aufzunehmen.

(Beginn der ersten Aufzeichnung)

PH: Ich habe etliche Fragen zu Dusika und dem Radsport. Was mich zunächst interessieren würde ist, ob du den Ferry Dusika noch selbst gekannt hast? Und welches Verhältnis hattest du zu ihm?

CG: Ich habe ihn noch selbst gekannt, aber ich habe selber eigentlich kein Verhältnis zu ihm gehabt, weil ich 1969 mit dem Radsport angefangen habe, und da war ich schon zu alt, dass ich die Dusika-Jugendtour fahren kann. Der Club wo ich war, [...] die sind die Tour gefahren, aber ich nicht mehr, weil ich schon ein Jahr zu alt war. Und Dusika selbst hat die Jugendtour gemacht, er hat durch seine Popularität sehr viele Sponsoren ansprechen können. Er hat ja auch dann die Sechstagenacht im Wiener Radstadion gemacht, also das waren die einzigen Veranstaltungen, die wirklich ausverkauft waren. Das war sogar einmal eine Dreitagesveranstaltung, Sechstagerennen ist nie zustande gekommen. Angefangen hat er mit einer Nacht, dann wurde es ausgebaut. Solange er da die Fäden gezogen hat, hat es funktioniert, weil er kannte ja den Zilk gut, den damaligen Bürgermeister.

[Glaner durchsucht sein Archiv nach Dusika] [...]

CG: Im „Sportfunk“ hat er einmal eine Kolumne geschrieben über das neue Radstadion. [...]

PH: [...] Was mich mehr interessieren würde, sind die Netzwerke die Dusika zu den vielfältigsten Bereichen gepflogen hat, was weißt du darüber?

CG: Das hat bei ihm wunderbar funktioniert. Wie gesagt, er hatte zur Politik gute Kontakte, besonders durch den Zilk, und dadurch ist es ihm gelungen solche Sachen zu organisieren. Er hat damals den Patrick Sercu gebracht, wirklich gute Radfahrer, die das ganze Jahr auf der Straße erfolgreich waren, und dann [im Winter] auf der Bahn gefahren sind, das gibt es ja jetzt nicht mehr, oder kaum. Es war auch einmal der Raymond Poulidor da,

der oftmalige Tour de France-Zweite, obwohl der gar nicht Bahnfahren konnte, sodass die Spezialisten langsamer fahren mussten. Und natürlich auch Eddy Merckx, da war die Halle voll. Das war dann schon im neuen Stadion. [...]

PH: Hat er auf der alten Bahn eigentlich auch schon Rennen organisiert?

CG: Es hat einmal ein Sechstagerennen auf der alten Radrennbahn gegeben, das hat der Kurt Schneider mit dem Italiener Leoni gewonnen. Ob er das organisiert hat weiß ich nicht, aber er hat sicher auch mitgemischt. Als großer Organisator ist er dann in der Halle aufgetreten, und bei der Dusika-Jugendtour. [...]

PH: Die Jugendtour hat Dusika eher initiiert, als organisiert, oder?

CG: Ja genau, organisiert hat es dann der ÖRV mit seinen Funktionären, beziehungsweise in den Anfangsjahren noch die ÖRK, er war praktisch die Galionsfigur und hat die Kontakte hergestellt. [...] Er hat den damaligen Polizeipräsidenten Holaubek, der eine legendäre Persönlichkeit war, sehr gut gekannt, und war mit vielen Politikern auf Du, das war sehr wichtig.

PH: Der Polizeipräsident ist natürlich auch wichtig für die Organisation [von Rennen] ...

CG: Ja genau. Er hat das mit den Kontakten sehr gut verstanden. Er war ja rastlos und das war dann auch der Auslöser für seinen Tod [...], er war ein Hektiker, ein Sprinter...

PH: Kannst du mir noch ein paar andere Namen konkret nennen?

CG: Auf jeden Fall zu Bürgermeister Zilk und Polizeipräsident Holaubek. [...] Natürlich war er auch mit der Bundespolitik gut, er war eine bekannte Persönlichkeit, mehr sogar durch seine Person selbst, als durch seine Erfolge als Bahnsprinter. Er hat es einfach verstanden, diese Basis umzusetzen, und dann später war ja die halbe Fasangasse sein Geschäft. Als er gestorben ist, hat sein Neffe übernommen, aber dann hat sich der Sporthandel total geändert und fast alle Wiener Händler bekamen Probleme. Und sonst, ja, man kann sagen die damalige Politikergeneration haben den Dusika gekannt und er sie. Daher hatte er viele Möglichkeiten. Gerade wenn er gesagt hat, er möchte das machen für die Jugend, dann hat keiner Nein sagen können (in Bezug auf die Jugendtour). Er war da einer, der sehr viel bewegen konnte.

PH: Und zu den Journalisten?

CG: Ja, hat er auch ein gutes Verhältnis gehabt, weil er hat es verstanden, sie einzuladen und immer wieder mit Neuigkeiten gefüttert. Oft hat er schon um sechs Uhr in der Früh angerufen und hat gesagt, welcher Profi zu seinen Rennen kommt, er hat immer wieder stufenweise Infos preisgegeben. Er war bei den Journalisten sehr anerkannt, total positiv. Das würde man heute teilweise brauchen, so einen Mann der die Verbindung zu den Journalisten herstellt. Er hat es aber insofern leichter gehabt, weil es noch Radsportjournalisten gegeben hat. Da war der Pointner bei der Krone, beim Kurier der Ahstl, beim Express der Aberle, da waren totale Radsportfans, die Ahnung gehabt haben und haben dann nur über Radsport geschrieben. Das gibt es heute kaum mehr. [...] Der Kontakt war immer sehr gut und den hat er gepflegt.

PH: Hat er da immer gezahlt auch?

CG: Ja wahrscheinlich, oder dass diese dann ins Geschäft kommen und Prozente bekommen haben, auch für ihre Kinder, etc. Ja, das hat er verstanden. Er hat das gefördert, man konnte bei ihm ja nicht nur Räder kaufen, sondern er hatte auch Ski, Bekleidung, etc., wirklich exklusive, gute Sachen und da hat er sie bevorzugt behandelt. Damit hat er gute Presse gehabt und ganze Artikel, die auch schon wochenlang vor seinen Rennen abgedruckt wurden.

PH: Hat er auch Kommentare geschrieben zu anderen Rennen außer seinen eigenen?

CG: Naja [...] Nach dem Krieg gab es die Frage, wird die Österreich-Rundfahrt eine Amateur- oder eine Profiveranstaltung. Es gab ja damals Profis in Österreich, wie z.B. den Schneider, das waren aber nur 10-12, die gerade einmal ein Rad hatten. Für die gab es wenige Rennen. Dusika hat Wien-Graz-Wien veranstaltet, eine Fernfahrt hinter Motoren [...] die war auch sehr stark in den Medien präsent. [...]

PH: Wie war das mit Dusikas Kommentaren? Hat er da in verschiedenen Medien publiziert oder war er einmal wo fix Kolumnist?

CG: Der Bulla war eine Zeit lang Kolumnist für den Kurier, vor allem von der Österreich-Rundfahrt. Als der Adolf Christian bei der Tour de France so stark war, ist er [Dusika] hingefahren und hat darüber geschrieben, weil er sich da auch in den Mittelpunkt stellen wollte. Aber ständig wüsste ich nichts, eher hin und wieder ein Kommentar zu einem Großereignis. Das war aber unterschiedlich wo, er war nicht bei einer Zeitung engagiert.

PH: War er auch im Fernsehen oder im Radio tätig?

CG: Ja, relativ oft. Vor allem in der Sendung „Seniorenclub“, da war er mit seinen Gesundheits- und Ernährungstipps, er war ja so ein bisschen wie der Döngl, er hat die Spezialnahrung auch in seinem Geschäft verkauft. Besonders Müsli, ein gesundes Frühstück, etc. hat er propagiert. Da war er eher in der Funktion als Gesundheitsapostel, obwohl man natürlich wusste, dass er aus dem Radsport kam. [...] Alfred Böhm hat die Sendung geleitet. Auch bei Heinz Conrads war er in der Sendung 1-2 Mal, mit Ernährungstipps und Gymnastik im Alter. [...]

PH: Hat seine Ernährungsweise auch im Radsport Niederschlag gefunden? Denn die war doch früher noch ganz anders, oder?

CG: Ja, schon! Das wurde doch vermehrt umgesetzt. Er hat ja auch die Dusika-Schule im 3. Bezirk gegründet, wo junge Radrennfahrer gefahren sind, wie beispielsweise Franz Bachmaier. [...] Einige Wiener Rennfahrer waren dort und sind dann sehr gut geworden.

PH: War er da auch der Trainer?

CG: Ja, schon, aber eher der Mentor. Er hat es ins Leben gerufen und finanziell unterstützt. Das war für ihn eine Werbung, er hat es verstanden auch sein Geschäft ins Spiel zu bringen, denn das war ja seine Lebensbasis. [...] Die Jugendtour war damals schon etwas Besonderes, weil es damals noch keine internationalen Rennen für Junioren auf diesem Niveau gab. Jetzt gibt es schon mehrere solche Etappenrennen. Viele die damals hier gefahren sind, sind gute Radfahrer geworden, wie Didi Thureau, der einmal gewonnen hat.

PH: Zurück zur Rennfahrschule. War das dann quasi ein eigener Verein, oder sind die Fahrer dann für andere Vereine gefahren?

CG: Ich bin mir nicht sicher, das war schon vor meiner Zeit [1969 war das schon vorbei]. Ich glaube schon als eigener Verein, aber nur eine gewisse Zeit.

PH: War dein Verhältnis zu Dusika dann jemals per Du?

CG: Nein. Sicher nicht, weil ich war ein junger Rennfahrer und er ein älterer Mann. Aus der Distanz habe ich ihn gekannt, aber sonst nicht. Wir haben höchstens ein paar Worte gewechselt, aber sonst sind wir nie zusammengekommen, weil er doch ein älterer Herr war. Ich bin auch als Hauptfahrer nie seine Bahnrennen gefahren.

PH: War Ferry Dusika eigentlich bei den „gewöhnlichen“ Rennen in Österreich auch anwesend?

CG: Nein, eher nicht. Er hat schon die Öffentlichkeit gesucht mit bedeutenden Ereignissen, aber zu normalen Rennen wie den Straßenrennen in Purgstall oder Raglitz, ist er nie gekommen.

PH: Wie würdest du ihn allgemein charakterisieren?

CG: Er war sehr aktiv, rührig, hektisch. Wenn er bei der Sechstagenacht das Mikrofon erwischt hat, hat er es nicht mehr ausgelassen. Er hat in Euphorie ins Mikrofon hineingeschrien, die Leute haben schon gelacht. Das war eher eine heitere Note. Er hat für den Radsport gelebt. Er hat die Öffentlichkeit gesucht und konnte auch gut auftreten. Er hat das verwendet um den Radsport profitieren zu lassen. In Wien war für viele der Radsport gleich Ferry Dusika. Obwohl es eigentlich nicht so war. Weil die kleinen Rennen hat der LRV mit seinen rührigen Funktionären gemacht, die da so waren, da war er ja nicht dabei, er hat die großen Dinge gemacht. Im Hintergrund bzw. im Windschatten von ihm haben aber die kleinen Veranstaltungen auch profitiert, im Wesentlichen waren seine Aktivitäten positiv für den Radsport, obwohl er sich ins kleine Tagesgeschäft nicht eingemischt hat. Er war auch nie im Verband, das wollte er nie. Es war ja damals mit den politischen Dachverbänden heikel mit Streitereien und Grabenkämpfen [...] da wollte er sich nicht einmischen als Geschäftsmann. Obwohl ihn dann der ARBÖ bei der Jugendtour mehr unterstützt hat als die Union, die dann eine eigene Jugendtour gemacht hat. Aber nicht als Gegenveranstaltung, sondern um eben auch etwas zu tun.

PH: Siehst du seine Sonderrolle im Radsport, die er speziell in Wien einnimmt, als gerechtfertigt an? Oder ist das durch seine starke Persönlichkeit überlagert, in Hinblick auf die Verdienste?

CG: Ja, es sind zweifellos Verdienste da, weil er eben durch seine Popularität und sein Gesundheitsbewusstsein einiges bewegt hat. Also er hat auch in Nicht-Radfahrerkreisen ein gewisses Bewusstsein geweckt. [...] Er hat für den Radsport wirklich einiges bewirkt. Er war selbst ein international guter Sprinter auf der Bahn, dann das unrühmliche NSDAP-Kapitel, wo er wie alle Sportler dabei war, obwohl er Oberscharführer nicht hätte werden müssen, da war er schon mit dabei. Nach dem Krieg hat er sich dann wirklich bemüht, etwas zu tun, wie bei Wien-Graz-Wien. Ich denke er hat schon eine Bedeutung, aber gemischt, nicht nur für den Radsport.

PH: Siehst du die Bedeutung über Wien hinaus gegeben?

CG: Naja, er war schon eher eine Lokalgröße. Über Wien hinaus, weiß ich nicht. (Ende der ersten Aufzeichnung)

(Beginn der zweiten Aufzeichnung)

PH: [...] Ich habe ein kleines Buch über die österreichischen Berufsfahrer gefunden, das Dusika herausgegeben hat, und zwar unter der „Vereinigung der österreichischen Berufsfahrer“...

CG: Ja, denn er wollte unbedingt den Profi-Radsport etablieren und auch dass die Österreich-Rundfahrt ein Profirennen wird, aber dass wollte der Verband damals nicht. Da gab es schon ein Zerwürfnis zwischen ihm und dem Verband. [...]

PH: Gab es diese „Vereinigung der österreichischen Berufsfahrer“ dann noch länger oder wie ging das weiter?

CG: Die ist dann ganz sanft entschlafen. Da war zu wenig Potential da, es war zu wenig Geld da. Die Firmen haben gefehlt in Österreich, die das sponsern würden. Der Verband war dagegen, es waren wenige Rennen mit sehr geringen Starterzahlen. Nach ein paar Jahren ist das wieder eingeschlafen. Ein paar sind dann ins Ausland gegangen und sind nach der Rückkehr wieder Amateure geworden, wobei das gar nicht so leicht war. Man musste ansuchen um Re-Amateurisierung, zuerst ging es noch leichter, doch als dann Adolf Christian zurückkam und die ganzen „Profi-Methoden“ mit Doping, usw. mitbrachte, wobei man sagen muss, dass auch die hiesigen Amateure sich schon bei Trainingslagern in Italien mit Medikamenten versorgten, wurde das dann noch auf ein höheres Niveau gebracht, und damit hat man dann überhaupt gesagt, wir brauchen keine Profis, wir wollen das nicht. Dann war lange Jahre gar keine Rede von Profis. Nur vereinzelte Fahrer sind es geworden, wie der Jagsch, der Schönbacher, etc. aber es war schwierig zurückzukehren. Steinmayr, Mitteregger, Csenar, etc. haben zwar geredet davon, aber getraut hat sich keiner von ihnen Profi zu werden, weil sie ihn Österreich ohnehin gut verdient haben. Die haben weit besser verdient als die heutigen Profis bei den Continental-Teams.

PH: Gab es damals einfach noch mehr Sponsoren, oder wie ist das zu begründen?

CG: Es waren mehr Sponsoren und es waren auch mehr Rennen in Österreich. Es gab jede Woche mindestens zwei Rennen und dazu gab es Prämien, oftmals 10.000 Schilling für den Sieg, bei Teams wie Schartner Bombe, Isoflor, Iglu-Teppiche Wels, Alpi, dazu noch ein Fixum. Wer viel gewonnen hat, ist auf ein schönes Gehalt gekommen. Deswegen sind

sie auch selten im Ausland gefahren, gerade einmal bei der WM, und dort waren sie dann überrascht, dass die anderen so viel besser waren.

PH: Was waren das für Jahre (Jahreszahlen) ungefähr, wo es diese Hochkonjunktur gab?

CG: Naja, das war die ganzen 1970er Jahre lang. Erst mit der Installierung eines Bundes-trainers 1971 wurde das mit den Auslandsentsendungen mehr. [...] Insbesondere mit dem polnischen Trainer Madaj ist dann das Niveau gestiegen. Die Teilnahme an den großen Amateurrundfahrten war sehr wichtig. [...]

PH: Also in welcher Zeitspanne konnte man dann als Amateur in Österreich wirklich gut verdienen?

