



Die Oscar Plattner Story

Oscar Plattner erfreut sich in seiner Heimat nach mehr als 25 Jahren Rennsport und weiteren 16 Jahren als Schweizer Nationaltrainer immer noch einer ungeheuren Popularität. Wir trafen uns während der zweiten Nacht des Züricher Sechstagerrennens. Und hier im Hallenstadion, wo er so viele Jahre seiner Radsportlaufbahn verbrachte, genießt er seinen hohen Bekanntheitsgrad. Zusammen mit Ferdi Kübler symbolisiert Oscar Plattner nach wie vor die Größe der helvetischen Radsportära der fünfziger und sechziger Jahre.

Plattners Erfolge resultierten hauptsächlich aus seiner angeborenen Cleverness. Im Sprint, jener Disziplin, wo er insgesamt sechs WM-Medaillen errang (davon zwei goldene) war er gegenüber den körperlich ausgeprägteren Gegnern wie Harris, Van Vliet oder Maspes im Nachteil.

Sie zu besiegen, Mann gegen Mann, gelang ihm einerseits durch immer neue taktische Varianten und andererseits durch die Fähigkeit, über längere Distanzen ein hohes Tempo durchzustehen. Diese Fähigkeit resultierte wiederum aus der Härte, die er erst als Straßenfahrer sammelte. So gesehen war Oscar Plattner vielleicht der vielseitigste der sogenannten Sprinter-Spezialisten seiner Generation.

Diese Tatsache verdeutlichte er später durch den Gewinn von acht Sechstagerrennen, die damals noch nach der alten Formel gefahren wurden, und zwar so, daß einer der beiden Fahrer pro Mannschaft – bis auf drei Stunden echter Ruhe – stets auf der Bahn sein mußte.

Die Geschichte von Oscar Plattners Radsporttätigkeit begann 1939 während eines Querfeldeinrennens für Anfänger und Amateure in Bern, das er übrigens glatt gewann. Der damals 16jährige Oscar war zu dieser Zeit als kaufmännischer

In den fünfziger Jahren gehörte Oscar Plattner zum elitären Kreis der weltbesten Sprinter. Seine sportlichen Erfolge waren uns eine Reise nach Zürich wert

Lehrling bei einer Berner Papierhandelsfirma angestellt.

sportrad: Ein späterer Weltklasse-Bahnfahrer, der bei einem Wald- und Wiesenrennen siegreich ein Radsportdebüt gab, das ist doch sehr selten?

Plattner: „Ich war von zu Hause aus immer schon ein guter Turner und Läufer. Und weil bei dieser Cross-Strecke damals fast nur gelaufen wurde, gewann ich auch dieses Rennen. Denn sobald wir aufs Rad sprangen, verlor ich wieder Terrain. Aber es reichte dann doch bis zum Ziel.“

Zu jenem Zeitpunkt entdeckte er also den Reiz des Radrennens, vor allem auch angespornt durch Theo Heimann.

Plattner: „Theo entstammte einer Radsportfamilie, die damals auch in Deutschland sehr bekannt war. So traf ich mich regelmäßig mit einem der vier Brüder, vor allem mit Walter Heimann, zum gemeinsamen Training. Sie gaben mir viele wichtige Tips, die mir den Einstieg in den Rennsport erleichterten.“

Nur ein volles Jahr benötigte Plattner, um den ersten Sieg bei einem großen Amateurstraßenrennen zu erringen. Bei dem Schweizer Amateurlklassiker „Meisterschaft von Zürich“ distanzierte er 1940 nach 143 Kilometern die gesamte Schweizer Amateurlite.

Plattner: „Ich bin fünf Kilometer vor dem Ziel alleine in Führung gegangen und habe diesen knappen Vorsprung bis zum Ende durchgestanden. Mit Hans Schutz, der später auch Profi wurde, bin ich bei der letzten Steigung am Regensberg voll durchgefahren. Aber als wir beide dem Ziel immer näher kamen, wollte er nicht mehr führen.“

Schutz war ein bekannt guter Sprinter. Ich aber auch. Um mir meiner Sache sicher zu sein, habe ich versucht ihn abzuhängen. Ich sagte zu ihm, daß er wenigstens einmal nach vorne kommen solle, damit ich etwas trinken könne. In dem Moment – als er tatsächlich vorfuhr – habe ich voll attackiert. Und der Hans blieb zurück.

