

Rendsburger Bicycle Club von 1894 e.V.



1894 – 2019
Eine Chronik

Gemeinsam starten – gemeinsam ankommen!



Thomas Krabbes
Stadtpräsident



Pierre Gilgenast
Bürgermeister

Grußwort der Stadt Rendsburg

Liebe Freunde des Radsports, der Rendsburger Bicycle-Club von 1894 e. V. kann in diesem Jahr auf sein 125-jähriges Bestehen zurückblicken. Dazu gratulieren wir im Namen der Stadt Rendsburg und auch persönlich sehr herzlich.

125 Jahre Vereinsradsport – das ist eine gute Gelegenheit, auf die zurückliegenden Jahre der Vereinsgeschichte zurückzublicken. Die vorliegende Chronik, vom Bicycle-Club sachlich und humorvoll zusammengetragen, bietet hierzu eine gute Möglichkeit. Seit etwas mehr als 200 Jahren gibt es das Fahrrad. Die Weiterentwicklung nahm rasant Fahrt auf. Nach und nach wurde Radfahren komfortabler und auch als Sportart entdeckt.

Nach wie vor ist Radsport faszinierend, mitreißend, spannend und dabei noch gesund. Nicht umsonst gehört er heute zu den populärsten Freizeitbeschäftigungen.

Der Schwerpunkt des RBC-1894 liegt seit einigen Jahren im Breitensport und das Motto des Vereins lautet: **„Zusammen losfahren, zusammen zurückkommen, Spaß haben“**.

Interessierte sind herzlich willkommen und eingeladen, an den regelmäßigen Ausfahrten teilzunehmen. Der Verein präsentiert sich sportlich, kameradschaftlich und offen. Der Tourenkalender auf der Internetseite verspricht interessante Aktivitäten.

Besonders erwähnenswert ist die alljährliche einwöchige Schleswig-Holstein-Tour durch die namhafte Spenden an soziale Organisationen übergeben werden können, indem Sponsoren die sportlichen Leistungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer honorieren. Wir sind stolz darauf, einen so aktiven Verein in Rendsburg zu haben und danken allen aktiven Sportlerinnen und Sportlern, insbesondere dem Vorstand, für ihr ausdauerndes Engagement.

Dem Verein wünschen wir sportliche Jubiläumsfeierlichkeiten und viele weitere aktive Jahre.



Thomas Krabbes
Stadtpräsident



Pierre Gilgenast
Bürgermeister

Chronik 125 Jahre Rendsburger Bicycle-Club von 1894 e.V.

Wie sah es in Rendsburg vor 125 Jahren aus?

Wälle und Gräben der ehemaligen Festungsanlage wurden eingeebnet, der Bau des Nord-Ostsee-Kanals war weit vorangeschritten, die Eröffnung im Juni 1895 stand unmittelbar bevor. Der Stadtteil Kronwerk als Wohn- und nicht als militärisches Aufmarschgebiet nahm deutlich Züge an; der Bau eines Elektrizitätswerks war beschlossene Sache. Die Kanalisation regelte sich durch den Einlauf der Ober- und Untereider; die Versorgung der gut 13.000 Einwohner Rendsburgs mit frischem Wasser hatte das neue Wasserwerk zwischen Büdelsdorf und Borgstedt mit dem markanten Wasserturm an der Rendsburger Moltkestraße übernommen.

Die Straßen und Wege waren – wenn überhaupt – mit Kopfsteinpflaster versehen; der Wind blies aus unerklärlichen Gründen unregelmäßig umlaufend, aber immer ins Gesicht der unentwegten Sportskameraden, die mit ihren Fahrrädern einer Leibesertüchtigung nachgingen, die der damaligen Zeit weit voraus war und nicht nur in gebildeten Kreisen als letzter Schrei galt. Je nach Neigung kaufte man sein Hoch- oder Niederrad bei Ferdinand Piening am Paradeplatz (- dem Vorgänger von Paul Matz) oder im Versandgeschäft von August Stukenbrok, der 1890 im niedersächsischen Einbeck eine Fahrradhandlung eröffnet hatte und binnen weniger Jahre den Markt für hochwertige Sporträder im Reichsgebiet beherrschte.

