
Matthias Marschik

Österreich erfahren... Richard Menapace und der österreichische Radsport nach 1945

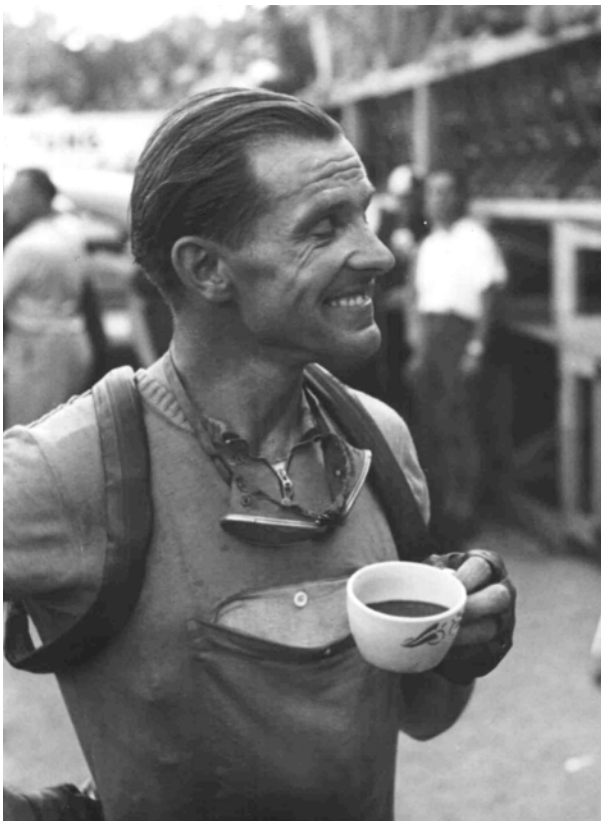


Abb. 1: Richard Menapace unmittelbar nach dem Sieg bei der Österreich-Rundfahrt 1949.
(Quelle: ÖNB/Wien Bildarchiv, Franz Blaha, 3823/2a)

In wenigen Minuten werden seine Teamkameraden ihn auf den Schultern tragen und das zehntausendköpfige Publikum vor dem Wiener Rathaus wird ihm zujubeln. Bald darauf wird ihm Bürgermeister Theodor Körner zum Sieg bei der Österreich-Radrundfahrt 1949 gratulieren. Doch kurz nach der Zieldurchfahrt gönnt sich der Triumphator des Rennens abseits des Trubels genussvoll eine Schale Mokka. Ein Foto des Fotografen Franz Blaha zeigt einen sichtlich erschöpften aber glücklichen, drahtigen und asketisch wirkenden, schelmisch lächelnden Mann.

Richard Menapace, ein alternder Südtiroler Profi, der nach Österreich ausgewandert, 1948 reamateurisiert und österreichischer Staatsbürger geworden war, wurde mit diesem Sieg zu einem der ersten nationalen – und nicht nur lokalen – Sportidole der jungen Zweiten Republik.¹

I. Der Mangel, seine Inszenierung und Überwindung

Der Begriff des Mangels war eine zentrale Metapher zur Charakterisierung Österreichs in den Jahren nach 1945. Er ist trotz der anfangs prekären Ernährungssituation, von zerstörter Infrastruktur und vor allem persönlicher Verluste nicht nur buchstäblich zu verstehen. Der Wunsch, die jüngste Geschichte zu verdrängen, ließ auch einen Mangel an Perspektiven offenkundig werden: »Wieder«-Aufbau konnte zwar als Metapher für wirtschaftliche und bauliche Strukturen dienen, für die politischen, sozialen oder familiären Gefüge erwiesen sich Anknüpfungen an die Vergangenheit als weitgehend prekär. Es mangelte an tragfähigen Vorbildern für die Etablierung individueller wie kollektiver Identitäten wie für ein stabiles nationales Bewusstsein. Die Konsequenz war ein harter und kämpferischer Aktivismus mit einer anfangs unklaren Zielvorgabe: Die vielfach nötigen Neuanfänge konkretisierten sich vorerst nur schemenhaft.² Gerhard Bronner und Helmut Qualtinger brachten das auf die – durchaus verallgemeinerbare – griffige Formel: »Zwar hab ich ka Ahnung wo ich hinfahr, aber dafür bin i g'schwinder durt!«³ Im gleichen Refrain heißt es nicht zufällig auch: »Schließlich liebt der Mensch von heut den Spurt«. Der sportliebende Mensch war allerdings zumeist männlich: Die enorme Bedeutungsaufladung des Sports

1 Karl Pointner, Richard Menapace. Österreicher mit italienischer Begeisterung, in: Matthias Marschik/Georg Spitaler (Hg.), Helden und Idole. Sportstars in Österreich, Innsbruck/Wien/Bozen 2006, 208–214, 209.

