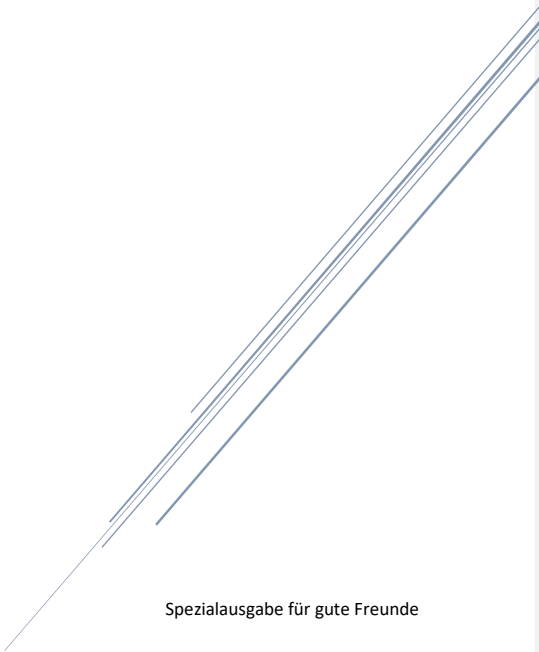


Müller / Radsport meine Erinnerung

Radsport meine Erinnerung mit philosophischer Betrachtung



Spezialausgabe für gute Freunde

Radsport meine Erinnerung mit philosophische Betrachtung

Radsport ist für jeden der Radfahren kann, irgendwie vorstellbar.

Aber die Leistungen welche bei Radrennen, wie bei den klassischen Eintagerennen oder bei Rundfahrten erbracht werden, ist für den normalen Radfahrer nur schwer vorstellbar.

Daher ist auch das Thema Doping eine häufig verwendete Erklärung, woher die Leistungsdivergenz zur eigenen möglichen Leistung kommen könnte. Gerade hier ist aber eine sehr bequeme Vorstellung vorhanden, welche ein schiefes Licht auf den Radsport wirft. Daher ist das Wirkliche am Radsport aus der Sicht der Meisten nicht zu erkennen.

Radsport als Sportart welche mit einem Fahrrad betrieben ist eine Betätigung mit einem Fahrrad. Aber wer mit Verweis auf diese völlig zutreffenden Tatbestand meint das sei alles, was es zum Radsport sagen kann, der hat nicht verstanden was Radsport ist.

Radsport meine Erinnerung

Ich versuche mit meinen Erinnerungen an meine Passion, dem Radsport, hier einen Einblick in eine Sportart zu geben. Es soll nicht primär eine persönliche Biografie- und eine spannende Bezugnahme an Radsportgrößen aus der heroischen Blütezeit des Radsportes sein, sondern eine Sichtweise auf ein Themengebiet, welches für viele Radfahrer die Sportart Radsport vielleicht durch Einsichten erhellen könnte.

Dabei bin ich benüht, dass das was sie bereits wissen und das was Ihnen aus dem Bereich Radsport bereits vertraut ist, zu bestätigen. Sie werden in meinen Texten das wider finden was Sie selber vermuten und als seriöse Dahrstellung des Radsportes mit meinen Worten bestätigt bekommen. Sie werden so meine Hoffnung genau das lesen was sie erwarten.

Von

Daniel Müller

© Copyright (2020) von (Daniel Müller, www.msporting.com) - Alle Rechte vorbehalten.

Es ist nicht zulässig, Teile dieses Dokuments elektronisch oder in gedruckter Form zu reproduzieren, duplizieren oder zu übertragen, ausser die von mir signierte PDF-Datei.

Inhaltsverzeichnis

• Einführung	6
• TEIL I: Basistraining	9
Der Beginn der Radsportgeschichte	10
Lernen ist ein Prozess	11
Erster Sturz, Orientierung	14
Mein erstes Fahrrad	15
• TEIL II: Grundlagentraining.....	18
Erste Wettkampferfahrungen.....	18
Radsportgeschichte 2. Teil.....	22
Unrecht.....	25
Bergrennen.....	28
Wattlandrundfahrt.....	30
• Teil III: Anschlusstraining	32
Trainingssystematik	32
Risiko und Nebenwirkungen	37
Etappenrennen	40
Ehrgeiz	43
• Teil IV: Hochleistungstraining	45
Meine ersten Rennen als Radprofi.....	46
Paris-Rubaix.....	49

Doping	53
• Teil V: Radsport als Freude am Radfahren	56
Eine Fahrt mit dem Velo.....	56
Radsport als Zuschauer.....	58
Weisse Socken	60
Radsport und Religion	62
Die Zukunft des Radsports	65
• Begriffe	69
• Personenregister.....	71
Literaturverzeichnis	72

- Einführung



Radsport eine Erinnerung mit philosophische Betrachtung

Darf ich, oder soll ich diesen Tittel für meine Ausführungen überhaupt verwenden?

Mit Philosophie habe ich in meinem Leben nicht direkt zu tun, obwohl ich mich gerade im Bereich der Mathematik und der Physik die philosophische Betrachtung sehr interessiert.

Mein Werdegang wurde primär durch den Radsport geprägt.

Wenn ich das Thema Philosophie durchaus von einem sehr leihen haften Standpunkt aus angehe, könnte es in der Zusammenfassung dieser Thematik als ein Beitrag zur Erkenntnistheorie dienen. Als begeisterter Radsportler interpretiere ich Begriffe anders als beispielsweise ein typischer Mannschaftssportler und für einen Radsportler ist die Wahrheit nicht die gleiche wie für nicht Radsportler. Auch hier kommt es auf die Perspektive an und erst die Gesamtheit aller Betrachtungen generieren ein mehrdimensionales Gesamtbild, das zwar von einer einzelnen Betrachtung nicht mehr visuell, aber dennoch in Gedanken überblickbar wird. Deshalb verwende ich anmassend, wie ich bin, selbstbewusst den Begriff philosophische Betrachtung.

Mit dem Radsport kam ich in meiner frühen Schulzeit zum ersten Mal in Kontakt, als ich zusammen mit meinem Vater als Zuschauer an einem Strassenradrennen teilnahm. Eine erste Begeisterung wurde geweckt. Kurze Zeit später habe ich einen Vortragsabend mit den Legendären Ferdi Kübler besucht. Seine Ausführungen von heroischen Rennen hat mich endgültig fasziniert und überzeugt und damit war mein Entschluss klar, ich wollte auch Radrennfahrer werden. Ich habe

durch Ferienarbeiten im Wald, wo ich Aufräum-Arbeiten erledigen konnte, und junge Bäume gesetzt habe, mein erstes Geld verdient, was natürlich für die Beschaffung eines eigenen Rennvelos benötigt wurde. Mit meinem neuen Rennvelo habe ich mich schon bald zu einem ersten Radrennen angemeldet, einem Nachwuchsrennen über einen km, welcher injiziert von Oskar Plattner als Nachwuchs-erkennung zu dieser Zeit einen Einstieg in den Radsport darstellte. Dieses erste regionale Rennen habe ich gewonnen und daher war für mich das Ziel des Lebensweges mit dem Velo auf der Strasse wie die Schienen einer Strassenbahn fest in meinen Lebensweg eingearbeitet.

Das Thema und dieses Büchlein wollen nicht nur als Biografie von mir verstanden werden, wenn unter Biografie mein Leben als Abfolge von Entwicklungen und Ereignissen gemeint ist. Es ist gerade nicht so, dass ich eine selbst-Darstellung dokumentieren möchte, sondern ich versuche das Themengebiet Radsport anhand meiner eigenen Erfahrungen in einer etwas farbigen Weise mit Erklärungen zu den speziellen Begriffen und als Zusammenspiel der Generationen in Radsport mit kritischer Reflektion einen lebendigen und anschaulichen Rahmen zu geben. In diesem Sinne soll es auch meine "Metasicht auf den Radsport" sein, welche in mir bekannter Literatur, bis heute leider untervertreten ist.

Als wichtiges Anliegen von mir ist es auch den Radsport und einen grossen Teil meiner Faszination dazu, als Kultur zu verstehen, es geht also auch um dessen Hermeneutik. Ich möchte daher mit gleichgesinnten aber auch mit anders Denkenden über das Themengebiet Radsport philosophieren können und erhoffe mir einen Erkenntnisgewinn auf beiden Seiten.

■ Persönlicher Werdegang

Nach meiner regulären Schulzeit, welche ich aus meiner Sicht als eher unterdurchschnittlicher Schüler beendete, trat ich eine Lehrstelle als Bauzeichner Eisenbeton/Tiefbau an. Diese Auswahl hat schon mit meiner Berufsvorstellung «Radprofi» zu tun. Durch einen körperlich eher weniger belastende Tätigkeit bleibt am Abend nach der Arbeit noch genügend physische Energie, um extensive Radsporttrainings zu betreiben.

Nach der Berufslehre trat ich eine 80% Stelle als Tiefbauzeichner an und es blieb somit auch damit genügend Zeit, um auf der sportlichen Ebene meine Fähigkeiten zu verbessern, um Etappenrennen als Amateur zu bestreiten und mit 23 Jahren Radprofi zu werden.

Nach drei Jahren als Radprofi habe ich aber meine Grenzen in der von mir geliebten Sportart erkannt und die sportliche Karriere zugunsten der Familie und einer beruflichen Karriere beendet.

Der Begriff Karriere assoziiert bei mir auch immer ein Bestreben seine Leistung stetig zu verbessern und so habe ich in Abend- und Samstagsstudium mein Wissensrucksack im Beruf zum Ingenieur erweitert. Als Bauingenieur habe ich mich auf dem Gebiet der Fassaden- und Glasstatik spezialisiert. Mit diesen Kompetenzen stehen heute Gebäude auf der ganzen Welt, welche vielen Leuten bekannt sind, und welche ich persönlich durch meine Arbeit auf dem Gebiet der Fassaden- und Glasstatik mit realisiert habe. Auf diese architektonische Zeitzeugen darf ich stolz sein, da ich zu deren Entstehung mit beigetragen habe. Ich war bis zu meiner Pension Mitbesitzer und Partner in der Geschäftsleitung in einem für Fassadenplanung spezialisierten und weltweit tätigem Ingenieurbüro.

Privat bin ich zu der Zeit, als ich diese Zeilen schreibe schon seit über 40 Jahren mit meiner geliebten Ehefrau Cornelia verheiratet. Wir

wohnen in einem Einfamilienhaus, welches wir selbst entworfen haben und wo wir unsere beiden grossartigen Töchter grossgezogen haben.

Sportlich bin ich auch den Radsport immer treu geblieben. Ich war in der Organisation Jugend und Sport stark engagiert, habe Aus- und Weiterbildung im Bereich Physiologie besucht und als Experte im Radsport jungen Trainer mein Wissen weitergegeben. Ich bin der Autor der seit 1995 bestehenden Domain «msporting.com», welche sich primär mit der Trainingsplanung im Radsport beschäftigt.

Meine Auffassung von Sport deckt sich vermutlich nur zu einem geringen Teil mit dem Mainstream. Ich suchte im Sport nie den Erfolg um jeden Preis, sondern verspürte insbesondere im Radsport immer eine grosse Leidenschaft, ohne die Erkenntnis nicht möglich ist.

- ## TEIL I: Basistraining

Das Basisatrainning ist der erste Trainingsabschnitt im langjährigen Aufbau einer Radsportkarriere. Es drückt eine didaktische Zielsetzung aus in welcher die Grundlagen hinsichtlich der konditionellen, technischen und taktischen Fähigkeiten eines Radsportlers gelegt werden.

Die erste Gliederung des Inhaltes dieses Buches wird ausgeliehen aus der Trainingsplanung und umrahmt damit eine normale Radsportkarriere aus der Sicht eines Radsportlers.

Der Beginn der Radsportgeschichte

Kritische kurze Zusammenfassung.

1886 wurde das erste Radrennen in Paris ausgetragen. Der Sieger, so beschreibt es die Überlieferung war James Moore. Die ersten Rennen wurden aber schon früher ausgetragen, aber die Fakten darüber sind widersprüchlich. Dieser James Moore aber war ein erster Champion und einer der ersten Rad-Profis, welcher durch seine zahlreichen Siege vom Radsport leben konnte. Grund dafür waren nebst seiner guten Resultatausbeute auch das Sportgerät Velo selbst. Dieses Fahrzeug stellte in der damaligen Zeit ein brauchbares Fortbewegungsmittel dar. Es wurde von unterschiedlichen Handwerkern hergestellt und stellte seit Beginn eine lohnende Erwerbstätigkeit für viele Handwerker dar. Dies führte auch dazu, dass die Fahrräder, welche an den Radrennen Siege erzielen konnten, in der kaufwilligen Bevölkerung eine höhere Begehrlichkeit darstellen als verlierer-Vehikel. Daraus entstanden die ersten grossen Hersteller von Fahrrädern. Durch die Begeisterung der Bevölkerung am Radsport wuchs auch das wirtschaftliche Expansionsbegehren der Zeitungspresse, welche durch die Berichterstattung von Radrennen Ihren Absatz vergrössern konnte. Die Zeitungsverlage nutzten sogar das Interesse der Leser, um selbst Radrennen zu organisieren. Durch immer längere- und sogar bisher unvorstellbare Distanzen wurde die Berichterstattung über solche Radrennen in der Leserschaft gewürdigt und dies zeigt sich durch immer grössere Auflagen der verrückten Radrennen organisierenden Zeitschriften. Bedingt durch die primär wirtschaftlichen Interessen, waren die Regeln, welche für die Teilnehmer galten, alles andere als fair. So wurden Radrennfahrer, welche nicht genehm waren, einfach ausgeschlossen, oder Rennfahrer in den Diensten von potenten Fahrradhersteller konnten sich Konditionen erkaufen, welche der

restlichen Konkurrenz jeglicher Chancen beraubte. Nach der Einführung der Luftreifen war es währten etlichen Jahren üblich, dass Rennfahrer selbst Schmiedenägel mitführten, um diese bei Gelegenheit zu streuen damit nachfolgende Konkurrenten ein Aufholen durch platte Luftreifen erschwert wurden. Die eklatante Unfairness wurde auch durch die Berichterstattung der Journalisten, welche Interessensbedingt einzelne Rennfahrer zu Helden erkoren, zusätzlich angeheizt. So sind mehrere Szenen aus dieser Zeit beschrieben, wo Fans von Ihren Lieblingsfahrer den direkten Konkurrenten auflauerten, diese zu Fall brachten und sie verprügelten. Fairness war also im Radsport nicht von Anfang an ein Ziel, hatte aber dadurch ein riesiges Verbesserungspotential.

Lernen ist ein Prozess

Meine These: Lernen ist ein Prozess wo Erfahrungen durch den Sinn des Denkens verarbeitet und abgespeichert wird. Diese Tatsache kann man am besten durch das Bewegungslernen erkennen. Bewegungsmuster sind der Wortschatz unseres Körpers. Wie komplex nur einfache Gleichgewichtsprobleme sind, wurde in der Robotertechnik in den letzten 15 Jahren durch eine Vielzahl empirischer Untersuchungen erkannt. Wenn man sich vorstellt, wie schnell und fast selbständig ein junger Erdenbürger das Gehen auf zwei Beinen erlernt, muss man erkennen, dass diese Memoryfunktion riesig gross sein muss. Es ist einfach zu erlernen und muss über die Zeit des Lebens am Beispiel des Gleichgewichtes permanent nachjustiert werden. Dass ein Mensch diese Bewegungen fast selbständig lernt, liegt darin begründet, dass ein vererbter Naturinstinkt jedes Lebewesens, nach Selbstständigkeit strebt und dieses Bedürfnis als erstes durch die Beherrschung des Bewegungsapparates befriedigt

Müller / Radsport meine Erinnerung

werden kann. Durch diese Lernschritte erweitern wir unser Handlungsvokabular.

Ein Eichhörnchen findet im Winter seine Nüsse, welches es im Herbst versteckt wieder, weil es dem Überlebensinstinkt des Eichhörnchens entspricht und daher für das Eichhörnchen erstrebenswert ist. Ich nenne dies die natürliche Motivation. Ein Mensch besitzt vermutlich eine höhere natürliche Motivation als andere Lebewesen, was durch die höhere Gesamtintelligenz vermutet werden darf. Das Thema über die Intelligenz von Tieren möchte ich hier nicht ansprechen, ich verwende nur offensichtliche parallelen zum besseren Verständnis.

