

# RMC

Schloß Neuhaus 1954 e.V.



Jahre **50**

# Der schnelle Weg zum IT-Profi

mit staatlichem Abschluss



Angebote für:  
Fachoberschüler, Fachhochschüler,  
Abiturienten, Berufspraktiker  
sowie IT-Ausbildungsbetriebe

Berufsausbildung

Weiterbildung

IT-Berufsschule

[www.bib.de](http://www.bib.de)

33102 Paderborn, Fürstenallee 3-5, Tel.: 05251 301-01  
33607 Bielefeld, Meisenstraße 92, Tel.: 0521 23842-01



Der IT-Ausbilder

---

# *Inhalt*

<b>Vorwort</b> .....	5
<b>Grußworte</b> .....	6
Grußwort der Präsidentin vom Bund Deutscher Radfahrer e.V. ....	6
Grußwort des Landrates des Kreises Paderborn .....	7
Grußwort des Präsidenten des Radsportverbandes NRW .....	9
Grußwort des Bürgermeisters der Stadt Paderborn .....	10
<b>Chronik 1954-2004</b> .....	12
<b>1. Vorsitzende seit 1954</b> .....	16
<b>Kurzporträt von Heinz Eikel sen.</b> .....	17
<b>Das Rennrad im RMC Schloß Neuhaus</b> .....	19
– Straßenrennen .....	19
– Querfeldein .....	44
– Mountainbike .....	49
– Bahnrennen .....	53
<b>Radtouristik im RMC Schloß Neuhaus</b> .....	54
– Geschichte der RTF .....	54
– Formel-L .....	56
– Volksradfahren .....	58
<b>Motorsport im RMC Schloß Neuhaus</b> .....	59
<b>Besondere Ereignisse in 50 Jahren</b> .....	61
– 1. Paderborner Rundfahrt .....	61
– Fahrten nach Bolton .....	62
– Rundfahrten zu Gast in Schloß Neuhaus .....	63
– Vereinsfahrten nach Berlin .....	64
– Jacobsweg .....	66
<b>Vereinsgeschehen seit 1954 in Bildern</b> .....	68

---

*Dankeschön*

Der RMC Schloß Neuhaus 1954 e.V. bedankt sich bei seinen Sponsoren,  
bei den Institutionen und allen Helfern für die Unterstützung  
in den vergangenen 50 Jahren.  
Ohne deren vielseitige Unterstützung wäre so eine  
erfolgreiche Arbeit nicht durchzuführen gewesen.

*Wir sagen DANKE –  
und freuen uns schon auf die nächsten 50 Jahre mit Ihnen!*

**Impressum:**

Herausgeber: RMC Schloß Neuhaus 1954 e.V.  
Redaktion: Eva Bolte, Rita Prigge  
Layout: Michael Meermeyer  
Druck: Druckerei Reike, Paderborn





## *Vorwort*

**50** Jahre Rad- und Motorsportclub Schloß Neuhaus 1954 e. V. sind Anlaß aber auch Verpflichtung, die geschichtliche Entwicklung des Vereines in einer Chronik festzuhalten. Diese Chronik will lediglich einen Einblick in das Vereinsleben der vergangenen Jahre geben und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. So werden aus Platzgründen viele Vereinsmitglieder und Freunde des RMC Schloß Neuhaus nicht oder nur kurz genannt, die es eigentlich verdient hätten, mehr Raum in unserer Erinnerung zu bekommen.

Diese Festschrift entstand mit dem Ziel, sich die Zeit zu nehmen, das Wesentliche der Vereinsgeschichte zu dokumentieren, gemeinsame Erlebnisse zu schildern und die Vielfalt unseres Vereinslebens aufzuzeichnen. Dabei gingen wir anfangs davon aus, dass die Festschrift sehr kurz sein würde. Doch je mehr Pressemitteilungen und Aktenordner wir durchwälzten, um so mehr Veranstaltungen kamen zum Vorschein. Wer von uns wusste schon, dass der RMC Schloß Neuhaus Bahnrennen ausgerichtet hatte, Gast in England beim 24-Stunden-Rennen war und etliche Erfolgsfahrer im Renngeschehen aufzuweisen hat? Die Achtung gegenüber unserem Verein – besonders zu der Familie Eikel – wuchs täglich.

Dass Ihnen mit dieser Festschrift eine spannende und zugleich motivierende Lektüre geboten wird, bei der Sie das gleiche Erstaunen über unsere Geschichte erleben, wünscht sich

*Ihr*  
*RMC Schloß Neuhaus*

---

# *Grußwort der Präsidentin vom Bund Deutscher Radfahrer e. V.*



## **50 Jahre RMC**

**D**ie Geschichte des 50-jährigen Rad- und Motorsport-Club 1954 Schloß Neuhaus e.V. zeigt die Leistungskraft und Bedeutung eines nach der Mitgliederzahl eher kleinen Vereins auf und unterstreicht damit die Rolle, die Sportvereine in unserer Gesellschaft spielen.

Der RMC hat von Beginn an vielfältige Aktivitäten entwickelt und unter großem Einsatz ehrenamtlicher Kräfte auch hochkarätige Wettbewerbe organisiert. Im Querfeldein-Sport waren spätere Stars wie Klaus-Peter Thaler und Mike Kluge bei Rennen des RMC am Start, bei den Straßenwettbewerben können Namen wie Rolf Aldag, Jens Voigt und Danilo Hondo in den Annalen des Vereins nachgelesen werden. Insbesondere der Jugend wurden immer wieder attraktive Startmöglichkeiten geboten – mit diesem Engagement setzte sich der RMC stets für die Zukunft unserer Sportart ein und entwickelte auch die Leistungsfähigkeit der eigenen Mitglieder.

In der jüngeren Vergangenheit kam der Mountainbike-Sport neu hinzu, seit 1998 werden in dieser Disziplin erfolgreich Rennen ausgerichtet. So verbindet der RMC seine Tradition mit modernen Angeboten und ist trotz seiner 50 Jahre ein junger, dynamischer Verein mit viel Entwicklungspotential geblieben.

Ich danke all denen, die in den vergangenen Jahrzehnten durch ihre Mitarbeit die Geschichte des RMC mitgeschrieben und zu einem Erfolg haben werden lassen.

Für die Jubiläumsfeierlichkeiten und die Zukunft wünsche ich namens der deutschen Radsportfamilie von Herzen alles Gute!

*Sylvia Schenk*

Präsidentin Bund Deutscher Radfahrer e.V.

---

# *Grußwort des Landrates des Kreises Paderborn*



Nachdem das Fahrrad in den 50er und 60er Jahren mehr und mehr zunächst vom Motorrad und dann vom Auto verdrängt wurde, erlebte es in den 80er Jahren eine Renaissance. Mit dem steigenden Bewusstsein, etwas für die Gesundheit zu tun, griffen immer mehr Bürger zum Fahrrad. Das Fahrrad wurde nicht nur in der Freizeit benutzt, sondern auch um Wege im Arbeitsalltag zurückzulegen.

Diesen Trend haben die Kommunen des Landes erkannt und reagiert. So hat der Kreis Paderborn in den Folgejahren sein Radwegenetz auf insgesamt 85 km ausgebaut, allein in den vergangenen 5 Jahren wurden 1 500 000 Euro investiert. So können wir heute mit Stolz unter Einbeziehung der Wirtschaftswege unseren Bürgern ein dichtes Netz zur Verfügung stellen. Jeder Ortsteil im Kreis kann heute über Radwege erreicht werden.

Aber nicht nur im Alltagsleben stehen uns die Radwege zur Verfügung. Ein nicht unerheblicher Anteil führt abseits der Straßen durch unsere landschaftlich reizvolle Heimat. Das blieb selbstverständlich nicht unentdeckt. Einheimische und Touristen gleichermaßen haben das Paderborner Land für sich persönlich als Radlerparadies gekürt.

Durch den Kreis Paderborn führen auch überregionale Radrouten von nationaler Bedeutung. Hierbei ist insbesondere der Radweg R 1 zu nennen, der von der Weser bis in die Niederlande führt oder die Kaiser-Karl-Route von Aachen nach Paderborn.

Um bei den vielen Radwegen und Tourenvorschlägen den Überblick zu behalten, haben der Kreis Paderborn und die Städte und Gemeinden Radwegepläne erstellt, die kontinuierlich erneuert und ergänzt werden. Nicht nur dies: Auch die Radwege selbst sind beschildert worden, so dass der Nutzer über Standort, Ziel und Streckenlänge jederzeit im Bilde ist.

Fahrräder bedürfen der regelmäßigen Wartung und Pflege, die Wege auch. Löcher müssen geschlossen und abgeknickte Schilder wieder aufgestellt werden. Eine ständige Aufgabe, die es aber lohnt anzugehen, wenn denn unsere Radwege auch häufig

---

benutzt werden. Dass dem so ist, dafür gibt der Rad- und Motorsport-Club 1954 Schloß Neuhaus e.V. ein gutes Beispiel. Durch den Club wurde das Radfahren populär, die Vielseitigkeit des Radsports bekannt gemacht. Der Club zeigt vielen Mitbürgern, dass man viele Wege mit dem Rad erledigen kann und dass Radfahren eine sinnvolle und gesundheitsfördernde Freizeitbeschäftigung ist.

Eines kann die öffentliche Hand ganz sicher nicht: Das Rückgrat des sportlichen Geschehens im Verein ersetzen. Nur die Menschen eines Vereins schaffen echte Bindungen über Generationen und sind Vorbilder für die nachrückende Jugend. Deshalb nehme ich dieses Jubiläum gern zum Anlass, als Landrat des Kreises Paderborn den Mitgliedern zu danken, die durch ihr Engagement dafür Sorge trugen, dass alles rund lief und weiter rund läuft. Sie haben in fünf Jahrzehnten den Rad- und Motorsport-Club 1954 Schloß Neuhaus e.V. durch Ihren Beitrag geformt und getragen.

So hoffe und wünsche ich uns allen zum 50. Geburtstag, dass der Club noch lange in diesem Sinne beispielgebend im Rennen bleibt und sich seiner selbst gesetzten Verantwortung stellt. Meine guten Wünsche begleiten Sie.



*Dr. Rudolf Wansleben*  
Landrat des Kreises Paderborn

---

# *Grußwort des Präsidenten des Radsportverbandes NRW*



**A**ls Präsident des Radsportverbandes NRW möchte ich Ihnen recht herzlich zu Ihrem Jubiläum gratulieren.

Mit Stolz können Sie auf 50 Jahre RMC Schloß Neuhaus zurückblicken. Erfolgreiche Jahre im Rennsport, viele Radtourenfahrten und die hervorragenden Mountainbikerennen kennzeichnen das vergangene halbe Jahrhundert.

Sicherlich konten Sie nicht nur Siege feiern und gesellige Stunden erleben, sondern mussten auch Niederlagen erfahren. Aber auch das gehört zu einem Vereinsleben und dessen Radsportgeschichte dazu.

Geschichte schreiben kann ein Verein auch nur deshalb, weil er viel Ehrenamtliche hat, die sich zu seinem Wohle engagieren. Ihnen, die oft im Stillen wirken, gilt mein besonderer Dank, denn ohne sie wäre vieles möglicherweise nicht machbar gewesen.

Ihrem Verein wünsche ich – auch im Namen des Präsidiums – weitere erfolgreiche Jahre, gratuliere nochmals recht herzlich und hoffe, Sie schauen mit viel Optimismus auf die nächsten 50 Jahre.

A handwritten signature in black ink that reads "Manfred Polch". The signature is written in a cursive style with a horizontal line underneath the name.

*Manfred Polch*

Präsident des Radsportverbandes NRW

---

# *Grußwort des Bürgermeisters der Stadt Paderborn*



**Z**um 50jährigen Bestehen des Rad- und Motorsport-Clubs 1954 Schloß Neuhaus e.V. gratuliere ich allen Mitgliedern des Vereins sehr herzlich und übermittle ihnen auch die Glückwünsche der Paderborner Bürgerinnen, des Rates und der Verwaltung.

Mit der Abkoppelung des Straßenradsports vom seinerzeit bereits traditionsreichen Radsportverein „Germania“ 1900 Schloß Neuhaus haben die Gründungsmitglieder im Jahr 1954 den Schritt in die Eigenständigkeit gewagt und gleichzeitig mit der Öffnung des Vereins für den Motorsport Weitsicht bewiesen. Diese Weitsicht hat sich der Verein auch im Laufe seiner 50jährigen Geschichte bewahrt. Aus bescheidenen Anfängen wuchs über die Jahre ein mitgliederstarker Rad- und Motorsportverein, der sportliche Trends zu erkennen und für sich umzusetzen wusste. Schon früh zeichnete sich der Verein durch gute Organisation eigener Straßenrennen sowie durch die Teilnahme an namhaften Rennen aus und konnte so an Popularität gewinnen.

Auch in der Sportstadt Paderborn hat der Radsport in allen Altersklassen, im Breitensportbereich ebenso wie in der leistungsorientierten Sparte Radrennsport, viele begeisterte Anhänger.

Neben der körperlichen Fitness, der Verbesserung der Herz-Kreislauf-Funktion, ist sicher die Entdeckung der eigenen Region und das unmittelbare Erlebnis neuer Landschaften ein Pluspunkt, der den Radsport von anderen Ausdauersportarten abgrenzt.


Innerhalb der breiten Angebotspalette des Vereinssports in unserer Stadt stellt der Rad- und Motorsportclub 1954 Schloß Neuhaus einen wichtigen Bestandteil dar. Er bietet Anhängern des Radsports die Möglichkeit, ihr Hobby zusammen mit Gleichgesinnten auszuüben, sich auszutauschen und den eigenen Leistungsstand mit anderen zu messen. All denen, die sich in ihrer Freizeit für den Sport im Verein engagieren, danke ich sehr herzlich.

In den vergangenen Jahrzehnten haben engagierte Vorsitzende und Mitglieder den Verein und seine Ausrichtung geprägt. Ich wünsche dem Rad- und Motorsport-



---

club 1954 Schloß Neuhaus auch für die Zukunft Mitglieder, die bereit sind, sich für ihren Verein einzusetzen und ihn erfolgreich in das nächste Jahrzehnt zu führen. Allen Sportlern im Club wünsche ich eine gute Fahrt und die erhofften sportlichen Erfolge.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Heinz Paus'. The signature is written in a cursive style with a large initial 'H'.

*Heinz Paus*

Bürgermeister der Stadt Paderborn

# Chronik 1954-2004

**Anfang der 50er Jahre entschloss sich die Mehrheit des Vorstandes des RSV Germania, neue Hallenräder im Wert von rund 2 000 DM anzuschaffen. Ein Entschluss, der den Unmut einiger Straßensportler hervorrief. Allen voran Johannes Zaug, seinerzeit Geschäftsführer bei Germania, der hier eine zu hohe Ausgabe für den Hallenradsport sah. Letztlich kam es dennoch zum Kauf der Hallenräder, woraufhin sich einige Straßenfahrer entschlossen, einen eigenen Radsportverein zu gründen. Dies geschah in der Vereinsgaststätte „Langenberger Hof“ am 9. Februar 1954.**

Die 4 Gründungsmitglieder Johannes Zaug, Heinz Eikel, Günter Wienrank und Helmut Naschke einigten sich mit den anderen Teilnehmern der Gründungssitzung nach einer 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-stündigen Debatte auf den Namen „Rad- und Motorsportclub Neuhaus“, abgekürzt in RMC Neuhaus, sowie einer Trikotfarbe in rot mit weißem Bruststreifen und weißem Bündchen an Kragen und Ärmeln. Mit Weitblick hatte man bei der Namensgebung den „Motor“ mit berücksichtigt, obwohl damals erst die „Mopeds“ kamen. Als Vereinswappen sollte das Ortswappen mit der Aufschrift „RMC Neuhaus“ dienen. Die Beiträge beliefen sich für Senioren auf 6,00 DM/Jahr und Junioren 3,00 DM/Jahr.

Johannes Zaug übernahm die Vereinsführung. Gesundheitliche Gründe zwangen ihn dann jedoch kurz darauf, diese Heinz Eikel zu überlassen. Schon bald ging man dar-

an, das erste Straßenradrennen vorzubereiten, welches auf vielerlei Schwierigkeiten stieß: Bundesstraßen durften nicht mehr befahren werden, so dass man gezwungen war, auf die Dörfer zu ziehen. 1956 konnte jedoch der erste Startschuss in Delbrück abgegeben werden. 1957 folgte das nächste, ebenfalls in Delbrück. 1958 startete man in Hövelhof. Bei der Schlossfestwoche gab es dann das erste heimische Rennen „Rund um den Sportplatz“.

Nun ging es Schlag auf Schlag. Jährlich wurden zwei Straßenrennen ausgetragen. Im Wilhelmsberg ging es über „Stock und Stein“, wo sich die Deutsche Querfeldeinelite jährlich ein Stelldichein gab. Am 14. 5. 60 fiel vor der Gaststätte „Nachtigall“ in Schloß Neuhaus der Startschuss für ein Rennen. Dies konnte jedoch erst geschehen, nachdem die anfänglichen Bedenken zum Rennkurs um den Wald-



*Sie gründeten den Club am 9. Februar 1954: Günter Wienrank, Heinz Eikel, Johannes Zaug und Helmut Naschke.*



Das 1. Stiftungsfest 1955

friedhof von der Behörde und auch von der Geistlichkeit entkräftet wurden.

Neben vielen Bezirksmeisterschaften wurden 1964 und 1979 die Landesmeisterschaften ausgerichtet. 1970 fanden auf der Hausstrecke im Mastbruch die erstmals eingerichteten Deutschen Schülermeisterschaften statt. Das dann der Titel auch noch in Schloß Neuhaus blieb, war für alle eine große Freude: Es siegte Johannes Potrykus.

In der Generalversammlung im „Langenberger Hof“ im Jahre 1973 wurde die Gründung einer Motorsportgruppe beschlossen. Das geschah auf Wunsch vieler Motorsportfreunde in der Residenz. Gleichzeitig wurde der korporative Anschluss des RMC an den Automobilclub von Deutschland (AvD) vorgeschlagen. Der RMC führt seit dem 1. Januar 73 den Namen „Rad- und Motorsport-Club 1954 Schloß Neuhaus e. V.“.

Die Mitgliederzahl kletterte mit diesem Entschluss sprunghaft in die Höhe. Sonntag für Sonntag eilten die Motorsportler zu den Rennen und errangen einen Erfolg nach dem anderen. Auch bei großen Rennen, z. B. auf dem Nürburgring, waren Motorsportler des RMC dabei! Die

Voraussicht der Vereinsgründer, dass Motorsport „ein Sport der Zukunft“ sein würde, hatte sich bezahlt gemacht.

Bis zum 25-jährigen Jubiläum schaffte Heinz Eikel als 1. Vorsitzender mit seinen Helfern die beachtliche Ausrichtung von 49 Straßenradrennen, 18 Querfeldeinrennen, 3 Bahnrennen, 17 Autoslalom, 7 Volksradfahren und 4 Bildersuchfahrten.

Überschattet wurde das Jahr 1987 durch den plötzlichen Tod des ersten sowie zweiten Vorsitzenden des RMC Schloß Neuhaus. Am 26. April verstarb nach kurzer, schwerer Krankheit der 2. Vorsitzende Reinhard Varnholt. Er hatte dieses Amt seit 1972 inne, wobei er den Aktiven des Motorsports in besonderem Maße mit Rat und Tat zur Seite stand. Auch bei den vielen Radrennen in dieser Zeit gehörte er zu den unermüdlichen Aktiven.

Nur kurze Zeit später verstarb am 4. August Heinz Eikel, der in kontinuierlicher Aufbauarbeit den Grundstein gelegt hatte, um aus dem RMC Schloß Neuhaus das zu machen, was er heute ist.



Vorstandsmitglieder der 70er Jahre: hintere Reihe: Franz Jäger, Karl-Ludwig Bickmann, Reinhard Varnholt, Heinz Eikel jun.; vordere Reihe: H.-J. Borgholt, Hans-Peter Eikel, Bernhard Reske, Heinz Eikel, Alex Eikel.



*Aktive Fahrer Anfang der 80er Jahre.*

Nach der Generalversammlung am 15. Januar 88 hatte der RMC Schloß Neuhaus wieder einen kompletten Vorstand. Im Vereinslokal „Alt Neuhaus“ wurde Bernd Potthoff, früherer Beisitzer im Vorstand und mit reichlich Erfahrung aus dem Rennfahrermetier, zum Nachfolger von Heinz Eikel gewählt. „Sein Einsatz und seine Liebe gehörten dem Radsport“, sagte Bernd Potthoff nach seiner Wahl in seinen Gedenkworten an den Mann, der über 30 Jahre die Geschicke des RMC Schloß Neuhaus geleitet hatte.

Für den am 26. April 87 verstorbenen langjährigen zweiten Vorsitzenden Reinhard Varnholt wurde Heinz-Jürgen Borghardt, ebenfalls ein Mann des Motorsports, gewählt.

Zehn Jahre lang prägte Bernd Potthoff den Rad- und Motorsportclub Schloß Neuhaus. Die Radtourenfahrer-Gruppe wurde unter ihm groß und den Rennsportlern verhalf er zu vielen Erfolgen. Auch die Gründung einer neuen Abteilung ging auf das Konto von Bernd Potthoff: 1997 entstand die Mountainbike-Abteilung, die besonders durch die vorbildliche Organisation des Bad Driburger Mountainbike-Rennens in Deutschland von sich reden ließ. Berufliche Gründe und seine Tätigkeit als 1. Vorsitzender

der technischen Kommission im Bund Deutscher Radfahrer zwangen Bernd Potthoff 1998, seine Arbeit beim RMC Schloß Neuhaus zu beenden.

Gleichzeitig mit Bernd Potthoff beendete Heinz Eikel, Sohn des ehem. 1. Vorsitzenden, seine Tätigkeit im Vorstand. Mehr als 25 Jahre hatte er dem Verein als Schatzmeister zur Verfügung gestanden.

Zum neuen 1. Vorsitzenden wurde der bisherige Fachwart Radtourenfahren, Jürgen Finke, gewählt. Seine Herkunft aus dem Bereich RTF war ein eindeutiges Zeichen dafür, dass sich die Wertigkeit des Vereines vom Rennschießen auf den Breitensport geändert hatte.

