

Die Vereinschronik



- [1902, der Anfang](#)
- [Radfahrvereine in Worms](#)
- [Spezialitäten](#)

1902, der Anfang

Viel hat sich verändert in 100 Jahren Hallenradsport in Worms. Damals 1902 hatte das Fahrrad etwa die gleiche Bedeutung wie heute das Auto. Es war ein Luxusgegenstand, den sich nicht jeder leisten konnte. Hallenradsport hieß Saalradfahren, denn auch Sporthallen kannte niemand. Übungsstätten waren meist die Wirtshaus-Säle. Es war also nicht alles besser als heute, jedoch besser für den Radsport.

Das erste Fahrrad des Freiherrn von Drais war erst einige Jahre erfunden und entwickelte sich rasant. Zunächst war es nur ein Laufrad, mit Abstoßen auf dem Boden. Räder mit großem Vorderrad und kleinem Hinterrad kamen. Kette, Pedalen, Luftreifen waren beachtliche Entwicklungen. Diese machten das Fahrrad auch erst vom Fortbewegungsmittel zum Sportgerät. „Ausfüllung der Winterabende, Beherrschung des Rades, Bindemittel Gleichgesinnter, Selbstbeherrschung, Schulung des Körpers, des Geistes und der Seele“ steht in alten Radbüchern und waren Ansichten.

In Worms gab es um 1900 eine ganze Reihe von Radfahrvereinen. Die sozialen Unterschiede der Bevölkerung führten mit der Bildung der Arbeiter-Sportbewegung im Jahre 1902 zu Gründung einer Ortsgruppe des Arbeiter Radfahrerbundes „Solidarität“. Eine Organisation die sich rasant entwickelte, bis zum Verbot im Jahre 1933 der stärkste Radfahrerverband der Welt mit 330.000 Mitgliedern wurde.

Die Wormser Ortsgruppe befasste sich mit Wanderfahren und dem Saalradfahren. Um eine Trainingsstätte und Raum für gesellige Veranstaltungen zu haben, wurde eine eigene Halle gebaut. Natürlich auf dem Gelände der „Freien Turner“ neben der Rheinbrücke. Hier war das Zentrum des Arbeiter-Sportes und auch der Arbeiter-Schwimmverein am Floßhafen nicht weit. Diese Halle war eine Riesenanstrengung. Zuschüsse waren ein Fremdwort, selbstverständlich wurde nur in Eigenleistung gebaut. So genannte Bausteine wurden verkauft, um zu etwas Geld zu kommen. Nägel konnte man nicht kaufen, also wurden alte, krumme Nägel wieder gerade

geklopft. 1930 war die Halle fertig, 1933 wurde sie mit dem gesamten Ortsgruppen-Vermögen von den Nazis beschlagnahmt und abgerissen. Die Arbeiter-Sportbewegung war liquidiert.

1945 war der Krieg zu Ende, Worms lag in Trümmern. Ehemalige ARKB-Mitglieder kamen aus der Gefangenschaft zurück. Sie kümmerten sich nicht nur um ihre Familien, einige hatten keine Wohnung mehr, Arbeitsplätze mussten gesucht werden. Und doch war da noch etwas: Radfahren und die Solidarität.

1947 wurde die Ortsgruppe wieder gegründet. 4 Saalmaschinen und 4 Einräder waren auf Speichern und in Kellern versteckt und so über den Krieg gerettet. Reifen gab es keine, alte Wasserschläuche dienten als Reifen! Es war ein sehr mühsamer Neuanfang.

In Worms hatten nur 4 Turnhallen den Krieg einigermaßen überlebt. In der Halle des altsprachlichen Gymnasiums an der Rheinbrücke begann die erste „Fahrstunde“. An neue, weitere Räder war nicht zu denken. Zu auswärtigen Veranstaltungen wurde mit dem Fahrrad gereist, das Sportrad nebenher geschoben. Erste Meisterschafts-Teilnahme in Mainz-Kostheim: Die junge Vierer-Mannschaft durfte mit ihren Rädern mit dem Auto fahren! Ein Holzvergaser-LKW der Stadt Worms, ganz offiziell bereitgestellt.

