

OHG

Mitteilungen

des

Oberhessischen
Geschichtsvereins
Gießen



2023

108. Band
Supplement

Mitteilungen
des
Oberhessischen Geschichtsvereins Gießen

Redaktion:
Michael Breitbach, Eva-Marie Felschow,
Susanne Gerschlauer, Volker Hess und Sabine Raßner

108. Band – Supplement

Gießen 2023


Dieser Band wurde mit einem Zuschuss der
Universitätsstadt Gießen gedruckt.

Impressum:
Herausgegeben vom Vorstand des Oberhessischen
Geschichtsvereins Gießen e.V.

Umschlagmotiv:
Herkules Wanderpreis Kassel 1971
Sigrid Wagner beim Lenker-Vorhebehalte
Foto privat

ISSN: 0342-1189
Online – URN: urn:nbn:de:hebis:26-opus-124759



Druck und Bindearbeiten:
VDS  VERLAGSDRUCKEREI SCHMIDT
Neustadt an der Aisch

Inhalt

Vorbemerkungen von Steffen Boßhammer	7
Beiträge	
I. Probleme und Herausforderungen bei der Wiederaufnahme des Ruderbetriebes nach 1945 in der Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V. von Maya Katharina Gelzenleuchter	
1. Einleitung	9
2. Die Situation der Gießener Rudergesellschaft bis zum Jahr 1945	
2.1. Die Geschichte der GRG von ihrer Gründung bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges	10
2.2. Historische Einordnung der GRG in den Gießener Rudersport	13
3. Die Wiederaufnahme des Vereinslebens in der Nachkriegszeit	
3.1. Der Wiederaufbau des zerstörten Bootshauses und die Neugründung des Vereins	17
3.2. Das fehlende Bootsmaterial und die erste Bootstaufe	21
3.3. Der Ruderbetrieb in der unmittelbaren Nachkriegszeit	25
3.4. Die Trainersituation	26
3.5. Der „Tag des Rudersports“ und das Jubiläumsjahr 1952	29
4. Sportliche Erfolge am Beispiel Jürgen Kleins und Rolf Becks	30
5. Frauenrudern	37
6. Schlussfolgerung und Fazit	38
7. Quellen- und Literaturverzeichnis	40
II. Wie beeinflusste die Person Stefan Bellof die Popularität des Rennsports? von Johanna Gerschläuer	
1. Einleitung	41
2. Stefan Bellof – Stationen im Leben eines erfolgreichen Rennfahrers	
2.1. Kurzer Abriss zur Geschichte der Formel 1 in der Welt und in der BRD	43
2.2. Stefan Bellofs Karriere	44

3.	Popularität der Person	
3.1.	Beliebtheit in der Heimatstadt Gießen	47
3.2.	Popularität in Deutschland	48
3.3.	Internationale Beliebtheit	48
4.	Der Tod einer deutschen Motorsportlegende	
4.1.	Unmittelbare Reaktionen auf Stefan Bellofs Tod	49
4.2.	Erinnerung an eine Motorsportlegende	53
5.	Wenn ein Individuum die Begeisterung für eine ganze Sportart prägt	
5.1.	Der Boris-Becker-Effekt	55
5.2.	Die Entwicklung der Sportberichterstattung und der Motorsportübertragung	56
5.3.	Stefan Bellof und die Entwicklung der gesellschaftlichen Rolle von Sport	60
6.	Zusammenfassung und Ausblick	62
7.	Quellen- und Literaturverzeichnis	63
III.	„Als das Fahrrad auf die Welt kam, war es männlich“.	
	Die Geschichte von Sigrid Magel und dem Radsport von Pascal Jung	
1.	Einleitung	67
2.	Die Entwicklung der Sportbeteiligung von Mädchen und Frauen in Deutschland	68
3.	Historische Entwicklung des Frauenradsports	
3.1.	Geschichte des Fahrrads	69
3.2.	Verbände	72
3.3.	Historische Entwicklung des Frauenradsports	77
4.	Meine Oma, Südwestdeutsche Meisterin und ihr wichtigster Begleiter	
4.1.	Lebensläufe	82
4.1.1.	Sigrid	82
4.1.2.	Norbert	84
4.2.	Vereine meiner Oma	87
4.3.	Der Weg meiner Oma zu einer erfolgreichen Kunstradfahrerin	89
5.	Zusammenfassung	91
6.	Literaturverzeichnis	93

