

# Die Radsportler hatten es eilig...

.... Noch ehe der Sport – dem Baron De Coubertin sei Dank – mit der Wiederbelebung der Olympischen Spiele im Jahr 1896 ein globales Ereignis präsentierte, hatten sie zu einer Weltmeisterschaft in Bahnwettbewerben aufgerufen. »Weltmeisterschaft«, das war anno dazumal noch ein Fremdwort. Der Sport, der Mitte des 19. Jahrhunderts laufen lernte, war Ende des Jahrhunderts noch immer dabei, sich zu ordnen, Regeln aufzustellen, Wettkampfsysteme zu begründen. Die »Besten der Welt« suchte man in anderen Sportarten noch lange nicht. Die Radsportler waren also mutige Pioniere.

Wir schreiben das Jahr 1893. Der Ort: Chicago. Das Ereignis: Die erste WM der Radsportgeschichte, beinahe sogar die erste WM der Sportgeschichte. Allein die Boxer waren schneller und hatten bereits Welttitelkämpfe ausgetragen. John L. Sullivan, der erste offizielle Boxweltmeister nach den heutigen Regeln des Marques of Queensberry, schickte seine Gegner jedoch zum Teil noch »bare-knuckle« auf die Bretter, also mit blanken Fäusten.

Streng genommen war die WM-Premiere der Radsportler ein Fehlschlag, eine Farce. Die International Cyclist Association, kurz ICA, die erst ein Jahr vorher in England gegründet worden war und sich nun anmaßte, die Geschicke der noch jungen Sportart zu lenken, hatte das Ereignis nach Amerika verlegt, damit es eine echte Weltmeisterschaft werden solle. Die europäischen Rennfahrer hatten sich zu jener Zeit schon des Öfteren international getroffen, bei »Internationalen Meisterschaften von England« beispielsweise oder bei dem einen oder anderen »Grand Prix« in europäischen Metropolen. Doch jetzt protestierten sie gegen die Vergabe der ersten Rad-WM nach Übersee, und als das vergeblich war, streikten sie. Keiner ihrer Meister nahm die Strapaze einer langen Schiffsreise auf sich. In Chicago waren die Amerikaner unter sich.

Die ersten Weltmeister, die in den Annalen registriert sind, waren Arthur August Zimmermann im Fliegerrennen über die Kurzstrecke und Laurens Meintjes, ein in den USA lebender Südafrikaner, im Steherrennen über 100 Kilometer, das hinter damals noch mehrsitziger Schrittmacherführung bewältigt wurde.

Ein Jahr später, bei der zweiten Weltmeisterschaft in Antwerpen, war dann schon der erste deutsche Radweltmeister zu feiern. Er hieß August Lehr, kam aus Frankfurt am Main, war ein kerniger Sprinter und fuhr in den elf Jahren seiner Karriere 260 Siege ein – auf dem Hochrad ebenso wie auf dem Niederad. Im Alter von nur fünfzig Jahren erlag er 1921 einem Herzinfarkt während einer Bootsfahrt auf den Mecklenburgischen Seen.

Als 1925 in seiner Heimatstadt Frankfurt das Stadion gebaut wurde mit einer 400 Meter langen Radrennbahn, ließen ihm

die Brüder Adam und Fritz von Opel, die einst zu seinen Rivalen und Bewunderern zählten und inzwischen im nahen Rüsselsheim Autos und Fahrräder bauten, ein Denkmal errichten. Da stand er nun, in Bronze gegossen über der Gegenraden, und schaute dem Treiben seiner Nachfahren zu.

Er stand dort achtzig Jahre lang. Doch als das Frankfurter Waldstadion dann 2005 für die Fußball-Weltmeisterschaft umgebaut wurde (die Radrennbahn und besonders die im Innenraum errichtete Eisbahn waren seit Mitte der achtziger Jahre zu Sportruinen verkommen), da war eines schönen Tages – oder besser gesagt einer dunklen Nacht – der Weltmeister in Bronze verschwunden. Eigentlich sollte er nach Wunsch der Stadtväter dort stehen bleiben. Es müssen kräftige Burschen am Werk gewesen sein, mit schwerem Gerät und stabilen Transportfahrzeugen. Nur einen Arm des Koloss hatten sie liegengelassen. Es ist anzunehmen, dass der erste deutsche Radweltmeister längst eingeschmolzen wurde und die achtzig Jahre alte Bronze anderen Zwecken zugeführt ist.

Ab 1895 wurden dann Jahr für Jahr vier Weltmeister gekürt. Jeweils zwei für Amateure und zwei für Profis im Sprint und im Steherrennen. Auch August Lehr, in dessen Palmarès zudem vier Europameistertitel über zehn Kilometer stehen, wurde zum Berufsrennfahrer erklärt.

Die Rad-Weltmeister aller vier Klassen erfreuten sich dereinst enormer Popularität. Das habe ich gleich zu Beginn meiner journalistischen Karriere erlebt, wenn bei großen Radsportereignissen die einstigen Weltmeister Willy Arend aus Hannover (Profi-Weltmeister 1897) und Walter Rütt aus Berlin (Weltmeister 1913) in hohem Alter zu Ehrenrunden gebeten wurden. Großer Beifall war ihnen stets gewiss.

