

Prolog

Volker Jaquet

Die Geschichte des Fahrrads und die Geschichte des Mainzer Radsportvereins ist lückenhaft. Wer sie erzählen will, muss zwangsläufig Lücken füllen. Nicht alles, was sich ereignete, ist im allgemeinen Bewusstsein verankert oder wurde niedergeschrieben. Und wenn es Aufzeichnungen gibt, müssen sie nicht unbedingt korrekt sein. Bestes Beispiel: die Leona-do da Vinci zugeschriebene Skizze eines Fahrrads, die etwa im Jahr 1490 entstanden sein soll. Untersuchungen mit moderner Technik haben diese erst 1974 aufgetauchte Skizze als Fälschung entlarvt. Oder nehmen wir die Erfindung der Tretkurbel durch Fischer 1853, die schlecht vermarktet wurde. Als die Tretkurbel Jahre später ihren Siegeszug antrat, redete niemand von Fischer, denn Pierre Michaux galt als der eigentliche Erfinder. Er war eben nur zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle, um die „alte“ Erfindung massenhaft zu produzieren und erfolgreich zu vermarkten. So lässt sich zwar eine plausible Geschichte erzählen, doch sie kann fehlerhaft sein. Versuchen wir es trotzdem...

1. Etappe: Drais, der Vorreiter

Noch wissen wir nicht genau, was Carl Friedrich Freiherr Drais von Sauerbronn zur Erfindung seiner Laufmaschine veranlasste. War es Pragmatismus, um die in Europa spürbaren Folgen eines indonesischen Vulkanausbruchs zu mildern? Oder war seine Idee eine weit reichende Vision mit dem Ziel, die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung zu beschleunigen?

Was auch immer die Triebfeder war: im Jahr 1817 war es eine wegweisende Innovation, denn mit der Laufmaschine wurde das bis dahin unbekannte Zweirad-Prinzip erfunden. Die Laufmaschine ermöglichte seinem „Reiter“ eine rasche Fortbewegung zu Fuß, ohne Pferd. Die ursprüngliche Bezeichnung der Laufmaschine war deshalb auch „velociped“, Schnellfuß.

Ohne diese Erfindung würden wir heute noch nicht da sein, wo wir sind. Unsere Zivilisation, vor allem der Sektor „Mobilität“ hätte sich verzögert entwickelt. Es gäbe zwar Fahrräder, Autos, Flugzeuge, aber mit großer Wahrscheinlichkeit wären sie technisch rückständiger als die heutigen Modelle. Es wären dann vermutlich solche Fahrzeuge, die wir nach heutigem Verständnis „Oldtimer“ nennen. Und wir würden in diesem Jahr nicht den 125. Jahrestag der Gründung des Mainzer Radsportvereins feiern, sondern vermutlich erst den Hundertsten.

Dass die Idee der Laufmaschine grandios war, bewiesen schon damals

die vielen Plagiatoren, unter ihnen auch Mainzer und (Bad) Sobernheimer Tüftler. Trotz bestehender Patente wurde das Draissche Modell skrupellos kopiert oder mit marginalen Modifikationen nachgebaut. Ein weiterer Beleg für die Bedeutung der Idee waren die wie Pilze aus dem Boden schießenden „Fahrschulen“ und die versuchsweise Verwendung von Laufmaschinen in der Postbeförderung. Das alles trug zur raschen Verbreitung der Laufmaschinen bei. Doch ihre Blütezeit dauerte nicht lange. Schon 1818 ließ die Nachfrage nach. Die Obrigkeit verbot das Fahren auf den Gehwegen. Und die Straßen, na ja, sie waren nicht einladend, denn es waren Rüttelstrecken, überwiegend unbefestigt oder kopfsteingepflastert.

Auch heute noch gibt es Laufmaschinen, doch sie sind ein reines Nischenprodukt: als Laufräder für Kinder leben sie weiter.

2. Etappe: Das Fahrrad entsteht

Keine Erfindung ist perfekt, es gibt immer Verbesserungspotenziale. Die Draissche Laufmaschine diente letztendlich überwiegend der Unterhaltung, der Freizeitgestaltung. So richtig alltagstauglich war sie nicht, musste sie auch nicht sein, denn ein nennenswertes Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung gab es zur Zeit der Draisschen Erfindung nicht. Dieses Bedürfnis entwickelte sich erst im Zuge der zunehmenden Industrialisierung und der Bildung industrieller Zentren. Plötzlich waren Arbeitskräfte Mangelware. Wer auf dem Lande wohnte und einen besseren Job als in der Landwirtschaft wollte, musste mobil sein.

Findige Köpfe suchten immer nach Möglichkeiten, die Draissche Laufmaschine weiter zu entwickeln. Doch es dauerte etliche Jahre, bis der entscheidende Durchbruch gelang. 1861 wurden Pierre Michaux und sein Sohn Ernest aus Bar-le-Duc in Lothringen weltberühmt, weil sie Kurbel und Pedale ans Vorderrad bauten – das Fahrrad war geboren, die Laufmaschine war out.