1955 wagte man einen finanziellen Kraftakt. Das Risiko war beachtlich, denn die Vereinskasse hatte keine 100 Mark Bestand. Eine Sportveranstaltung in der neuen Jahnturnhalle! Fernsehen gab es noch nicht, die Menschen suchten Unterhaltung. Bereits im Vorverkauf war die Halle ausverkauft und auch in den folgenden Jahren hatte man dort große Erfolge.

Die Entwicklung ging steil bergauf. Die Sportmannschaft wuchs und erreichte eine ungeahnte Leistungsfähigkeit. Kein Jahr ohne Teilnehmer aus Worms an Deutschen Meisterschaften. Von 1960 bis 1963 wurde der Verein viermal erfolgreichster deutscher Hallenradsportverein des RKB Solidarität. Versuche eines Zusammenschlusses der beiden Radsportverbände RKB und BDR scheiterten. Meisterschaften wurden gemeinsam ausgetragen, mit dem RKB Solidarität ging es bergab. Der Wormser RKB, das Wort „Arbeiter“ war inzwischen längst gestrichen, entschloss sich zum Verbandswechsel. Man wollte mehr Anerkennung in der Öffentlichkeit, Mitgliedschaft in den Sportbünden und bessere Möglichkeiten für die Sportler. Der „Verein für Hallenradsport“ (VfH) wurde 1968 gegründet und dem BDR angeschlossen.

Ein neues Kapitel Wormser Radsportgeschichte war eröffnet.

Hans Born

[zurück zum Seitenanfang](#)

Radfahrer-Vereine in Worms

Vor 100 Jahren gab es deutlich mehr Radfahrer-Vereine in Worms. Radfahren war „in“ und entwickelte sich mit der Fortentwicklung des Fahrrades steil nach oben. Autos gab es noch keine und so war das Fahrrad das Fortbewegungsmittel. Es war Platz auf Strassen und Wegen. Die Radfahrer-Vereine entwickelten sich wie bei fast allen Vereinen unter Gleichgesinnten, meist um gemeinsame Ausfahrten und Umzüge zu unternehmen. Radrennen gab es ebenso wenig am Anfang wie das Saalradfahren.

Das Reigenfahren war am Anfang mehr oder weniger eine Beschäftigung für die Winterzeit, wenn man draußen nicht fahren konnte. Je nach Größe der Wirtshaus-Säle wurden 8er oder 12er Mannschaften gebildet und in einfachen Formationen gefahren. Daraus bildeten sich mit der Weiterentwicklung des Fahrrades der Bau von Pyramiden, das Kunstradfahren, Radball und Radpolo.

Eine genaue Rekonstruktion der Radfahrer-Vereine dieser Zeit lässt sich leider nicht mehr herstellen. In Worms gab es u.a. die Radfahrer-Gesellschaft „Wormatia“, die bereits 1896 an Preiscorsos teilnahm. In den Vororten war wesentlich mehr Vereinsleben. So war in Neuhausen die „Einigkeit“ sehr bekannt. Vereine waren aber auch in Weinsheim, Horchheim, Pffligheim und Hochheim.

1903 wurde in Leiselheim der Mühltaler Radfahrerclub gegründet, der allerdings nur etwa 5 Jahre Bestand hatte.

1911 folgte hier bereits der Radfahrerverein „Adler“.

1921 gründete sich in Neuhausen ein zweiter Radfahrclub, die Radfahrervereinigung „Nibelungen“.

Die ersten Radrennen wurden auf der Rennbahn am heutigen Wormatia-Stadion ausgetragen. Die Ortsgruppe Worms des Arbeiter Radfahrer Bundes „Solidarität“ wurde 1902 gebildet, war aber im „anderen Lager“.

Die sozialen Spannungen in Deutschland ließen um die Jahrhundertwende die Arbeiter-Sportbewegung entstehen. In fast allen Sportarten gab es Arbeiter-Vereine, eigene Verbände, sogar Arbeiter-Olympiaden. In Worms war das Verhältnis der „Solidarität“ zu den so genannten „bürgerlichen“ Vereinen nicht problemlos.

1933 war die Zeit der Arbeiter-Vereine mit der Machtübernahme der NSDAP zu Ende. Enteignung, Auflösung, Liquidierung.

1939 mit Beginn des zweiten Weltkrieges erlag praktisch das gesamte Vereinsleben. Die Männer mussten in den Krieg, Frauen hatten für die Kinder zu sorgen und diese waren bald mehr mit dem Altmaterial sammeln, als mit der Schule beschäftigt.