CG: Ich würde sagen, dass hat begonnen mit den Firmenclubs, mit der Union Peterquelle, so 1967-68 und war bis zum Ende der Ära Amateure/Profis 1995-96 aufrecht. Mit der Einheitslizenz hat das dann aufgehört. Nach der Mapei-Dominanz haben sich die Österreicher bei der Rundfahrt allmählich herangetastet. [...] Insofern ist es heute ehrlicher, weil in den 1970er- und 1980er-Jahren, sind hauptsächlich junge Rennfahrer aus Holland, Belgien, etc. zur Österreich-Rundfahrt gekommen und dort häufig in den Bergen eingegangen. Natürlich waren da die ausgefuchsten heimischen Amateure wie Steinmayr, Mitteregger, Humenberger stark im Vorteil und meistens erfolgreich. Da hat man sich schon ein bisschen über das wahre Niveau hinweggetäuscht. Jetzt ist es ehrlicher, weil jetzt kommen einfach gute ausländische Profis und die heimischen Sportler müssen sich bewähren, was auch ganz gut gelingt. [...] Karner, Füzi, oder auch die Gebrüder Kretz haben gut verdient. Speziell bei Schartner Bombe hat Clubchef Gottfried Wiesinger mit eiserner Hand darauf geschaut, dass das funktioniert. [...] Obwohl es auch manche Fahrer gegeben hat, die mit ihren Forderungen die Clubs ruiniert haben.

PH: Weil du vorhin schon den Siegfried Denk angesprochen hast, der hatte doch auch eine Verbindung zu Dusika gehabt, oder nicht?

CG: Ja, Denk war ein großes Talent, obwohl er sehr faul war. Er hatte unglaubliche körperliche Anlagen. [...] Er war auch bei den Olympischen Sommerspielen 1972 in München nominiert, hat sich aber zu einer Party nach Braunau abgesetzt, woraufhin es zu einem Skandal kam. Und der Dusika hat sich dann um ihn angenommen, natürlich auch als Werbeaktion. Er hat ihn eingestellt in seinem Geschäft, und dann ist er auch wieder Radrennen gefahren, bei Tyrolia. Er ist wieder gut gefahren. Denk hatte oberhalb des Geschäfts eine

kleine Wohnung von Dusika bekommen, doch dann waren dort wieder Saufgelage und das Müsli ist im Eiskasten verschimmelt, woraufhin Dusika heiß gegangen ist und ihn hinausgeworfen hat. Danach war Denk Masseur [...], er hatte sein Leben halbwegs im Griff, doch dann kam der Selbstmord. Er war eigentlich ein Gescheiterter, schade um ihn. [...] Als Junior war er schon ein Supertalent, der uns alle aus den Schuhen gefahren ist. Der Hirschl von der Union war sein Entdecker. [...]

PH: Aber Dusika hat sich zuerst bemüht um ihn?

CG: Ja, das muss man sagen, er hat ihm wirklich eine Chance gegeben, aber das hat dann auch nicht funktioniert. [...] Die körperlichen Anlagen waren da, aber die geistigen nicht, er hatte überhaupt keine Disziplin, auch nicht um Profi zu werden.

PH: Ok. Reden wir nochmal über Dusika als Sportler, weißt du etwas über seine aktive Zeit?

CG: Da muss ich dich auf die Bücher verweisen. In den 1930er-Jahren war der Bahnsport sehr populär, da gab es in ganz Europa Sprinterpreise, und da war er mit dabei und sehr erfolgreich [Glaner verweist auf ein Buch].

PH: Zur NS-Zeit Dusikas, hat man seine Involvierung eigentlich auch schon bevor der Veröffentlichung des Straßennamen-Berichts [in der Radszene] gewusst, oder nicht?

CG: Ja, aber wie gesagt, in der Nachkriegszeit hat man darüber nicht geredet. Man kann das durchaus vergleichen mit der Waldheim-Sache, wo Historiker begonnen haben zu forschen und historische Persönlichkeit hinterfragt haben. Sicher hat man es gewusst, aber man hat halt nicht darüber geredet oder weiter beachtet. Breiter bekannt wurde es sicher erst durch den Straßennamen-Bericht und die Diskussion über die Umbenennung, wo auch der Roland Königshofer dafür war und sich wichtigmachen wollte, und jetzt ist es wieder mehr oder weniger eingeschlafen. Das wird vermutlich auch nicht mehr hochkochen. Es war da sicher was. [...]

PH: Also zu seinen Lebzeiten wurde Dusika nicht mehr zu seiner NS-Vergangenheit konfrontiert?

CG: Nein, überhaupt nicht.

PH: Aber unter der Hand hat man es gewusst?

CG: Seine Zeitgenossen haben es sicher gewusst, z.B. der Max Bulla, aber eine breitere Öffentlichkeit nicht. Ist nie erwähnt worden.

PH: Weißt du etwas über Dusikas Kontakte zu den Sponsoren?

CG: Nein, dazu weiß ich nichts, als ich selbst noch Rad gefahren bin, hat mich das nicht so interessiert. Da würde der Rolf Slavik sicher einiges dazu wissen. [...]

PH: Oder vielleicht allgemein über die treuen, jahrzehntelangen Sponsoren des österreichischen Radsports, Semperit fällt mir dazu beispielsweise ein...

CG: Genau, die haben lange gesponsert, dann auch die „Milch“-Werbung. Raiffeisen war eine Zeit lang Rundfahrtssponsor, dann „Z“, die Zentralsparkasse, beziehungsweise dann die Bank Austria mit Rolf Slavik. Dann noch Schartner Bombe, Isoflor, Iglu-Teppiche. Dann auch Velux Dachfenster, Alpi. Es gab größere und kleinere Sponsoren. Auch die Skifabrik Kneissl hat gesponsert [...] als der Wolfgang Steinmayr dort gefahren ist, der ja dann nach der Karriere sicher der erfolgreichste Geschäftsmann wurde unter den Radrennfahrern. [...]

PH: Hat Dusika mit seinem Geschäft auch andere Rennen gesponsert?

CG: Naja, Dusika hat es geschickt verstanden, andere Sponsorenfirmen für den Radsport zu gewinnen und sein eigenes Geschäft im Hintergrund zu halten. Sicher hat er auch in kleinerem Rahmen auf sein Kapital zurückgegriffen und etwas hergegeben, aber eher nicht so viel selbst investiert. Er hat seine Persönlichkeit ins Treffen geworfen.

PH: Also wenn ich beispielsweise das Programmheft der Dusika-Jugendtour 1969 ansehe, kann ich schon davon ausgehen, dass er die Sponsoren die darin werben, herangeschafft hat?

CG: Jaja, ganz richtig. [...] Er hatte schon seine eigenen Sponsoren auch, zum Beispiel im Vergleich zur Niederösterreich-Rundfahrt, wo Raiffeisen sehr stark gesponsert hat. Dies war bekanntlich die zweitgrößte Rundfahrt, im Mai, wo es noch oft geschneit hat. [...] Und auch die Zweitagesfahrt Wien-Gresten-Wien war sehr bedeutsam.

PH: Welche der beiden gerade genannten war die klassische Vorbereitungsrundfahrt auf die Österreich-Tour?

CG: Als Vorbereitung war dann die Viertagesfahrt „Wien-Rabenstein-Gresten-Wien“, die Niederösterreich-Rundfahrt ist dann eingegangen. [...] Das waren die großen Rennen. Die

Staatsmeisterschaften wurden ein paar Jahre lang als „Triple“ ausgetragen, organisiert von Rolf Slavik, also Berg-, Einzelzeitfahren und Straßenmeisterschaft. Das hat sich aber nicht durchgesetzt.

PH: Gab es sonst noch Rennen, die Dusika selbst organisiert hat, abgesehen von den Bahnrennen?

CG: Bei der Dusika-Tour war er involviert, aber die Funktionäre waren vom Verband. Die Fernsehinterviews hat er gegeben. Er hat die Leute herangezogen. Und eben zuvor in den 1950er-Jahren Wien-Graz-Wien. [...]

PH: Wie sah es mit den Kontakten zu anderen Sportlern und deren Managern aus?

CG: Er war in ganz Europa bekannt. So wie er schwer vom Mikrofon zu trennen war, war er auch am Telefon. Er hat die Leute um sechs Uhr in der Früh angerufen, vor allem die Manager in Belgien hat er immer wieder „traktiert“, aber positiv, er hat solange „gekurbelt“, bis die Fahrer da waren, die er wollte. [...] Er hat also sicher gute Kontakte gehabt und war bekannt, denn sonst wären diese Stars ja alle nicht gekommen. Er hat sicher auch gut bezahlt, mithilfe von Sponsoren hat er das hereingebracht und es waren wirklich Spitzenleute da. [...] (Ende der zweiten Aufzeichnung)

(Beginn der dritten Aufzeichnung)

CG: [sucht in seinen Unterlagen]

PH: Die Union-Jugendtour, wie lange gab es die?

CG: Also begonnen hat es im August 1968. Wie lange es sie gegeben hat kann ich dir nicht sagen. In den Programmheften findest du Hinweise auf die Sponsoren, die es damals gab, die Radgeschäfte, Mikado-Kaffee, Semperit, die waren lange dabei. [...]

PH: Kannst du mir bei den Managern noch konkrete Namen nennen, zu denen Dusika Kontakt pflegte?

CG: Der Schwiegervater vom Eddy Merckx, der war sehr aktiv. Namen fallen mir sonst keine konkreten ein, es waren aber nicht viele, vielleicht 2-3 wesentliche Personen, die den Sechstageszirkus dirigiert haben.

PH: Weißt du etwas über Dusikas Geschäftskontakte?

CG: Er hatte sehr viel Kontakt nach Italien, er hatte schon früh italienische Radmarken im Sortiment. Aber er hatte auch seine Eigenmarke, „Dusika-Rad“, wo teilweise in Österreich produziert wurde, aber auch aus Fernost und Italien importiert wurde. Er hatte Campagnolo-Komponenten, Mavic-Bremsen, die italienischen Schlauchreifen Clement und weitere Rahmen von Colnago, Cinelli und Pinarello im Angebot. Mit den italienischen Rädern hat es bei uns erst Anfang der 1970er-Jahre angefangen. Der Kurt Schattelbauer hatte ein Pinarello-Rad, das sehr bewundert wurde. Doch auch unsere Räder waren nicht schlecht, wir hatten „RIH“, oder davor „Capo“-Rahmen, die waren auch sehr begehrt. Da gab es in Österreich auch viele Rahmenbauer, speziell im Wiener Raum [...]. Bei der Skiwäsche hatte Dusika österreichische Produkte, immer sehr gute Waren, die auch dementsprechend teuer waren, bei ihm war es nicht billig. Die Wiener Prominenz hat bei ihm eingekauft, speziell vor Weihnachten, und da waren dann entsprechende Bilder in der Zeitung, wenn jemand Bekannter bei ihm eingekauft hat, das war seine Werbung.

PH: Das öffnete ihm den Weg in außersportliche Kreise...

CG: Genau, er war gern gesehen und sehr aktiv. Er war dann akzeptiert in der Gesellschaft. Er war nicht am Opernball, das hat ihm nicht so gefallen, aber bei anderen gesellschaftlichen Anlässen war er auch dabei. [...]

PH: Du hast die Radhersteller bereits angesprochen, die es in Wien bzw. Österreich gab. War das eher eine Konkurrenzsituation oder gab es auch gegenseitige Unterstützung? Speziell in Anbetracht der Programmhefte zeigt sich doch, dass stets fast alle Hersteller nebeneinander geworben haben...

CG: Eigentlich war es keine große Rivalität. Es gab RIH und Gartner, Dusika hat sich ja später immer mehr zurückgezogen und nach seinem Tod war es quasi vorbei. Später ist dann der Schuh-Ski dazu gekommen, der sehr viel im Radsport gemacht hat, daraufhin hat sich der RIH, also der Hamedl zurückgezogen, und auch der Gartner ist zu einem kleinen Geschäft geworden. Ich möchte nicht von einem Konkurrenzverhältnis sprechen, sondern jeder hat ein bisschen was hergegeben. Wenn du ein Rennen gemacht hast, bist du zu jedem gegangen und jeder hat dir halt 1000 Schilling gegeben und war mit dabei. Außer jemand hat gesagt, das ist exklusiv mein Rennen und da gebe ich mehr her.

PH: Hat sich Dusika von den anderen Firmen durch seine Exklusivität abgehoben?

CG: Ja, schon. Das Warenangebot war auch viel größer und breiter. RIH und Gartner waren ja reine Fahrradgeschäfte. Er hat alles gehabt, vergleichbar mit dem Schuh-Ski. Er hatte das Radgeschäft, ein Modegeschäft, ein Skigeschäft und wirklich alles.

PH: Wenn man jetzt rein aufs Rennrad denkt, war es da eine Prestigesache ein „Dusika“ oder ein „RIH“ oder ein „Select“-Rad zu fahren?

CG: Die Radgeschäfte hatten ja eigene Clubs, der RIH hat beispielsweise den „Peugeot-Club“ gehabt, die sind dann ihre Räder gefahren. Der Capo, im 20. Bezirk, hat ebenfalls seinen Club mit Rädern ausgestattet. Oder der Gartner mit dem „Rund um Wien“-Club bzw. später „Record-Briko“ sind auch die „Select“-Räder gefahren. Die veränderte Sponsorsituation, als immer mehr Sponsoren aus Bereichen, die nichts mit dem Radsport zu tun hatten, dazukamen, führte erst dazu auf andere Rahmenhersteller, auch aus Italien zu setzen. [...]

PH: Hat Ferry Dusika einmal eine Mannschaft mit Rädern ausgestattet?

CG: Nein, bei den Hauptfahrern nie. Aber die Dusika-Schule, dort bekamen sie seine Räder um einen sehr günstigen Preis. Ganz geschenkt hat er sie ihnen nicht, denn es waren ja viele Junge, wo man nicht genau wusste, wie ernsthaft sie den Sport betreiben werden.

PH: Ist ein „Dusika“-Rad jetzt als Statussymbol vergleichbar gewesen mit einem „RIH“, „Select“ oder „Puch“-Rennrad?

CG: Naja, die drei anderen waren schon besser, weil die sich wirklich weiterentwickelt haben. Dusika hat dann irgendwann nicht mehr so einen Wert darauf gelegt, das ist dann ausgelaufen. Es gab sie zwar weiterhin, aber nicht vergleichbar mit der Hochphase, wo ein „Dusika“-Rad schon etwas Begehrtes war. Aber das war dann auch bei den anderen so, als die Rahmenbauer in Pension gingen, schief das ein. Heute setzt wieder ein gewisser Retro-Trend ein, wo es Rahmenbauer und Lackierer gibt.

PH: Fällt dir noch eine Persönlichkeit ein, die für Dusika wichtig war, die wir jetzt noch nicht besprochen haben?

CG: Außer Zilk fällt mir jetzt keiner ein. Natürlich dann auch der Verband, speziell als mit Vöslauer nach seinem Tod die Jugendtour weitergeführt hat. [...] Ich würde sagen, er hat die Wiener Lokalpolitiker gut gekannt.

PH: Eine zentrale These meiner Arbeit lautet, dass Dusika in gewisser Weise ein Opportunist war, wenn man sein ganzes Leben betrachtet, hat er immer geschickt die Möglichkeiten ergriffen, die sich ihm geboten haben...

CG: Das kann man durchaus so sagen, ja natürlich. Auch als Geschäftsmann. Er hat selbst finanziell nicht so viel eingebracht, aber er hat es verstanden die entsprechenden Firmen zu binden. Und die wiederum haben gemerkt, mit ihm können wir gut unsere Werbung unterbringen. Er hat das geschickt verbunden. [...]

PH: Fällt dir etwas ein, was du bei ihm negativ in Erinnerung hast?

CG: Naja, er war halt auf wienerisch gesagt ein „Gschaftlhuber“. Kleinere Rennen haben ihn nicht interessiert, er hätte ja eventuell einen Jugendcup ins Leben rufen können, den er finanziert, 5-6 Rennen im Jahr, das hat er nicht gemacht. Er hat immer die Schlagzeilen bei den Großveranstaltungen gesucht. Die kleinen Funktionäre sind ja die wichtigen, die die kleinen Veranstaltungen erst ermöglichen, heute gibt es ja immer weniger Rennen, auch wegen den Auflagen. Er wollte halt auch immer Werbung für sein Geschäft. Auch damals als er die Profis etablieren wollte, hat er die Lage in Österreich verkannt, dass das nicht möglich ist. Da hat er zwar schon selbst einiges investiert, aber es war nicht erfolgreich, auch wenn er gerne weitergemacht hätte. Dann hat er sich etwas zurückgezogen, bevor er die bereits angesprochenen Bahnveranstaltungen gemacht hat. [...] Die waren aber schon Herzensangelegenheiten für ihn.

PH: Wenn ich auf seinen Opportunismus hinweise, stelle ich das ja auch in einen Kontext dazu wie der Radsport im Allgemeinen funktioniert, mit dem Angewiesensein auf Sponsoren, etc....

CG: Ja, das kann man so sagen.

PH: [...] gerade von einem moralischen Standpunkt her erscheinen ja auch heute noch einige Sponsoren in negativem Licht, sodass sich aus Dusikas Biografie sicher auch etwas Lernen lässt für die Gegenwart...

CG: Ja sicher, aber ich würde sagen, dass ist nicht nur im Radsport so, sondern im Sport allgemein. Immer wenn es ums Geld geht, z.B. im Fußball bei der WM in Katar [...] Die Verlockung ist groß, dem Geld nachzugeben, auch wenn die politische Verbindung oft nicht sauber ist.