Unter der Leitung von Jürgen Finke erlebte der RMC Schloß Neuhaus einen weiteren Aufschwung im Radtourenfahren. Durch die gute Streckenführung und vorbildliche Organisation konnten die Teilnehmerzahlen bei unserer Libori-RTF im August stetig gesteigert werden. Als Jürgen Finke aus beruflichen Gründen den Vorsitz abgeben musste, übernahm mit Alfons Wieners ebenfalls ein „RTF’ler“ das Regiment. Die Schwerpunkte Radtourenfahren und Mountainbike haben somit bis heute Bestand.



*Gruppenbild vom Saisonauftakt 2003*





**Detmolder  
pilsener**

*Echt handgebraut*

---

# *1. Vorsitzende*



**seit 1954**



**1954**  
**Johann Zaug**



**1955-1987**  
**Heinz Eikel sen.**



**1988-1997**  
**Bernd Potthoff**



**1998-2001**  
**Jürgen Finke**



**2002 -**  
**Alfons Wieners**



# Heinz Eikel –

## Das Herz des RMC Schloß Neuhaus

**H**einz Eikel sagte einmal in einer Rede: „Mein damals noch zukünftiger Schwiegervater Johannes Zaug hat mich zum Radsport gebracht. Dabei lernte ich meine Frau kennen.“ Weit aus gravierender drückte es hinsichtlich der Heirat von Heinz und Christa Eikel Claus Naß aus. So erwähnte er das Zitat Johanns Zaug's: „Meine Tochter bekommt nur, wer Rennrad fährt!“



*Heinz Eikel  
auf dem Kunstrad*

Johannes Zaug war selbst leidenschaftlicher Rennradfahrer und Vorsitzender des Bezirksverbandes. Eines seiner ersten Geschenke an Heinz Eikel war ein Rennrad. Und so begann eine Leidenschaft des einstigen Kunstradfahrers, die nicht gebrochen werden konnte.



*Ein echter „Macher“:  
Heinz Eikel*

Heinz Eikel leitete den RMC Schloß Neuhaus mehr als 30 Jahre bis zu seinem Tode ununterbrochen als 1. Vorsitzender. Mit „ins Boot“ holte er u. a. seine Brüder Alex und Hans-Peter, die ebenfalls jahrzehntelang im Vorstand tätig waren. Selbst die Kinder blieben nicht „verschont“. Sein ältester Sohn Heinz war 25 Jahre für die Geschäftsführung tätig, während er gleichzeitig mit seinen Brüdern Burkhard und Peter als Jugendliche auch aktiv in das Renngeschehen eingriff.

Ein engagierter Sportsmann, den Fairneß, Hilfsbereitschaft, Initiative und ein ausgeprägtes Organisationsvermögen auszeichnen, so konnte man Heinz Eikel beschreiben. Über von ihm und seinen Helfern erfolgreich organisierte Veranstaltungen wie die Straßen- und Querfeldeinrennen,



*Gratulation des Siegers Martin Hayn durch Heinz Eikel*

Auto-Slaloms, Radtouristiken und das 24-Hour-Pedal-Car-Race in Bolton wurde in den Medien berichtet.

1958 und 1959 war Heinz Eikel Bezirksjugendwart Ostwestfalen-Lippes, bevor er 1960 zum 1. Vorsitzenden gewählt wurde. Diese Aufgabe bewältigte er neben vielen anderen öffentlichen Ämtern die kommenden 25 Jahre. So war er auch Vorstandsmitglied des BDR auf NRW-Landesebene. 1983 wurde Heinz Eikel auf Beschluss des Sportausschusses des Rates der Stadt die Ehrenplakette der Stadt Paderborn für hervorragende Verdienste um den Sport



*Heinz Eikel ehrt die Vereinsmeister im Jahre 1960:  
Gerd Bönisch, Horst Thiele, Martin Hayn, Ludwig Schäfers,  
Dieter Breker*

durch Bürgermeister Herbert Schwiete überreicht. 1984 folgte die silberne Verdienstnadel des Bunds Deutscher Radfahrer. Dies sind nur zwei Beispiele von weiteren zahlreichen hohen Auszeichnungen im Bereich des Sports.

Heinz Eikel verstarb am 4. August 1987 nach schwerer Krankheit. Dabei hinterließ er eine Lücke bei Freunden und Vereinskollegen, die nicht geschlossen werden konnte.

# Das Rennrad im RMC Schloß Neuhaus

## Das erste Straßenrennen des RMC in Delbrück und Hövelhof

**Unbedingt wollte der junge RMC Neuhaus schon in seinem Gründungsjahr 1954 ein Straßenrennen veranstalten. Doch die Rennstrecke in Neuhaus: „Neuhaus-Sande-Sennelager-Neuhaus“ über die B 68 wurde für Radrennen nicht mehr freigegeben. 1955 wurde dann ein Radrennen in Delbrück den Behörden zur Genehmigung vorgelegt. Leider bekam man auch in diesem Jahr keine Genehmigung.**

Nach unermüdlicher Kleinarbeit war es dem Vorstand gelungen, für das Rennen am 11. März 56 in Delbrück die Straße von der Regierung in Detmold frei zu bekommen. Was schon im Jahr davor geplant war, konnte nun Wirklichkeit werden. Über 80 Fahrer aus dem Bezirk Ostwestfalen-Lippe konnte der 1. Vorsitzende Heinz Eikel pünktlich um 11.00 Uhr auf die Reise schicken. Petrus war den Radsportlern holt und schickte zu dieser frühen Jahreszeit seine Sonnenstrahlen zu den Sportlern hernieder. Start und Ziel war an der Gaststätte Lau-

meskamp. Die Verkehrsbehörden hatten dem Veranstalter folgende Strecke in Delbrück genehmigt: Delbrück, Anreppen, Boke, Delbrück. Bei herrlichstem Frühjahrs Wetter wurde dann gegen 12 Uhr die Hauptklasse auf die 60 km lange Reise geschickt. Sofort wurde ein scharfes Tempo gefahren. Unter dem Beifall der Zu-



*Startaufstellung beim  
Amateurstraßenrennen  
in Hövelhof.*

schauber fuhren sie einen 40er Schnitt durch die Ortschaften. In einer großartigen Manier fuhr der Fahrer Pahnhenrich – schon im Vorfeld wurde der Gütersloher als Favorit gehandelt – mit einigen Radlängen Vorsprung über das Zielband.

Wiederum bei herrlichem Sonnenschein startete am 10. März 57 das 2. Amateur-Straßenradrennen in Delbrück. Um 12.30 Uhr wurde das über 60 Mann starke Feld der Hauptklasse auf die 70 km lange Reise geschickt. Nach mehreren Vorstößen siegte mit einem erheblichen Vorsprung der Bielefelder Mudrack.

Damit endete der Abstecher der Straßenfahrer nach Delbrück. Schwierigkeiten bei der Genehmigung ließen die Verantwortlichen nach Ausweichstrecken suchen. Für ein Rennen auf den Straßen Hövelhofs gelang es, eine Genehmigung zu bekommen.

Das erste Amateurstraßenrennen in Hövelhof gestaltete sich für den sehr rührigen Rad- und Motorsportclub zu einem vollen Erfolg. Am 20. April 58 starteten die Fahrer auf der 9-km-Runde: Hövelhof-Bentlake-Klausheide-Hövelsenne-Mühlenschule-Hövelhof. Rund 70 Fahrer der

Hauptklasse belohnten die Zuschauer mit einem kampfreichen Rennen, welches durch das Ausfahren der zwei gestifteten Pokale eine besondere Note bekam. Ein Kopf-an-Kopf-Rennen gab es beim Kräftevergleich der Jugend A. Kurz vor dem Ziel konnte Schuster (Dünne-Bünde) mit 1:05,0 Std. nach einer Fahrt über 36 Kilometer den Schloß Neuhäuser Bönisch abfangen. In der Hauptklasse siegte Winkelmann (Herford). Dritter wurde erfreulicherweise der Neuhäuser Lingscheid, der damit auch als bester Neuhäuser den Wanderpokal der Gemeinde Hövelhof bekam.

Das 2. Hövelhofer Radrennen fand am 21. April 59 statt. Das durch Regen und eisigen Wind sehr schwere Rennen gewann der in Herford lebende holländische Fahrer Bazuin. Für die heimischen Fahrer war es ein besonderer Erfolg, da Bönisch, der im letzten Jahr noch Jugendfahrer war, Sechster wurde und Hayn, der erst sein viertes Rennen fuhr, Zehnter wurde.

1960 ließ man das Rennen in Hövelhof zugunsten der großen Veranstaltung in Schloß Neuhaus ausfallen. Damit kehrte der RMC auch endgültig in die Residenz zurück.

## Die Rennen auf den Straßen der Residenz

**Am Sonntag 29. Juni 1958 führte der RMC erstmals wieder nach sechs Jahren ein Amateurstraßenrennen auf heimischen Straße durch. Im Rahmen der Schloßfestwoche wurde folgender Rundkurs gewählt: Kaiser-Heinrich-Straße, Hatzfelder Straße, Schatenweg, Jahnweg, Kaiser-Heinrich-Straße.**

Die 800 m lange Strecke mußte 100mal durchfahren werden. Nach der Ehrenrunde sagte der Sieger des Hauptrennens, Sielmann, Zugvogel Bielefeld: „Es war ein fairer Kampf und eine gute Straße, die jedoch an manchen Stellen große Anforderungen an Fahrer und Material stellte. Für den Ausrichter dieses Rennens sei jedoch gesagt, dass der Rad- und Motorsportclub mit der Durchführung dieser Veranstaltung sich nicht nur selbst übertroffen hat, sondern den zahlreichen Radsportfreunden gezeigt und bewiesen hat, dass der Radsport in Schloß Neuhaus noch in voller Blüte steht.“

„Ein ganzer Tag Radsport“, so das Motto des Jubiläumsrennens zum 60jährigen Bestehen des RSV Germania am 15. Mai 60. Erstmals hatten sich in lobenswerter Weise beide Radsportvereine zu

einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen, um diesen Tag in der Residenz zu gestalten. Dafür hatte der RMC sein Frühjahrsrennen in Hövelhof ausfallen lassen. 70 Fahrer aus ganz Ostwestfalen und Lippe lohnten es Zuschauern und Veranstaltern durch einen fairen Sport. Sieger des großen Jubiläumspreises wurde in einem packenden Spurt Bernd Klausing aus Bünde vor Mudrack (Herford) und Hagenkord (Gütersloh).

Am 30. August 60 rollten zum zweiten Mal in der alten Residenz die blitzenden Stahlrosse über die sehr schnelle Rennstrecke von 1,3 km. Viele Fahrer wurden ein Opfer des Wetters und nur 13 Fahrer von 80 gestarteten beendeten dieses schnelle und schwere Rennen um den Klingenthal-Mannschafts-Wanderpokal. Eine harte Strapaze war für die Radfahrer der 104 Kilometer lange Weg um den Waldfriedhof. Trotz des schlechten Wetters aber gaben die Fahrer aus Westfalen und Niedersachsen ihr Letztes. Besonders die Kurvenfahrer kamen diesmal dazu, ihr ganzes Können auszufahren. Sieger wurde der Herforder Nolting. Die heimischen Fahrer Thiel und Bönisch belegten die Plätze 10 und 11. Wenn man



*Startaufstellung beim Frühjahrsrennen*



bedenkt, dass nur 13 Fahrer diese Regenschlacht durchhielten, dann haben die Vereinsmitglieder ein ausgezeichnetes Rennen gefahren.

Zur Eröffnung der Straßenrennsaison am 25. März 62 erlebten etwa 700 Zuschauer bei kaltem aber doch freundlichem Vorfrühlingswetter ausgezeichneten Radsport. Sieger in der ABCD-Klasse wurde Josef Höhn von Gütersloh-Spexard. Start und Ziel: an der „Nachtigall“, die Rundstrecke: Hatzfelder Straße, Dubelohweg, Josef-Temme-Weg, Hatzfelder Straße. Der „Erste Schritt“, ein Rennen für die Jugend zwischen 14 und 18 Jahren auf Tourenrädern, musste leider ausfallen, da wegen der Schluckimpfung für die Jugendlichen eine sportliche Ruhepause eingelegt worden war. Besonders erfreulich für die Heimischen war es, dass der zur Zeit zur Bundeswehr einberufene Bönisch vom RMC trotzdem eine sehr zufriedenstellenden siebten Platz belegen konnte. Wenn man dabei berücksichtigt, dass er sein Training nur gelegentlich in den Abendstunden aufnehmen konnte, so darf man auf seine weiteren Aussichten bei einem gesteigerten Training sicher gespannt sein.

Die Radsportler hatten Glück: bei herrlichem Sonnenwetter konnten sie am 26. August 62 ihre Runden drehen. Über 90 Fahrer stellten sich beim großen Rundstreckenrennen über 110 km am Schatenweg dem Starter. Die 2,6 km lange Rundstrecke um den Waldfriedhof führte über den Schatenweg, Mastbruchweg, Hatzfelder Straße, Josef-Temme-Weg. Dem Wettfahrausschuss wurde es am Schluss des Rennens angesichts einer Spurtsentscheidung von rund 40 Fahrern etwas bange. Der Nationalfahrer der Bahn, Klaus



Heinz Eikel als aktiver Fahrer

Kobusch aus Bielefeld, der in vielen Länderkämpfen der vergangenen Wochen zahlreiche Siege erringen konnte und für die Weltmeisterschaften in Italien vorgesehen war, gewann in einem packenden Endspurt dieses Rennen.

Bei der Monatsversammlung im März 63 konnte der Vorsitzende Eikel den Mitgliedern ein Rekordmeldeergebnis für das in der kommenden Woche folgende Straßenrennen ankündigen. Für das Rennen um den „Preis der Tanzschule Erdmann“ hatten sich bereits vor Meldeschluss 200 Fahrer gemeldet. Anschließend wurde noch ein Farbfilm von der Deutschen Meisterschaft der Berufsstraßenfahrer

in Bielefeld gezeigt, der vom Vorsitzenden selbst gedreht worden war. Gewinner des Rennens über 63 km wurde dann Bernd Klausling von Olympia Dünne-Bünde.

In der Hochburg des heimischen Radsports, in Schloß Neuhaus, wurde am Sonntag, 18. August 63 ein Amateur-Straßenrennen ausgetragen, welches bisher alles in dieser Beziehung dagewesene übertraf. Schon allein das Meldeergebnis von über 300 Fahrern aus NRW und Niedersachsen war ein absoluter Rekord. Hunderte von Zuschauern umsäumten trotz heftiger Regenschauer die Rennstrecke und hielten bis zum Schluss aus. In einem gewaltigen Spurt, der die vielen Zuschauer zu einem Begeisterungsturm hinriss, siegte der Weltmeisterschaftsteilnehmer Bollenberg aus Dortmund mit einer Radlänge vor Welschhoff, Hombruch.

Am 22. März 64 fand wieder das Frühjahrsrennen um den Waldfriedhof statt. Am 30. August 64 das große Rund-



streckenrennen um den Preis der Tanzschule Erdmann in Schloß Neuhaus auf der Runde: Schatenweg, Talleweg, Hatzfelder Straße und Seydlitzweg. Start und Ziel war bei der Mastbruchschule. Sieger wurde der Träger der Rückennummer 34, Küper vom Sturmvogel Bochum mit einer Zeit von 2 Stunden 35 Minuten.

Am 20. März 65 eröffnete der RMC wiederum die Straßensaison auf der bekannten „Hausstrecke“ im Mastbruch. 1500 Zuschauer hatten die Gelegenheit genutzt, mit Kind und Kegel den ersten Ausflug in den Frühling zu machen. Erster im Hauptrennen, das über 60 km ging, wurde Specht von Sturmvogel Gütersloh.

Bei strömenden Regen vollzog sich am 19. März 67 der Start in die neue Radsaison auf der bekannten Strecke im Mastbruch. Völlig durchnäßt, verschmutzt und durchgefroren, so stiegen die „Ritter der Pedale“ nach dem Rennen von ihren sonst so blanken „Stahlrössern“. Über 70 Fahrer starteten über 60 km um den Wittwer-Preis. Der Gütersloher Ortmeier<sup>1</sup>, der Herforder Gallwas und der Neuhäuser Drost versuchten einen Ausreißversuch, der ihnen auch glückte. Trotz der schweren Wetterbedingungen bauten sie Runde für Runde ihren Vorsprung aus und lagen im Ziel sogar 1:40 Min. vor dem Feld. Den spannenden Endspurt der Drei konnte Ortmeier für sich entscheiden. Seine beste Platzierung in seiner jungen Laufbahn errang der heimische Rainer Drost mit einem ausgezeichneten zweiten Platz.

„Mai kühl und nass...“ diese alte Bauernregel bewahrheitete sich mal wieder so richtig. Man könnte sogar frei fortfahren: „... und die Rennfahrer und Zuschauer wurden patsch nass“. Der Himmel hatte seine Schleusen geöffnet und schüttete aus vollen Kübeln, zudem noch mit Hagel vermischt, das sooft so kostbare Nass auf die Straßenradamateure. Der Schirmherr, Konni Grünewald, hätte am Schluss die Fahrer mit samt ihren Rädern in die Waschmaschine stecken können, um sie von dem verkrusteten

Schmutz zu befreien. Welche Strapazen dieses Rennen für die Aktiven bedeutete, bewies die Tatsache, dass nach 100 km von den gestarteten 100 Fahrern nur noch 18 im Rennen waren. Der Veranstalter entschloss sich daher, allen Durchgefahrenen einen Preis zu geben, das mit Beifall aufgenommen wurde. Sieger der Hauptklasse wurde mit einer Zeit von 2:41:05 Std. Werner Stiesch von Zugvogel Bielefeld. Beim „ersten Schritt“ wurde der mit 10 Jahren jüngste Teilnehmer, Johannes Potrykus, Sechster.



*Häufiger Sieger in Schloß Neuhaus, Hans Ortmeier.*

Bei herrlichem Spätsommerwetter fand am 25. August 68 das große Amateurstraßenrennen um den Preis der Schloßfestwoche statt. Die bekannte Mastbrucher Strecke erfuhr eine kleine Änderung. Da die Dubelohstraße vorfahrtsberechtigt geworden war, war eine Sperrung nicht mehr möglich. Folgende Strecke wurde festgelegt: Schatenweg, Talleweg, Hatzfelder Straße, Mastbruchstraße. Genau

<sup>1</sup> Heute Fachwart Straßenrennsport im Bezirk OWL



*Mai kühl und nass, und die Zuschauer und Rennfahrer patschmass.*

125 Fahrer hatten sich zum Start der 63 Runden aufgestellt. Sieger wurde Gerd Wiemer von Zugvogel Berlin.

Die Eröffnung der Straßensaison, am 19. März 69 gestaltete sich nicht zu einer Fahrt in den Frühling. Die Witterung war feucht und nass, dazu noch ein böiger Wind, der den Fahrern allerhand zu schaffen machte. Über 40 Fahrer starteten über die 70 km, unter ihnen der Olympiateilnehmer Klaus Kobusch<sup>2</sup> aus Bielefeld. Der heimische Fahrer Bönisch konnte sich mit einigen anderen vom Feld lösen und versuchte eine Ausreißergruppe einzuholen. Hierbei schirmte ihn der heimische Thiele wirkungsvoll ab. Keiner glaubte, dass er den Rückstand von eineinhalb Minuten aufholen würde. Durch die Anfeuerungsrufe der Einheimischen wurde er aber so beflügelt, dass Bönisch

fünf Runden vor Schluss das unmöglich Scheinende wahr machte und zur Spitze aufschloss. Im kurz darauf folgenden Endspurt wurde er aber von einem Krampf befallen, so dass er nicht mehr vorne mitmischen konnte. Sieger wurde Neumann (Bielefeld).

Ein solches Klassefeld der Amateure, wie am 31. August 60, dürfte in Schloß Neuhaus noch nicht an den Start gegangen sein. Der „Große Preis der Schloßfestwoche“ war ein sportlicher Höhepunkt zu Beginn der Festwoche. Über 120 Fahrer aus allen Teilen der Bundesrepublik gingen auf die 100 km lange Reise des Hauptfeldes. Schon gleich aus der ersten Runde führte Hanno Podbielski, vom Weltmeisterschaftsvierer mit Vorsprung das Feld an. Die Zeit für die ersten 50 km betrug 1:10 Std. Das Tempo aber wurde nicht langsamer. Nach einer Prämie setzten sich die Fahrer Bania (ehem. polnischer Nationalfahrer) und Dieter Leitner (Nationalfahrer und WM-Teilnehmer) vom Feld ab. In einem energischen Antritt schafften die Fahrer Peter Vonhof (WM-Teilnehmer) und Bachhaus den Anschluß. Die vielen Zuschauer sahen ein packendes Finish, welches Bania vor Leitner und Vonhof für sich entschied.

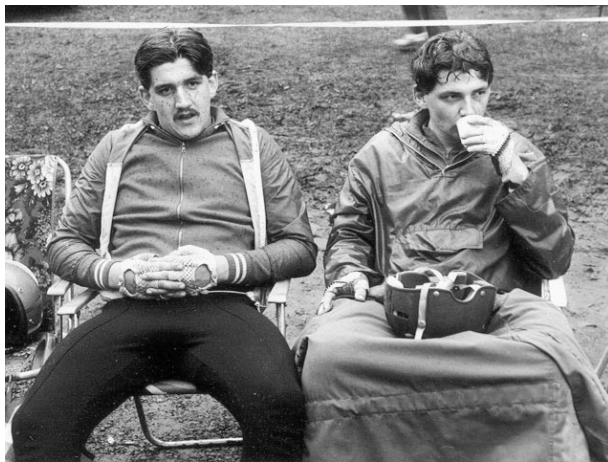
Saisonauftritt am 22. März 70 wieder auf der Rennstrecke im Mastbruch. Beim „Ersten Schritt“ ging es um den Pokal der Spar- und Darlehnskasse, der in zwei Läufen ausgefahren wird. Die ersten Punkte sammelte hier Burkhard Eikel (20 Pkt.) und Potrykus (19 Pkt.). In der Zieleinlaufkurve gab es beim Schlusspurt des Hauptfeldes noch einen bösen Sturz, in den fünf Fahrer verwickelt wurden.

Am Sonntag, 28. März 71 startete auf der bekannten Strecke in Mastbruch wieder alljährlich das erste Frühjahrsrennen. Für die heimischen Radsportanhänger war es um so erfreulicher, dass zwei Siege in Schloß Neuhaus blieben.