In Rendsburg radelte bereits der 1887 ins Leben gerufene „Radfahrer-Verein Rendsburg“, als sich am Abend des 12. Oktober 1894 im Lokal Martinelli in der Eisenbahnstraße die Gründung eines neuen Radfahrvereins unter Mithilfe von 13 Radsportbegeisterten vollzog. Dieser Verein sollte im ersten Anlauf „Radfahrverein Eider“ heißen, doch bereits fünf Tage später hatte man erkannt, dass diese Namensgebung nicht gerade der Beweis für die angestrebte Weltläufigkeit des Clubs sei – schließlich wollte man ja nicht nur am Ufer der Eider entlang radeln. Da hörte sich doch „Rendsburger Bicycle-Club von 1894“ ganz anders an - zumal die Radsportfreunde aus der Großstadt bereits durch den 1882 geborenen „Hamburger Bicycle-Club“ ihre anglophil-sportlichen Ambitionen als Herrenreiter angemeldet hatten.



Embleme 1894

Das „Rendsburger Wochenblatt“ vermerkte dazu am 19. Oktober 1894: „Der hier neu gegründete, zweite Radverein, welcher sich anfangs den Namen „Eider“ beilegte, hat denselben jetzt geändert und nennt sich „Rendsburger Bicycle-Club von 1894“. Dem Verein gehören z.ZT. 13 Mitglieder an, von welchen 10 zugleich Mitglieder des Deutschen Radfahrer-Bundes sind. Zu den Mitgliedern zählen bereits einige ältere Fahrer, während die übrigen meist junge Leute sind, die sich namentlich auch dem Rennsport ergeben.“

Rennsport? Wie sah denn der aus? Nun – zeitgenössische Aufnahmen aus der Vereinsgründerzeit zeigen kniebund-gekleidete, wild entschlossene Radler auf Sportgeräten, die unserer heutigen Wettkampfmaschinerie schon sehr nahe kamen: Pedalhaken und gebogene Rennlenker, knallharte Kernledersättel aus England oder Belgien, sowie eine schmerzhaftige Direktübersetzung ohne Freilauf sollten für siegreiche Auftritte der Pedalritter sorgen. Doch der wahre technische Fortschritt lag in der Wahl der Bereifung.



Ab 1892 hielt die Pneumatik, die Luftbereifung also, Einzug in die Fahrradtechnik und veränderte schlagartig das individuelle Fahrverhalten auf den seinerzeitigen Kopfsteinpflasterungen, sowie im radsportlichen Wettkampf. Im „Handbuch des Gau 31 Schleswig-Holstein des deutschen Radfahrer-Bundes“ von 1911 liest sich das so: „Der Pneumatik-Reifen tritt in die Erscheinung. Unser Gau hält 1892 sein erstes 100 km-Rennen ab. Hohlreifen erhalten 10 Minuten, Vollreifen 15 Minuten Vorgabe gegen Pneumatik. Andersen ist erster Gewinner.“

Besagter Andersen – leider nicht aus Rendsburg, sondern aus Kiel kommend – war zu seiner Zeit der Rudi Altig des Nordens. 1894 reißt er in einem wahren Höllenritt den Bundesrekord über 150 km an sich. Seine Siegerzeit – 5 Stunden, 10 Minuten – lässt uns auch heute nicht kalt; betrug sein Stunden-schritt unter damaliger Voraussetzung knappe 30 km/h!

Da hatten unsere Rendsburger Freunde noch ganz andere Sorgen. Wie sollte denn – nach erfolgreicher Namens- und Satzungsgebung – die Vereins-kluft aussehen? Das Protokollbuch überliefert hierzu am 7. November 1894: „Es liegen Proben für das Club-Costüm vor. Der komplette Anzug aus den bewussten Stoffen wird sich auf ca. 42 Mark stellen. Der Schnitt des Anzugs wird wie folgt bestimmt: Bequemes Jakett, ohne Naht im Rücken, vorn bis an den Hals geschlossen, mit Umlegekragen und einer Reihe Knöpfe, Hose Pumpfacon wie bekannt, Schluss unterm Bein mittels Schnalle. Die Strümpfe sollen schwarze Farbe haben, ebenfalls die Schuhe. Über die Form der Mütze wird Entschluss noch ausgesetzt.“



