

## 5. Begebenheiten im Zeitraum 1960 bis 1973

### Reifenschaden:

- Ein Schlauchreifen kostete 25 Mark der DDR, wenn man Glück hatte bekam jeder Renner einen Reifen von Lok-Bautzen zum halben Preis im Jahr.
- Ich hatte nicht gewusst, dass man die vernähten und verklebten Schlauchreifen flicken kann.
- Die Info von A. Markwart - Du musst die Naht an der Stelle des Reifens auf-schneiden wo das Loch ist. Das war z. Teil eine Kunst, traf man das Loch nicht, wurde ein größerer Bereich aufgeschnitten der auch gerade und ohne Verdrehungen mit guter Technik zugenäht werden musste.
- Zuerst nähte Max mit Sternchenzwirn, dieser Zwirn hielt den Luftdruck nicht aus und als Folge platzte der Reifen gerade beim Herunterfahren in der Kurve des Lindenberg's und Max stürzte auf dem Weg zum Waggonbau.
- Dann wurde festeres Material verwendet, dieses wurde auch mit Bienenwachs behandelt. Ja es musste eben alles gelernt werden. Es dauerte eine gewisse Zeit bis jeder perfekt im Nähen wurde besonders musste darauf geachtet werden – das der geflickte Reifen auch gerade vernäht war. Das war nicht so einfach.



•

## Trainingsbegleitung mit Sturz:

- Bei einem Training bei dem W. Handke und Manager W. Zimmer mit dem Motorrad hinterher fuhren kam es zum Sturz vor dem Ortschild „Bautzen“ B6 hinter Stiebitz auf feuchten blauen Basaltplaster.
- K. Winde verriss im Spurt das Vorderrad und das Rad rutschte quer über die Fahrbahn, da bereits alle mit vollem Einsatz spurteten gab es keine Chance zum Ausweichen, es stürzten alle 8 Fahrer. Die Funken sprühten durch das Rutschen der Räder auf der Fahrbahn. Alle 8 Fahrer lagen auf der Straße oder im Graben.
- Es kam ein Polizeiauto F9 Kabrio und wir wurden gefragt was passiert sei und ob sie helfen können. ( Spf. Handke war auch bei der Verkehrspolizei )
- Die Antwort von Manager „Ach es ist weiter nichts passiert – **nur ein Fahrer ist ein bisschen weggerutscht**“.



## Detlef Heinrich 1961

- Vor seinem ersten Rennen auswärts fragt er Spfd. Bertes was zieht man denn bei der Fahrt zum Rennen an. Kurz kam es aus Bertes Mund, natürlich im Anzug – Detlef fuhr **im Anzug** zum Rennen.



## Wintertraining

- Die richtige Trittfrequenz und die richtige Krafteinleitung beim Treten und Ziehen der Pedalen wurde mit Hilfe einer besonderen Fahrweise trainiert und geschult. Diese Trainingsart wurde durch das Installieren mit starren Rietzeln, erreicht. An die Starrheit musste sich jeder immer und jedes Jahr wieder neu daran gewöhnen. Besondere Probleme gab es auf Grund der kleinen Gänge, die bewusst gewählt wurden um eine hohe Trittfrequenz zu schulen. Bei den Bergabfahrten wurden die Beine auf hohe Trittfrequenz gebracht, dabei musste jeder Gegenhalten und mit der Beinkraft abbremsen oder die zweite Möglichkeit war, beide Beine von den Pedalen lösen. Gefährlich war es wenn nicht an den starren Antrieb gedacht wurde und das nach hoher Belastung wenn die Beine einfach unbewusst locker in Ruhe gelassen wurden, dann wurden die Beine schlagartig nach oben gedrückt manchmal kam es dabei bis fast zum Sturz Kopf über den Lenker. Dieses sogenannte Gegenhalten um die Geschwindigkeit zu verringern kostet auch Kraft. Nach kurzer Zeit wurde es beherrscht und es machte dann auch Spaß. Bei der Übersetzung wurde gewählt, je kleiner um so besser für die Trittfrequenz. Es wurde eine Zahnanzahl von 48 am Tretlager zu 20 oder 21 am Hinterrad fest montiert. Zum Teil wurden auch 2 Ritzel hinten montiert wenn es der Rahmen ermöglichte, das heißt die Ausfallenden für Hinterradaufnahme musste schräg zum Verschieben sein. So war es möglich unterwegs nach Neueinstellung den Gang zu wechseln. Die Verstellmöglichkeit war nicht unbegrenzt.
- Trainiert haben wir so von Dezember bis Ende Januar. Damit haben wir nicht nur das runde Treten mit Drücken und Ziehen gelernt, sondern auch wie die optimale Kraft auf die Pedalen zu übertragen ist.
- Bestes Beispiel Helmut („Luther“ genannt) der die optimale Trittfrequenz am besten beherrscht und noch mit 73 Jahren 2013 ein Vorbild ist.