---

<sup>2</sup> Bronzemedailengewinner mit dem Tandem in Tokio 1964

In der 17jährigen Vereinsgeschichte war es das erstmal, dass zwei Gebrüder, die Söhne des Vorsitzenden Eikel, einen Sieg auf heimischem Boden errangen. In der Jugendklasse B (14-16 Jahre) gingen über 30 Fahrer an den Start. Hart wurde von Beginn an um jeden Meter Boden gekämpft. Förmlich am Hinterrad des Führenden klebte der heimische Heinz Eikel. Vor heimischem Publikum wollte er es wissen und biss sich an seinem Widersacher fest. Dieser Kampfgeist lohnte sich. Im Spurt hatte der Führende nicht mehr die Reserven und mit zwei Radlängen siegte Eikel unter dem Beifall der Zuschauer. Dann starteten die Schüler B (10-12 Jahre). In diesem Feld befand sich Burkhard Eikel. Er hatte sich vorgenommen, es seinem großen Bruder gleichzutun. Verbissen kämpfte er und ließ keinen aus den Augen. Der Sieg seines Bruders beflügelte ihn förmlich und im Spurt gab er alles her, was in seinen jungen Beinen war. Als glücklicher Sieger machte er die Sensation perfekt, denn zum erstenmal siegten zwei Brüder auf heimischer Strecke.



*Die Brüder Burkhard und Heinz Eikel in einer Rennpause.*

Bei bestem Rennfahrerwetter wurde am Sonntag 29. August 71 auf der bekannten Rundstrecke von 2 Kilometern der große Preis der Gemeinde Schloß Neuhaus ausgetragen. Über 250 Fahrer aus ganz Deutschland waren in die Residenz gekommen. Über 120 Fahrer waren dann in der Hauptklasse am Start. Wie an einer Perlenkette zogen sie Runde um Runde. Ausreißversuche wurden auch hier sofort gestoppt. Das Tempo war derart schnell, dass kein Fahrer noch schneller sein konnte, um auszureißen. Die erste Hälfte des Rennens wurde in einem 46er Schnitt gefahren. Sieger nach einem packenden Finish wurde Ritterfeld (Essen) vor Ernsthäuser (Hannover) und von Hacht (Harvesterhude-Hamburg).

Über 160 Fahrer aus Ostwestfalen-Lippe gaben sich am 26. März 72 auf der bekannten Strecke im Mastbruch ein Stelldichein. Trotz des nicht allzu freundlichen Wetters hatten sich recht viele Zuschauer an der Rennstrecke eingefunden, um den „Varnholt-Preis“ mitzuerleben. Sie wurden durch spannende Rennen und durch den Sieg des heimischen Burkhard Eikel in der Schülerklasse belohnt. In der Hauptklasse ging es über 70 Kilometer sofort hoch her. In einem scharfen Endspurt sicherte sich Kahlkühler, Bielefeld vor Neumann, Bielefeld den Sieg in 1:56,22 Std., 3. wurde wie im Vorjahr Toloweit aus Herford. Aus der Hand des Schirmherrn, Reinhard Varnholt, erhielten die Sieger ihre wohlverdienten Ehrengaben.

Am Sonntag, 27. August 72 wurde auf der Hausstrecke des RMC im Mastbruch das Amateurstraßenradrennen um den „Preis von Schloß Neuhaus“ ausgefahren. 255 aus allen Teilen der Bundesrepublik waren in die Residenz gekommen. Ein Zeichen dafür, wie sehr dieses Rennen überall beliebt war. In der Schülerklasse A gab es einen ganz knappen Sieg von dem heimischen Johannes Potrykus, der vor heimischem Publikum den Exmeister Stankovic um Nasenlänge schlagen konnte und seinen 14. Sieg dieser Saison



*Berthold Kartzmarzik und Peter Schiffner „sahnen“ Preise ab.*

errang. Über 100 Fahrer der Hauptklasse wurden auf die 100 km lange Reise geschickt und sofort wurde ein tolles Tempo vorgelegt. Die Zeitgutschriften der Altersfahrer sowie der C- und B-Klassen schmolzen bereits nach wenigen Runden dahin, so dass das gesamte Feld vereinigt war. Zu den bereits gemeldeten Nationalfahrern kam noch in letzter Minute Klaus-Peter Thaler, der von der Tell-Rundfahrt kam. Nur 18 Fahrer beendeten das sehr schnelle Rennen, auch die Nationalfahrer Kroll und Thaler gaben auf. Sieger in 2:32:24 Std. wurde Schönell aus Dittelbrunn vor Neumann, Bielefeld.

Bei fast sommerlichen Temperaturen vollzog sich am 25. März 73 auf der bekannten Strecke im Mastbruch der Start der Straßenfahrer in den Frühling. Bei den Schülern A (12-14 Jahre) hatte sich der in diese Klasse aufgerückte heimische Burkhard Eikel viel vorgenommen. Am Vortag in Sundern Vierter geworden, wollte er hier noch mit auf das

„Treppechen“. Nach einem harten Spurt glückte es ihm auch. Er wurde hinter Schulze (Gütersloh) und Ommer (Bielefeld) Dritter. In der Jugend B/14-16 Jahre) starteten ebenfalls zwei heimische Fahrer, die sich viel vorgenommen hatten. Potrykus, aus der Schülerklasse kommend, und Kartzmarzik. Sieger wurde hier der Gütersloher Schiffner. Einen ausgezeichneten 2. Platz belegte Kartzmarzik. 3. wurde Potrykus, der im Spurt allerdings durch einen Hinterraddefekt behindert war. Auch in der Jugend A (16-18 Jahre) war die Defekthexe beim heimischen Fahrer Heinz Eikel zur Stelle, als das Rennen in die letzte Runde geläutet wurde. Ausreißversuchen war er erfolgreich nachgefahren. In der letzten Runde dann, als es um die Wurst ging, brach ihm die linke Tretlagerkurbel ab. Unter dem Beifall der Zuschauer beendete er trotzdem das Rennen und wurde noch Achter. In der Hauptklasse siegte mit 1:46,57 Std. Ortmeier (Gütersloh).

Bei strahlendem Sonnenschein kamen am 26. August 73 330 Starter in die Residenz zum großen Rundstreckenrennen. An der Rennstrecke im Mastbruch, auf Sinnenheide, hatten sich die vielen Schlachtenbummler mit Kind und Kegel niedergelassen. Das war es, was die auswärtigen Rennfahrerfamilien so gern nach Schloß Neuhaus kommen ließ. Hier konnte man im Liegestuhl sitzend das sportliche Geschehen aus nächster Nähe mit verfolgen. Im Spurt der Hauptklasse siegte der sehr schnelle Karl-Heinz Thiele aus Unna in 2:28,14 Std. für 100 km (vier Minuten schneller als im letzten Jahr).

Bei Frühlingwetter vollzog sich am 24. März 74 auf der bekannten Strecke im Mastbruch der Start der Straßenfahrer zum Saisonauftakt. Über 170 Fahrer boten den Zuschauern kampfbetonte Rennen in allen Klassen. In der Schülerklasse A wurde Burkhard Eikel Zweiter, ebenso platzierte sich Johannes Potrykus in der Jugendklasse B. Auch in der Jugendklasse A sollte kein Sieg für den RMC herausprin-



gen. Berthold Kartzmarzik ging als Dritter auf das Treppchen. Den Endspurt der Hauptklasse gewann Helmut Neumann, Bielefeld.

Am 22. September 74 veranstaltete der RMC auf der bekannten Strecke im Mastbruch wieder sein schon zur Tradition gewordenen Herbstrennen. Über 300 Fahrer gingen an den Start. Johannes Potrykus gewann die Jugendklasse A und erreichte so seinen 11. Saisonsieg. Frau Helpenstein, Mutter des Siegers der Hauptklasse Theo Helpenstein, konnte ein Wiedersehen mit ihrer Heimatgemeinde feiern. Vor 30 Jahren verzog Frau Helpenstein, geborene Gehlen, nach Köln. Für sie war es nun eine besonders große Freude, dass ihr Sohn beim Herbstrennen Sieger des Preises der Gemeinde Schloß Neuhaus wurde.

Mit 200 Teilnehmern und bei einer guten Zuschauerkulisse eröffnete der RMC am 9. März seine Rennsaison 1975. Es war übrigens das 40. Straßenrennen auf dieser Strecke. Immer dabei: der bekannte Fahrer Werner Tulowitz vom Endspurt Herford, der auch bei diesem 40. Start in Schloß Neuhaus einen beachtlichen 2. Platz in der Hauptkategorie errang. Sieger wurde Hans Ortmeier, Sturm-vogel Gütersloh.

Bei schönem Frühlingswetter eröffnete der RMC am 21. März die Straßensaison 76. In einem packenden Finish gewann der erst 18 jährige Michael Strobel, RSV Gütersloh, vor dem Bielefelder Sprintax Fahrer Thomas Cochanski. Beide erreichten nach 60 km alleine das Ziel, nachdem sie bereits nach 3 km zusammen mit dem Verler Kickert dem Hauptfeld enteilt waren.

Am 19. September 76 veranstaltete der RMC sein 43. Straßenrennen. Dieses schon zur Tradition gewordene Herbstrennen hat über 300 Fahrer aus der Bundesrepublik an die Pader gezogen. Olympiateilnehmer, Deutsche Meister und Nationalfahrer gaben sich ein Stelldichein. Der komplette Straßenvierer aus Berlin mit Paltian, Becker,

Behrend und Kassun stellte sich als Deutscher Meister vor. Paltian war zudem im Straßenvierer von Montreal. Dazu Jakst aus Bremen, der ebenfalls dem Olympiavierer angehörte.

Mit über 170 Teilnehmern eröffnete der RMC am 27. März 77 die neue Straßenrennsaison. Leider wurde es kein Start in den Frühling, sondern eher in den zurückkehrenden Winter. Strömender Regen und kalter Wind machten den Fahrern viel zu schaffen. In der Hauptklasse ging es sofort hoch her. Zwei Gütersloher Fahrer lösten sich vom Feld und suchten ihr Heil in der Flucht nach vorne. Aber noch gerade rechtzeitig spurtete der Neuhäuser Potrykus den Ausreißern nach. Keiner vom Hauptfeld konnte folgen. Johannes Potrykus wollte es diesmal auf seiner Hausstrecke wissen, er drückte immer wieder auf das Tempo. In einem spannenden Rennen siegte er auch unangefochten mit Radlänge vor Strobel, dem Vorjahressieger und dessen Vereinskamerad Ortmeier (Gütersloh).



Sieger Johannes Potrykus

Bei strahlendem Herbstwetter wurde am 25. September 77 auf der bekannten Hausstrecke im Mastbruch das 45. Straßenrennen des RMC ausgetragen. Mit fast 500 Startern war es das bestbesetzte Rennen in der Geschichte des Clubs und reihte sich so würdig in die Veranstaltungen der 1200. Jahrfeier der Stadt Paderborn ein. Lokalmatador Johannes Potrykus gewann den Spurt der A/B-Klasse.

Das 46. Straßenrennen des RMC am 19. März 78 wurde nicht gerade eine Fahrt in den Frühling. Nachdem es am Morgen noch geschneit hatte, waren wenigstens die Straßen am Nachmittag trocken. Der Wind aber machte den Fahrern auf der 2 km langen Runde zu schaffen. Dennoch gab es in allen Klassen spannende Kämpfe. Leider war der heimische Johannes Potrykus nicht am Start, da er vom Trainingslager nicht frühzeitig zurück war. Nach 60 km, die in 1:38,10 Std. gefahren wurden, siegte Bernd Stork (Bünde).

Das 47. Amateurstraßenradrennen, das der RMC am 24. September 78 auf seiner Hausstrecke im Mastbruch durchführte, war eine Mammutveranstaltung. Über 500

Fahrer aus der Bundesrepublik waren in die Residenz gekommen, um am Ende der Rennsaison noch einmal ihr Können unter Beweis zu stellen. Das gute Wetter tat sein übriges und hatte über 1000 Zuschauer an die Strecke gelockt. Leider konnte der heimische Favorit Johannes Potrykus nicht am Start sein, da er plötzlich vom BDR zu einem Wertungsrennen beordert wurde. Über 100 Fahrer nahmen das Rennen der Hauptklasse auf. Pünktlich um 15.15 Uhr hob der Schirmherr Rüdiger Ricken die Startflagge und schickte das bunte Fahrerfeld in die 50 Runden. In einem spannenden Endkampf siegte knapp Michael Voss aus Ahlen in der Zeit von 2:12:25 Std.

Bei herrlichem Frühlingwetter kamen am 23. März 80 über 700 Zuschauer zum 51. Rundsteckenrennen des RMC nach Schloß Neuhaus-Mastbruch. In der Hauptklasse holte sich den Autohaus-Varnohlt-Preis Hartwig Rietz, RSV Gütersloh, zweiter wurde Henning Tonn, Teutoburg Brackwede.

Am 21. September 80 waren beim 52. Amateurstraßenrennen des RMC erstmals auch Mädchen am Start. Nachdem die Deutsche Beate Habetz Weltmeisterin geworden war, war der Damenrennsport im Kommen. Siegerin wurde Vera Wachsmuth aus Köln, die für 12 km 20:15 Min. brauchte. 2. wurde Monique Stephan (Mettmann), 3. Susanne Rüße (Steinfurt). Bei hochsommerlichen Temperaturen gingen im Hauptfeld über 100 Fahrer an den Start. Dieses Rennen wurde erstmals als Kriterium mit zehn Wertungssprints ausgefahren. Alle fünf Runden gab es also wertvolle Punkte zu holen. Sehr aktiv fuhr Johannes Potrykus, der sich vor heimischem Publikum viel vorgenommen hatte. Aber alles klebte an seinem Hinterrad. In der Zeit von 2:17,15 Std. für 100 km siegte Ommer aus Unna mit 16 Punkten und einer Runde Vorsprung.

Am 29. März 81 stellten sich 60 Fahrer in der Hauptklasse des großen Daihatsu-Preises der Firma Holz und



1980 gingen erstmals auch Damen an den Start



Borghardt, dem Starter. Gleich von Anfang an wurde bei dem herrlichen, windstillen Wetter ein schnelles Tempo vorgelegt. Der heimische Johannes Potrykus konnte leider nicht am Start sein, da er mit der Nationalmannschaft im Ausland startete. Am Schluss des Rennens zeigte sich, dass der schnelle Udo Schulze die meisten Reserven hatte und so siegte er in der Zeit von 1:31,18 Std.

Über 350 Fahrer waren zum Abschluss der Saison am 27. September 91 in Schloß Neuhaus noch einmal am Start. Den ersten Sieg des Tages errang Martin Wittwer, Stukenbrock, in der Schülerklasse C über 4 km. Einen schönen 8. Platz errang Peter Eikel vom heimischen RMC. Über 80 Fahrer nahmen das Rennen der Hauptklasse über 50 Runden = 100 km auf. Dieses Rennen wurde wiederum als Kriterium ausgefahren mit zehn Wertungssprints. Johannes Potrykus fuhr ein ganz tolles Rennen, war bei jedem Wertungssprint dabei und ließ keinen aus den Augen. So hatte er zum Schluss 43 Punkte auf seinem Konto und wurde überlegener Sieger in 2:23,28 Std.

Bei ruhigem Frühlingswetter wurde am 28. März 82 das Rundstreckenrennen wieder ein voller Erfolg. In der Hauptklasse stellten sich über 70 Fahrer, im großen Daihatsu-Preis dem Starter. Gleich von Anfang an wurde bei dem windstillen Frühlingswetter ein schnelles Tempo vorgelegt. Lange war es eine siebenköpfige Spitzengruppe, die ihre Runden drehte. Zwei Runden vor Schluss wurde diese nochmals auseinandergerissen, so dass es einen packenden Endspurt gab und Klaus Peter Mudrack aus Bielefeld in 1:27,03 Std. als Erster den Zielstrich überquerte.

Zum 56. Straßenrennen des RMC am 26. September 82 waren 500 Fahrer gekommen, um in sechs Klassen an den Start zu gehen. Über 130 Fahrer nahmen das Rennen der Hauptklasse über 50 Runden = 100 km auf. Dieses Rennen wurde wieder als Kriterium ausgefahren mit zehn Wertungssprints. Vorjahressieger und Lokalmatador Johan-



*Zieleinlauf von Martin Hayn beim Neuhäuser Straßenrennen im Mai 1960*

nes Potrykus, der in diesem Jahr für Siegburg fuhr, war zur Freude der Zuschauer mit darunter. Was bisher in 55 Rennen auf dieser Strecke erst zweimal geglückt war, trat diesmal wieder ein, indem die Spitzengruppe dem übrigen Feld eine Runde abnehmen konnte. Leider setzte beim Hauptrennen ein Regenschauer ein, welcher die Straße, vor allen in den Kurven gefährlich machte. In einer ausgezeichneten Zeit von nur 2:20 Std. gewann klar Jörg Wichmann (Hannover).

Mit einem Sieg des Gütersloher Nationalfahrers Udo Schulze endet am 27. März 83 der Hauptlauf des 57. Frühjahrs-Straßenradrennens beim RMC. In dem zahlen- wie leistungsmäßig mit 80 Fahrern gut besetztem Feld war der Ausgang bis zur vorletzten von insgesamt 30 Runden hart



*Zieldurchfahrt beim Frühjahrsrennen*

umkämpft. Nach 56 Kilometern jedoch nutzte Schulze eine Unaufmerksamkeit im Feld, um sich einen entscheidenden Vorsprung von schließlich 20 Sekunden herauszufahren.

Alljährlich am letzten Sonntag im September veranstaltete der RMC ein großes Herbstrennen. Dieses, am 25. September 83, nun schon zum 58. mal auf der bekannten Rundstrecke durchgeführte Rennen war aus dem bundesdeutschen Terminkalender nicht mehr wegzudenken. So hatten wieder über 400 Fahrer aus der Bundesrepublik ihre Meldungen abgegeben. Da auch dieses Rennen als Kriterium ausgetragen wurde, kamen die zahlreichen Zuschauer in den acht Wertungsspurts und den vielen Prämienspurts

voll auf ihre Kosten. Die beiden Fahrer Mathias Hoppmann aus Gütersloh und Winfried Falk aus Hannover-Laatzten konnten sich aus der Spitzengruppe lösen. Der Lohn ihrer „Arbeit“ war dann noch die Überrundung des gesamten Feldes. In 58 Rennen auf dieser Strecke ist es den Fahrern erst einmal geglückt, eine Überrundung zu vollziehen.

Start in den Frühling hieß das Motto des Straßenrennens am 25. März 84 im Mastbruch. 95 Fahrer wurden vom Schirmherrn Reinhard Varnholt auf die 60 km lange Reise geschickt. Bei idealem windstillen Frühlingswetter wurde von Beginn an ein enormes Tempo vorgelegt. Nach vielen Ausreißversuchen bildete sich eine starke Gruppe mit

13 Fahrern. Das Hauptfeld war nun abgeschlagen und hatte mit dem Ausgang nichts mehr zu tun. In dieser Gruppe der sehr stark fahrende Neuhäuser Enrico Gubitz, der sich sehr viel vorgenommen hatte. In 1:26,47 Std. wurde Michael Jakob aus Bielefeld Sieger dieses 59. Straßenrennens um den Ford-Varnholt-Preis.

Beim 60. Amateurstraßenradrennen des RMC war der bei der Hauptklasse einsetzende Regen zuschauermäßig leider nicht förderlich, dennoch gaben die Aktiven ihr Bestes und fuhren sogar noch bessere Zeiten als im letzten Jahr heraus. Der erste Startschuss fiel um 12 Uhr in der Schülerklasse C (8 bis 10 Jahre). Hier siegte über vier Kilometer Malte Urban<sup>3</sup> aus Bad Salzuflen. Über 110 Fahrer nahmen das Rennen der Hauptklasse über 40 Runden, gleich 80 km auf. Es wurde von Anfang an mächtig aufs Tempo gedrückt, trotzdem es heftig zu regnen begann. Schon nach fünf Runden und der ersten Wertung, die Henning Tonn (Bonn) gewonnen hatte, zog er mit Sven Harter (Cloppenburg) auf und davon. Beide fuhren wie ein Uhrwerk von Runde zu Runde einen größeren Vorsprung heraus. Der Sieg war Henning Tonn nicht mehr zu nehmen. Von 45 möglich Punkten holte er sich allein 35. Besser konnte er seine Überlegenheit an diesem Tage nicht unter Beweis stellen. In 1:55,04 Std. fuhr er über den Zielstrich vor Sven Harter.

Leider wurde der Auftakt der Straßensaison beim 61. Straßenradrennen am 24. März 85 von Hagel- und Regenschauer begleitet und die frühlingshaften Temperaturen blieben aus. Bei regennasser Straße ereigneten sich auch einige Stürze. Drei Fahrer mußten vom Malteser Hilfsdienst in das Josefskrankenhaus eingeliefert werden. In der Juniorenklasse wurde ein schnelles Tempo vorgelegt. Hier setzten sich drei Fahrer vom Feld ab. Erfreulich für die heimischen Zuschauer, dass sich Andreas Nübel vom RMC dabei befand. Er machte auch immer wieder Tempo, so dass der Vorsprung immer größer wurde und nicht mehr

einzuholen war. Zum Schluss fehlte dann etwas die Kraft, den Spurt zu gewinnen. Hinter Christof Ludwig aus Gütersloh wurde er in 46,09 Min. ausgezeichnete Zweiter. In der Hauptklasse ging es um den „Daihatsu-Preis“ der Firma Holz und Borghardt. Es zeigte sich, dass die Crossfahrer bereits eine bessere Form mitbrachten und am Schluss vorne waren. Mit einer Minute Vorsprung siegte Fank Cvajnar (Herford) in 1:30,11 Std.