2 Ela Hornung/Margit Sturm, Stadtleben. Alltag in Wien 1945 bis 1955, in: Reinhard Sieder/Heinz Steinert/Emmerich Tálos (Hg.), Österreich 1945–1955. Gesellschaft, Politik, Kultur, Wien 1995, 54–67, 56.

3 Vgl. Kurt Bauer (Hg.), Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil (»Damit es nicht verlorenght ...«, Bd. 50), Wien/Köln/Weimar 2003, 253.

war Teil einer »Remaskulinisierung«, die mit einer »männlich gedeuteten Funktions- und Leistungsfähigkeit verknüpft« war, die ver-rückte Geschlechterordnung wieder herstellen und das Selbstwertgefühl der Soldaten und Heimkehrer restituieren helfen sollte.⁴

Es war gerade der Sport, der die Erfahrungen und Gefühle des Mangels re-präsentierte, aber bald auch symbolische wie konkrete Abhilfe schuf: Viel früher als in Politik und Ökonomie wurden im Sport individuelle wie kollektive Erfolgsgeschichten geschrieben. Es wurden Images eines neuen Österreich entworfen, die international Anerkennung fanden: Hatte gerade der Mangel an konkreten politischen und ökonomischen Zielsetzungen wesentlich zum enormen Sportboom ab 1945 beigetragen, realisierte er bald auch das Versprechen nationaler Selbstvergewisserung. Schon in den ersten Nachkriegsjahren lieferten die Populärkulturen des Sportes wesentliche Beiträge zur Nationswerdung und deren externer Anerkennung, die den Raum des Sportes bei weitem überstiegen.⁵ Der Aufbau eines nationalen Bewusstseins im Sport gelang erstmals Ende 1945, als Österreichs Fußballteam im bombengeschädigten Praterstadion Frankreich mit 4:1 besiegte.⁶ Die Sehnsucht nach externer Anerkennung wurde spätestens im Februar 1948 befriedigt, als Österreich – im Gegensatz zu Deutschland – bei den Winterspielen in St. Moritz wieder in die internationale Gemeinschaft aufgenommen wurde.⁷

Zugleich wurde dabei eine Verschiebung vom urbanen, proletarisch konnotierten Fußball zum ländlichen (und auch bäuerlichen) Skisport als nationalem »Leitsport« und damit zum Übergang von einer Donau- zur Alpenrepublik vollzogen.⁸ Transmissionsriemen dieses Übergangs waren primär das Boxen und der Radsport, die nicht nur deshalb enorm populär waren, weil sie beispielhaft den Mangel der Nachkriegszeit symbolisierten, sondern zugleich dessen Ende antizipierten.

4 Noyan Dinçkal, Remaskulinisierung durch Technik? Rehabilitation und Kriegsbeschädigung in der westdeutschen Nachkriegsgesellschaft, in: Bernhard Gotto/Elke Seefried (Hg.), Männer mit »Makel«. Männlichkeiten und gesellschaftspolitischer Wandel in der frühen Bundesrepublik, Berlin/Boston 2017, 37–48, 39–40.

5 Matthias Marschik, Vom Idealismus zur Identität. Der Beitrag des Sportes zum Nationsbewußtsein in Österreich (1945–1950). Wien 1999.

6 Matthias Marschik, Eine Art Auferstehung – Österreich-Frankreich 4:1. 6. Dezember 1945, Wien – Praterstadion, in: Matthias Marschik (Hg.), Sternstunden der österreichischen Nationalmannschaft. Erzählungen zur nationalen Fußballkultur, Wien/Berlin 2008, 99–114.

7 Gerhard Urbanek, Österreichs Olympiaauftritt 1948. Die Wiederentstehung einer verlorenen Identität, Dipl. Arb., Universität Wien 2006.

8 Matthias Marschik, Eine (Miss-)Erfolgsgeschichte. Fußball in Wien/Sport in Österreich, 1945 bis 1995, in: Michael Dippelreiter (Hg.), Wien. Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945, Wien/Köln/Weimar 2013, 651–680.