Inzwischen werden Jahr für Jahr jedoch 21 – in Worten: einundzwanzig – Weltmeister auf der Bahn und der Straße »produziert«. Und dabei sind Querfeldein- und Mountainbike-Rennen, BMX-Wettkämpfe oder der Hallenradsport noch nicht einmal mitgerechnet. Man kann selbst ausgewiesene Experten mit der Frage nach dem amtierenden Weltmeister oder (noch schlimmer) der amtierenden Weltmeisterin im Scratch, Keirin oder Punktefahren in große Verlegenheit stürzen. Längst haben alle den Überblick verloren. Die Flut der für weltmeisterwürdig erachteten Wettbewerbe nützt eigentlich nur den Verbandsfunktionären, die allesamt mit stolz geschwellter Brust von einer WM nach Hause fahren können. Denn irgendwo hat einer ihrer Schützlinge sicherlich einen Titel oder zumindest eine Medaille gewonnen...

Einen Weltmeister allerdings kennen alle, die sich für den Radsport interessieren: den Weltmeister im Straßenrennen der Elite, also der Profis. Da kommt die Antwort spontan. 2006 lautete sie: »Paolo Bettini«. In Salzburg hatte der Olympiasie-

U.C.I.  
F.C.I.



# CAMPIONATI DEL MONDO

AGOSTO XVI

NUMERO UNICO DELLA RIVISTA

CICLISMO  
D'ITALIA

BOLLETTINO MENSILE DELLA FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA

LI 2 RE

Oben: Plakat der Rad-Weltmeisterschaft, die im September 1939 in Mailand stattfinden sollte. Doch bereits nach dem ersten Bahnwettbewerb der Amateure wurde die Veranstaltung beendet – der Zweite Weltkrieg war ausgebrochen. Nächste Doppelseite: Alfredo Binda fährt in Rom zu seinem dritten WM-Titel.

ger von 2004, der stets angriffslustige italienische Musterprofi, der bereits Weltcup-Sieger, Gewinner vieler klassischer Rennen und Rundfahrt-Etappen war, den schon 36 Jahre alten Erik Zabel wenige Meter vor dem Zielstrich abgefangen. Er ist derzeit der »Weltmeister unter den Weltmeistern«, und allen, die diesen mit dem legendären Regenbogentrikot geschmückten Titel jemals gewonnen, sei in diesem Buch ein Denkmal gesetzt. Eines, das nicht geklaut wird.

Warum es erst seit 1927 Weltmeisterschaften der Profis auf der Straße gibt, ist heute ein Rätsel. So eilig, wie es die Bahnfahrer hatten, so viel Zeit ließ man sich mit einem Titelrennen auf der Straße. Dabei gab es international besetzte Rennen seit geraumer Zeit zuhauf. Schon 1894 hatte das erste Lüttich–Bastogne–Lüttich stattgefunden, noch immer eines der schwersten klassischen Rennen, 1896 das erste Paris–Roubaix, die große Tortur auf dem Kopfsteinpflaster, und 1901 das erste Paris–Tours. Es gab dereinst die Mammutrennen über die Nacht hinweg von Wien nach Berlin, von St. Petersburg nach Köln, von Bordeaux nach Paris. 1903 wurde die Tour de France geboren, die Großmutter aller Etappenrennen. 1909 folgte der Giro d'Italia und 1911 die erste Deutschland-Rundfahrt, die allerdings keine kontinuierliche Tradition aufbauen konnte.

Schauplatz der ersten Weltmeisterschaft der Profis war 1927 der Nürburgring in der Eifel, wo später auch 1966 und 1978 der »Weltmeister unter den Weltmeistern« ermittelt wurde. Ein anspruchsvoller Kurs. Für Außenseiter ungeeignet. Die Teilnehmerzahlen der frühen WM-Rennen lassen allerdings darauf schließen, dass sie unter den Profis nicht den Stellenwert hatten wie in späteren Jahren. Es war offenbar gewöhnungsbedürftig für die eh noch überschaubare Riege der Straßenprofis, ins Ausland zu reisen, um an einem einzigen Tag um Medaillen und die Ehre des Vaterlandes zu fahren – und nicht um Siege und Platzierungen, die direkt mit reizvollen Geldpreisen versüßt waren. Gerade einmal 22 Starter waren es 1927, die noch mit den Amateuren zusammen auf die Strecke gingen, in den folgenden Jahren sogar nur 16, 17 und 23. In Salzburg im Jahr 2006 zählte das Eliterennen dann stattliche 198 Teilnehmer.

Vorläufer der Straßen-WM war der »Grand Prix Wolber« in Frankreich, zu dem seit 1922 die größten Asse des Straßenrennsports bereitwillig anreisten. Eingeladen war nur, wer in jener Saison bei den wichtigsten Rennen in Frankreich, Belgien, Italien und der Schweiz aufs Podium gefahren war. Der berühmte Italiener Costante Girardengo hat diesen prestigeträchtigen Grand Prix ebenso gewonnen wie gleich zweimal der Eidgenosse Heiri Suter.