350 Fahrer waren am 22. September 85 zum 62. Amateurstraßenrennen in die Residenz gekommen. Leider verregnete dieser Renntag völlig, so dass die Zuschauerkulisse recht mager ausfiel. Die Junioren hatten 40 km zurückzulegen. Diese wurden in 59,41 Min. heruntergespult. Der deutsche Bahnmeister Uwe Buchtmann aus Herford gewann zunächst die drei Wertungen und sah danach bereits wie der sichere Sieger aus. Dann bildete sich eine siebenköpfige Spitzengruppe mit Andreas Nübel vom RMC. Der Abstand wurde immer größer und Nübel gewann die nächste Wertung. Fünf Punkte für ihn. Es stand 15:5 Punkte. Nübel konnte es noch schaffen, wenn er die letzte Wertung, die doppelt zählte, gewinnen würde. So ging die Spannung immer höher und alle drückten ihm die Daumen. Das fast Unmögliche geschah und mit einem langgezogenen Spurt, in der er alles auf eine Karte setzte, gewann er mit Radlänge die Wertung, zog mit Buchtmann gleich und landete somit seinen ersten Sieg. Über 150 Fahrer nahmen das Rennen der Hauptklasse über 50 Runden = 100 km auf. Vorjahressieger Henning Tonn fuhr noch verhalten. Ein Defekt zwang ihn vom Rad, aber in einer Runde hatte er den Rückstand wieder wettgemacht. Nach 40 gefahrenen Kilometern zog er dem Feld davon. Alle fünf Runden war Wertung und wie ein Uhrwerk fuhren Tonn

---

<sup>3</sup> Radprofi zuletzt im Team Bianchi



*Thorsten Welzel, Ralf Menke, Daniel Potthoff*

und Andreas Brinkmann aus Gütersloh von Runde zu Runde einen größeren Vorsprung heraus, der fast zu einer Überwindung geführt hätte. Das Feld zersplitterte immer mehr und die Hälfte der gestarteten Fahrer waren zum Schluss noch im Rennen. Die Strapazen des Wetters forderten ihren Tribut. Henning Tonn war der Sieg nicht mehr zu nehmen und so siegte er mit 36 Punkten in der Zeit von 2:28,14 Std.

16. März 86, Start in den Frühling beim 62. Straßenradrennen des RMC unter der Schirmherrschaft der Firma Reinhard Varnholdt. Der Wettergott hatte endlich ein Einsehen mit den 200 Rennfahrern und zahlreichen Zuschauern. In der Hauptklasse ging es um den „Ford-Varnholdt-Preis“. Über 70 Fahrer hatten sich in die Meldeliste eingetragen, um beim ersten Rennen der Saison ihre Kräfte zu messen. Nach der Hälfte der Distanz bildete sich eine neunköpfige Spitzengruppe, die Runde um Runde ihren Vorsprung vergrößerte. Einige Runden vor Schluss hatte diese Gruppe, was hier selten vorkommt, das Feld überrundet. In einem spannenden Spurt wiederholten Frank Cvajnar seinen Vorjahresieg und benötigte für 60 km 1:27,44 Std.

Zum Rennen in Schloß Neuhaus regnet es. Das war viele Jahre lang eine Binsenweisheit, doch sie wurde diesmal zum Glück widerlegt, denn herrliches Herbstwetter verwöhnte am 5. Oktober 86 Starter und Zuschauer beim 64. Rundstrecken-Radrennen der Amateure in der alten Residenz. Auf der bekannten, vielleicht aber zum letzten Mal gefahrenen Rundstrecke im Mastbruch nahmen über 154 Fahrer das Hauptrennen über 40 Runden auf. Internationalen Charakter bekam dieses Rennen durch fünf Holländer, die sich noch kurzfristig angemeldet hatten. Dazu eine Klassebesetzung, wie sie in Schloß Neuhaus noch nicht angetreten war. Mit Olympiasieger Freddi Schmidtke<sup>4</sup>, Exweltmeister Weber<sup>5</sup> und viele Nationalfahrer, wobei das Augenmerk auf Andreas Kappes<sup>6</sup> als erfolgreichster Amateur der diesjährigen Weltmeisterschaften gerichtet war. Nach der vorletzten Runde führte Kappes mit einem Punkt vor dem Holländer Varnholt. Auf dem dritten Platz lag Swierkowski. Alle drei kamen noch für den Sieg in Frage. Andreas Kappes behielt mit nur einem Punkt Vorsprung die Oberhand und siegte mit 19 Punkten in einer Zeit von nur 1:49,26 Std. für 80 km. Für den Sieger Andreas Kappes aus Köln war dieses Rennen des RMC im übrigen das vorletzte seiner Laufbahn als Amateur. Am folgenden Wochenende nahm der Rheinländer noch einmal in seiner Heimatstadt an einem Amateurrennen teil, dann wurde er Profi.

Am 29. März 87 startete das 65. Amateur-Straßenradrennen im Mastbruch. Den 2. Platz beim Anfängerrennen belegte der 10-jährige Daniel Potthoff. In der Jugendklasse belegte Stefan Klare<sup>7</sup>, Bielefeld, den 1. Platz vor Andre Ort-

<sup>4</sup> Goldmedaillengewinner 1984 in Los Angeles im 1 km Zeitfahren

<sup>5</sup> Goldmedaillengewinner 1984 in Los Angeles mit dem Tandem

<sup>6</sup> Radprofi, Bahn-WM Teilnehmer, Nationalfahrer Straße

<sup>7</sup> Deutscher Meister Steher-Rennen auf der Bahn



meyer, Güterloh und Martin Wittwer, Stukenbrock. Sieger der Hauptklasse wurde in 1:13,17 Std. Oliver Dütz aus Gütersloh.

Spannenden Sport gab es beim Frühjahrsrennen am 27. März 87. Wie in den vergangenen Jahren folgten der Einladung des RMC viele Rennsportler. 200 Teilnehmer waren auf der Strecke: von der Schüler- bis Amateurklasse. Durch Straßenbauarbeiten auf dem Traditionskurs mit Start und Ziel am Schatenweg (Nähe Hauptschule Mastbruch) war diesmal ein Umzug auf eine neue Rennstrecke notwendig geworden: Vom Start im Sporckweg

wurde über die Hatzfelder Straße, die Mastbruchstraße und die Dietrichstraße zum Ziel der 1,3 Kilometerrunde gespurtet. Das regnerische Wetter beeinträchtigte das Renngeschehen. Erfolgreichste Akteure des heimischen RMCs waren André Depa mit seinem 4. Platz im Rennen der Jugend sowie Daniel Potthoff, der bei seinem ersten Start in der Schülerklasse B den 8. Platz belegen konnte. Sieger bei den Amateuren wurde Bernd Brune, Zugvogel Bielefeld in einer Zeit von 1:20,21 Std.

Beim 65. Großen Preis von Schloß Neuhaus, am 22. April 90, gewann Ralph Schröter souverän das Amateurrennen. Der Fahrer vom RSC 77 Schwerte siegte nicht nur nach Punkten, er lag am Schluß auch eine ganze Runde vor dem Verfolgerfeld. In dem erstmals durchgeführten Rennen für 9-10 jährige, auf dem 1,3-km-Kurs im Mastbruch wurde Florian Potthoff, der Sohn des 1. Vorsitzenden Bernd Potthoff, Dritter. Im Hauptfeld gingen 140 Teilneh-



*Das Rennteam Mitte der 90er Jahre*

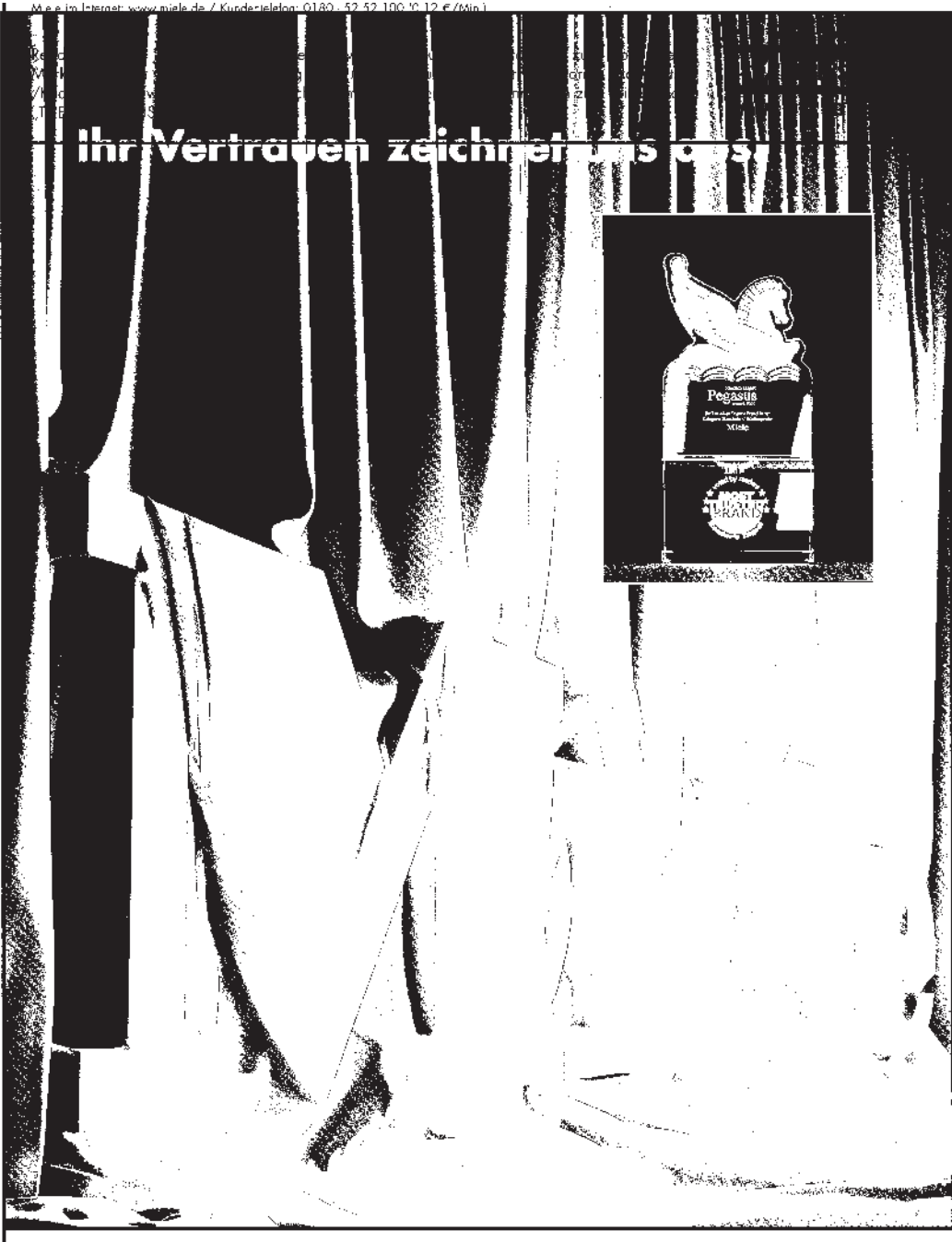
mer auf die 65 Runden. Erschwert wurde der Kurs mit einige scharfen Kurven durch Regenschauer, die auch einige Stürze verursachten. Schon nach der Hälfte der 84,5 km setzte sich Ralph Schröter vom Feld ab. So konnte er in der Folgezeit fünf der insgesamt 13 Wertungen hintereinander für sich entscheiden. Als er schließlich 10 Runden vor Schluß auch noch das Verfolgerfeld eine Runde voraus war und nun wieder mit im Feld fuhr, war alles entschieden.

65 Straßenrennen auf dem Rundkurs in Schloss Neuhaus-Mastbruch, Auftaktrennen der Straßensaison und Saisonabschluss. Leider wurde es immer schwieriger, die erforderlichen Genehmigungen zu bekommen oder die Auflagen der Behörden zu erfüllen. Für die Sportler und Zuschauer waren es aber 32 Jahre spannende und schöne Radsporthistorie.

W  
V  
/N  
T  
E

OT

Ihr Vertrauen zeichnet uns aus





---

## Eine kurze Episode: Straßenradrennen in der Paderborner Kernstadt

***Nach fast 15jähriger Pause wurde am Sonntag, 19. Mai 1968 ein Amateurstraßenrennen in der Paderstadt veranstaltet. Der frühere Radrennfahrer Konni Grünwald wollte seinen Paderborner Radsportfreunden endlich einmal wieder ein Radrennen bieten und beauftragte den RMC Schloß Neuhaus mit der Durchführung. Er selbst übernahm die Schirmherrschaft.***

Schwierigkeiten über Schwierigkeiten waren aber bis zur endgültigen Genehmigung durch die Behörden zu überwinden, bis endlich der Startschuss gegeben werden konnte. Vorgesehen war die Strecke „Rund um den Schützenplatz“. Es wurde aber die Paderbrücke gesperrt, und der Verkehr lief über den Rolandsweg. Eine Woche vor dem Renntermin wurde dann noch die Neuhäuser Mühlenenge in beiden Richtungen gesperrt, so dass aller Verkehr über den Fürstenweg, Löffelmannweg und Rolandsweg rollte. Nun war guter Rat teuer, und die Veranstaltung schien restlos zu scheitern. Dank des Entgegenkommens der Kreis- und Stadtverwaltung wurden die letzten verkehrstechnischen Schwierigkeiten gelöst. Befahren wurden nun folgende Straßen: Greitelerweg, wo sich hinter der Einmündung des Bischoffsteich Start und Ziel befanden, Hermann-Kirchhoff-Straße, dann über den Schützenplatz zum Hubertusweg entlang des Schwimmbades und zurück zum Greitelerweg. Der Start musste wegen des Fußballspiels am Nachmittag auf den Vormittag um 9 Uhr vorverlegt werden.

Zum zweiten Mal startete am 9. August 69 das Straßenrennen „Rund um den Schützenplatz“. Die rührigen Männer des RMC hatten keine Mühen gescheut, bis diese Veranstaltung als willkommene Abwechslung in der fußballarmen Zeit unter Dach und Fach war. Als das Europa-Möbelhaus Bernhard Hunstig die Schirmherrschaft übernahm, war man der größten Sorge, der finanziellen, enthoben. Aber nun die Straßen frei zu bekommen war sehr mühsam. Neidisch blickte man zu den Organisatoren des Europazuges, für die anscheinend keine Schwierigkeiten bestanden, für Stunden die gesamte Innenstadt für den Verkehr zu sperren. Hier draußen am Schützenplatz, für den Sport, war aber so etwas schwer möglich. Über 300 Fahrermeldungen, eine noch nie dagewesene Teilnehmerzahl, entschädigten den Veranstalter aber für seine Mühen. Als dann die Hauptklasse mit 180 Fahrern auf der Strecke war, stand die Polizei vor einer fast unlösbaren Aufgabe, die Strecke vom Fahrzeugverkehr, der in beiden Richtungen(!) weiterlaufen mußte, freizuhalten. Sieger wurde der aus Norddeutschland kommende Klaus Ertel. Die heimischen Fahrer Thiele und Wittwer landeten in dem großen Feld von 90 angekommenen Fahrern noch im Vorderfeld. In einen bösen Sturz wurde der RMC Fahrer Droste verwickelt, der sich eine klaffende Kopfwunde zuzog. Er wurde aber am Abend, nachdem die Wunde genäht war, wieder aus dem Krankenhaus entlassen.

Leider blieben alle Bemühungen, weitere Radrennen in der Paderstadt durchzuführen, für den RMC erfolglos. Erneute Vorstöße in den 90er Jahren scheiterten entweder an den behördlichen Genehmigungen oder an den Einsprüchen der Anwohner.

## Straßenrennen in Scharmède und Salzotten

**Zum ersten Mal in der Geschichte des Ortes Scharmède wurde dort am 10. Oktober 1971 ein Amateur-Straßenradrennen ausgetragen. Dem RMC war es gelungen, für diese Großveranstaltung im Radsport den Opel-Händler Fricke aus Salzotten als Mäzen zu gewinnen. Es war gelungen, eine Rundstrecke von acht Kilometer Länge zu bekommen, die für eine solche Veranstaltung ideal war. Start und Ziel war vor der Schule in Scharmède. Weiter ging es über die Eisenbahnbrücke in Richtung Elsen, dann rechts ab zum Haus Widey. Die Strecke mündete weiter vor der neuen Eisenbahnbrücke auf die Kreisstraße Salzotten-Scharmède und führte darüber wieder in den Ort.**

Am 14. Oktober 73 wurde auf der acht Kilometer langen Strecke um Scharmède zum zweitenmal der „Große Opel-Fricke-Preis“ ausgetragen. Über 400 Fahrer aus der gesamten Bundesrepublik waren zum Saisonabschluss gekommen, um noch einmal um Sieg und Plätze zu spüren, ehe nun die verdiente Winterpause eingelegt wurde. In seinem ersten Rennen in der Jugendklasse A konnte der heimische Fahrer Bertold Kartzmarzik seinen bisher größten Erfolg erzielen. Er ließ die besten Fahrer, darunter zwei Deutsche Meister, klar hinter sich. Über 120 Fahrer der Hauptklasse wurden auf die 120 km lange Reise geschickt, und sofort wurde ein tolles Tempo vorgelegt. Sieger wurde in 3:02,35 Stunden Dieter Leitner vor seinem Vereinskameraden Andreas Troche, Hameln.

Bei idealem Rennwetter wurde am 7. und 8. Oktober 78 im Salzottener Stadtteil Scharmède zum vierten Mal eine Radsportgroßveranstaltung durchgeführt. Da es hierbei um die Bezirksmeisterschaft sowie um ein Sichtungrennen zur Bildung der Nationalmannschaft 1979 ging, waren Höhepunkte an der Tagesordnung. Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit der Freigabe der Strecke lief dann doch alles zur Zufriedenheit ab. Der Schirmherr Dr. Rainer Barzel konnte wegen einer Erkrankung leider nicht anwesend sein, hatte aber ein Grußtelegramm geschickt. Am Sonnabend ging es ab 14 Uhr in sechs Klassen pausenlos um den begehrten Titel eines Bezirksmeisters. In der Schülerklasse C (8-10 Jahre) siegte Stefan Wittwer (Stukenbrock). In der Schülerklasse B (10-12 Jahre) kam Uwe Fromberg (Bielefeld) als Erster ins Ziel. Sieger der Schülerklasse A wurde Karl Dalbüding aus Geseke. In der



*Michael Schenk (mehrfacher Deutscher Meister), Hennes Junkermann, Bernd Gröne (Olympiazweiter von Seoul 88).*

Jugendklasse B(14-16 Jahre) stellte sich Klaus Mudrack (Bielefeld) als Sieger vor. In der Jugendklasse A (16-18 Jahre) hatte Henning Tonn aus Brackwede die Nase vorn. In der Hauptklasse wurde Peter Schiffner aus Gütersloh Sieger und Bezirksmeister. Am Sonntag fiel bereits um 11 Uhr der erste Startschuss für die Schülerklasse C. Der frischgebackene Bezirksmeister Stefan Wittwer hatte auch hier die Nase vorn. Über 140 Fahrer aus der gesamten Bundesrepublik nahmen um 14 Uhr das Rennen um den „Großen Opel-Fricke-Preis“ auf, dem Sichtungsrennen des Bundes Deutscher Radfahrer. 16 Runden = 130 Kilometer waren zu fahren und es wurde von Anfang an ein 45er Schnitt erzielt. Nach 80 gefahrenen Kilometern hatte sich, nachdem mehrere Ausreißversuche gescheitert waren, eine fünfköpfige Spitzengruppe gebildet. Dieter Münch (Katzwang), Peter Kehrl (Hombruck), Andreas Kübeck (Bünde), Rolf Haller (Schwenningen) und der Lokalmatador Johannes Potrykus. So ging es in die letzte Runde. Alle drückten Johannes die Daumen. Er konnte mit seiner Spurtschnelligkeit den Sieg erringen, nur Münch, der die meisten Prämien gewonnen hatte, konnte ihm gefährlich werden. In der Zielkurve aber wurde Johannes etwas unglücklich abgedrängt und kam so nicht wieder ganz nach vorn. Sieger wurde in 3:06, 29 Std. Dieter Münch aus Katzwang

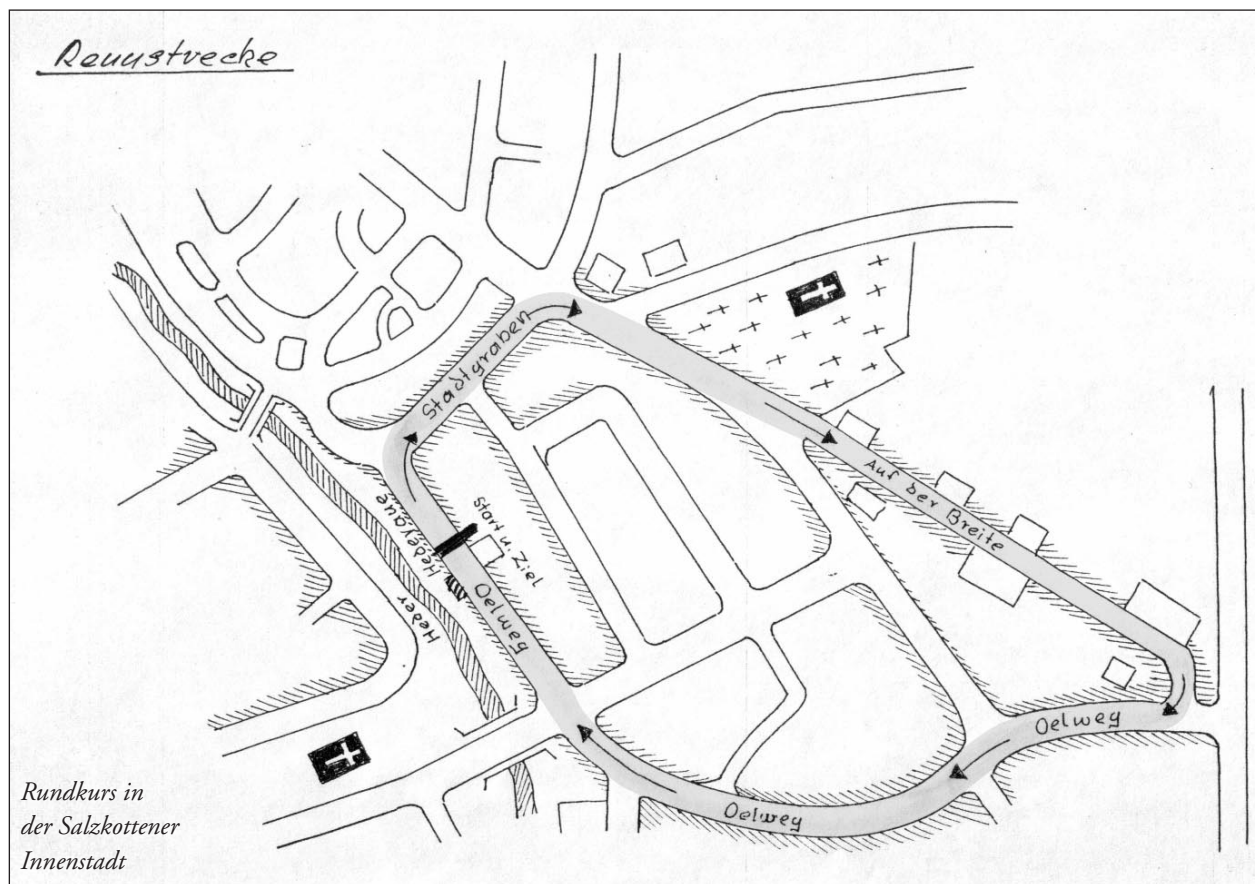
Die 5. Austragung des „Opel-Fricke-Preises“ in Verbindung mit der Volksbank Thüle wurde am 12. Oktober 80 bei herbstlichem aber trockenem Wetter auf der bekannten Strecke um Scharmede bestritten. Über 500 Fahrer aus der Bundesrepublik und Berlin hatten in 7 Klassen ihre Meldung abgegeben. Die Hauptklasse fuhr 13 Runden = 104 km und nahm von Anfang an ein hohes Tempo auf. Schnell trennte sich die Spreu vom Weizen und viele Fahrer mußten vorzeitig die Waffen strecken. Die letzte Runde wurde angeläutet. Alle Zuschauer drückten Johannes Potrykus die Daumen. In der Zielkurve lag er noch vorn. Er



*Siegerehrung beim Straßenrennen in Salzkotten*

spurtete, was das Zeug hielt, riss aber die Arme als Sieger vielleicht einige Sekunden zu früh hoch. Neben ihm flog Kaszamarczik aus Unna förmlich heran und riss ebenfalls den Arm als Sieger hoch. Ein spannendes Finish, das Johannes um Reifenstärke verlor. Der Zielstrich hätte 20 cm früher sein müssen und Potrykus hätte gewonnen. Die Zeit für 104 km betrug 2:46,31 Stunden.