II. Radsport in Zeiten des Mangels

Gerade der Radsport war prädestiniert für Mangeljahre: Europaweit bildete er in den Nachkriegsjahren »eine Fundgrube für allegorische Deutungsmöglichkeiten« wie eine »Quelle für heroische Geschichten«. ⁹ Radrennen waren leicht durchzuführen, vom kleinen Kriterium »Rund um den Kirchturm« bis zur Fernfahrt Wien-Graz-Wien, und Fahrräder waren relativ leicht zu bekommen und konnten selbst präpariert werden, vor allem weil Reifen und Radteile bevorzugte Siegespreise waren. Anfangs fuhr man meist auf selbstpräparierten Rennrädern und mit selbst geschneiderten Trikots und Startnummern. Zudem war der Radsport, so wie die anderen populären Sportarten der Nachkriegsjahre, proletarisch konnotiert. Bis etwa 1950 war das Fahrrad »fest in der Hand der Unterschichten (und der Jugend)«. ¹⁰ Und während im Wiener Fußball bald wieder heftig über Gagen debattiert wurde, vermittelte der Radsport Bescheidenheit: Für Siege in Radrennen, die »wahrlich über Stock und Stein bzw. zwischen Schutthalden« ausgetragen wurden, gab es als Siegespreis »einen Sack Äpfel«. ¹¹ Die Strecken, die Räder, die Fahrer und auch die Organisation reflektierten augenfällig den Mangel und seine Überwindung: Noch beim Rennen »Quer durch Österreich« im Sommer 1947 schliefen die Fahrer auf Strohlagern und bekamen zum Abendessen »nur Salat und Polenta«. ¹²

Dennoch – oder gerade deshalb – war die Begeisterung für den Radsport schon 1947 enorm: In Wien

»unterhielten sich in den Büros, in den Werkshallen der Fabriken, ja selbst in der Straßenbahn Menschen, die nie zuvor über den Radsport gesprochen hatten, über nichts anderes als über das bevorstehende Großereignis, das Eintreffen der ›Giganten‹ auf dem Rathausplatz. Und dann geschah etwas, was man in Wien zuvor noch nicht erlebt hatte: Von den Mittagsstunden an setzte eine Art Völkerwanderung ein [...]. Schon in Hietzing standen Zehntausende von Menschen Spalier, in der Mariahilferstraße wurde es noch ärger, auf der Ringstraße gab es einen zehnstufigen Kordon von ›Adabeis‹ und vor dem Rathaus erwarteten weitere 10.000 die Fahrer. Nach polizeilichen Schätzungen waren etwa 150.000 bis 180.000 Menschen auf den Beinen«. ¹³

9 Norbert Rossbach, »Täve«. Der Radsportler Gustav-Adolf Schur, in: Silke Satjukow/Rainer Gries (Hg.), Sozialistische Helden. Eine Kulturgeschichte von Propagandafiguren in Osteuropa und der DDR, Berlin 2002, 133–146, 136.

10 Ernst Hanisch, Der lange Schatten des Staates. Österreichische Gesellschaftsgeschichte im 20. Jahrhundert, Wien 1994, 167.

11 Norbert Adam, Sport, Spiel, Spektakel in Wien. Die ganze Stadt ist Spiel- und Sportstätte, Wien 1996, 130.

12 Matthias Marschik, Frei spielen. Sportlerzählungen über Nationalsozialismus und »Besatzungszeit«, Wien/Berlin 2014, 418.

13 Wiener Sport in Bild und Wort, 21. 6. 1947, 2.

Erst allmählich konnte die Radindustrie beginnen, Spitzenfahrer zu fördern und eigene Rennställe zu gründen, verstärkt durch das Duell der Wiener Firmen »Rih«, »Select« oder »Dusika« mit den Grazer Kontrahenten »Puch« und »Junior«. ¹⁴ Und es traten private Sponsoren auf, etwa die Reifenfirma Semperit und die Firma Meinl, die ab 1950 die Patronanz über die Verpflegung der Österreich-Rundfahrt übernahm. ¹⁵

Zugleich aber symbolisierte der Radsport wie keine andere Sportgattung den Aufbau eines Nachkriegs-Österreich, repräsentierte er doch Weite, Ferne und die Überschreitung von Grenzen, auch wenn es anfangs nur Besatzungszonengrenzen waren. Die Österreich-Rundfahrt vereinte – in Gestalt von Sprint- und Bergetappen – die Ebenen und die Berge und machte damit »Österreich« jenseits der Spaltung in Stadt und Land, Wien und »Provinz« erfahrbar. Die »Männer auf ihren Maschinen« standen stellvertretend für die Eroberung des Raumes, wie sie speziell den Radsport prägt. Doch nicht nur die Fahrer, auch die sportinteressierte Öffentlichkeit erfuhr auf einer symbolischen Ebene die Dimensionen der – alten und zugleich neuen – Heimat, wenn sie dem Etappenverlauf von Radrundfahrten oder gar der »Tour d’Autriche« mit dem Finger auf der Landkarte folgte. ¹⁶

