



*Porte und Borchardt und der Steher Ryser über die Balustrade hinausgetragen. Es waren bei diesem schwersten Unfall auf Radrennbahnen neun Tote und 52 Verletzte zu beklagen. In Preußen führte dieser Unfall zu einem kurzfristigen Verbot der Steherrennen.<sup>15</sup>*

Am 15. September 1909 wurde dann auf der Münchener Radrennbahn in Milbertshofen die magische 100-km-Marke in einer Stunde überschritten mit 101,623 km.<sup>16</sup>

Ein Steherrennen auf der Kölner Radrennbahn.

*Clemens Schürmann auf Triumph - 1907.*

KS



RS

## Charles Murphy

Der Radamateur *Charles Murphy* wurde während seiner aktiven Zeit 1886 gebeten, eine Einschätzung zu geben über die Leistungen der unterschiedlichen prominenten Athleten seiner Ära. Die Antwort von Murphy war, es gäbe seiner Ansicht nach kein Limit. Die Geschwindigkeit, die ein Radfahrer erreichen könne, hinge hauptsächlich ab vom Fahrrad, von der Übersetzung, von der Fahrbahnoberfläche und vom Schrittmacher. Diese Einschätzung basierte auf den Erfahrungen auf einem Hometrainer, auf dem er mit einer sehr großen Übersetzung auf der Philadelphia Bicycle Show eine Meile in unter einer Minute zurücklegte. Der Bahnrekord zu dieser Zeit betrug für eine Meile 3 Minuten und 19 Sekunden.

*Murphy* erklärte, es gäbe keine Eilzuglokomotive die schnell genug sei, dass er ihr nicht im Windschatten folgen könne. Die Menschen verlachten ihn und umso mehr die Leute über ihn lachten, desto fester nahm sich *Murphy* vor, diese Idee in die Tat umzusetzen.

Nach dreizehn Jahren des vergeblichen Bemühens, die Eisenbahnverantwortlichen von einem Rekordversuch zu überzeugen, war er im Jahr 1899 endlich erfolgreich. Zwischenzeitlich hatte *E. E. Anderson* am 9. August 1896 eine Meile in einer Minute und 3/5 Sekunden zurückgelegt (95,604 km/h).

Auf einem Schienenstrang der *Long Island Railroad Company* wurde eine zweieinhalb Meilen lange Strecke zwischen den Schienen mit Holzplanken ausgestattet. Auf der

möglich. Mit Gründung der „*UCI*“ (*Union Cycliste Internationale*) im Jahr 1900 gibt es eine internationale Instanz, die Reglements festlegt und Einfluss auf die Gestaltung des Sportgerätes nimmt. Gründungsländer waren Holland, Dänemark, England, Belgien, Italien, Frankreich, Amerika und die Schweiz.<sup>7</sup>

Neben verschiedensten Distanzfahrten hielten auch Etappenrennen Einzug im Radrennsport: Giro d'Italia seit 1909 - Tour de France seit 1903 - Tour de Suisse seit 1933 - Spanien-Rundfahrt seit 1935 - Flandern-Rundfahrt seit 1913 - Deutschland-Rundfahrt seit 1911.

Die Radsportler erkannten früh die Einsparpotentiale durch das Windschattenfahren. Folgt ein Radsportler dicht hinter dem anderen, so benötigt er im Schnitt 30% weniger Energie<sup>8</sup>. Das ist der Ausgangspunkt für Steherwettbewerbe. Seit 1896 kämpfen Sportler und Abenteurer im Windschatten von Lokomotiven, Rennwagen und schweren Motorrädern um die Ehre des schnellsten Pedaleurs der Welt.<sup>9</sup> Parallel zur Fahrradentwicklung wurden die Motorkraftfahrzeuge entwickelt. Sie nahmen den Rekordfahrern den Windwiderstand. Der Schrittmachersport erreichte auf den Radrennbahnen hohe Popularität. Sensationslust lockte die Zuschauer in die Arenen, denn spektakuläre Stürze standen oft auf der Tagesordnung.