Zimperlich war man nicht, wenn es um die Übernahme fremder Ansätze ging. Der Engländer James Starley verfeinerte eine Konstruktion des Franzosen Truffault und brachte diese 1870 als Hochrad auf den Markt. Damit konnte man noch schneller fahren – und noch schneller stürzen. Letztlich führte die Weiterentwicklung des Hochrads in eine Sackgasse. John Kemp Starley, Neffe des Hochrad-Starleys, konstruierte seit Anfang 1880 mehrere Versionen eines sogenannten Safety-Rades, ein Niedrigrad. Die Abbildung 3 zeigt das Rover Safety Bicycle Typ I aus dem Jahr 1884, welches sich noch nicht richtig durchsetzen konnte. Erst zur Weltausstellung 1889 in Paris war die Idealform des Niedrigrades gefunden, ein Fahrrad mit gleich großem Vorder- und Hinterrad, mit

Lenkung und Bremse direkt am Vorderrad und einem Rahmen, dessen Form heute noch bekannt ist als „Diamant“-Rahmen. Während sich der deutsche Ausdruck „Diamant“ als falsche Übersetzung des englischen Wortes „diamond“ herausstellte – richtiger wäre „Trapez“ --, hat sich die Form des Rahmens als absolut richtig und dauerhaft erwiesen, sie ist heute noch gebräuchlich.

Nach und nach wurde das Sicherheitsrad verbessert. Fahrradkette, Luftreifen, Bremsen, Dreigang-Schaltung, Dreigang-Nabe und industrielle Produktion von Fahrrädern folgten: Rad fahren wurde ergonomischer, komfortabler, sicherer, erschwinglicher, alltäglicher.

Die Entwicklung hat noch lange nicht ihren Endpunkt erreicht, sie geht weiter. Elektronische Schaltungen, elektronische Antriebe, Scheibenbremsen, leichtere Rahmen usw. unterstützen uns heute. Einiges wird sich irgendwann als Marketing-Gag herausstellen wie seinerzeit die ovalen Biopace-Kettenblätter, anderes wird sich bewähren und nicht mehr wegzudenken sein. Schauen wir also gespannt in die Zukunft.

3. Etappe: Das Fahrrad wird "organisiert"

Neben seiner hinzu gewonnenen Eignung als Verkehrsmittel des Alltags behielt das Fahrrad seinen Status als Freizeit- und Sportobjekt bei. Sich im Wettkampf messen, mit Hoch- und Niedrigrädern, auf Bahnen und Straßen, das setzt Organisation voraus. Schon ab 1869 begannen Gleichgesinnte, sich zu Vereinen zusammen zu schließen. Ältester Fahrradclub der Welt ist übrigens der Altonaer Bicycle-Club 1869/1880. Im gleichen Jahr folgten der Münchner Velocipeden-Club und der Magdeburger Velocipeden-Club.

Als immer mehr Fahrradclubs entstanden, wuchs auch der Wunsch nach vereinsübergreifenden Wettkämpfen. Private Aktivitäten führten sehr schnell zum Bau von Radrennbahnen und Sporthallen. Deren Abmessungen orientierten sich meist an dem zur Verfügung stehenden Platz, die Ausstattung der Bahnen wurde durch das zur Verfügung stehende Kapital bestimmt, die Streckenlänge / Anzahl zu fahrender Runden eines Rennens wurde meist willkürlich festgelegt. Ein nationaler oder gar internationaler Vergleich der erzielten Ergebnisse war kaum möglich.

Um „Ordnung“ in das boomende Wettkampfwesen zu bringen, versammelten sich 1881 zahlreiche Radfahrer-Vereine in Frankfurt (Main) mit dem Ziel, einen Verband zu gründen. Dies erfolgte 1884. Der Deutsche Radfahrer-Bund (DRB), die Vorläuferorganisation des Bund Deutscher Radfahrer (BDR), wurde gegründet. Doch der Markt war heiß umkämpft, so dass in kurzen Zeitabständen Neugründungen, Abspaltungen und Zusammenschlüsse von Verbänden erfolgten. Stete Konflikte mit Parallelorganisationen, auch international, blieben nicht aus.

Das ist auch heute noch so: der Bund Deutscher Radfahrer (BDR) vertritt Leistungs- und Breitensportler, darunter auch Kunstrad- und Einrad-Fahrer. Für die letztgenannten Sportarten fühlen sich allerdings auch der RKB Solidarität und der Einradverband Deutschland zuständig.

4. Etappe: Der Mainzer Radsportverein 1889 e.V. auf seinem Weg nach heute

A. Erstes Teilstück: 1887 bis 1906

Ein Verein der Frühzeit des organisierten Radsports ist der Mainzer Radsportverein 1889 e.V., einer der ältesten noch bestehenden Radsportvereine Deutschlands. Die Auszeichnung, der erste Mainzer Verein für Radfahrer und Radsport gewesen zu sein, gebührt allerdings dem 1883 gegründeten Bicycle-Club, auch als Mainzer Bicycle-Club Moguntia bekannt.