PH: Wenn du an Ferry Dusika denkst, würdest du da sagen, dass es in gewisser Weise auch einen Mythos um ihn gegeben hat?

CG: Ja schon, in Wien auf jeden Fall, da hat ihn sicher jeder gekannt. Er war abgesehen vom Radsport durch seine Ernährungstipps bekannt, und das wurde auch von den Leuten diskutiert.

PH: Seine Biografie ist ja auch eine Art Heldengeschichte, würde ich sagen, mit der einfachen Kindheit und dem selbsterarbeiteten Erfolg?

CG: Ja natürlich. Er hat ja auch erzählt, wie er mit der Eisenbahn zu den Rennen gefahren ist, das war ja wirklich noch abenteuerlich. Die Zeit in der er Rad gefahren ist, war ja wirklich noch die Urzeit. [...] Es gab auch noch den Schaffer, mit dem er Tandem gefahren ist, der hatte dann auch ein Sportgeschäft. Doch da dürfte dann eine Spannung und ein gewisses Konkurrenzverhältnis gewesen sein.

PH: Das ist sehr interessant, denn ich habe gelesen, dass die beiden ab 1935 gemeinsam ein Geschäft führten, und irgendwann hörte das dann auf...

CG: Richtig, der hat dann selber eines geführt, war aber weit nicht so erfolgreich und nicht so in der Öffentlichkeit präsent wie Dusika. Also ich habe erst später als Radsportler von August Schaffer erfahren, wie ich begonnen habe hieß es nur Dusika, Dusika, Dusika.

PH: Weißt du darüber mehr, warum und wie das auseinandergegangen ist?

CG: Nein. Es dürfte geschäftliche Gründe gehabt haben, vielleicht hat Schaffer auch nicht mitgemacht bei der Arisierung, das weiß ich aber nicht so genau. Ich könnte auch nicht sagen, wo man das herauslesen könnte. [...]

PH: Es liegt halt nahe, dass die beiden gewisse Auffassungsunterschiede hatten...

CG: Ja, und wie gesagt, der Schaffer war nie mehr in der Öffentlichkeit präsent. Es gibt auch verschiedene Menschentypen.

PH: Was weißt du über Dusikas Weltanschauung?

CG: Schwer zu sagen, da ich ihn nicht so persönlich kannte. Ich glaube aber, dass er das ausgeklammert hat, wie alle der Nachkriegsgeneration das so gemacht haben. Ich denke, ein Zilk wird das sicher gewusst haben, aber auch die haben das alles ausgeblendet. Das war damals Usus, egal ob SPÖler oder ÖVPler, die Freiheitlichen sowieso. [...] Ich war ja

doch dreißig Jahre im Verband, aber da war auch nie die Rede davon. Und über seine politische Einstellung weiß ich nichts, da hat er sich geschickt verhalten und hat sich diesbezüglich nie geäußert. (Ende der dritten Aufzeichnung)

(Beginn der vierten Aufzeichnung)

PH: Kommen wir zum Rennsport in Wien und Österreich. In Wien gab es ja viele Kriterien, kannst du mir dazu etwas sagen?

CG: Ja. Als ich 1969 begonnen habe mit dem Radsport, war eigentlich die Hochzeit. Die ist dann noch einige Zeit gegangen. Es gab die Serie der „Express-Kriterien“, also der Zeitung „Express“ mit dem Journalisten Aberle. Der Organisator hieß Dangl, der machte 6-7 Kriterien im Jahr. Legendär waren die Kriterien am Karmelitermarkt, am Allerheiligenplatz, am Mildeplatz in Ottakring, usw. Es waren also sehr viele Rennen, wo auch immer viele Zuschauer waren. Das hat dann aufgehört, wie die Autos mehr geworden sind. Weil man musste Parkverbote aufstellen, sodass der Kurs frei ist und gegen die 1980er-Jahre hin mussten aber immer mehr Autos abgeschleppt werden, die die Verbote ignorierten. So wurde es immer schwieriger zu veranstalten. Die Polizei war nicht negativ, aber sie hatten mit vielen Beschwerden zu kämpfen. Außerdem wurden überall diese „Ohrwascheln“ und Überfahrten bei den Kreuzungen gebaut, da konnte man kein Rennen mehr machen. Und ganz legendär war natürlich das Wiener Rathauskriterium, das war international [...] Wir hatten ja das Problem im ÖRV, der Otto Vesely hat ja ein Archiv aufgebaut, der war jeden Tag dort. Aber leider waren wir da in Kaiserebersdorf in einem Haus, das am Fuße des Wienerbergs liegt, das Archiv war in einem Keller des Hauses, und jedes Mal wenn es ein starkes Gewitter gegeben hat, waren die Kanäle so überfüllt, dass es im Haus den Kanal unten aufgedrückt hat und das Wasser bis zu einem Meter hoch gestanden ist. Dadurch ist das Archiv zweimal vernichtet worden, da waren Ergebnisse ab 1945 und alles aufbewahrt. Das ist alles weg, außer das was Vesely dann in seinem Buch über die wesentlichsten Rennen veröffentlicht hat. [...] Die Kriterien haben in Wien Aufsehen erregt. Karmeliterplatzkriterium, das war was, da ist einmal der Graham Webb, der englische Amateurweltmeister gefahren. Die legendären Figuren [Rennfahrer] dieser Rennen waren der Schattelbauer, der Füzi, der Csenar, die haben sich wahre Schlachten geliefert. In Linz gab es das Südbahnhofkriterium, das war auch legendär, mit relativ kurzem Kurs.

PH: Waren öfter ausländische Starter dabei? Oder auch Profis?

CG: Nein, keine Profis. [...] Hin und wieder waren sie dabei, wie beim Europa Grand Prix in Innsbruck, aber dazu mussten sie um eine Ausnahmegenehmigung ansuchen bei der UCI. [...] Als ich 1972 Hauptfahrer wurde, hat es die von „Express“ gesponserten Kriterien dann nicht mehr gegeben, es hat aber trotzdem noch sehr viele Kriterien gegeben in Wien. Da bin ich viel gefahren und das konnte ich auch gut. Pro Jahr waren das sicher sechs, sieben, acht Rennen. In Meidling hat es auch einmal eines gegeben. [...]

PH: Also wie lang gab es sie circa?

CG: Ich würde sagen bis ca. 1985. Ich bin ja lange gefahren. Der Spilauer konnte das unheimlich gut, und hat viel gewonnen, weil er so schnell ums Eck fahren konnte. Wenn der einmal weg war, haben sie ihn nicht mehr eingeholt. Das war dann schon in meiner Endphase. In Graz kann ich mich erinnern, gab es das „Coop“-Kriterium, dort gab es jedes Jahr einen Farbfernseher als Preis, das war legendär, rund ums Firmengelände. Dort haben sie die Straßenbahngleise mit Gummi ausgelegt, aber das hat funktioniert. Das waren wilde Schlachten, weil jeder den Fernseher gewinnen wollte.

PH: Wie groß waren da die Starterfelder?

CG: Da sind schon alle [Hauptfahrer] gefahren. Auch die ganzen Firmenteamer Schartner Bombe, Isoflor, Alpi, etc. die haben voll um den Sieg gekämpft. Die haben sich gegenseitig die Sprints angefahren, es waren sicher immer über 50 Starter. [...] Die Einzelfahrer hatten sich hineinzuschwindeln sozusagen.

PH: Und die Starter kamen aus ganz Österreich?

CG: Ja freilich, die Preise waren ja super. Und die Topclubs haben ja auch Prämien bekommen. Da hat jeder Fahrer 3000-4000 Schilling gehabt nach einem erfolgreichen Rennen. Das war ein schönes Geld. Bei einem guten Club hast du pro Monat schon etwa 20.000 Schilling gehabt. In Österreich verdient das heute niemand. Deshalb sind sie Amateure geblieben, obwohl sie gelebt haben wie Profis. Sie haben nichts gearbeitet im Sommer und sind trainieren gefahren und zu den Rennen. Im Winter haben sie dann im Radgeschäft gearbeitet oder Ski verkauft oder Christbäume verkauft. Der Franz Inthaler hat beispielsweise bei Dusika gearbeitet im Winter. [...]

PH: Die Kriterien sind also in der Literatur nirgends dokumentiert?

CG: Naja, das hätten wir im Archiv gehabt, aber das ist alles weg. Der Otto Vesely war ja bei 90 Prozent der Rennen selbst dabei, als Zielrichter oder Zeitnehmer, der war schon sehr akribisch. Er war sehr schreibaffin und hat alles gesammelt.

PH: Ist er schon gestorben?

CG: Nein, der lebt im 3. Bezirk in einem Seniorenheim, aber er ein bisschen ein „brummliger“ und hat mit dem Gehen schon ein bisschen Probleme. Er hat aber jetzt keine Unterlagen mehr. Ich glaube es würde keinen Sinn machen ihn zu befragen, er ist auch ein bisschen misstrauisch, ich denke das bringt nichts. [...]

PH: Es wäre halt sehr interessant, welche Rennen es wirklich öfter gegeben hat...

CG: Naja, gut, der Allerheiligenplatz war sicher häufiger, dann der Karmelitermarkt und die „Express-Serie“. Der Veranstalter Herbert Dangl war sehr aktiv, der ist mit dem Lautsprecherwagen durch Wien gefahren und hat das immer angekündigt im jeweiligen Bezirk. [...]

PH: Weil du schon die Berichterstattung angesprochen hast, wie präsent waren die Kriterien in den Medien?

CG: Ja in den Zeitungen schon stark, vor allem natürlich im „Express“. Und natürlich auch in anderen Tageszeitungen, in Wien war das sehr präsent. Da war das Ergebnis und der Rennverlauf drinnen und eine Beschreibung. Es war meist keine ganze Seite, aber eine halbe Seite war es schon. Aber zum Beispiel beim [Straßenrennen] Wien-Eisenstadt-Wien war es immer eine Seite. [...] In meinem Archiv habe ich leider nichts zu den Kriterien. Die waren damals so gang und gäbe, dass es nie jemand aufgearbeitet hat und niemand daran gedacht hat. Leider! [...] Man kann also sagen die Kriterien waren wirklich legendär in Wien und es gab viele Fans die dort gestanden sind und Anhänger von bestimmten Fahrern wie den erwähnten Csenar, Schattelbauer und Füzi waren. Auch Schartner Bombe mit Gottfried Wiesinger, der Kriterien selbst gut gefahren ist, war vorne dabei. Sehr gut war auch der Eberl, der aber hinausgefahren ist und nicht auf Wertungen gesprintet hat. Wenn der draußen war hat man ihn schwer eingeholt, weil er so ein guter Zeitfahrer war.

PH: War Ferry Dusika da auch dabei bei den Rennen?

CG: Beim Rathauskriterium war er immer, aber sonst nicht. Vielleicht bei den „Express“-Kriterien am Anfang, aber so genau weiß ich es nicht, ich war da noch nicht so im Radsport. Das Rathauskriterium war das mit Abstand größte und hatte internationale Stars

dabei. [...] Es war nicht immer gleich. Einmal hat es auch in der Per-Albin-Hansson-Siedlung ein Kriterium gegeben, dort bin ich gestürzt. Beim ÖRV in der Hasenleitengasse war auch ein Kriterium. Das waren schöne Rennen, auch oft schwer, weil es bergauf gegangen ist. Im 4. Bezirk gab es auch ein Kriterium, da war so ein kleines (Kopfstein-)Pflaster, das wurde vom Radclub Sussex veranstaltet. Überhaupt haben auch viele kleinere Clubs Kriterien veranstaltet, nicht nur der „Express“. Tyrolia hat zum Beispiel am Mildeplatz veranstaltet, da hat der Juwelier Musil gesponsert. Kriterien kosteten auch nicht so viel, vielleicht 5000-6000 Schilling.

PH: Waren da auch die Nachwuchsklassen mit eigenen Rennen am Start?

CG: Ja, freilich! Nicht nur Hauptfahrer, vorher sind die Nachwuchsklassen gefahren, halt wie üblich kürzer. Nicht immer gab es alle Klassen, aber schon häufig. [...]

PH: Hat es bei den Kriterien Frauenrennen auch gegeben?

CG: Nein, man hat es versucht. Zu meiner Zeit hat es drei oder vier Frauen gegeben, die Rad gefahren sind, aber die waren Exotinnen. Da hat es die Schenkir gegeben, die Tobiasch, die Pescha, aber die hatten nicht die Möglichkeiten. [...]

PH: Also bis wann hat es dann gar keine Frauenrennen gegeben?

CG: Nein, es hat sie schon gegeben, aber erst zur Weltmeisterschaft 1987 hin, da gab es dann auch schon ein Team, die international gefahren sind. Mit etlichen Oberösterreichern wie die Hilde Tobiasch. Angefangen hat es in den 1970er Jahren, dann sind allmählich mehr entstanden. Aber davor gar nicht. Zu meiner Zeit ist manchmal die Josefine Pescha mit den Männern mitgefahren, solange sie halt konnte. Manchmal ist sie sogar ins Ausland gefahren. Richtig angefangen hat es dann mit der Johanna Hack, die dann international schon recht beachtlich gefahren ist. [...] Das war dann so ab 1975. Das Team für 1987 fuhr schon Vorbereitungsrennen in Frankreich, da gab es dann schon einen Referenten im ÖRV für den Frauensport.

PH: Gibt es zu den Kriterien noch etwas hervorzuheben? Gab es beispielsweise Rennen, bei denen das Publikumsinteresse besonders groß war? Oder wo eine herausragende Besonderheit war, die es von anderen Kriterien unterschieden hat?

CG: Es waren schon Lokalderbys. Im 20. Bezirk [am Allerheiligenplatz] waren eigentlich immer viele Zuschauer, weil das Rennen jedes Jahr zum selben Termin war. Das besondere war dort auch, dass an jeder Ecke ein Wirtshaus war, und die Gäste mit den Getränken

heraussen vorm Lokal gestanden sind und Stimmung gemacht haben. Auch in Ottakring [Mildeplatz] und in Floridsdorf [Kinzerplatz] waren viele Leute. Am Mildeplatz war auch an jedem Eck ein Wirtshaus. Natürlich waren auch Stürze, das gehörte dazu, das war dann spektakulär. Die Kurse waren zwischen 800 und 1200 Metern lang und man musste schon schnell ums Eck fahren. Um die Wertung haben sie es sich schon gegeben. Herbert Füzi gegen Robert Csenar war ein legendäres Duell. Am Allerheiligenplatz musste Csenar einmal auf den Gehsteig hinauf ausweichen und konnte trotzdem die Wertung gewinnen, weil er unheimlich gut steuern konnte. [...] Füzi war im Regen unschlagbar. In Linz ist er einmal bei um jede Ecke gedriftet, er hatte den Schwerpunkt so weit unten, das war unnachahmlich. In Salzburg gab es auch ein Kriterium, ein Nachtkriterium, das war überhaupt was Besonderes. Auch in Rohrbach, wo der Humenberger her war, gab es eines. Überhaupt häufig an den Orten, wo gute Radfahrer herkamen, nicht nur auf Wien beschränkt. Spektakulär waren die Abendkriterien, weil mehr Zuschauer dort waren. Lindpointner war ein Salzburger Kriterienspezialist.

PH: Ok. Darf ich dich nun zu den Eintagesrennen befragen. Was war deiner Meinung nach der größte Klassiker in Österreich in der Nachkriegszeit?

CG: Das war so. Das Jahr hat begonnen, meist Ende März mit dem Eröffnungsrennen in Ansfelden am Samstag. Und Sonntag dann Wien-Eisenstadt-Wien. [...] Dann war der Frühjahrspreis in Stockerau, veranstaltet von Herrn Pfeiler. Später hat man dann das erste Wochenende getrennt auf zwei Wochenenden. Ansfelden war ja relativ kurz, über diese Autobahnbrücke, ein 4,2 Kilometer Rundkurs. Das war nicht leicht, weil dort war immer ein Wind und über die Brücke hinauf war immer die (Seitenwind-)Kante. [...] (Ende der vierten Aufzeichnung)

(Beginn der fünften Aufzeichnung)

PH: [...] Wien-Eisenstadt-Wien war ja so ein richtiger Klassiker, nicht wahr? Was war denn dort das Charakteristikum?