Das erste Straßenradrennen am 2. Oktober 82 in der Innenstadt von Salzkotten war für die Fahrer und die zahlreichen Zuschauer ein großer Erfolg. Fast 500 Fahrer aus der Bundesrepublik und Berlin waren in sechs Fahrerklassen am Start. Das schöne Herbstwetter tat sein übriges und ließ tolle Rennstimmung aufkommen. Der erste Tag dieser Doppelveranstaltung stand unter der Schirmherrschaft von Bürgermeister Cramer und wurde gesponsert von der Firma Opel Fricke und der SPADAKA Salzkotten. Der erste Startschuß fiel um 13 Uhr auf dem Ölweg an der Heder. Auf einer zwei Kilometer langen Runde ging es über die Marktstraße, den neuen Marktplatz, die Vielser Straße zurück zum Ölweg. In der Schülerklasse C, die als Erste an



den Start ging, gewann Thorsten Schmidt, Ennepetal. In dem Prominentenrennen hatten sich 15 Bürger aus dem öffentlichen Leben in die Startliste eingetragen, darunter auch der Schützenkönig aus Salzkotten, Niggemeier. Über eine Runde ging dieses Rennen. Über 120 Fahrer nahmen am Rennen in der Hauptklasse mit 40 Runden teil. Alle 5 Runden waren Wertungspurts, wo wertvolle Punkte zu ergattern waren. Lange Zeit führte Carsten Podlesch<sup>1</sup> aus Berlin das Rennen an. Johannes Potrykus als Lokalmatador

versuchte ebenfalls mehrfach zu punkten. In einer ausgezeichneten Zeit von nur 1:49,10 Std. für 80 Kilometer wurde Günter Schumacher aus Langenhagen verdienter Sieger. Carsten Podlesch wurde Vierter.

Nach dem großen Erfolg des ersten Straßenradrennens in der Innenstadt von Salzkotten war auch der zweite Tag

<sup>1</sup> Carsten Podlesch: Weltmeister Steher 1992 und 1994



dieser Doppelveranstaltung um den großen Opel-Fricke-Preis eine große Sache. Das gleiche Fahrerfeld vom Sonnabend war wieder am Start. Die neue Rundstrecke betrug 1,7 km und hatte sich gegenüber der großen gewohnten Runde bestens bewährt. In dem Anfängerrennen hatten sich über 50 Jugendliche dem Start gestellt. Es wurde in zwei Klassen gefahren, bis einschließlich 12 Jahre und darüber. Bei den Kleinen siegte Dieter Wierer und Zweiter wurde Malte Urban<sup>2</sup>. Über 120 Fahrer starteten dann in der Hauptklasse. Auch hier wurde ein Kriterium mit 10 Wertungssprints gefahren. Bis zwei Runden vor Schluss hatte sich eine



*Prominenz in Schloß Neuhaus: Rolf Aldag beim Warmfahren*

7köpfige Spitzengruppe mit Johannes Potrykus gefunden. Dann aber riss das gesamte Fahrerfeld auseinander und es wurde noch einmal spannend. Der Deutsche Meister Heinz Walzack aus Berlin und Eberhard Vogt aus Dortmund gingen an die Spitze. Vogt gewann drei Wertungen hintereinander. Der Sieg war ihm nicht mehr zu nehmen, und mit 23 Punkten gewann er in 1:59,40 Stunden dieses schnelle Rennen. Vierter wurde Johannes Potrykus.

Das zweite Straßenradrennen in der Innenstadt von Salzkotten fand am Samstag, 29. September 84 statt. Über 550 Fahrer aus der Bundesrepublik waren in sechs Klassen am Start. Das schöne Herbstwetter tat sein übriges und ließ immer wieder tolle Rennstimmung aufkommen. Der erste Tag dieser Doppelveranstaltung stand unter der Schirmherrschaft von Bürgermeister Cramer und wurde gespon-

sert von der Firma Opel Fricke und der Spar- und Darlehenskasse Salzkotten. Der erste Startschuss fiel um 13 Uhr auf dem Ölweg an der Heder. Auf einer 1,7 km langen Rennstrecke ging es dann „Rund um die Altstadt“. Böse

Buben hatten in der Nacht zuvor das bereits aufgehängte Zielband heruntergeholt und zerschnitten, aber auch diese Freveltat konnte den Veranstalter nicht daran hindern, die Veranstaltung reibungslos abzuwickeln. In der Schülerklasse B mussten 8 km gefahren werden und es gewann Sven Teutenberg<sup>3</sup> aus Büttgen. Die Junioren hatten 43 km zurückzulegen. Nach mehrmaligem Positionswechsel hatten

sich sieben Fahrer vom Feld gelöst, die sich von der Meute nicht wieder einfangen ließen. Verdienter Sieger wurde der Vizeweltmeister auf der Bahn, Michael Kötter (Herford). In der Hauptklasse gab der Sponsor Heinz Fricke den Startschuss und schickte über 120 Fahrer auf die 85 km lange Reise. Lang gezogen, in ihren bunten Trikots wie an einer Perlenkette aufgefädelt, ging es Runde um Runde um die Altstadt. Nach 1:51,42 Std. fuhr der erfolgreichste Fahrer der Nachkriegszeit, Wilfried Trott<sup>4</sup> aus Köln seinen 281. Sieg heraus.

<sup>2</sup> Malte Urban: heute erfolgreicher Profi zuletzt im Team Bianchi, Deutscher Meister Cross 2000

<sup>3</sup> Sven Teutenberg: erfolgreicher Profi

<sup>4</sup> Wilfried Trott: Deutscher Meister 1975 und 1977, Tour de France Teilnehmer



Nach dem großen Erfolg des ersten Renntages in Salzkotten war auch der zweite Tag dieser Doppelveranstaltung um den großen Opel-Fricke-Preis in Scharmede eine großartige Sache. Die Regenwolken waren mit dem ersten Startschuss verschwunden, und so kamen zahlreiche Zuschauer, die bis zum Nachmittag die richtige Stimmung mitgebracht hatten und die Fahrer in sieben Starterklassen richtig einheizten. Die Junioren hatten 40 km zurückzulegen und fuhren ein hohes Tempo. Man kannte sich untereinander vom Vortag und belauerte sich. Am Schluss hatte der 5. des Vortages seine Konkurrenten überrascht, und es gewann in 1:05,10 Std. Peter Brauckmann aus Hombruch vor Rolf Aldag<sup>5</sup>, Ahlen. In der Hauptklasse schickte dann Heinz Fricke die



*Panne*

120 Fahrer, wie am Vortag, auf die verlängerte Distanz von 100 km. Wilfried Trott, der Sieger in Salzkotten, wollte hier nochmals gewinnen und drückte immer wieder auf das Tempo. Auch Johannes Potrykus wollte es in seinem Wohnort wissen. Ein Prämienspurt nach dem anderen riss das Fahrerfeld lang auseinander. Auf der Salzkottener Straße ereignete sich dann noch ein Sturz, in dem es einige Favoriten, unter anderem Henning Tonn, erwischt hatte. Volker Meier führte das geschlossene Feld dann in den Endspurt und gewann in 2:14,25 Std. diese 7. Austragung des Rennens in Scharmede.

Ideales Rennwetter, weit über 1000 Zuschauer und über 400 Amateure sorgten beim dritten Radrennen am 31. August 86 in Salzkotten, das in diesem Jahr im Rahmen des Hederauenfestes erstmals vom Verkehrsverein gespon-

sert wurde, für einen vollen Erfolg. Nach dem Anfängerrennen und dem Rennen für die Bürger, an denen sich wieder viele Jugendliche und Erwachsene beteiligt hatten, erfolgte um 15 Uhr der Startschuss für die 170 Fahrer der Hauptklasse. Immer wieder versuchten einige Fahrer auszureißen, wurden aber immer wieder eingefangen. Auch der Schloss Neuhäuser Andreas Nübel versuchte mehrmals mit weiteren vier Fahrern wegzukommen, leider vergeblich. Henning Tonn und Frank Cvajnar lösten sich von ihren Mitstreitern und zogen unaufhaltsam davon. Der Vorsprung der beiden wurde von Runde zu Runde größer und erreichte zum Schluss über eine Minute. Nach 2:20,25 Std. fuhr Frank Cvajnar als Erster über die Ziellinie. Er fuhr für die

Renngemeinschaft Herford-Bünde. Wenige Meter dahinter folgte Henning Tonn aus Gütersloh.

Ein würdiger Abschluss der Straßenrennsaison war die 8. Austragung des Opel-Fricke-Preises in Scharmede am 12. Oktober 86. Das trockene, warme Herbstwetter tat sein übriges und lockte Hunderte von Zuschauern von morgens bis zum späten Nachmittag an die Rennstrecke und verlieh der Veranstaltung richtige Volksfeststimmung. Die vor 16 Jahren eigens für dieses Rennen gegründete Scheinfirma „Rast und Ruh“ geizte neben vielen anderen Prämienstiftungen nicht mit Bargeld, so dass in jeder Runde packende

<sup>5</sup> Rolf Aldag: Profi im Team T-Mobile, Deutscher Meister 2000, Olympiateilnehmer

Spurts ausgetragen wurden. Bürgermeister Ettler, sowie die Sponsoren Heinz Fricke und Finkeldei schickten um 15 Uhr die Hauptklasse AB auf die lange Reise über 96 Kilometer. Die in jeder Runde ausgefahrenen Prämienspurte rissen das Fahrerfeld sofort auseinander. Der Wind auf der Salzkottener Straße tat sein übriges und ließ die abgefallenen Fahrer nicht wieder aufschließen. So hatte sich schließlich eine vierköpfige Spitzengruppe mit dem späteren Sieger aus Holland gebildet. Der „fliegende Holländer“ Dorgelo tat sich besonders hervor und heimste fleißig harte D-Mark ein. Er fuhr zudem sein letztes Amateurrennen, da er im kommenden Jahr zu den Profis wechselte. Er wurde auch nach 2:22,12 Std. verdienter Sieger vor Joachim Steдинг (Hannover), 3. Frank Cvajnar (Herford), 4. Rolf Aldag (Ahlen).

Vorjahressieger Franz Cvajnar hatte keine Chance, und auch der 1986 knapp besiegte Zweite, Henning Tonn mußte sich geschlagen geben: Mit Rüdiger Ransiek von der SRG Herford-Bünde holte sich ein erst 19-jähriger Fahrer, der noch vor wenigen Monaten als Junior startete, den „Großen Preis von Salzkotten“ im Rahmen des Herderaufestes am 30. August 87. Im Spurt eines dreiköpfigen Spitzenfeldes rollte er als Erster über die Ziellinie am Ölweg, gefolgt von Thomas Hartmann und Gerd Strauch, die sich wenige Runden vor dem Ende der 100 Kilometer langen Strecke vom Feld der übrigen fast 150 Radrennfahrer gelöst hatten. Damit ging ein sportliches Spektakel zu Ende, bei dem niemand sein Kommen zu bereuen brauchte. Auch den Akteuren hatte es gefallen. „Eine großartige Atmosphäre, ein tolles Publikum und eine gute Strecke“, würdigte Sieger Ransiek die vierte Auflage des Rennens in der Sälzerstadt.

Frank Klein (RSG Wattenscheid) war der Sieger beim fünften Radrennen um den „Großen Preis von Salzkotten“ am 28. August 88. Nachdem er und Christoph Ludwig fast



*Rolf Aldag auf dem Treppchen*

die Hälfte des Rennens allein an der Spitze bestimmt hatten und dabei zeitweise einen Vorsprung von mehr als 30 Sekunden gegenüber den Verfolgern heranzufahren, aktivierte er in der letzten von 60 Runden noch einmal die letzten Reserven und siegte mit deutlichem Vorsprung. Fünfter wurde Markus Pauli<sup>6</sup> (RSV Gütersloh).

Er war der große Star des hochkarätigsten Radrennens im Kreis Paderborn überhaupt: Zeitgleich mit dem Sieger landete der Olympiazweite von Seoul, Bernd Gröne<sup>7</sup>, (Olympia Dortmund), im Spurt der sechzehnköpfigen Führungsgruppe in 2:17,18 Stunden auf dem elften Platz. Sieger des Amateurrennens über 99,6 Kilometer wurde Teamkollege Rolf Aldag. Einen tollen Empfang bereitete am 1. Oktober 88 der RMC und die Stadt Salzkotten dem frischgebackenen Silbermedaillengewinner. Gemeinsam mit Erfolgstrainer Hennes Junkermann und seinem Teamkollegen, dem siebenfachen Deutschen Meister Michael

<sup>6</sup> Markus Pauli: in den 90er Jahren als Radtrainer für den RMC tätig

<sup>7</sup> Bernd Gröne: Silbermedaille bei den Olympischen Spielen in Seoul 1988, Deutscher Meister 1988



*Daniel Potthoff am Start des Zeitfahrens*

Schenk, trug sich Gröne kurz vor dem Start in das Goldene Buch der Stadt ein. In der Jugendklasse siegte Roman Jördens, Sohn des Damen-Bundestrainers. Bei den Schülern A landete Dennis Hummelsiep<sup>8</sup>, RC-Schwalbe Solingen auf dem 9. Platz.

Im Rahmen des Hederaufestes veranstaltete der RMC am 27. August 89 das Radrennen um den „Großen Preis der Stadt Salzkotten“. Trotz des schlechten Wetters machten die Spitzenfahrer der Amateurklasse ganz schön Dampf, es war was los auf dem 5000 m Rundkurs. Nach der Hälfte der Distanz setzten sich zehn Fahrer vom Feld ab, einige fielen allerdings wieder zurück. Der Rest wurde vom Hauptfeld nicht mehr eingeholt. Erfreulich aus ostwestfälischer Sicht, dass drei Mitglieder des Nationalkaders das Siegertrio bildeten und RMC-Lokalmatador Andreas Nübel Platz zwei belegte.

Der Dauerregen zum „10. Opel-Fricke-Preis“ am 18. August 90 in Scharmede machte alle Planungen zum

Jubiläum zunichte. Dabei war zur zehnten Auflage des großen Opel-Fricke-Preises alles so gut geplant. Scharmede war Ziel für die dritte Etappe der Ostwestfalen-Rundfahrt der Radamateure. Als besonderer Leckerbissen boten die Veranstalter noch ein Mannschafts-Zeitfahren der OWL-Rundfahrt-Teilnehmer. Im Rahmenprogramm veranstaltete der RMC noch vier Rennen für den Nachwuchs mit insgesamt 180 Fahrern. Der RRC Curve Dortmund-Brackel „sahnte“ dabei kräftig ab. Im Junioren-Rennen belegten die Akteure aus der Bierstadt die ersten drei Plätze. Mit Alexander Heinichen<sup>9</sup> belegte ein weiterer Dortmunder im Schüler B-Rennen den ersten Rang.

Traditionell im Zweijahresrhythmus fand auf den Straßen des Kreises Paderborn der „Große-Opel-Fricke-Preis“ statt. Am 4. Oktober 92 stieg in Salzkotten die 11. Auflage. Neu war diesmal die Strecke. In den Vorjahren galt es für stets gut 200 Pedal-Cracks, den windanfälligen 8-km-Rundkurs in Scharmede in Rekordzeit zu durchhetzen. Eine Veränderung bei der Ortsdurchfahrt machte dem agilen Veranstalter RMC Schloß Neuhaus einen Strich durch die Rechnung. Gerhard Potrykus lebte in dieser Zeit gefährlich! „Lynchen wollten sie mich in Scharmede“, so der engagierte Radsport-Funktionär, „weil hier das traditionelle Straßenradrennen um den Opel-Fricke-Preis nicht mehr stattfinden kann.“ Aber Potrykus und auch die Herren im Rathaus, nächste Adresse für den Unmut der Scharmeder Bürger, waren unschuldig. Auf Veranlassung des Kreises wurde die Straße, auf der bislang Start und Ziel angebracht war, verengt, so dass dort ein Radrennen nicht mehr möglich war. Gestartet wurde der 11. Salzkottener

<sup>8</sup> Dennis Hummelsiep: Mitte der 90er Jahre erfolgreicher Mountainbike-Profi

<sup>9</sup> Alexander Heinichen: erfolgreicher Profi

„Opel-Fricke-Preis“ auf dem 1,7 km Kurs „Am Friedhof“ in Salzkotten, der ebenfalls bereits mehrfach rennerprobt war. Punkt 15 Uhr, als die Sonne noch wärmte, starteten die C-Fahrer mit 30 Sekunden Vorsprung vor den A/B-Rennern der Hauptklasse in die von 102 km auf 85 km reduzierte 50-Runden-Hatz. Sofort löste sich der starke Stukenbrocker Martin Wittwer mit Christian Brintrup (Rheine) an seinem Hinterrad. Wie ein Schweizer Uhrwerk spulten diese beiden Runde für Runde herunter und machten den Großteil der auszufahrenden Barpämiern unter sich aus. Die ständigen Angriffe einiger Topleute aus Köln sowie des Ex-Salzkotten-Siegers Rüdiger Ransiek erhöhten das Tempo im Feld im gleichen Maße, wie die zwei Führenden abbauten. Nach 1,5 Stunden wurden Wittwer und Brintrup nach toller Flucht von sieben Verfolgern gestellt. Im Spurt dieser Gruppe setzte sich der schnellste Timo Pahnhenrich (Dortmund) gegen Maik Lembke (Rheine) und Johannes Kleibrink (Driburg) deutlich durch. Hoch einzuschätzen war der vierte Rang des lange führenden Martin Wittwer, der damit für Lokalmatador Dirk Bulda die „Kastanien aus dem Feuer holte“, da dieser schon kurz nach dem Start mit

Defekt zurückblieb. Beste RMC-Fahrer waren Waldemar Grabosch (7. Junioren) und Daniel Potthoff (11. Jugend). Besonders auffällig Stefan Hintke (Stukenbrock), der nur um Millimeter am Sieg vorbei fuhr und den Dritten um 2 Minuten versetzte.

Beim großen „Opel-Fricke-Preis“ am 29. September 94 ging es in der Sälzerstadt gleichzeitig um das Abschlußrennen der Radbundesliga der Junioren. Auf einem rund zwölf Kilometer langen Rundkurs trat nicht nur die Junioren-, sondern auch die Jugend-Klasse mit allen Spitzenfahrern an. Pech hatte bei den Junioren der Lokalmatador Daniel Potthoff, der sich in der vierköpfigen Spitzengruppe befand, die auch die drei Erstplatzierten stellte. Drei Runden vor Schluss stürzte er und wurde vom Hauptfeld aufgesogen.

Mit diesem Rennen ging die Ära der Straßenrennen des RMC (vorerst?) endgültig zu Ende. Das Interesse der Sponsoren nahm ab und die manchmal unüberwindlichen Genehmigungsprozesse waren ein zu großes Hindernis. Das Know-How ist aber bei den Männern und Frauen des RMC nach wie vor vorhanden und wer kann schon wissen, was die Zukunft bringt.

## Querfeldeinrennen im Wilhelmsberg

**Mehr als zwei Jahrzehnte war der RMC Schloß Neuhaus Gastgeber von erstklassigen Querfeldeinrennen. Im Schloß Neuhäuser Wilhelmsberg hatte man ein ideales Gelände für den Cross-Sport gefunden. Die Strecke „Rund um den Nußknapp“ galt als anspruchsvolle aber auch sehr faire Strecke. Dieser Strecke und der hervorragenden Organisation war es zu verdanken, dass wohl jeder, der in dieser Zeit im Cross-Sport einen Namen hatte, mindestens einmal in Schloß Neuhaus an den Start ging.**

Zum ersten Mal, 1962, hatte der heimische Rad- und Motorsportclub die Initiative ergriffen, um auch einmal den radsportbegeisterten Zuschauern in unserem Raum diese neue Sportart vorzuführen. Als Strecke bot sich der Wilhelmsberg geradezu an. Auch die erwünschten Schwierigkeiten, wo das Fahrrad geschultert werden musste, waren vorhanden, so dass der Ausrichter bereits bei diesem ersten Rennen erwog, in den kommenden Jahren hier vielleicht einmal eine Meisterschaft auszugetragen. 47 Starter waren am 25. Februar in der Hauptklasse des bundesoffenen Rennens gestartet. Sieger wurde der Niedersachsenmeister Friebe aus Hannover.

Starker Schneefall bedrohte noch in letzter Minute die Durchführung des 2. Querfeldeinrennens am 17. Februar 63, wenn nicht die Männer des RMC in den frühen Morgenstunden für eine abermalige Räumung gesorgt hätten. Trotz der vereisten Straßen waren die Fahrer z. B. aus Köln, Bremen, Hannover gekommen, um an den Start zu gehen. Unter brausendem Beifall siegte Pauli (Gütersloh) mit einer

Minute Vorsprung. Der RMC Fahrer Thiele fuhr ein schönes Rennen und platzierte sich in diesem Klassefeld auf den 16. Rang.