Die Union Cycliste International (UCI), die 1900 als Nachfolger der ICA gegründet worden war, tat sich schwer mit einer offiziellen WM auf der Straße. Nach dem Antrag, der 1920 vom italienischen Verband eingebracht wurde, rief man immerhin eine WM der Amateure ins Leben, die von 1921 an ausgefahren wurde. Es gab noch zu wenige Nationen, die einen umfangreichen Profisport pflegten, und so fand das Anliegen lange keine Mehrheit. Erst nach massivem Vorpre-

schen des italienischen Verbandes kam dann 1927 die WM der Profis hinzu.

Inzwischen hat sie 73-mal stattgefunden, wobei 25-mal Belgier gewonnen, 17-mal Italiener, achtmal Franzosen, siebenmal Niederländer, fünfmal Spanier, je dreimal Schweizer und Amerikaner, zweimal Deutsche und je einmal ein Brite, Ire und Lette. Vier Rennfahrer gibt es, die den Titel dreimal eroberten: den Italiener Alfredo Binda, die Belgier Rik Van Steenbergen und Eddy Merckx sowie den Spanier Oscar Freire. Und es sind gar sechs, die in zwei Jahren das Regenbogentrikot tragen durften: die Belgier Georges Ronsse, Briek Schotte, Rik Van Looy und Freddy Maertens, der Amerikaner Greg LeMond und der Italiener Gianni Bugno.

In Deutschland findet die Weltmeisterschaft im Straßenrennen der Profis zu ihrem 80. Geburtstag im Herbst 2007 zum achten Male statt, zum zweiten Mal in Stuttgart. Dreimal traf man sich am Nürburgring, je einmal in der Innenstadt von Leipzig, auf dem »Klingenring« in Solingen und dem Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal. Schon zehnmal fand die Straßen-WM in Italien statt, neunmal in Belgien und je achtmal in Frankreich und der Schweiz. Insgesamt waren bisher 24 Länder Gastgeber, nur fünf davon außerhalb Europas.

Gewiss, die Rad-WM hat für Straßenfahrer nicht den Stellenwert, wie sie die Weltmeisterschaften als unangefochtener Saisonhöhepunkt in anderen Sportarten fraglos genießen. Im Rennkalender der UCI ist nun einmal die Tour de France das Maß aller Dinge. In deren Schatten muss sich die WM die verbliebene Aufmerksamkeit mit Giro, Vuelta und den Eintagesklassikern teilen. Letztere mögen vielleicht eine größere

<i>Medaillenspiegel</i>			
<i>Straßenrennen der Profis 1927 bis 2006</i>			
	<b>G</b>	<b>S</b>	<b>B</b>
Belgien	25	11	11
Italien	17	22	14
Frankreich	8	12	15
Niederlande	7	2	6
Spanien	5	5	8
Schweiz	3	6	4
USA	3	2	0
Deutschland	2	7	5
Irland	1	2	3
Lettland	1	0	0
Großbritannien	1	0	0
Luxemburg	0	2	2
Dänemark	0	2	2
Russland	0	1	1
Australien	0	1	0
Polen	0	1	0
Kanada	0	0	1
Slowenien	0	0	1





Tradition haben, weil sie zum Teil seit mehr als einem Jahrhundert über weitgehend unveränderte, oft sehr charakteristische Strecken führen. Aber auch die Rad-WM hat sich längst zu einer festen Größe gemausert. Zum stimmungsvollen Radsportfest, das jedes Jahr in der zweiten Saisonhälfte ein so internationales Publikum anzieht wie sonst nur die Tour. Zu einem Pflichttermin, der in vielen Jahren tatsächlich die besten Profis ihrer Ära anlockte, um den Titel zu fahren.

Ein Reiz jeder WM ist natürlich der klangvolle Titel des Weltmeisters. Auch dem deutschen Publikum beispielsweise ließ sich die Bedeutung von Rudi Altigs Sieg 1966 auf dem Nürburgring einfacher vermitteln als etwa der seines Erfolgs bei Mailand-San Remo 1968.

Bei der Rad-WM kommt hinzu, dass der neue Weltmeister fortan eines der legendärsten Ehrenzeichen tragen darf, das es in der Welt des Sports gibt: ein strahlend weißes Trikot mit einem Brustband in den Farben des Regenbogens. Nicht jedem hat es Glück gebracht. Manche haben in ihm wahre Schicksalsschläge erlebt. Der junge Belgier »Jempi« Monseré erlitt 1971 im Regenbogentrikot einen tödlichen Unfall, Paolo Bettini verlor 2006 ein paar Tage nach dem Titelgewinn in Salzburg seinen Bruder. Andere erlebten als amtierende Weltmeister nur eine verkorkste Saison. Ob es deshalb einen »Fluch des Regenbogentrikots« gibt? Vermutlich ist es einfach so, dass der Mann im Weltmeistertrikot nur besonders auffällt und beäugt wird – sei es, wenn er attackiert oder wenn er stürzt.