## Sturz beim Interwalltraining 1963:

- Unsere Interwallstrecke war auf dem totem Stück Autobahn vor der Abgottbrücke. Es waren Strecken von 100 m bis 3.000 m angezeichnet. Am Donnerstag war Intervall Training mit folgendem Ablauf:
  - Warmfahren
  - Intervalltraining bis 30 Interwalle jeder für sich
  - Zum Abschluss Trainingsrennen zw. Teichnitz und Brücke an Straße F96
  - mit jeder Runde Sprints (das war hart, aber gut)
- Ich war nicht der Sprintertyp und bat S. Jurk mit mir zu sprinten und mir Ratschläge / Hinweise zur Verbesserung des Sprintvermögens zu geben.
- Beim konzentrieren Spurt kam S. Jurk aber nur bis Mitte Tretlager beim Max, wurde nicht schneller und Startete dabei auf die Fahrbahn. Max sah Lukoschek voraus langsam rollen um sich zu regenerieren. Siegfried hielt den Kopf nach unten, bemerkte Luke nicht und fuhr neben Max mit hoher Geschwindigkeit genau auf Lukes Fahrlinie und dabei hatte er den Kopf noch immer tief nach unten gesenkt. Max schrie, aber S. Jurk reagierte nicht, fuhr 100% genau auf das Hinterrad von Lukoschek überschlug sich und rollt auf der Autobahn ab.
- Das Vorderrad war fast rechtwinklig abgeknickt, der Rahmen war am Ober- und Unterrohr eingestaucht und Siegfried war bewusstlos und wusste auch nachher nicht wie es zum Sturz kam.



- **Wuttkes Handwerker Können war enorm** und hat alle beeindruckt: Der Rahmen wurde fast 100% gerade gezogen, mit den Händen an der Gabel und die Füße am Tretlager. Das Vorderrad wurde hingelegt, D. Wuttke stellte sich auf die Felge und wippte. Nach der Laufkontrolle wurde festgestellt, dass das Vorderrad wieder durch die Bremsbacken ging.
- S. Jurk wurde aufs Rad gesetzt, links und rechts wurde er bis zum Krankenhaus mit fahrenden Sportfreunden geführt und eingeliefert. Er hatte eine Gehirnerschütterung.
- **Wuttke als Handwerker:**

- Dietmar reparierte für die Rennfahrer in der DDR die Campacnolo Schaltungen, wechselte Buchsen und Lager Schaltungen waren wie neu. Material wurde selbst angefertigt
- Er wollte auch Tretlager aus Alu herstellen und gab Max eine franz. Tretlager-kurbel zur Brinellhärteprüfung mit. Das Alu der Kurbel war so hart, das die Tabelle für Alu nicht ausreichte. Der Werkstoffprüfer im Waggonbau sagte die Härte liegt wahrscheinlich als Vergleich bei ca. St50.
- So ein hartes Alu gab es im Waggonbau nicht. Ein Nachbau für Tretlager konnte nicht erfolgen. Hartes DUR Aluminium wird ganz speziell hergestellt und durch Tempern und Sintern erreicht.
- **Kauf von Material in West-Berlin:**
  - K. Kozojed fuhr nach Berlin und kaufte für mehrere Sportfreunde Material
  - im West-Berlin. Karl wurde am Grenzübergang erwischt und wurde als Schmuggler abgeführt. Bei dem Verhör versicherte Karl immer wieder er ist nur Sportler und hat für seine Sportfreunde mit eingekauft. Der Weg von Bautzen ist weit und das kann sich nicht jeder leisten, er ist auch im Auftrag seiner Sportfreunde gefahren. Diese Erklärungen haben sie bei dem Verhör nicht anerkannt.
  - Während der Verhandlung wurde es Karl zu gefährlich und er wollte nicht ins Gefängnis. Karl nahm seinen Mut zusammen, Sprang auf den Tisch und macht einarmigen Handstand. Karl war auch Turner gewesen. Diese Einlage auf dem Tisch hat die Grenzer bei dem Verhör beeindruckt und Karl wurde freigelassen.
  - Mit dem eingekauften Material ist er gut in Bautzen angekommen.
- **K. Kozojed fährt zum Rennen:**
  - Karl war privater Brennholzsäger und hat sich an der linken Hand alle Finger abgesägt. Reimann war Mechaniker und hat für Karl die Bremse mit auf die rechte Seite umgebaut. Damit konnten die Bremsen an Vorder- und Hinterrad mit der rechten Hand gezogen werden. Das war eben eine ganz schöne Behinderung aber Karl hat sich damit abgefunden und sah alles locker entgegenkommen, auch das Training nahm er nicht so genau und er rauchte Zigarren und Tabakspfeife die immer im Trikot waren, das ärgerte Reimann.
  - Wir haben bei einem Rennen gemeldet mit Übernachtung. Vor der Abfahrt kam Manager W. Zimmer zum Bahnhof um zu sehen wer alles mitfährt. Auf den Bahnhof war auch Karle angezogen mit Sakko, Krawatte und Rennrad aber ohne Gepäck. Manager fragt Karle, willst Du gar nicht mitfahren, Du bist doch gemeldet, Karle lächelte und bejahte die Frage. Manager verwundert– Du hast doch keine Rennsachen, Du hast doch kein Gepäck warum willst du dann mitfahren, Karle - ich habe alles bei mir, öffnete sein Oberhemd, Trikot war zu sehen, Zigarre und Zahnbürste waren im Sakko. Manager fragt noch einmal – Du hast aber nichts zum Waschen. Karl antwortet – **ich schwitze nicht.**