Am 26. Januar 64 waren den heimischen Radsportfreunden anlässlich des zehnjährigen Bestehens des RMC die Landesverbandsmeisterschaften im Querfeldeinfahren übertragen worden. Den Meistertitel in der Hauptklasse holte sich der Herforder Toloweit. Die Siegerehrung nahm Landrat Ising persönlich vor.

Zum zweiten Mal holte sich der Herforder Toloweit am 7. Februar 65 den Sieg beim Querfeldeinrennen. Die beiden heimischen Fahrer Thiele und Wittwer hielten sich beständig im Mittelfeld auf, waren immer unter den ersten 15 zu finden. Besondere Erwähnung muss hier der Fahrer Thiele finden, der nach längerer Krankheit erstmals wieder in einem Querfeldeinrennen startete und 13. wurde.



*Steile Anstiege auf dem Wilhelmsberg*





Startaufstellung beim Crossrennen

Gleich 2 Querfeldeinrennen standen am ersten Wochenende im Februar 66 auf dem Programm. Am Samstag wurde die Bezirksmeisterschaft und am Sonntag ein offenes Rennen ausgetragen. Wenn man bedenkt, welche erhebliche Arbeit ein Querfeldeinrennen verursachte, allein durch das Herichten der Strecke – 2000 Meter Leinen mussten gespannt werden – war es nur zu begrüßen, dass dann diese Strecke an zwei aufeinanderfolgenden Tagen befahren wurde. Bezirksmeister in der Jugendklasse wurde Horst Möbius<sup>1</sup> vor Klaus Vogt<sup>2</sup>, beide vom Verein RSV Gütersloh-Spexard. Sieger der Hauptklasse wurde Heinz Nienaber, ebenfalls aus Gütersloh.

Über Stock und Stein ging es am 7. Februar 67 wieder beim Kampf der Pedalritter im Wilhelmsberg. In der Jugendklasse übernahm der Deutsche Jugendmeister Thaler<sup>3</sup> aus Dreistiefenbach gleich die Spitze, die er auch bis ins Ziel nicht mehr abgab. Über 40 Fahrer stellten sich dem Start der Hauptklasse. 10 Runden mussten auf der idealen, aber schweren Strecke gefahren werden. Schon in der zweiten Runde war Beruola aus Solingen, der spätere Sieger, an der Spitze.

Auf der idealen Querfeldeinstrecke im Schloß Neuhäuser Wilhelmsberg hatte sich am 11. Februar 68 wieder eine stattliche Zahl von Cyclo-Cross-Spezialisten eingefunden. Bei der neunten Austragung dieser Disziplin ging es diesmal um den großen „Jubiläumspreis der Langenberger Brauerei“, der aus Anlass des 100jährigen Bestehens ausgefahren wurde. Sieger wurde unangefochten Walter (Gütersloh-Spexard) vor Beecker (Solingen).

Spannende Positionskämpfe gab es auch am 2. Februar 69. Sturm und Schneeregen machten es den Fahrern schwer, die trotz der ungünstigen Witterung von einer guten Zuschauerkulisse angefeuert wurden. In der Jugendklasse gab es zwei Hamburger Siege. Den ersten Platz erkämpfte sich Ingo Jack (Condor Hamburg) vor Werner von Hacht<sup>4</sup> (RV Hamburg). Sieger der Hauptklasse wurde, wie schon im Vorjahr, Horst Walter (Gütersloh-Spexard) vor Walter Beecker (Solingen). Fünfter wurde Klaus Jördens<sup>5</sup> (Hannover).

Kaum hatte das neue Jahr begonnen, und schon fand am 31. Januar und 1. Februar 70 wieder eine Doppelveranstaltung im Wilhelmsberg statt. Bei idealen Wetterverhältnissen und auf einer bestens vorbereiteten Strecke starteten am Samstag die Querfeldeinfahrer, um ihren Bezirksmeister zu finden. Sieger wurde zum vierten Mal hintereinander der Gütersloher Walter. Zum Hauptrennen am Sonntag waren 40 Fahrer erschienen. Werner (Berlin), ein Fahrer, der zur Deutschen Spitzenklasse gehörte, war auf dem

1 Heute als Radsporttrainer im Bezirk OWL tätig

2 Jugendfahrgewalt im Bezirk OWL

3 Weltmeister Rad-Cross 1973 + 1976, Deutscher Meister der Straßen-Amateure 1974 + 1976, Olympiateilnehmer 1976, Träger des Geben-Trikots und Etappensieger bei der Tour de France

4 Heute Besitzer eines großen Radgeschäftes in Hamburg und Chef des Jeantex-Stevens-MTB-Teams

5 Später Bundestrainer Cross, Damen und Mountainbike



Wettfahrausschuss beim Querfeldeinrennen.

20- km-Kurs, der schnellste und gewann in neuer Rekordzeit von 51,49 Minuten.

Bei für Querfeldeinrennen idealen Wetterverhältnissen und auf einer bestens vorbereiteten Strecke, wurde am 28. Februar 71 zum vierten Male der „Große Preis der Langenberger Brauerei“ ausgetragen. Nach Aussagen der Sieger und Nationalfahrer, die im In- und Ausland jede Strecke kannten, zählte dieser Parcours zu den schönsten und besten, die es gab. Mit nur zehn Meter Vorsprung sicherte sich Linthard Werner vom RV Lichterfelde-Berlin in der neuen Rekordzeit von 53:07,6 Minuten für 20 Kilometer erneut den Sieg.

Am 27. Februar 72 wurde zum fünften Mal „der Große Preis der Langenberger Brauerei“ ausgetragen. Die Wetterverhältnisse waren ideal und das Tempo außergewöhnlich hoch. Die Nationalfahrer Brinkmann (Gütersloh) und Werner (Berlin) übernahmen sofort die Spitze. In den nächsten Runden zog Brinkmann dann ganz allein davon und überrundete schließlich auf der zwei Kilometer langen Strecke die Hälfte des Fahrerfeldes. Der zweimalige Sieger

der letzten Jahre, Linthard Werner, kämpfte verbissen, wollte er doch, was noch keinem Fahrer gelungen war, hier einen Hat-Trick landen. Bei einer Abfahrt stützte er dann noch und musste die Hoffnung auf einen erneuten Sieg begraben. Noch nie wurde ein Querfeldeinrennen mit einem so großen Abstand (2,25 Min.) auf den Zweiten entschieden. Ältester Teilnehmer war Andreas Wittwer vom RMC.

Am 25. Februar 73 waren über 70 Fahrer aus allen Teilen der Bundesrepublik angereist, um am letzten Cyclo-Cross-Rennen dieser Saison teilzunehmen. In der Hauptklasse wollten es die Favoriten und Nationalfahrer sofort wissen und legten ein enormes Anfangstempo vor. Schließlich war am selben Tag die Weltmeisterschaft in London, an der aber nur vier Fahrer vertreten waren. So wollten diese Nationalfahrer hier zeigen, dass auch sie hätten die deutschen Farben in England vertreten können. So setzte sich nach der dritten von zehn zu fahrenden Runden der bereits zweimal auf dieser Strecke siegreiche Werner aus Berlin an die Spitze des Feldes. An seinem Hinterrad klebte der alte Stratege Werner Tulowitz. An dritter Position lag der bayrische Meister Stadlmayr aus Herersdorf. Linthard Werner aus Berlin fuhr seinem dritten Sieg auf dieser Strecke sicher entgegen.

Auf der um diese Zeit meistens schneebedeckten Querfeldeinstrecke gingen am Karnevalssonntag, 24. Februar 74, bei frühlinghaftem Wetter über 80 Fahrer aus dem ganzen Bundesgebiet an den Start. Darunter befanden sich im Feld der Hauptklasse die Landesmeister von Niedersachsen und Bayern sowie der Zweite der nordrhein-westfälischen Meisterschaften, Karsten Podlesch (Braunschweig). In der B-Jugendklasse gab es für den RMC einen schönen Erfolg durch den 16jährigen Johannes Potrykus. Zum ersten Mal überhaupt bei einem Querfeldeinrennen am Start schaffte er einen beachtlichen dritten Platz.

Auf einer bestens vorbereiteten Strecke, die durch das einsetzende Tauwetter noch schwerer geworden war, wurde am 23. Januar 77 das 16. Querfeldeinrennen des RMC ausgetragen. Diesem Rennen kam eine besondere Bedeutung zu, denn der Bund Deutscher Radfahrer hatte es als Wertungsrennen für die Europameisterschaft der Jugend im Februar in Belgien ausgesucht. Nach Aussage des Bundestrainers und ehemaligen Olympiasiegers Karl Link, sowie Experten dieser Sportart, war diese Waldstrecke eine der schönsten und reellsten, da hier alle Möglichkeiten und Schwierigkeiten enthalten waren und zudem bei jedem Wetter zu befahren war. Dem deutschen Vizemeister, Volker Krukenbaum<sup>6</sup> aus Brackwede, gelang die Revanche zur Deutschen Meisterschaft eindeutig. Er benötigte für die 14 km 35,30 Min. Krukenbaum löste mit dieser Leistung die Belgien-Fahrkarte. In der Hauptklasse übernahm von der dritten Runde an der Siegburger Josef Meisen die Spitze. Sein Sieg, der zweite auf dieser Strecke, war nie gefährdet.

Als Abschluss der Cross-Saison 1978 führte der RMC die Ostwestfalenmeisterschaft durch. Auf der Strecke im Wilhelmsberg trafen sich die Cross Fahrer zum 17. Mal zu einem Cross-Rennen. In der Jugendklasse B gab es einen Dreifacherfolg für Endspurt Herford. Sieger Michael Jakob, 2. Andreas Wolter, 3. Michael Müller. Auf den vierten Rang kam Franz-Josef Kaufmann vom RMC, der erst sein zweites Cross-Rennen fuhr. In der Jugendklasse A siegte Heino Pohlmann, ebenfalls Herford, vor Henning Tonn<sup>7</sup> (Brackwede). Horst Schrader aus Brackwede hatte sofort die Spitze übernommen. Der große Favorit, der Nationalfahrer Volker Krukenbaum, den eine Grippe plagte, zog es vor, nach einigen Kilometern auszusteigen. Und so wurde Walter Schrader unangefochten neuer Bezirksmeister von Ostwestfalen-Lippe. 2. wurde Horst Walter, 3. Möbius (beide Gütersloh). Auf den zehnten und elften Rang kamen Sohn und Vater Kaufmann vom RMC Schloß Neuhaus.

Neuer Landesmeister im Querfeldein wurde am 7. Januar 79 Dieter Uebing vom RRC Curve Brackel (Dortmund). Uebing setzte sich gleich vom Start aus an die Spitze und ließ sich nicht mehr verdrängen. Er erhielt den Pokal vom Schirmherrn Kultusminister Jürgen Girgensohn überreicht. Die rund 100 Fahrer erwartete eine herrliche Schneelandschaft. Bereits vor 15 Jahren war das Neuhäuser Waldgebiet „Wilhelmsberg“ Austragungsort der Landesmeisterschaften.

Auf einer bestens vorbereiteten Strecke, die durch den in der Nacht zuvor noch einsetzenden Schneefall noch schwieriger geworden war, wurde am 27. Januar 80 das 19. Querfeldeinrennen des RMCs ausgetragen. Der bewährte Kurs, der zwei Kilometer lang war und sich ausschließlich im Waldgelände befand, ging über viele kurvice Passagen und sandige Abfahrten. Viel Kraft kostete der steile Anstieg am „Nußknapp“, der mit geschultertem Rad bewältigt werden musste. Mit Spannung erwartete man den Kampf der Hauptklasse. Diese mussten 20 km über verschneite Waldwege zurücklegen. 50 Fahrer aus allen Teilen der Bundesrepublik hatten den weiten Anmarsch trotz Schnee und Eis auf den Bundesstraßen nicht gescheut, um hier im Wilhelmsberg zum Abschluß der Cross-Saison nochmals die Kräfte zu messen. Als Favorit ging Josef Meisen an den Start. Er kannte die Strecke genau und war schon zweimal, 1976 und 1979, Sieger. Nun wollte er einen dritten Sieg. Dieses gelang in 18 Jahren erst zwei Fahrern, Horst Walter aus Gütersloh und Linthard Werner aus Berlin. So ging er gleich zur Sache und legte ein unheimliches Tempo vor. An seinem Hinterrad klebten zunächst Ommer aus Unna und Wolfshol (Sohn des Weltermesters) aus Köln. Vorn zog Jupp Meisen, immer schneller werdend, seine Bahn und

<sup>6</sup> Sieger des Gesamt-World-Cups Mountainbike 1989

<sup>7</sup> Heute ein bekannter Rennmoderator



Heinz Eikel sen., Claus Naß, Gerd und Johannes Potrykus.

fuhr einen unangefochtenen Sieg nach Haus. Zehn Fahrer blieben nur von einer Überraschung verschont. In einer neuen Rekordzeit von 56:49 Min.!

Sieger des 20. Querfeldeinrennens am 22. Februar 81 wurde Volker Krukenbaum vom RV-Teutoburg Brackwede.

Viel Prominenz des Radsports hatte sich am Sonntag 7. Februar 82 beim Querfeldeinrennen eingefunden. Die deutsche Nationalmannschaft nahm diese Gelegenheit zu einem letzten Training für die demnächst in Frankreich stattfindenden Weltmeisterschaften wahr. Profis wie Klaus-Peter Thaler, der diese Strecke schon als Jugendfahrer einige Male absolvierte, und Dieter Übing waren mit dabei. Leider fehlte die angekündigte polnische Nationalmannschaft, die kein Ausreisevisum bekam. In der Hauptklasse siegte Klaus-Peter Thaler. Auf Platz 2 landete Rainer Paus in der Gesamtzeit von 1:01,04 Std. 3. der deutsche Meister Jörgfried Schleicher, 4. Mike Kluge<sup>8</sup>. Der Bundestrainer Klaus Jördens nominierte nach Abschluss dieser letzten Prüfung folgende Mannschaft für die Weltmeisterschaft in

Frankreich: Jörgfried Schleicher, Rainer Paus, Mike Kluge, Heinz Weiß, Frank Ommer und Volker Krukenbaum.

Der Herforder Nationalfahrer und DM-Sechste gewann am Sonntagnachmittag, 20. Februar 83, in überlegener Manier das Rad-Querfeldeinrennen. In der Hauptklasse waren auf glattem aber gefrorenem Boden 33 Crossspezialisten aus zwölf bekannten bundesdeutschen Vereinen angetreten. Das Neuhäuser Rennen galt mit seiner bundesoffenen Ausschreibung als letzte wichtige Veranstaltung in der Saison. 300 fröstelnde Radsportanhänger an der zwei Kilometer langen Rundstrecke konnten manche fahrische Finesse der beiden Nationalmannschaftsangehörigen Krukenbaum und Rolf-Dieter Wolfshohl beobachten, die trotz mancher wuchtiger Querwellen auf dem Trimmgelände kaum ihr Rad zu schultern brauchten. Erst in der sechsten Runde hatte sich der Sohn des bekannten Vaters und Bundestrainers Rolf Wolfshohl im Duell der beiden deutschen Spitzenfahrer von der Führung verdrängen lassen. Im Ziel lag er um 150 Meter hinter dem Herforder Konkurrenten Volker Krukenbaum zurück, der einfach sein Rad besser „rollen“ ließ. Beide deutschen Spitzenfahrer deklassierten förmlich das Feld mit über 140 Sekunden Vorsprung gegenüber den Mitfahrern. In der Juniorenklasse siegte Ralf Ostheide (RSC Unna) vor Torsten Wittig<sup>9</sup> (RV Berlin).

Die wachsende Großstadt Paderborn forderte ihren Tribut. Abholzungen und Zäune ließen keine anspruchsvolle Strecke mehr zu. Aber weniger als eine anspruchsvolle Strecke wollten die Männer des RMCs den Crossern nicht bieten. So musste das Kapitel Rad-Cross-Rennen in Schloß Neuhaus geschlossen werden.

<sup>8</sup> Rad-Cross Weltmeister 1985, 1987, 1992, mehrfacher Deutscher Meister Cross Amateure und Profis, Gesamtsieger MTB-Worldcup 1990, Deutscher Meister MTB 1993

<sup>9</sup> Ex-Ehemann und Trainer von Hanka Kupfernagel



## Mountainbikerennen in Bad Driburg

**Die Mountainbike-Abteilung im RMC Schloß Neuhaus wurde 1994 ins Leben gerufen. 1996 wurde erstmals ein Fachwart für diese Sparte gewählt. 1998 fand das erste Mountainbike-Rennen unter der Regie des RMC statt.**

Eigentlich sollte schon 1997 der Startschuss für ein MTB-Rennen gegeben werden. Eine Strecke war im Gelände des Eggewaldes schnell gefunden und die Aufnahmekriterien in die MTB-Serie NRW-Cup waren erledigt. Nur leider bekam man keine Genehmigung für die favorisierte Strecke um die Iburg und alternative Strecken entsprachen nicht dem Anforderungsniveau oder erhielten ebenfalls die behördliche Ablehnung. Bis dann Graf Marcus von Oeynhausen-Sierstorpff für das Projekt MTB-Rennen in Bad Driburg gewonnen werden konnte. Auf seinem Gelände wurde eine Streckenführung gefunden, die den Ansprüchen des Veranstalters entsprach. Gleichzeitig hatte man mit der Unternehmensgruppe Oeynhausen-Sierstorpff großzügige Unterstützung bei der Nutzung der Infrastruktur als auch mit den Bad Driburger Naturparkquellen einen Sponsor gefunden.

Es war eine Demontage ersten Ranges, was Wolfram Kurschat mit seiner gesamten Konkurrenz veranstaltete. Beim 1. Bad Driburger Mountainbike-Cup am 30. August 98, dominierte der Deutsche Vizemeister das Elite-Rennen mit scheinbar spielerischer Leichtigkeit. Im „Kurschatten“ folgte der Rest – mit mehr als drei Minuten Abstand. Elf verschiedene Rennen sorgten für einen langen Sporttag – dafür stand an dessen Ende die Erkenntnis, mit dem

Mountainbike-Cup eine für Bad Driburg sehr attraktive Veranstaltung gefunden zu haben. Die separate Wertung um die ostwestfälische Bezirksmeisterschaft ging an Thomas Schleppenbäumer (Bielefeld), der sich gegen die RMC-Fahrer Tobias Niggemeyer und Sascha Prigge behauptete. Ein ehemaliger deutscher Spitzenfahrer hatte am Morgen bereits seine alte Klasse gezeigt: Volker Krukenbaum aus Herford gewann die Lizenzklasse der Senioren. Was am Ende blieb, waren in erster Linie zwei Erkenntnisse: Zum einen, dass Hochmut gegenüber der auf den ersten Blick von so manchem Fahrer als leicht eingestuft Strecke mehrfach vor dem schmerzlichen Fall kam, zum anderen, dass mit Hilfe des Grafen von Sierstorpff ein attraktives Ereignis in die Badestadt geholt wurde.



*Start des MTB-Rennens im Driburger Kurpark*



Bei der Austragung des 2. Bad Driburger MTB-Cups am 19. September 99 wurde den Fahrern auf dem 4,8 km langen Rundkurs wieder einmal alles abverlangt: 150 Höhenmeter waren zu bewältigen und teilweise ging es Berg runter schwieriger als Berg rauf. Für die halsbrecherische Abfahrt am Rosenberg musste man schon etwas geübt sein. Mit dabei Marcus Graf von Oeynhausen Sierstopff, der Schirmherr des Mountainbike-Cups, der es sich nicht nehmen ließ, in der Hobby-Seniorenklasse selbst drei Runden zu drehen. Nach knapp einer Stunde kam der Hausherr ins Ziel – als 37. seiner Klasse. Aber für ihn zählte nur eins: „Dabei sein ist alles“. Um etwas mehr ginge es hingegen für die Lizenzfahrer: Für sie war das Rennen gleichzeitig das Finale des NRW-Cups 1999. Sieger des Elite Rennens wurde Hans-Jürgen Juretzeck.

Es ging in jeder Hinsicht aufwärts am Sonntag, 23. Juli 2000, als im wunderbaren Ambiente des Bad Driburger Kurparks der dritte Mountainbike-Cup ausgerichtet wurde:



Sascha Prigge im Gelände ...

Der 4,8 km Rundkurs, der mit einer Höhendifferenz von mehr als 150 Metern den Fahrern einiges an Kondition abverlangte, die Zuschauerzahl, das Thermometer, das nach vielen trüben Tagen wieder nach oben kletterte und die Formkurven der Cyclisten aus dem Bundeskader, die das Rennen als Generalprobe für die Deutschen Meisterschaften eine Woche



... und im Ziel

später nutzten. Der amtierende Deutsche Meister Wolfram Kurschat setzte sich in der Lizenzklasse der Herren vor dem Olympiafahrer Carsten Bresser durch und konnte damit weitere 25 Punkte auf seinem NRW-Cup Konto verbuchen, der in der Badestadt Station machte. Gut in Szene setzen konnte sich Sascha Prigge. Der „Lokalmatador“ aus Schloß Neuhaus fuhr trotz einer krankheitsbedingten Pause als 17. in das Ziel ein. Steil nach oben führte auch der Weg der Damen – für Hedda zu Pudslitz führte er sogar nach Sydney. Dass sie zurecht auf den Olympiazug aufspringen durfte, stellte sie im Rennen unter Beweis. Nach 60 Minuten hatte sie die Schleife vier Mal durchfahren und sich dabei einen komfortablen Vorsprung gegenüber ihrer Konkurrentin Regina Marunde herangefahren. Mit Spannung wurde das letzte Rennen um den Caspar-Heinrich-Pokal erwartet. Die berühmte Speiche vorn hatte letztlich das Team Leonardo I, das in Bad Driburg auf den Geschmack einer Sportart gekommen war, die wie kaum eine andere im Aufwind ist.