Die ersten Versuche mit einem Zweirad zu fahren, machen heute in der Überflusgesellschaft die meisten Menschen schon sehr früh in ihrem Leben. Wann ich das Radfahren erlernt habe, weiss ich nicht mehr genau. Ich kann mich aber noch an das schwarze Damenfahrrad meiner Mutter erinnern, wo ich auf dem nach unten abgesenkten Oberrohr, wie das bei den typischen Damenfahrrädern in den 60er Jahren üblich war, sitzend die ersten Fahrversuche gemacht habe.

Genauer erinnere ich mich als unsere beiden Töchter das Fahrradfahren erlernten. Zu dieser Zeit waren Kleinkinder-Fahrräder mit hinten angebauten Stützrädern sehr häufig. Als unsere ältere Tochter 3 Jahre alt war, erhielt sie ihr erstes rotes Kinderfahrrad, ohne Stützräder. Mir war bewusst, dass das Fahrrad-Fahren nicht vererbt werden kann, sondern die sensomotorische Intelligenz gehört zu der Epistemologie und verlangt, dass auch das Gleichgewicht nach den Bedingungen von bereits vorhandenen Bewegungsmuster beim gesamten Prozess des Bewegungslernens aufgebaut werden muss. (Jean Piaget)

Also haben wir einen sonnigen Sonntag einem Spaziergang um den Klingnauer Stausee gewidmet, wo die ersten Fahrversuche gestartet

wurden und immer, wenn die Lust erwachte, den nächsten Schritt zu wagen, wurde mit der geringsten Stabilisierung durch den stolzen Vater, gefahren. Die halbe Umrundung war noch nicht hinter uns und das komplexe Bewegungsmuster des Fahrradfahrens war schon im Ansatz erlernt. Motiviert durch die Lernerfolge wurde die restliche Runde fahrend mit der Angst der Eltern, der erste Sturz könnte alles wieder zunichtemachen, mit viel Fahrfreude der Tochter absolviert. Gegen Ende der Umrundung konnte tatsächlich, bedingt durch das allmählich ermüdete Nervensystem, ein unkontrolliertes Ansteuern in Richtung Wasser durch ein eingreifendes Zurückhalten, einen Sturz in den See verhindert werden. Ein erster Plan vom Fahrradfahren ist entstanden und abgespeichert. Er besteht schon aus mehr als nur Gleichgewicht, Steuern und Treten. Wenngleich die räumliche Orientierung und die Sicherheit noch erst in Ansätzen vorhanden sind.

Das Gefühl von Sicherheit kommt bei Kindern schneller als es den Eltern lieb ist. Sobald die Tretbewegung als Bewegungsmuster so weit gefestigt ist, dass sie praktisch autonom abläuft und sich sogar in Richtung Bewegungsreflex entwickelt, kann man sich auf das Gleichgewicht und auf die Steuerung konzentrieren, bis auch diese sich zu automatisieren beginnen. Dies ist schon nach wenigen Fahrstunden der Fall. Ab diesem Stadium des Lernens Rad zu fahren, fühlen sich Kinder auf dem Fahrrad schon sicher.

Dazu sagt Harre: "Die *Kopplungsfähigkeit* ist die Fähigkeit zur Koordinierung der Teilkörperbewegungen, Einzelbewegungen und Operationen untereinander in Beziehung zu einer auf ein bestimmtes Handlungsziel gerichteten Gesamtkörperbewegung. Sie kommt im Zusammenspiel räumlicher, zeitlicher und dynamischer Bewegungsparameter zum Ausdruck" (Harre 1992: 187)

Erster Sturz, Orientierung

Gestärkt durch diese ersten Sicherheitsgefühle werden die Fahrmanöver immer kühner und so ist der erste Sturz durch eine noch nicht kontrollierbare Handlung nicht zu vermeiden. Je nach Konsequenzen, welche aus dem ersten Sturze resultieren, wird sofort weitergefahren und die Erfahrung des Sturzes wird in die dynamische Bewegungsvorstellung übernommen. Bei schwereren Konsequenzen kann aber das Negativerlebnis die weitere Kopplungsfähigkeit hemmen.

Der Lebenserfolg setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen. Die drei wichtigsten sind Intelligenz, Herkunft und Geduld. Selbst wenn der Faktor Herkunft sehr klein ist, wird das Produkt immer grösser ausfallen, als wenn der Faktor Geduld gegen null tendiert.

Erfolg setzt aber immer auch eine Zielsetzung voraus, welche mit Beharrlichkeit und Geduld angestrebt wird. Zwischenziele sind sinnvoll, Nebenziele zeugen von zu wenig Geduld und Selbstvertrauen.

Das Leben ist nicht der Kreis, welcher das Ende als Ziel voraussetzt, sondern der Zustand, welcher den Weg als Ziel definiert. Zugleich ist das Ende auf dem Lebenskreis wiederum mit dem Anfang gleichzusetzen.

Mein erstes Fahrrad

Ein eigenes Fahrrad zu besitzen ist aus meiner Sicht, ein Wunsch welcher eigentlich jeder haben sollte. Dieser Wunsch entsteht nicht primär aus materialistischen Gründen, sondern die Tatsache sich mit einem Fahrrad frei und unabhängig von Energie zu bewegen, sollte der fundamentale Drang sein, ein solches Gefährt zu besitzen. Ein Fahrrad ist nicht nur ein Fortbewegungsmittel oder ein Sportgerät, es ist auch eine ökonomisch äusserst sinnvolle Maschine, welche auch ästhetische Merkmale haben kann. In meinen Augen ist also ein Fahrrad ein Sportgerät welches optimal an unterschiedlichste Personen angepasst werden kann und somit zusammen mit dem Sportler eine komplette Einheit Mensch Maschine bildet. Die physikalischen Vorteile, welche ein Fahrrad gegenüber der menschlichen Laufbewegung bietet, sind durch die runden Räder, sowie durch die veränderbare Übersetzung der Muskelkraft auf das System erheblich. Aber die Gesamtdarstellung eines Fahrrades muss nicht nur technische, sondern auch gestalterische Anforderungen erfüllen, denn schliesslich verbringt man als Radsportbegeisterter viel Zeit mit seinem Fahrrad.

Mein erstes Rennvelo baute ich mir selbst aus den Einzelkomponenten zusammen, da mir das Geld für ein komplettes neues Velo fehlte. Rahmen, Lager, Lenker, Sattel, Schaltung und Bremsen waren schon beisammen, es fehlten noch die Räder. Diese standen auf meinem damals nicht unbescheidenen Wunschzettel für das

Müller / Radsport meine Erinnerung

Weihnachtsgeschenk. Und meine Eltern konnten meinen Wunsch erfüllen. Unter dem Weihnachtsbaum lagen damals ein Vorder- und ein Hinterrad der Firma Campagnolo. Mit Hochflanschnaben, Colléfelgen und dem bekannten Schnellverschluss.



Dieser Schnellverschluss war damals das absolute Muss für ein Rad welches als Sportgerät dienen sollte. Damit konnte man das Laufrad mit einem leichten Dreher des Verschlusses in Sekundenschnelle vom Rahmen trennen und einen Reifenschaden beheben. In meinen Jugendjahren hat das Reglement noch verlangt, dass eine Luftpumpe und ein Reservereifen bei den Rennen mitzuführen seien. Bei einem Reifenschaden musste zuerst das Rad ausgespannt -, den defekten Reifen abgezogen -, den mitgeführten Reifen aufgezogen - und wieder aufgepumpt werden. Nach dem Einsetzen des reparierten Rades konnte das Rennen und die Verfolgung zur Spitze wieder aufgenommen werden.



Die geeignete Falttechnik des Reservereifens war nicht nur eine ästhetische Komponente, sondern der Reifen durfte durch die Phase

Müller / Radsport meine Erinnerung

während des Trainings und Rennens durch die Reibkräfte des Halteriemchens nicht beschädigt werden, musste aber bei einer Panne so schnell als möglich ausgepackt entfaltet und aufgezo-gen werden können. Weiter war es wichtig einen bereits gebrauchten Collé zu verwenden, denn dieser sollte noch eingetrockneten Collékitt enthalten, was eine bessere Haftung auf der Felge garantierte und er sollte schon einmal aufgezo-gen worden sein, damit ein erneutes Aufziehen und damit der Wechsel des Reifens durch die Vordehnung schneller erfolgen konnte.

Mein erstes Velo hatte nun alle Komponenten, um damit zu trainieren und ich konnte mich damit schon bald zu einem Rennen anmelden. Das Velo mit meinen Augen betrachtet war noch nicht perfekt, obwohl es funktional schon ein recht taugliches Sportgerät war. Mein Traum war eine Lenkerschaltung wie sie mein Vorbild Jose Manuel Fuentes auf seinen Fahrten zum Bergpreisleader an den gossen Rundfahrten verwendet hatte.



Dieser Schalthebel wurde zur damaligen Zeit hauptsächlich bei den Querfeldeinrennen verwendet, aber er brachte offensichtlich auch Vorteile bei Bergrennen.

Genauso, wie schöne, hilfreiche und funktionale Komponenten an einem Velo die Freude am Radfahren verstärken können gehört zum Radsportbegeisterten ein immer sauberes Velo. Das Reinigen des

Velos gehört nach jeder Fahrt zu den Ritualen wie die Kontrolle der Reifen, Bremsen und der Schaltung vor der Fahrt. Bei schönem Wetter genügt meistens ein Abwischen des Staubes von den glänzenden Komponenten, aber nach einer Regenfahrt ist jeweils eine grössere Reinigung mit Wasser und Seife notwendig. Auch die Kette, welche bei vielen vernachlässigten Velos oft vor Schmutz nicht in seiner Feingliederigkeit erkannt wird, muss nach einer Regenfahrt sauber gereinigt werden.

• TEIL II: Grundagentraining

Die Bezeichnung Grundagentraining ist praktisch die Weiterführung des Basistrainings einfach bereits mit Wettkampfhintergrund. Es drückt die didaktische Zielsetzung der zweiten Stufe im Radsporttraining aus. Es werden die Grundlagen hinsichtlich der konditionellen Eigenschaften, der technischen Fertigkeiten und der Kenntnisse der taktischen Grundfähigkeiten gelegt.

Erste Wettkampferfahrungen

Es ist Sonntagmorgen 6.55 Uhr und es ist kalt, ein Dauerregen macht die Kulisse im Industriequartier von Biel noch surrealistischer als dies bei angenehmeren Wetterbedingungen der Fall wäre. Es hat an diesem Sonntagmorgen an diesem Ort mehr Leute als zu fast jedem anderen Zeitpunkt. Hier fällt in 5 Minuten der Startschuss zur Nordwestschweizerrundfahrt der Kategorie Anfänger (Heute U17). Ich habe mich in der Startaufstellung im hinteren Bereich des ca. 80 Jugendlichen Fahrer umfassenden Feldes aufgestellt. Klar habe ich kalt wie jeder andere hier auch. Mein Bruder Jörg welcher mich mit seinem Auto hier nach Biel brachte steht einige Meter entfernt hinter der Balustrade am Strassenrand und wäre bereit meinen Wollpullover

welcher mich noch geringfügig vor der Kälte schützt zu übernehmen. Alle anderen Rennfahrer übergeben die letzten schützenden Kleidungsstücke ihren Betreuungspersonen. Aber mit war kalt und ich entschloss mich entgegen dem allgemeinen Verhalten der Konkurrenz meinen Wollpullover nicht zu übergeben. Ein paar wenige Minuten nach dem Start, wir haben die Ortschaft Pieterlen, welche als erste Nachbargemeinde von Biel durchfahren wird, gerade erreicht und ich hatte durch die erhöhte körperliche Tätigkeit, nicht mehr kalt. Durch die hohe mentale Konzentration bei nasser Fahrbahn sich als Anfänger im Fahrerfeld zu bewegen, ohne zu stürzen, ist man sowieso von der aktuell als unbedeutende meteorologischen Tatsache, dass es nass und kalt ist, völlig abgelenkt. Das Rennen verläuft für mich eigentlich ohne nennenswerte Ereignisse. Ich habe jederzeit die technischen Probleme, welche sich einem Anfänger stellen im Griff. Schalten, Bremsen und bei nasser Fahrbahn mit anderen Rennfahrern umgeben im Feld fahren, gelingt mir ziemlich gut. Ein Sturz war zu keiner Zeit zu befürchten. Konditionell hatte ich nie das Gefühl am, oder über dem Limit zu fahren.

Die Grundlagen, um an einem meinem Alter entsprechenden Radrennen teilzunehmen sind bei mir basierend durch das häufige Radfahrtraining sicher vorhanden, wenn auch bei weitem noch nicht gefestigt.

Den Begriff *Rennübersicht* kannte ich noch nicht. Ich konnte zu keiner Zeit während des Rennens sagen, wie dieser Wettkampf verläuft. Ich war zwar sicher in Positionen, wo ich die Spitze des Fahrerfeldes sehen konnte, war aber sicher nie in der Lage zu sagen wie viele Konkurrenten in etwa hinter mir waren, oder ob sich schon eine Spitzengruppe gebildet hatte.

Der Dauerregen hielt an, bis zum Ende des Rennens. Wir hatten noch das letzte Hindernis, einen ca. 2 km langer Anstieg und danach die etwa 5 km lange abfallende Schlussphase des Rennens zu absolvieren. Im Anstieg komme ich an meine Leistungsgrenzen, vermeintlich weil mein durchnässter Wollpullover ein gefühlt tonnenschweres Zusatzgewicht hatte und er dermassen nach unten durchsackte, dass ich ihn mit jeder Tretbewegung mit dem Knie berührte. Das Fahrerfeld um mich beginnt sich aufzulösen, in dem sich die meisten Mitkonkurrenten nach vorne absetzen und bis zum Kulminationspunkt bin ich praktisch allein unterwegs. Es befinden sich zwar noch Fahrer vor mir in meinem Blickfeld aber der regennasse und schwere Umhang, welcher mich vor dem Start noch gewärmt hatte, hilft auch hier in der abschüssigen Strasse nicht um noch ein vor mir fahrender Mitkonkurrenten einzuholen. Im Ziel hatte ich keine Ahnung an welcher Position ich mich im Rennen klassiert hatte. Aber nach der Dusche, wo das Wasser sicher nicht mehr warm war, da schon etliche Rennfahrer vor mir geduscht hatten, war es selbstverständlich, dass wir auf die Rangverkündigung warten mussten.



An einem Radrennen gibt es nicht nur einen Sieger, oder gar Verlierer. Selbst der letzte Rennfahrer in der Rangliste ist bei weitem kein Verlierer. Er war im Ziel und wurde klassiert.

Die Rangliste gibt Aufschluss über die gesamten mannigfaltigen Fähigkeiten und Fertigkeiten bei diesem speziellen Anlass. Ich war also stolz als 52. Rennfahrer in der Rangliste aufgeführt zu sein. Ebenso bewundere ich all die Rennfahrer, welche sich vor mir klassiert haben. Gleichzeitig merke ich mir aber die Namen der Mittkonkurrenten welche ich gegen Schluss des Rennens wegen meines vermeidlichen Fehlentscheides meinen Wollpullover am Start nicht abzugeben, ziehen lassen musste. Keinesfalls mache ich mich aber über die Konkurrenten, welche ich schlagen konnte, herablassende Bemerkungen. Vielleicht sind diese sogar körperlich besser als ich und hatten einfach nur Pech mit dem Wetter, dem Material, dem gewählten Frühstück oder der aktuellen Gesundheit. Wenn ich einleitend schreibe es gibt nicht nur einen Sieger, ist diese Feststellung ebenfalls ambivalent. Das erhabene Gefühl als zweitklassierter oder als drittklassierter auf der Rangliste so weit oben zu stehen, möchte ich jedem Menschen im Leben einmal gönnen. Aber auch der letzte auf der Rangliste, oder sogar die Rennfahrer, welche nicht klassiert wurden, haben Erfahrungen gesammelt, welche ihnen helfen werden im nächsten Rennen ihre Klassierungen zu verbessern.

Wenn Sie bis hier noch keine Evokation erkannt hat, also zwischen den Zeilen noch nichts lesen konnte, dem Empfehle ich dringend weiterzulesen. Ich versuche im weiteren nämlich auch diesbezüglich konkretere Anspielungen zu machen. Wenn Sie aber bisher mehr erfahren haben, als ich geschrieben habe, sind Sie ein Insider (siehe Begriffe) und ich empfehle auch Ihnen weiterzulesen, vielleicht gelingt es mir, dass Sie aufgrund Ihres generischen Wissens weitere Erkenntnisse im Bereich Radsport erlangen können.