1945 war der Krieg zu Ende. Worms lag zu großen Teilen in Trümmern. Das große Aufräumen begann. Die Männer kamen langsam wieder aus der Gefangenschaft zurück. Die Normalität war mit 2002 nicht vergleichbar. Für Geld gab es erst nach 1948 wieder Waren, Arbeitsplätze wurden erst langsam wieder geschaffen, Wohnungen waren Mangelware. Überall wurde gearbeitet, eine neue Zeit brach an. Es war aber erstaunlich, wie die Menschen auch noch Zeit für etwas anderes hatten: Die Vereine und den Sport! Alles wurde aus dem Nichts aufgebaut. Sportstätten, Geräte, Trainingsstunden, Vorstände. Alle packten an, viel wurde improvisiert. Trotz 6-Tage-Woche und manchmal 60 Stunden Arbeitszeit konnte man den Ausspruch „keine Zeit“ kaum hören.

Auch im Radsport tat sich etwas. In Weinsheim kleine Versuche, die scheiterten.

In Heppenheim ein guter Anfang, der sich später auflöste.

In Neuhausen entwickelte sich die RVgg. „Nibelungen“ beachtlich. Die Großfamilie Gölz war hier der Mittelpunkt. 1961 kam das „aus“ für die „Nibelungen“. Die Schwierigkeiten waren zu groß. Fehlte es am Anfang an Rädern und Trainingsstätten, so wurden später die Menschen bequemer. Fahrten mit dem Auto waren modern geworden, Radwege wurden für die Autos entfernt.

Inzwischen war bei den „Nibelungen“ Karl Eberhardt vom Kunstrad auf das Rennrad gewechselt und gründete 1955 den Radrennclub „Endspurt“. Eine aktive Rennsportgruppe war nicht das einzige. Das Radrennen „rund um den Dom“ hatte eine beachtliche Resonanz. Kaum vorstellbar heute Lutherring, Andreasstraße, Neumarkt und Stephansgasse für ein Radrennen zu sperren. 1970 wurde der „Endspurt“ ein Opfer des Zeitgeistes.

In Rheindürkheim hatte die „Solidarität“ zunächst einen Start im RKB. Der Trainingssaal zwang zum Stillstand. Ein neuer Anfang wurde später als RSV Rheindürkheim gemacht und hat sich bewährt.

Der ARKB „Solidarität“ wurde bereits 1946 wieder zu neuem Leben erweckt. Hermann Klein war der erste Vorsitzende. Radwanderungen in die Umgebung, Kunstradfahren, Radball. Die Kunstradfahrer waren in den 50er und 60er Jahren fast jedes Wochenende bei irgendwelchen Veranstaltungen in Worms und Umgebung. In Sälen und auf Bühnen die es heute meist nicht mehr gibt, waren

besonders die Einradfahrer gefragt, da sie wenig Platz brauchten. Die Ortsgruppe machte sich vom Bundesverband unabhängig, das Wort „Arbeiter“ war aus dem Vereinsnamen gestrichen. 1968 ging aus der „Solidarität“ der „VfH Worms“ hervor.

Heute gibt es in Worms 3 Radfahrer-Vereine: Neben dem Verein für Hallenradsport (VfH) mit Kunstradsport, Raddball und Wanderfahrten, den Radsportverein Worms-Rheindürkheim (RSV). Hier steht Kunstradsport, Wanderfahrten und Radtouristik auf dem Programm. Der Allgemeine deutsche Fahrradclub (ADFC) unternimmt Radwanderungen und befasst sich allgemein mit dem Fahrradfahren.

Hans Born

[zurück zum Seitenanfang](#)

Spezialitäten

1947, ich war 14 Jahre, nahm mich mein Vater mit in die „Fahrstunde“. So nannte man das Kunstrad-Training. Ein Begriff der noch aus der Anfangszeit dieses Sportes stammte. Mein Vater war erst aus der Kriegsgefangenschaft zurückgekehrt und hatte mit einigen alten Freunden die auf Speichern versteckten 4 Saalmaschinen und 4 Einräder wieder in Bewegung gesetzt. Jean Maurer und Ludwig Steiger, ebenfalls von der „alten Garde“ waren im Training die ersten Fahrwarte. Für uns Jungens war das Kunstradfahren eine tolle Sache, eben etwas ganz neues.