Trotz der wechselnden Austragungsorte hat auch die Straßen-WM der Elite mittlerweile so etwas wie einen unverwechselbaren Charakter. Was auch damit zu tun hat, dass sich die Profis bei dieser Gelegenheit sehr zuschauerfreundlich ausnahmsweise auf einem x-mal zu absolvierenden Rundkurs messen. Typisch für WM-Rennen aber ist es auch, dass sie außergewöhnlich oft Anlass für laute Misstöne sind. Die Gerüchte um angeblich verkaufte Siege müssen mangels Beweisen wohl als solche gelten. Belegt aber sind etliche mannschaftsinterne Scharmützel – insbesondere innerhalb der Auswahl der Italiener und der Belgier, die oft mehr als nur einen Titelanwärter an den Start brachten. Die Gründe liegen auf der Hand: Bei der WM sollen plötzlich Fahrer in einer Mannschaft harmonisieren, die sich in der übrigen Saison in den Farben unterschiedlicher Werkteams beharken. Ob da nicht manch Weltmeister mehr Hilfe von einem befreundeten Kollegen in einem ganz anderen Nationaltrikot erhalten hat?

In jedem Fall hat die Rad-WM in den letzten 80 Jahren zahlreiche unvergessliche Rennen gesehen. Favoriten- und Außenseitererfolge. Seriensieger wie Binda oder Merckx und Legenden, denen wie Bartali oder Anquetil bei der WM stets nur bittere Niederlagen blieben. Exotische Schauplätze wie Utsonomiya und Dauerbrenner wie den Cauberg im Südosten der Niederlande. Und auch einige deutsche Rennfahrer, die auf diesen wechselnden Bühnen bemerkenswerte Haupt- und Nebenrollen gespielt haben. Von ihnen allen wird in diesem Buch die Rede sein.

**Helmer Boelsen**

Neu-Isenburg im Frühjahr 2007

1927  
21. Juli

# Nürburgring

(Deutschland)



## Italienisches Festival bei der Premiere

Am Ende belegten nach den 182,480 Kilometern auf der nur einen Monat zuvor feierlich eingeweihten »Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstrecke« in der Eifel vier Italiener die ersten vier Plätze – auch wenn sie alle einzeln und mit gehörigen Abständen ins Ziel gekommen waren. Vorneweg der 24-jährige Alfredo Binda aus der Provinz Varese. Etwas mehr als sieben Minuten dahinter dann mit grimmigem Gesicht der erste italienische Radprofi, der den Titel »Campionissimo« für sich beanspruchte: der schon 34 Jahre alte Costante Girardengo. Ein Mann also, der neunmal italienischer Meister war, sechsmal Mailand–San Remo, dreimal die Lombardei-Rundfahrt und zweimal den Giro d'Italia gewonnen hatte. Für ihn kam diese erste Weltmeisterschaft einfach ein paar Jahre zu spät. Entsprechend sauer war er, dass ihm ausgerechnet der zehn Jahre jüngere Landsmann diese Chance genommen hatte.

Die beiden anderen Italiener, Domenico Piemontesi und Gaetano Belloni auf Platz drei und vier, lagen knapp elf und elfeinhalb Minuten zurück. Als Fünfter und Sechster kamen dann der Belgier Jean Aerts und der Berliner Rudolf Wolke ins Ziel, aber beide waren keine Profis und wurden deshalb als Sieger und Zweiter der Amateur-WM geführt. Beim vorausgegangenen UCI-Kongress hatte die Frage, ob Berufsfahrer und Amateure gemeinsam in einem Rennen starten dürfen, für heiße Diskussionen gesorgt. »Nur bei besonderen Gelegenheiten« lautete der Kompromiss, auf den man sich einigen konnte und der nun beim WM-Debüt der »bezahlten Klasse« gleich Anwendung fand, um überhaupt ein attraktives Feld zusammenzubringen. Der Berufsradsport war schließlich noch nicht allzu verbreitet. Und genau deshalb hatte es ja auch so lange gedauert, bis die Italiener ihren Antrag auf Einführung einer Straßenweltmeisterschaft für die Profis durchbrachten, während die Amateure zu jenem Zeitpunkt schon fünf WM-Rennen bestritten hatten.

Nur 22 der 55 Starter waren also Profis. Zwei von ihnen hatte der Bund Deutscher Radfahrer gemeldet: den Leipziger Herbert Nebe und den Berliner Felix Manthey. Als Zehnter und Elfter kamen sie ins Ziel, doch im Klassement der Berufsfahrer werden sie als Nummer fünf und sechs geführt. Insgesamt fünf Amateure waren schneller als sie.

Auf dem 23 Kilometer langen Kurs am Nürburgring waren acht Runden zu drehen. Einige Nationen hatten die Nordschleife in der Variante mit der »Steilstrecke« im Vorfeld als zu schwer abgelehnt. Aus nachvollziehbaren Gründen, wie sich herausstellte: Die knapp zwanzigprozentige Steigung hinauf zur Hedwigshöhe wurde alten Berichten zufolge nur von Alfredo Binda und Costante Girardengo auf dem Rad bewältigt. Es gab ja zu jener Zeit noch keine Schaltung. Und dann begann es in der sechsten Runde auch noch zu regnen. Das kleine Feld riss auseinander, nur fünf Fahrer blieben vorne, darunter der deutsche Amateur Rudolf Wolke. In der siebten und vorletzten Runde machte dann Alfredo Binda ernst. Er stürmte davon, und keiner konnte ihm folgen – auch der enttäuschte Girardengo nicht. Nur 15 Fahrer kamen ins Ziel, neun Profis und sechs Amateure. Auch das unterstrich die enorme Schwierigkeit der für den Motorsport gebauten Strecke, die noch zweimal Schauplatz der Rad-WM sein sollte.