## Rennberichte von K. Kozojed und W. Reimann:

Walter war es immer wichtig vor Karl im Ziel zu sein. Nach dem Training stellte W. sich vor dem Reichturm an das Geländer der B6, die Hände vor der Brust verschränkt und das Rennrad sichtbar positioniert. Er musste sich zeigen und nahm das Training auch sehr ernst.

Wenn Karl berichten konnte, dass er vor Reimann ins Ziel kam wurde meistens von Walter der Bericht wie folgt ergänzt.

Du warst nur vor mir im Ziel:

**weil** dir Jemand den Putzlappen der sich in der Schaltung und Kette verklemmt hat, entfernt hat. Der Putzlappen wurde nach Gewohnheit unter den Sattel geklemmt .....

**weil** dich einer geschoben hat .....

**weil** dir bei dem Reifenschaden Jemand geholfen hat

**sonst wäre ich vor Dir angekommen.**

- Diese Rennberichte waren immer zum Schmunzeln und nur weil Reimann so ehrgeizig war.
- **Hart nehmender Radfahrer:**
- Ein Sportfreund erzählte, ich wurde im Spurt unfair behindert und stürzte. Ich hab das „Schwein“ beim Sturz aber noch erwischt. Ich hab es ihm gegeben, ich habe in sein Hinterrad in die Speichen gelangt, der ganze Bast (Haut) war bei mir ab – egal aber
- **Hauptsache war „das Schwein lag auch“.**

## Mit dem „Sorbenexpresszug“ nach Hoyerswerda 1961:

Bei der Fahrt ist eine wendische „Hanka“ aus Radibore in unseren Großraumwaggon zugestiegen. Die Begrüßung war: „**ooh so viele schöne starke Männer hiere**“ und setzte sich dem Wilfried Schuster „Kwui“ gegenüber hin und musterte uns. Auf einmal sah sie auf die Beine von Kwui und sprach: „**ooh so schöne und so viele Haare an de Beene kanst'e mal zu miere kommen**“. Dem Kwui wurde es ganz heiß und damit die „Hanka“ nicht noch an den Beinhaaren zog rückt Kwui etwas weiter weg.

## Abendessen in Schmiedeberg 1963:

Nach dem Rennen waren wir hungrig. Auf einen Nachbartisch war so eine schöne Wurstplatte zu sehen, die haben wir auch gleich ohne Karte 4x bestellt. Als wir beim Essen waren kam der Chef der Gaststätte um sich zu erkundigen wie es denn den vielen Gästen schmeckt. Er wunderte sich aber, dass nur vier Rennfahrer und nicht 16 Personen zu sehen waren. Eine Wurstplatte war nämlich für 4 Personen bestimmt.

Max hat auch viel gegessen und seine Kollegen haben immer gesagt, wenn Du mal heiratest müssen wir unser Essen wohl selbst mitbringen. Sonst reicht es nicht für die Gäste.

## Was haben wir zum Essen mitgenommen:

- Zum Essen bei den langen Radrennen haben wir Haferschleim, gerollte Eierplinze mit Zucker mitgenommen. Bananen gab es so gut wie keine zu kaufen.
- Der Haferschleim wurde unterschiedlich angefertigt, teilweise wurden auch Haferflocken gekocht und gesüßt wurde mit Dextropur (Traubenzucker) in Pulverform und, oder mit Honig. Das war zum Teil sehr lecker.
- Die Trinkflaschen hatten einen Deckel mit einer Öffnung von  $D=4\text{cm}$ . Durch diese Öffnung konnte die kräftigen Haferflocken in die Flaschen gebracht werden. Der Inhalt der Flaschen musste trinkbar sein.
- Klaus Winde wurde beim Rennen von dem süffigen Inhalt in den Trinkflaschen verführt und sagte sich nachdem er am ersten Berg abgehangen wurde: „Warum muss ich mich weiter schinden, setzte sich an den Straßenrand, trank den leckeren Inhalt aus und fuhr zurück“. Meisten hat er mit sich gerungen um doch bis zum Ziel zu fahren.