CG: Erstens einmal war es ein Rennen, wo manche noch nicht so viel draufgehabt haben. Die Fahrer hatten sehr unterschiedliche Trainingskilometer absolviert in der Vorbereitung, es waren nicht alle auf Trainingslager. Das Charakteristikum war in erster Linie der Wind, weil man ist vom Wienerberg weggefahren ins Wiener Becken und da war es im Frühjahr immer sehr windig. Dann ging es über Loreto und das Gebirge hinüber nach Eisenstadt und dann auf der Rückfahrt war meistens das Problem, da ist man nicht über den Berg

gefahren, aber es war doch ein leichter Anstieg und dort ist meistens der Westwind gekommen und es gab eine riesige (Seiten-)Windkante, dort hat es sich zerlegt. Es war knapp 100 Kilometer lang. Manchmal war ganz schlechtes Wetter, es gab aber auch Rennen wo überhaupt kein Wind war. Aber zu 90 Prozent gab es Wind, und oft sehr stark. Dann hat es sich zerlegt und da waren die Wiener im Vorteil, weil sie das „Kantefahren“ besser gekonnt haben. Natürlich haben die Clubs auch zusammengehalten, die haben gewusst wie man die anderen abhängen konnte. Der Wind spielte eine größere Rolle als der Berg. 1-2 Mal musste das Rennen aufgrund des Schlechtwetters abgesagt werden. Und es gab verschiedene Zielankünfte, zwar immer am Wienerberg, aber unterschiedlich. Zuletzt war es bei der Therme Wien, am Parkplatz, da war noch ein 600-700 Meter langer Anstieg, wo man noch attackieren konnte. Aber wenn du die Kante verpasst hast, warst du schon zuvor weg.

PH: Hat es da nicht Kopfsteinpflasterabschnitte auch noch gegeben?

CG: Da hat es teilweise in den Anfangsjahren Stellen mit Kopfsteinpflaster gegeben, speziell nach Himberg. Aber das war dann nicht mehr.

PH: Aber das kann man nicht vergleichen mit Belgien, oder?

CG: Nein, das nicht. [...] Ein paar Jahre lang gab es ja (Zeit-)Vorgaben zwischen A- und B- Fahrern, und da gab es Jahre, wo sie die B-Fahrer nicht eingeholt haben. [...] Das hatte taktische Geplänkel zur Folge, woraufhin die Zeitvorgaben später abgeschafft wurden. [...]

PH: Die Burgenland-Rundfahrt gehört auch zu den großen Rennen, oder?

CG: Ja, die war immer! Es hat auch eine Steiermark-Rundfahrt und eine Kärnten-Rundfahrt gegeben, als Etappenrennen, auch eine Mühlviertel-Rundfahrt als Eintagesrennen. [...] Die Rennen wurden aber allesamt aus finanziellen Gründen eingestellt. Die Schwarzataler Radsporttage waren auch legendär, dort war immer ein Straßenrennen in Pitten und ein Kriterium in Neunkirchen. Später wechselte der Ort und dann kamen die Probleme mit dem Verkehr hinzu, wie in Wien gab es das dann in anderen Städten auch. [...]

PH: Die Burgenland-Rundfahrt war die immer woanders?

CG: Meistens war sie 2-3 Jahre am selben Kurs, und dann ist wieder gewechselt worden. Es waren verschiedene Ziele, in Eisenstadt eher weniger. Zum Jubiläum war es einmal eine Zwei-Etappen-Fahrt, aber sonst immer Eintagesrennen, organisiert vom LRV Burgenland. Sehr oft war es auch mit dem Schlossbergrennen in Forchtenstein kombiniert. Da waren einige jahrzehntelange treue Veranstalter [...] doch leider hatten viele die Schwäche nicht

rechtzeitig die Verantwortung an einen Nachfolger abzugeben, und als sie selbst alt waren, ging es zu Ende. [...] Legendär war auch das Eintagesrennen Wien-Graz, über die Südstadt und die Wechsel-Bundesstraße, das war schwer, dann über die Rieß und hinunter nach Graz zur Oper, wo das Ziel meistens war. Die Nachfolgeveranstaltung war dann Wien-Laßnitzhöhe.

PH: Das Kirschblütenrennen in Wels zählt auch zu den traditionsreichsten Rennen, ist das immer gleich geblieben?

CG: Nein, das ist schwerer geworden. Früher ging es von Wels nach Eferding über die Scharten und dann gerade zurück nach Wels, ein paar Runden. Da war nur der Schartner Berg, aber heute ist es viel schwerer, weil mehr Hügeln eingebaut wurden, vor allem der Mistelbacher Berg. Auch viel unrhythmischer, es ist weit schwerer wie in den Anfangsjahren.

PH: Weißt du noch wann diese Änderung gemacht wurde?

CG: Naja, das war ab ca. 1980. Wahrscheinlich ist man aber auch aus Verkehrsgründen eher auf die Nebenstraßen ausgewichen. Für das Rennen ist das gut, aber es ist schwerer. Ebenso beim Eröffnungsrennen in Leonding, das viel schwerer wurde als damals in Ansfelden, das hauptsächlich ein Sprinterrennen war.

PH: Welchen Rennen waren denn abgesehen von Ansfelden noch für Sprinter geeignet?

CG: Das Straßenrennen in Stockerau war eher eine Sprintersache. Es war allgemein doch recht gemischt. In der Steiermark war es meistens schwer, auch im Mühlviertel in Oberösterreich. Das war aber nicht bewusst so gemacht, sondern es waren einfach die Gegebenheiten des Geländes, und je nach den Möglichkeiten des Veranstalters.

PH: Waren manche Rennen sehr speziell auf Bergfahrer zugeschnitten?

CG: Ja schon, zum Beispiel das Rennen nach Diex in Kärnten mit Bergankunft. Dann gab es Wien-Maissau-Wien, nicht sehr oft, aber dort war am Bisamberg oben das Ziel, wo es 1,5-2 Kilometer sehr steil hinauf zum Parkplatz geht, mit 12,13,14 Prozent Steigung. Doch auch starke Straßenfahrer konnten dort gut hinauffahren. So richtige Bergfexe kamen beim Straßenrennen in Pitten auf ihre Kosten, dort war auch ein ca. 2 Kilometer-Berg auf einer 12-Kilometer-Runde. Aber ich will nicht sagen, dass reine Bergspezialisten dort immer vorne waren.

PH: Kann man sagen, dass doch die meisten Rennen in Ostösterreich ausgetragen wurden? Vor allem die längerfristigen Bestand hatten, meine ich. Oder gab es auch in Westösterreich Klassiker?

CG: Ja. Aber es gab Sankt Johann in Tirol, und zwar nicht nur bei den Senioren, wie heute, sondern auch für die Hauptfahrer. Am letzten Sonntag war immer ein großes Hauptfahrerrennen mit 160-180 Kilometern. In Vorarlberg gab es auch eine Rundfahrt, die es häufiger gegeben hat [...] auch eine Salzburg-Rundfahrt als Eintagesveranstaltung. Aber die meisten Rennen die ich gefahren bin, waren in Ober- und Niederösterreich, der Steiermark und Wien. In Oberösterreich waren die Braunauer mit Erwin Hörthl und die Welser mit Harry Amringer sehr aktiv. [...]

PH: Kann man sagen, dass ein Eintagesrennen besonders heraussticht?

CG: Aus meiner Sicht Wien-Eisenstadt-Wien als Eröffnungsrennen. Dort gab es oft neue Sponsoren und neue Clubs, die sich präsentieren wollten, da war auch das Fernsehen und die Medien, wie Ahstl und Pointner, die dort mitgefahren sind und mit einer Seite plus Foto berichtet haben. Gleiches gilt für Ansfelden, es war wichtig die neuen Sponsoren gleich ordentlich ins Bild zu setzen. Sonst noch ist die Burgenland-Rundfahrt immer wieder aufgefallen, das Kirschblütenrennen war für Oberösterreich besonders wichtig für die lokalen Zeitungen. Natürlich auch die Staatsmeisterschaft [Straße Einzel], die immer an anderen Orten und Bundesländern ausgetragen wurde. Im Wiener Raum auch Stockerau. Es ist allgemein mehr berichtet worden, mehr in den jeweiligen regionalen Zeitungen. Die Straßenrennen in Wolkersdorf bzw. Großebersdorf waren auch sehr schwer, mit einer „Mauer“ auf schmaler, gepflasterter Straße durch die Weingärten durch, das war auch legendär, am Ostermontag [...] und in Salzburg war am Karsamstag und am Ostersonntag immer zwei Rennen in Bergheim. Die wurden aber auch häufig wegen Schneefall abgesagt. [...] Es gab also schon in den Bundesländern auch Traditionsrennen. Teilweise mehr als heute, weil mehr möglich war, weil die Vorschriften noch nicht so waren. Die Veranstalter waren oft mit den Polizeichefs per Du, und das war immens wichtig. [...] Heute ist das sehr schwierig, da kommt ein Jurist von der Verkehrskommission, und wir Radsportler brauchen nun einmal die Straße. Ich finde, dass die Sperrung und Absicherung der Straße, gerade für die Jugendbewerbe, gratis sein sollte. Und da sollte die Behörde soweit sein, zu sagen, gut was bringt es für ein Jugendrennen etwas zu verlangen? Eine Rundfahrt ist

etwas anderes, das ist eine Profiveranstaltung. Aber so würde es wieder viel mehr Rennen geben. Wo nimmst du die 3000-4000 Euro her, die es sonst kostet?

PH: Fehlen nicht auch heutzutage die Verbindungen zur Politik?

CG: Ja, das fehlt ein bisschen. Und es ist alles so bürokratisch geworden. Wenn der Verkehrsjurist nicht unbedingt ein Radfahrerfreund ist, wird es schon kritisch. In der Steiermark haben sie damit auch große Probleme, je nach Bezirk. In Tirol ist es ganz schlimm. Da müsste ein neuer Präsident im ÖRV ansetzen. Zum Beispiel in Oberösterreich funktioniert es gut, der Paul Resch hat da die Kontakte, auch zur Polizei. [...] Die heutige Situation lässt sich mit den 1970er-Jahren nicht vergleichen.

PH: Die kleinen Rundfahrten haben wir ja bereits gestreift...

CG: Ja, wie gesagt, es gab die Steiermark-Rundfahrt schon etliche Jahre, dann die Kärnten-Rundfahrt, über jeweils mehrere Tage. Dann die Niederösterreich-Rundfahrt und Wien-Gresten-Wien. Es hat doch dann jedes Bundesland versucht ein Etappenrennen zu machen, auch in Oberösterreich gab es eine Zeit lang eine Drei-Etappen-Fahrt. [...]

PH: Wie siehst du den gesellschaftlichen Stellenwert des Radsports im Nachkriegsösterreich? Hat er auch für die nationale Identifikation eine Rolle gespielt? War das höher als heute?

CG: Ja, es war sicher höher als heute, weil es nicht so viele Möglichkeiten der Freizeitgestaltung gab. Und betreiben mehr Menschen selbst Sport, damals waren mehr Zuschauer, wie bei der Österreich-Rundfahrt [...] Früher war es auch üblich, immer die Landeshauptstädte anzufahren, was in den letzten Jahren aufgrund der Absicherung immer weniger geworden ist. Da waren halt noch viel mehr Zuschauer, obwohl auch jetzt in den kleineren Orten viele kommen, auch Touristen. Aber insgesamt ist die Bedeutung weniger geworden. Ein bisschen fehlen auch die internationalen Erfolge, doch eigentlich haben wir sehr gute Rennfahrer, und beim Erfolg hast du schon das Echo in den Medien. [...] Aber als Adolf Christian 1957 Dritter bei der Tour de France wurde, haben schon sehr viele die Radiobeichte von Heribert Meisel gehört und mitgefiebert, das war Tagesgespräch. Der war dann in aller Munde und wurde vom Bürgermeister empfangen. Vielleicht war das auch eine Initialzündung für mich mit dem Radsport zu beginnen. Ob heute zu den Kriterien in Wien wieder so viele Zuschauer kommen würden, weiß ich nicht. Aber das hat mit einem gesellschaftlichen Wandel zu tun. Viele Wiener haben Wochenendhäuser am Land. [...] Der

Stellenwert...international sind wir besser, mit unseren guten Profis [...] aber in Österreich dominiert der Fußball und der Skilauf. [...] Aber es zählen in den Randsportarten nur die Siege. Und es gibt auch nicht mehr die Journalisten, die speziell auf Radsport fokussiert sind. Man müsste diese mehr kontaktieren, speziell bei der Krone und dem Kurier in Wien. Aber oft haben sie auch nicht so ein Gewicht in ihrer Zeitung. Bei Charly Pointner in der Krone war das noch anders. Leider kommen auch die vielen Hobby-Radfahrer nicht zusehen, die wollen lieber selber fahren.

PH: Das stimmt, denn eigentlich ist ja ein Boom zu bemerken...

CG: Ja, total! Es fahren in Wien unheimlich viele mit dem Rad, es entstehen auch viele neue Radgeschäfte, aber halt für das normale fahren. [...] Auch in den Clubs ist die Begeisterung fürs Zuschauen nicht mehr so vorhanden. [...]

PH: Kann man die ersten Jahre der Österreich-Rundfahrt mit den Nachkriegsduellen Coppi-Bartali in Italien vergleichen, vom Interesse her?

CG: Am ehesten noch mit Steinmayr-Mitteregger, aber schon zwei Klassen tiefer. Das war aber erst in den 1970er Jahren. [...] Die haben sich wirklich spektakuläre Duelle geliefert. Das wurde auch in der Berichterstattung entsprechend aufgebauscht [...] Der italienische Radsport ist nicht mit dem österreichischen vergleichbar, auch in den Anfangsjahren nicht, auch wenn die Begeisterung hoch war und beim Rathauskriterium die Leute in Viererreihen gestanden sind. Es gab halt die Wiener Lokalgrößen wie Lauscha, Schneider und auch auf der Bahn waren viele Zuschauer. Das wurde weit weniger. [...]

PH: Fällt dir sonst noch eine wichtige Erzählung aus den Jahren 1933-1960 ein, die von Bedeutung wäre?

CG: [...] Max Bulla und seine Erfolge bei der Tour de France waren sehr wichtig. Und es gab die Gebrüder Cap aus Wien, die in den 1930er Jahren bei „Opel“ Profis waren und auch die Deutschland-Rundfahrt bestritten. Die produzierten dann später die „Capo“-Räder und haben auch in die USA exportiert. Sie hatten auch einen eigenen Club wo der Heinz Oberst gefahren ist. Und das Radmodell „Sieger“ waren ein Kassenschlager im Wiener Raum. Als die Industrie größer wurde, musste er dann zusperrern. Dann kam „Junior“ auf, aus Graz. [...]

PH: Kannst du dich an die Trainer Oberst und Jessl erinnern?

CG: Ja, der alte Heinz Oberst war Trainer in der ÖRK für die Straßenfahrer, er kam aus dem ÖRB. Und der Franz Jessl war Trainer in der ÖRK für die Bahnfahrer, er kam aus der Union. Der war auch eine legendäre Figur für den Wiener Radsport, auch als Betreuer. Von dem gibt es viele schillernde Geschichten [...]

PH: Der Kurt Schneider hat mir auch von einem gewissen Kosteletzky erzählt...

CG: Genau, der hatte ein Radgeschäft unterhalb vom Gürtel. Der hat auch sehr stark die Profis mit Material unterstützt. [...]

PH: Danke! (Ende der fünften Aufzeichnung)

Gespräch mit Herrn Prof. Michael Kuhn, am 26. November 2018 in Wien. Prof. Kuhn war jahrelang als Sportjournalist bei der „Kronen Zeitung“ tätig, später stieg er sogar zum Ressortchef auf. Auch für den ORF war er als Kommentator engagiert. Kuhn begleitete auch den Radsport, wenngleich nicht so stark. Jedoch kannte er Franz Dusika sehr gut, und weiß daher viel über seinen Umgang mit den Medien.

Kuhn erteilt die Erlaubnis, das Gespräch mittels Smartphone-Recording digital aufzunehmen.

(Beginn der ersten Aufzeichnung)

PH: Ich habe etliche Fragen zu Dusika und dem Radsport. [...]

MK: Von dem was man in den letzten Jahren gehört hat, über seine Beteiligung am Nationalsozialismus, das war mir völlig unbekannt, ich habe mit ihm nie politisch ein Wort gewechselt, ob es stimmt weiß ich nicht, ich bin auch überrascht davon, eigentlich. Sein großer Mentor war ja der Zilk, sowohl vorher, als auch später als Bürgermeister. Ich denke er hat ihm auch sehr geholfen mit dem Radstadion, glaube ich. Fragen Sie mich zu ihrem Thema etwas, dann sehen wir, was ich Ihnen helfen kann.

PH: Wie war Ihr Verhältnis zu Ferry Dusika?

MK: Ferry Dusika... Ich habe ihn kennen gelernt, als ich noch Sportchef der „Krone“ war. Er war unglaublich lästig. Er ist in die Redaktion gekommen und hat uns von Radsportveranstaltungen vorgeschwärmt, sodass man praktisch schon moralisch gezwungen war, etwas darüber zu schreiben. Er war auch sehr vif, was die PR für die Veranstaltungen betraf.