## Der Zieleinlauf

1. Alfredo BINDA (Italien)  
182,480 km in 6h 37' 29" (27,545 km/h)
  2. Costante Girardengo (Italien) + 7'15"
  3. Domenico Piemontesi (Italien) + 10'51"
  4. Gaetano Belloni (Italien) + 11'38"
  5. Herbert Nebe (Deutschland) + 23'23"
  6. Felix Manthey (Deutschland)
  7. Walter Cap (Österreich) + 46'36"
  8. Otto Cap (Österreich)
  9. Karl Litschi (Schweiz)
- Starter: 22 – Im Ziel: 9



**Oben: Die Gazzetta dello Sport berichtet natürlich auf ihrer Titelseite vom ersten italienischen Sieg bei der ersten Straßenweltmeisterschaft der Profis. Die Bahnwettbewerbe der WM 1927 wurden damals in Köln ausgetragen. Rechte Seite: Alfredo Binda, der »Trompeter aus Cittiglio«, erreicht das Ziel als Solist. Selbst sein stärkster Widersacher, Intimfeind Costante Girardengo, liegt mehr als sieben Minuten hinter ihm zurück.**



# 1928

16. August

## Budapest (Ungarn)



### Georges Ronsse einsam voraus

Einen größeren Vorsprung als bei der zweiten Profi-WM konnte nie mehr ein Weltmeister herausfahren: Georges Ronsse aus Antwerpen in Belgien war schon 17:33 Minuten im Ziel, ehe nach einem gleichermaßen denk- wie merkwürdigen Rennen die beiden Deutschen Herbert Nebe aus Leipzig und Bruno Wolke aus Berlin die übrigen Podiumsplätze eroberten. Ronsse hatte sich zwar 1927 bereits in die Siegerliste der mörderischen Klassiker Paris-Roubaix und Bordeaux-Paris eintragen können, war bei seinem WM-Triumph aber erst 22 Jahre alt. Und Bruno Wolke vertrat eigentlich nur seinen erkrankten jüngeren Bruder Rudolf, der im Jahr zuvor Zweiter der Amateur-WM geworden war.

Das 192 Kilometer lange Rennen führte von Budapest aus weit in die ungarische Puszta hinein durch Orte mit nicht gerade vertraut klingenden Namen wie Gödöllő, Fac, Balassagyarmat und Aszod. Es herrschte eine unerträgliche Hitze. Von 35 Grad im Schatten war die Rede, obwohl der Start bereits um 6:15 Uhr erfolgte. Diesmal hatten die Amateure ihr eigenes Rennen und waren erst eine Stunde später dran. Die holprigen Straßen waren übersät mit einer Staubschicht, die bis zu fünf Zentimeter dick gewesen sein soll und einen Costante Girardengo nach eigenen Aussagen bei einem Antritt zu Fall kommen ließ. In allen Orten warteten die Zuschauer mit Wasser, damit die Rennfahrer ihren immensen Durst stillen und sich zumindest ein wenig erfrischen konnten.

Nach nur 40 Kilometern setzten sich zwei Belgier vom »Feld« ab, das aus einem kleinen Häuflein von nur 16 Berufsfahrern bestand: Georges Ronsse und der elf Jahre ältere Jules Van Hevel. Im kleinen Peloton warteten nun alle darauf, dass die hochfavorisierten Italiener die Verfolgung aufnehmen würden. Doch deren Spitzenfahrer, Titelverteidiger Alfredo Binda und der inzwischen 35-jährige Costante Girardengo, waren sich so spinnefeind, dass jeder der beiden nur die Antritte des anderen konterte. Schließlich stiegen beide entnervt aus und provozierten so ein »gerichtliches Nachspiel«: Der italienische Verband verhängte jeweils eine (später verkürzte) Sperre von sechs Monaten, weil sie das Prestige des italienischen Radsports grob beschädigt hätten.

So hatten die beiden Belgier vergleichsweise einfaches Spiel und fuhren nach und nach 23 Minuten Vorsprung heraus. Dann aber wurde Van Hevel zur tragischen Figur. Erst warf ihn ein Reifenschaden zwei Minuten zurück, und bei der Aufholjagd geriet er in eine Kuhherde. Eines der Viecher schlug ihm mit voller Wucht den Schwanz ins Gesicht. Er stürzte, rappelte sich wieder auf, kam sogar noch einmal zum Landsmann Ronsse nach vorne, doch dann war es um ihn geschehen: Die Wunden schmerzten zu sehr, ihn quälte der Durst, die Erschöpfung wurde immer größer – nach 140 Kilometern gab er auf.