Offensichtlich konnte dieser Club nicht alle Bedürfnisse zufriedenstellend decken, so dass es ab 1887 einen weiteren Radfahrverein in Mainz gab: den Mainzer Radfahrer-Verein. Zweck: „Der Mainzer Radfahrer-Verein bezweckt die Förderung des Radfahr-Sports durch Veranstaltungen an Wettfahrten und erstrebt die allgemein und praktische Verwendung des Velocipedes. Jedem Mitglied steht ein Velociped zum Erlernen des Fahrens gratis zur Verfügung.“

Schon ein Jahr später wurden durch den Rennfahrer Göbel auf einem Opel-Hochrad herausragende Erfolge erzielt, die im Mainzer Anzeiger vom 2. Juni 1888 Erwähnung fanden: „Herr Göbel vom Mainzer Radfahrer-Verein hat auf den gestrigen in Wien statt gehaltenen Wettrennen vier erste Preise errungen, darunter die Zweirad-Meisterschaft von Österreich.“

Die künftige inhaltliche Ausrichtung des Vereins führt zu steten Diskussionen, ohne Ergebnis. Kurzerhand gründen die sportlich orientierten Radfahrer 1889 einen eigenen Verein, den „Mainzer Radfahrer-Verein 1889“. Dies gilt als „Geburt“ des Mainzer Radsportvereins 1889 e.V.

Große sportliche Erfolge unserer Fahrer schließen sich an:

- * Josef Göbel wird 1889 Deutscher Vizemeister im Einzelzeitfahren
- * Heinrich Struth wird 1896 deutscher Meister im Sprint auf einem Niederrad. 1901 gewinnt er die Bronzemedaille bei der Weltmeisterschaft der Sprinter, 1902 wird er Deutscher Vizemeister im Sprint, 1903 und 1906 jeweils Dritter
- * Georg Drescher, 1896 - 1898 Vorsitzender des Mainzer Radfahrer-Vereins 1889, eröffnet 1897 das „Velodrom Mainz“, eine Zementbahn am Gautor/Drususwall. Drescher selbst war erfolgreicher Radfahrer und Multisportler, er errang über 500 Siege, u.a. 1901 Europameister der Steher über 100 km, 1903 Deutscher Meister über 25 km, 1900

Olympiateilnehmer im Sprint über 1.000 m

* Willy Koch belegt 1898 auf der Mainzer Rennbahn den 4. Platz bei der Europameisterschaft der Steher

* Philipp Wollstadt, 1897 Fahrwart im Mainzer Radfahrer-Verein 1889, gewinnt um die Jahrhundertwende ein 100-km-Strassenrennen in Mainz

* Christel Rode fuhr nur ein Jahr für unseren Verein, doch genau in diesem Jahr 1913 wurde er Dritter der UCI-Weltmeisterschaften im Sprint. Zwei Jahre zuvor, noch im Trikot des „Velociped-Club Moguntia“, wurde er inoffizieller Sprinter-Weltmeister.

Um die Zeit des Ersten Weltkriegs verlieren sich die Spuren zu Erfolgen, Entwicklungen und Ereignissen des Mainzer Radfahrer-Vereins. Erst für die Zeit ab 1920 finden sich wieder Aufzeichnungen und Dokumente zum Verein.

Kurzer Abstecher: Obrigkeit gegen Radsport oder „Wo ein Wille ist,...“ „Damals“ an Radrennen teilzunehmen war schwierig, denn vielerorts waren sie von der Obrigkeit ganz einfach verboten worden. Doch man war schlau, man machte das dann eben heimlich, meist spätabends oder frühmorgens, in abgelegenen Gegenden oder auf unbelebten Plätzen. Für das wertvolle Publikum war das natürlich wenig attraktiv, und damit war es für die Fahrer auf Dauer auch uninteressant.

So kamen findige Köpfe auf die Idee, spezielle Rennbahnen zu bauen. Es wurde unter freiem Himmel gefahren, in Hallen, auf gestampfter Erde, auf Aschenbahnen, auf Asphaltbahnen, auf Holzbahnen – egal. Gut für die Fahrer, es gab jetzt keine Konflikte mehr mit anderen

Verkehrsteilnehmern. Gut für das Publikum, man hatte immer alles im Blick. Gut für die Organisatoren, man konnte Eintritt kassieren und den Bau refinanzieren.

Mainz war mit Radrennbahnen reichlich gesegnet. Die erste Bahn in Mainz war die Rennbahn am Schlossplatz. Sie war die Kampfstätte des Mainzer Radsports, bis zum 7. August 1897. Da wurde die Zementbahn am Gautor eröffnet. Schon ein Jahr später fanden dort die Europameisterschaften der Steher statt und in der Folge zahlreiche nationale und internationale Wettkämpfe. Die Stadthalle am Rheinufer – auf ihrem Platz steht heute die Rheingoldhalle – wurde auch für Radrennen genutzt. Im größten Saal Deutschlands wurde 1911 ein 8-Tage-Rennen veranstaltet. Die eigens dafür erbaute Holzbahn war allerdings zu kurz und zu schmal, so dass es zu zahlreichen Stürzen kam und es bei diesem einmaligen Intermezzo blieb. In Mainz-Kastel war um 1920 eine Holzbahn in Betrieb. Näheres ist leider nicht bekannt. Mainz-Ginsheim, 1930 eingemeindet, besaß eine Aschenbahn von 400 m Länge, 4 m Breite und mit einer Kurvenüberhöhung von ca. 80 cm. „... Nun liebe Bundeskameraden: Am Sonntag, den 18. Mai 1930, nachmittags 3 Uhr findet zur Einweihung der Ginsheimer Rennbahn das ausgeschriebene Rennen statt.“ Die Bahn war insgesamt stark frequentiert und bis 1939 in

Betrieb.