Damals gab es noch die regelmäßigen Bahnveranstaltungen, wo er wirklich sehr gute Leute geholt hat. Er war insofern seiner Zeit PR-mäßig voraus, da er gesagt hat, mir ist wichtiger ein gutes Bild als viel Text in der Zeitung. Zum Beispiel als er einen Spitzenbahnfahrer und zugleich einen japanischen Keirin-Weltmeister engagiert hatte, da ist er zu uns gekommen und hat gesagt, ich habe ein Telegramm bekommen aus Japan, der Weltmeister freut sich schon so zu kommen. Und er hat teilweise mit wahren, manchmal auch mit erfundenen Geschichten, aber immer im Sinne des Radsports geworben. Da war dann das Radstadion auch immer ziemlich voll. Das hat den Bahnsport zu starkem Leben verholfen, gab es doch früher nur das grausliche alte Betonstadion in der Nähe des jetzigen Dusika-Stadions und hatte man sich in Österreich bis dahin doch eher mit Straßenradspport befasst, durch die [Österreich-] Rundfahrt, usw. Und ihm ist es wirklich gelungen, aber nur durch seine intensive Bewerbung des Ganzen, auch ein Interesse zu entfachen. Aber im Augenblick wo er tot war, war das schon wieder vorbei. Das war eine Art Künstlichkeit des Bahnsports. Das ist dann alles wieder eingegangen.

PH: Das stimmt...

MK: Er ist also in die Redaktion gekommen, ich habe ihn kennengelernt, und dann waren wir wirklich befreundet. Er hatte ein Haus an der Algarve [Portugal], und da waren meine Frau und ich, als wir mit beiden Dusikas dick befreundet waren, öfters dort eingeladen und dort hat er auch nur über Radsport gesprochen. Sein Haus war oberhalb des Strands, da sind Stiegen hinaufgegangen, und da ist er raufgerannt wie ein Wahnsinniger, und nannte das den „Rappelberg-Sprint“, der Rappelberg war offenbar zu Dusikas aktiver Zeit irgendein bekannter Sprinter. Er war nur mit dem Radsport beschäftigt eigentlich. Seine Frau hat ein Radsport- und Modegeschäft gehabt in der Fasangasse in Wien, die war sehr geschäftstüchtig, und er hat klarerweise auch beraten in der Radsportabteilung.

PH: Würden Sie Ihr Verhältnis zu ihm also schon als eng beschreiben?

MK: Ja, ich kann mich erinnern, als ich im Winter 1984 bei den Olympischen Spielen in Sarajevo war, und plötzlich ruft mich meine Frau an und sagt: du wirst es nicht glauben, der Ferry ist tot! Ferry war ein Gesundheitsmensch, was das Essen betrifft und hat einen Herzinfarkt erlitten, aber das wurde in der Familie geheim gehalten, weil er war ja der Prototyp des gesunden Menschen, ihm konnte sowas nicht passieren, weil das wäre ja alles gegen seine Gesundheitstheorie. Und dann ist er im Spital gelegen zur Besserung, und plötzlich wollte er das Fenster aufmachen, ist aufgesprungen, obwohl er unbedingt stillhalten

hätte müssen, er hat einen zweiten Infarkt gekriegt und ist tot umgefallen, weil er das Fenster öffnen wollte im Spital. Das war schon ein Schock muss ich sagen, er war ein 1908er-Jahrgang, er war eigentlich noch in einem jugendlichen Alter im Vergleich zu mir jetzt. Aber was den Radsport betrifft, hat ihn der Dr. Zilk sehr gefördert, der war dort immer der Ehrengast und hat dann auch später der Witwe Dusika das Haus in Portugal abgekauft, es heißt zwar immer, dass er es ihm geschenkt hat, aber was ich weiß, hat Zilk es ihr abgekauft.

PH: Mich interessieren sehr stark die Netzwerke, die Ferry Dusika gehabt hat. Einerseits natürlich zu Journalisten wie Ihnen...

MK: Aber natürlich, da er ein Netzwerker war, muss er sie gehabt haben.

PH: Sie haben schon selbst sehr viel beigetragen, dass der Radsport viel in der Zeitung vorgekommen ist, oder?

MK: Naja, das war nicht ich. Es gab bei uns in der Redaktion den Charly Pointner, der ein Fanatiker des Radsports war. Der ist auch zu den Rennen gefahren, zum Beispiel nach San Sebastian, wie dort der Zadrobilek gewonnen hat. Der ärgert sich heute noch, dass nicht mehr so viel über Radsport geschrieben wird. Der war derjenige, der den Radsport gepusht hat. Nicht nur den Bahnsport, sondern den Radsport gesamt. Pointner war ein derartiger Fanatiker, für ihn war nur der klassische Radsport akzeptabel, er hat zum Beispiel das aufkommende Mountainbike abgelehnt, das ist kein Radsport. [...] Erst als Cadel Evans nach seinem Mountainbike-Weltmeistertitel auch auf der Straße Weltmeister wurde, hat er sie anerkannt. Und klarerweise habe ich dem Ferry auch geholfen, nicht wenn er seine PR-Pläne für andere Zeitungen gemacht hat, sondern immer nur was uns [Krone] betroffen hat. Er hat ja unglaubliche Dinge gemacht. [...] An der Algarve hat er viele Gags gemacht, auch mit viel Organisation. Er ließ eine Wurstsemmel einfliegen, ein Willkommens-Plakat gestaltet, etc.

PH: Zu den anderen Zeitungen wird er wahrscheinlich auch seine Kontakte gehabt haben, wissen Sie da etwas darüber?

MK: Ja, glaube ich schon, dass er die hatte. Aber die „Krone“ war für ihn das wichtigste (Print-) Medium, weil er dort die größte Resonanz gehabt hat.

PH: Waren dann nicht die anderen Zeitungen auch dazu gezwungen auf die Berichterstattung aufzuspringen?

MK: Ja, aber er hat denke ich die anderen auch „bearbeitet“.

PH: Wissen Sie da noch konkrete Namen, die da bedeutsam waren?

MK: Ja natürlich [...] der Sportchef beim Kurier war Josef Huber, der ist schon gestorben, dann gab es den Jürgen Preusser dort. Dann von der Presse den Josef Metzger. Da fällt mir noch etwas ein. Er hat nämlich auch ziemlichen moralischen Druck ausgeübt auf das Fernsehen, und er bekam dann eine tägliche Tour de France-Sendung am Abend. Dort wurden die Bilder von der Tagesetappe und dem Zieleinlauf gezeigt, und Dusika hat diese Sendung präsentiert. Er hat aber dort alle in der Redaktion wahnsinnig gemacht, weil ihm immer etwas eingefallen ist ohne den Regisseur zu informieren. Zum Beispiel saß er dort und erzählte etwas, und zog dann plötzlich zur Veranschaulichung etwa aus der Tasche, was nicht abgesprochen war, wie einen Radkranz, der in der Kamera blendete, niemand war darauf eingestellt von den Kameraleuten, das war ganz schlecht fürs Bild. Einmal hat er die Sendung beendet mit den Worten: morgen erzähle ich Ihnen eine Geschichte über Anquetil und Poulidor. So war das. Und er hat dann wirklich Leute nach Wien geholt, wie Eddy Merckx, das waren Stammgäste damals, der hat sicher auch viel selbst investiert, weil das war ja nicht gratis.

PH: Ich nehme an, er wird gute Kontakte zu den Managern gehabt haben, die Einfluss hatten?

MK: Oh ja, natürlich. Er hat auch die Profis eingeladen nach Nussdorf zum Heurigen, oder nach Heiligenstadt mit der Ankündigung etwas zu verlautbaren. Da war auch Ferdy Kübler eingeladen [...] zum Gespräch einfach. Also er hat ständig etwas geboten, er hat nicht einfach nur nach Belgien geschrieben oder Aussendungen gemacht. Er hat etwas geboten.

(Ende der ersten Aufzeichnung)

(Beginn der zweiten Aufzeichnung)

MK: Wie der Kurier noch die Nummer eins war, hat der Heribert Meisel, der damalige Sportchef vom Kurier, der später dann beim Fernsehen und beim Radio gearbeitet hat, die Österreich-Rundfahrt beigeleitet. Einmal hat er dort bei St. Anton am Arlberg einen Kuhhirten bestochen, dass er die Kühe auf die Straße laufen lässt, wenn die Radrennfahrer kommen, sodass er eine gute Geschichte hatte – wenn auch auf Kosten des Sports. Er hat auch einmal einen Bahnwärter geschmiert, dass er den Schranken runterkurbelt. Aber eigentlich wollte ich etwas anderes sagen. Der Ferry hat gemacht, was heute gang und gäbe

ist, er war nämlich Fachkommentator für den Kurier. Er ist mit dem Meisel bei der Österreich-Rundfahrt mitgefahren und ich habe dann einige Jahre später versucht ihn zu gewinnen, aber der Kurier war für ihn wichtiger. Er hat mir dann den Queste, der ebenfalls Radrennfahrer war, empfohlen, der dann für die Krone berichtet hat. Später war er auch Nachrichtensprecher für kurze Zeit. Also mir ist nie gelungen den Ferry für die Krone [als Kolonist] zu gewinnen, warum weiß ich eigentlich nicht, weil wir zu dieser Zeit von der Auflage her schon weit vorm Kurier waren. Aber der Charly Pointner kann da mehr dazu sagen. [...]

PH: Wann war das ungefähr als Ferry Dusika die Fernsehsendung zur Tour de France hatte?

MK: [...] Ich schätze Ende der 1960er bis Anfang der 1970er Jahre. [...]

PH: [...] Im Zuge des Wiener Straßennamenberichts wurde ja die NS-Vergangenheit Dusikas einer breiten Öffentlichkeit bekannt. Wussten Sie bereits zu seinen Lebzeiten davon?

MK: Nein, das ist interessant, da er hat diesbezüglich nie ein Wort gesagt hat, überhaupt sich nie zu politischen Dingen geäußert hat. Es kann sein, dass wir etwas gesprochen haben über die aktuelle Situation in Österreich, vielleicht.

PH: Konnten Sie da etwas heraushören, wie er weltanschauungstechnisch unterwegs war?

MK: Radsport. Nur Radsport!

PH: Das ist also alles erst posthum so richtig aufgekommen [...]

MK: Ja das wird schon stimmen, was da untersucht wurde. [...]

PH: Kommen wir zurück zu Dusikas Netzwerken, die ja in vielfältige Bereiche reichten. Beginnen wir nochmal mit der Politik, gab es da abgesehen von Helmut Zilk noch wichtige Personen?

MK: Ich glaube zur Stadt Wien hauptsächlich. Darüber hinaus habe ich ihn leider nicht befragt.

PH: Also einfach zu den Bürgermeistern? Oder fallen Ihnen noch konkrete Namen ein?

MK: Ich glaube zu [Leopold] Gratz hat er auch sehr gute Beziehungen gehabt. [...] Ich weiß eher noch zu den Medien etwas zu sagen. Durch seine Lästigkeit war man einfach gezwungen, ihm zu helfen und den Radsport zu fördern. Es ist ja auch so, und das macht den

Charly Pointner verrückt, du kannst heutzutage über die Österreich-Rundfahrt kaum mehr etwas lesen. Das ist das Resultat der laschen Bemühungen. [...] Wie viel der Radsport eigentlich auch heutzutage noch bewegen könnte, hat man gesehen als Georg Totschnig 2005 zum Sportler des Jahres in Österreich gewählt wurde. Ski-Präsident Schröcksnadel hat es nicht verstanden, dass sein 3-facher Weltmeister Benjamin Raich diesen Titel nicht gewonnen hat. Ich habe versucht es ihm zu erklären, dass der Erfolg in einer Weltsportart die Leute mitreißt, damals gab es ja eine Übertragung von der Tour de France [als Totschnig die Etappe gewann], das hat die Leute derart begeistert. [...]

PH: Wissen Sie etwas über die Geschäftskontakte, die Dusika gehabt hat?

MK: Also seine Frau hat die Modeabteilung in der Fasangasse geleitet und hat da sehr viel im Ausland eingekauft. Aber über ihn weiß ich nichts. [...] Er war halt tüchtig und hatte Ideen, auch was Geschäftsbeziehungen betrifft. Seine Frau hat viel Mode aus Italien und Paris hergebracht. Damals war das Dusika Modegeschäft das Zentrum für die eleganten Frauen, die sich dort eingekleidet haben. Die Frau Dusika war tüchtig.

PH: Wissen Sie etwas über Sponsoren, die Dusika zum Radsport gebracht hat?

MK: Nein.

PH: Fällt Ihnen sonst noch ein Name ein, der wichtig war für sein Netzwerk und auch seinen medialen Einfluss, die ihm dann diese Größe in Wien gegeben hat?

MK: Nein, es war sein persönlicher Einsatz einfach. Er wusste, wie er einen packen kann, nicht nur mich, sondern auch andere Zeitungen und Leute beim Fernsehen. Wenn man in Wien mit nicht-radsportaffinen Personen gesprochen hat, kannte jeder Dusika und Max Bulla. Die beiden waren auch befreundet, der eine Bahnfahrer, der andere Straßenfahrer. [...] Ich denke seine Bahnerfolge waren nicht so bedeutsam. Die ganz großen Erfolge waren nicht so da. In Paris ist er gerne gefahren. [...] Er war auch von der Figur her nur Bahnfahrer.

PH: Ich denke es stimmt, zu sagen, dass seine Bedeutung nach der aktiven Karriere höher war als zu seiner aktiven Zeit...

MK: Ich weiß nicht, wie man in der Vorkriegszeit seine Erfolge wahrgenommen hat, damals hatten die Zeitungen als Sportteil ja nur „Eckerl“, es gab kein Fernsehen, Radio weiß ich nicht. Es war nicht die Basis vorhanden, das auszuschlachten. (Ende der zweiten Aufzeichnung)

(Beginn der dritten Aufzeichnung)

PH: Als Organisator war er ja auch sehr aktiv. Können Sie sich daran erinnern, was er alles gemacht hat?

MK: [...] Ich kann Ihnen in vielen Dingen nicht helfen.

PH: Sind Sie als Journalist auch zu Radrennen gefahren?

MK: Ja, zu seinen immer. Quasi als Gegenleistung hat man ja erstklassige Plätze bekommen. Was bei ihm schon war, und heute gang und gäbe ist, dass man in der Pause etwas zu essen und zu trinken bekommen hat.

PH: Aber bei Straßenrennen und Kriterien waren Sie auch?

MK: Bei der [Österreich-] Rundfahrt war ich viele Jahre immer mit. Bahnrennen nur wenn der Ferry was organisiert hat.

PH: Ferry Dusika war bei der Rundfahrt ja nie so wirklich engagiert, oder?

MK: Oja, wie er für den Kurier gearbeitet hat, ist er immer mit einem offenen Cabriolet mitgefahren und hat seine Kommentare geschrieben. Aber sein Herz hat dem Radsport gehört. Aber er hat mit seinem Gespür gewusst, der Radsport stirbt, wenn er die Medien nicht auf Trab gehalten hätte. Das war einfach eine Herzensangelegenheit für ihn.

PH: Kann man da von einer Wechselwirkung sprechen, dass also die Medien auch von ihm profitiert haben?

MK: Natürlich, nämlich insofern, dass er seiner Zeit voraus war und nicht gesagt hat der XY kommt, sondern er hat eine Story, irgendeine kleine Episode, gewusst, das ist wichtig. Auf den Geschichten kann man aufbauen, das hat er gekonnt.

PH: Wissen Sie etwas über seine Autorentätigkeit? Er hat ja auch 2-3 Bücher veröffentlicht.

MK: [...] Ja über Ernährung. Das war ja das unglaubliche, ausgerechnet er stirbt. Ernährung war für ihn wirklich ganz wichtig. [...]

PH: Also für den Kurier hat er regelmäßig Kolumnen geschrieben?

MK: Naja, regelmäßig im Sinne von, wenn im Radsport was los war. Immer von der Rundfahrt. [...]

PH: Als Sie bei der [Österreich-] Rundfahrt waren, was hatten Sie für einen Eindruck betreffend das gesellschaftliche Interesse? War das höher als heute?

MK: Natürlich war das höher, denn es hat bestimmte Sportereignisse gegeben in Österreich, die wichtig waren. Das waren die Fußball-Länderspiele, die Österreich-Rundfahrt, das Silberkrugrennen in Bad Gastein, die Hahnenkammrennen in Kitzbühel, das waren ganz bestimmte Veranstaltungen. Man hat ja auch nicht so viele internationalen Sport in Österreich gehabt. [...] Bei einer der Rundfahrten ist plötzlich das Dopingthema hochgekommen, ein Fahrer wurde ausgeschlossen, es war eine Rundfahrt wo der Ferry mitgefahren ist, da war er immer, glaube ich zumindest, nicht für das Doping, aber dagegen, dass man das Ganze hochspielt, weil es dem Radsport schadet. [...] Mir fällt noch Roland Knöppel ein, der Redakteur im Sportfernsehen war, mit dem hatte Dusika zu tun, als er im Fernsehen aufgetreten ist. [...] Damals war man ja aufs österreichische Fernsehen angewiesen, es gab keine Satellitenprogramme. Darum wurde Dusika auch viel gesehen.

PH: Würden Sie sagen, dass einen gewissen Mythos um Dusika gibt?

MK: Ja, das ist ein guter Ausdruck dafür. Der Mythos Dusika. Ich glaube, heute kennt ihn von den jüngeren niemand mehr. Es ist mir ein Rätsel warum zum Beispiel Karl Schranz heute noch von so vielen gekannt wird, obwohl er schon so lange aufgehört hat.