Der junge Georges Ronsse aber hielt durch, obwohl er fast drei Viertel des Rennens vorne im Wind – und im Staub – gefahren war. Viel zu spät reagierten die beiden Deutschen Nebe und Wolke. Aber immerhin gelang es ihnen noch, alle anderen im Rennen verbliebenen Konkurrenten um mehr als eine Viertelstunde zu distanzieren. Nur acht Namen tauchen im Endklassement auf. Und so verwundert es nicht, dass dieses unbarmherzige Ausscheidungsrennen der besonderen Art die einzige Rad-WM bleiben sollte, die jemals in Ungarn und Budapest stattgefunden hat.

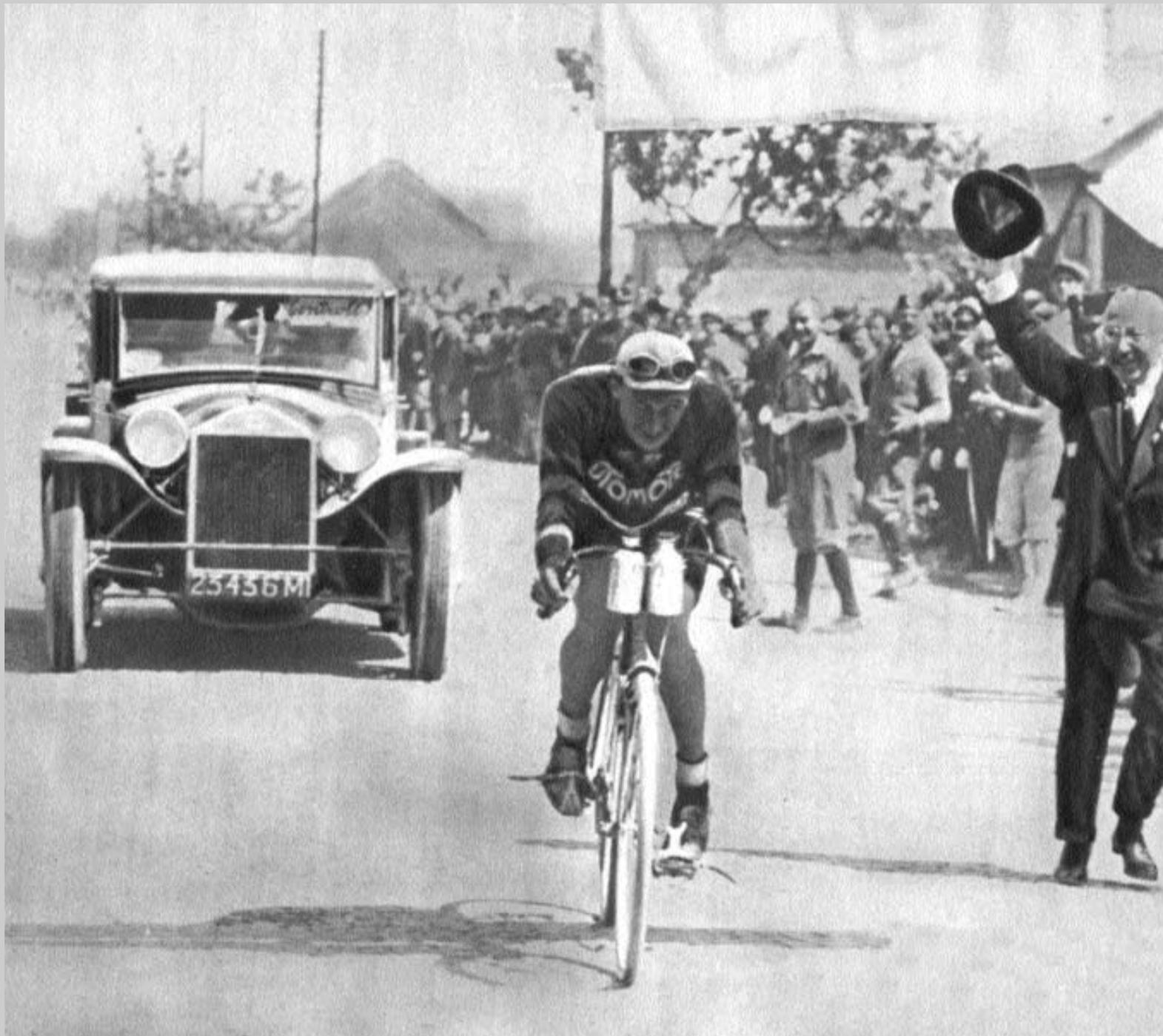
### Der Zieleinlauf

1. Georges RONSSE (Belgien)  
192 km in 6h 19' 20" (30,369 km/h)
2. Herbert Nebe (Deutschland) + 17'33"
3. Bruno Wolke (Deutschland)
4. Joseph Dervaes (Belgien) + 33'52"
5. Walter Cap (Österreich)
6. Max Bulla (Österreich)
7. Otto Cap (Österreich) + 35'25"
8. Ferdinando Le Drogo (Frankreich) + 40'26"

Starter: 16 - Im Ziel: 8

**Unten: Titelverteidiger Alfredo Binda im Trikot in den italienischen Landesfarben (links) und Altmeister Costante Girardengo (rechts) wurden vom italienischen Radsportverband U.V.I. nach der WM von Budapest für sechs Monate gesperrt. Nach 30 Tagen setzten die Funktionäre die Strafe dann allerdings aus.**