Radsportgeschichte 2. Teil

Radsporthelden in den Anfängen des Radsportes wurden durch die Erfolge, welche sie in den für viele Zuschauer in nicht vorstellbaren Monsterrennen erzielt haben, geboren. Dabei spielt aber vor allen die Berichterstattung in den Zeitschriften die entscheidende Rolle. Die Rangliste allein macht keine Helden. Die glorreiche Schilderung des unerbittlichen und unmenschlichen Kampfes wurde als Sensation verkauft, trieb den Umsatz der Zeitschrift nach oben und faszinierte die Leser so, dass aus Sieger Helden wurden. Aber nicht nur die Sieger zogen das Interesse und das Wohlwollen der Leser auf sich. Auch Tragödien und deren unbarmherzigen Konsequenzen wurden von der Presse so ausgeschmückt damit die Leserschaft unterhalten wurde und so das Interesse an den Geschichten erhalten blieb und der Absatz der Zeitschrift garantiert war.

Gerade Tragödien, unbarmherzige Schicksale, brutalste Stürze und eklatant ungerechte Behandlungen sowie Skandale waren aber die Ereignisse, welche das Interesse der Bevölkerung erweckten und den Radsport als heroische Sportart bis in die heutige Zeit als geschichtsträchtige Sportart beliebt gemacht hat.

Erwähnenswert aus geschichtlicher Sicht ist aber der bis in die heutige Zeit überschwappende Umstand der die Interessen der Medien, der Veranstalter, und den Ausrüstern hauptsächlich über den Interessen des Sportes oder den Rennfahrer stellten. Das ist beschrieben von den Anfängen des Radrennsportes bis zu den Jahren 1920 als sich Henri Pélissier als einer der Ersten für die Interessen der Rennfahrer gewehrt hat. Die Reglemente wurden daraufhin zwar sehr zögerlich, aber doch stetig angepasst. Was sich bereits in den Anfängen des Radrennsportes zu etablieren begann war das *Domestikentum* bei den

Profirennen. Bereits bei den ersten Radrennen wurden für die Rennfahrer, welche für die Siege in Frage kamen, andere Fahrer engagiert, welche für Helferdienste bezahlt wurden. Diese Fahrer haben die Rennen nicht beendet, sondern standen nur für eine definierte Strecken den Siegesanwärter zur Verfügung.

Dieses *Domestikentum* hat sich in den Ländern unterschiedlich entwickelt. In Italien, wo die *Domestiken* «Gregario» genannt wurden, war es anfangs des 19ten Jahrhundert so perfektioniert worden, damit die Geschwindigkeit des gesamten Fahrerfeldes für die Sprinter optimiert wurde. Die Geschwindigkeit wurde möglichst gleichmässig hochgehalten damit die Kapitäne im Fahrerfeld die Strecke mit dem geringsten Energieaufwand absolvieren konnten.

Die ersten Helden und Sieger der grossen Rennen haben in meinem Bewusstsein erst nach meiner eigenen Karriere einen Platz eingenommen. Einer der ersten Radsportgrössen, welcher ich bewusst war nahm, ist Ferdi Kübler. Sein Eindruck auf mich war prägend. Nicht nur durch seinen Vortrag, welcher mich vollkommen begeisterte, sondern auch weil ich ihn persönlich kennen lernte als ich als 19-jähriger Amateur beim Bergrennen auf das Kitzbüheler Horn in der Pause zwischen dem Massenstartrennen und dem Einzelzeitfahren durch den Umstand, dass ich in Österreich als Schweizer an Rennen teilnahm, mit Ihm ins Gespräch kam. Er wurde als Radsportlegende damals zu diesem Rennen als Ehrengast eingeladen.

Als weitere Radsportlegende war mir Heiri Suter aus Gränichen ein Begriff. Er war praktisch in meinem Nachbardorf zu Hause, ich lerne Ihn aber nie persönlich kennen. Heiri Suter gewann grosse Klassiker wie die Flandern Rundfahrt und Paris Rubaix. Sein Portrait hing an der

Müller / Radsport meine Erinnerung

Wand des Velomechanikers, wo ich meine Reifen reparieren liess. Später lernte ich Oskar Plattner kennen, welcher in meiner Amateurzeit Schweizer Nationaltrainer war. In meiner Jugend waren dann Fahrer wie Jaques Anquetil, Eddie Merckx, und José Manuel Fuentes meine Vorbilder.

Eine weitere Radsportlegende lernte ich in meinem ersten Profijahr im Team von Jean de Gribaldi kennen. Der Vater eines meiner damaligen Teamkollegen Jacques war kein geringerer als Jean Stablinski

30 Jahre nach meiner Karriere bei einem Rennbesuch des Rennens Paris-Rubaix war ich an der südlichen Einfahrt der langen Kopfsteinpflaster Strecke durch den Wald von Arenberg. Dort steht berechtigterweise ein Denkmal für Jean. Erst da habe ich seine Popularität richtig verstanden. Er war nicht nur 1952 Profiweltmeister, sondern in seiner Jugend auch Bergmann in einer Zeche unterhalb seines Denkmals tätig, um sein Brot zu verdienen. Durch den Radsport konnte er seine Untertagarbeit durch einen Platz an der Sonne tauschen und durch seine Erfolge davon leben. Mit seiner Geschichte wurde er von vielen verehrt und zum Helden.

Ja auch an einem Rennen welches «Hölle des Nordens» genannt wird, wo jeder Rennfahrer, welcher das Ziel erreicht ein schmutziges Gesicht hat und von der Strecke gezeichnet ist, kann für diese Rennfahrer die Sonne scheinen.

Wenn ich heute die Lebensgeschichte von Gino Bartali lese, habe ich Tränen in den Augen. Gino war unser Co. Sportlicher Leiter beim Giro d'Italia 1982. Er war der Repräsentant des Co. Sponsors «Magniflex» und wir Fahrer waren stolz einen Helden in unserem Team zu haben. Den in Italien war Gino zweifelsfrei ein Held. Primär wegen seinen Leistungen als Radrennfahrer und nicht unwesentlich wegen seiner Lebenseinstellung und als Mensch innerhalb des Radsportzirkus. Ich bezeichne ihn als bescheidenen väterlichen Freund mit einem tiefen

Müller / Radsport meine Erinnerung

Verständnis für kleine Probleme bei jungem Radsportler. Unser Team konnte an dieser Rundfahrt nicht viel gewinnen und in der zweitletzten Etappe hatte ich einen rabenschwarzen Tag und musste um den Kontrollschluss kämpfen. Am Abend hatte Gino gerade wegen meines schlechten Tages für mich Zeit und seine Aufmunterung spüre ich noch heute. Für ihn zählten auch Rennfahrer, welche nicht auf dem Podest standen, wenn sie für sich gekämpft haben.

Gino war nicht nur ein grosser Radsportler, sondern wie ich erst nach seinem Tode erfahren habe, war er auch ein Lebensretter in der Zeit des zweiten Weltkrieges. Davon hat er aber nie erzählt und dies unterstreicht seine Bescheidenheit, welche seine menschlichen Kompetenzen bestätigen.

Unrecht

Das Radrennen rund um die Rigi war in meinen Jugendjahren eine beliebte Startgelegenheit. Wie bei den meisten Rennen in jener Zeit war der Start an einem Sonntagmorgen kurz nach Tagesanbruch. Diese Tageszeit war Verkehrstechnisch optimal, da die Strasse zu dieser Zeit nur sehr spärlich durch Individualverkehr belastet waren. Die Strecke dieses Rennens führte vom Startort Vitznau über Wäggis, Arth und über Steinen, Sattel, Schwyz, Brunnen und zurück nach Vitznau. Die Distanz für diese Runde beträgt ca. 60 km und es waren 2 Runden zu absolvieren was einer Fahrzeit von weniger als 4 Stunden entsprach. Morgens um 4 Uhr, es war noch dunkel draussen, habe ich zu Hause mein Frühstück selbst zubereitet. Es bestand aus einem grossen Becher Ovomaltine und 2 recht grossen Butterbroten. Meine Mutter hatte mir am Abend zuvor noch Reiskuchen gebacken, welche ich nach dem Frühstück in mundgerechte Portionen zerteilte und in Aluminium-Papier einwickelte. Vor dem Start packte ich 3 Reiskuchen in meine Trikot Tasche und setzte meinen Bidon, welcher mit 1/2 Liter

Müller / Radsport meine Erinnerung

Himbeersirup gefüllt war in den Bidon Halter. Am morgen früh war es noch kühl und ein Bidon sollte für dieses Rennen reichen. Für diese Kategorie waren Verpflegungen zu dieser Zeit gemäss Reglement von aussen, verboten. Der Streckenverlauf mit den beiden Steigungen zum Sattel kam meinen Stärken entgegen und das Rennen verlief für mich sehr gut. In der zweiten Runde im Aufstieg zum Sattel konnte sich eine Spitzengruppe mit ca. 15 Rennfahrer absetzen. Ich hatte keine Mühe im vorderen Teil dieser Spitzengruppe über den Kulminationspunkt zu fahren. Diese Spitzengruppe erreichte auch gemeinsam das Ziel. Mein taktisches Verhalten in diesem Schlusssprint war aber in der Nachbetrachtung alles andere als optimal. Ich nahm den letzten km im hinteren Teil der Gruppe in Angriff und die abfallende Strasse vor der Zielgeraden war für die hohe Geschwindigkeit der ganzen Gruppe verantwortlich. Ein Überholen war daher nur noch beschränkt möglich und so überquerte ich die Ziellinie als ca. 8. oder 9. Fahrer. Auf der Rangliste, welche einige Zeit nach dem Rennen beim Jury Wagen ausgehängt wurde, habe ich aber zu meinem Entsetzen meinen Namen nicht gefunden. Erschrocken habe ich mich an die Jury gewandt, um auf den Fehler aufmerksam zu machen. Die Jury hatte die Erklärung schnell parat. Ich war disqualifiziert, also von der Rangliste gestrichen und auch nicht Preisberechtigt. Ich habe gemäss Rennleiter, welcher sich im Auto auf der Passhöhe «Sattel» hinter der Spitzengruppe befunden hat, unerlaubterweise einen Bidon von aussen zu mir genommen. Dies war aber sicher nicht der Fall, also eine klare Fehlentscheidung. Ich hatte weder einen zweiten Bidon vorbereitet, noch hatte ich eine Begleitperson, welche mir auf der Sattel-Passhöhe Verpflegung reichen konnte. Mein Einwand wurde zwar entgegengenommen, änderte aber an der Disqualifikation nichts und die Rangliste blieb bestehen. Mein Ärger und meine Enttäuschung über diese Entscheide waren Riesen gross.

Müller / Radsport meine Erinnerung

Ich war schockiert, beleidigt und traurig zugleich. Wir fuhren noch vor der Rangverkündigung nach Hause. Es dauerte mehrere Tage, bis ich mich damit abgefunden hatte.

Wie hat mich diese Erfahrung im späteren Leben beeinflusst, oder gar geprägt? Diese Frage kann ich mir im Rückblick erst stellen und eventuell hier beantworten.

Eine Fehlentscheidung zu akzeptieren, fällt jedem Menschen schwer, aber Jeder ist schon einmal im Leben mit Fehlentscheidungen konfrontiert worden. Die Erkenntnis, jeder Entscheid basiert auf einer Betrachtungssituation. Der Rennleiter, welcher meine Startnummer aufgeschrieben hat, welche zu meiner Disqualifikation führte, hat sicherlich einen wirklichen Reglements-Verstoss beobachtet. Ob er nur die Nummer verwechselt hat, oder meine Trikotfarbe mit einer ähnlichen Trikotfarbe assoziiert und später die Startnummer meinem Trikot zugewiesen hat, ist nebensächlich. Für mich war der Entscheid eine Riesenenttäuschung. Aus der heutigen Betrachtung ist diese Erklärung aber selbstverständlich und muss jedem einleuchten. Aber dazu braucht es zuerst die eigene Erfahrung und die damit verbundene Verarbeitung. Eine Ungerechtigkeit zu verarbeiten, fällt einem Sportler, welcher ein Wettkampf später mit einer emotional anderen Verfassung, ein Resultat erzielen kann, sicherlich viel einfacher, als vielen anderen Ungerechtigkeiten auf der Welt, welche nicht- oder nur schwer verarbeitbar sind.

Aber ja auch diese Erfahrung hat mein Leben geprägt. Dazu war aber nicht nur der ungerechte Entscheid der Disqualifikation verantwortlich, sondern auch mein Umfeld, welches zusammen mit mir diese Situation verarbeiten musste und welche Argumente zu deren Verarbeitung verwendet wurden. Die Sicht des Rennleiters kann ich heute problemlos nachvollziehen, weil dieser Aspekt schon damals von meinem Umfeld geäußert wurde und bis heute eine sehr grosse

Zeit vergangen ist.

Bergrennen

Die genetischen Voraussetzungen, um Radsport zu betreiben, können sehr unterschiedlich verteilt sein. Radfahren kann fast jeder Mensch und gerade im Radsport gibt es für fast jeden Menschen ein Format, welches seiner genetischen Ausprägung entspricht. Es muss dabei nicht immer nur Rennsport als Ziel vorgegeben werden. In der heutigen Zeit, wo unterschiedlichste Fahrräder mit Elektromotoren ausgestattet werden können, ist es sogar betagten oder körperlich benachteiligten möglich sportliche Aktivitäten mit dem Rad zu genießen. Von der Sturzgefahr einmal abgesehen ist Radfahren sogar eine für den Körper und die Gelenke hervorragend geeignete sportliche Betätigung. Aus meiner Sicht ist die lockere Ausfahrt mit dem Fahrrad durch grüne Landschaften mit herrlich duftendem Gras und freundlich zwitschernden Vogelarten die Sonne im Nacken und den Wind im Rücken die sportliche Verschmelzung der Zeit mit dem wahren, schönen Lebensgefühl. Bei einer solchen Frühlingssfahrt nimmt der Körper Anlauf, um danach die Vitalität und die Lebensgeister für die nächste Herausforderung zu stärken. Nach jeder sportlichen Tätigkeit ist der Körper mehr oder weniger ermüdet. Aber das Gefühl etwas geleistet zu haben, ist grundsätzlich ein belohnender Zustand, wo die Erholungszeit, welche man dem Körper nach jeder Belastung gönnen sollte, als angenehme Pause zur Hektik unserer Zeit bietet.

Mein schaumschlagendes Süssholz-geraspel soll nicht nur den Radsport glorifizieren, sondern soll Motivieren sich selbst als Radsportler zu betätigen und aber dabei die eigenen genetischen Voraussetzungen zu akzeptieren und zu erkennen, dass nicht jeder Radsportler Rennen gewinnen kann. Es ist sogar so, dass Radsportler

welche Olympisches Gold im Bahnsprint gewinnen, nicht in der Lage wären bei einer Tour de France in die ersten 10 Ränge im Gesamtklassement zu fahren, oder umgekehrt. Diese Tatsache ist genetisch bedingt. Damit ein Bahnsprinter erfolgreich sein kann muss er über grosse Muskelquerschnitte mit schnell zuckenden Muskelfasern verfügen. Demgegenüber verfügen Rennfahrer bei der Tour de France über tendenziell langsamere Muskeln mit geringeren Querschnitten aber energetisch so optimiert, damit langandauernde Höchstleistungen erbracht werden können.