Zum erstmal international ausgeschrieben war der 4. Bad Driburger MTB-Cup, der am 1. und 2. September

01 statt fand. Einen Blick auf die kapitalen Hirsche im Wildgehege dürften sich die Fahrer des Cups kaum gegönnt haben. Allerdings boten sowohl der Streckenverlauf wie das Umfeld dieses außergewöhnlichen Rennens Voraussetzungen, wie es sie bei kaum einem anderen Mountainbike-Rennen in Deutschland gibt. Wiederum wurde in Bad Driburg das Finale des NRW-Cups ausgetragen. Die größte Spannung lag somit über dem letzten Rennen des Cups, indem auch UCI Weltcupunkte vergeben wurden. Der Rennverlauf des Eliterennens stellte die bisherige Gesamtwertung des NRW-Cups noch einmal auf den Kopf. Christoph Müller machte an der Spitze ein derartiges Tempo, dass ihm nur Matthias Brocks einige Zeit folgen

konnte. In der dritten Runde musste er jedoch abreißen lassen, so dass Müller einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg verbuchen konnte. Sascha Prigge vom RMC kam auf einen guten achten Platz.

Sonntag, 23. Juni 02, kurz vor 16.40 Uhr, die wichtigste und letzte Entscheidung war gefallen. Der Däne Christian Poulsen vom Team „Colding Bicycle-Club“, der eigens für den MTB-Cup angereist war, hatte seine starke Konkurrenten in Schach gehalten. Jacobus Thielemann vom Team Coast erreichte den vierten Platz und ergatterte sich somit die NRW-Landesmeisterschaft. Die Profiklasse begeisterte zum Abschluss in Bad Driburg die Fans. 5000 Zuschauer waren am Wochenende an zwei Tagen in der



*Start- und Ziel an der Bad Driburger Therme*



Die Gewinner Bresser, Kurschat und Nicke bei der Siegerehrung

Kur- und Badesstadt dabei und angetan von den Leistungen der Profi- und auch der Hobbysportler. Die fünfte Auflage übertraf alle Erwartungen weit. Der Umzug des Start-Ziel-Geländes aus dem Kurpark an die Driburg-Therme erwies sich als durchaus gelungen. Neben den Profis hatten auch die Hobbybiker Gelegenheit, ihr Fahrkönnen zu demonstrieren. Das Team „Fitness-Center Spieker“ siegte beim Firmenrennen zum zweiten Mal im Kampf um den „Caspar-Heinrich-Pokal“.

Der Mountainbike-Cup bietet für viele den Rahmen zu sportlichen Höchstleistungen: die ambitionierten Hobbyfahrer wie Leistungssportler und absoluten Top-Fahrer.

Zum sechsten Mal machte am 5. und 6. Juli 2003 diese Veranstaltung mit einer Fülle von Starts und Rennen in Bad Driburg Station. Mehr als 500 Starterinnen und Starter aus dem gesamten Bundesgebiet und dem Ausland lieferten sich rund um den Rosenberg heiße Rennen um die begehrten Pokale, die für die Rennen im dritten Lauf des MTB-NRW-Cups, die Bezirksmeisterschaften und die Landesverbandsmeisterschaften vergeben wurden. „Was der RMC mit dem sechsten MTB-Cup auf die Beine stellt, lässt sich nur mit dem Superlativ Galavorstellung beschreiben“, so stand es am Tag nach dem Rennen in der Presse. Das am besten dotierte und besetzte Rennen der Eliteklasse stand am Schluss, mit einem Stelldichein nationaler und internationaler Spitzenfahrer. Der Sieg ging an Tim Hemskerck aus den Niederlanden, auf Platz zwei landete Michal Bogdziewicz aus Danzig. Als bester Deutscher belegte Marc Hug aus Hinterzarten Platz drei. Sieger des Rennens der Firmen und Vereine um den Caspar-Heinrich-Pokal wurde zum dritten Mal das Team des Fitness-Studios Spieker.

Die Mountainbike Geschichte des RMC findet auch im Jubiläumsjahr eine Fortsetzung. Das 7. Bad Driburger Mountainbike-Rennen ist bereits angemeldet. Termin ist der 4. und 5. September. Wieder einmal ist der RMC Ausrichter des MTB-NRW-Cup Finales, der in diesem Jahr sein 10 jähriges Jubiläum feiert. Ein wenig stolz sind die Organisatoren des RMC natürlich auch auf die Wahl des NRW-Cups 2003 zur besten Mountainbike-Serie in Deutschland.

**Fachwarte MTB**

1997-

Rita Prigge

## Die Rennen auf der Aschenbahn

***Bahnrennen ... nur was für die Westfalen-Halle? Ist dieser Sport nicht nur auf einer Radrennbahn möglich? Ganz bestimmt nicht, dachten sich die Männer vom RMC. Das geht auch im Fußballstadion.***

Für die heimischen Radsportler war die Eröffnungsveranstaltung der Aschenbahn des Hermann-Löns-Stadions am 11. Juli 1960 gleichzeitig ihre erste Bahnveranstaltung überhaupt. Zum ersten Mal sahen die Zuschauer in der alten Residenz ein Radrennen auf einer Aschenbahn. Im Mannschaftsrennen nach Sechstageart über 50 Runden war die sieggewohnte Mannschaft Markmann/Vogelsang aus Herford nicht zu schlagen. Einen ausgezeichneten vierten Platz belegten die RMC Fahrer Thiele/Brecker.

Nach dieser Kostprobe zur Eröffnung der Bahn bot der sehr veranstaltungsfreudige Vorstand des RMC zwei Jahre



*Martin Hayn auf  
der Aschenbahn im  
Löns-Stadion*

später, am Sonntag, 2. September 1962 ein dreistündiges Programm auf der Aschenbahn an. Diese Veranstaltung rief die Bahnfahrer aus NRW an den Start ins Hermann-Löns-Stadion. Im Programm waren Fliegerrennen, Ausscheidungsfahren und 150 Runden Mannschaftsrennen nach Sechstageart. Als besonderer Clou starteten die beiden alten Haudegen des Radsports, Konni Grünewald und Josef Haneke, in einem Fünf-Runden-Verfolgungsrennen. Diese beiden Strategen konnten in ihrer Glanzzeit schon manches Aschenbahnrennen gewinnen. Zuerst führte Konni Grünewald mit seinem schnellen Antritt. Dann aber kam Haneke auf und gewann sicher vor Grünewald. Für diese schöne Leistung erhielten sie reichlich Beifall, den sie auch verdient hatten.

Leider blieben diese beiden Aschenbahnrennen im Hermann-Löns-Stadion nur eine kurze Episode in der Geschichte des RMCs. Eine Fortsetzung erfolgte nicht, den Grund lassen vielleicht die Bilder von den (wahrscheinlich sehr schmerzhaften) Stürzen erahnen.



# Radtouristik im RMC Schloß Neuhaus

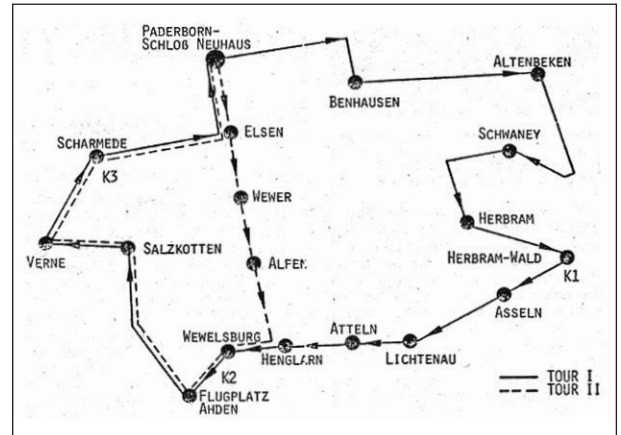
## Geschichte der RTF

**Variable Streckenführung bei den Trainingseinheiten gab es Anfang der 80er Jahre nicht. Damals trafen sich die Aktiven des RMC Schloß Neuhaus turnusmäßig, um ihre Trainingseinheiten „rund um die Müllkippe“ zu absolvieren. 3 Fahrer, nämlich Herbert Stemmer, Peter Burbiel und Volker Schröder waren es jedoch irgendwann leid, immer wieder die gleiche Strecke, begleitet von wenig angenehmen Gerüchen, zu absolvieren. Auf der Suche nach neuen Trainingsmöglichkeiten stießen sie schließlich auf eine neue Abteilung des BDR: der Radtouristik.**

Schon die ersten Teilnahmen an diesen Veranstaltungen begeisterten die drei dermaßen, dass 1982 der RMC Schloß Neuhaus mit der Radtouristik eine weitere Abteilung dazu bekam.



Die Radtouristiker 1989.



1. RTF-Streckenplan

Bereits am 29. 8. 83 nahm man ein großes Wagnis in Angriff: die Ausrichtung der 1. Radtouristikveranstaltung. Damals noch gab es nur die Auswahl zwischen zwei Streckeneinteilungen, so dass das Paderborner Kreisgebiet in 55 bzw. 108 Kilometern erkundet werden konnte. Überwältigende 385 Starter waren zum Start am Sportplatz der DJK Mastbruch angereist. Zehn Teilnehmer aus den Niederlanden sorgten dabei für einen internationalen Charakter. In den Nachberichten war später zu lesen: „Die Touristikfahrt verlief ohne größere Zwischenfälle: zwei defekte Räder wurden vom „Besenwagen“, der die Strecke abfuhr, aufgeladen und eine Frau, die sich bei einem Sturz leichte Schrammen zuzog, ließ sich von den bereitstehenden Sanitätären verarzten.“

Bis 1988 hatten sich die Teilnehmerzahlen auf rund 400-430 Anmeldungen eingependelt, als die erste große

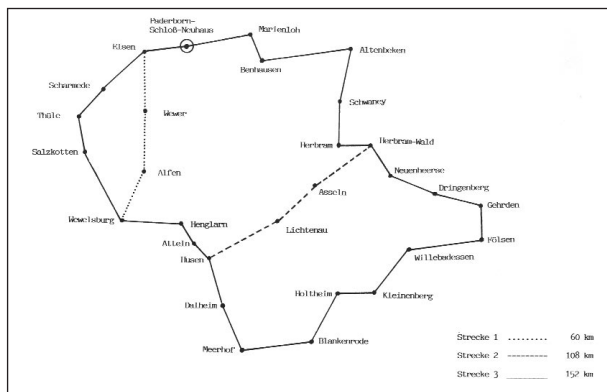




RTF-Mitglieder 1994

Änderung stattfand. Der RMC Schloß Neuhaus nahm eine weitere Streckenführung hinzu. Die Teilnehmer konnten sich nun für 60, 108 oder 152 Kilometer entscheiden, wobei die Kontrollen in Herbram-Wald, Willebadessen, Wewelsburg und Scharmede stattfanden. Gleichzeitig wurde auch der Startort gewechselt: Man zog um zur Sporthalle am Merschweg.

1991 wollte die RTF-Abteilung es ganz genau wissen: Aufgrund der starken L-Fahrer des RMC Schloß Neuhaus entschloss man sich, selbst eine L-Wertung anzubieten. Ausgewählt wurde hierfür der Pfingstmontag, an dem für



2. RTF-Streckenplan

die kommenden 6 Jahre eine RTF-Veranstaltung, kombiniert mit einem Bergzeitfahren der Formel-L, angeboten wurde. Die Teilnehmerzahlen bewegten sich hier zwischen 500 und 600.

Einen nachhaltigen Eindruck bei allen Startern hinterließ 1993 die aus Umweltschutz-Gründen konsequent durchgeführte Müllvermeidung. So wurden an den fünf Kontroll- und Verpflegungsstellen erstmals die vom Gardinen-Studio Helmut Voth gesponserten Mehrzweck-Kunststoffbecher eingesetzt, während bei Start und Ziel bereits zum vierten Mal das Spülmobil der Stadtwerke Paderborn zum Einsatz kam. Doch nicht nur das hinterließ einen Eindruck bei allen Teilnehmern. Es wurde noch eine neue Streckendistanz hinzugefügt: Die Wahl konnte nun zwischen 4 Strecken getroffen werden.

Aufgrund von Genehmigungsschwierigkeiten am Startort Merschweg (Nähe zum Landesgartenschau Gelände/ Parkplatzmangel) wich der RMC Schloß Neuhaus 1994 zur Gesamtschule Elsen aus. Doch bald schon zeigte die hohe Teilnehmerzahl diesem Startort die Grenzen auf, so dass wir 1997 mit Streckenänderungen bei der 100-er und 150-er Distanz wieder zu unserer Halle am Merschweg zurückkehrten.

Bis heute genießen wir in Schloß Neuhaus die Gastfreundschaft, während sich die Teilnehmerzahl im Jahre 2003 auf einen neuen Rekord von 799 Teilnehmern steigerte.

### Fachwarte RTF

1982-1987	Peter Burbiel
1988-1990	Herbert Stemmer
1991-1992	Klaus-Peter Bulda
1993-1997	Jürgen Finke
1998-2002	Jürgen Menke
2003-	Gregor Westermann

## Formel-L: Die sportliche Einlage bei der Radtourenfahrt

**Es verwundert, dass die Formel-L so wenig Anhänger gefunden hat, so dass sie letztlich nicht mehr vom Bund Deutscher Radfahrer angeboten wurde. Denn jeder, der einmal daran teilgenommen hatte, fand nur lobende Worte für diese „sportliche Einlage“, die Wettkampf und Radtourenfahrt so optimal verband.**

Und so funktionierte die Formel-L: Die teilnehmenden Fahrer gingen an den Start wie bei jeder RTF. Doch nach einigen Kilometern wurde ein Zwischenstopp eingelegt: Der Start für ein Berg- oder Flachzeitfahren begann. Nach erfolgter Zeitabnahme ging es dann weiter auf der 1-, 2-, 3- oder 4-Punktetour. Eingeteilt wur-



*Dirk Bulda, Benno Koschorrek, Martha Bulda, Werner Radermacher und Peter Bulda*

den die Fahrer in sechs Klassen. Nach mehreren Vorläufen – jeweils in der Nord- und Südgruppe – fand schließlich ein bundesweites Finale statt.

Die Formel-L trat 1991 in das Augenmerk des RMC Schloß Neuhaus. Auf Initiative von Werner Rademacher nahmen er, Martha, Dirk und Petra Bulda, Volker Schröder und Benno Koschorrek an der bundesoffenen L-Wertung teil. Beim Finale in Schlüchtern belegte Martha Bulda in der Gesamtwertung einen hervorragenden 6. Platz, Dirk Bulda einen 2. und Werner Rademacher in der Seniorenklasse einen 15. Platz.

In den folgenden Jahren machte besonders Familie Bulda in der Formel-L-Szene auf sich aufmerksam. Dirk Bulda konnte sich mehrfach als Bundessieger feiern lassen, während sich Martha und Petra Bulda unter den ersten 10 platzierten.

Aufgrund der großen Erfolge wurde der RMC selbst Veranstalter von Formel-L-Veranstaltungen. Extra zu diesem Zweck richteten wir neben der schon traditionell gewordenen Libori-RTF im August eine RTF zu Pfingstmontag aus, die zu ihren Bestzeiten mehr als 600 Teilnehmer verzeichnen konnte. Als Zeitstrecke diente uns der Ebbinghauser Berg, der ideale Bedingungen für ein Bergzeitfahren bot. Hier stellte Dirk Bulda 1992 einen Streckenrekord von 4:25 min. auf, der bis zum Einstellen der Formel-L nicht gebrochen werden konnte. Kurzfristig ausweichen mussten wir lediglich in den Jahren 1993 + 1994 nach Henglarn; Straßenbauarbeiten in Ebbinghausen machten dies erforderlich.

1996 schließlich bedeutete das Ende der Formel-L. Aufgrund der geringen Resonanz verzichtete der BDR auf eine weitere Ausrichtung. Da zwei RTF-Veranstaltungen im Jahr



Dirk Bulda beim Start

auch eine große personelle Belastung für den RMC bedeutete, und die Teilnehmerzahlen auf ein relativ geringes Niveau von durchschnittlich 300 Startern gesunken war, entschieden wir uns, keine Pfingst-RTF mehr anzumelden.

## Volksradfahren

**Volksradfahren gab es schon lange vor den Radtouristiken. Sie richteten sich allerdings bewusst an die ganze Familie. Denn es galt, eine etwa 20 Kilometer lange, ausgeschilderte Strecke zu bewältigen. Sie war dadurch besonders für Untrainierte, Kinder und Ältere geeignet.**

Am 13. Mai 73 richtete der RMC Schloß Neuhaus sein 1. Volksradfahren aus. Gleich zu Anfang konnte man auf die stolze Zahl von ca. 200 Teilnehmern blicken. Als Start- und Zielort diente – wie auch in allen folgenden Jahren – das Hallenbad in Schloß Neuhaus. Anschließend ging es über folgende Strecke:

Am Schlossgarten, Hermann-Löns-Str., Milchstraße, Sennemühlenweg, Am Haustenbach, Heierweg, Grenzweg,



*RMC-Fahrer als Ritter der Landstraße*



*Heinz Eikel ehrt Teilnehmer des Volksradfahrens.*

K 97, Am Haustenbach, Sennemühlenweg, Georg-Lucas-Weg, Klausheiderstraße, Sander Bruchstraße, Hermann-Löns-Straße, Am Schlossgarten.

Nach einer Spitzenbeteiligung von 500 Teilnehmern im Jahre 74 pendelte man sich auf etwa 250 bis 300 Teilnehmer jährlich ein. Doch es sähe dem RMC Schloß Neuhaus nicht ähnlich, wenn er eine Veranstaltung über Jahrzehnte auf einem Level halten wollte. Und so organisierten wir Mitte der 80er Jahre die „Tour de Libori“. In Kooperation mit den Milchwerken Rimbeck, die die finanziellen Mittel bereitstellten, richtete der RMC Schloß Neuhaus jährlich im Mai/Juni 4 Volksradfahren aus. Auf diesen 4 Etappen wurden jeweils 10 Fahrer ausgelost, die dann auf eine Extra-Fahrradtour eingeladen wurden. Ziel dieser Tour war der Libori-Bierbrunnen vor dem Rathaus in Paderborn, wo die Teilnehmer lautstark von den Libori-Gästen begrüßt wurden.

Leider fand die „Tour de Libori“ nur wenige Jahre lang statt, es ging anschließend mit den einfachen Volksradfahren weiter. Die Teilnehmerzahl sank kontinuierlich, so dass man sich in den 90er Jahren notgedrungen entschloss, auf die weitere Durchführung von Volksradfahren zu verzichten.



# Motorsport im RMC Schloß Neuhaus

**In der Zeit zwischen 1964 und 1995 war der Motorsport nicht nur im Titel des RMC Schloß Neuhaus vertreten. So traten 1964 die ersten Motorsportbegeisterten unserem Verein bei, starteten bei diversen Autoslalom und machten aus Schloß Neuhaus selbst einen Schauplatz vieler Autoslalom.**

Doch nicht nur 4 Räder waren hier gefragt. Bei dem 6. Automobilslalom im Jahre 1969 wurden erstmals auch Moped- und Radfahrer zugelassen. Allein bei dieser Veranstaltung belohnte das Meldeergebnis von über 100 Teilnehmern die mühevollen Kleinarbeit, die die rührigen Männer und Frauen des RMC Schloß Neuhaus in die Organisation investierten. Genutzt wurde dabei anfangs eine 850 m lange Slalomstrecke, die sich von der Schlosshalle bis zur Freilichtbühne in vielen Kurven und Schleifen schlängelte.

1972, es wurde mittlerweile der 9. Autoslalom ausgerichtet, konnte man schon folgende Klassen anbieten:

Klasse I: Fahrzeuge bis 850 ccm – Klasse II: bis 1300 ccm – Klasse III: über 1300 ccm – Klasse IV: Damenklasse – Klasse V: Spezialtourenwagen über 1150 ccm.

In den Klassen I-IV wurde mit normalen Serienfahrzeugen gefahren. Teilnahmeberechtigt war jeder Inhaber eines Führerscheines. Die gefahrene Zeit wurde in diesem Jahr erstmals mit Lichtschranken auf 1/100 sek. gemessen, was die Spannung zum Ende der Veranstaltung noch steigerte; Hundertstelsekunden entschieden über Platz eins und zwei.

Doch etwas noch viel Bedeutenderes geschah im Jahr 1972: In der Generalversammlung des Rad- und Motor-

sport-Clubs im „Langenberger Hof“ wurde die Gründung einer Motorsportgruppe beschlossen. Das geschah auf Wunsch vieler Motorsportfreunde in der Residenz. Gleichzeitig wurde der korporative Anschluss des RMC an den Automobilclub von Deutschland (AvD) vorgeschlagen. Der RMC führte vom 1. Januar 73 an den Namen „Rad- und Motorsport-Club 1954 Schloß Neuhaus e. V.“.

1973 konnte man aufgrund des Neubaus des Schulzentrums letztmalig auf das Gelände hinter der Schlosshalle zurückgreifen. Doch mit freundlicher Unterstützung des britischen Kommandanten der Schlosskaserne konnte das Gelände zwischen NAAFI und altem Reitplatz benutzt werden. Nach Aussage der Fahrer war diese Strecke schwieriger zu befahren und somit sogar noch interessanter.

Ein besonderes Highlight im Jahr 1975 bildete der Start auf dem Nürburgring. Heinz-Jürgen Borghardt und Gerd



*Autoslalom in Schloß Neuhaus*



Schmitt fuhren auf Capri RS bei der Rallye Kaiser Karl. 18 Runden (411 Kilometer) waren zu fahren. Viele Fahrzeuge mussten durch Defekte vorzeitig ausscheiden. Der Capri RS unserer beiden heimischen Fahrer war für diese lange Distanz jedoch gut präpariert. Das eingespielte Neuhäuser Gespann schaffte in hervorragender Fahrweise den zweiten Platz. Dieser Erfolg war für Borghardt und Schmitt krönender Abschluss einer guten Rennsaison.

Mit der Bildersuchfahrt fand 1977 ein neues Ereignis für den RMC Schloß Neuhaus statt.

Nach einer Vorbereitung der Motorsportgruppe von nur 5 Wochen ging die Reise und Suche an einem Sonntagnachmittag los. Nach einem von Rennleiter Paul Elsenbrock und seiner Frau ausgearbeiteten Plan mussten auf der Strecke zwischen Schloß Neuhaus, Bentfeld, Salzkotten, Scharmede und Haaren verschiedene Punkte angefahren werden. Es wurde nach dem Alter des Bauernhauses, nach den Zahlen und Buchstaben des nächsten Kilometersteins oder nach dem Alter von Haaren gefragt. Die höchste Punktzahl 35 wurde nur von Rüdiger Ricken erreicht.