PH: Der Mythos Dusika speist sich schon aus seinen Verdiensten, oder?

MK: Verdienste wäre zu wenig. [...] Durch seinen totalen Einsatz. Er hat den Radsport geliebt.

PH: Er kam ja aus sehr einfachen, auch schwierigen Verhältnissen und hat sich alles selbst aufgebaut. Kann man ihn einen Self-made-Man nennen?

MK: Ja. Und der sich, nachdem er den geschäftlichen Erfolg mit seinem Radsportgeschäft hatte, für den Radsport eingesetzt hat, obwohl er dadurch ja keine finanziellen Vorteile hatte. Er hat den Radsport geliebt, Mythos Dusika ist sehr gut, weil das war er. [...] Nein, seine Jugend ist überhaupt nicht thematisiert worden. Aber das ist meine Schuld, weil ich ihn nie gefragt habe, und von ihm aus ist nichts gekommen. Er hat klarerweise oft von den großen Bahnrennen gesprochen, die er gefahren ist. [...] Er hat auch viel von Wien-Graz-Wien gesprochen, das er einst veranstaltet hat. [...] Als Bub bin ich in dieses grausliche alte Radstadion gegangen, aus Beton, aber dort waren viele Zuschauer bei den Bahn-Länderkämpfen, mit so etwas kannst du heute niemanden mehr hervorlocken. Auch weil es

heute viel Konkurrenz gibt, obwohl es auch zu Dusikas Zeit viele Sportereignisse gegeben hat. Aber für Wien war es immer sehr wichtig. Er hatte auch später kein Verständnis, wenn die Bahnveranstaltungen nicht ausverkauft waren, das war ihm ein Rätsel. [...] (Ende der dritten Aufzeichnung)

(Beginn der vierten Aufzeichnung)

PH: [...] Was Dusika sehr gepflegt hat, war das Verhältnis zu den Medien. Fehlen Ihrer Einschätzung nach diese Kontakte heute? Werden die auch seitens des Radsportverbandes zu wenig gesucht?

MK: Naja, damals als er gelebt hat, gab es ja praktisch nur den direkten Kontakt, höchstens noch das Telefon. Heutzutage hat man ja zahlreiche elektronische Möglichkeiten. Der direkte Kontakt wäre aber wahrscheinlich heute auch nicht unwichtig. [...] Ich sehe es aber auch anders. Es wäre nämlich die Aufgabe der Journalisten sich selbst darum zu kümmern. Ich weiß nicht wie der Radsportverband versucht in die Medien zu kommen. Aber damals hat man sich untereinander gekannt.

PH: War es einfacher den dementsprechenden Platz in der Zeitung zu bekommen, was die Artikel betrifft? Oder war das sehr mit Kämpfen verbunden?

MK: Ich kann nur für die „Krone“ sprechen. Da ich Sportchef war, ist es von mir abgehängt, was wo erscheint oder nicht. Bei uns war es eben durch Charly Pointner, einen Menschen der den Radsport geliebt hat. [...] Zum Beispiel berichteten wir über die Niederösterreich-Rundfahrt, und da war sowohl ein Artikel zum Renngeschehen, als auch eine Spalte mit einem ausführlichen Porträt des Etappensiegers. Da sieht man schon welchen Platz der Radsport damals bekam. So gesehen hat sich die Berichterstattung nicht zu Gunsten des Radsports entwickelt in den letzten Jahren. Heutzutage kann man in den Zeitungen sehr sehr wenig über den Verlauf eines Sportereignisses schreiben, eher mehr Hintergrund- und Adabei-Geschichten. Aber wenn ich wissen will, wie die Etappe verlaufen ist, das ist undenkbar heute. [...] Es war anders damals, eine völlig andere Herangehensweise.

PH: Fällt Ihnen noch etwas Wichtiges zu seinen Netzwerken ein?

MK: Nein, aber er hatte Sie, keine Diskussion. [...]

PH: Ist die Rolle und Bedeutung Ferry Dusikas auf Wien beschränkt oder geht sie darüber hinaus, auf Österreich?

MK: Ich weiß es nicht, ich denke schon eher auf Wien. [...] (Ende der vierten Aufzeichnung)

Gespräch mit Karl Pointner, am 3. Dezember 2018 in Wien. „Charly“ Pointner war jahrelang als Sportjournalist bei der „Kronen Zeitung“ tätig, und dabei fast ausschließlich für den Radsport zuständig. Darüber hinaus hat er an mehreren sporthistorischen Publikationen mitgewirkt. Pointner begleitete den Radsport, war bei den meisten Rennen in Österreich und bei Weltmeisterschaften dabei. Als Connaissanceur der Radsportszene war er mit Franz Dusika bekannt, und weiß daher viel über ihn und seine Netzwerke.

Pointner erteilt die Erlaubnis, das Gespräch mittels Smartphone-Recording digital aufzunehmen.

(Beginn der ersten Aufzeichnung)

PH: Wie war Ihr Verhältnis zu Ferry Dusika?

KP: Eigentlich sehr gut, obwohl er mir, wie allen [Journalisten], lästig gewesen ist, aber man hat sich daran gewöhnt. Und er hat das Ganze ja nie für sich persönlich, sondern immer nur für das was er vorgehabt hat gemacht. Wie gesagt, er hat dich an einem Tag vierzig Mal angerufen, nicht nur mich, sondern alle anderen auch, inklusive der Radfahrer, den armen Merckx hat er Tage vorher traktiert, dass er in drei Tagen nach Wien kommen wird [...] Es hat eh alles funktioniert, aber er war halt anstrengend. Er hat auch für uns geschrieben, weil er ein Früh-zu-Bett-Geher war, der nach der Zeit im Bild schlafen gegangen ist, und damit war er um vier Uhr in der Früh wieder wach. Und da kamen ihm meistens die besten Gedanken und damit ist er dann schwanger herumgerannt, bis er das dann endlich jemandem am Telefon mitteilen konnte, und das war für den Betreffenden dann immer noch zu früh [...] Er hat mir einmal erklärt, er hat am Nachtkästchen einen Kugelschreiber, der in der Nacht leuchtet, und wenn er eine Idee hat, dann schreibt er die sofort auf. Und Ideen hat er ja genug gehabt. Und sein Netz, also sein großes Glück, das Top des Netzwerkes, war der [Helmut] Zilk. Ich weiß eigentlich gar nicht warum er mit dem so gut war, aber er war es eben. Als Zilk Bürgermeister war, dem ist er ja genauso am Hammer gegangen wie allen anderen, hat er dort eben viel erreicht. Ich kann mich erinnern, vor irgendeinem Radfest hat die Stadt Wien irgendwelche Plakatwände gehabt, die man normalerweise bezahlen müsste, aber das hat ihm Zilk alles gratis verschafft, damit er seine Radgala

ankündigen kann. Es ist ihm sehr viel daran gelegen, dass der Nachwuchs zum Radsport kommt, er hat diese Dusika-Jugendtour ins Leben gerufen, wo man als Geldgeber ja sagen muss, das ist eine Selbstmordaktion, Harakiri, da hast du nichts davon. Das ist ja bei allen Nachwuchsbewerben so, egal in welcher Sportart. Nachher kann man dann sagen, bei uns ist z.B. der Indurain gefahren. Aber zu dem Zeitpunkt wo der da war, kennt ihn „keine Sau“. Damit kannst du da kaum, aber auch das ist ihm gelungen, er hat sicher auch Geld hineingepulvert, aber da ist sicherlich wenig retour gekommen. Aber wieder dank seiner Lästigkeit, auch zu den Journalisten, haben sie halt über einen Jugendbewerb viel mehr gebracht, als dem Ganzen eigentlich zugestanden wäre. Wenn man bedenkt, dass die „Kronen Zeitung“ damals sechs Seiten für den Sport hatte, was soll da ein Radrennen für Nachwuchsfahrer groß vorkommen? Heute kann man sagen, der Didi Thureau hat gewonnen, der Schönbacher hat gewonnen, aber damals... aber das ist ihm alles gelungen. Er war auch clever und hat immer geschaut, was er wie in den Medien unterbringen kann. Zu einer der ersten Jugendtouren hat er den Jacques Anquetil hergeholt, seines Zeichens fünffacher Tour de France-Sieger. Weil er hat schon gewusst, mit der Jugendtour alleine kannst du nicht reüssieren. Aber der war halt da und hat jeden Tag seine positiven Kommentare abgegeben, und das hat Dusika wieder die Öffentlichkeit gegeben, die er für das Rennen brauchte. Er hat ihm natürlich einiges an Geld gekostet, der Anquetil. Seine große Liebe galt auch seiner Rennschule, die er gehabt hat, da war er eben auch bestrebt die Jugend zu fördern. Er war ja Bahnsprinter und die Bahn seine große Leidenschaft [...] Nach der Überführung der ÖRK in den ÖRV hat er sich ein bisschen mehr aus der Nachwuchsarbeit zurückgezogen. Und dann begann eigentlich die bahnbrechende Zeit seiner Bahnveranstaltungen, man braucht ja nur schauen, was sich heute auf der Bahn abspielt, nämlich absolut nichts. Dem Ferry ist es gelungen die Halle zu füllen, und das zu einer Jahreszeit, wo man sagen muss, der hat einen „Klopfer“, das kann nicht gehen. Im Hochsommer hat er eine „Tour de France-Revanche“ gemacht, aber das ist gegangen, da waren alle da vom Hinault über Gimondi, Merckx, Thevenet, Moser, Bobet, Poulidor [...] wichtig waren die Namen. Dazu hat er immer ein paar Österreicher fahren lassen, Zadrobilek, etc. Das war ein Riesenerfolg. Und genauso war es dann im Winter bei seiner Sechstagenacht, die Bude war voll. Er hat natürlich auch da seine Verbindungen spielen lassen, bezüglich der Hallenmiete weiß ich es nicht, aber das wird sicher auch über die Gemeinde Wien gelaufen sein. Aber unterm Strich hat er das alles zu Wege gebracht. Als es mit Ferry vorbei war, war auch der Bahnsport tot, obwohl wir ja auch jetzt noch wenige, aber doch starke Bahnfahrer haben, die jedoch nirgends mehr aufscheinen. Wie ja der gesamte Radsport in Österreich

aus irgendeinem unerfindlichen Grund aus den Medien verschwindet. Denn meiner Meinung nach nutzt es nichts, wenn du einmal im Jahr von der [Österreich-] Rundfahrt schreibst, bis die Leute sich die Namen merken, ist die Rundfahrt schon wieder aus.

PH: Woran liegt es bei den Printmedien, dass der Radsport kaum noch vorkommt?

KP: Es liegt am persönlichen Engagement der jeweiligen Redakteure. Und da kann man auf den Fritz Dodes schimpfen so viel man will, der war ja im Fernsehen für die Radrennen zuständig, aber der hat sich durchgesetzt und seine paar Minuten bekommen, um z.B. von Wien-Eisenstadt-Wien oder vom Kirschblütenrennen zu berichten. Es gab ja jeden Mittwoch eine Besprechung der bedeutendsten Sportreporter, Michael Kuhn war für uns immer dort, wo ausgemacht wurde welche Ereignisse des bevorstehenden Wochenendes für wichtig befunden wurden. Egal wie man zu Dodes und all seinen Machenschaften steht, der Radsport war im Fernsehen präsent. In der Zeitung war es das selbe, da hat es Journalisten gegeben, die sich dafür eingesetzt haben. Das war z.B. beim Kurier der Willy Ahstl, das wir in der Kronen Zeitung ich, der gesagt hat, dass muss man machen. Heute gibt es solche Leute nicht mehr, und damit ist das vorbei. [...] Beim Radsportverband gibt es aber auch keine Medienarbeit, da geschieht nichts. [...] Ich habe Generalsekretär Masak eh schon einmal gesagt, man muss einmal alle Medien an einen Tisch bringen und fragen warum wird der Radsport totgeschwiegen? Man muss wen vom Fernsehen, vom Radio und die wichtigen Zeitungen an einen Tisch bringen. [...] In den ausländischen Zeitungen steht viel mehr über den Radsport, auch über die österreichischen Fahrer. In erster Linie mangelt es an persönlichem Interesse, alleine dadurch kannst du vieles machen. Wenn ich in der Zeitung dann genauso lästig war, wie der Dusika bei mir, und beim „Spiegel“ schon darauf gepocht hat, da kommt Radsport hinein, dann traut sich ja eh keiner mehr dagegenreden. Das muss mit einer gewissen Bestimmtheit geschehen.

PH: Weil sie Fritz Dodes angesprochen haben, war der auch eng mit Ferry Dusika? Als dieser beim Fernsehen war?

KP: Dusika hat die schwachen Tour de France-Minuten am Abend mitkommentiert, wobei man sagen muss, das konnte er nicht, das war nicht seins. Aber ihm ist es in allen Dingen immer nur um das Wohl des Radsports gegangen, das ist ihm am Herzen gelegen. Einmal habe ich ihn gefragt, warum er das macht. Daraufhin hat er gesagt: „Wissen Sie, ich habe keine Kinder und das [die Radsportler] sind alles meine Kinder“. Sein großer Liebling war

Siegfried Denk, der in dann schwer enttäuscht hat. Den hat er sogar in seine Geschäfte untergebracht, aber der war völlig labil. Obwohl schon auch andere Schuld hatten [...]

PH: Hatte Dusika bis zu Denks Selbstmord Kontakt mit ihm, oder hat er sich dann nach seinen weiteren Eskapaden von ihm getrennt?

KP: Nein, er hat ihn bis zum Schluss unterstützt, der Selbstmord fand ja auch in einer kleinen Garcionerre statt, die ihm Dusika oberhalb seines Geschäftes zur Verfügung gestellt hatte [...] Denk ist als Riesentalent „abgegründelt“ und war schon auch selbst schuld. Er verkraftete auch den Sprung vom Land in die Großstadt Wien nicht, mit allen Verlockungen, etc. Damals war auch Doping schon in, usw.

PH: Dusika hat ihn also nie fallen gelassen?

KP: Nein, er hat ihn nie fallen gelassen [...] Der Ferry hat sein großes Talent erkannt, hat alles gemacht, ihm den Job verschafft in seinem Geschäft. Der Ferry war ja in seinem Geschäft auch einmalig. Das Modegeschäft war wirklich sensationell. Seine Frau hatte lauter Unikate dort, wirkliche Mode.

PH: Hatte er da auch Verbindungen zu internationalen Kleidungs- und Modehäusern?

KP: Das weiß ich nicht. Aber er hat sehr viele prominente Kunden gehabt. Das weiß ich, weil ich mit meiner Frau immer hingegangen bin zum Einkaufen [...] dort hat er eine seiner Beraterinnen zu meiner Frau geschickt, und mich hat er sofort in Beschlag genommen und hat wieder seine Ideen gesagt. Wenn meine Frau etwas gefunden hat, sagte er, das machen wir alles auf Lieferschein. Nach Monaten habe ich ihn gefragt, ob ich einmal bezahlen kommen dürfte, ich kann ja nicht immer nur unterschreiben. [...] Ich habe schon mit einer riesigen Summe gerechnet, aber er hat einfach irgendwo einen Strich gemacht und viel weniger verlangt. Als ich protestieren wollte, sagte er: „Schauen Sie, Sie sind in bester Gesellschaft“ und hat mir gezeigt, wer aller dort war, Peter Alexander, u.v.m. lauter Prominente, die dort wahrscheinlich auf die gleiche Weise eingekauft haben. Er hat aber gesagt, das einzige Mal als ihm der Name Dusika etwas gebracht hat, war, als er dann sein Geschäft an Intersport verkauft hat. Da hat er dann nur noch den Namen hergegeben und es nicht mehr selbst weitergeführt. Da hat er dann gut verdient davon [...] Aber er war schon als Geschäftsmann sehr clever, er hat seine Chauffeure, die mit der „Dusika“-Aufschrift unterwegs waren, angewiesen immer höflich zu sein, nie wen den Vorrang zu nehmen, die Leute über die Straße gehen zu lassen, etc. weil das würde alles auf ihn zurückfallen [...]

Verdient hat er aber mit dem Radsport nie etwas, auch nicht in seiner aktiven Zeit. Für den österreichischen Radsport hat er wirklich sehr viel getan, [...] egal wie ernst man seine Rennen nahm, die Leute waren von der Show begeistert [...] er war mit seinen Ideen sehr mitteilungsbedürftig.

PH: Stichwort Ideen. Gab es auch bedeutende Ideen von ihm, die nichts geworden sind?

KP: Ja, auf der Straße hatte er schon auch Ideen, so wie das Wiederaufleben lassen von Wien-Graz-Wien, aber das war schon von den Verkehrsaufgaben schwierig. Seine Liebe galt einmal dem Nachwuchs, dafür hat er viel gemacht. Und der Bahn, die er mit seinen Aktionen am Leben gehalten hat. Eigentlich wollte er in Wien ein richtiges Sechstagerennen machen, aber er war so gescheit und hat überhissen, dass das in Wien nicht geht, weil die Klientel nicht groß genug ist. Alle die es sehen wollen, kommen einmal, vielleicht zweimal. Die Masse ist für maximal drei Nächte da, aber länger nicht, wie in München oder Berlin. Die Dreitagesnacht hat er dann gemacht, wobei die von den Straßenfahrern auf der Bahn gelebt haben [...] Heute wäre das schwieriger, weil sich die Saisonverläufe im Radsport geändert haben und die Stars kaum noch zu den Sechstagerennen kommen [...]