Während man sich in Deutschland sehr lange an Bahnrennen erfreute, verlagerte sich das Renngeschehen im Ausland, vor allem in Frankreich, schon recht früh mehr und mehr auf die Straße. Und wenn schon, dann auch gleich extrem. 1891 Bordeaux-Paris 577 km und ebenfalls 1891 Paris-Brest-Paris 1.196 km mit 206 Teilnehmern. Hingegen nur 19 Teilnehmer bei der 500 km-Fahrt Leipzig-Berlin-Leipzig-Dresden-Leipzig (1891).

Ein wenig Schwung in die überschaubar kleine deutsche Straßenszene kam erst durch Josef Fischers Siege bei Wien-Berlin (1893) und Mailand-München (1894).

B. Zweites Teilstück: 1921 bis 1930

Und wieder gibt es eine Trennung. Aus dem Mainzer Radfahrer-Verein spaltet sich 1921 der Mainzer Radsport-Verein ab. Die Gründe werden diplomatisch umschrieben mit „In Anbetracht der Verhältnisse im Mainzer Radfahrer-Verein 1889“. Man kann vermuten, dass die noch spürbaren Folgen des Ersten Weltkriegs das Vereinsleben stark beeinträchtigten und zu unterschiedlichen Auffassungen führten, wie es weitergehen soll. Da man sich nicht einigen konnte, erwogen einige Mitglieder unter Führung von Christian Steinle die Gründung eines neuen Radsportvereins. Am 7. Februar 1921 wurden Vorschläge z.B. zum Vereinsnamen, zur Satzung oder zur Höhe der Mitgliedsbeiträge erarbeitet. An der Gründungsversammlung des „Mainzer Radsport-Vereins“ am 11. Februar 1921 nahmen insgesamt 38 Personen teil. Die wenige Tage zuvor entwickelten Vorschläge wurden zur Beschlussfassung vorgelegt.

„...Der Name Mainzer Radsport-Verein wird einstimmig angenommen. Die Satzungen werden mit kleinen Abänderungen gutgeheißen...“.

Den Gründungsmitgliedern wurde empfohlen, sich dem B.D.R. anzuschließen, um den Verein als Bundesverein führen zu können. Als Mitgliedsbeitrag wurde festgelegt: ordentliche Mitglieder 20 Mark, Familien und Jugendliche 10 Mark.

Zweieinhalb Jahre später, im Oktober 1923, betrug der Kassenbestand bereits mehr als 24 Millionen Mark. Traumhaft? Nein, denn das Geld war nichts wert. Im November 1923 wurden „Eine Billion Mark“ – Geldscheine gedruckt, für die man bei Einführung der Rentenmark im Dezember 1923 gerade mal 1 Rentenmark erhielt. So wird verständlich, warum beantragt wurde, den Vereinsbeitrag am Gegenwert eines wichtigen Mainzer Lebensmittels – dem Paarweck – zu bemessen. Man legte den Beitrag für das 1. Viertel-jahr 1924 auf den Tagespreis von 5 Paarwecken fest. Sportlich knüpften Rennfahrer des Vereins an die Erfolge der Vorkriegszeit an. Unter ihnen stachen Karl Matheis und Karl Sauerzapf hervor.

* Karl Matheis wird 1924 Dritter der Deutschen Meisterschaften im

Einzelzeitfahren über 25 km. 1927 gewinnt er das Steherrennen beim Städtewettkampf Frankfurt – Mainz – Köln

* Karl Sauerzapf wird 1925 Dritter der Deutschen Meisterschaften im Einzelzeitfahren über 25 km.

Bei vielen weiteren Rennen schlagen sich die Fahrer unseres Vereins sehr achtsenswert gegen starke nationale Konkurrenz. Gelegenheit, auf das legendäre große Rennen „Rund um Rheinhessen“ von 1924 einzugehen.

145 km liegen vor den Fahrern und die Mainzer Allgemeine sieht „die Extra-Straßenklasse der Gegend am Start“, darunter auch Karl Matheis und viele andere Mainzer Rennfahrer. Gewinnen wird es jedoch nach hartem Kampf gegen Regen, aufgeweichte Straßen und technische Defekte ein Wiesbadener – Herr Schmidt aus Wiesbaden-Bierstadt.