- D. Wuttke hatte z.T. speziellere Getränke. Bei einem Rennen wo er durch Schaden aufgehört hat übergab er Detlef und Max (Jugend 16-18Jahre) eine volle Trinkflasche und gab den Hinweis den Inhalt erst nach den letzten 15 Km zu trinken. Wir haben es daraufhin eher probiert um zu erfahren was so geheimnisvoll in der Flasche ist. Das Getränk war stark bitter und süß, es war Koffein mit Traubenzucker. Es war so bitter, dass wir uns einig waren den Flascheninhalt nicht zu trinken. B. Knispel DHFK sah beim Rennen unsere volle Flasche und bittet um einen Schluck. Wir gaben ihm die Flasche mit dem Hinweis „Du kannst alles trinken“. Er setzte die Flasche an und trank sie leer ohne eine Miene zu verziehen. Das bittere Getränk war für Knispel normal. Er kannte bereits solche Wachmacher.
- D. Wuttke hatte uns vor dem Rennen in Breslau je 1 Textropur Ampulle zum Trinken gegeben. Die Konzentration in der Ampulle entsprach dem Inhalt einer Textopurpulver-Packung die so groß wie eine 1 Liter Milchpackung war. Beim Rennen rollte es gut es war sehr schnell, es waren auch Friedens-fahrer aus Polen mit am Start. Als Ausländer mussten wir in der Meisterklasse starten, Max und Detlef waren international noch Jugendfahrer. Auf der Runde liefen die Straßenbahnschienen quer über die Fahrbahn. Diesen schwierigen Übergang überfahren wir ohne Probleme Ellenbogen an Ellenbogen, war eben Meisterklasse!
- Helmut nahm oft Butterkekse mit, auch noch Heute

- Kubank aß vor dem Rennen immer Kaninchenkeulen



- Max hatte in der Regel Würfelzucker als Kalorienreserve im Trikot
- Ami Teske hat um Kräfte zu Sammeln und zu Speichern beim Schlachten von Hühnern und Kaninchen das Blut aus den abgestochenen Tieren sofort nach dem Schlachten noch warm getrunken, wie ein Vampir. Er war auch der Auffassung das Fahrer mit dünneren Beinen / Oberschenkel keine guten Rennfahrer werden. Er hat zum Beispiel Klaus Winde gesagt: Klaus Du kannst mit dem Radsport aufhören, Du wirst mit diesen Beinen kein guter Rennfahrer und in den Bergen kommst Du nicht schnell genug hoch.



### **Haldensleben (Magdeburg) – Zug verpasst 1968:**

- Wir sind zum 1. B–Nationalmannschaft-Auswahlrennen der Amateure nach Haldensleben gefahren. Startberechtigt waren die Fahrer der Bezirksauswahl. Das Rennen am 12.05.68 ging über 165 Km und war sehr schnell. Max hatte ca. 20 Km vor dem Ziel Reifenschaden, fuhr zu diesem Zeitpunkt in der 2. Gruppe mit 12 Fahrern, 1. Gruppe 10 Fahrer – gute Platzierung war weg. Die anderen Bautzener Spfd. waren nicht das Rennen zu Ende gefahren.
- Alle warteten auf Max, wir wollten doch in Magdeburg den letzten Zug der uns nach bis 23:00 Uhr nach Bautzen fährt bekommen. Die Strecke bis Magdeburg war ca. 35 Km, normal war es

kein Problem. Aber Max war vom Rennen geschafft, das Fahren mit der Reisetasche auf dem Lenker und Oberrohr aufliegend ohne extra Befestigung war anstrengend und das bei kräftigen Gegenwind. Die Kniehe waren nach außen gestellt wie O-Beine das führte zusätzlich zu Fehlbelastungen und die Muskeln schmerzten Max kämpfte um mit den Sportfreunden den letzten Zug zu erwischen.

- Endlich war der Hauptbahnhof erreicht, als wir die Treppe zum Bahnsteig hoch rannten sahen wir nur noch die Schlusslichter. Wir haben kurz die Köpfe hängen lassen, dann kam der Vorschlag „**Wir gehen auf den Rummel**“. Rennräder und Gepäck wurden abgegeben. Die schlechte Laune war vorbei und wir haben uns köstlich auf dem Rummel vergnügt. Nach 24:00 Uhr sind wir dann mit den ersten Zug nach Bautzen gefahren. Ankunft in Bautzen gegen 6:00 Uhr am Montag früh.
- Max ist nach Hause gefahren, kurz geschlafen und war dann 10:00 Uhr am Arbeitsplatz.

### Sturz mit Polizist 1969

- Detlef Heinrich ist in einem Leistungszentrum in Riesa gefahren und war einer unserer Besten. Er konnte Zeitfahren, gut die Berge fahren und Spurten er war der Siegertyp. Leider hat er im Alter kein Interesse für Radtouren mit einem Rennrad.
- Unter anderem startete Detlef bei einer Mehrtägigen Etappenfahrt durch den Bezirk Dresden. Diese Tour ging über die Neukircher Straße, über den Kleebuschberg nach Neukirch. An dem Abzweig nach Gaußig / Golenz stand ein Polizeiordner etwas ungünstig. Es kam zum Sturz, mehrere Fahrer und auch der Polizist lagen auf der Straße. Detlef rappelt sich auf und sieht noch seine weiße Luftpumpe am Rand der Kreuzung liegen. Schnell geholt, aber als Detlef die **Luftpumpe** am Rennrahmen befestigen will stellte er erschrocken fest, dass die Luftpumpe in Wirklichkeit der **Weißer Regulierstab des Polizisten** war.