PH: Sagt Ihnen der Name August Schaffer noch etwas? Das erste Geschäft hieß ja Schaffer-Dusika, wissen Sie wie und warum das später auseinander gegangen ist?

KP: Nein, soweit ich dort war, war das immer ausschließlich Dusika [...] Sein guter Freund war Max Bulla, den hat er immer mitgenommen, weil der sehr gut erzählen konnte [...] im Kreise von Journalisten war der natürlich sehr beliebt [...] In den Zeitungen wurde auch viel berichtet, als die beiden gemeinsam nach Marokko gefahren sind mit dem Rad. Jeden Tag stand, wie viele Kilometer sie heute gefahren sind, obwohl das de facto nicht nachzuprüfen war. Mit Bullas Sympathie und seiner Begeisterung hat er das Interesse am Sport am Leben gehalten. Nicht so wie jetzt, wo das auf einem toten Punkt ist. Ich weiß nicht, was Dusika heute mit der Bahn machen würde, aber irgendetwas würde ihm schon einfallen [...] Heute weiß auch niemand wann Bahnveranstaltungen abgehalten werden, obwohl es schon Staatsmeisterschaften und Meetings gibt [...] Wir Journalisten haben uns ja bei den Sechstageveranstaltungen nicht so ausgekannt, aber er [Dusika] hat immer ein paar von uns eingeladen, ihn zu einem Sechstagerennen zu begleiten, da waren wir einmal in Berlin, einmal in Frankfurt, einmal in München. Da hat man alles gesehen und war natürlich begeistert. Dann sagte er, das machen wir jetzt auch in Wien. Und dann hat er dort

schon mit den ganzen Leuten, die dort gefahren sind, mit den ganzen Belgiern, etc. geredet und damit kam das schon dort ins Laufen.

PH: Wer war da aller mit von den Journalisten?

KP: Ja, da hat er ein paar von den Wiener Zeitungen eingeladen, vom Express, Kurier, Krone, Volksstimme, etc. Natürlich fühlten sich dann alle bemüßigt und verpflichtet etwas zu schreiben, genauso wie wenn er lästig wurde und gesagt haben, bevor er nochmal anruft schreiben wir lieber. Und er hat nicht nur mich, sondern auch den armen [Michael] Kuhn gequält. Weil er gewusst hat, das ist der Sportchef und der hat die Macht. [...] (Ende der ersten Aufzeichnung)

(Beginn der zweiten Aufzeichnung)

KP: [...]

PH: Darf ich nochmals nachbohren, bei den Netzwerken, die er in die Politik gehabt hat? Können Sie mir dazu noch mehr sagen? Waren es nur die Bürgermeister, oder vielleicht auch Sportstadträte, etc.?

KP: Ich glaube, dass ist immer alles von ganz oben gelenkt worden. Wie gesagt, mit Zilk als Bürgermeister war er bestens. Wien war ja immer rot, also waren auch alle Zilk-Unterteile rot, da hat es niemand der grün oder etwas anderes war, und somit hat der gesagt, wir machen das jetzt, und dann ist das passiert. Es gab auch den Sportstadtrat Ing. Franz Hölbl, einen ehemaligen Stemmer, der auch Schwergewichts-Europameister war, der bedeutsam war. Dann gab es noch den Kurt Hellar, der zeitweilig für Sport zuständig war, obwohl er Stadtrat für Bauwesen war. Der war dann auch OÖC-Präsident und ASKÖ-Präsident, und von der BSO war er dann auch noch Präsident. Es hat aber in der Ära Dusika wahrscheinlich genügt, wenn du mit dem Zilk gut warst. Da hast du in Wahrheit keinen anderen gebraucht, weil der hat bestimmt mit seiner bekannten Art: „so ist es, und das machen wir!“. Wahrscheinlich hat Dusika ihn genauso lange genervt, bis er nachgegeben hat, damit er eine Ruhe von ihm hat [...] ich denke bei den Netzwerken hat der Zilk gereicht.

PH: Und die Zeit bevor der Zilk so einflussreich geworden ist?

KP: Da war der Ferry auch noch nicht so [mächtig], da hat es den Bürgermeister Marek gegeben, erst mit Anfang der 70er-Jahre gab es die Dusika-Tour und die Bahn ist erst Mitte der 70er-Jahre entstanden [...] Erst als sie fertig war, hat er gemerkt, jetzt kann man da was

machen. Der Rennbahnbauer Schürmann war gut befreundet mit dem Ferry, sodass dann die Holzbahn von ihnen kam [...]

PH: Aber er hat ja auch Ende der 40er-Jahre und Anfang der 50er-Jahre das Rathauskriterium veranstaltet und Stars hergeholt?

KP: Ja, das glaube ich schon [...] Da hat er große Leute wie Coppi geholt. Das war damals aber wahrscheinlich viel einfacher, die Runde rund um das Rathaus abzusperren, das war keine große Leistung, heute ist das anders. Du hast nur das Geld gebraucht, damit du die Stars bezahlen kannst, obwohl das sicher auch noch billiger war [...] Später gab es ja dann die „Express“-Kriterienserie mit Rennen in ganz Wien, aber das ist heute undenkbar durchzuführen, weil alles zugesperrt ist. Man kann nicht einmal einen Markt, wie den Karmelitermarkt absperren. [...]

PH: Wieviel wurde eigentlich von den Kriterien berichtet in den Medien?

KP: Schon viel, auch groß. Es ist damals überhaupt viel berichtet worden, auch über Wien-Eisenstadt-Wien, Kirschblütenrennen, über jedes Rennen. Dann gab es eine Zeit wo jedes Bundesland aus irgendeinem Grund bestrebt war, eine eigene Rundfahrt zu machen. Da gab es die Steiermark-Rundfahrt, die Kärnten-Rundfahrt, die traditionelle Niederösterreich-Rundfahrt, die Oberösterreich-Rundfahrt, jeder sagte, das machen wir auch! [...] Da ist schon viel berichtet worden.

PH: Wie kann man sich das vorstellen? War das eine Seite?

KP: Ja. Schon alleine dadurch, dass der „Express“ die Kriterien veranstaltet hat, haben sie schon logischerweise viel darüber berichtet, und dann konnte auch die Konkurrenz nicht zurückstehen. Außerdem hat man einfach damals über Radsport berichtet. Dafür sind andere Sportarten damals nebenbei gelaufen, der Tennissport zum Beispiel, das war alles viel zu weit weg [...] Das hat sich alles gewandelt.

PH: Nochmals zu Dusikas Netzwerken. Beim ORF war also Fritz Dodes, über den er ins Fernsehen gekommen ist?

KP: Ja, er hatte zu allen Medien einen Draht, und wenn es nur durch seine Aufsässigkeit war, aber unterm Strich ist das herausgekommen, was er wollte. Er konnte dort anrufen und seine Wünsche deponieren. Beim Fernsehen, wo er die Tour-Berichte gemacht hat, hat er schon Beziehungen gehabt.

PH: Fallen Ihnen noch konkrete Namen dazu ein?

KP: Wie weit der Edi Finger [senior] wichtig war, weiß ich nicht, aber er hatte sicher Kontakte zu ihm. Er hatte sie zu allen. Aber immer nicht für seine Person, sondern immer nur für die Sache, es war ihm wichtig, dass seine Ideen durchführbar sind. Und er wusste, dass es ohne die Medien nicht geht. Das beste Beispiel war jetzt vor Kurzem der GP Europa [eigentlich GP Vienna] im Bahnstadion, wenn keiner weiß, wer da kommt, kommt auch niemand zuschauen. Das hat er sofort überrissen.

PH: Zu Sportlern und Managern hatte er auch hervorragende Kontakte, oder?

KP: Ja, er hat diesen Jan Derksen, einen Holländer, der auch Sprinter war und in etwa sein Jahrgang war, gekannt, der ein Sechstagemanager war und die jeweiligen Fahrer engagiert hat. Und auch für solche Meetings wie in Wien, ohne den wäre nichts gegangen, der hat dann den Sercu und die ganzen wichtigen Fahrer unter Vertrag gehabt [...] Das war damals noch nicht einmal so schwierig wie heute, an die Fahrer selbst heranzukommen, heute gibt es noch mehr Manager, Berater und Betreuer. Derksen hat eigentlich alle vertraglich nach Wien geholt. Ob da noch viele andere dabei waren, weiß ich nicht, aber Derksen hat das meiste gemacht. Er war dann auch immer anwesend in Wien und hat alles kontrolliert, die ganzen internen Absprachen getroffen [...] Die Stimmung war super, damit war alles gerettet.

PH: Fällt Ihnen außer Derksen noch jemand ein?

KP: Nein, ich weiß nicht ob der auch für die ganzen Italiener zuständig war, oder ob es da wieder andere gab. Ich glaube auch nicht, dass Dusika Fahrer wie Hinault direkt selbst angesprochen hat, das wird alles über Manager gegangen sein. Ich weiß nur, dass er einmal bei Jacques Godet war, denn das war auch seine große Idee, einen Tour de France-Start in Wien zu machen. Da war er beim Tour de France-Direktor Godet in Paris und hat einmal mit ihm geredet, was möglich wäre. Damals war es noch nicht so wie heute, wo du eigentlich nur das Geld auf den Tisch legen müsstest, und dann hast du den Start in Wien. Heute starten sie ja überall, in London, Leeds, Dublin, in Israel... irgendwann werden sie es auch in New York machen. Dusika sprach: „Das wäre doch was in Wien, mit einem [Prolog-] Zeitfahren, mit der Kärntner Straße...“ Natürlich wäre das super gewesen. Dann 2-3 Etappen durch Österreich, und dann geht es nach Frankreich, so war sein Plan. Aber dazu ist nie gekommen, obwohl er dort war. Das waren seine Ideen...

PH: Wissen Sie noch wann das war?

KP: Das war Ende der 1970er-Jahre [...] Das waren auch seine Ideen, und irgendwie wäre ihm das schon gelungen. Aber das doch nicht.

PH: Wissen Sie etwas über seine Geschäftskontakte, die er hatte, die dann auch für den Radsport wichtig waren?

KP: Nein, dort hatte er ja nicht nur das Rad- und das Sportgeschäft, sondern auch das Modengeschäft. Dort war echte Mode, super Ware. Vor allem durch sie, die immer zu den Messen nach Mailand und so gefahren ist. Darum waren die Prominenten dort Stammkunden.

PH: Das war also schon etwas gehobener...

KP: Jaja. Das war vom Preis gehoben, man hat gewusst, wenn du beim Dusika etwas kaufst, dann siehst du das nicht so schnell an jeder Ecke in Wien, das war fast exklusiv. Aber das Sportgeschäft wurde dann mühsamer, dann ist der Intersport aufgetaucht, der dann die Preise gedrückt hat. Intersport hat dann übernommen, dann hieß das Geschäft noch eine Zeit lang „Intersport Dusika“, bis dass der Name dann völlig verschwunden ist. In Wahrheit ist seine Umtriebigkeit und sein Gehetztsein ihm dann schließlich auf den Kopf gefallen, weil er ist ja nach einem Herzinfarkt gestorben. Er hat sich nicht an die verordnete Ruhe gehalten. Es war genau während der Olympischen Spiele in Sarajevo.

PH: Hat er zu Sponsoren auch Kontakte gehabt?

KP: Ja, klar, er musste ja mit allen verhandeln.

PH: Fallen Ihnen da konkrete Firmen oder Personen ein?

KP: Für die Hallengala war die „Z“, also die spätere „Bank Austria“ als Namenssponsor extrem wichtig. Die waren dann in der Folge auch noch lange im Radsport tätig, z.B. bei der Österreich-Rundfahrt. Zu denen muss er Kontakt gehabt haben, die waren sehr interessiert. Natürlich hatte er noch viele andere Sponsoren, denn jeder Sprint wurde von anderen Firmen gesponsert, wie Wiesbauer, etc. Ob er mit irgendwem besonders gut war, weiß ich nicht.

PH: Hat er mit dem Verband auch etwas zu tun gehabt, oder nicht?

KP: Nein, nicht direkt. Natürlich mussten seine Veranstaltungen über den Radsportverband laufen, logisch. Die waren auch heilfroh, dass es jemand gab, der das alles macht. Aber

mehr als den offiziellen Teil, hatte er mit dem Verband nichts zu tun. Weil das war damals ein sehr kompliziertes, verzwicktes System, wie halt immer in Österreich mit rot und schwarz, ARBÖ, ÖRB und Union [...] Mit der Überführung der ÖRK in den ÖRV versuchte man diese politischen Einflüsse zurückzudrängen, der Vorsitz wechselte jährlich.

PH: Fällt Ihnen sonst noch jemand wichtiger ein? Oder eine wichtige Connection?

KP: Eigentlich nicht so richtig...

PH: Dusika hat sich ja auch viel mit Ernährung beschäftigt. Ich habe gelesen, dass das Buch, das er herausgebracht hat, eigentlich von Hademar Bankhofer geschrieben wurde...

KP: Ja, das ist möglich, der ist ja auch so ein Ernährungskünstler. Wobei Ferry immer gesagt hat, ein Ausrutscher spielt keine Rolle. Einmal Schweinsbraten ist wurscht. [...] Er hat auch Müslis bekannt gemacht.

PH: War er da nicht auch eine Art Werbeikone?

KP: Ja, ob er nicht sogar im Fernsehen eine Sendung gehabt hat über Ernährung. Vor allem die Skispringer sind auf diesen Zug aufgesprungen, mit Baldur Preiml, die dann ihre eigenen Müslis mitgebracht haben, eigenes Brot, etc. Das war so Mitte der 70er-Jahre, da wurde vieles der Erfolge auf die Ernährung geschoben. Dusika hat das erkannt, er war ein Ernährungspapst, und das glaube ich auch mit dem Bankhofer, dass er das mit ihm verfasst hat. Die Frage ist, wie der Ferry überhaupt zu einem Herzinfarkt gekommen ist? War es Veranlagung? Sicher war er ein Gehetzter, vom Geschäft, aber natürlich hat er viel am Hals gehabt, deshalb war es wichtig für ihn, dass der Tag länger als 24 Stunden gedauert hat. Alles was andere nach dem Aufstehen gemacht haben, hat er schon erledigt gehabt. Vor allem im Geschäft, weil das hat er ja sehr gut gemanagt. Seine Radsachen, sein Radgeschäft, wo er den Max Bulla eingeteilt hat. Es gab sogar „Dusika-Räder“ mit Aufschrift, etc., ich weiß nicht ob das ein großes Geschäft war. Er war schon ein guter Geschäftsmann, aber ich weiß nicht ob er überall sehr viel Profit herausgeholt hat aus seinen Geschäften. Oder ob die nicht wieder in viele andere Aktivitäten hineingelaufen sind. Sein Credo war jedenfalls, wenn das Geschäft nicht geht, ist es der größte Fehler zu sparen. Gerade da muss man alles Geld in die Werbung stecken, sodass die Leute wieder aufmerksam werden, mit neuen Ideen musste das Ganze wieder angekurbelt werden [...] gerade dann musst du aktiv werden, wenn es nicht läuft.

PH: Hat er sich das ökonomische Wissen dann selber angeeignet? Oder hat er jemanden gehabt, der ihm das beigebracht hat?

KP: Das hat er sich alles selbst angeeignet.

PH: War er da schon belesen, oder wie ist das erklärbar?

KP: Wahrscheinlich schon. Er war ein unheimlich kreativer Mensch, wie bei vielen dieser Persönlichkeiten, konnte er nur einen Bruchteil dieser Ideen verwirklichen, weil einige waren halt undurchführbar [...] wenn es solche Typen nicht gegeben hätte, wären auch die kleinen Schritte nie weitergegangen. Und er war so einer. Er ist ja sehr zeitig, relativ jung gestorben, wer weiß, was er noch alles hätte bewirken können. Und er hatte nie einen echten Erben, das hat ihn fast ein bisschen gehemmt [...] weil diesem Neffen, dem hat er nie richtig getraut, der war kein Geschäftsmann. [...] Das hat ihn schon ein bisschen gekränkt oder zumindest gestört. Das alles, was er aufgebaut hat, mit allem „Drumherum“ im Sand versiegt, wusste er dann schon. Er wäre vielleicht ein guter ÖRV-Präsident gewesen, da hätte a) seine Ideen umsetzen, b) seine Verbindungen spielen können, denn Präsidenten leben ja in Wahrheit nur davon wie sie vernetzt sind, was können wir für den Verband machen? Da kenne ich den, und der kennt den... wie beim Skiverband mit dem Schröcksnadel [...] (Ende der zweiten Aufzeichnung)

(Beginn der dritten Aufzeichnung)

PH: Wissen Sie noch etwas über Dusikas Jugend oder seine Kindheit?