RBC- Festbuch Gautag 1.10.1899

Die nun folgenden Vereinsaktivitäten konzentrierten sich auf gemeinsame Ausfahrten und Clubrennen; auch Tourenfahrten innerhalb Schleswig-Holsteins, sowie gesellige Zusammenkünfte bis hin zu jährlich organisierten Stiftungsfesten, deren Abläufe kaum Wünsche offen ließen. So berichtete das „Rendsburger Wochenblatt“ am 3. Februar 1899:

„Das gestern vom Rendsburger Bicycle-Club arrangierte Radfahrerfest nahm einen glänzenden Verlauf. Die neu renovierten Räume der Tonhalle (=dem heutigen Stadttheater) waren in sinnreicher Weise dekoriert und gewährten bei der sehr guten Beleuchtung einen vorteilhaften Gesamteindruck. Eröffnet wurde das stark besuchte Fest durch ein Konzert der Infanterie-Kapelle und einem Eröffnungsreigen von aktiven Mitgliedern, denen voran auf reizend dekoriertem Rade ein kleines Mädchen fuhr. Es folgte ein gemischter Reigen, gefahren von vier Damen und vier Herren des Vereins, welcher die sichere und exakte Ausführung und die geschmackvollen Kostüme allgemeinen Beifall erntete. Die Glangleistung des Vereins war zweifellos der von sechs Herren im Rokoko-Kostüm gefahrene Kunststreigen. Die Sicherheit und Kunstfertigkeit der Radfahrer wurde allgemein anerkannt und der große Beifall, welcher den Herren zuteil wurde, war wohlverdient. Das Kunstfahrer-Ehepaar Daßler leistet auf den verschiedenen Radgattungen so Hervorragendes, dass es zu weit gehen würde, Einzelheiten hervorzuheben. Der allseitige und wiederholte Beifall, mit dem die Künstler belohnt wurden, bewies, wie sehr die Leistungen derselben gewürdigt wurden. Der Verein hat durch das sehr gelungene Fest unstreitig ein großes Verdienst erworben und wird gewiss dem Radfahrersport viele Freunde zuführen.“



Ernst Müller 1900

25 Jahre später, im Herbst 1919, feierte der Verein vergleichsweise sehr viel schlichter: Zu groß waren die Lücken, die der Erste Weltkrieg unter den Mitgliedern geschlagen hatte, zu hart waren die täglichen Entbehrungen, zu deutlich die gesellschaftliche Orientierungslosigkeit zwischen Demokratie, Räterepublik, drohendem Aufkommen der Massenverelendung und faschistischer Ideologie.

Die Festrede hielt der 1. Vorsitzende, der Kaufmann Friedrich – oder besser: „Fiete“ Traulsen, der gemeinsam mit dem einzig noch lebenden Gründungsmitglied Albert Bonß den Verein zu neuem Leben erweckte; unter tatkräftiger Mithilfe von Friseurmeister Hans Frischbutter aus der Bahnhofstraße, dem Dritten im Bunde der seinerzeitigen Rendsburger Radsportheroen.

Die Zwanziger und Dreißiger Jahre gingen ohne spektakuläre Erwähnungen von Vereinsaktivitäten vorüber. Und als bürgerlich-konservativ strukturierter Verein gab es auch keine ideologischen Machtkämpfe, als der „Rendsburger Bicycle-Club“ im Dritten Reich wie alle anderen Sportvereine vom NS-Reichsbund für Leibesübungen unter seine braunen Fittiche genommen wurde. Halt – eine klitzekleine Änderung war nun doch aber fällig:

Getreu der völkischen Ideologie der Nationalsozialisten nannte sich der Club – freiwillig oder höheren Orts verfügt, darüber kann heute nur gemutmaßt werden – „Rendsburger Radfahrergemeinschaft“.

Erneut stand ein rundes Jubiläum an. Am 14. Oktober 1944 berichtet die „Schleswig-Holsteinische Landeszeitung“:

„Die Rendsburger Radfahr-Gemeinschaft beging an ihrem Gründungstag, dem 12. Oktober, mit einer schlichten Feier ihr 50-jähriges Stiftungsfest. Der Ehrenvorsitzende Friedrich Traulsen begrüßte im Germania-Hotel vor allem die Ehrengäste und gab einen Überblick über die Entwicklung des Vereins. In besonderer Anerkennung der langjährigen Verdienste des einzigen noch lebenden Mitbegründers des Vereins, Albert Bonß, der bereits den Ehrenbrief des NS-Reichsbundes für Leibesübungen besitzt, soll alljährlich auf dem Büdelsdorfer Sportplatz ein Bahnrennen unter dem Titel „Albert-Bonß-Rennen“ ausgefahren werden. Gaufachwart Rößler übermittelte die Grüße und Glückwünsche des Sportgaaes VII Schleswig-Holstein, wobei er besonders hervorhob, dass die Rendsburger Radfahr-Gemeinschaft es trotz schwieriger Kriegsverhältnisse verstanden hat, den ihr übertragenen Auftrag mit bestem Erfolg durchzuführen.“

Dieser Auftrag – unter weitaus friedlicheren Vorzeichen und befreit vom Nazi-Ballast – brauchte nach dem Zusammenbruch des Dritten Reichs eine Lizenz, um vom alten Bicycle-Club weitergeführt zu werden. Man schrieb an die Militärregierung mit Dependance in Rendsburg; Datum vom 7. April 1947: „Die Militärregierung wird hierdurch um Erlaubnis zur Weiterführung des Radsportvereins „Rendsburger Bicycle-Club von 1894“ gebeten. Der Verein beabsichtigt, in jedem Monat mindestens ein Mal eine Zusammenkunft (sportlicher Art) abzuhalten. Etwa weiter notwendig werdende Zusammenkünfte werden der Militärregierung mindestens eine Woche vorher gemeldet. Die Geschäftsstelle befindet sich im Hause Am Kirchhof 3. Die Satzungen werden in zweifacher Ausfertigung beigelegt. Die Unterzeichneten sind entnazifiziert.

Wir verbürgen uns, von keiner Organisation Gelder anzunehmen, von der uns nicht bekannt ist, dass sie von der Militärregierung genehmigt ist. Eine genaue Aufstellung, aus der hervorgeht, wie der Verein finanziert werden soll, liegt bei. Die Bedingungen der Militärregierung sind uns bekannt und wir verbürgen uns auch, eine Liste mit Namen und allen Anschriften aller Mitglieder auf dem Laufenden zu halten, sicherzustellen, dass Bücher geführt und zur jederzeitigen Einsicht durch die Militärregierung zur Verfügung gehalten werden, sowie jährlich eine von einem Buchprüfer geprüfte Bilanz und Rechnungslegung vorzulegen.

Zwei Monate später erhielt der Verein die Zulassung durch die britische Militärbehörde – und das Vereinsleben konnte binnen kürzester Zeit zu ungeahnter Aktivität und vor allem: Resonanz innerhalb der Bevölkerung getrieben werden. Die Ausrichtung von 2 bis 3 überregional bedeutsamen Straßenrennen pro Saison war die Regel; besucht von Tausenden radsportbegeisterten Zuschauern, die die Rundstrecken in Rendsburg-Neuwerk und in der Rendsburger Schleife dichtgedrängt verfolgten. Die Mitgliederzahl wuchs schnell auf gut 40 aktive Radsportler, von denen einige nicht nur die Rendsburger Szene beherrschten, sondern darüber hinaus in ganz Norddeutschland ob ihres gefürchteten Antritts zumindest respektiert wurden: der Vereinskamerad Rudi Thielke sei hier stellvertretend für die Radsporttheoren der 50er Jahre erwähnt.

RBC-Fahrer 1950



Tja- und natürlich der Senator und Ratsherr von 1919 bis 1933 und erneut ab 1946: Gründungsmitglied Albert Bonß, über den man am 14. Oktober 1948 in der „Schleswig-Holsteinischen Landeszeitung“ lesen musste:

„Die Nachricht, dass Albert Bonß, der fast Achtzigjährige, in Flensburg als aktiver Teilnehmer eines Radrennens tödlich verunglückt sei, ging in Rendsburg von Mund zu Mund. Jeder kannte ja den rüstigen alten Herrn, der wie kaum ein Anderer Fühlung mit allen Kreisen der Bevölkerung hatte. Albert Bonß, Justizsekretär i.R., war ein Mann, dem die Ruhe des Alters ganz und gar nicht behagte. Es gehörte zu seinem Wesen, sich immer um das Gemeinwohl zu sorgen und seinen Mitbürgern mit Rat und Tat zu helfen, wo es nur ging. So ist es auch zu erklären, dass er seine Kraft und sein Wissen in zahlreichen Ausschüssen und Vereinen uneigennützig zur Verfügung stellte. Neben all diesen Arbeiten war Albert Bonß dem Radsport mit Leib und Seele verschrieben, den er von Jugend auf gepflegt hat. Er war Mitbegründer des „Rendsburger Bicycle-Clubs von 1894“, dem er bis zu seinem Tode Treue bewahrt hat. Bei allen radsportlichen Amateurveranstaltungen des Landes war Bonß dabei und oft brachte er einen Rennsieg nach Hause. Bei den schweren Fahrten Hamburg – Hadersleben und zurück holte er sich manche Preise und einmal die goldene Medaille. Auch das Rennen Hamburg – Rendsburg – Kiel – Hamburg war eine seiner Spezialitäten.

Bei dem in den letzten Jahren in Rendsburg regelmäßig veranstalteten Aschenbahnrennen für Senioren sah man stets Albert Bonß als Sieger und in Neumünster wurde er vor kurzem sogar Landesmeister der Senioren. Auch im Rundstreckenrennen um die Bastion, das seit vier Jahren durchgeführt wird, stellte er seinen Mann. Aber nach all diesen Erfolgen hatte Bonß, der „älteste Rennfahrer der Welt“, sich auf Anraten seiner vielen Freunde nun doch entschlossen, sich vom aktiven Radsport zurückzuziehen. Das Flensburger Rennen „Rund um das Deutsche Haus“ sollte nach seinem Willen sein Abschied vom Rennsport sein und es wurde sein Abschied vom Leben. In einer Kurve kam er so unglücklich zu Fall, dass er einen doppelten Schädelbruch davontrug. Wie er vor seiner Abreise gesagt hatte, fühlte er sich nicht ganz wohl, wollte aber seiner Zusage auf jeden Fall einhalten. Nach der Aussage des Chefarztes der Flensburger Diakonissenanstalt scheint es, dass der Sturz die Folge eines Schlaganfalls gewesen ist.

Der tragische Tod dieses Sportidealisten und wahren Menschenfreundes hat weit über Rendsburg hinaus Teilnahme gefunden und mache Erinnerung aus seinem Leben und Wirken wurden ausgetauscht. Am morgigen Freitag, um 15 Uhr, findet auf dem Altstädter Friedhof die Beisetzung statt.“

Das war ein schwerer Schlag – nicht nur für den Verein, der nach der Ehrenwache am Grab ein vierwöchiges Startverbot für alle aktiven Mitglieder anordnete und zum Andenken an den Mentor des Rendsburger Radsports die Austragung eines jährlichen „Albert-Bonß-Gedächtnisrennens“ beschloss.

Ob das so benannte Radsportfest für die Ehrerbietung der Rendsburger Bevölkerung für Albert Bonß den passenden Rahmen bot, oder ob die Stadt so radsportbegeistert war – jedenfalls notiert das Protokollbuch des Clubs nach der Durchführung des ersten Gedächtnisrennens am 4. Juli 1949:

„Albert-Bonß-Gedächtnisrennen rund um das Deutsche Haus. Das Rennen selbst war wohl der bisher größte Erfolg des Clubs. Rund 9.000 Personen (!!!) umsäumten die Rennstrecke. Eine mustergültige Organisation ließ das Rennen einen glatten Verlauf nehmen. Am Start waren z. T. 60 Fahrer aus Schleswig-Holstein und Hamburg. Die Hamburger mussten ohne nennenswerte Siege Heimkehren. Der 1. Sieger der Junioren war unser Thielke. Der 1. Sieger im Altersfahren war unser Müller. Der 1. Sieger der Senioren war Wetzel aus Kiel. Die Preise waren großartig. Nach einem gemütlichen Tanz-abend war jeder von diesem Tag vollauf befriedigt.“



Programm Albert-Bonß-Gedächtnisrennen 1951

Ermutigt durch den großen Erfolg derartiger Veranstaltungen, strebte der Verein in den kommenden Jahren nach Höherem. Der Bau eines Radsportstadions wurde ernsthaft erwogen; Anträge und Eingaben an die Stadt Rendsburg und die Gemeinde Büdelsdorf gerichtet. An der regelmäßigen Ablehnung dieses Bauvorhabens lag es dann aber sicher nicht, dass die Radsportephorie in den 50er

Jahren schlagartig beendet war: das Fahrrad mochte so gar nicht in die Zeit des Wirtschaftswunders passen; Motorisierung in jeder Form galt als Symbol des sozialen Aufstiegs. Ende der 50er Jahre schlofen dann die Vereinsaktivitäten völlig ein, ohne dass es in der Folgezeit zu einer amtlichen Auflösung des Clubs gekommen wäre.