### Laufleistung der Campagnolo Naben:

- Helmut Zuschke hat 1958 von einem Sportfreund Campagnolo-Naben für Vorder- und Hinterrad abgekauft. Summe ..... Mark. Diesen Sportfreund hat Helmut zufällig bei einer Familien – Radwanderung 2008 vor der Blauen Kugel in Cunewalde getroffen. Diese Campagnolo Naben wurden natürlich geschont, d.h. bei Trainingsfahrten nur selten gefahren.

• Laufleistung Campagnolo Naben: Helmut Zuschke		( geschätzt )	
• 1957 bis 1959	• 3 x 6.000 Km	• 18 Jahre	•
• 1960 bis 1969	• 10 x 10.000 Km	• 30 Jahre	•
• 1970 bis 1979	• 10 x 10.000 Km	• 40 Jahre	•
• 1980 bis 1989	• 10 x 7.000 Km	• 50 Jahre	•
• 1990 bis 1999	• 10 x 7.000 km	• 60 Jahre	•
• 2000 bis 2009	• 10 x 7.000 Km	• 70 Jahre	•
• 2010 bis 2012	• 2 x 7.000 Km	• 72 Jahre	•
• <b>Summe</b>	• <b>442.000 Km</b>	•	•

- Besonders für seine alten Sportfreunde ist es noch immer ein Augenschmaus hinter Helmut zu fahren, seine Trittfrequenz, die immer geputzt und gepflegten filigranen Campagnaben mit den Stahlrahmen und dünnen und geprüften Rohren von Colnago zu sehen.
- Diese Naben sind etwas Besonderes. Die aktuellen voluminösen Naben die jetzt verbaut in Rennräder eingebracht werden, können da nicht mithalten, auch nicht mit der Qualität und den Laufeigenschaften.
- **Nabenpflege:**
- Demontiert und gefettet 1 bis 2 Jahre
- Konen an der Achse getauscht .....??????????
- geputzt (bei Verschmutzung) täglich



### Heimliche Trainingsfahrten:

- Das Training hat das Ziel gute Kondition zu erreichen und beim Messen der Kräfte mit dem Vereinssportfreunden gut mitzufahren und stolz ist jeder wenn er am Berg, beim Ziel- oder Ortschildspurt vor den Konkurrenten ankommt.
- Beim Wettkampf und auch beim Training fährt zumindest dosiert Sportfreund gegen Sportfreund. Das regt den Ehrgeiz und die Motivation an.
- Um das Ziel zu erreichen arbeitete jeder mit Tricks, z. B. Nicht die aktuellen Trainings-Km bekanntgeben, mit festgestellten Lagern zu fahren oder heimlich zusätzlich zu trainieren.
- So kam es, das sich Sportfreunde vor dem Arbeitsbeginn ( vor 7:00 Uhr )an entfernten Orten zufällig begegnet sind. (Niesky, Zittau usw.). Beide Sportfreunde haben heimlich trainiert. Das Beste war aber sich nicht zu zeigen, sondern zu verstecken damit der andere es nicht mitbekommt das er beim Geheimtraining erwischt wurde.
- Zum nächsten Gemeinschaftstraining wurde das ausgewertet mit der Frage, was hast Du an dem Tag gemacht – ahnungslose **Antwort Nichts ?!!!**
- Das stimmt aber nicht, du hast heimlich trainiert, – **Antwort nein**, – doch, ich hab Dich gesehen!
- **Ergebnis:** Alle haben sich hinterlistig gefreut, lachten den Erwischten aus. So ein Blödsinn, aber wir hatten Spaß.

## Unsere ältesten Rennfahrer vor 1965

- In den Jahren 1960 bis 1965 gab es 3 Rennfahrer, das waren mit die ältesten in der DDR Spitze.
- Walter Reimann geb. 1912
- Karl Kocojed geb. 1908
- Wilfried Bläsche.
- W. Handke 89 Jahre geb. 1908
  
- Während dieser Zeit haben wir uns immer gefragt, ob wir in dem Alter auch noch mit dem Rennrad fahren?
- **Ja, ja, ja es gibt noch Verrückte „Alte“ nach 2000**
- es sind wieder 3 Sportfreunde die den Sport bereits 50 Jahre **ab 1961** gemeinsam betreiben und gute Freunde sind. Die sind auch immer bei jeder Veranstaltung mit dabei und sorgen dafür daß die Rennen in Bautzen und der RSV Bautzen erhalten bleiben. Dienstags werden Ausfahrten bis ca. 130 Km durchgeführt.
  