KP: Nein, das weiß ich nicht.

PH: Denn es ist naheliegend, dass er sich aus ärmlichen Verhältnissen kommend, sehr vieles selbst erarbeitet hat, sozusagen ein „Self-made-Man“ war...

KP: Ja, das glaube ich schon. In den Schoss ist ihm sicher nichts gefallen. Er hat ja in der Hinterbrühl gewohnt dann, und eine Wohnung in einer Quergasse zur Fasangasse nahe seines Geschäfts.

PH: Was wissen Sie über seine sportliche Karriere?

KP: Er war halt Bahnsprinter in den 30er-Jahren. Er war einmal WM-Dritter in Rom. Ich glaube, er wäre immer sehr gerne Straßenfahrer gewesen, aber das ist ihm nie geglückt.

PH: Hat er es denn probiert?

KP: Ich glaube schon, ja. Vielleicht rührt daher auch die Freundschaft zu Max Bulla her, der ein großer Straßenfahrer war. Damals hat es ja nur die Betonpisten als Bahn gegeben. Aber was aus seinen Ergebnislisten hervorgeht, dürfte er ganz gut als Sprinter gewesen sein. Von dort kannte er auch den Derksen, mit dem er gefahren ist. Er wäre aber gerne Straßenfahrer gewesen, weil diese halt mehr im Rampenlicht gestanden sind als die Bahnfahrer.

PH: In den letzten Jahren wurde im Rahmen des Wiener Straßennamenberichts Dusikas NS-Vergangenheit einer breiteren Öffentlichkeit bekannt gemacht. Wussten Sie schon zuvor etwas darüber?

KP: Das habe ich auch gelesen dann. Was er damals wirklich gemacht hat, weiß ich nicht, das war vor meiner Zeit. Es ist wahrscheinlich heutzutage schwierig, da noch etwas herauszuholen, was war, was war nicht, war er ein Nazi? Man könnte fragen, wer war damals keiner? Aber dann kommt halt diese Aufarbeitung, Rapid hat aufarbeiten müssen, den Lueger-Ring haben sie umbenannt [...] Ich glaube, Kriegsverbrecher war er nicht, der Ferry. Wenn er bei der Partei war, wie so viele andere damals, kann ihm das kaum wer übelnehmen. Damals haben sich halt alle etwas erhofft, oft das geringstmögliche, eine Arbeit. Dass das dann so weitergegangen ist, ist wieder ein anderer „Kaffee“. Ich habe die Debatten zur Umbenennung des Stadions verfolgt, aber ich denke er wäre heute ohnehin todtraurig, wenn er das sehen müsste, was aus seinem Stadion geworden ist [...] Die Debatte ist wieder eingeschlafen, ich denke für diese Diskussion war er auf dem Planeten ein zu kleines Licht. Was war er? Lueger war immerhin Bürgermeister, aber wer außer den Radfahrern und den Ernährungsfanatikern kennt jetzt den Dusika noch?

PH: Waren das neue Erkenntnisse für Sie? Oder wussten Sie bereits zu seinen Lebzeiten davon?

KP: Nein, das ist alles erst aufgekommen [...] Man hat auch nie in irgendwelchen Gesprächen herauslesen können, dass er ein echter Nazi war. Bei anderen hört man das ja oft, auch heute noch („Unterm Hitler gäbe es das nicht...“). Aber so etwas hat man nie von ihm gehört.

PH: Hat man anderweitig auf seine Weltanschauung oder seine Gesinnung schließen können?

KP: Ich weiß auch nicht, ob er ein echter Roter war, weil er mit Zilk so gut war. Andererseits wäre es als Unternehmer fast normal gewesen, wenn er bei der anderen Partei [ÖVP] gewesen wäre, aber auch das weiß ich nicht. Engagiert hat er sich jedenfalls nirgends bei einer Partei. Das hat er auch dank seiner Geschäftstüchtigkeit schon gewusst, dass er das nie machen würde, sich irgendwo öffentlich zu deklarieren [...] Er hat nie Werbung gemacht, keine Partei forciert.

PH: Ich habe aus meinen Recherchen heraus das Gefühl, dass Dusika nach dem Zweiten Weltkrieg in Richtung Weltoffenheit und international denkender Mensch entwickelt hat, würden Sie dem was abgewinnen? Oder war er doch eher Patriot?

KP: Naja, beides. Wenn man bedenkt, was er für den österreichischen Radsport gemacht hat, dann war er schon ein Patriot. Im Ausland hat er sich eigentlich für nichts engagiert, selbst in Portugal nicht. Ich weiß auch nicht, wie er auf Portugal gekommen ist. Aber das war vielleicht in einer Ära, wo man gerne irgendwo etwas gehabt hat, sei es rund um Wien oder irgendwo weiter weg.

PH: Wissen Sie mehr über seine Tätigkeiten als Schriftleiter der Zeitschrift „Ostmark-Radsport“?

KP: Nein, ich weiß nicht einmal, dass es das gegeben hat.

PH: War er nach dem Krieg dann weiter als Kommentator publizistisch tätig?

KP: Ja, das hat er schon gemacht, er war z.B. viele Jahre mit der Kurier-Mannschaft bei der Österreich-Rundfahrt, aber das war noch unter Meisels-Zeiten. Damals wurden von der Rundfahrt noch überdimensional berichtet, mit Martin Maier von der Arbeiterzeitung, der Kurier mit einem Riesen-Team, das war halt noch was. Das war die sogenannte „Heroen-Zeit“, wo sich der Durchschnittsmensch noch nicht vorstellen konnte, wie man mit einem Rad rund um Österreich fahren kann und über den Großglockner schon gar nicht, da kam ja nicht einmal ein Auto drüber. Damals entstand ja der Begriff „Die Helden der Landstraße“, weil es keiner für möglich gehalten hat. Da waren dann 100.000 Leute die vom Riederberg bis zum Rathausplatz im Spalier gestanden sind, um den Menapace zu sehen. Es gab damals aber auch nichts anderes, kein Fernsehen, Radio war irgendwas, damals vermittelten die Zeitungen den Menschen alles, da waren eben die begnadeten Schreiber wie Martin Maier oder Heribert Meisel, die ihre Leser mit ihren Berichten begeistern konnten. Sie haben die Qualen und das Leiden, etc. übermittelt. Daher kam auch die Hochachtung,

wenn nicht der Liebe der Massen zum Radsport. Darum sind die Leute schon beim Start am Rathausplatz gewesen, zu Tausenden, die nur diejenigen sehen wollten, die jetzt eine Woche durch Österreich fahren [...] Da war der Ferry auch beim Kurier-Team dabei und hat halt auch seine Kommentare geschildert, auch Bulla war dabei in dem Team. Damals ist seitenweise von der Rundfahrt berichtet worden. Es waren aber auch Riesenprobleme, z.B. mit der Fotografie, wie bringst du ein Bild in die Zeitung? [...] Da war Dusika als sogenannter Kolumnist dabei. Ich weiß nicht, ob er nicht dann auch Kolumnen von der Tour de France verfasst hat, wobei man ja weiß, dass die das dann selber nicht schreiben, sondern echte Journalisten verfassen das hinter ihren Namen. Sie haben schon das geistige dazu beigetragen, aber es schreibt ja keiner selber.

PH: War er da nur bei der Österreich-Rundfahrt dabei, oder war er auch bei anderen Rennen in Österreich dabei?

KP: Ich glaube nur bei der Rundfahrt [...] Auch von den Weltmeisterschaften wurde damals nicht viel berichtet.

PH: War die gesellschaftliche Bedeutung des Radsports in den Nachkriegsjahren in Österreich vergleichbar mit denen in Ländern wie Italien und Belgien?

KP: Man kann es für österreichische Verhältnisse umgelenkt durchaus mit Giro oder Tour vergleichen, also vom Interesse im Land, vom Zuschaueransturm her, weil die Leute wirklich in ganz Österreich gekommen sind. Aber der Unterschied zu Frankreich und Italien war, dass sie nicht wirklich des Radsports wegen gekommen sind, sondern einfach nur um die Helden zu sehen. Man fragte sich nur wie die Menschen aussehen, die so etwas leisten können. In Frankreich gehen die Leute Radsport schauen, auch heute noch stehen Millionen am Straßenrand, obwohl ich es im Fernsehen doch viel problemloser und besser verfolgen kann [...] Hier war es eher die Neugier auf die Personen, weniger auf das Ereignis. Egal welchen Stellenwert die Österreich-Rundfahrt in ihrer 70-jährigen Geschichte hatte, aber das österreichweite Interesse von damals ist nie mehr gekommen. Auch nicht nach Siegen von Steinmayr/Mitteregger, etc. So wie es bei den ersten ca. vier Auflagen 1949-1952 war, das war dann nie mehr, das ist abgeflacht.

PH: Die österreichische Fahrradindustrie spielte dann auch eine wichtige Rolle, mit den Firmenteams...

KP: Ja, diese Firmenteamer waren aber auch häufig branchenfremd, wie z.B. Schartner Bombe, die mit dem Radsport österreichweit bekannt wurden. Die haben ihr Geld gut investiert, damals war das Interesse am Sport noch viel größer. Da gab es viele andere Beispiele, auch direkte Konkurrenten wie die Firma Keli, Peterquelle in der Steiermark, wo der Radsport immer einen hohen Stellenwert hatte, Isoflor Bodenbeläge, etc. Viele haben den Radsport einfach als Werbebühne benutzt, was sich auch heute noch wirklich lohnt, weil bei welcher Sportart hast du sonst so lange Fernsehzeiten [bei den großen Rennen]. [...] So viele Branchenfirmen gibt es ja nicht. Ich meine schon, es hat Puch gegeben, die auch in den Profisport eingestiegen sind.

PH: War Dusika mit seinen Rädern [in der Rennszene] ein Player? Neben Puch, RIH, Select, etc.?

KP: Ja, schon. Ob es ein gutes Geschäft war, weiß ich nicht. Aber wie bei vielen dieser Dinge, haben dann schon viele Leute ein „Dusika-Rad“ wegen dem Dusika gekauft. So wie man heute einen „Atomic-Ski“ wegen dem Hirscher kauft. Das hat ihm schon etwas gebracht. Ich weiß nicht ob er viel damit verdient hat, aber der Name hat geholfen.

PH: War er da schon in einer großen Konkurrenz zu den anderen Herstellern involviert oder hat er sich abgehoben?

KP: Nein, glaube ich nicht. Er hat ja eine Zeit lang nur Rennräder verkauft. Puch hat zum Beispiel auch andere Rädertypen produziert.

PH: Würden Sie sagen, dass es um Dusika einen Mythos gegeben hat?

KP: Ich denke schon ein bisschen. Denn er war in der gesamten Bevölkerung eine Figur, nicht nur bei den Radexperten. Da kam ihm auch die Ernährungsschiene entgegen. Heute ist Dusika schon noch ein Begriff [...] Man kann ihn schon als Mythos im Hause Österreich bezeichnen.

PH: Sprechen wir über die Blütezeit des Radsports in Wien und Österreich. Welche Eintagesrennen waren ihrer Meinung nach die bedeutendsten?

KP: Es hat in den 1950er-Jahren das berühmte Wien-Graz-Wien gegeben [...] Immer sehr beliebt bei den Eintagesrennen war Wien-Eisenstadt-Wien, weil es die Saisonöffnung war. Jeder Radsportfan hat gefiebert, jetzt geht es wieder los, meistens war noch schlechtes Wetter im März. Aber so viel große Eintagesrennen hat es nicht gegeben. Die guten österreichischen Fahrer waren auch allesamt Rundfahrtspezialisten. Von Menapace, Deutsch,

Christian, später dann Walter Müller, Furian, Inthaler, Steinmayr, Mitteregger, Wechselberger, etc. haben alle ihre Erfolge in Etappenrennen gehabt. Darum haben wir ja auch in Wahrheit bei einer WM nie etwas gerissen. Oder auch nie bei einem Klassiker des internationalen Radsports. An dieser Ausrichtung hat sich bis heute eigentlich nichts geändert, wir haben nie wirkliche Eintagespezialisten hervorgebracht [...] Da spielt schon auch eine Rolle, dass es eigentlich historisch im heimischen Radsport zu wenige dieser Klassiker gibt bzw. gegeben hat. Was gibt es heute wirklich an Klassikern bei uns, die bedeutsam sind? Es gibt nur ein einziges UCI-Rennen in Judendorf in der Steiermark, das ist von den Voraussetzungen nicht vergleichbar zu anderen Ländern wie Belgien, Italien, wo schon für den Nachwuchs eigene Ausgaben der Klassiker ausgetragen werden. Aber bei uns war immer das „Gelbe Trikot“ das größte, das hat ja auch der Ferry Dusika übernommen bei seiner Jugendtour [...] damit war schon alles „hingetrimmt“ auf die Etappenrennen, und das wird sich auch nicht ändern. Die Eintagesrennen in Österreich gibt es kaum, sie haben kaum einen Stellenwert, die jemanden beflügeln könnten, so etwas auch zu machen. Und es wird immer schwieriger Straßen abzusperren, Sponsoren zu finden [...] Wenn nicht ein Junger gleich zu Beginn ins Ausland geht, wird er keine Chance haben ein Monument zu gewinnen. Das zieht sich seit den 1950er-Jahren durch bis heute [...]

PH: Michael Kuhn hat mir gesagt, dass Dusika nicht nur zu Ihnen, sondern auch zu den Journalisten Roland Knöppel und Josef Metzger gute Kontakte hatte, können Sie das bestätigen?

KP: Ja, der Knöppel war ein Sportredakteur in gehobener Position beim Fernsehen, mit dem Dusika in seiner Fernsehzeit zu tun hatte [...] Beim Metzger weiß ich es nicht genau, aber nachdem der in der „Presse“ etwas zu sagen hatte, glaube ich es schon. Ansonsten war Rolf Slavik noch ein wichtiger Mann für Dusika, zwar kein Journalist, aber der hat unter ihm jahrelang die Jugendtour und die Hallenmeetings organisiert [...] Slavik war unter anderem später Rundfahrtsorganisator, ARBÖ-Generalsekretär und Sporthilfe-Chef [...]

PH: [...]

KP: Viele Sportler konnten in der NS-Zeit ja ihren Fronteinsatz vermeiden, da sie auf ihre sportlichen Leistungen und Verpflichtungen verweisen konnten. Dusika konnte das offenbar auch.

PH: [...]

KP: Es ist sehr schade, dass es eigentlich den klassischen Saisonaufbau mit Niederösterreich-Rundfahrt, Wien-Gresten-Wien und Österreich-Rundfahrt nicht mehr gibt. Die ersten beiden gibt es schon lange nicht mehr und die Österreich-Rundfahrt stand auch schon vor dem Aus, gibt es aber gottseidank noch, als letzte Gelegenheit für die Fahrer und Clubs noch irgendwo in der Öffentlichkeit aufzuscheinen. Aber ohne Fernsehübertragung wird es schwierig a la longue. (Ende der dritten Aufzeichnung)

(Beginn der vierten Aufzeichnung)

KP: Die bisherigen Fernsehübertragungen waren ja dilettantisch. Auch der Termin der Österreich-Rundfahrt während der Tour de France ist nicht optimal [...] weil die guten Fahrer dann nicht zu uns kommen, und der gewöhnliche „0815“-Zuschauer das Gefühl hat, zu uns kommen nur die „Schwächeren“. Dem kannst du das nicht erklären. Das Verständnis für den Sport ist im breiten Österreich ohnehin nicht so vorhanden. Das ist alles schlecht. Man hat ja bei Wien-Gresten-Wien, das dann später die „Uniqa-Classic“ war, gesehen, wenn es einmal ausfällt, dann ist es tot und kommt nicht wieder [...] Durch die Einheitslizenz muss man die ausländischen Teams auch bezahlen, damit sie kommen, früher waren sie froh, wenn sie kommen durften und gutes Essen bekamen, die DDRler, die Jugoslawier, etc. [...] Trotzdem glaube ich, dass man mit mehr persönlichem Engagement der verantwortlichen [u.a. im Verband] mehr daraus machen könnte. Ich sehe es ja auch bei der „Kronen Zeitung“, wo der Norbert Niederacher aus Tirol den Radsport betreut. Gemacht wird die Zeitung aber in Wien. Wenn der anruft und einen Artikel einbringen will, hört er als erstes, wir haben keinen Platz. Wenn der 500 Kilometer weit weg ist, wird's schwierig. Ich war halt vor Ort da und habe gesagt, da ist der Platz, dort kommt das hin. Keiner traute sich zu widersprechen. Wenn der in Tirol das aber zehnmal hört, denkt er sich, das mache ich nicht mehr, habt mich gern. Selbst heuer im Jahr der Rad-WM war die heimische Radberichterstattung erbärmlich, auch in der Muthgasse (Krone-Zentrum) interessiert sich keiner dafür. (Ende der vierten Aufzeichnung)