Welchen Stellenwert Radrennen damals hatten, geht aus der umfangreichen Berichterstattung und dem Rahmenprogramm des Rennens hervor. Über mehrere Tage brachte die Mainzer Allgemeine größere Berichte, teils prosaisch, teils hochdramatisch. Nach dem Rennen: „Trotz des Regens, der nicht aufhören wollte, ging das klassische Rennen um Rheinhessens Gau in einer selten schönen und tadellos organisierten Weise vor sich. Tommasini, die Wiesbadener Kanone, litt so, dass er früh zur Aufgabe gezwungen war... Die Mainzer Fahrer hielten sich tapfer...“

Das Rahmenprogramm begann mit dem Start um 6:30 Uhr und bot reservierte Sitzplätze an der Straße, 2 Stunden Platzkonzert, Mittagessen mit Tafelmusik und dann bis 17:00 Uhr Unterhaltung und Konzert. Die Siegerehrung fand 4 Stunden nach Zieleinlauf statt – bei heutigen Rennen sind's gefühlte 4 Minuten.

Überliefert ist ein heroisierender Bericht über das „zweite Mainzer Geschäftsradsrennen“, das am 31. Oktober 1938 vom Mainzer Radsport-Verein ausgerichtet wurde. Der Streckenverlauf war Hindenburgstraße – Goetheplatz – Uhlandstraße – Leibnizstraße – Adam-Karrillon-Straße – Hindenburgstraße. „...Erfreulicherweise hatte dieses Rennen bei den Mainzern wieder großen Anklang gefunden, denn es waren Tausende, die die Rennstrecke in der Mainzer Neustadt umsäumten, um Zeuge dieser Prüfung zu sein... Sie dürften auch auf ihre Kosten gekommen sein, denn diesen Kampf, wie ihn sich Fahrer der Mainzer Geschäftshäuser lieferten, war spannend von Anfang bis zum Schluss... Besonderer Dank gebührt dem Mainzer Radsport-Verein mit seinem unermüdlichen Vereinsführer H. Sbresny...“ Aha, es ist ja 1938! Alle Mainzer Radfahr- und Radsportvereine sind gleichgeschaltet im Mainzer Radsport-Verein, und der Vorsitzende heißt „Vereinsführer“.

Nur noch wenige Wochen lagen vor den Rennfahrern, dann mussten sie einrücken und der Rennsportbetrieb in Deutschland kam mangels Rennfahrern zum Erliegen.

C. Zweites Teilstück: 1946 bis heute

Der Krieg war gerade vorbei, und schon wurde wieder an Radsport gedacht. Unser Ehrenmitglied Willi Mack trat am 1.8.1946 dem Verein als Jugendfahrer bei.

Im September 1946 fand die erste Hauptversammlung des Mainzer Radsport-Vereins nach dem Krieg statt. Man schaute voraus und bildete sogar eine Radballmannschaft. Auch lebte das Renngeschehen wieder auf, so dass sich unsere Fahrer mit anderen messen konnten. Aber alles war inoffiziell, dem offiziellen Sportbetrieb fehlte noch die Genehmigung. Eines der ersten Mainzer Radrennen nach dem Krieg war ein 100 km Mannschaftsrennen von 2-er Teams, vermutlich auf der Aschenbahn rund um den Fußballplatz am Mainzer Bruchweg. Der Neue Mainzer Anzeiger schrieb am 3. September 1946: „Sechstausend bei den Radrennen: Mit einem Schlage steht der seit vielen Jahren eingerostete Mainzer Radsport wieder in der Gunst der Massen... Diesmal gelang dem Mainzer Paar Gilsdorf / Erich Barth, das noch zu wenig Bahnpraxis hat, weder eine Sprengung des Feldes noch der Sieg... Der dritte Mainzer, Munk, hatte das Pech, dass er an Stelle des am Vorabend schwer gestürzten ehemaligen Deutschen Meisters Roth den Wiener Savary zum Partner nehmen musste. Zwar kämpfte Munk verbissen, aber von mehreren verlorenen Runden blieb am Schluss doch noch eine.....“. Auf der Straße waren die drei im September 1946 dann weitaus erfolgreicher:

- * Iggelheimer Dreiecksrennen über 100 km: Dritter Gilsdorf, Vierter Munk vor Grunewald (Wiesbaden)
- * Nürnberger Rundstreckenrennen: Dritter Barth, Fünfter Gilsdorf (nach Kettenschaden), Neunter Munk
- * Großer Preis von Köln über 125 km: Erster Barth, Zweiter Gilsdorf (nach Reifenschaden), Vierter Grunewald
- * Großer Weinpreis von Mainz über 80 km: Erster Barth, Zweiter Gilsdorf.
- * Der beste deutsche Amateur 1946 war Peter Gilsdorf. Auch in den folgenden beiden Jahren war er sehr erfolgreich, er gewann u.a. „Rund um Dortmund“. 1948 wechselte er ins Profilager und nahm 4-mal an der Deutschland-Tour teil. 1955 beendete ein schwerer Sturz seine Karriere als Profi.

Willi Mack erinnert sich, dass bei vielen Rennen der unmittelbaren Nachkriegszeit weder Pokale noch Geldprämien zu gewinnen waren, sondern Lebensmittel. Bei manchen Rennen wurde um Käse gefahren, bei anderen um Kartoffeln.