Der österreichische Nachkriegs-Radsport produzierte spezifische Heldenfiguren. Die erste war Franz »Ferry« Dusika, der zusammen mit Max Bulla der erfolgreichste österreichische Radfahrer der 1930er-Jahre und ab 1935 Betreiber eines Sportgeschäftes war. Nach dem »Anschluss« war der SA-Mann primär als Journalist und Rennorganisator tätig. Doch nach 1945 setzte er seine Karriere als Bahnfahrer bis 1952 fort und begeisterte als »local hero« wie als Repräsentant eines beschädigten Lebens das Wiener Publikum. ¹⁷ Dabei war Dusikas Biografie ebenso ramponiert wie der Ort seiner Erfolge, die Prater-Radrennbahn: »Ein Bombentrichter hat die eine Kurve schwer beschädigt, die Tribüne ist ein Opfer des Sturms und der Brennholzsammler geworden und auch die Barriere rings um die Bahn nahm den Weg allen Holzes«. ¹⁸

Anfang der 1950er-Jahre trat eine junge Generation die Nachfolge Dusikas

14 Gernot Fournier/Wolfgang Wehap, Juniors Aufstieg, Kampf und Ende, in: Macht Platz, Fahrrad kommt! Geschichte und Geschichten zum Radfahren in Graz, Graz 1999, 110–115; Walter Ulreich/Wolfgang Wehap, Die Geschichte der PUCH-Fahrräder, Graz 2016, 282.

15 Christian Glaner/Otto Vesely, Triumphe und Tragödien. Ein halbes Jahrhundert Österreich-Rundfahrt, Wien 1998, 21.

16 Matthias Marschik, Wie groß ist Österreich? In: Wolfgang Gerlich/Othmar Pruckner (Hg.), Rennrad Fieber. Lust und Leidenschaft auf dünnen Reifen. Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft eines schnellen Sports, Wien 2015, 195–200.

17 Matthias Marschik, Der Wiener »Radpapst«. Franz »Ferry« Dusika, in: Bernhard Hachleitner/Matthias Marschik/Rudolf Müllner/Michael Zappe (Hg.), Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien, Wien 2013, 120–121.

18 Wiener Sport in Bild und Wort, 4.5.1946, 4.

und Bullas – auch er war nach 1945 noch aktiv – an: Der Grazer Franz Deutsch, Sieger der Österreich-Rundfahrt 1951 und 1952, und der Wiener Rudi Valenta, der schon 1948 zu den Profis wechselte und etliche internationale Erfolge feierte, repräsentierten das Ende des Mangels. Sie waren große, muskulöse Fahrer und konnten als Vorboten oder zumindest als Versprechen eines beginnenden Wohlstands gelten: So kam Valenta nur mehr zu wichtigen Rennen nach Österreich und bestritt mit dem Radsport seinen Lebensunterhalt, auch indem er, laut Eigendefinition, als »lebendige Plakatsäule« auftrat.¹⁹ Und Deutsch, dessen Erfolgsgeheimnis »sechs Bier und ein Underberg« lautete, wird auf Fotos zumeist inmitten der – wenn auch noch bescheidenen – Siegespreise gezeigt.²⁰ Zwischen Dusika und Deutsch bzw. Valenta schiebt sich jedoch eine weitere Heldenfigur des Radsports: Richard Menapace, Sieger der ersten beiden Österreich-Radrundfahrten 1949 und 1950, die mit grenzüberschreitendem Blick als »Tour d’Autriche« tituliert wurden.²¹

III. »Heute fährt der Menapace«

Richard Menapace, 1914 in Tramin in Südtirol geboren, war Mitglied des italienischen Amateur-Nationalteams, ehe er 1937 Profi wurde und unter anderem am Giro d’Italia 1938 und 1939 teilnahm. Nach Kriegsbeginn zunächst zum italienischen Heer einberufen, nahm er 1941 eine Arbeit in der Fahrradfabrik eines süddeutschen Freundes an, wurde in der Folge zur deutschen Luftwaffe einberufen und war als Flieger in Nordafrika, Kreta und Süditalien eingesetzt. Allerdings wurde er, als Werksfahrer für den Chemnitzer Radhersteller »Wanderer«, für Trainings und große Rennen freigestellt.²² Nach dem Krieg trat Menapace ab 1946 wieder bei Radrennen an. 1947 erhielt er ein Angebot zur Mitarbeit in einem Innsbrucker Radgeschäft. Zugleich beschloss er trotz seiner 33 Jahre, seine Karriere als Amateur fortzuführen und eröffnete mit Unterstützung der Radfirma »Rih« in Salzburg ein eigenes Radgeschäft. Trotz der Doppelbelastung erzielte er bei 25 Starts in Italien und Österreich 21 Siege. 1948 gewann er Rennen in Italien und in Westösterreich, etwa die Vorarlberg-Rundfahrt. Im Frühjahr erhielt er eine österreichische Fahrerlizenz, die Staatsbürgerschaft erlangte er erst im März 1950. Mit dem Nationswechsel, so formulierte er retrospektiv, habe er keinerlei Probleme gehabt, denn als Südtiroler sei er