Meine genetischen Voraussetzungen sind nicht im Sprint oder bei schnellen Bewegungen konzentriert, aus diesem Grunde sind meine bevorzugten Trainings eher auf ansteigenden- und hügeligen Strecken gerichtet und was gefordert wird, wird auch gefördert. Die Resultate spiegeln daher das Training und so ist es nicht verwunderlich, wenn meine Resultate bei Sprintankünften oder bei flachen Rennen bescheidener ausfallen als bei Wettkämpfen, welche mit Steigungen und ansteigenden Zielankünften versehen sind. Diese Erkenntnis und die physikalische Tatsache, dass ein leichteres Velo und ein leichter Athlet bei einer ansteigenden Strasse weniger Energie brauchen, hat dazu beigetragen meine bevorzugte Disziplin meiner Konstitution anzupassen. Dabei ist schon sehr früh auch die Einsicht vorhanden, das Systemgewicht, Athlet und Material ist bei ansteigenden Strecken von Vorteil und daher ist die Optimierung des Materials für mich schon sehr früh zu einer Passion geworden. Ich war und bin bis heute ein Materialfetischist geblieben. Mit diesen Voraussetzungen konnte ich als sehr junger Rennfahrer im Besonderen bei den Bergrennen Resultate erzielen, welche bei mir die Freunde und Motivation an der Sportart Radsport zum Leuchten brachte. Durch diese Umstände bin ich auch mit hohen Erwartungen zu einem Bergrennen im Kanton Tessin dem Rennen von Castione (240 MüM) durch das Val Calanca hinauf zum Bergdorf Rossa (1070 MüM) angereist. Die Reise konnten

Müller / Radsport meine Erinnerung

wir nur dank der Unterstützung durch einen ehrenamtlichen Begleiter machen, welcher Autofahren konnte. Es handelte sich für dieses Rennen um den Vereinskollegen Bruno Hubschmid, einen ehemaligen sehr guter Rennfahrer mit viel Wissen in der Sportart Radsport. Die Gespräche bei der Fahrt waren daher in mancherlei Hinsicht sehr lehrreich. Trainingshinweise, taktische Empfehlungen und für das Rennen selbst sind strategische Empfehlungen in Bezug zur möglichen persönlichen Fahrgeschwindigkeit in der ersten Rampe viel wert. Bevor das Rennen aber gestartet wurde kam bei mir eine Hektik auf, welche ich selbst verschuldet hatte und mich fast erstarren ließ. Ich hatte meinen Helm zu Hause vergessen. Der Fahrradhelm ist für eine Teilnahme obligatorisch und ohne Helm kann man nicht starten. Die Fahrradhelme zu dieser Zeit bestanden aus ca. 5 Stück im Durchmesser ca.12mm starken Lederriemchen, welche durch ein Lederring über den Kopf gespannt wurden. Der Dämpfung Effekt war sehr gering, aber bei einem Sturz bestand trotzdem ein gewisser Verletzungsschutz. Bruno konnte zu meiner Erleichterung beim Veranstalter einen Ersatzhelm organisieren und so durfte ich trotz meines unverzeihlichen Fehlers doch starten. Die Aufregung hat sich in der flachen Anfahrt bis an den Fuss der Steigung gelegt und im Anstieg fühlte ich mich stark. Der Sieg bei diesem Rennen ist für mich eine Belohnung und Bestätigung zugleich. Ein Sieg bringt nicht nur einen Blumenstraus, welcher für mich nicht wichtig war, aber als Danke für meine Mutter gerne übernommen wird. Ein Sieg ist grundsätzlich die Basis von Selbstvertrauen und Motivationsgrund für das nächste Training.

Wattlandrundfahrt

Eines der populärsten Rennen in meiner Juniorenzeit Kategorie U19 war das Etappenrennen Tour du Pays de Vaud. Dieses Rennen war mein erstes Etappenrennen. Dieses Rennen war ein internationaler

Anlass und wurde nur durch National-Teams und Kantonal-Teams bestritten. Damit man an diesem Rennen teilnehmen konnte musste man sich zuerst für ein Team mit entsprechenden Leistungen qualifizieren. Durch meine Leistungen und durch die Vereinszugehörigkeit beim RB Brugg einem Verein aus dem kantonalen Dachverband Aargau habe ich mich für das Team Aargau für dieses Rennen aufgedrängt.

Ein Etappenrennen über 3 Tage mit 4 Etappen war für mich ein Traum und bis dahin ein Karrieren Höhepunkt. Wir wurden mit einem Bus von freiwilligen Rad Sportfunktionären des Dachverbandes abgeholt und fuhren gemeinsam an den Startort der ersten Etappe. Unser Team bestand aus 5 Junioren-Rennfahrer, welche alle noch sehr wenig Erfahrungen mit Etappenrennen hatten. Ich kannte alle 4 Teamgefährten mehr oder weniger gut von den Rennen, welche wir schon als Konkurrenten absolviert hatten. Als Erkennungsmerkmal eines Teams dient das gleiche Trikot, welches alle Teammitglieder im Rennen tragen. Das Blau-Schwarze Trikot mit den drei weissen Wellen in den Aargauer Kantonalfarben habe ich heute noch immer vor Augen, wenn ich an diese Zeit zurückdenke. Ich trug dieses Trikot mit Stolz, an den kantonalen und nationalen Rennen trägt man über das Jahr das Vereins Trikot und daher ist ein Kantonaltrikot schon eine Bestätigung für eine höhere Einstufung.

Im Radsport bedeutet ein Team bei den Jugendkategorien, in einem Rennen, wie der Wattlandrundfahrt nicht, dass man im taktischen Sinne eine Hierarchie definiert und einen Kapitän und Domestiken bezeichnet. Wir sind zwar alles direkte Konkurrenten, aber es ist im Wettkampf Ehrensache, dass auch die gesamte Teamleistung eine Zielvorgabe jedes einzelnen sein soll. Es ist verpönt sich im Wettkampf gegen die taktischen Verhaltensmuster der eigenen Teammitglieder zu stellen und normal sich bei Attacken der Teammitglieder

zurückhaltend oder bei Vorstössen ohne Beteiligung eines Teammitgliedes aktiver zu zeigen. Der Teamcharakter ist nach den Etappen, wo gemeinsam in einer Festhütte die Mahlzeiten eingenommen werden, oder in der Unterkunft, meistens in einem Zivilschutzraum, wo die Rennfahrer und Betreuer alle gemeinsam in einem Massenschlag übernachten, zu spüren. Bei diesen Gelegenheiten kann man so schön über den Radsport diskutieren und in Gedanken ist man bei diesen Gelegenheiten dem Charakter einer Grossen Landesrundfahrt, welche das Ziel der meisten jungen Teilnehmer ist, doch schon sehr nahe.

• Teil III: Anschlusstraining

Der dritte Trainingsabschnitt im langjährigen Trainingsprozess führt zum radsportspezifischen Können. Auf der Grundlage der ersten Trainingsabschnitten wird vermehrt gezielt die für diesen Abschnitt wichtigen Faktoren wie Ausdauer, Kraft und Taktik aufgebaut.

Trainingssystematik

Ohne Fleiss kein Preiss. Dieser Spruch gilt in allen Lebensbereichen und manchmal schwimmen einem die Felle weg, auch wenn die Bemühungen um sie sehr gross gewesen sind. Die ganzen genetischen Voraussetzungen sind nichts wert, wenn man im Radsport nicht gewillt ist einen sehr grossen Zeitbedarf in diese Sportart zu investieren. Wettkämpfe, welche über sechs Stunden Sattelzeit dauern, sind bei den Strassen-Profis an den grossen Rennen normal. Daher ist es auch einleuchtend, dass solche Leistungen trainiert werden müssen, um den Körper daran zu gewöhnen. Die Belastungsverträglichkeit ist dabei

das Schlüsselwort, welches Athleten daran hindert übermäßig zu trainieren, oder an Rennen teilzunehmen, welche über die Belastungsverträglichkeit hinausgehen. Die systematische und stetige Steigerung dieser Belastungsverträglichkeit ist eines der wichtigsten Punkte, wenn das Ziel Berufsradrennfahrer ist.

Meine Bereitschaft viel Zeit in das Radfahren zu investieren, glaube ich, war schon immer vorhanden. Aber auch eine gewisse theoretische Neugier wie die Zeit systematisch richtig genutzt werden soll, ist mir angeboren und so habe ich mich auch für Bücher über dieses Themengebiet sehr interessiert. In den Büchern fand ich Hinweise auf die physiologischen Vorgänge im Körper und auf die Auswirkungen von Belastungen auf den Körper. Was ich als junger Sportler aber vermisste habe waren Hinweise auf die Systematik, basierend auf Effizienz welche in der Trainings- und Wettkampfbelastungen entscheidend waren. Wohlgemeinte Empfehlungen von älteren Rennfahrern, oder selbst ernannten Trainer habe ich zwar immer gerne entgegengenommen und aufgrund meiner zu Beginn einer Karriere noch bescheidenen Erfahrungen und der bekannten Literatur überprüft, aber irgendwie war die für mich passende Lösung noch nicht offensichtlich.

Superkompensation war der Begriff, welcher in der Sportliteratur zu dieser Zeit häufig gebraucht wurde. Zusammengefasst besagt das Prinzip der Superkompensation nach einer Belastungsphase braucht es eine Erholungsphase damit der Körper die Leistungsfähigkeit wieder herstellen kann. Darüber hinaus stellt der Körper eine geringfügig höhere Leistungsfähigkeit wieder her und die summierte Wirkung dieses Prinzipes ist für den Leistungsanstieg eines Sportlers verantwortlich. Diese Modellvorstellung ist eine geeignete Virtualisierung der wirklichen, aber sehr komplexen Vorstellungen und stellt eine Vereinfachung dar, welche für Laien sehr hilfreich sein kann.

Das Superkompensationsschema, das auf Untersuchungen von Jakovlev aus dem Jahr 1977 zurückgeht, basiert auf Forschungen zum Muskelglykogen nach sportlichen Belastungen. Das bekannte Schema, das auf der Abszisse den zeitlichen Verlauf und auf der Ordinate die Leistungsfähigkeit darstellt, konnte ich zwar akzeptieren. Es schien für die Periodisierung im Radsporttraining geeigneter als die unklar begründeten Kurven in der Planung von Matwejew 1978. Allerdings fehlt im Superkompensationsschema eine Angabe der Zeiteinheit, die für ein brauchbares Modell unverzichtbar ist.

Bereits zu Beginn meiner Sportlerkarriere suchte ich nach einem Modell, das die wesentlichen, nicht direkt offensichtlichen Zusammenhänge betont und an dem ich mein Training ausrichten konnte. Um Eigenschaften in die Sprache der Mathematik zu übersetzen, sind Idealisierungen notwendig, die wiederum auf Vereinfachungen basieren, da die gesamte Homöostase im physiologischen Bereich niemals vollständig erfasst werden kann. Die Diskrepanz, die sich durch die unterschiedlichen Erholungszeiträume der verschiedenen Systeme ergibt, lässt sich praktisch nicht in ein Gleichungssystem einfügen, das mithilfe der Gaußschen Elimination eine klare Lösung zeigt.

Wenn wir nur mithilfe unvollständiger Modelle beschreiben können, dass die Planung des sportlichen Trainings für einen bestimmten Athleten richtig ist (*Gabriel, Seite 226*), können wir weder sicherstellen, dass das Modell korrekt ist, noch erkennen, wie es beschaffen sein müsste. Selbst massivste Vereinfachungen, wie das Impulse-Response-Modell von Banister, das sich zwar an der Zeitvariable orientiert, fassen die Belastung als totales Summenprodukt sämtlicher physiologischer Vorgänge zusammen.

Dieses Produkt kann zwar mit modernen Leistungsmessgeräten als Ausgangsleistung ermittelt werden, aber die effektive Ermüdung ergibt sich durch den Gesamtsauerstoffverbrauch während eines kompletten Zeitabschnittes und die Differenz ist durch die unterschiedlichen Stoffwechselvorgänge nicht linear.

Die Lösung dieses Themas habe ich schon als 19-Jähriger mithilfe der banalen Stundeneinteilung in der für den Sport möglichen Zeit gefunden und anhand eines möglichst präzisen Tagebuches aufgezeichnet. Die beobachteten Parameter waren anfänglich nur Bestzeiten von bestimmten Trainingsabschnitten Wettkampfergebnisse und subjektive Beurteilungen der für das Training und die Vorbereitung aufgewendete Zeit. Diese Aufzeichnungen wurden mit der Erfahrung und den technischen Möglichkeiten immer umfangreicher und dienten in der Rückblende als Basis für die Trainingsgestaltung. Die messbaren Parameter wie Zeit, gefahrene Strecke, und früh schon der Puls, alles objektive Tatsachen stehen aber subjektiven Empfindungen wie Ermüdung, Motivation, Eindrücke gegenüber und nur in der Gesamtbetrachtung all dieser unvollständig aufgeführten Punkte könnte ein Ansatz für eine wissenschaftlich begründete planerische Lösung gefunden werden. Diese Erkenntnis habe ich aus dem Buch von Markus Gabriel mit dem Titel «Der Sinn des Denkens»

Die Subjekt-Objekt-Spaltung ist die Annahme, dass es einerseits eine vom Subjekt unabhängige Wirklichkeit gibt (das Objektive) und andererseits ein Subjekt da ist, das sich dieser Wirklichkeit zuwendet.

In Unkenntnis des wirkungsreichen Werkes von Georg Wilhelm Friedrich Hegel «Phänomenologie des Geistes» welches ich zwar bis

heute noch nicht zu Ende gelesen habe, weil das Verständnis und auch die Bereitschaft dazu fehlte, alles wie es Hegel formulierte so zu verstehen, wie er es gemeint hat, habe ich aber das Projekt «Trainingsplanung im Radsport» während meiner Karriere in Angriff genommen. Dazu habe ich mich trotz erheblicher Bedenken zu den Belastungsverläufen, an die Periodisierung des sportlichen Trainings von L.P.Matwejew gehalten. In diesem Buch fasst er die objektiven Grundlagen der bis 1975 bekannten Theorien zusammen. Grundsätzlich wird vom ganzjährlichen ununterbrochenen Training ausgegangen und dieses Training in die Perioden Vorbereitung, Wettkampf und Übergang eingeteilt. Die Zielsetzung, die Dauer, die Umfänge und die Intensität dieser Perioden waren für mich die objektiven Anhaltspunkte, welche für die Planung vorhanden waren, um systematisch mit der gefühlten körperlichen Ermüdung in Einklang zu bringen. Intensität ist eine Einheit wie eine Belastung ausgeführt wird. 100% Intensität entspricht in der Physiologie einer Energieform, welche sofort maximal in ausgeruhtem Zustand für eine sehr kurze Zeit verfügbar ist. Als Beispiel kann ein 100m Lauf in der Leichtathletik erwähnt werden, wo nur eine absolut maximale Laufgeschwindigkeit zum Erfolg führen kann. je länger die Laufstrecke- und die dazu benötigte Zeit zum Zurücklegen wird, desto mehr muss die Intensität reduziert werden, um schnellstmöglich ins Ziel zu kommen. Die sofort verfügbare Energieform wird bei längeren Laufstrecken durch eine ökonomischere Energieform ersetzt. Die Übergänge sind dabei fließend und von vielen Faktoren abhängig. Ebenso ist die Zeit bis zur Erschöpfung der Energie und derer Wiederherstellung von der Intensität abhängig. Diese Zusammenhänge habe ich verwendet, um ein für mich plausiblen Plan zu machen und durch die Aufzeichnung im Trainingstagebuch habe ich die einzelnen Parameter quantitativ erfasst und durch die subjektive Beurteilung meiner Erschöpfung, Ermüdung, Motivation und Leistungsbereitschaft den Wahrheitsgehalt

der Annahmen überprüft. Entstanden ist ein Periodisierungsschema, welches die Intensitätsbereiche und die dazu notwendige Trainingszeit und die erforderliche Erholungszeit in einem Plan darstellt. Die mathematischen und physiologischen Überlegungen dieser Arbeit habe ich seit 1995 auf meiner Homepage msporting.com publiziert, aber die praktischen Bemühungen haben meine Planung und mein Zeitmanagement während meiner gesamten Karriere begleitet.

Risiko und Nebenwirkungen

Englandrundfahrt

Ein Sturz mit dem Velo gehört zum Velofahren wie das Velo selbst. Jeder der Velofahren kann ist schon einmal gestürzt, sonst kann er nicht velofahren. Aber das Risiko mit einem Fahrrad zu stürzen ist gemessen am Nutzen, welches daraus gezogen wird, sehr klein. Dies ist allerdings eine persönliche Einschätzung, welche bei jedem Menschen anders ausfallen wird. Die Risikobereitschaft eines Berufsradrennfahrers ist vermutlich komplett anders als bei vielen anderen Menschen. Die Risikobereitschaft ist von der Beurteilung des Risikos abhängig und die Beurteilung von Risiken ist subjektiv und immer von der Erfahrung abhängig. Ein Radrennfahrer welcher täglich mehrere Stunden auf dem Velo verbringt, kennt das Verhalten seines Sportgerätes sehr gut, er spürt den Untergrund und die Bodenhaftung der Reifen, kann die feinsten Bremsbewegungen ohne bewusste Steuerung umsetzen und ist mit der Lenkgeometrie tief vertraut. Daher ist eine rasante Fahrt aus der Innensicht etwas alltägliches und die Beherrschung sieht nicht die geringste Gefahr. Anders sieht es die Aussensicht. Wenn ich den Rennfahrer heute im Fernseher bei einer Abfahrt zusehe, fürchte ich mich, weil ich heute primär die physikalischen Grenzen gewichte. Ein Radrennfahrer stützt vermutlich häufiger als ein gelegentlich mit

Velofahren bemühter Mensch. Die meisten Stürze sind aber bei Rennfahrer harmlos und viele getroffenen Massnahmen (Helm, Handschuhe, ..) erweisen sich als Zweckmässig. Trotz aller Vorsicht kann es aber bei jeder Fahrt durch unvorhergesehene Ereignisse zu Stürzen kommen welche erhebliche- gesundheitlichen Konsequenzen haben.