Ich kannte Schutz schon von einem früheren Rennerlebnis in Genf – einem hoch-

dotierten Kriterium. Jede Runde gab es Prämiensprints, die ich so ziemlich alle gewann. Aber beim Endspurt hatte Schutz mich ausgetrickst. Und in Zürich habe ich den Spieß umgedreht.“

Oscar Plattner entwickelte sich damals zu einem der besten Amateure seines Landes. Ein Jahr nach seinem Sieg bei diesem größten Eintagesrennen in der Schweiz gewann er sowohl die Tessin- als auch die Nordwestschweiz-Rundfahrt.

1942 besiegte er die besten Schweizer Amateure beim Grand Prix von Fribourg, und von 1943 an gewann er dreimal in Serie den G. P. von Bassecourt. Während dieser Zeit wechselte er in regelmäßiger Folge die Bahnmaschine mit dem Straßenrennrad.

Als er 1946 die Schweizer Straßenmeisterschaft gewann, war er bereits dreimal Schweizer Meister im Sprint geworden. Ein absolut seltener Erfolg, der in zwei solch grundverschiedenen Radsportdisziplinen in ein und demselben Jahr errungen wurde.

Mehr noch: Plattner gewann bei den ersten Bahnweltmeisterschaften, die nach dem zweiten Weltkrieg in Zürich ausgetragen wurden – im Jahr 1946 –, auch den Weltmeistertitel der Amateure im Sprint. Noch nie zuvor war es einem Schweizer Bahnfahrer gelungen, eine Goldmedaille bei einer WM in dieser Disziplin zu erringen.

Aber bis es soweit war, hatte Plattner manch bittere Erfahrung gesammelt. Die Kriegswirren blieben auch in der neutralen Schweiz nicht ohne Folgen.

Plattner: „Das Training im Hallenstadion fand in Eiseskälte statt. Beinstrümpfe, wie sie heute von den Rennfahrern benutzt werden, kannte man damals nicht. Um uns warm zu halten, sind wir gleich voll in die Kurven gerast. ▷

■ SERIE Portraits der Weltmeister

Auch finanziell war diese Phase besonders schwierig für mich. Ich fragte immer wieder den damaligen Hallendirektor Keller, ob er mich bei den Fahrkosten zur Anreise finanziell etwas unterstützen könne, aber er meinte lakonisch: ‚Oscar, du bist kein guter Sprinter und wirst es auch nie werden.‘

An einem dieser Trainingsamstage passierte es dann, daß bei einem Ausscheidungrennen einer der Kaderfahrer fehlte. Daraufhin kam Direktor Keller und gab mir eine Chance. Aber ich hatte bereits zwei volle Stunden mit den Nationalfahrern trainiert. Ich war nicht nur total ausgepumpt, sondern meine Beine waren blau vor Kälte. ‚Jetzt keine Ausrede‘, meinte Keller. Ich konnte dieses Rennen gewinnen und wurde sofort in das Nationalkader aufgenommen.

Einer der ersten Einsätze war ein Sprintturnier 1941 in der Berliner Deutschlandhalle. Aber dort hatten wir gegen die großdeutsche Mannschaft überhaupt keine Chance. Hans Preiskeit, Harry Sager oder Werner Punsel waren einfach zu stark. Es war ziemlich deprimierend, als ich einmal bei einem Sprintrennen als einziger Schweizer gegen zehn Deutsche antreten mußte.

Ich dachte mir aber, abschlagen lasse ich mich auch nicht. Also bin ich gegen Ende des Rennens bewußt in die Flanken meiner Gegner gerast. Während man mir im Sanitätsraum die Holzsplitter aus dem Hinterteil zog, verkündete der Sprecher mit barscher Stimme ‚Plattner wird wegen unkorrekter Fahrweise verwart.‘

Wenige Monate nach dem WM-Gewinn erwarb Plattner eine Profi-Lizenz. Und so wie zuvor als Amateur kombinierte er weiterhin Bahn- mit Straßenrennen.