Anlässlich seines 25-jährigen Jubiläums heulten die Motoren beim 17. Automobilslalom auf besonderem Boden. Der Ort der Veranstaltung war der Parkplatz des „Südrings“ in Paderborn. Die Strecke zeigte sich wegen ihrer Geräumigkeit ideal und so wurden auch beachtliche Zeiten gefahren. Genau 1000 m lang war die Slalomstrecke, bestückt mit 35 Toren. Die Fahrzeuge wurden in 13 Klassen eingeteilt: So viele gab es beim RMC noch nie!

1981 waren nur noch zwei aktive Motorsportler für den RMC im Einsatz: Dieter Hesse und Reinhold Gröppe. Um den Nachwuchs zu fördern und der Motorsportabteilung neuen Schwung zu geben, wurde überlegt, 2 oder 3 Go-Carts zu kaufen. Es blieb jedoch bei dieser Überlegung. Ebenfalls stellte sich die Frage, ob nicht-genehmigungspflichtige Veranstaltungen noch weiter durchgeführt wer-

den sollten. Nach 19 erfolgreich durchgeführten Auto-Slalom gestaltete sich die Platzfrage immer schwieriger, so dass es auch hier schließlich zu einer Absage kam.

Fast eingeschlafen war dann die Motorsportabteilung 1983, als Reinhold Gröppe als einziger Teilnehmer des RMC Schloß Neuhaus an Motorsportrennen teilnahm. Er startete bei 12 nationalen und internationalen Rennen. Doch der sportliche Aufwind kam 1986 mit der Reaktivierung von Dieter Hesse und die Neuverpflichtung seines jüngeren Bruders Wilfried.

Fachwart Heinz-Jürgen Borghardt in seinem Jahresbericht dazu: „Früher konnte ich immer nur über die Solistenleistungen von Reinhold Gröppe berichten, jetzt sind es außerdem noch zwei Leute, die mit beachtlichen Leistungen im zurückliegenden Jahr für Aufsehen gesorgt haben.“ Allein Wilfried Hesse ging bei 12 Starts im nationalen Slalomsport sechsmal als Sieger hervor. Dieter Hesse landete bei 13 Starts in der gleichen Klasse immerhin drei Siege.

Dann jedoch kam der Rückschlag. Noch 1991 war der Motorsport mit Dieter und Wilfried Hesse an elf Veranstaltungen beteiligt. Sie belegten dabei viele Plätze von 1-3. Doch 1992 wurde dann der Motorsport „unbezahlbar“. Ab diesem Zeitpunkt durften nur noch Fahrzeuge mit Katalysator oder „schadstoffarm“ an Motorsportveranstaltungen teilnehmen.

Die fehlenden aktiven (Nachwuchs-)Fahrer zwangen den Vorstand des RMC Schloß Neuhaus, die Motorsportabteilung im Jahre 1995 offiziell abzumelden.

#### Fachwart Motorsport

1974-1979	Karl-Ludwig Bickmann
1980-1987	Heinz-Jürgen Borghardt
1988-1995	Dieter Hesse

# Besondere Ereignisse in 50 Jahren

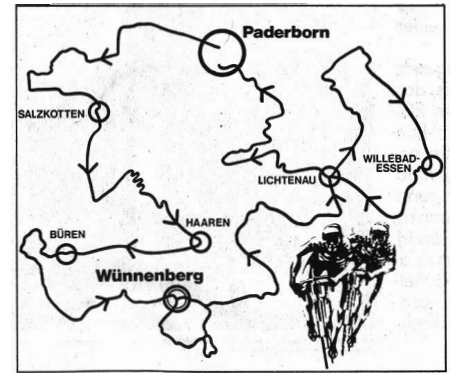
## 1. Paderborner Rundfahrt

**Anlässlich des 25-jährigen Vereinsbestehens hatte sich der RMC Schloß Neuhaus unter Federführung von Heinz Eikel etwas Besonderes ausgedacht: Eine 3-Etappen-Fahrt durch den Kreis Paderborn. Neben den vielen anderen Veranstaltungen bedeutete dies eine weitere große Herausforderung an die Organisationstalente und Helfer des RMC Schloß Neuhaus.**

**D**och es lohnte sich. Wenn auch viele der ursprünglich gemeldeten Nationen, nämlich Polen, Belgien, Luxemburg, Dänemark und Schweden absagten, war die 1. Internationale Paderborner Radrundfahrt ein voller Erfolg. Letztlich waren es 48 Spitzenfahrer aus vier europäischen Nationen, die im Juni 79 hervorragenden Sport in Paderborn boten.

Strahlender Sieger der Drei-Etappen-Fahrt wurde Karsten Podlesch aus Berlin. Nach der ersten Etappe, einem 100-km-Rennen auf einem Rundkurs in Schloß Neuhaus, Mastbruch, lag er noch zwei Minuten hinter dem Überraschungssieger Hans-Günther Quisbrock aus Bielefeld zurück. Doch auf der zweiten Etappe, dem Straßenrennen von Paderborn durch 25 Orte bis Wünnenberg, schlug die große Stunde des Berliners. Etwa 50 km vor dem Ziel löste sich eine siebenköpfige Ausreißergruppe vom Feld. Darunter der Nationalfahrer Podlesch. Im Spurt sicherte sich Pod-

Streckenplan  
der Paderborner  
Rundfahrt



lesch den Sieg und damit eine Gutschrift von 20 Sekunden. Damit übernahm er die Führung in der Gesamtwertung.

Die Schlussetappe führte von Wünnenberg über 112 km zurück nach Paderborn. In Asseln lösten sich fünf Fahrer vom übrigen Feld. Auch hier war wieder Karsten Podlesch dabei.

In der Presse war anschließend zu lesen:

*Die erste Paderborner Radrundfahrt für Amateure kann nur ein Anfang gewesen sein. Es wäre einfach zu schade, wenn der RMC die Generalstabspläne, mit denen er das Radrennen minutiös abgewickelt hat, nun für immer in der Schublade dieses rührigen Radsportclubs verschwinden ließe, denn die 1. Paderborner Radrundfahrt hat bewiesen, dass eine internationale Veranstaltung den Rahmen des Provinziellen sprengt. Sie vermittelte an drei Tagen Flair der großen, weiten Radsportwelt. Ein bisschen Tour-de-France-Stimmung, ein Hauch von „Giro“-Atmosphäre. Als der Bundestrainer des BDR, Klaus Jördens, das erste Fazit zog, war er des Lobes voll, kein Wörtchen der Kritik: „Ein perfektes Rennen. Eine geradezu mustergültige Organisation. Wir bräuchten noch ein paar Etappenrennen von dieser Qualität ...“*

## Fahrten nach Bolton

### **Mini Le Mans 24-Stunden-Tretfahrzeug-Rennen**

**In den Jahren 1981-1983 war der RMC Schloß Neuhaus 3 x zu Gast in Paderborns Partnerstadt Bolton. Freundlich in Gastfamilien aufgenommen, verbrachten wir eine angenehme Zeit im Stadtteil Harwood mit Besichtigungstouren und gemütlichem Beisammensein bei unseren englischen Freunden. Der Hauptgrund der Besuche war jedoch nicht das dunkle Pint, welches von allen Beteiligten gerne getrunken wurde: Die erfolgreiche Teilnahme beim 24-Stunden-Tretfahrzeug-Rennen war unser Ziel.**

Um dieses Ziel zu erreichen, musste viel getan werden. Am Starttag wurden zwei Zelte nahe der Rennstrecke aufgebaut, von denen eines „Mutter“ Christa Eikel für die Verpflegung und Betreuung der Fahrer nutzte. Das andere Zelt diente dem pausierenden Fahrerteam als Ruhestätte.

Jedes Jahr wieder ertönte pünktlich am Renntag um 19:00 Uhr das Signal zum Start, dem im Schnitt 40 Mannschaften folgten. Vor einer großen Zuschauerkulisse und unter starken Anfeuerungsrufen traten die Akteure in die Pedalen der seltsamsten Gefährte. Der Phantasie war in der Ausstattung der Fahrzeuge innerhalb gegebener Richtlinien keine



*Heinz Eikel auf dem Tretfahrzeug*



*Gruppenfoto der Boltonfahrer*

Grenzen gesetzt. Auch das Fahrzeug des RMC Schloß Neuhaus war in eigener Planung und Ausführung entstanden.

24 Stunden später, also Samstag Abend um 19:00 Uhr, war es dann geschafft. Nach einem 27. Platz im Jahre 1981 (621 Runden) errangen unsere „Pedaleure der Landstraße“ 1982 und 1983 jeweils den 11. Platz (823 bzw. 842 Runden; 1 Runde = 633 m).

Gestartet wurde übrigens pro Mannschaft mit 6 Fahrern. Unsere Aufteilung lautete: Zwei Gruppen mit jeweils drei Fahrern, die abwechselnd drei Stunden lang fuhren. Die drei Fahrer wechselten wiederum alle zwei Runden miteinander.

## Rundfahrten zu Gast in Schloß Neuhaus

**1987 stand Schloß Neuhaus zwei Tage im Zeichen des internationalen Radsports. Rund 100 Radrennfahrer aus sieben Nationen nahmen an der 3. NRW-Rundfahrt teil.**

Dabei führte die längste Etappe von Stadtlohn nach Paderborn. Den Schluss bildete ein Rundkurs (Neuhäuser Straße – Fürstenweg – Löffelmannweg – Nordstraße – Detmolder Straße – Heierswall – Paderwall und zurück über die Neuhäuser Straße), der 3 x durchfahren werden musste.

Am darauffolgenden Tag starteten die Fahrer vom Heierswall auf einer 146,8 langen Strecke über Elsen, Scharmede, Bentfeld, Salzkotten, Wewelsburg und Büren nach Brilon.

Die 3. Internationale NRW-Rundfahrt erforderte eine riesige Organisation. Weit über 3000 Polizeibeamte mit Unterstützung in Ostwestfalen durch die Bundeswehr aus Augustdorf waren auf den sechs Etappen im Einsatz. Ein Hubschrauber war ein ständiger Begleiter der Fahrer. Neben den beiden bundesdeutschen Nationalmannschaften „Bahn“ und „Straße“ mit Cross-Weltmeister Mike Kluge gehörten Mannschaften aus der Tschechoslowakei und aus Polen zu den Favoriten.

Doch nicht nur die NRW-Rundfahrt machte Station in Schloß Neuhaus. Auch die Internationale Ostwestfalen-Lippe-Rundfahrt für Radamateure, deren Hauptorganisator Bernd Potthoff gleichzeitig unser 1. Vorsitzender war, nutzte die gute Organisa-

tion, die unser Verein zu bieten hat. 1989 führte die 1. Halb-Etappe von Herford aus mit Berg- und Sprintwertungen in Bad Salzuflen, Lemgo, Schloß Sternberg, Barntrup, Berlebeck, Gauseköte, Veldrom, Altenbeken, Neuenbeken und Marienloh nach Schloß Neuhaus. Doch der Tag war für die 19 Mannschaften aus 5 Nationen, darunter z. B. Pavel Tonkov aus Russland, noch längst nicht gelaufen. Um 18:15 Uhr hieß es: Start zum Mannschaftszeitfahren über 17 Kilometer. Als Rundkurs wurde „das Viereck“ Mastbruchstraße – Husarenstraße – Diebesweg – An der Talle genutzt.

Es war übrigens Kai Hundertmarck, ein damals 20-jähriges Talent aus dem Hennes-Junkermann-Rennstall RC Olympia Dortmund, der sich am Schluß der Rundfahrt als Gesamtsieger feiern lassen konnte.



*Fahrerfeld der OWL-Rundfahrt*



## RMC Schloß Neuhaus in Berlin

**Zwei Vereinsfahrten führten den RMC Schloß Neuhaus in seiner Geschichte nach Berlin, wo wir eine völlig neue Erfahrung machten: das Fahren im geschlossenen Verband. Das heißt: Alle RTF-Teilnehmer starten gleichzeitig. Das Feld wird vorne und hinten mit einer Polizeieskorte begleitet, während rechts und links des Fahrerfeldes Kontrollfahrer aufpassen.**







Eine neue und sehr gewöhnungsbedürftige Erfahrung: Rote Ampeln wurden außer Kraft gesetzt und alle – egal welcher Leistungsschicht – mussten sich an das vorgegebene Tempo halten. Doch die Stimmung, die innerhalb einer solchen Tour entsteht, muß man erlebt haben. Sie lässt sich nicht mit anderen Veranstaltungen vergleichen.

Ein Jahr später war der RMC Schloß Neuhaus zum zweiten Mal zu Gast in Berlin. Am Samstag wurde unter Leitung der Radsportfreunde der Zehlendorfer Eichhörnchen eine Distanz von 115 km im geschlossenen Verband durch Berlin-West zurückgelegt. Und ähnlich wie bei der ersten Vereinsfahrt schwoll die Gänsehaut beträchtlich an, als das Fahrerfeld mit frenetischem Beifall auf dem Kurfürstendamm bedacht wurde.

Mit großer Spannung wurde dann der Start am Sonntagmorgen beim gastgebenden Verein NRVG Luisenstadt

erwartet. Erstmals führten 90 km der Gesamtstrecke durch die DDR. Die 150 Teilnehmer wurden von einer Motorradstaffel der Berliner Bereitschaftspolizei bis zur Mauer geleitet, wo der geschlossene Verband von der DDR-Volkspolizei nahtlos übernommen wurde. Ziel der Fahrt war der Motzener See, wo für die L-Fahrer aus dem gesamten norddeutschen Raum ein Zeitfahren über 13 km stattfand. Die Rückfahrt gestaltete sich als wahre Bewährungsprobe. Das Wetter hatte sich rapide verschlechtert. Jeder fuhr, was das Zeug hielt, um dem drohenden Regen zu entkommen. Die Schwächeren fielen dabei reihenweise zurück, erhielten jedoch „Schubkraft“ einiger sportlicher Mitstreiter und Kontrollfahrer, so dass es alle – früher oder später – nach Hause schafften.

## Pilgerreise auf dem Jakobsweg

**Im September 2003 startete der RMC Schloß Neuhaus mit sechs seiner Mitglieder zu einer 2 300 Kilometer langen Radtour von Trier nach Santiago de Compostella im Nordwesten Spaniens, um über den Jakobsweg zum Grab des heiligen Jakobus d. Älteren zu gelangen. Die Fahrer waren Margret Fuest, Reinhard Heile, Jürgen Menke, Yvonne Seggelmann, Alfons Wieners und als Betreuer Berthold Fuest.**

Trier wurde als Einstiegsort gewählt. Der Weg führte sie am ersten Tag bei herrlichem Wetter entlang der Mosel über Luxemburg nach Frankreich bis in die Nähe von Metz. Einmal in den Pedalen, ging es mit erstaunlicher Routine gut voran: Nancy, Neufchateau, Chaumont, die Bourgogne mit ihren Weinbergen und Schlössern, Avallon, das herrliche Castell. Dann ein großer



Höhepunkt: am 5. Tag erreichten sie nach mühevolem Anstieg die mittelalterliche Kreuzzugsmetropole Vezelay. Hier ist der Einstieg in den eigentlichen Jakobsweg, die „Via Lemovicensis“.

Im weiteren Streckenverlauf kamen die Pilger in den Genuss der schönen Landschaft der „Limousin“, (ver)radelten durch die schier endlosen Weinberge der „Dourdogne“, erlebten in Bazas die sprichwörtliche Gemütsruhe der Franzosen bei einer Reparatur und kamen danach in den Genuss, einen halben Tag nur „flach“ dahinzufliegen.

Vorbei am Riesen Stuhl von Captieux, über Saint Sever erreichten die RMC Mitglieder das wunderschöne St. Pied de Port, die Grenze Frankreichs und das Tor zum spanischen Jakobsweg, dem Camino. Die Stimmung wurde etwas angespannt, denn nun galt es am 13. Tag die Pyrenäen mit dem Ibenatapass (1.057 m) zu überwinden. Jeder fand rasch sein Tempo und das Zusammentreffen am Gipfel ließ Hochgefühle aufkommen, der Ausblick war ein Genuß, die lange und steile Abfahrt nicht minder. Derart beseelt schafften die Fahrer das Ziel Pamplona an diesem Tag zufrieden.



Das nächste größere Ziel hieß Burgos. Hier legten die Fahrer einen Ruhetag ein, denn die Berge hatten an den Kräften gezehrt. Die hohen spanischen Erhebungen lagen noch vor den Fahrern. Zudem konnten sie nicht vorbei an den Sehenswürdigkeiten dieser Stadt, deren Kathedrale zum Weltkulturerbe gehört.

Auf dem weiteren Weg zog sie besonders das romanische Bauwerk von San Martin in Fromista so in seinen Bann, daß sie die endlose, triste Strecke zuvor etwas vergaßen. Ebenso waren Wind und Regen vergessen beim Anblick auf Castrillo des los Polvozares und seine Umgebung. Dennoch, nun ging es wirklich bergan zum „Dach des Camino“, wo die Pilger an seinem Höhepunkt, dem „Cruz de Ferro“ traditionsgemäß einen Stein ablegten, gleichsam als Symbol der Befrei-



ung von körperlicher und seelischer Last. Befreiung spürten die RMC Mitglieder hernach auch bei der 11 km langen Abfahrt von 1500 m auf 525 m mit traumhaft schönen Ausblicken. Nun hatten sie noch 217 km vor sich und wähten sich schon fast am Ziel. Doch erst jetzt kamen die stärksten Herausforderungen, ständig starke Anstiege, vor allem bei der Überwindung des O Cebreiro (1300 m) und des anschließenden El Poyo Pass (1337 m). Diese beiden boten zudem noch Dauerregen und niedrige Temperaturen. Aber die lange Tour hatte alle geläutert, so daß sie die Anstrengungen ohne inneren Widerspruch annahmen und sogar genießen konnten. Mit großer Spannung fuhren die Sechs nach 22 Tagen dem Ziel entgegen. Bis zuletzt waren alle Kräfte gefordert, und überglücklich fuhren sie am frühen Abend in Santiago de Compostela ein.



# Vereinsgeschehen seit 1954 in Bildern

Trainingslager im Tessin



Sascha Prigge am Start



Jugendlehrgang 1960



Jürgen Finke im Promirennen



Beim Europazug



Rennräderparade



Liboritour 1984



Aschenbahn im Löns-Stadion



Vereinsmitglieder 90er Jahre



R. Finke und  
E. Bolte auf  
der Vätternsee-  
rundfahrt

Martin Hayn 1959



J. Finke und A. Wieners  
auf der Vätternsee-  
rundfahrt



Im Ziel auf  
der Vätternsee-  
rundfahrt



MTB Siegerehrung an der Therme



Welle sen.



Radtraining 2003



---

## Dankeschön an alle früheren und aktuellen Aktiven im Rennsattel Dankeschön an alle Betreuer

***Bei den Rennen und Veranstaltungen des RMC waren immer auch große Namen vertreten. Deutsche Meister, Weltmeister, Olympiateilnehmer, schrieben sich in die Starterlisten der Cross-Rennen, Straßenrennen und Mountainbikerennen ein.***

**D**och der Verein, und hier vor allem die Betreuer schufen die Möglichkeit, dass sich Talente entwickeln konnten und der Verein bis heute durch seine Fahrer in den Ergebnislisten, auch größerer und ganz großer Rennen zu finden ist. Fahrer des Vereins sind in Landeskader und Nationalkader berufen worden. In 50 Jahren waren das eine ansehnliche Zahl aktiver Rennfahrer und es würde den Rahmen der Festschrift sprengen alle Namen aufzuzählen. Stellvertretend, keinesfalls wertend, sei nur an einige erinnert.

Konni Grünewald ist einer der ersten RMC-Rennfahrer, die in den Starterlisten auftauchen. Ebenso ganz früh dabei Andreas Wittwer.

Schon bei den ersten eigenen Rennveranstaltungen machte Gerd Bönisch auf sich aufmerksam. Viele, viele Jahre heimste er Siegerkränze ein. Einer seiner größten Erfolge sicherlich der Sieg Rund um Düren 1971. Mit ihm erfolgreich aktiv waren Martin Hayn und Horst Thiele.

Herausragend das Talent und die Erfolge die Johannes Potrykus für sich und den Verein erzielte. Sein größter Erfolg war der siebte Platz bei der Weltmeisterschaft der

Amateure in Prag 1980 und seine Aufnahme in den Olympiakader 1980. Leider nahm die Deutsche Mannschaft nicht an der Olympiade 1980 in Moskau teil.

Andreas Nübel und André Depa, weitere erfolgreiche Rennfahrer für den RMC, die Siege bei großen Rennen erzielten und in nationale Kader berufen wurden.

Daniel Potthoff, Thorsten Welzel und Ralf Menke waren Mitglied der OWL Auswahl der Junioren. Daniel Potthoff errang Landes- und Bezirksmeisterschaften, gewann Rundfahrten und stand in den Farben des Vereins oft auf dem Siegerpodest.

Zuerst auf dem Mountainbike, später aber auch bei Cross-Rennen und Straßenradrennen war Tobias Niggemeyer für den RMC unterwegs. Als Juniorenfahrer war er 5. der Deutschen Mountainbikemeisterschaft und als Amateur 13. der Deutschen Crossmeisterschaft.

Seit 10 Jahren ist Sascha Prigge auf dem Mountainbike aktiv. Durch ihn ist der RMC auch schon mal in den Ergebnislisten von World-Cup-Rennen verzeichnet. Sein größter Erfolg war die Teilnahme an der Mountainbike-Europameisterschaft 1996 in Bassano del Grappa.

An all diesen und auch den nicht erwähnten Erfolgen waren die Betreuer nicht unerheblich beteiligt. Ihrem Engagement gilt der ganz besondere Dank des Vereins. Stellvertretend für alle Helfer und Betreuer, die nicht im Rampenlicht stehen, ein Dankeschön an die langjährigen Betreuer der „Renner“, Gerhard Potrykus und Antonius Welle.



# Neue Energie für unsere Region.

Als regionaler Energiedienstleister bietet E.ON Westfalen Weser nicht nur eine zuverlässige Versorgung mit Strom, Gas, Wasser und Wärme, sondern fördert mit vielen Aktionen auch die heimische Sport- und Kulturszene.

Servicenummer 0180 1-88 55 11

[www.eon-westfalenweser.com](http://www.eon-westfalenweser.com)  
[www.eon.com](http://www.eon.com)

**e-on**

Westfalen  
Weser