Die ersten Rekord-Schrittmacher waren aber Schnellzüge. In der Anfangszeit dieser Rekordversuche konnte nur die Eisenbahn die Geschwindigkeiten erreichen, die sich die Athleten vorgenommen hatten. Der bekannteste Zeitgenosse dürfte „*Mile-a-minute-Murphy*“ gewesen sein. Diesen Spitznamen zog sich *Charly Murphy* am 30. Juni 1899 zu, als er hinter einer Schnellzuglokomotive der *Long Island Railroad Company* eine Meile in 57 4/5 Sekunden zurücklegte. Er raste mit 101,78 km/h über die Hartholzbretter, die auf den Schwellen befestigt waren. Sein Rekord hielt sich bis zum Jahre 1924, also ungewöhnlich lange. Auf der Radrennbahn gab es 1897 noch Muskelkraftschrittmacher. Damals legte der Berliner *Alfred Köcher* die Distanz von 3.000 Metern in 3:32,2 Minuten zurück.<sup>10</sup>

Die Fahrradhersteller waren sehr an der Publizität der Steherrennen interessiert, sie bauten die Rekordfahrräder und am Anfang der Entwicklung auch Schrittmacher-Motorräder. Die Entwicklung der Motoren erlaubte bald die Aufrüstung der Gefährte, auf denen

die Schrittmacher zur Unterstützung anfangs noch mittraten. Sobald es technisch möglich war, verzichtete man auf die Muskelkrafthilfe. Die technische Weiterentwicklung führte zu immer besseren Motorrädern. „Der Radrennsportler fährt stets so schnell wie die Schrittmachermaschine vor ihm“, lautete eine Binsenweisheit, also mussten immer kräftigere Motoren her.

Eine Rekordhatz begann. Die Verbesserung durch den einen zog sofortige Aktivitäten seines heißesten Konkurrenten nach sich und umgekehrt. Der Tod fuhr auf diesen Jagden nach dem Weltrekord immer mit. Wehe man geriet bei so hohen Geschwindigkeiten aus dem Windschatten oder ein Reifen platzte. Die Pneus waren oft der Schwachpunkt der Rekordfahrräder, denn sie waren für diese Belastungen nicht ausgelegt.

Im Jahr 1973 schließlich fuhr *Dr. Allan Abbott* darum auch Reifen und Felgen aus dem Motorradbereich, eine Teleskopgabel erhöhte die Fahrstabilität und der Rahmen war durch Knotenbleche verstärkt. Damit er das Kettenblatt von 41 cm Durchmesser überhaupt auf Touren bringen konnte, wurde er bis auf 150 km/h angeschleppt, bevor er in den Windschatten eines Rennwagens schlüpfte.

Nachdem *John Howard* dem „schnellen Doktor“ den Rekord erst im Jahre 1985 abnahm, konnte im Jahre 1995 der Niederländer *Fred Rompelberg* den absoluten Geschwindigkeitsrekord von Fahrrädern im Windschatten eines Schrittmachers auf 268,831 km/h steigern! Bei seinem Rekordrad war ein Zwischengetriebe verbaut, um ein so monströses Kettenblatt vermeiden zu können, wie *Abbott* es noch verwendet hatte.

Aber ob das Ende bereits erreicht wurde, wird die Zukunft erweisen. *Gordon McCall* möchte den Rekord des Niederländers einstellen. *McCall* unterstützte bereits *Fred Rompelberg* bei seiner Rekordfahrt und möchte nun den Rekord in die USA zurückholen. 180 Meilen pro Stunden (289,62 km/h) sind angepeilt!

Rückseite eines speziellen Waggons wurde ein besonderer Windschild montiert, der aussah wie ein riesiges Vestibül.