1948 gewann er vor dem Belgier Depredomme die Fernfahrt Zürich – Lausanne. Zwei Jahre später wurde er – diesmal als Profi – Erster bei der

OSCAR PLATTNER – DER KAPITÄN

Geboren am 17. Mai 1922 in Thusis – Tschappina/Schweiz

Juniorenfahrer von 1939 bis 1940

Amateur von 1940 bis 1946

Berufsfahrer von 1947 bis 1965

Über 90 Siege bei Straßenrennen, nachstehend die größten Erfolge	Platz 1	Platz 2	Platz 3
Amateure:			
Schweizer Meisterschaft Sprint	3		
Weltmeisterschaft Sprint	1		
Schweizer Straßenmeisterschaft	1		
Schweizer Mannschaftsmeisterschaft	1		
Meisterschaft von Zürich	1		
Nordwestschweiz-Rundfahrt	1		
Profis:			
Schweizer Meisterschaft Sprint	15		
Europameisterschaft Sprint		1	
Weltmeisterschaft Sprint	1	2	2
Nordwestschweiz-Rundfahrt	1		1
Zürich – Lausanne	1		
8 Sechstagesiege			
3 Weltrekorde über 200 Meter, 500 Meter und 1000 Meter			
1945 Schweizer Radsportler des Jahres			
Autogrammadresse:			
Oscar Plattner,			
Naglerwiesenstraße 8, CH – 8049 Zürich			

berühmten Nordwest-Schweizer-Rundfahrt.

Plattner: „Das war wahrlich eine verrückte Zeit. Kaum kam ich von einem Straßenrennen zurück, benutzte ich bei irgendeinem Meeting das Fahrrad. Im Winter fuhr ich dann zusätzlich ein Sechstagerennen nach dem anderen.“

sportrad: Sie haben acht Sechstagerennen gewonnen, in acht verschiedenen Städten, aber nie in Zürich. Weshalb?

Plattner: „Ich hätte hier gerne einmal gewonnen. Aber es hat nie geklappt. Man sieht, auch Sechstagesiege lassen sich nicht im voraus planen.“

sportrad: Welche dieser Siege sind Ihnen bis heute unvergeßlich geblieben?

Plattner: „Drei. Einmal der Triumph von Paris, wo von 1955 bis 1958 traditionell mit Dreierteams gefahren wurde. Es war dort übrigens der erste rein schweizerische Erfolg. Gerne erinnere ich mich auch an Antwerpen 1953. Damals fuhr ich die Six an der Seite von Achiel Bruneel, der zu dieser Zeit als der beste und eleganteste Sechstagespezialist galt.“

Der schwerste Sechstagesieg, den ich je erkämpft habe, war 1962 – ebenfalls in Antwerpen. Das war richtig kriegereisch, wie es dort zugeht. Es war die Periode der großen Konfrontationen zwischen Rik Van Steenbergen und der Allianz Rik Van Looy/Peter Post. Auch hier wurde, ähnlich wie in Paris, mit Dreierteams gefahren.

Wenige Tage vor dem Start fragte mich Post, ob ich sein Partner sein könne. Ich war bereits 39 Jahre alt, aber noch in bester Form. Meine Aufgabe war es, wegen meiner Endschnelligkeit soviel Punkte wie möglich bei den Wertungsprints zu ergattern. Als am Finalabend die letzten Sprints angekündigt wurden, hatten mich Van Looy und Post auf meine Verantwortung hingewiesen. Es ging quasi um alles oder nichts.

Beide standen an ihren Fahrerkabinen und schauten zu, wer diese letzten Punkte gewinnen würde. Ich habe dann einen belgischen Rennkollegen gebeten – den Namen habe ich vergessen – für mich die Sprints anzuziehen, und so konnte ich auch die meisten dieser Wertungen gewinnen. Vor allem Peter Post hat dann schließlich hinter den Dernys alles klar gemacht.“

sportrad: Die Sitzposition auf dem Fahrrad ist bekanntlich anders als auf einem Straßenrad. Wie haben Sie diesen Übergang verkräftet?

Plattner: „Jedes Frühjahr hatte ich, nach einer langen Sechstagesaison, schon Probleme damit. Keine Frage. Aber ich wurde damit gut fertig. Wenn ich heute die extrem hohe Sitzposition mancher DDR-Sprinter – wie Lutz Heschlich zum Beispiel – vergleiche, sieht das nach meiner Meinung gräßlich aus. Die könnten auf der Straße keine fünf Kilometer mithalten.“

Mehr als fünf Kilometer konnte dagegen Plattner auch beim schwersten Klassiker der Welt mithalten.

Plattner: „Ich teilte mein Programm so ein, daß ich quasi mit dem Schwung der Six in den Beinen noch einige Frühjahrsklassiker bestreiten konnte. Die Herbstklassiker wie Paris – Tours zum Beispiel fuhr ich dagegen als Vorbereitung