Anmerkungen zu den sportpolitischen Rahmenbedingungen 1946 - 1947: Mit Kriegsende am 8. Mai 1945 wurde die deutsche Staatsordnung durch Anordnungen der Militärregierungen der jeweiligen Besatzungskräfte ersetzt. Für den Sport bedeutete dies unter anderem, dass die „Vereinsführer“ der Nazizeit, die überwiegend Parteigänger waren, keine

öffentlichen Ämter bekleiden durften. Das traf in ganz besonderem Maße auch auf den Mainzer Radsport-Verein zu, weil in ihm während der Jahre 1939 bis 1945 alle Mainzer Radfahrervereine zusammengeschlossen (gleichgeschaltet) waren. Unser Verein war somit führungslos und quasi „auf Eis gelegt“.

Die Veranstaltung von Radrennen durch den Verein war bis auf weiteres nicht möglich. Dank der radsportfreundlichen französischen Besatzungsmacht durfte dies ab 1946 der „Bezirks-Sportausschuss Rheinhessen“, der Vorläufer des heutigen Sportbundes Rheinhessen, übernehmen.

Am 15. Januar 1947 beantragte die Stadt Mainz bei der französischen Militärregierung, die Wiederaufnahme des Sportbetriebs durch den Mainzer Radsportverein zu genehmigen. Diesem Antrag wurde stattgegeben und ab 10. März 1947 konnte der offizielle Sportbetrieb wiederaufgenommen werden. Urkundlich erwähnt sind die Männer der ersten Stunde: Albert Magel als Vorsitzender und Karl Sauerzapf, der frühere erfolgreiche Rennfahrer.

Die Öffentlichkeit erwartete Aktivitäten vom Mainzer Radsportverein. Der Neue Mainzer Anzeiger forderte am 23. Mai 1947 „...so müsste die Politik des neuen Mainzer Radsportvereins doch darauf gerichtet sein, der Stadt wieder eine (Radrenn-)Bahn zu schaffen... Mainz hat mit seinen Aschenbahn- und Rundstreckenrennen immerhin einen guten Anfang gemacht...“

Bei einem der Rennen auf der Aschenbahn am Bruchweg war der Radrennbahn-Architekt Herbert Schürmann zu Gast, um mit dem Vorstand des Mainzer Radsportvereins den Bau einer Radrennbahn zu erörtern. Die Zeitzeugen Mack und Träger erinnern sich, dass die Planungen jedoch sehr schnell zum Erliegen kamen. Der Sportamtsleiter der Stadt Mainz teilte dem Verein mit, es sei kein Geld da. Und ohne Unterstützung der Stadt konnte der Verein das Vorhaben nicht stemmen.

Ab Anfang der 50-er Jahre nahmen die sportlichen Aktivitäten mehr und mehr ab. Es wurde nur noch bei wenigen Rennen gestartet, und 1957 kam der Sportbetrieb des Vereins vollständig zum Erliegen.

1962, unter Leitung von Karl Sauerzapf, wurde der „Mainzer Radsportverein“ neu belebt. Ein weithin sichtbares Zeichen waren die vom Verein ausgerichteten bundesoffenen und international ausgeschriebenen Radrennen „Rund um den Winterhafen“. Sie fanden jeweils am Ostersonntag statt, von 1963 bis 1970. Die Rennen waren hervorragend besetzt, es waren nationale Spitzenfahrer und ausländische Teilnehmer am Start. Die 1,6 km lange Strecke, die bis zu 50 mal zu befahren war, konnte von den die vielen Zuschauer sehr gut überblickt werden.

Unter Federführung des 1. Vorsitzenden Karl Klesy meldete sich der Verein in den 70-er Jahren als „eingetragener Verein“ an. Die Mitglieder

des Vorstandes waren dadurch rechtlich abgesichert und weitgehend von finanziellen Risiken befreit.

1971 stellte sich der Verein auf ein zweites Standbein, die Zeit des Volksradfahrens begann. Wir können für uns in Anspruch nehmen, das erste Mainzer Volksradfahren ausgetragen zu haben. Der Bund Deutscher Radfahrer nahm den Breitensport sehr wichtig, in Folge dessen wurde die Veranstaltung sogar im Fachblatt „Radsport“ angekündigt. Am 6. Juni 1971 starteten 420 Teilnehmer in Bretzenheim, ein Jahr später waren es 518. Wegen steigender Kosten und nachlassendem Interesse – zum Schluss waren es 30 Teilnehmer – wurde letztmals 2002 ein Volksradfahren des Mainzer Radsportvereins ausgetragen.