19 Rudolf Valenta, Kampf um den Goldpokal, Wien 1956, Bildtext vor 113.

20 Marschik, Frei spielen, 320–332.

21 Marschik, Wie groß, 195–200.

22 Pointner, Menapace, 209; Richard Menapace, Der Bergkönig. Menapace erzählt, Wien 1951, 83.

»Anhänger des alte[n] Österreich« gewesen.²³ Für das Rennen »Quer durch Österreich« fungierte Menapace gleich als Teamkapitän, doch endete das Rennen für ihn wie das Team ohne Erfolg. Die spezifische Situation des neo-österreichischen Kapitäns wurde in den Medien intensiv diskutiert, trotz mancher Polemiken gegen ihn wurde die Schuld letztlich den lokalen Rivalitäten zwischen den übrigen Fahrern gegeben.

Nach schwachen Leistungen zu Beginn des Jahres 1949 überlegte Menapace ein Ende seiner Karriere. Doch dann intensivierte er sein Training und konzentrierte sich auf die erstmals ausgetragene Österreich-Tour. Er konnte nach der zweiten Etappe die Führung übernehmen und seinen Vorsprung am Großglockner weiter ausbauen. Sein in den Medien kolportiertes Erfolgsrezept bestand aus einer Vielzahl roher Eier, die er auf der Lenkerstange aufschlug,²⁴ aus Zuckerwürfeln und schwarzem Kaffee. Menapace gewann mit einer Ausnahme alle Bergwertungen, er siegte bei fünf der sieben Etappen und beendete die Rundfahrt schließlich mit dem Rekordvorsprung von 40 Minuten. Trotz eines respektablen Vorsprungs unternahm Menapace auf der Schlussetappe nochmals eine Soloflucht über 160 Kilometer von den Strengbergen bis Wien und eroberte so noch weitere 13 Minuten.

Die Medien bezeichneten diese Tour trotz aller fußballerischen Höhepunkte als das »größte sportliche Ereignis des Jahres«.²⁵ Alle Radiosender brachten täglich halb- oder dreiviertelstündige Berichte von der Tour und berichteten von wichtigen Etappen sogar live. Es herrschte eine regelrechte Rad-Euphorie, wie auch die ZuschauerInnenziffern belegen:

»Durchschnittlich 10.000 Menschen bevölkerten die Einfallstraßen der einzelnen Etappenorte, die vielen tausend Neugierigen entlang der Landstraßen und in den Dörfern und Städten hinzugerechnet, ergibt nach ganz vorsichtigen Schätzungen nahezu eine halbe Million. Linz allein brachte über 20.000 Menschen auf die Beine und auf dem Weg bis Wien hatten sich nicht weniger als 300.000 Sensationshungrige eingefunden.«²⁶

Im Zentrum der blumigen und metaphernreichen Berichte²⁷ und der umfangreichen Fotostrecken standen zunächst die Torturen, denen sich die Fahrer ausgesetzt sahen, aber zunehmend natürlich die Heldenfigur Menapace: Die »Sport-Schau« formulierte, in nahezu monarchistischer Diktion, Menapace sei

23 Marschik, *Frei spielen*, 412; vgl. Staatsbürgerschaftsakt Richard Menapace. Salzburger Landesarchiv (SLA), LAD 1950 d03057. Ich danke Andreas Praher für die Materialien.

24 *Arbeiter-Zeitung*, 26. 7. 1949, 4.

25 *Grazer Montag*, 1. 8. 1949, 8.

26 *Sportfunk*, 7. 8. 1949, 6.

27 Dazu allgemein: Matthias Marschik, »Ein Schloß aus Druckerschwärze«: Sportjournalismus im Wiederaufbau, in: Matthias Marschik/Rudolf Müllner (Hg.), »Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind«. Mediatisierung des Sports in Österreich, Göttingen 2010, 228–237.

beim »Triumphzug« nach Wien »wie eine Majestät« gefahren: Bei der Zieldurchfahrt habe eine begeisterte Menge dem Mann zugejubelt, »der der Welt ein Loch geschlagen hatte. Der mit seinen Beinen und seinem Willen ganz Österreich umradelt hatte, und dem Glockner und der ausländischen Konkurrenz aufs Dach gestiegen war, als ob er das jeden Tag täte«. ²⁸

Zumindest in der fußballerischen Sommerpause konnte die Radsport-Euphorie die Titelseiten der Tagespresse erobern und den Fußball in den Sportwochenblättern auf die hinteren Seiten verdrängen:

»Ueber Nacht ist Richard Menapace [...] einer der populärsten Männer unseres Landes geworden. [...] Seit den Zeiten Uridils und Sindelars hat kein österreichischer Sportsmann soviel Ehren einheimen können wie der kleine Salzburger Radfahrer [...]. Und im nächsten Sommer wird es wie einst ›Heute spielt der Uridilk‹ heißen: ›Heute fährt der Menapace‹.« ²⁹

Erwähnt wurde freilich auch, dass sich Menapaces materielle Gewinne in Grenzen hielten: Für die Etappensiege und Bergwertungen erhielt er Fahrradkomponenten, der Preis für den Gesamtsieg bestand in einem Kinderwagen. ³⁰ Allerdings wurde Menapace kurze Zeit später zum Sportler des Jahres gewählt und bekam als erster Sportler das Ehrenzeichen der Stadt Wien verliehen.