Im Rennsport sind häufig Fahrsituationen im Grenzbereich vorhanden, welche bei der kleinsten Fehlreaktion oder Verkettung mehrerer unglücklicher Faktoren zu einem Sturz führen können. Durch die grosse Erfahrung in solchen Situationen erfolgen viele Reaktionen darauf automatisch richtig. Aber eben durch die grosse Anzahl solcher Situationen, welche ein Radrennfahrer erlebt, ist auch mal eine Fehlreaktion zu erwarten. Je nach persönlicher Risikobereitschaft wird in bestimmten Rennsituation die beherrschbare Spanne der physikalischen Grenzen überschritten und es kommt zum Sturz.

Im Jahr 1977 durfte ich als Mitglied der Schweizer Amateurnationalmannschaft an der England Rundfahrt teilnehmen. Dieses Etappenrennen führte über 12 Etappen und wurde von den besten Amateurrennfahrer bestritten. Vor allen die Ostblockländer waren zu dieser Zeit im Amateurbereich führend, da damals die Besten der Ostblockländer nicht Berufsfahrer wurden, sondern den Amateurstatus behielten um an Olympischen Spielen und an den doch viel beachteten Amateurrennen wie der Friedensfahrt in den Ostblockländern, der Tour de l'Avenir in Frankreich dem GP Tell in der Schweiz und eben auch der Englandrundfahrt zu brillieren. Für mich war dieses Aufgebot eine Chance mich in einem solch hochklassigen Rennen international zu bestätigen. Unser Team konnte mit Werner Fretz, einem Clubkameraden von mir welcher 1974 das Gesamtklassement des den GP Tell gewonnen hatte auf einen erfahrenen Leader zählen, welcher mir wertvolle Verhaltensregeln in

einem solchen Fahrerfeld mitgeben konnte. In der 4. Etappe nach Seacroft (Leets) waren wir beide in einer Spitzengruppe von ca. 12 Fahrer vertreten. Darunter sämtliche Kandidaten für den Gesamtsieg und Fahrer welche in einem Endspurt als fast unbezwingbar galten. Der damals bekannteste unter ihnen war Ryszard Szurkowski seines Zeichens dreifacher Amateurweltmeister und vierfacher Gewinner der Friedensfahrt. Dieser Ryszard Szurkowski war bei den erfahrenen Kameraden unseres Teams als im Endspurt unbezwingbar bekannt. Werner gab mir ca. 6km vor der Zielankunft den Hinweis, ich solle doch noch versuchen den Sprint durch eine verfrühte Attacke zu umgehen. Mit dem Mut des Unerfahrenen habe ich also den Schlusssprint ca. 1200m vor der Ziellinie aus der letzten Position der Gruppe lanciert und konnte mir durch den Überraschungseffekt einige Meter Vorsprung verschaffen, welche am Ziel zum ersten grossen Sieg für mich ausreichten.

Zum Start der 8 Etappe lag ich im Gesamtklassement auf dem 9. Rang. Das Profil des Tages wies einige Steigungen auf und natürlich folgte auf jede Steigung eine Abfahrt. Ich wollte selbstverständlich meine gute Rangierung im Gesamtklassement behalten und so wurde in den Abfahrten das Risiko unterbewertet und ein Sturz war die Folge. Ich wurde mit dem Krankenwagen in das nächstgelegene Spital gefahren, wo eine Kompressionsfraktur beim 7. Rückenwirbel diagnostiziert wurde. Eine mehrere Wochen dauernde Heilungsphase mit einem Gipsverband um den gesamten Oberkörper waren die Folgen dieses Sturzes. Wer nun denkt ein solcher Sturz führt automatisch zu einer vorsichtigeren Fahrweise, muss ich enttäuschen. Jeder Sturz rüttelt auf und die Folgen bewahren vor Leichtsinn, aber jeder Sturz führt zu einer Sturzerfahrung und einer Einsicht über den Hergang und den Ablauf des Ereignisses. Diese Erfahrung wiederum führt zu einer subtileren Risikobeurteilung, welche aber nicht zwangsläufig zu grösserer Vorsicht führt. Diese Erklärung mag verblüffen und ist von

aussen vermutlich nicht zu verstehen, es ist aber eventuell der Grund warum Rennfahrer von aussen betrachtet grössere Risiken eingehen.

Etappenrennen

Der GP Tell war in meiner Jugend die bedeutendste Landesrundfahrt für Amateure in der Schweiz. Seine Bedeutung im Amateurbereich war enorm, da die Teilnehmer ausschließlich aus Nationalteams verschiedener Länder bestanden. Das Fahrerfeld war fast identisch mit den Teilnehmern der wenige Wochen später stattfindenden Weltmeisterschaft der Amateurrennfahrer. Schon als sehr junger Rennfahrer konnte ich mich für das Team der Schweizer Nationalmannschaft qualifizieren.

Ein Etappenrennen ist, unabhängig von der Anzahl der Etappen, eine komplexe Überlagerung von Einzelprojekten. Als Kommissar hatte ich nach meiner Karriere als Sportler Einblick in die übergeordnete Organisation einer Rundfahrt. Selbst kleine Rundfahrten erfordern für Planung und Durchführung ein engagiertes Team, das größtenteils aus radsportbegeisterten Freiwilligen besteht. Unser Team beim GP Tell bestand aus acht Rennfahrern, dem sportlichen Leiter Oskar Plattner, zwei Pflegern/Masseuren und einem Mechaniker.

Die Vorbereitung begann zu Hause mit dem Packen der Tasche. Damals waren die Taschengrößen so beschränkt, dass alle Taschen im Kofferraum der beiden Fahrzeuge der Pfleger Platz fanden. Jeder Fahrer musste sorgfältig überlegen, was er für die gesamte Rundfahrt brauchte: zwei Paar Rennhosen, Unterleibchen, weiße Socken, T-Shirts, Rennschuhe, Toilettenartikel, einen Regenschutz und etwas

Müller / Radsport meine Erinnerung

Waschpulver zum Waschen unterwegs. Am Treffpunkt erhielten wir zwei Nationaltrikots und einen Teamtraineranzug. Mit dem persönlichen Rennrad war die Ausrüstung komplett.

Ein Etappenrennen gliedert sich in verschiedene Abschnitte, die an unterschiedlichen Tagen stattfinden. Jede Etappe wird gemeinsam gestartet, am Ende gibt es einen Etappensieger und die gefahrene Zeit jedes Fahrers wird im Gesamtklassement addiert. Der Fahrer mit der kürzesten Gesamtzeit gewinnt. Zusätzlich gibt es Zwischensprints und Bergwertungssprints, sodass mehrere Klassements und unterschiedliche Interessen während der gesamten Rundfahrt vorhanden sind. Die taktische Herangehensweise ist daher sehr komplex und kann sich je nach Situation und Zielsetzung jederzeit ändern.

Der Tagesablauf eines Renntages richtet sich nach dem Programm der Rundfahrt. Es gibt keine feste Zeit für das Ende der Nachtruhe, das Frühstück wird jedoch normalerweise gemeinsam eingenommen. Dieses besteht oft aus Kaffee, Brot, Joghurt, Müsli, Eiern und Aufschnitt, und kann je nach Etappe auch ein reichhaltigeres Menü umfassen. Das Frühstück endet etwa 2,5 bis 3 Stunden vor dem Start der Etappe. Vor und nach dem Frühstück verbringt man die Zeit meist im Hotelzimmer mit Zeitungs- oder Buchlektüre.

Vor dem Rennen wird die Tasche gepackt und die Rennkleidung angezogen. Die Tasche wird im Kofferraum des Betreuers verstaut, das eigene Rad beim Mechaniker abgeholt und nach einem gründlichen Check begibt man sich als Team gemeinsam zum Start. Nach der

Müller / Radsport meine Erinnerung

Etappe fährt man so schnell wie möglich zum neuen Hotel, oft gemeinsam mit Teammitgliedern, die gleichzeitig das Ziel erreicht haben. Die Pfleger haben die Taschen bereits in den Zimmern deponiert, und eine Teamliste an der Rezeption zeigt die Zimmerverteilung.

Nach der Dusche steht die Massage an, wobei die Reihenfolge nach der Leistung des Tages und dem Gesamtklassement festgelegt ist. Die Zeit vor und nach der Massage verbringt man meist im Bett, um die Beine hochzulegen und sich bestmöglich für die nächste Etappe zu erholen. Nach dem gemeinsamen Abendessen besprechen die Fahrer, der sportliche Leiter und die Betreuer den Tag, organisieren den nächsten und legen die Taktik für die nächste Etappe fest.

Die Mechaniker reinigen und reparieren nach der Etappe sämtliche Räder und tanken die Teamfahrzeuge auf. Sie sprechen auch die geeigneten Übersetzungen für die nächste Etappe mit den Fahrern ab. Vor dem Start werden die Ersatzräder so auf dem Teamfahrzeug platziert, dass das Fahrrad des bestplatzierten Fahrers im Gesamtklassement schnell verfügbar ist. Während des Rennens sind die Mechaniker im Teamfahrzeug bereit, Reparaturen oder Radwechsel so schnell wie möglich auszuführen. Auch nach dem Nachtessen stehen oft noch Reparaturarbeiten an.

Die Betreuer/Masseure haben nach der Etappe die Aufgabe, die Fahrer mit Waschlappen, Getränken und Kleidung zu versorgen und sie ins Hotel zu leiten. Dort empfangen sie die Fahrer zur Massage, behandeln eventuell Sturzverletzungen und lockern die Muskulatur.

Müller / Radsport meine Erinnerung

Die Massage dient nicht nur der körperlichen, sondern oft auch der psychologischen Betreuung, da viele Fahrer währenddessen über ihre Wehwehen und persönliche Probleme sprechen.

Am Morgen vor der Etappe werden die Sturzverletzungen versorgt, die Verpflegung zusammengestellt und die Muskulatur der Fahrer gelockert. Danach fahren die Betreuer hastig zur Verpflegungsstelle, um während der Etappe die Verpflegung zu übergeben, und kehren sofort ins Hotel zurück, um das Gepäck der Fahrer in den Zimmern zu deponieren und die Zimmerliste zu erstellen. Anschließend fahren sie zum Ziel, um die Fahrer in Empfang zu nehmen. Für Betreuer und Masseure bedeutet dies einen stressigen Tag von frühmorgens bis spät in die Nacht, ohne Unterbrechung.

Ehrgeiz

Der Begriff Ehrgeiz setzt sich aus den Wortteilen Ehre und Geiz zusammen. Laut Wikipedia ist Ehrgeiz das im Charakter verankerte streben eines Menschen nach persönlichen Zielen. Anders als „Engagement“ ist Ehrgeiz eher auf den eigenen Nutzen als auf altruistische Ziele gerichtet. Altruistische Ziele bezeichnen „Uneigennützigkeit, Selbstlosigkeit, durch Rücksicht auf andere gekennzeichnete Denk- und Handlungsweise“. Der ehrgeizige Mensch aber ist eindeutig ein Egoist. Aber Ehrgeiz ist zweifellos eine Voraussetzung, um überhaupt Wettkampfsport zu betreiben. Ohne das Ziel in einem Wettkampf besser zu sein, als seine Gegner, fehlt die Motivation, um überhaupt an einem Wettkampf teilzunehmen. Der Spruch «mittmachen ist edler als gewinnen» mag zwar für den Sport und als edler Motivationsgrund für die Bewegung allgemein gelten, aber für den Wettkampf fehlt die Zielsetzung und ist für eine länger

andauernde Begeisterung zu wenig Motivation. In einem Fahrerfeld befinden sich daher hauptsächlich ehrgeizige Menschen sie sind also quasi unter sich. Und schaden daher mit ihrer Charaktereigenschaft grundsätzlich keinem der Mitkonkurrenten. Entgegen der Meinung Ehrgeiz schliesse Rücksicht auf andere aus, beweisen gerade bei Radrennen die Tatsache, dass in einem Fahrerfeld die einzelnen Radfahrer so nahe zueinander fahren können ohne grundsätzliche Sturzgefahr. Dies bedarf einer eigennützigen Rücksichtnahme auf die Mitkonkurrenten, welche von allen Teilnehmern gefordert wird. Ehrgeiz ist also eine Charaktereigenschaft eines Radrennfahrers, egal ob er dabei auch im Radsport erfolgreich ist.

Wie aber geht der Radrennfahrer mit dieser Aussage über seine Charaktereigenschaft um? Der Egoist zeigt Handlungsweisen, bei denen einzig der Handelnde selbst die Handlungsmaxime bestimmt wird. Diese Handlungsweise kann aber durchaus different ausgeprägt sein. Im Sport bei einem Radrennen, ist es sicher angebracht, sportlich seine taktischen Interessen durchzusetzen. Es ist aber schwierig diese notwendige Handlungsweise im Wettkampf in das soziale Umfeld ausserhalb der Wettkämpfe zu übertragen. Aber gerade das Umfeld der Wettkampfsportler ermöglicht diesen die Erfolge im Wettkampf. Die Erkenntnis dieser Tatsache fällt den Wettkämpfer schwer und erfolgt nicht automatisch und nicht bei jedem rechtzeitig in seiner Laufbahn.

Die häufig angetroffene Unterscheidung von gesundem Ehrgeiz und krankhaftem Ehrgeiz kann eigentlich nicht gemacht werden, da wie bereits behauptet Ehrgeiz eine Charaktereigenschaft ist und weder gesund noch krank sein kann. Ehrgeiz ist aus meiner Sicht immer positiv. Die negative Sicht auf den Ehrgeiz zielt auf die Egomane und steht im Kontrast zu einer positiven Wertung eines "gesunden" Egoismus, die im Ethischen Egoismus philosophisch ausgearbeitet ist.

Müller / Radsport meine Erinnerung

Eine wertungsfreie Auffassung ist die faktische Behauptung, dass alle Menschen de facto egoistisch handelten.

Ehrgeizige Menschen erkennt man vielfach schon daran, dass sie weniger reden, dafür mehr machen. Erfolg lässt sich schließlich nicht herbeireden (obwohl das viele glauben). Dahinter stecken eben noch immer harte Arbeit, Fleiß, Ausdauer und Disziplin. Und eine große Portion Ehrgeiz. Solche Menschen scheuen weder die Herausforderung noch die Anstrengung und Unbequemlichkeiten. Niederlagen und Misserfolge spornen sie eher noch an.

Glück

Ich dachte in meiner Jugend Erfolg ist irgendwie planbar. Dies erklärte ich mir mit der Vorstellung durch eine seriöse, konsequente und gute Planung ist doch immerhin ein Grossteil von Pech zu vermeiden. Wenn man aber den Erfolg mit der Formel $\text{Erfolg} = \text{Talent} + \text{Glück}$ erklären will, braucht es den Summanden Talent praktisch nicht um beim Zahlenlotto den Hauptgewinn zu erzielen.

Aber selbst bei einem Wettkampf mit ungefähr gleich talentiertem Wettkämpfer ist der Summand Glück Erfolgsentscheidend. Kann man aber das Glück planen oder erzwingen?

- Teil IV: Hochleistungstraining

Das Hochleistungstraining ist die letzte sportliche Stufe im langjährigen Trainingsaufbau, welche unmittelbar zur Höchstleistung des Sportlers führt.

Meine ersten Rennen als Radprofi

Im Jahr 1980 erhielt ich meinen ersten Profi-Vertrag bei Jean de Gribaldy. Jean war ein Vicomte in Frankreich und weit über die Radsportkreisen sehr bekannt. Mein Lebenstraum in der höchsten Kategorie im Radrennsport dabei zu sein ging damit in Erfüllung. Der Vertrag mit Jean war nur eine mündliche Abmachung und die ausgehandelten Konditionen betrug Material, alle Spesen ab Besançon und 800 sFr. Bar pro Monat in den Monaten Januar bis Oktober ausbezahlt also 10x für 10 Monate. Die Auszahlung des Honorars erfolgte genau so unkompliziert wie der Vertrag, Hemdsärmelig und persönlich. Das Auszahlungsdatum war nicht festgelegt und es musste zuerst die vorgesehenen Rennen innerhalb des Monats absolviert werden und im Monat darauf durfte man nach dem Honorar fragen. Im Trainingslager im Frühling waren wir 16 Rennfahrer. Bei den Wettkämpfen wurden alle engagierten Radrennfahrer aufgeteilt da pro Wettkampf ca. 8 Rennfahrer pro Team starten durften. Es war selbstverständlich, wenn sich die Stars im Team die Wettkämpfe, welche für sie interessant erschienen, aussuchten und mindestens 2-3 gewünschte Helfer aus dem Team mittbestimmten. Die Neoprofis und die weniger erfolgreichen mussten die Wettkämpfe bestreiten, wo noch Plätze aufzufüllen waren. Es war aber gerade nicht so, dass zu wenig Wettkämpfe vorhanden waren, aber es gab beliebtere und weniger beliebte Wettkämpfe. Die französischen Fahrer waren bis auf einige Ausnahmen vor allem an den Rennen in Frankreich selbst interessiert. In Frankreich und bei den grossen Klassikern, war der Sportliche Leiter Rudi Altig. Die Rennen in Belgien wurden von Briek Schotte als Sportlicher Leiter begleitet. Diese Rennen waren bei den Fahrern nicht beliebt und so kam ich anfangs Saison als Neoprofi häufig bei den Rennen in Belgien zum Einsatz.