1972 fand die erste Etappenfahrt des Mainzer Radsportvereins statt – es wurde nach Paris gefahren. Seitdem waren es rund 100 einwöchige Veranstaltungen, die zu 99% von Vereinsmitgliedern organisiert wurden und werden. Teils werden sie als Etappenfahrt mit täglich wechselnden Unterkünften durchgeführt, teils als Sternfahrt mit einem festen Standort, von dem aus mehrere Tagesfahrten unternommen werden. Die Ziele der Touren liegen im In- und Ausland. In Deutschland wurde schon jede Region bereist, im Ausland fuhren wir u.a. nach Paris, nach Wien, von Lyon nach Nizza, von Mailand nach Mainz, durch Wales, die Pyrenäen, die französischen Alpen, die schweizerischen Alpen, durch Ardennen, Bretagne, Burgund, Cevennen, Dolomiten, Toskana, Vogesen.

Anfang der 70-er Jahre begann in Deutschland auch die Zeit der organisierten Radtouristikfahrten, kurz „RTF“ genannt. In den ersten Jahren gab es einen gemeinsamen Start aller Teilnehmer, meist sonntagmorgens um 8 Uhr. Zwischen Mitte März und Mitte Oktober ging es über Strecken, welche die austragenden Vereine ausgewählt und ausgeschildert hatten. Die Streckenlänge lag zwischen 60 und 80 km, manchmal auch um die 120 km. Für jede Teilnahme gab es 2 bis 3 Punkte, abhängig von der Streckenlänge. Mit 184 Punkten und 10.649 gefahrenen km wurde unser Mitglied Horst Degkwitz Rheinhessenmeister der RTF-Fahrer. Der Mainzer Radsportverein engagierte sich von 1996 bis 2002 auch als Veranstalter einer eigenen RTF. Die Strecke war anspruchsvoll, es ging vom Lerchenberg zum Donnersberg, doch die zugeteilten Termine lagen sehr ungünstig in den Schulferien, so dass Nachfrage und Aufwand letztlich in einem sehr ungünstigen Verhältnis standen.

1981 wurde dem Vereinsnamen das Gründungsjahr 1889 zugefügt, so dass wir uns seitdem „Mainzer Radsportverein 1889 e.V.“ nennen.

Auf Initiative unseres Ehrenmitglieds Albert Weis wurde auch ab diesem Zeitpunkt der Sport noch weiter in den Mittelpunkt gerückt. Es gründete sich eine große Rennfahrergruppe, es fanden Vereinsmeisterschaften in verschiedenen Disziplinen statt. Die Rennfahrer starteten zudem bei vielen Rennen im In- und Ausland. Um die Jahrtausendwende kam dann eine unerfreuliche Entwicklung auf uns zu: viele Rennfahrer schlossen sich anderen Vereinen an, weil dort bessere finanzielle Voraussetzungen

gegeben waren.

Der „Star“ des Vereins wurde Werner Nesselhauf. Seine Erfolgsliste als Seniorenfahrer ist lange und mit allen möglichen Meistertiteln versehen. Wer kann noch die Titel als Vereinsmeister zählen? Kaum ein Amateur war in der Lage, dem Senior Werner Nesselhauf die Vereinsmeisterschaften streitig zu machen. Er war und ist noch immer der erfolgreichste Rennfahrer der letzten 30 Jahre im Mainzer Radsportverein. International zählte er jeweils in seiner Altersklasse zur absoluten Weltspitze. Nach seinem ersten Weltmeistergewinn im Jahre 2000 wurde er zum Ehrenmitglied des Mainzer Radsportvereins ernannt. Eine besondere Auszeichnung erhielt Werner Nesselhauf im Jahre 2008. Die Stadt Mainz zeichnete ihn mit der Sportplakette „Lorbeerblatt in Bronze“ aus. Es ist nicht bekannt, ob eine solche Ehrung schon vor ihm einem Mainzer Radrennfahrer zuteilwurde. Trotz seiner großartigen Erfolge ist er ein toller Sportkamerad geblieben, ein Vorbild für die Jugend.

Mittlerweile ist der Verein auch für Kooperationen, Charity und ganz entspannte Aktionen offen. So gab es in den letzten Jahren zahlreiche Aktivitäten wie z.B. Radeln für leukämiekranken Kinder, eine Woche Radeln mit einer Multiple Sklerose-Selbsthilfegruppe, Familientouren, eine erste gemeinsame Ausfahrt mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC), gemeinsame Tour zum Rheinhessischen Fahrradmuseum. In der Winterzeit wird sogar 2 bis 3 mal gewandert – und das zu Fuß ! Aus sportlicher Sicht sind wir seit Jahren neben den klassischen Rennrad-Disziplinen mit Duathlon/Triathlon und MTB noch breiter aufgestellt. Besonders zu nennen sind hierbei die Duathleten, die sich auch mal mit einem reinen Marathon begnügen / vergnügen und die Mountainbiker mit Tobias Hankeln an der Spitze, der schon mehrfach die MTB-Meisterschaft im Rhein-Main-Gebiet für sich entscheiden konnte. Im Rahmen dieser Stadtmeisterschaften richtet der Mainzer Radsportverein 1889 e.V. ein gut besuchtes Rennen aus. Dieses Jahr sogar mit zwei Neuheiten: einem Fun-Rennen „Biker-Moms“ (für die Mütter der teilnehmenden Jugendlichen und Kinder) und einem Fun-Rennen „Clydesdales“ für Fahrer über 100 kg. Das war ein Riesengaudi, für Teilnehmer wie für Zuschauer und machte Lust auf Mehr.