1950 konnte Menapace trotz Verletzungen seinen Sieg bei der »Tour d'Autriche« wiederholen, ehe er 36-jährig seine Karriere beendete. Neben den Tages- und Sportzeitungen war 1950 auch der Rundfunk führend an der Berichterstattung beteiligt: Die Ravag berichtete nun schon mittels zweier Sendewagen von allen Etappen, zwei Reporter wurden eigens für die Tour abgestellt, an jedem Etappenort wurde noch der lokale Sportchef beigezogen. ³¹ Abermals gewann Richard Menapace das Rennen mit über 20 Minuten Vorsprung und löste erneut riesige Begeisterung aus:

»900 Polizisten waren noch zu wenig gewesen, der Begeisterung Einhalt zu gebieten, die sich vom Stadtrand bis in das Mark von Wien wie eine Welle fortpflanzte, als das gelbe Trikot des ›Rasenden Richard‹ sichtbar wurde. Alte Mütterchen in Hauskleidern waren auf die Straße geeilt und standen just neben dem Herrn mit dem amerikanischen Vielzylinder, kleine Kinder schrien und winkten, und das ›Mittelalter‹ war ganz außer Rand und Band. Ein Österreicher hat wieder gewonnen: Menapace, die radelnde Maschine!« ³²

Der »Grazer Montag« schrieb: »Gerührt schloß sich die greise Hand des Bürgermeisters um die Blasen und Schwielen von Richards kleiner Faust. Wien

28 Sport-Schau, 2. 8. 1949, 3.

29 Tagblatt am Montag, 1. 8. 1949, 6.

30 Pointner, Menapace, 212.

31 Sport-Schau, 18. 7. 1950, 7.

32 Grazer Montag, 31. 7. 1950, 6.

grüßte seinen Rundfahrtsieger wie einen König [...]. Es lebe Richard, der König der Rundfahrt, es lebe der Radsport und Österreich!³³ Nach Ende seiner Karriere betrieb Menapace zunächst weiter sein Radgeschäft in Salzburg und stellte aus Italien und Frankreich importierte Teile zu »Menapace Staatsmeister«-Rädern zusammen. 1958 stieg er ins Immobiliengeschäft ein. Er starb im April 2000.³⁴



Abb. 2: Bürgermeister Körner beglückwünscht Menapace nach dem Sieg 1949. (Quelle: Archiv Toni Egger, Foto: Franz Fink)

IV. »Der Richard ist Österreicher. Und das genügt«

Im Menapaces Erinnerung wurde die erste »Tour d'Autriche« zum deutlichen

»Zeichen, dass jetzt Österreich wieder existiert. Es war wie ein Aufschrei fast, dass man ihnen zeigen konnte, dass man auch noch da ist. Auch wenn man nicht genügend zu essen hatte und keine Unterstützung hatte, dass man die Anforderungen eigentlich gar nicht erfüllen konnte. Aber das Zeichen war offensichtlich.«³⁵

33 Grazer Montag, 31.7.1950, 6.

34 Pointner, Menapace, 213.

35 Marschik, Frei spielen, 418.

Aber auch die mediale Inszenierung der Österreich-Rundfahrten 1949 und 1950 konzentrierte sich in der Person Menapaces auf die Schaffung eines Österreich-Images. Es war durch enorme Härte und einen ständigen Kampf gegen sich selbst wie gegen andere charakterisiert. Dies wurde der scheinbaren Leichtigkeit kontrastiert, mit der Menapace diese Herausforderung bewältigte. Bilder der enormen Strapazen während des Rennens wurden begleitet von Fotos, auf denen sich der Star selbst nach dem Sieg mit einem Schälchen Mokka begnügte. Und sein Lächeln – nicht zufällig wurde Menapace in den Zeitungen oft als »Fuchsgesicht« bezeichnet – verkündete, dass es neben dem Kampf auch einer Portion Raffinesse bedurfte. Das galt für seinen persönlichen Sieg ebenso wie für jenen Österreichs. Dies qualifizierte ihn wohl auch zum ersten Nationalhelden, denn der Südtiroler Monarchist war weder einem Bundesland noch einer Partei zuzuordnen. Etwaige Diskussionen darüber konnten rasch weggewischt werden: »[D]ie Innsbrucker und Salzburger sollen sich nicht streiten. Der Richard ist Österreicher. Und das genügt [...]. [W]ir schenken den Italienern Bozen und behalten dafür den Richard.«³⁶