Quasi als „Karteileiche“ innerhalb der Rendsburger Sportvereine entdeckt, erfolgte eine Wiederbelebung des Vereins vor gut 28 Jahren. Der Grund war eher zufällig: Mitte der 1980er Jahre plante der Radsportverband Schleswig-Holstein eine Etappenfahrt quer durch unser Bundesland; Rendsburg sollte als vorgesehene Etappe anteilig für die Kosten aufkommen. Ein Antrag an die Stadt wurde gestellt – und die Rendsburger Ratsversammlung lehnte mit der Begründung ab, dass es in der Stadt ja noch nicht einmal eine aktive Radsportabteilung in den Rendsburger Sportvereinen gäbe. Die Etappenfahrt fuhr dann an Rendsburg vorbei – aber dem Ratsherrn und aktiven Radsportler Rolf Böhler ließ die Ablehnung keine Ruhe: schnell waren eine Handvoll interessierter gefunden, die zunächst einmal beim Verein FT Eintracht Rendsburg als eigenständige Sportabteilung Unterschlupf fanden.

Dies war jedoch nur eine Interimslösung und am 01. Februar 1991 wurde im Hotel Hansen in der Rendsburger Bismarckstraße von acht Enthusiasten der Rendsburger Bicycle-Club von 1894 wiederbelebt und die Vereinssatzung neu abgefasst. Zum 1. Vorsitzenden wurde Rolf Böhler gewählt; als Stellvertreter Norbert Heise berufen. Kurt Schreiber (Kassenwart) und Axel Petersen (Jugendwart) komplettierten den Vorstand. Die ersten Aktivitäten: Anmeldung des RBC beim Deutschen Sportbund und Anmeldung beim Bund Deutscher Radfahrer (BDR) mit seinen Landes- und Kreisverbänden. Und mit der am 17. Juni 1992 erfolgten Eintragung in das Vereinsregister mit der laufenden Nr. 646 beim Amtsgericht Rendsburg wurde der RBC nun auch höchst offiziell als gewichtiger Radsportclub auf die sportliche Landkarte gesetzt.

Ab 1995 führte Norbert Heise den RBC und traf als gut vernetzter (ehemaliger) Lizenzfahrer und BDR-Jugendtrainer richtungsweisende Entscheidungen, die den Club grundlegend veränderten: so war der RBC mehrfach Ausrichter des SuperCups des BDR (Radmarathon mit mindestens 250 km Streckenlänge) sowie der Ideengeber/Initiator/Organisator/Ausrichter der dreimal durchgeführten Radfernfahrt Rendsburg – Viborg über 380 km mit Start im Innenhof des Rendsburger Kulturzentrums.



Plakat Radfernfahrt Rendsburg - Viborg 2000

Ab Ende der 1990er Jahre steigerte der Club zusätzlich seine Aktivität im Rennsport mehr und mehr. Allen voran die beiden Brüder André und Marco Lemke, die bereits vorher für den RC Preetz sehr erfolgreich fuhren. André war ehemaliger Nationalfahrer, beide langjährige Stammfahrer im Landes-

kader, belegten u.a. bei Deutschen Meisterschaften jeweils den 4. Platz, fuhren in der Bundesliga und das eine oder andere Mal vor Jan Ulrich durchs Ziel. Sie heimsten, jetzt für den RBC in der C-Klasse startend, Pokal um Pokal ein. Der RBC trat als Rennveranstalter in Rendsburg, Osterrönfeld, Tappendorf, Rade und Mörel auf. Der Höhepunkt dieser Rennveranstaltungen war sicherlich die AMTEC-Etappenfahrt im Jahre 2002, bei der Marco Lemke den 2. Platz errang.