Nach acht Wochen des Trainings war *Murphy* bereit für einen ersten Test. Wegen des einfachen Gleisbettes wurde eine leichte Lokomotive eingesetzt. Jedoch zeigte sich, dass diese Lokomotive nicht schnell genug war, um die Rekordgeschwindigkeit zu erreichen.

Die zweite Lokomotive war die schwerste und schnellste, die sie auftrieben. Die Fahrt war katastrophal. Das Gewicht senkte Schienen und Gleisbett ab und zwang *Murphy* zu einer gefährlichen Berg- und Talfahrt auf der Hartholzbahn. Er erreichte über eine Meile nur eine Zeit von einer Minute und 25 Sekunden.

Am 30. Juni 1899 war schließlich der dritte und letzte Versuch, die Meile unter einer Minute zu durch-eilen.

Der Zug war voll besetzt mit Offiziellen und mit Pressevertretern aus den gesamten Vereinigten Staaten. Um vier Uhr nachmittags wurde *Murphy* von seinen Betreuern zum Startplatz eskortiert. Er positionierte sein Rennrad mitten auf der Holzbahn an einer Rolle, die innerhalb des Windschildes angebracht war. Sie sollte ein Auffahren auf den Waggon verhindern. Diese Vorrichtung sollte sein Leben retten!

Schon kurz nach dem Start hatte *Murphy* ein gänzlich anderes Gefühl wie bei den vorigen beiden Versuchen. Er fuhr inmitten eines Wirbels von Dampf, Staub, Papierfetzen und

*Charles Murphy im Windschatten.*

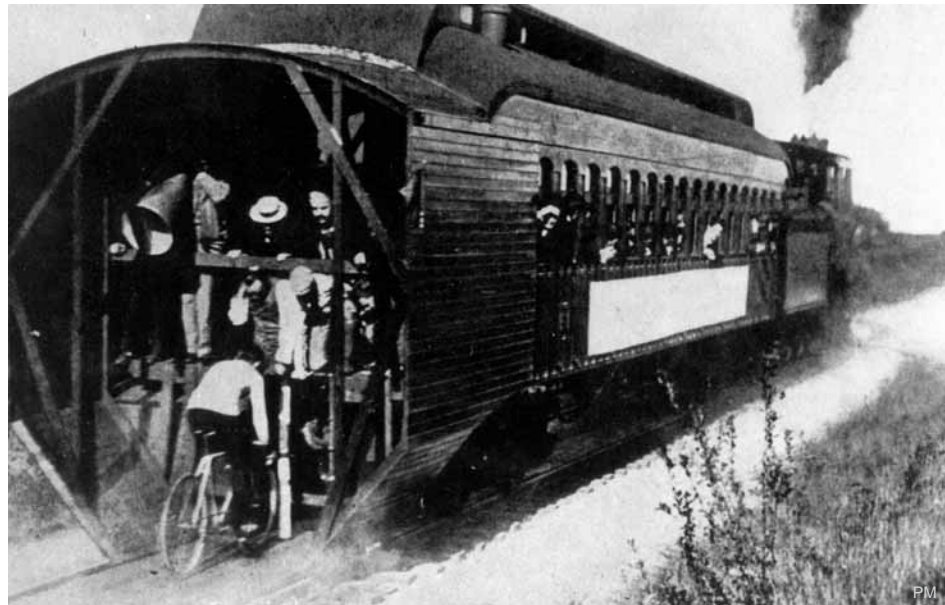
anderen kleinen Partikeln. Das Gefühl durch einen Feuersturm zu rasen, wurde von Moment zu Moment größer. Er musste gewinnen und in jeden Pedaltritt investierte *Murphy* alle aufzubringende Energie.

Eine weiße Flagge signalisierte die Mess-Strecke. Es wurde ernst. Die Offiziellen wussten, dass er unter erschwerten Bedingungen arbeitete und das spiegelte sich auf ihren Gesichtern. *Murphy* hörte ihre Rufe und erwartete das Schlimmste.