Die Figur Menapace wurde eng an Österreich gekoppelt, doch noch kaum, wie etwa ab den 1970er-Jahren, patriotisch instrumentalisiert:³⁷ Menapace wurde als Held, nicht als Star inszeniert, zum anderen wurde Menapace – vermutlich ein Zeichen einer noch unsicheren nationalen Identität – als Individuum porträtiert und nicht vollständig als nationale Ikone vereinnahmt. So konnte die »Sport-Schau« 1950 ohne Widerspruch formulieren: »Wieder hat Richard Menapace, der populäre Südtiroler, [das] Rennen gewinnen können, wieder war er, wie im Vorjahr, eine Woche lang der populärste Österreicher.«³⁸

Auch in einer Autobiografie Menapaces wird die Verbindung von Sportler und Nation differenziert beschrieben: »Der greise Bürgermeister der Stadt beglückwünschte mich zum Sieg, den ich für Österreichs Farben errungen hatte. Als er dabei seinen Arm um meine Schultern legte, da erreichte der allgemeine Jubel seinen Höhepunkt [...]. Es gab viele nasse Augen, als nach der Absolvierung unserer Ehrenrunde die österreichische Nationalhymne erklang«. Menapace formulierte klar, dass er nicht als Österreicher, sondern für das Land gesiegt hatte: »Ich konnte mich der Rührung nicht erwehren über die Freude, die der Triumph der österreichischen Farben allenthalben hervorrief, und war stolz auf meinen Beitrag zu diesem Triumph.«³⁹

Wenn die vier Elemente Schlamm, Kampf, Maskulinität und Raum als konstitutive Elemente der Konstruktion des österreichischen Nationsbewusstseins

36 Sport-Schau, 2. 8. 1949, 7.

37 Dieter Reicher, *Nationensport und Mediennation: Zur Transformation von Nation und Nationalismus im Zeitalter elektronischer Massenmedien*, Göttingen 2013, 173ff.


38 Sport-Schau, 1. 8. 1950, 1.

39 Menapace, *Bergkönig*, 126–127 u. 129.

32 Seiten, reich bebildert, Österreich-Rundfahrt

V. b. b. 2 Schilling

Erscheint wöchentlich



SPORT-SCHAU

Nummer 31 Wien, 1. August 1950 5. Jahrgang

Der populärste Österreicher

Richard Menapace

Die zweite große Österreich-Rundfahrt hatte einen sensationellen Publikumerfolg zu verzeichnen. Hunderttausende standen an den Straßen, um die Giganten der Landstraße vorbeiziehen zu sehen. Wieder hat Richard Menapace, der populäre Südtiroler, dieses Rennen gewinnen können, wieder war er, wie im Vorjahr, eine Woche lang der populärste Österreicher.

Die „SPORT-SCHAU“ bringt in ihrer heutigen verstärkten Nummer einen ausführlichen Sonderbericht von der Österreich-Rundfahrt. Wir haben für den Leser die Fahrt mitgemacht und unsere Arbeit in dem vorliegenden Heft niedergelegt. Reportagen, Bilder, Interviews, genaue Ergebnisse – alles findet man in der heutigen „SPORT-SCHAU“.

Die nächste Nummer der „SPORT-SCHAU“ erscheint am 15. August!




Abb. 3: Richard Menapace als Titelheld nach seinem zweiten Toursieg. (Quelle: Sport-Schau, 1. 8. 1950, 1)

nach 1945 gelten können,⁴⁰ werden sie paradigmatisch in den Medienimages des Radsports deutlich: Viele der Berichte und Bilder von Radrennen versinnbildlichten die zum Aufbau eines neuen Österreich geforderte Härte, wie sie freilich viele der heimkehrenden Soldaten ohnedies internalisiert hatten. Die Radrennfahrer kämpften gegen die Konkurrenten, aber auch mit Defekten und bewältigten schier unüberwindliche Alpenpässe. Sie arbeiteten sich durch Schlamm und Morast, waren Schnee und Regen ausgesetzt, fuhren ihre Rennen auf Kopfsteinpflaster und Schotterstraßen. Sie inszenierten eine raue, wenn auch kameradschaftliche Maskulinität. Und wie sie im Krieg Raumgewinn erringen sollten, eroberten sie nun symbolisch wie real den Raum des neuen Österreich. Sie alle trotzten dem Hunger und den Entbehrungen. Doch nur der Sieger konnte am Ende den Lorbeerkranz erobern und verschmitzt über die erfolgreich bewältigten Strapazen lächeln wie Richard Menapace.