- **Stand 2014**
- Helmut Zuschke 75 J Nummernausgabe, Lizenzeinnahme
- Christian Zieschang 70 J Rundenzähler, Materialwart, Kindertraining
- Hans-Jürgen Hildebrandt 69 J Startgeldannahme



### Walter Reimann in St. Johann

- Nach der Wende konnte auch der Wunsch einmal bei der Senioren – Weltmeisterschaft in St. Johann zu Starten für Reimann in Erfüllung gehen.
- Dort angekommen wurde die Runde abgefahren und Reimann hatte sich verfahren. Er hatte auch die Adresse für die Unterkunft vergessen irrt dort herum. Ohne Handy und ohne Wissen der Sportfreunde wo Reimann war es schwer Reimann zu finden. Die Suche musste bei

Dunkelheit abgebrochen werden. So musste er leider dann auf einer Parkbank / Bahnhof die Nacht verbringen. Am nächsten Tag war er gerädert und es hielt ihn aber nicht ab bei der WM zu starten.

- Er wurde von Christian begleitet und sogar z.T. Über die Huberhöhe geschoben er war restlos Alle und es durfte ja nicht noch schlimmeres passieren. Als er dann durchs Ziel fuhr und die Ansage „**Reimann Deutschland**“ hörte war er stolz, die Brust schwoh an und es war alles Vergessen. Er war wie neu geboren und überglücklich das er die Senjoren WM noch erleben durfte.



## Fritz Braun

- Er ist ein Unikum und spaßig, fuhr in einem kleinen Verein obwohl er Leistungsstark war - eben kein Kader eher Reaktionär.
- Am Abend vor einem Rennen im Bierzelt trank er mehrere Biere. Vor dem letzten Bier sagte er, Morgen fahren wer 5 Runden und um zu Gewinnen muss ich 5 Biere trinken – Fritz Braun gewann.
- Bei einem Rennen musste er einmal Groß. Zuerst versuchte er abzufahren dann wollte er die Fahrer überreden langsamer zu fahren. Es half nichts keiner wollte langsam fahren Fritz zog die Hosen runter und schob den Hintern, über den Sattel hinaus und verrichtete sein Geschäft. Das Geschäft viel auf die Kette, Ritzelblock und wurde herumgespritzt, da war was los im Feld. Alle haben geschimpft: **Fritz du Sau - du Dreckschwein usw.**

- Nach dem Rennen unter der Dusche fragte Fritz. Wer hat für mich Parfüm ? ?  
• **meine Kette stinkt**

## Technikkontrolle vor dem Start

- Am Rennen durfte man nur mit weißen Socken starten. Das Rennrad musste einen Rückstrahler haben. Bei der Kontrolle wurde Lothar Appler vom Start verwiesen aufgrund fehlenden Rückstrahler. Appler beschwerte sich und zeigte seine Sturzkappe an der ein Rückstrahler befestigt war, hier habe ich doch meinen Rückstrahler. Es gab großes Gelächter. Das war so gewollt, denn Appler wurde als Kader trotz Leistung aus dem Sportklub verwiesen und provozierte. Er durfte Starten

### • Günter Franz

- Genannt Luftmann fuhr bei SV Lokomotive 1968 -69 die DDR Rundfahrt mit. Neben den Club Mannschaften war nur SV Lok und Post Berlin erlaubt zu starten. Luftmann musste unter den 6 Besten Lok Fahrern in der DDR sein. Qualifiziert hat er sich im Trainingslager Halberstadt bei Gustel Drechsler.
- Er fuhr gut, hat erlebt das Klaus Ampler neben ihm an der Steilen Wand von Merane vom Rad abgestiegen ist
- Luftmann hat ein tolles Zeitfahren hingelegt, Ergebnis 36 Platz.
- Er hat das „**Radlergetränk**“ erfunden, nicht direkt. Sein Bier mischte er mit Fips und sagte immer und immer wieder „das schmeckt“, Leider ohne Patent.

### • Unfall auf der Fahrt nach Breslau 1964:

- Bei einer Fahrt zum Radrennen nach Breslau holten uns die Polen mit einem Kleinbus in Görlitz ab. Die Räder wurden mit dem Zug transportiert und von H. Zuschke und Ch. Zieschang begleitet.
- W. Handke stellte an einem Hinterradreifen vom Bus eine kleine Beule fest, sagte aber dem Fahrer nichts. Bei der Fahrt hörten wir ein leises Klopfen, das immer lauter wurde bis es einen Knall vor Bunzlau gab. Der Bus fuhr Slalom links und recht knapp an den Bäumen vorbei, stellte sich quer und
- kippte auf die Beifahrerseite um. Zum Rollen reichte der Schwung nicht mehr, der Bus kippte zurück auf die Beifahrertür. Wir wurden im Bus durcheinander geschleudert und alle bekamen kleine Blessuren. Otto Schütze unser Kassierer im Verein und auch Schatzmeister bei der Friedensfahrt „Warschau Berlin Prag“ machte dabei im Bus Kopfstand.
- Keiner kam aus dem Bus, Beine waren nach oben vor der Fahrertür und nur durch die Fahrertür war ein Aussteigen möglich. Alle mussten sich erst Richten und Ordnen damit ein Aussteigen möglich wurde. Unklar war ob der Bus evtl. noch Feuer fängt. In dieser Situation war Otto das Wichtigste
  - „**mein Kugelschreiber, mein Kugelschreiber, ..... ist weg**“.
- Nach dem Ausstieg mussten wir Otto beruhigen bis sein neuer Kugelschreiber gefunden wurde.