5. Ziel / Arrivée

Nur noch wenige Meter, dann haben wir das Ziel erreicht und die Fahrt durch 125 Jahre Mainzer Radsportverein ist beendet. „Nach dem Spiel ist vor dem Spiel“ sagen die Fußballer, und das können wir heute auch mal sagen. Es ist jetzt an der Zeit, nach vorne zu schauen und eine neue und machbare

Strategie für die Zukunft auszuarbeiten. Dabei gilt es, relevante Entwicklungen zu berücksichtigen wie z.B.

- Unstrittig ist ein wachsendes Desinteresse der Bevölkerung am Vereinsleben. Das trifft nicht nur auf Radsportvereine zu, sondern fast alle Vereine sind betroffen
- Unstrittig ist ein Wandel des Sozialverhaltens der Gesellschaft, weg von der Gemeinschaft, hin zur Individualisierung
- Unstrittig sind wachsende Anforderungen in Schule, Beruf und Familie, die zur Reduzierung der „Freizeit“ führen
- Unstrittig ist ein Wandel des Freizeit- und auch sonstigen Verhaltens – alles muss jederzeit verfügbar sein, muss permanente Abwechslung bieten und „leicht“ sein
- Unstrittig muss jede Aktivität „in“ sein, „cool“ sein, einen „Kick“ bieten und ein positives Image haben

Alles Gründe, die gegen die Ausübung einer Ausdauersportart und speziell gegen Radsport sprechen. Die Rahmenbedingungen für die Zukunft des Vereins sind demnach nicht besonders günstig. Hinzu kommt das hohe Durchschnittsalter der Mitglieder, welches auf potenzielle Nachwuchskräfte nur geringe magnetische Kräfte entfaltet. Erfahrung, die weiter gegeben werden kann, ist halt nicht alles.

Wird der Verein deshalb sterben? Die richtige Antwort auf diese Frage bedeutet, Antworten auf die Herausforderungen der Gegenwart zu finden. Das wird die aktiv anzugehende Aufgabe sein.

Danksagung: Mein ganz persönlicher Dank geht an Albert Weis. Bei seiner Suche nach Informationen und Unterlagen zur Geschichte unseres Vereins und zur Geschichte des Radsports in Mainz hat er ungezählte Stunden in Archiven zugebracht. Ohne seine unermüdliche Arbeit wäre dieser Beitrag nicht möglich gewesen.

Volker Jaquet (1. Vorsitzender 2014)

Fortsetzung

Nach dem Spiel ist vor dem Spiel“: Was 2014 noch wie eine ernste Warnung des damaligen Vorsitzenden Volker Jaquet klang, hat sich für den Mainzer Radsportverein als Ansporn erwiesen.

Ja, die gesellschaftlichen Trends sind unverändert: weniger Bindung an Vereine, wachsende Anforderungen in Schule und Beruf, Individualisierung statt Gemeinschaft. Und doch hat der MRSV Wege gefunden, darauf zu reagieren:

- Jugend im Aufwind: Mit Talenten wie Rosalie Sporn, Deutsche Meisterin U17 MTB-XCO 2024, beweist der Verein, dass Spitzenleistungen in Mainz möglich sind. Unsere Jugendarbeit ist lebendig, sichtbar und erfolgreich.
- Attraktive Veranstaltungen und neue Formate:
Der MRSV ist ein fester Bestandteil des regionalen Sportkalenders und zeigt auch überregional Präsenz. Mit der Ausrichtung von Landesmeisterschaften im Rahmen des Riese & Müller MTB Rhein-Main-Cups macht der Verein sportlich auf sich aufmerksam. Die Windräder-RTF setzt seit 2017 eine feste Tradition fort. Gleichzeitig bringen neue Formate wie der Rhoihesseccross und der Gravelride „3B – Bike, Beer & Barbecue“ frische Impulse, die sportlich anspruchsvoll und gesellschaftlich attraktiv zugleich sind. Starke Gemeinschaft: Unsere Veranstaltungen, Mountainbike-Gruppen, Vereinsfahrten verbinden Sport mit Geselligkeit – und machen den MRSV zu einem offenen Ort für alle Generationen.
- Wachsender Verein: Anders als befürchtet, ist die Mitgliederzahl in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Besonders erfreulich: Der Verein hat sich deutlich verjüngt – Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene prägen heute das Vereinsleben.

Der MRSV hat seit 2014 nicht nur überlebt, sondern sich neu erfunden. Statt Pessimismus dominiert heute Aufbruchsstimmung: Wir gestalten den Radsport in Mainz aktiv mit – sportlich, gesellschaftlich und organisatorisch.

Wird der Verein sterben?

Die Antwort heute lautet klar: Nein.

Der MRSV lebt – in den Erfolgen seiner Jugendlichen, in der Begeisterung seiner Mitglieder und in der Freude am Radsport, die wir seit 135 Jahren weitergeben.

Harald Friedrich (1. Vorsitzender 2025)