Ich erinnere mich noch genau an mein erstes Rennen im Norden. Das Renntempo fühlte sich für mich direkt nach dem Start extrem schnell an und ich war permanent an meiner Leistungsgrenze. Nach etwa 1.5 Rennstunden, die Strassen waren schmal und die Oberfläche in erbärmlichem Zustand, erfolgte eine kleine Abfahrt hinunter zu einer Ortschaft und dies beschleunigte das hohe Tempo noch zusätzlich. In der Ortschaft überquerten wir die Hauptstrasse. Auf der einen Strassenseite war ein 20 cm Absatz zur Hauptstrasse, auf der gegenüberliegenden Strassenseite war ebenfalls einen 20cm Absatz zu dem neu zu befahrenden schmalen Nebensträsschen. Ich wurde durch die beiden Absätze vollkommen überrascht, dass ich auf der anderen Strassenseite sowohl mit den Vorder- als auch mit dem Hinterrad auf der Kante dermassen heftig aufschlug, dass nicht nur beide Reifen platzten, sondern auch die Felge vorne und die Felge hinten den Eindruck der Kante aufwiesen und defekt waren. Vom gesamten Fahrerfeld war ich der einzige, welcher durch diese Absätze einen Defekt erlitt. Als Brick Schotte mit dem Mannschaftswagen neben mir auftauchte kurbelte er nur die Scheibe herunter musterte mein Velo und sagte zu mir "Idiot aidez-vous" (zu Deutsch «hilf dir selber») und fuhr weiter. Der Begleittross war vorüber, einen Besenwagen war in Belgien nicht üblich und so stand ich am Strassenrand mit einem defekten Velo und hatte keine Ahnung, wo ich war und in welcher Ortschaft das Ziel des Rennens war.

Aber hier lernet ich die Begeisterung für den Radsport in Belgien kennen. Es waren sofort zwei Radsportfans zur Stelle, welche mein defektes Velo in den Kofferraum Ihres Autos verpackten und mich zum Ziel chauffierten. Sie wollten von mir alles wissen, woher ich komme, welche Rennen ich schon gewonnen habe, und sie gaben mir ihre Adressen und erwarteten eine Autogrammkarte von mir. Am Abend beim Nachtessen hat mir Briek Schotte dann erklärt, in einer solchen Rennsituation darfst Du auf keinen Fall einen Defekt einfangen, merke

dir das für alle Zeiten, denn kurz nach meiner Unglücksstelle war der Renn-Parcours mit 2 Kopfsteinpflastersteigungen bestückt. Dort ist eine Vorentscheidung gefallen und Rennfahrer im hinteren Teil des Feldes oder abgehängte konnten danach den Weg auf ihren noch intakten Fahrrädern in die Dusche nehmen. Ein Streckenprofil, welches mir vorgängig einen Eindruck des Parcours vermittelt hätte, gab es nicht. In diesen Rennen ist man auf Ortskenntnisse und Orientierungssinn sowie aus Erfahrungen vom Vorjahr nebst einer sehr guten konditionellen Verfassung angewiesen, um zum richtigen Zeitpunkt an der richtigen Position zu sein. Man ist also in dieser Sportart auf Wissen und Erfahrung angewiesen. Für das nächste Rennen habe ich deshalb zusammen mit meinem erfahrenen Teamkollegen Jean Toso und mit Hilfe einer Landkarte, die Gegend angesehen und mir den Rennverlauf in zeitlich vorstellbare Abschnitte eingeteilt. Diese für mich Überlebens wichtige Strategie hat auch für das nächste Rennen noch keine Früchte getragen, aber war ein entscheidender Erkenntnisgewinn, welcher sich später in Resultate umsetzen ließ. Bereits zwei Woche später beim Etappenrennen "d'Indre-et-Loire" 1980 welches ich im Gesamtklassement im 19 Rang beendete. Das ist zwar noch kein Spitzenresultat, aber es zeigt, wie schnell sich ein Neoprofi mithilfe einer Armbanduhr und den beiden Flüssen Indre und Loire orientieren kann und damit das Resultat primär von der Leistungsfähigkeit - und nicht durch ungenügende Vorstellung des Rennverlaufes abhängig zu machen.



Paris-Rubaix

Das Aufgebot zum Rennen Paris Rubaix 1980 war für mich in meinem ersten Profijahr ein Herzenswunsch. Dieser Klassiker ist für die Radsportbegeisterten ein Monument und stellt für mich der Inbegriff des heroischen Radsportes dar. Mein Startplatz wurde dadurch ermöglicht, weil die erfahrenen Teammitglieder dieses Rennen nicht liebten und ihre Kräfte lieber für andere Rennen aufsparen wollten.

"In diesem Peloton, das keiner je wirklich durchschaut hat, finden zwischen Compiègne und Rubaix so viele Meister-Leistungen statt, dass Sie niemals einen vollständigen Rennbericht lesen werden."

Noël Cluëdel, Journalist

Unser Kapitän für dieses Rennen war Dietrich Thureau. Die Renntaktik welche Rudi Altig am Abend vor dem Rennen verkündet hat, war für alle Helfer die gleiche. *So lange als möglich so weit vorne im Fahrerfeld zu bleiben, damit bei einem Defekt von Didi so schnell als möglich Ersatzmaterial zur Stelle war.* Mehr Taktik sei sinnlos, da man sowieso nie voraussehen könne, was alles passieren kann. So lange als möglich im Rennen bleiben ist ein Ratschlag von Rudi, den man wisse wie erwähnt nie, was alles passiert, denn eine geschlossene Bahnbarriere kann eine aussichtslose Position im Rennen plötzlich wieder komplett drehen.

Das Rennen beginnt ca. 100km nach dem Start so richtig mit dem ersten mit Pflastersteinen bestückten Strassenstück. Wenn ich diesen Strassenbelag näher beschreiben darf, so ist er mit bekannten Strassenpflasterungen überhaupt nicht zu vergleichen. Pavés sind ausser in Belgien und eben im Norden von Frankreich in den meisten anderen Strassen in Europa schon längst verschwunden und man kann sich heute diesen Belag nur schwerlich vorstellen. Im Norden von Frankreich stehen diese Strassenstücke teilweise unter Schutz und werden von Freiwilligen in der uralten Technik unterhalten. Dabei ist es der Normalzustand, wenn ab und zu ein Stein, oder gar ein paar Steine im Belag fehlen, die Kurven selbst bei schönem Wetter teilweise unter Wasser stehen und die Fahrbahnwölbung so stark ist, damit ein Fahren nebeneinander unmöglich wird. Übrigens ein Pavéstein ist auch die Siegetrophäe beim Rennen in Rubaix. So ein Pavéstein hat eine Kantenlänge von ca. 15-20 cm und wiegt gerne mehr als ein Velo.

Nach der ersten Pavé Passage hat sich das Fahrerfeld bereits in zwei Teile geteilt. Leider war ich nicht im vorderen Teil und ich habe registriert, wie sich alle Teamfahrzeuge, auch unser Mannschaftswagen hinter das vordere Fahrerfeld begab, um bei einem Missgeschick des Leaders schneller zur Stelle zu sein. Für alle

Fahrer im hinteren Teil des Fahrerfeldes bedeutet das, bei einem Materialdefekt ist das Rennen zu ende. Ich erinnerte mich an Briek Schottes Worte ab jetzt ja kein Materialdefekt, wenn Du das Rennen zu ende fahren willst. Um dem Journalisten Noël Cluëdel beizupflichten ist es selbst für mich nicht möglich das gesamte Rennen aus meiner Position zu beschreiben. So erinnerte ich mich später nicht einmal an die wohl berühmteste Passage durch den Wald von Arenberg welche ich aber garantiert auch durchfahren habe. Noch heute erinnere ich mich aber an eine Kurve mitten in einem grossflächigen Kulturlandstück. Dort hielten sich von weitem sichtbar viele Radsportfans auf. Die Innenseite der Kurve war mit Wasser aufgefüllt und musste eine grössere Vertiefung aufweisen, da bereits Fahrer aus der Gruppe vor uns in dieser Kurve stürzten und mit ihren defekten Velos an der Innenseite des Karr Weges standen oder lagen. Unsere Gruppe musste daher den Weg aussen rum nehmen und auch für die beiden an der Spitze fahrenden, war ein Sturz aufgrund der glitschig schmutzigen Kopfsteine in der Kurve nicht zu vermeiden. Noch weiter nach aussen zu fahren war, wegen den Zuschauern und dem bodenlosen Ackerfeld nicht möglich und so mussten alle, den überaus kritischen Tanz über die Kopfsteine fahrend in Angriff nehmen. Dieses Wegstück zu Fuss zu bewältigen, wäre überhaupt keine Alternative gewesen, da mit den Schuhplatten und den harten Sohlen der Radrennschuhe ein Sturz zu Fuss in diesem Teilstück genauso garantiert war, zudem würden die Schuhplatten mit Schmutz aufgefüllt und eine wirkende Verbindung zwischen Schuh und Pedal wäre nicht mehr möglich. Diese stabile Verbindung ist aber notwendig, um eine einigermaßen hohe Tret-Frequenz in den Kopfsteinpflasterpassaden aufrecht zu erhalten und so die Geschwindigkeit so hochzuhalten, damit ein sicheres Aussteuern überhaupt noch möglich ist.

Müller / Radsport meine Erinnerung

Für mich war dieses Rennen ein permanenter Überlebenskampf aber getrieben vom Wunsch kein Materialdefekt und die Rennbahn in Rubaix zu erreichen nahm ich diesen Kampf gerne an und mit dieser Einstellung klassierte ich mich im Ziel im 28. Rang. Ich erreichte das Ziel ohne Sturz aber mit vom Lenker aufgeschwollenen Händen, welcher in den vielen Holperpassagen fest im Griff gehalten wird, damit es diesen nicht durch einen fehlenden Stein in der Strasse aus den Händen schlägt. Diese Konsequenz spürte ich noch 3 Tage nach dem Rennen und ich konnte mit diesen Händen beim besten Willen keinen Schnürsenkel binden.

Unser Kapitän Didi wurde hinter dem Sieger Francesco Moser dritter und stand auf dem Podest.

Die Duschen im Velodrom von Rubaix sind auch eine Zeile wert. Selbstverständlich ist in diesen Duschen das warme Wasser nur den ersten Rennfahrer vorbehalten, aber diese Rennfahrer sind nicht etwa die Ersten des Rennens durch die Hölle des Nordens, sondern die Amateurrennfahrer, welche vor der Ankunft, der mit Schmutz und Staub gepflasterten Fahrer eintreffen, die Zuschauer auf der Rennbahn mit Bahnrennen unterhalten haben. Das Abwaschen des Schmutzes mit einer Dusche ist in diesem Duscraum, auch selbst wenn man die Wassertemperatur ausblendet keine Belohnung aber eine absolute Notwendigkeit, denn ohne Dusche dürfte kein Rennfahrer den Mannschaftswagen für die Rückreise besteigen. Der Duscraum besteht aus bräunlich wirkenden Steinplatten, welche enge Boxen bildeten und eigentlich eine zur damaligen Zeit eine abstossende kalt wirkende und schmutzige Einrichtung darstellte.

Mein Resultat an diesem Rennen interessiert nicht wirklich jemanden, obwohl der 28 Rang noch mit 100 FFance Preisgeld ausgezeichnet wird. (entspricht im Jahr 2020 etwa 20 Euro) Eine interessante Wirtschaftliche Betrachtungsweise des Preisgeldes ist in der

Abwicklung der Zahlungsmodalität zu sehen. Damit die Steuern, welche der Französische Staat auf Einkommen erhebt, abgerechnet werden können, behält der nationale Radsportverband sämtliche Preisgelder der Rennfahrer bis Ende der Saison zurück. Danach wird vom Betrag die Steuern und die Bearbeitungsgebühren abgezogen und den Fahrern überwiesen. Für ausländische Rennfahrer werden aber die Beträge gestrichen, wenn sie die Bearbeitungsgebühren so in meinem Fall nicht decken.

Ich kann mich aber bis heute an der erbrachten Leistung beim Klassiker Paris Rubaix mehr erfreuen, als ich das hier beschreiben kann. Für mich ist dieses Rennen ein Monument und schon nur dabei zu sein war für mich erstrebenswert und ein Traum. Das Ziel in Rubaix zu erreichen war eine Bestätigung, welche in mir eine Zufriedenheit erzeugt, wovon ich in den letzten 40 Jahren bis heute zehren konnte.

Doping

Dieser Thematik muss zwangsläufig in einem Text über Radsport ein Kapitel eingeräumt werden. Das Thema bewegt nicht nur im Radsport die Gemüter, aber gerade im Radsport ist es allgegenwärtig. Nicht weil Doping in dieser Sportart häufiger verwendet wird, als bei allen anderen Sportarten, sondern weil dieser Themenbereich die bequemste Erklärung von nicht Radsportler ist, um die unvorstellbaren Leistungsdifferenz zwischen dem eigenen Leistungsvermögen und den Leistungen bei den Berufsradrennfahrer zu rechtfertigen. Radsport gehört zu den Sportarten mit einer hohen Dopinggefährdung und Radsport hat sicherlich eine unrühmliche Dopingvergangenheit. Vor dem Hintergrund der allgemeinen Sportentwicklung zum Tummelfeld von Firmen mit Werbestrategien dem Zeitdiktat der TV-Sender der Profit und Profilierungssucht sowie der Prestige Vermarktung durch die Politik, führt zu einem Streben nach Siegen um jeden Preis. Dabei

Müller / Radsport meine Erinnerung

ist es oft nicht schwergefallen wegzuschauen und zu ignorieren was wirklich vorfällt, anstelle mit einer klaren Haltung durchzugreifen, um somit den Sport im Allgemeinen zu einer Tätigkeit zu erklären, wo nicht nur der Sieg und die Zuschauerzahlen oder der Umsatz zählt, sondern die grossartigen Leistungen ohne Doping hervorzuheben.

Aber nicht jede grossartige Leistung darf im Radsport mit verbotenen Massnahmen in Verbindung gebracht werden. Ich war selbst Teil des Spieles und ich kann mit gutem Gewissen auf meine Karriere zurückblicken, wo Doping für mich nie eine Rolle spielte. Natürlich ist jeder Radsportler auf seine Ernährung und die Zufuhr von Flüssigkeiten, Vitaminen und Spurenelementen sensibilisiert, aber das ist noch lange kein Doping und in Bezug zur Gesundheit ist einen bewussten Umgang mit dieser Problematik jedem zu empfehlen.

Als Radsportler war es zu meiner Zeit unmöglich nicht mit dem Problem Doping trotzdem in Berührung zu kommen. Schon bei den Amateurrennen wurde das Thema unter den Rennfahrer angesprochen und es waren Fahrer bekannt welche angeblich verbotenen Massnahmen praktizierten und es waren auch Betreuungspersonen bekannt, welche angeblich über gute Mittelchen verfügten. Zum ersten Mal Zeuge wurde ich als Amateurrennfahrer an einem Etappenrennen in Spanien, wo ich einen Fahrer, welcher sich währen des Rennens in einer ruhigeren Rennphase beobachtete, wie er sich eine Spritze in den Gesässmuskel setzte. Gebracht hat es ihm, ausser meinem Erstaunen und späterem Entsetzen nichts.