Siegerehrung Zweiermannschaftsfahren, Osterby 2007

Bemerkenswert daran war, dass der Organisationsaufwand derartiger Großveranstaltungen die Mitgliederkapazitäten mit annähernd 30 Aktiven um ein Vielfaches überstieg und nur durch beherzte Ansprache von weiteren Helfergruppen bewältigt werden konnte: Freiwillige Feuerwehren, akquirierte Schulklassen, Ehrenamtler aus den betroffenen Gemeinden – zudem natürlich die durch sanften Druck der Vereinsführung „dienstverpflichteten“ Mitglieder, die häufig an RBC-Großveranstaltungswochenenden an irgendeiner zugigen Ecke in Schleswig-Holstein und Dänemark standen, um Bananen zu verteilen. Mittelfristig führte diese Vereinspolitik dazu, dass sich einige brei-

tensportorientierte Radsportler nicht mehr im RBC Zuhause fühlten und den Verein verließen.

Im Februar 2002 trat Ingo Klupp als neuer 1. Vorsitzender in die Fußstapfen von Norbert Heise, um mit ruhiger Hand dem zu diesem Zeitpunkt stark am Lizenzsport orientierte RBC eine gleichwertige Breitensportliche Komponente an die Seite zu stellen. Unter Ingo Klupps Führung wurde der allwöchentliche Treff mit gemeinsamer Ausfahrt unter dem Motto „Gemeinsam starten – gemeinsam ankommen“ sehr stark akzentuiert: diese wöchentlichen, sportlichen Treffs ohne verpflichtenden Charakter sollte dem RBC einen immer stärker werdenden Breitensportlichen Charakter geben. Dabei griff Ingo Klupp eine Idee von Rolf Böhler auf, dem in Stuttgart ein „Treffpunkt-Schild“ mit Wochentags- und Uhrzeitangabe aufgefallen war: dies war die Geburtsstunde für den wöchentlich regelmäßigen Treff am Rendsburger „Eisstübchen am Kanal“ zu gemeinsamen Ausfahrten unseres RBC und dem damit verbundenen stetigen Anstieg unserer Breitensportlich orientierten Mitgliederzahlen. Nach wie vor standen natürlich auch permanente RTF's sowie regelmäßig wiederkehrende Radtourenfahrten für emsige Punktesammler aus ganz Norddeutschland im BDR-Radsportkalender.

Unter Ingo Klupp wurde die Rennsportabteilung um die Lemke-Brüder und Marcel Erang erst einmal ebenso weiter geführt wie unter Norbert Heise. Die zum Teil bis zu zehn Rennfahrer fuhren viele Siege und Platzierungen in ganz Norddeutschland und Dänemark ein und erfuhren sich viele Landesmeistertitel. Der RBC hatte in Rennsportkreisen einen exzellenten Ruf. Somit war der Club weiterhin sehr breit aufgestellt, fuhr allerdings die Organisation club-eigener Veranstaltungen deutlich zurück. Neben den Breitensportveranstaltungen wurden noch die Radrennen in Tappendorf und Osterby vom RBC ausgerichtet, die in ganz Norddeutschland bekannt und beliebt waren, was für den kleinen Club nach wie vor beachtlich war. Im vorerst letzten Jahr der Rennfahrer 2009 wurde André Lemke in seiner Klasse Nordmeister und Landesmeister im Einerstraßenfahren, Marco Lemke belegte hinter ihm den 2. Platz. André Tausche, ebenfalls vom RBC wurde bei den Landesmeisterschaften 3. Einen schöneren Abschluss konnte man sich vom Rennsport wohl nicht vorstellen. Unterm Strich waren es 12 Jahre am Stück, in denen der RBC um die Jahrtausendwende im Rennsport sehr aktiv und erfolgreich war.



Siegerehrung Landesmeister, Bremen 2009

Krankheitsbedingt übertrug Ingo Klupp ab Anfang 2010 alle operativen Entscheidungen dem seinerzeit amtierenden 2. Vorsitzenden Dieter Niederdellmann, der dann ab Februar 2013 das Amt des 1. Vorsitzenden, nach dem viel zu frühen Tod von Ingo Klupp übernahm. Sein Ableben war ein sehr herber Verlust für den RBC!