**Oben: Die Zieleinfahrt von Georges Ronsse in Budapest. Zu echtem Jubel ließ sich nur ein Offizieller hinreißen.**

**Links: Start zum Weltmeisterschaftsrennen mit Herbert Nebe, Alfredo Binda, Albert Blattmann aus der Schweiz, Costante Girardengo sowie den beiden Österreichern Walter und Otto Cap (v.l.n.r.).**

# Herbert Nebe

## Blick zurück im Zorn

*Was bei der WM 1928 in Budapest wirklich geschah, welche Interessen in das Rennen hineinspielten, lässt sich heute kaum noch recherchieren. Doch BDR-Vizepräsident Wolfgang Schoppe stellte einen Bericht zur Verfügung, den der Zweite dieses unglaublichen Hitzerenntens, der Leipziger Herbert Nebe, im Jahr 1980 aus seinem neuen Wohnort Bad Segeberg nach Leipzig geschickt hat. Es hört sich alles sehr merkwürdig an. Ein Blick zurück im Zorn – 52 Jahre nach dem Ereignis.*

»Nach guten Erfolgen im Rennjahr 1928 bekam ich circa drei Wochen vor der WM einen eingeschriebenen Brief vom BDR mit dem Wortlaut: ›Sie haben sich zehn Tage vor der WM, für die wir Sie gemeldet haben, in Budapest zum Training einzufinden.‹ Ich befand mich zu dieser Zeit in Hochform und stei-

### Der Leipziger Herbert Nebe.



gerte die noch, indem ich auf meiner Standardstrecke Leipzig-Oschatz-Torgau-Leipzig zehn Tage lang täglich nochmals 160 km absolvierte. Mein Freund Karl Seiferth fuhr mir entgegen, und die letzten 40 km wurde Renntempo so brutal gefahren, dass Karl bemerkte, ich sei reif für die Irrenanstalt. Zur angegebenen Zeit begab ich mich allein auf die Reise, fuhr mit dem Orient-Express nach Budapest, traf die ebenfalls nominierten Bruno Wolke, Gustav Nagel und August Brandes.

Als wir erstmals die Rennstrecke abfuhren, waren wir erschüttert. Durch die baumlose Puszta ging es bei brütender Hitze. Von oben die Hölle, von unten dicker Staub, Feldwege und graue Dörfer fast ohne Menschen, nur Gänse und Hühner und Pferde. Die deutschen IBUS-Gewaltigen [1925 wurde ein Industriering für Berufsstraßenrennsport gegründet, der alle Fahrrad- und Fahrradzubehörfirmen vereinigte, die Interesse an deutschen Profi-Straßenrennen hatten. Erster Vorsitzender war Fritz von Opel, die Schirmherrschaft lag beim BDR; Anmerkung des Autors] zeigten sich bei uns nicht.

Sie hatten wenige Tage vor dem Start die Belgier überzeugt, mit Torpedo-Freilauf zu fahren, um bei einem eventuellen Erfolg den belgischen Markt zu erschließen. Jules Van Hevel war auf Kosten von Opel nach Ungarn gereist. Also bestand für mich keine Möglichkeit, für die WM gesonderte Materialverträge auszuhandeln... Ich besorgte mir ein gutes Rotax-Hinterrad mit Leerlauf und ging damit zur Plombierung in der Honved-Kaserne. Vor dem Renntag wurden die Räder überprüft und durften danach nicht mehr verändert werden.

Neben dem Plombentisch saß der Prokurist von Fichtel und Sachs, Michel Schlegelmilch. Der riss mich zur Seite und schrie mich an, was mir einfiel, ein solches Rad fahren zu wollen. Ich erklärte ihm, dass ich nicht verpflichtet wäre, seinen Freilauf zu fahren und dass er sich bisher auch nicht um mich gekümmert habe.

Dann stellte ich meine Forderungen. ›Ich fahre Torpedo und bekomme 7.000 Mark bei Sieg und zehn Prozent abfallend bis zu Platz zehn.‹ Das gleiche für Bruno Wolke, mit dem ich zusammenfahren wollte. Dies wurde mit Handschlag besiegelt und das Material übergeben. Dann sprach er mit Wolke und sagte ihm nur 3.000 Mark zu. Da habe ich ihm sein Torpedorad vor die Füße geworfen, und er besaß die Frechheit von einem ›Hörfehler‹ zu reden. Wir haben dann die Sache schriftlich besiegelt.

Endlich kam der Renntag, Donnerstag 16.8.'28, Start 5 Uhr früh, 32 Grad im Schatten, den es jedoch kaum gab. Nach 30 km Reifenschaden. Wolke wartete auf mich, und wir fuhren wieder ran. Bulla, mein Teamkollege bei Diamant aus Österreich, sagte, dass zwei Belgier weggefahren wären und niemand Anstalten mache, nachzusteigen. Ich rief Brandes und Wolke nach vorn, und gemeinsam mit Bulla verschärften wir das Tempo. Bei den beiden Belgiern handelte es sich um den gro-