Eine weitere prägende Begegnung mit dem Thema machte ich an der Korsika Rundfahrt 1980 in meinem ersten Jahr als Berufsrennfahrer. Das Team «Puch» von Jean De Grybaldi musste sich für dieses Rennen mit Fahrer, welche keinem Team angehörten, verstärken da es sich mit anderen grösseren Rennen zeitlich überschneiden hat. Ich musste das Zimmer also für diese Rundfahrt mit einem fremden Fahrer teilen. Er

war Franzose und seine Stärken lagen im Sprint. Er war schon etliche Jahre als Berufsradsrennfahrer unterwegs und kannte daher viele Kniffs und Tricks, um mit dem geringsten Aufwand zum Erfolg zu kommen. Im Hotelzimmer ist es schwierig gewisse Dinge vor einem Mitbewohner zu verheimlichen. In Sachen Doping war er auch nicht bemüht seine Medikamentensucht zu verheimlichen und so musste ich miterleben wie er sich mit Medizin in Form von Tabletten, Spritzen und Infusionen selbst versorgte. Bis auf wenige Produkte, welche er vor mir versteckte, lagen die Verpackungsmaterialien und die Utensilien im Zimmer offen herum. Sein benehmen einem Neoprofi gegenüber hat mich schockiert, aber auch abgehärtet. Er konnte sich die Infusion nach dem Rennen unter hygienisch bedenklichen Zuständen selbst stecken und machte mir gegenüber keinerlei versuche sein Tun zu verheimlichen. Im Gegenteil, er führte für sein unmoralisches Verhalten für ihn moralische Argumente an und erklärte es mit der Chancengleichheit oder dem Fairplay welches nur Hersche, wenn alle mitmachen. Seine körperliche Verfassung und seine offensichtliche Abhängigkeit von den Medikamenten konnte er aber offensichtlich nicht erkennen. Seine Resultatausbeute an dieser Rundfahrt war ein 7. Etappenrang bei einer äusserst halsbrecherischer Zielankunft, wo das gesamte Fahrerfeld gemeinsam eintraf. Im Wissen der dahinterstehenden Vorbereitung, war das lächerlich und unverhältnismässig und hat mich bestärkt das Thema Doping klar abzulehnen. Ein Punkt bleibt aber offen und ist im Radsportzirkus nicht problemlos. Ich verurteile diesen Fahrer zwar für sein Verhalten, und kann dies heute auch deutlich zum Ausdruck bringen, aber damals bestand eine moralische Barriere einen Zimmerkameraden blosszustellen oder ihn gegenüber Aussenstehenden zu denunzieren.

Doping sind nicht nur Wirkstoffe welche grosse sportliche Leistungen ermöglichen, unter Doping sind verbotene Massnahmen zu verstehen, welche aus moralischen Gründen abzulehnen sind. In diesem Zusammenhang ist ein Blick auf die anderen Sportarten und auf das Verhalten der Gesellschaft zum Thema sicher angebracht.

• Teil V: Radsport als Freude am Radfahren

Eine Fahrt mit dem Velo

Wenn ich als ehemaliger Radrennfahrer eine Fahrt mit meinem Sportgerät unternehme, ist es für den Körper zwar ein Training, auch wie ich die Fahrt meistens gestalte, kommt einem Training noch sehr nahe, da ich auch nach der Karriere noch häufig meine Leistungsgrenzen auslote, aber das Empfinden, ist bei weitem nicht ein Training, um den Körper stärker zu machen. Radfahren ist für mich ein Bedürfnis geworden, welches von aussen beurteilt einem Suchtverhalten nahekkommt. Aber für mich ist es eine Art zu leben in der Freiheit der Natur mit allen klimatischen Facetten wie Regen, Wind, Sonnenschein, heiss, kalt den Gerüchen wie frischer Bärlauch, Heu, welches am trocknen ist, Auspuffgase eines Lastwagens, ausgebrachter Mist, oder frisches Brot in der Nähe einer Bäckerei. Ich könnte noch viele Eigenschaften aufzählen, welche mir beim Vorbeifahren auffallen, aber entscheidend ist die Freiheit ohne fremde Leistung die Wirklichkeit der Natur in schneller Fahrt zu erleben. Ich möchte das Thema Suchtverhalten ansprechen. Wenn Du an einem Morgen nach einer unruhigen Nacht aufwachst, draussen regnet es und die Temperatur ist mit 8°C nicht gerade einladend die Wohnung zu verlassen. Wenn in dieser Situation das Bedürfnis aufkommt die Radsportkleider anzuziehen, um mit dem Fahrrad eine oder zwei Stunden nach draussen zu gehen, lebt in dir garantiert eine Sehnsucht,

die im Wort den Teil Sucht enthält. Aber als Suchtverhalten möchte ich dies weit von mir weisen, denn ich kann auch sehr gut widerstehen, selbst wenn die Verhältnisse gerade entgegengesetzt stehen und schönsten warmes Wetter herrscht und die ganze Natur in einem Frühlingsmorgen alle nach draussen lockt. Die Kräfte des Verstandes können der Sehnsucht widerstehen, auch wenn das Verlangen sehr gross ist und so sehe ich keine bedingungslose Abhängigkeit.

Mit dem Fahrrad aus eigener Kraft einen Pass zu erklimmen ist ein Erlebniss, welches trotz Erschöpfungszustand eine Befriedigung erzeugt, welche man mit einer Mottorradtour über die selbe Passtrasse nicht im Ansatz erreichen kann. Gerade die körperliche Erschöpfung ist entscheidend um das Erlebniss als Leistung zu spüren. Und ja, die rasante Kurvenfahrt in der Abfahrt erzeugt auch ein belohnendes Gefühl, aber die Leistung die der Motor in deinen Körper zu leisten imstande ist gehört zu deinem Bewusstsein und belohnt dein eigenes Verlangen, auch leistungsmässig die Ansprüche an dich selber zu erfüllen.

Ich will eine Motorradtour über die Pässe nicht verurteilen. Den Adrenalinschub der rasanten Kurvenfahrt ist auch mit einer Abgasefurzender Auspufanlage möglich und die herrliche Bergwelt kann beim Kaffee auf der Passhöhe genauso genossen werden, aber der Pfiff der Murmeltiere und der kühlen Abwind bei Bachquerungen wird nicht wahrgenommen. Das aber für mich entscheidende für das Vergnügen Passfahrt, ist der Motor. Der Motor wird bei den Motorradfahrer ev. noch bei der Beschläunigung wahrgenommen, aber man spührt in nicht wirklich und die Einschätzung der Leistung wird aufgrund des Benzinverbrauches registriert, was aber sicher niemals als persönliche Belohnung wahrgenommen wird.

Radsport als Zuschauer

Zum Etappenrennen Giro d' Italia und der Flandernrundfahrt oder zu Radweltmeisterschaften habe ich nicht nur die Beziehung als Rennfahrer dabei gewesen zu sein, sondern kenne auch die Sicht des Radsportfans am Strassenrand. Es ist eine komplett andere Betrachtungsweise, ob man bei einem Radrennen in der Tour-Kolonne sei es als Rennfahrer, als Sportlicher Leiter oder Mechaniker auf der Stufe Rennen, oder als Funktionär in der Jury oder im Werbetross dabei ist, oder als Fan an Strassenrand steht. Jede Position ist eine eigene Geschichte wert, aber alle Positionen zu verstehen und einmal mitzerleben ist etwas Besonderes und rundet eine Radsportbegeisterung ab.

Eine Tour de France Etappe in den Bergen als Zuschauer mitzerleben ist etwas, was man nicht einfach so besuchen kann wie ein Spiel in einer Teamsportart. Wenn man dabei sein will, wenn die Tour die Passhöhe des Cormet de Rosselend überquert, muss man sich Bewusst sein, dass an dem Tag, an dem die Tour den Pass überquert die Strasse schon am Vorabend des Ereignisses für sämtlichen motorisierten Verkehr geschlossen wird. Die Überquerung auf dieser Passhöhe ist also nur noch zu Fuss, beschränkt mit dem Fahrrad oder eben nur am Fernseher während der Übertragung des Rennens mitzerleben. Aber das Wissen dieses Sachverhaltes, die Kenntnis der geografischen Umgebung und die Begeisterung für diese Sportart, macht es möglich die Tour am Cormet de Rosselend als Zuschauer vor Ort zu erleben. Für uns als Radsportbegeisterte Familie war die Tour Passage über Cormet de Rosselend in den Sommerferien ein Ziel und wir reisten mit unserem Auto in die Savoyer Alpen und erkundeten die Situation 1 Tage vor der Tour Passage bei der Passhöhe. Wir mussten eine geeignete Stelle finden, wo wir unsere 2 kleinen Zelte aufstellen - und das Auto von der Strasse entfernt, abstellen konnten.



Diesen Ort fanden wir ungefähr 700m vor der Passhöhe. Das Auto konnten wir in Rennrichtung auf der rechten Strassenseite sauber von der Fahrbahn entfernt parkieren. Die beiden Zelte mussten wir aber auf der linken Strassenseite oberhalb eines steilen Strassenbordes aufstellen. Also mussten zuerst sämtliche Utensilien, welche wir benötigten über das Strassenbord gehoben werden, um danach mit dem Aufbau der Zelte zu beginnen. Das Wetter war nicht gerade freundlich und in den Bergen konnte es auf einer Meereshöhe von über 1900m schnell einmal kalt werden. Also machten wir es uns schon früh gegen Abend in unseren Zelten mit entsprechend warmer Bekleidung gemütlich. In der Nacht ist dann auch tatsächlich etwas Schnee gefallen und als wir am Morgen die Reisverschlüsse der Zelte öffneten, standen wir in einer ca. 5cm dicken Schneedecke. Solche Ereignisse sind normal in den Bergen und umrahmt das Abenteuer Tour de France aus meteorologischer Sicht gebührend. Um die neue Situation gegenüber vom Vortag einzuschätzen, nun alles in Weiss, wollten wir in aller Frühe die Umgebung erkunden. Wir folgten der Strasse, welche nicht schneebedeckt war in Richtung Bergpreis. Unterwegs waren bei allen möglichen Parkierungsmöglichkeiten abseits der Strasse Fahrzeuge abgestellt, wo Radsportbegeisterte übernachtet haben, um das Ereignis, welches heute hier stattfindet, hautnah mitzuerleben. Die für uns grösste Überraschung trafen wir aber in unmittelbarer Nähe des Bergpreises an, wo ein Zeltdach von

Müller / Radsport meine Erinnerung

etwa sechs Mal sechs Meter Grundfläche aufgestellt war. Dieses Zelt Dach hatte keine Aussenwände und darunter befanden sich etwa zehn ältere Männer zum Teil in kurzen Hosen, welche die kalte und doch windige Nacht hier im Freien verbracht haben. Am Rande des Daches war ein Holzfeuer in einer mit Steinen behelfsmässig errichteten Feuerstelle. Darüber hing ein Topf, wo warmes Wasser für den Kaffee oder Tee brodelte. Wie gross muss die Begeisterung sein, um sich solche Strapazen anzutun? Meiner Tochter und mir war das Erstaunen auszusehen und die Hochachtung für Sportfans mit solchen Idealen ist bei uns gewiss.

Weisse Socken

Ich bin mir sicher, ohne weisse Socken könnte ich nicht Radfahren. Diese Aussage kann man so nicht verstehen, da die Farbe der Socken in keiner Weise etwas mit dem Radfahren zu tun haben. Obwohl, wenn man das Thema aus der wissenschaftlichen Sichtweise näher betrachten würde, muss doch vieles für weisse Socken sprechen. Die physikalischen Eigenschaften der weissen Farbe weisen von allen Farben den höchsten Emissionsgrad aus. Das bedeutet die weisse Farbe absorbiert nach dem Kirchhoffschen Strahlungsgesetz die geringste Menge Strahlungsenergie aller Farben. Als Gegenpol absorbiert die schwarze Farbe fast die gesamte Strahlung, welche bei warmen Tagen von der Sonne ausgestrahlt wird und auf die betrachtete Oberfläche fällt. Die Bedeutung dieser Feststellung ist jedem, der bei warmem Wetter schon mal Fussbrand erlebt hat, klar. Eine geringere Energiemenge in die Sockenoberfläche eingestrahlt bedeutet eine tiefere Temperatur an der Hautoberfläche und daher eine verminderte Anfälligkeit auf Fussbrand. Weiter ist das System der Thermoregulation im Körper geringfügig weniger belastet und die für Vortrieb wirksame benötigte Energie dadurch grösser.

Dies ist aber nicht der Grund, warum ich die weissen Socken zu einem Markenzeichen für mich gemacht habe. Als junger Radsportbegeisterter nahm ich mit meinem Radsportverein jeden Sonntag an der Ausfahrt teil. Diese Ausfahrt war kein Rennen, obwohl für nicht Radsportler wegen der Distanzen und der durchschnittlichen Geschwindigkeit die Anforderungen sicher Wettkampf ähnlich eingeschätzt werden musste. 50 bis 120km waren Standard und mit ca. einer Stunde Pause, welche die Ausfahrt in einem Restaurant bei einem Tee-Creme unterbrochen hat, musste die Ausfahrt spätestens um 11.30 Uhr zu Ende sein, damit jeder zum Mittagessen bei der Familie zu Hause war. Die Zusammensetzung der Teilnehmer bei der Ausfahrt war grundsätzlich verschieden. Sie bestand aus zwei Klassen; die meisten etwas älteren Teilnehmer waren die Tourenfahrer. Man konnte die Tourenfahrer sofort anhand ihres Fahrrades und ihrer Socken erkennen. Das Tourenfahrrad war eigentlich ein Rennrad mit der identischen Übersetzung und den schmalen gut rollenden *Collé Reifen*. Einzig der Lenker war nicht gebogen, er wies eine ähnliche Form auf, welche heute bei den MTB montiert ist. Die Rahmenkonstruktion der Tourenfahrräder hatte etwas mehr Platz zwischen Reifen und Rahmen und dadurch liess sich ein leichtes Kunststoffschutzblech mit wenigen Handgriffen montieren. Auffälligster Unterschied im Restaurant waren aber die Socken. Die Tourenfahrer hatten kniehoch farbige, meist rote Socken. Diese waren am Sonntagmorgen um 7 Uhr, wenn die Temperaturen noch tiefer waren, sicher angenehmer als die weissen knöchelhohen Socken der Rennfahrer. Aber alle Rennfahrer trugen weisse Socken, weil das Rennreglement zu dieser Zeit für die Radrennen weisse Socken verlangte. Ein Verstoß gegen dieses Reglement wurde bei den Radrennen nicht mit einer Busse bestraft, sondern an Start wurde durch einen Rennkommissär kontrolliert. Wenn die Socken nicht weiss genug waren wurde der entsprechende Rennfahrer gar nicht zum

Müller / Radsport meine Erinnerung

Rennen zugelassen. So hatte auch ich auf dem Velo immer weisse Socken an, weil ich zu Klasse der Rennfahrer gehören wollte und die weissen Socken in dieser Zeit einfach zum Outfit des Radrennfahrers, als welcher ich mich fühlte, dazugehörten.

Diese Vorstellung eines Radrennfahrers hat sich auch viele Jahre später nicht geändert, auch als die weissen Socken am Start nicht mehr verlangt und kontrolliert wurden. Noch einmal 10 Jahre später als viele Business Leute auf die schwarzen Socken als Statussymbol setzten und die Träger der weissen Socken insgeheim belächelten blieb ich meiner Überzeugung treu und habe auch im Büro immer weisse Socken getragen. Meine Argumentation damals haben einen trotz Charakter und begründeten meine Haltung, mit dem Spruch; nur weisse Socken sind sichtbar sauber.

Heute gehören die weissen Socken zu meiner Kultur und ich freue mich, wenn ich auf der Strasse oder in einem Wartesaal jemanden sehe, welcher weisse Socken trägt. Es hat für mich den Ausdruck von etwas Erhabenen, welches fest zu meiner Kultur gehört, wenngleich die betreffende Person diese Kultur in den wenigsten Fällen mit mir teilt.

Radsport und Religion

«Die Kritik der Religionen endet mit der Lehre, dass der Mensch das höchste Wesen für den Menschen sei, also mit dem kategorischen Imperativ, alle Verhältnisse umzuwerfen, in denen der Mensch ein erniedrigtes, ein geknechtetes, ein verlassenes, ein verächtliches Wesen ist».

Karl Marx

Ich bin kein bedingungsloser Marxist, obwohl ich in seinen Texten viele Gedanken finde, welche ich durchaus als wegweisend betrachte. Ich

bin überzeugt, viele Sportler sind religiös, obwohl sie nicht einer der Weltreligionen angehören. Viele Sportler glauben an Symbole und Zeichen, welche aus der Sicht des Christentums sicher in den Dunstbereich des Aberglaubens verbannt würden. Bis heute ist es eine weit verbreitete Auffassung das rechtliche und moralische Bewusstsein für das religiöse Bewusstsein zu verstehen.