Auf dem Einrad ging es immer die Wand entlang und mit den sehr schweren Saalmaschinen wurde Niederrad, Steiger und Steuerrohr gefahren. Mit Dornen konnte man auch Einer-Übungen machen. Diese Dornen mussten aber oft gewechselt werden, da zum Schluss der Fahrstunde mit den gleichen Rädern auch ein Raddballspiel gemacht wurde. Sehr bald wurde die erste Wormser Jugendmannschaft gebildet. Heinz Maurer, Heinrich Weihrauch, Heinrich Becker und Hans Born bildeten das Team.

Von der ersten Trainingsstätte, der Halle des altsprachlichen Gymnasium an der Rheinbrücke erfolgte der Umzug in die Turnhalle der Karmelerschule. Der Trainingsbetrieb entwickelte sich prächtig, immer mehr junge Leute kamen, die wenigen Räder standen nicht still. Mannschaften waren eine Wormser Spezialität geworden. Einrad, Steiger, Steuerrohr, später Hochrad, Raddball, wir machten alles und waren fast jedes Wochenende bei einem Schaufahren. Meistertitel der Mannschaften wurden serienweise gesammelt. Alle suchten Betätigung und es war für Einer-Kunsthochrad weder Platz noch Zeit.

Die älteren Trainer zogen sich etwas zurück und ich kam viel zu jung zu Aufgaben, die ich eigentlich gar nicht kannte. Alle möglichen Funktionen, so auch die Übungsleiter-Tätigkeit im Verein hatte ich zu erfüllen. Ein neues Spezialgebiet fand mein Interesse: Die internationalen Disziplinen Einer- und Zweier-Kunstoffahren. Aus ersten Anfängen steigerte sich Otto Himpel auf Anhieb zum Spitzenfahrer. Den erste Zweier bildeten Bernd Bechthold und Georg Wernersbach. Später trat Jürgen Born in die Fußstapfen von Otto Himpel. Er wurde 1973 deutscher Jugendmeister, holte mehrere Medaillen bei Junioren-Europameisterschaften und war mehr als 10 Jahre ein fester Bestandteil der BDR-Nationalmannschaft. Das Know-how war längst gefunden. Im VfH wurde das Zweier-Kunstoffahren zur weiteren Spezialität.

Stefan Born und Werner Büttner bildeten einen Zweier der Spitzenklasse. 1982 und 1983 erreichten sie die Deutsche Vizemeisterschaft und gehörten vier Jahre dem Nationalkader an. Auf dieser Schiene ging es weiter. Karlheinz und Olaf Klein folgten schon bald hinterher und hatten als beste DM-Placierung Rang 4. Mit Stefan Hartmann und Markus Klein kam der nächste Zweier bereits aus der Schülerklasse. Bei deutschen Meisterschaften placierten sie sich serienweise. Im Nationalkader hatten sie einen Stammplatz. Irgendwann fuhren sie sich fest, hatten keine Perspektiven mehr und gingen auseinander. Stefan Hartmann, einer der weltbesten „Untermänner“ suchte einen neuen Partner. Stefan Thomé aus Wörrstadt wuchs prächtig in diese Rolle. Es ging steil bergauf. Bereits nach einem Jahr gemeinsamen Trainings erreichten sie bei den deutschen Meisterschaften 1995 in Hamburg den 2. Platz. Seitdem waren sie im Nationalkader, belegten oft Medaillenränge und waren immer für Punktzahlen über der 300-Punkte-Marke gut. Zweimal waren sie Ersatzfahrer für die Weltmeisterschaften in Böblingen und Kaseda, leider kamen sie nicht zum Einsatz. WM-Medaillen sind für deutsche Zweier fast schon eine Bank.

Ralf Hungermüller und Ralf Schubkegel bilden inzwischen einen weiteren Zweier, der in Deutschland zu den Top Ten zählt.

Den nächsten Zweier hat Stefan Hartmann bereits unter seinen Fittichen. Michael Noll und Sebastian Schasse sollen eine VfH-Spezialität fortsetzen. Jürgen Born arbeitet an der Spezialität Mannschaften mit gutem Erfolg. Spezialitäten werden auch in Zukunft einen Fixpunkt haben: Trainer, die daran arbeiten.

Hans Born

[zurück zum Seitenanfang](#)