Dieter Niederdellmann baute den von seinem Vorgänger bereiteten Weg hin zum Breitensportlichen Radfahren bis heute sehr erfolgreich aus: die schon sprichwörtlich gewordenen einmal wöchentlichen Ausfahrten unter dem bewährten Motto „Gemeinsam starten – gemeinsam ankommen“ wurden in der Sommersaison noch durch einen weiteren Termin erweitert. Dabei sorgten die kontinuierlich wachsenden Mitgliederzahlen dafür, dass heute in unterschiedlichen Leistungsklassen ‚Komfort – aktiv – Sport‘ jedem Mitglied je nach Leistungsfähigkeit ein entsprechendes Angebot gemacht werden kann. Zudem werden alle Touren durch erfahrene Guides geführt und selbst alte Häsinnen und Hasen in den neu gestalteten grün/pinkfarbenen Trikots des RBC staunen manchmal nicht schlecht darüber, welche versteckten Ecken und Strecken befahren werden, von denen man vorher noch nichts geahnt hat.



Am Treffpunkt

Zu diesem Zeitpunkt spielte Marcel Erang als einziger der ehemaligen Rennfahrer nach einer Kinderpause wieder mit dem Gedanken, Radrennen zu fahren und entwickelte sich zu einem echten Zeitfahrtspezialisten. Von 2013 bis 2018 wurde er Jahr für Jahr Landesmeister im Einzelzeitfahren. Hinzu kamen weitere Siege und Platzierungen bei anderen Rennen sowie Landesmeistertitel in anderen Disziplinen. Mit seinem Ausscheiden zum Ende des Jahres 2018 verließ der letzte aktive Rennfahrer den RBC.

Als herausragende, überregional beachtete Veranstaltung ist jedoch seit 2014 die Etappenfahrt „Schleswig-Holstein Rund“ das Aushängeschild des RBC: in 7 Tagen sind um die 50 Radsportlerinnen und Radsportler auf einer Gesamtstrecke von ca. 1.000 km unterwegs und sammeln zudem pro gefahrenen Kilometer Geld als Sponsoren-Spende für einen vorher festgelegten guten Zweck.



Landesmeisterschaft Einzelfahrten, Schwesing 2017



Siegerehrung Landesmeisterschaft, Rieps 2018



SH-Rund, Glückstadt 2016



MTB-Wochenende Harz 2018

Vertiefende Radsporttechnik, gezielter Konditionsaufbau sowie Stärkung der Gemeinschaft findet bei mehrtägigen Trainingscamps jeweils im Frühjahr für mehrere Tage meist in der Holsteinischen Schweiz statt. RTF's, vier permanente RTF's, gemeinsame Ausritte mit dem Mountain-Bike am Wochenende, gesellige Vereinsabende und familiäres Brunchen runden das Vereinsjahr ab – und so ist es nicht verwunderlich, dass sich der RBC mit annähernd 150 Mitgliedern – davon gut 50 Radlerinnen – zum stärksten Breitensportlichen Radsportclub in Schleswig-Holstein gemausert hat und voller Stolz auf Vergangenes und mit Zuversicht auf Neues weiterhin dem 1949 verfassten Aufruf des seinerzeitigen 1. Vorsitzenden des RBC, Friseurmeister Hans Frischbutter verpflichtet fühlt:

„Lieber junger Sportfreund! Ein Ding gibt es im Sport, das eigentlich jeder Mensch beherrschen müsste. Bis ins hohe Alter kann sich der Mensch darin betätigen. Drei bis viermal so schnell kommt der Radfahrer an sein Ziel wie der Fußgänger. Aber das ist noch nicht einmal die Hauptsache, das Fahrrad ist dabei ein so vielseitiges Sportgerät, wie es kein zweites gibt. Es trägt uns in wenigen Minuten hinaus in die freie Natur, wo wir die Schönheit unserer Heimat Schleswig-Holstein genießen können. Es ist darum aber gut, dass es Radsport-Vereine gibt. Dort finden sich Gleichgesinnte, die als Wanderfahrer, Kunstfahrer oder Rennfahrer ihren Sport ausüben. Schließe dich ihnen an und genieße die gleichen Freuden, die der Radsport in so reichem Maße spendet. Also hinein in den Rendsburger Bicycle-Club von 1894!“



IMPRESSUM

Chronik zusammengestellt von: Martin Westphal
unter Mitarbeit von André Lemke,
Februar 2019

Archivquellen: Stadtarchiv Rendsburg
Museen im Kulturzentrum Rendsburg

Druck: Werbung.sh
Malte Jürgensen



Rendsburger Cyclist