Durch die Tatsache, dass in meinen Jugendjahren sehr viele Radrennen an einem Sonntagmorgen früh gestartet wurden, fuhren wir bei den Radrennen sehr häufig zu der Tageszeit durch Ortschaften, als die Kirchenglocken zum Gottesdienst gerufen haben. Die Zuschauer vermischten sich in diesen Momenten mit den Radsportfans und den Scheinheiligen, welche auf dem Weg zur Sonntagspredigt waren. Wir Radsportler hatten keine Zeit für die Predigt und fuhren weiter in Richtung Ziel des Rennens. Anfänglich hatte ich dabei noch ein schlechtes Gewissen, da ich im christlichen Glauben aufgewachsen bin. Aber mit der Anzahl dieser Erlebnisse war ich immer stärker im Glauben, dass das, was ich am Sonntagmorgen mache auch etwas mit Religion zu tun hat. Gerade für die religiösen Menschen sind die Tugenden Ehrlichkeit, Fairness, Demütig, Hilfsbereit und Fleiss sehr wichtig, aber gerade diese Tugenden sind in hohem Masse den Teilnehmer eines Radrennens ohne Zweifel zuzuschreiben. Ich habe mit Absicht einige Tugenden nicht aufgeführt, aber die Liste erscheint mir Heuchlerisch und es sind auch Punkte dabei, welche einem ehrbaren Menschen auch fehlen dürfen. Persönlich habe ich aber an den Rennen mit Sonntagmorgendlichen Glockengeläut immer daran gedacht, wie dankbar ich bin an einem Radrennen teilnehmen zu dürfen und als Rennfahrer überhaupt auf dieser unbeschreiblich schönen Welt zu sein. Für mich war die Situation eine Art Gottesdienst, einfach ohne zeremonielle Rituale, aber für mich im Empfinden genauso feierlich wie für die Kirchgänger. Und so Gott will, erreiche ich das Ziel ohne Sturz und sogar mit einer guten Klassierung.

Dieser Wunsch ist ohne Zweifel sehr egoistisch, aber in der Zeit bis zum nächsten Rennen bleibt viel Raum, um auch an andere Menschen zu denken und mit einem erfüllten Leben ist dies sicher einfacher und effektiver als aus einer geknechteten Position heraus.

Viele Sportler bekreuzigen sich am Start vor einem Rennen, oder am Ziel bei einer guten Klassierung und nicht wenige haben einen Talisman in Form des heiligen Christopherus oder eines Kreuzes währen des Wettkampfes auf sich. Das Zeugt nicht nur von Aberglauben, sondern von der festen Überzeugung, irgendeine nicht beschreibbare Kraft kann helfen, stärker zu sein. Gerade in der Vorbereitungsphase im Zeitfahren ist es hilfreich, wenn durch die bekreuzigende Geste die Nervosität beruhigt wird. Aber wichtig ist der Glaube an sich selbst, um sportliche Ziele im Radsport zu verfolgen, denn die benötigte Motivation dieser Sportart so lange treu zu bleiben, damit auch Erfolge in der Profikategorie möglich werden, braucht es eine hohe Überzeugung oder Gottes Hilfe. Es ist nicht meine Absicht einen Gottesbeweis zu erbringen und auch von Nietzsches Übermensch halte ich wenig, obwohl diese These im Leistungssport durchaus sichtbare Zusammenhänge hat. Aber ich möchte doch meine Überzeugung zu diesem Thema zusammenfassen. Die absolute Freiheit zu einer beliebigen Jahres- oder Tageszeit mit dem Velo von einer Anhöhe im Plattenjura bei schönstem Sonnenschein herunterzufahren, ist für mich ein Glücksmoment, welcher mit Text nicht beschrieben werden kann. Den Fahrtwind in den Ohren, die wellige Landschaft harmonisch geformt von der Zeit, die Farben gemalt von der Natur, im Bauch das kribbelnde Gefühl der Fliehkraft der Kurvenfahrt und im Kopf den Adrenalinschub der rasanten Abfahrt. Dieser Glücksmoment verlangt eine dankbare Haltung. Der Atheist muss sich in dieser Situation bei sich bedanken, schliesslich ist er ja mit der eigenen Kraft auf die Anhöhe gefahren. Diese Haltung ist für mich aber sehr beschämend und anmassend,

Müller / Radsport meine Erinnerung

sowie sehr egoistisch geformt. Ich bedanke mich in diesen Situationen fast immer beim Schöpfer dieses Gesamtwerkes im Bewusstsein, die Entstehung eines so vollkommenen Gesamtarrangement kann man nicht beschreiben, oder mit religiösen Texten begründen. Es ist in der einfachsten Zusammenfassung ein Dankeschön wert und der Beweis der absoluten Freiheit etwas so zu empfinden, wie es ein jedes Individuum auf seine Weise tun kann.

Ich betrachte den Glauben als eine Förderung der Moralität und der Fairness und fordere daher von jedem Sportler, seine religiösen Grundsätze mit den ethischen Grundsätzen und der Vernunft in Einklang zu bringen. Reduziere zwar den Glauben etwas, auf ein Postulat das den Menschen hilft, ein den moralischen Tatsachen entsprechenden Leben zu führen.

Die unterschiedlichen Religionen auf dieser Welt tragen auch einen Teil zu der Verständnislosigkeit untereinander bei. Gerade der Radsport erscheint bei mir aber als vereinendes Element zu wirken, welche zu einem gegenseitigen Verständnis unter allen Menschen beitragen könnte. Ich will nicht missionieren, aber vordere alle auf selber Radsport zu betreiben, sie werden dabei Erfüllung finden und selbst die anderen verstehen, welche nicht Radfahren.

Die Zukunft des Radsports

Die Entwicklung der Sportart Radsport in all seinen Facetten ist geschichtlich gesehen einhergehend mit der Geschichte des Fahrrades und der wirtschaftlichen- und technischen Veränderung der gesamten Zivilisation. Die permanente technische Entwicklung in den letzten über 200 Jahren ausgehend von der Draisine bis zum heutigen voll Carbon E-Renner mit elektronscher Schaltung und allerlei Messgeräten ist verantwortlich, dass sich daraus unterschiedlichste Sportarten und

Müller / Radsport meine Erinnerung

Disziplinen entwickeln konnten. Der Strassen Radsport ist die Muttersportart aller Radsportler. Daraus haben sich aber verschiedenste Arten und Disziplinen ergeben. Ich möchte hier einige weniger bekannte Komponenten aufzählen. Kunstradfahren in der Turnhalle, Einradfahren im Zirkus, Radball, BMX Pumptrack, BMX Racing und BMX Freestyle, Bahnrennsport, MTB, Radorientierungsfahrt. Einrad-Rennen, Tandemrennen, Bike packing usw. Viele dieser Sportarten haben sich weg von der Strasse auf eine für die Sportart universal benutzte Sportstätte verlagert, was grundsätzlich zu begrüßen ist aber entsprechende Infrastrukturen erfordern, welche nicht überall zur Verfügung stehen.



Ich habe den Radsport bisher immer nur als Strassenradsportler beschrieben. Aber seit einigen Jahren bin ich auch als Mountain Biker mit einem Fahrrad unterwegs, welche breitere Reifen aufweist, Federgabel und einen gefederten Hinterbau hat und keinen Rennlenker, sondern eine etwas breitere Lenkstange zum besseren Ausgleich von Bodenunebenheiten hat. Heute darf die Strasse im Vergleich zu meiner Jugendzeit nicht mehr als Sportstätte bezeichnet werden, da der motorisierte Verkehr in deren Intensität dermassen zugenommen hat, dass selbst Nebenstrassen nicht gefahrlos mit dem Fahrrad befahren werden können. So bieten sich Feldwege und Wanderwege als Sportstätten für die MTB und Gravelbikes geradezu an. Dabei sind die Mittbenutzer nicht- oder mit Ausnahmen der Elektrovelos selten motorisiert. Aber so wie der Strassenradsportler

vom motorisierten Verkehr in den letzten Jahren immer mehr von dieser Sportstätte verdrängt wird, verdrängt der Geländeradsportler mit dem Velo die Wanderer und Jogger von den naturbelassenen Verbindungswegen. Durch die sehr grosse Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fussgänger und Velofahrer ist die gemeinsame Benutzung des gleichen Verbindungsweges ein Problem welches bis heute eine viel zu geringe Beachtung nicht nur bei den Verkehrsplaner, sondern auch bei dem langsamsten Verkehrsteilnehmer erlangt. Die Ignoranz gegenüber einer dem Fahrrad entsprechenden Ausbaugeschwindigkeit und die notorische Diskriminierung der Radfahrer bei der Vortrittsberechtigung in der Planung sind die Hauptkritikpunkte in der heutigen Verkehrspolitik. Der Fussgänger welcher aus physikalischen Gründen die Möglichkeit hat, oft keine voraussehbare Bewegungsrichtung einzunehmen, erwartet von teilweise 10-mal schnelleren Radrennfahrer eine Unterwerfung und Anpassung der Geschwindigkeit damit eine Begegnung gefahrlos erfolgen kann. Er verhindert, oder verbietet daher die Ausübung von sportlichem Radfahren in gemeinsam genutzten Bereichen. Dies ist eine selten formulierte Darstellung des wirklichen Problems aus der Sicht der Radsportler und sie ist den Fussgänger und den Verkehrsplaner sowie der Gesetzgebung, welche in der Verkehrsordnung diese gemeinsame Nutzung der Verkehrsfläche vorsieht, nicht einmal bewusst. Aber das grösste Paradoxon ist, dass selbst die Radsportler, wenn sie als Fussgänger unterwegs sind die Gefahrensituation nicht aus dieser Sichtweise beurteilen. Die einzige Lösung, welche bisher denkbar war, ist eine grosse tolerante und rücksichtsvolle Fahrweise des Radfahrers, damit er sein Fahrrad aus der Sicht der Rechtsprechung beherrscht. Aus der Sicht der Praxis gibt es die Forderung nicht, sein Verhalten als Fussgänger zu beherrschen, weil es dies nicht geben kann. Wenn sich Begegnungen draussen in der Natur, auf Wanderwegen, Wald- oder Feldwegen ereignen, darf aber durchaus vom Radsportler die

Rücksichtnahme ganz streng verlangt werden und ein freundlicher Gruss gehört bei naturverbundenen Menschen zur Kultur. Aber auch vom Fussgänger, Wanderer darf die Toleranz gefordert werden, dass dieser Verkehrsweg von allen gleichberechtigt in Anspruch genommen wird.

Wenn die Begegnungen aber auf Radwegen oder Strassen erfolgen, muss sich der Fussgänger mit genau so grosser Rücksichtnahme bewegen und sich bewusst sein, dass sich Verkehrsteilnehmer auf der gleichen Verkehrsfläche bewegen, welche eine sehr hohe Geschwindigkeit aufweisen und daher aus physikalischen Gründen praktisch nicht auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren können. Ein übermässig grosses Mass an Toleranz von allen Beteiligten wird es daher brauchen, bis sich die Verkehrsplanung und die Verhaltensregeln in den Gesetzen dieser Problematik mit gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern annehmen. Wenn die Zukunft des freibestimmten Zusammenhaltes in der Gesellschaft erhalten werden soll, tun wir gut daran die historisch gewachsenen Freiheiten nicht nur als geschichtliche Erinnerungen, sondern auch als erfahrbare Sportart Radsport für alle, zusammen mit allen Verkehrsteilnehmern zu verstehen und uns klar dafür auszusprechen. Das erfordert aber eine Unterwerfung des Radsportlers an die leider gegebene Verkehrsordnung. Darf aber der Radsportler nicht auch gleichberechtigt die Unterwerfung der anderen Verkehrsteilnehmer fordern?

Die Art wie wir unser Leben gestalten und welche Sportart wir betreiben ist eine Ausdrucksweise wie wir sind. Wir sind die Produzenten unserer Vorstellungen. Sehr viele Menschen können Rad fahren und hier ist der Aufruf angebracht diese Kompetenz zu fördern und zumindest als Freizeitgestaltung aktiv umzusetzen. Radfahren ist eine effiziente Bewegungsform welche gelenkschonend das Freiheitsgefühl erfahren lässt. Geben Sie sich als Radsportfan zu

erkennen, in dem Sie sich als sportlicher Radfahrer betätigen. Wenn sie sich noch rücksichtsvoll, tolerant und freundlich verhalten sind sie ein Vorbild für Andere und helfen damit den Radsport mit seiner Geschichte zu erhalten.

- Begriffe

Radsport	Radsport beinhaltet sämtliche sportlichen Tätigkeiten, welche mit einem Fahrrad betrieben werden. Das beginnt mit einer Laufmaschine (Draisine) führt über das Hochrad zum Strassenrad, BMX, MTB, Einrad, Dreirad, Tandem und wird prinzipiell mit Muskelkraft betrieben.
Fahrerfeld:	Eine Ansammlung von mehreren Radrennfahrer welches sich im geringen Abstand zueinander Wettkampf ähnlich bewegen.
Rennübersicht:	Der Begriff ist ambivalent und hat für den Insider eine andere Interpretation als für Aussenstehenden. Auch selbst wenn ein Insider ein Rennen von aussen betrachtet, bleibt er ein Insider.
	Ein Insider in unserem Zusammenhang ist ein Mensch, welcher selbst schon Radrennen bestritten hat und sich dabei zu jedem Zeitpunkt des Wettkampfes im Klaren war, wo er sich raumzeitlich- und wettkampftaktisch befunden hat.

	Aussenstehende sind sportbegeisterte Zuschauer, welche ein Radrennen Reglements gerecht von aussen beurteilen können. Alle anderen sind Radsportbanausen.
Domestike	Lat. "domesticus" "zum Haus gehörig" Sklave, Diensthote abwertende Bezeichnung für einen Radrennfahrer, welcher seine ganze Leistung ausschliesslich in den Dienst des Teaminteressens / Teamkapitän stellt. In Italien wird der Domestike «Gregario» genannt.
Wasserträger	Wasserträger ist die Bezeichnung eines Domestiken bei den Journalisten. Die Bezeichnung ist aber falsch, wird von dem Radsportler selbst nicht verwendet oder gar nicht verstanden.
Collé Reifen	Ein Collé Reifen ist ein in einem Gewebemantel eingearbeiteter Schlauch, welcher auf einer speziellen Felge aufgeklebt wird. Diese Art Reifen wurden im Radrennsport während vielen Jahren wegen dem Schnell möglichen Reifenwechsel bei einer Panne verwendet.

• Personenregister

James Moore (einer der ersten Rad-Profis 1849-1935)

Heiri Suter (Radsportlegende 1899 - 1978)

Henri Pélissier (Radsportlegende 1889 - 1935)

Jean Stablinski (Profiweltmeister 1932 - 2007)

Ferdinand Kübler (Profiweltmeister und Tour de France Sieger 1919-2016)

Oskar Plattner (Sprintweltmeister, Schweizer Nationaltrainer 1922 - 2002)

Jean de Gribaldy (Radprofi, Sportlicher Leiter 1922 - 1987)

Jaques Anquetil (5 mal Tour de France Siger 1934 - 1987)

Eddy Merckx (Radsportlegende 1945 -)

José Manuel Fuente (Radprofi Bergspezialist 1945 - 1996)

Briek Schotte (Radsportlegende Profiweltmeister 1919-2004)

Gino Bartali (Radsportlegende und Lebensretter 1914 – 2000)

Rudi Altig (Profiweltmeister und Sportlicher Leiter 1939 - 2016)

Joaquim Agostinho (Radprofi 1943 – 1984)

Francesco Moser (Profiweltmeister, Stundenweltrekordhalter Radprofi 1951 -)

Bruno Hubschmid (Schweizermeister, Radprofi 1955 -)

Régis Ovion (Amateur Weltmeister, Radprofi 1949 -)

Jean-Raymond Toso (Radprofi 1952 -)

Dietrich Thurau (Radprofi 1954 -)

Ryszard Szurkowski (Amateurweltmeister 1946 – 2021)

Werner Fretz (Sieger GP Tell 1974)

Literaturverzeichnis

- Bücher

Matwejew L.P. (1978) Periodisierung des sportlichen Trainings, Deutscher Sportbund

Harre D.. (1982) Trainingslehre, Sportverlag Berlin

Gabriel M. (2020) Der Sinn des Denkens, Ullstein

Schürmann V. (2018) Grundlagen der Sportphylosophie, lehmanns media

Hegel G.W.F. (1807 / 2020) Phänomenologie des Geistes, Anaconda

Bruno Kern (2015) Karl Marx Texte Scriften, matrixverlag

- Internet

Müller D. (seit 1995) Trainingsplanung im Radsport

<https://radsport.msporting.com>