ßen Favorit Van Hevel und Georges Ronsse. Plötzlich erschien neben uns der Opel-Wagen mit dem Direktor von Fichtel und Sachs, Konsul Willy Sachs, Prokurist Schlegelmilch, Opel-Manager Martin Schmidt und dem allgewaltigen IBUS-Chef Fritz von Opel selbst. Letzterer stand mit hochrotem Kopf und geballten Fäusten aufrecht im Wagen und schrie mich an: ›Nebe, wenn Sie nur noch einen Schritt nachfahren lassen oder selbst nachfahren, dann fliegen Sie aus der gesamten deutschen Industrie raus.«

Ich war schockiert, ließ mich sofort zum Diamant-Wagen zurückfallen und rief dem Chef-Prokuristen Lange zu, dass mich Herr von Opel bedroht habe, wenn ich weiterfahren sollte. Lange, jahrelang spinnefeind mit Opel, würdigte mich keines Blickes und sah aschgrau im Gesicht stur geradeaus. Also blies ich erst einmal alles ab, und gemeinsam warteten wir auf das Feld.

An der ersten Kontrolle bei km 93 wurde signalisiert: 23 Minuten Rückstand. Mich packte die Wut, ich trat an und habe eine Schlacht entfesselt, über die ich mich heute noch wundere. Ich glaube, ich war in der Form meines Lebens. Auf denkbar schlechten, sandigen Straßen und in einer enormen Staubwolke fahrend, zerriss ich das Feld in kleine Grüppchen. Nach 40 km Alleinfahrt rief mir ein ungarischer Soldat 12 Minuten Rückstand zu.

Irgendwann stand auf einer verdorrten Wiese der Diamant-Wagen mit Prokurist Lange. Der hielt sich abseits und sagte keinen Ton. Mich umsehend entdeckte ich in der Ferne einen weißen Punkt. Es konnte nur ein Deutscher oder Österreicher sein. Also aß ich etwas und wartete. Nach circa drei Minuten erschien Bruno Wolke. Gemeinsam fuhren wir weiter. Bei km 140 hatten wir nur noch 10 Minuten Rückstand.

Es gibt ein Foto, da erkennt man, wie ich im Vorbeifahren an Lange diesen anschrie, was für eine Schweinerei hier als Weltmeisterschaft ablief und ob er sich nicht seines Verhaltens schäme. Kein Kommentar von ihm. Auch Wolke kannte den Stand des Rennens nicht, er war schon eine Stunde hinter mir hergefahren und ziemlich angeschlagen.

Aber ich musste ihn mitnehmen, schon des Geldes wegen, denn er wollte aufgeben, wie ja die großen Favoriten Binda und Girardengo und auch Opel-Fahrer Van Hevel aufgegeben hatten. In Sichtweite von Budapest wurde es ganz schlimm mit ihm. Er war am Ende. Ich redete ihm zu, denn ich hatte ja keine Ahnung, was hinter uns lief. Nun, wir kamen dann zusammen an, Zweiter und Dritter mit 17 Minuten Rückstand.

Am Ziel niemand, der sich um uns kümmerte. Kein Händedruck. Nichts! Wir waren zwei ganz arme Schweine aus Deutschland.

Was vor uns passiert war, hatte sich bald herumgesprochen. Vier geheime Streckenkontrolleure kamen mit Protesten wegen Unterstützung der beiden Belgier durch ein deutsches Opel-Auto. Die beiden seien Auto gefahren. Der Dolmetscher übersetzte, sie hätten im Auto drin gegessen, meinte aber, dass sie dran gegangen hätten. In dem herrschenden Chaos wurde der Protest abgewiesen.

Meinen Chef Lange und seinen Manager Gustav Nagel habe ich nach dem Rennen nicht wieder gesehen. Ich bezahlte am nächsten Morgen meine Zeche und bin grußlos heimgefahren von Budapest nach Dresden, dann im Bummelzug nach Leipzig, schließlich mit der Straßenbahn nach Leipzig-Stötteritz. Ende einer Weltmeisterschaft.«

*Von seinem Rennstall Diamant bekam Herbert Nebe ab 1. Januar 1929 kein Geld mehr, aber auch keine Kündigung, sodass er bei einem anderen Rennstall hätte anheuern können. Es gab ein zwei Jahre währendes Gerichtsverfahren, das mit einem Vergleich endete, bei dem Nebe finanziell abgefunden wurde. 1930 startete er nach zweijähriger Pause noch einmal für Brennabor, gehörte auch der ersten deutschen Tour-de-France-Mannschaft nach dem Kriege an, um dann seine Laufbahn zu beenden.*

*Ich habe ihn als junger Journalist einmal bei einem angeheirateten Onkel kennen gelernt, mit dem er geschäftliche Beziehungen pflegte. Wir sprachen zwar über den Radsport damals und heute, aber die Geschichte aus Ungarn hat er mir nicht erzählt. Herbert Nebe starb im Oktober 1985 im Alter von 86 Jahren.*

## Straßen-Weltmeisterschaft 1928



**H. Nebe und Br. Wolke**

beenden als die ersten  
Deutschen die schwere  
Fahrt als

**Zweiter und Dritter**

auf dem leichtlaufenden

**Diamant-  
Rad**

**Ungeachtet des Eklats von Budapest nutzte Radhersteller Diamant die WM-Medaillen von Herbert Nebe und Bruno Wolke in der Werbung.**