Die erste viertel Meile legte er in 15  $\frac{1}{5}$  Sekunden zurück. Die Schreie wechselten zu Anfeuerungsrufen, nicht aufzugeben. Als durch ein Megaphon gefragt wurde, was los sei, hob *Murphy* den Kopf vom Lenker und fiel augenblicklich 150 Fuß zurück. Mit aller noch verbliebenen Energie versuchte er wieder an die Lokomotive heranzukommen. Mit jeder Sekunde fühlte *Charles* sich schwächer werden. Sollte er scheitern?

Aber Gott erhörte *Murphys* Stoßgebet. Ein unbeschreibliches Gefühl bemächtigte sich Seiner. Neue Schlagkraft und Energie kam über ihn. Jeder Pedaltritt brachte ihn näher an die Lokomotive. Die Zuschauer feuerten ihn an. Die Marke der halben Meile erreichte er nach 29  $\frac{3}{5}$  Sekunden. Er fuhr durch den Sturm aus Feuer aus den heißen Zylindern, aus Staub und Gummi und wurde sich immer sicherer, es zu schaffen.

*Dr. Allan Abbott*



km/h	Sportler	Datum	Ort	Schrittmacher
101,780	Charles Murphy USA	28.06.1899	Long Island USA	Lokomotive
133,000	Gustave Ganay F	07.04.1905	Daytona Beach USA	Auto
137,404	Georges Paillard F	29.03.1937	Monthlery F	Motorrad
139,902	Albert Marquet F	12.04.1937	Los Angeles USA	Auto
147,058	Alfred Letourneur F	22.10.1938	Monthlery F	Motorrad
175,353	Alfred Letourneur F	17.05.1941	Bakersfield USA	Auto
176,557	Jose' Meiffret F	02.11.1951	N125 St Elix F	Auto
186,625	Jose' Meiffret F	12.11.1961	Lahr D	Auto
204,778	Jose' Meiffret F	19.07.1962	Freiburg D	Auto
223,126	Allan Abbott USA	25.08.1973	Bonneville USA	Auto
245,077	John Howard USA	20.07.1985	Bonneville USA	Auto
268,831	Fred Rompelberg NL	03.10.1995	Bonneville USA	Auto

Die dreiviertel Meile passierte *Murphy* nach 44 Sekunden. Die Lokomotive fuhr zu dieser Zeit auf vollen Touren und erreichte 70 Meilen in der Stunde. Der Lärm und das Zischen waren grauenvoll. Er hatte schließlich komplett das Stehvermögen verloren als die amerikanische Nationalflagge gehoben wurde. Das Zeichen, die Meile bewältigt und den Rekord erreicht zu haben!

Gleichzeitig wurde die Lokomotive vom Dampf genommen. Es überkam *Murphy* ein ungeheures Gefühl der Erleichterung, als er die Flagge sah. Ein Hoch nach dem anderen wurde gerufen. Plötzlich bemächtigte sich ein gequälter Gesichtsausdruck der Beobachter. Es war schrecklich! Sie fühlten die Vibrationen der Lokomotive. Und *Murphy* kam angerast und knallte kopfüber auf den Waggon. Das Hinterrad hob ab, ein Schreckensschrei kam aus den Kehlen der Offiziellen. Sie befürchteten, dass *Murphy* in Stücke gerissen und den sicheren Tode finden würde.

Aber das Ziel dieser langen Anstrengungen einen neuen Rekord aufzustellen, war nicht, dabei den Tod zu finden. *Murphy* erreichte den Waggon, konnte eine aufrechte Stange packen und wurde von den Offiziellen am Arm auf die Plattform gezogen samt Fahrrad. Er stand auf der Waggon nur wenige Sekunden, nachdem die Holzbahn endete! Die offizielle Zeit waren 57  $\frac{1}{5}$  Sekunden für die Meile!  
[aus: „My Memorable Bicycle Ride Behind a Long Island Railroad Train in 1899“ - By Charles „Mile-A-Minute“ Murpy]



Fred Rompelberg