- Die Rennräder waren im Zug ohne Schäden in Breslau angekommen. Helmut und Christian wurden von einem Polen abgeholt. Die Begrüßung war: **große Katastrophe, große Katastrophe**

.....



## Erlebnisse in Breslau 1964

- Die Polen haben uns verwöhnt und wir wollten ja das Rundstrecken Rennen Fahren und mussten doch die Muskeln der Beine lockern. Wir meldeten uns ab und haben eine kleine Ausfahrt gemacht. Beim Halt an der TouristenInformation um eine Karte zu kaufen. Ein Mädchen hat kurz danach die Information verlassen und sagte etwas. Daraufhin fragte der Chef, „haben sie das verstanden – Nein – Die Übersetzung war **Oder-Neiße Scheiße**
- Bei dieser Fahrradtour Sprang ein junges Mädchen auf die Straße und hielt uns an. Wollte mit uns Reden und fragt wieviel Fahrer wir sind und fragt ob wir uns um 19:00 Uhr am Kino treffen können. Treffpunkt Kino, wir zeigen euch Breslau. Wir haben noch nicht gewusst, das wir beim Präsident von Pafawag Werk zum Abendessen eingeladen waren. Bei diesem Essen habe ich das erste Mal „Krakauer“ Wurst gegessen und nicht mehr vergessen das die „Krakauer“ schmeckt. Zum Essen gab es Bier und möglichst viel Schnaps Wodka da gegen 21:00 Uhr von den Offiziellen keiner mehr trinken wollte wurde Schnaps in Seltersflaschen ausgegeben. Wir Renner wollten gehen bei der Verabschiedung wurde gefragt noch „Einen“ (Wodka), da Christian beim Händeschütteln nicht antwortet mit leicht gläsernen Blick - ha, ha, ha lachte – nur Lachte. Sagte der Präsident, setzen. Wir mussten noch einen Trinken das haben wir Christian zu verdanken.
- Endlich raus und noch etwas laufen bei frischer Luft. Da lief ein Mädchen „Eva“ vorbei und Christian sprach sie an, ging hinterher und redete und redete obwohl er in die falsche Richtung lief, lief er trotz Rückforderung weiter. Als die beiden schon ein ganzes Stück entfernt waren haben wir beschlossen hinterher zu gehen. Sie sprach kein Word deutsch aber Christian unterhielt sie. Nur ein Word haben wir gedeutet (F...,F...,) und rätzelten ob es das gleiche ist was wir denken. Letztendlich sah es schlimm in dem Zimmer aus, spärliche Einrichtung ein Feldbett, ein Schrank und Waschgelegenheit. Bis hierher konnten wir Christian nicht mit zum Rückzug überzeugen. Wir waren natürlich auch gespannt was hier passiert, Eva hat auch ihre Freundinnen angerufen.

- Jetzt war es gut das es Christian schlecht wurde. Er hatte wohl doch etwas zu viel getrunken. Wir gingen zum Quartier zurück, dort angekommen mussten wir uns eine Moralpredigt von G. Markwart Otto und ..... anhören. Wir jungen Dachse sollten lieber an Rennen denken. Es war bereits 2:00 Uhr und die Predigt haben wir angenommen denn es hätte auch was passiert sein können
- Die Heimfahrt bis nach Görlitz sind wir mit dem Rennrad gefahren.
- Ja diese Polinnen.

## Erlebnisse in Hirschberg

- Ein weiteres Erlebnis war, zum Radrennen in Hirschberg. Während des Rundstreckenrennens jubele immer eine Polin dem D. Wuttke zu. Er fuhr wieder mit schicken Profitrikot und gewann mehrere Spints und das Rennen.
- Beim Ausrollen nach dem Ziel rannte die Polin Wuttke hinterher und fiel ihm um den Hals, machte Dietmar begreiflich das sie noch 2 Stunden Zeit hat bis der Zug fährt. Sie hat auch gesagt der neben ihr stehende ist ihr Freund. Das haben wir nicht so richtig verstanden.
- Geschlafen haben wir am Jagdschloss von Hermann Göring auf einem Berg. Sein Büro war noch möbliert. Schreibtisch und Schränke waren aus dunklen, geschnitzten Holz angefertigt.
- Am Abend war Tanz anwesend waren polnische Schüler (Oberschule). Getanzt haben die Mädchen nicht mit uns. Als es nach Hause ging haben die Mädchen mit den Fingern eindeutige Zeichen gegeben. Wir waren über diese Wandlung verwundert und waren standhaft. Aber wir wollten auch nicht mehr in die Stadt runter gehen (Christian war nicht mit).