Menapace wurde mit den beiden Siegen nicht nur eines der ersten landesweit bejubelten Sportidole der Nachkriegsjahre, sondern auch zum Wegbereiter eines nationalen Selbstbewusstseins.

Dass der Sport damit einen Beitrag leistete, der jenen von Politik und Ökonomie vermutlich weit übertraf, das hatte der Radioreporter Heribert Meisel schon damals erkannt:

Als »Richard Menapace Einzug hielt in Wien, legten sich viele Beobachter die Frage vor: Was müßte wohl in Österreich passieren – egal auf welchem Gebiet, Politik, Wirtschaft oder Kunst –, daß einem einzigen Österreicher ein derart triumphaler Empfang bereitet würde? Die Antwort lautet: Das gibt's nur einmal, das gibt's nur im Sport, – eben im Radsport!«⁴¹

Was dieses neue Österreich war, wie es aussah und welche Leistungen zu seiner Errichtung nötig waren, entnahm man nicht zuletzt den Images des Sports und zu dieser Zeit besonders des Radsports. Der Zieleinlauf in Wien war sicher das publikumswirksamste Ereignis der Tour, doch die Überquerung des Glockners war nicht nur das spektakulärste, sondern auch dasjenige, das den größten mythischen Wert besaß: Die Bezwingung des höchsten Berges Österreichs bedeutete speziell für die Wiener die symbolische Wieder-Inbesitznahme des Landes. Die Erringung des Titels eines Glocknerkönigs bedeutete fast so viel wie der Toursieg. Und obwohl die Rundfahrten der Jahre 1949 und 1950 im Ausland wenig Beachtung fanden, hoffte man dennoch auf Außenwirkung: »Österreichs Siege gegen stärkste internationale Konkurrenz werden dazu beitragen, den Ruf unseres Landes in der großen Welt des Sportes weiter zu festigen.«⁴²

40 Marschik, *Idealismus*, 194–247.

41 *Sport-Schau*, 7. 3. 1950, 8.

42 *Grazer Montag*, 31. 7. 1950, 6.

IV. Conclusio: Epische Images

Roland Barthes hat darauf hingewiesen, wie sehr Radrundfahrten von der »epischen Notwendigkeit der Prüfung« bestimmt sind. »Elemente und Gelände werden personifiziert, denn der Mensch mißt sich mit ihnen [...]: der Mensch wird also naturalisiert, die Natur humanisiert«. Große Rundfahrten besitzen eine »echt Homerische Geographie«, das Rennen ist stets »eine Rundreise mit Prüfungen und eine vollständige Erforschung der irdischen Grenzen [...]. Aufgrund ihrer Geographie ist die Tour also eine enzyklopädische Erfassung der menschlichen Räume.«⁴³ Richard Menapace hat für das kleine, nach Selbstbewusstsein und -bestätigung suchende Österreich eine solche homerische Funktion übernommen.

Genau genommen hat freilich nicht der Sportler selbst, sondern sein Image diese Bedeutung repräsentiert. Zwar besitzen Texte, Reportagen und Bilder im Sport stets eine besondere Wirkmacht, indem sie Situationen verdeutlichen, zuspitzen und ihnen einen spezifischen Sinn zuschreiben. Doch dies gilt für den Radsport in ganz besonderem Maß: Denn erstens erwies sich das Image – also das Foto, der Zeitungstext oder das in Radioreportagen gezeichnete Bild – beim Radsport als speziell bedeutsam, sah man doch, im Gegensatz etwa zum Fußball, die »Helden der Landstraße«, selbst wenn man vor Ort war, höchstens vorbeihuschen. Zum zweiten verspricht – im Sinne von Roland Barthes – jedes Bild, dass »etwas gewesen ist«. So ist es also dieses Image, das dem Sport und seinen HeldInnen Authentizität, scheinbare Realität und vor allem Konkretisierung verschafft. Drittens aber bedeuteten Menapaces Erfolge in einem übertragenen Sinn einen Beitrag zum Image, also zum neuen Bildnis Österreichs. Richard Menapace mag am Beginn seiner zweiten, seiner österreichischen Karriere umstritten gewesen sein, am Ende war er der gefeierte Nationalheld des Radsportes. So hieß es im »Neuen Österreich«, Richard Menapace »war aber zugleich Österreich.«⁴⁴

43 Roland Barthes, Die Tour de France als Epos, in: Gerd Hortleder/Guter Gebauer (Hg.), Sport – Eros – Tod, Frankfurt am Main 1986, 25–36, 26–28.

44 Zit. nach Rudi Palla, Der Bergkönig. Richard Menapace – Eine Reminiszenz an ein Radsportidol, in: Wiener Zeitung, 4.7.2003, URL: http://www.wienerzeitung.at/themen_channel/wz_reflexionen/kompndium/161633_Der-Bergkoenig.html (abgerufen 14.2.2018).