## Max Sturzverletzungen – war eisern und wollte kein Rennen absagen

- • Beim Eröffnungsrennen am 21.04.63 in Dresden am Wilden Mann im Spurt nach der Zielankunft und 9. Platz war hinter dem Ziel die Straße durch parkende Autos so schmal das kein Platz für das Ausrollen blieb und Max mit einem parkendem Auto kollidierte und mit dem Ellenbogen eine Autoscheibe zerschlug, dabei überschlug er sich und fiel auf den Kopf. Die Sturzkappe war zerrissen das Vorderrad verbogen – man konnte mir dem Rennrad so nicht mehr fahren. Als Max aufstand wurde ihm warm im Gesicht es floss das Blut übers Gesicht und über das Trikot. Rot Kreuz war nicht vor Ort und so machte der „Doktor“ von Lok Dresden den Autoverbandkasten auf und legt einen Notverband an. Max ging Duschen bekam von Klaus Winde das Rennrad, sein's war ja kaputt und Windes Rennrad hatte aber bereits ein zerrissenes Bremsseil und Max musste so das Neustädter Krankenhaus suchen. Er fuhr unter der Autobahn und dem Berg zur Endhaltestelle der Straßenbahn herunter, ein Auto wollte ihm die Vorfahrt nehmen, Max musste stark bremsen so das noch das 2. Bremsseil zerriss. Die Weiterfahrt erfolgt nun ohne Bremse. Der Befund im Krankenhaus „Kopfplatzwunde und leichte Gehirnerschütterung“. Um die Wunde herum wurden die Haare abrasiert und der Doktor hat ohne zu betäuben genäht. Ich jammerte auf Grund von Schmerzen, daraufhin sagte der Doktor **„währen sie doch ein bisschen langsamer gefahren“** dann brauchten wir nicht Nähen.
- Wo meine Sportfreunde und mein Gepäck waren wusste ich nicht und hatte nicht einmal einen Fahrschein. So habe ich Entschieden auf den Neustädter Bahnhof zu fahren ohne Bremsen um zu sehen wie ich nach Bautzen komme. Ein Handy zu Verständigung gab es noch nicht. Ich hatte Glück meine Sportfreunde warteten noch auf einen Zug nach Bautzen, mein Gepäck und das kaputte Rad waren auch da.

- Nach 2 Wochen bin ich wieder Rennen gefahren aber nur weil nach einer Woche beim Rennen in Riesa / Zeithain ich von den Sportfreunden zurück gehalten wurde. Zu Hause habe ich die Rennsachen heimlich mitgenommen und gesagt das ich nur zum Rennen mitfahre. Die Startnummer hatte ich mir vor dem Start noch geholt und ich war bereits beim Umziehen als die Sportfreunde mir den Start untersagten.



- Aber es war besser so, als die Rennfahrer bereits kurz vor dem Ziel waren fuhr ein russischer Militär-LKW in die falsche Richtung den Rennfahrern entgegen. Der LKW konnten nicht gestoppt werden. Ich ahnte schon vorher, dass das nicht gut geht.
- Als die Rennfahrer noch ca. 15 Fahrer kurz vor dem Ziel um die nicht einsehbare Kurve kamen, kam der LKW entgegen alle fuhren nach rechts um auszuweichen. Aber an der Hausecke kam es zum Massensturz. Nur 5 Fahrer waren nicht gestürzt. Ich wäre sicherlich auch in der Gruppe gewesen. Kann mir nicht vorstellen was passiert wäre. Ich war nämlich noch krankgeschrieben.
- • Beim Rundstreckenrennen am Stahlwerk Gröditz war ich so weggerutscht das der rechte Oberschenkel einschl. Knie und bis zur Hüfte großflächig aufgerissen war, die Wunde war stark verschmutzt und es kam vor der Heilung zum Nässen und Eitern obwohl mit „Sepso“ desinfizierend abgetupft wurde. Die brennende Wirkung war auf Grund des Eiter`ns ca. 20 Min anhaltend. In dieser Zeit lief ich jammernd um den Wohnzimmertisch. Vor dem Radfahren bzw. vor einem Rennen musste ich erst das Bein an den Po zur Dehnung führen damit ich die Tretkurbeln durchdrehen konnte, dabei riss der Grind im Kniebereich auf, das Blut lief am Bein herunter, dann konnte ich losfahren. Die Schmerzen ließen langsam nach. Der Ellenbogen war auch mit Grind überzogen, als dieser sich löste konnte ich auch ein Steinchen mit ca.3-4 mm herausnehmen.
- Bei diesem Sturz war ich noch in der Schule, 10.Klasse. Während dieser Heilung war es mir mit langen Hosen nicht möglich aufzustehen ohne das der Grind am Knie riss und das Blut floss. In der Schule brauchte ich nicht aufstehen. Aber der Schulbesuch war natürlich mit dem Rad.
- • Die Einfahrt in der Kurve Muskauer Straße zu Marktkauf / Niederkaina wurde von mir zügig durchfahren, besonders wenn kein Auto entgegen kam das war einigen Fußgängern zu riskant. 2 mal haben sich auf der linken Seite entgegen kommende Fußgänger erschreckt, die haben geschrien und sind in den Graben gesprungen. Die Fußgänger haben nicht geglaubt dass ich die Kurve mit so hoher Geschwindigkeit noch auf der rechten Seite bleibend sicher durchfahren konnte.