IV. Die Hyperinflation und der Gießener Wohnungsmarkt 1923 – Konflikte zwischen Mietern, Vermietern und städtischen Behörden von Rami Ladouz (Landgraf Ludwigs Gymnasium, Giessen)	
1. Einleitung	95
2. Historische Hintergründe	
2.1. Die Anfänge der Weimarer Republik in Gießen (1918-1923)	96
2.2. Ursachen, Verlauf und Auswirkungen der Hyperinflation im Jahr 1923	98
3. Die Entwicklung der Mietpreise in Gießen im Inflationsjahr 1923	
3.1. Wohnungsbau und Wohnungsmarkt in den Anfangsjahren der Weimarer Republik	101
3.2. Die Entwicklung der Mieten unter dem Reichsmietengesetz am Beispiel der Steinstraße 85 in Gießen	104
4. Konflikte zwischen Mietern, Vermietern und städtischen Behörden	
4.1. Konflikt der Mieter und Vermieter am Beispiel Wassergeld.	109
4.2. Der Verfall der Gießener Mietshäuser im Inflationsjahr 1923	111
5. Zusammenfassung	116
6. Quellen- und Literaturverzeichnis	117

Beiträge von Nachwuchshistorikerinnen und -historikern¹

STEFFEN BOSSHAMMER²

Begleitend zu diesem 108. Band der „Mitteilungen des Oberhessischen Geschichtsvereins Gießen“ erscheint erstmalig ein digitales Beiheft, in welchem vier Beiträge von ehemaligen Schülerinnen und Schülern des Landgraf-Ludwigs-Gymnasiums (LLG) abgedruckt wurden, die im Jahr 2023 erfolgreich ihre Abiturprüfung abgelegt haben.³ Diese Arbeiten entstanden im Rahmen des Geschichtswettbewerbs des Bundespräsidenten, des „größte[n] historische[n] Forschungswettbewerb[s] für junge Menschen in Deutschland“⁴. Am LLG nahmen erstmalig im Jahr 1986 unter Anleitung von Christoph Geibel Schülerinnen und Schüler am Geschichtswettbewerb teil.⁵ Seitdem entstanden zahlreiche mit Förder-, Landes- und Bundespreisen ausgezeichnete Arbeiten. Im Vordergrund des Wettbewerbs, der in geraden Jahren am 1. September startet und im Folgejahr am 28. Februar endet, steht, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu wechselnden Themen eigene Projekte entwickeln, an denen sie in einer Zeitspanne von sechs Monaten arbeiten. Im Sinne des forschend-entdeckenden Lernens gehen die Schülerinnen und Schüler selbstständig in den Archiven und Museen der Heimatregion und ggf. in den Unterlagen der eigenen Familie auf Spurensuche oder führen Interviews mit Zeitzeuginnen und Zeitzeugen. Die gefundenen Zeugnisse werden anschließend unter Einbezug von Forschungsliteratur ausgewertet und in schriftlichen bzw. kreativen Beiträgen fest-

-
- 1 Anmerkung der Redaktion: Der Verein schließt mit dieser Rubrik an die erstmalige Veröffentlichung von preisgekrönten Schülerinnen- und Schülerarbeiten, wie diese in MOHG Band 93 (2008), 355 ff. erfolgt war, an. Die Arbeiten, die zur Aufarbeitung bisher nicht erforschter Ereignisse und Vorgänge der Geschichte der heimischen Region beitragen, werden damit einem breiten Publikum zugänglich und für weitere Forschungszwecke über den Weg ihrer Online-Stellung nutzbar gemacht.
 - 2 Der Autor ist Studienrat am Landgraf-Ludwigs-Gymnasium Gießen und unterrichtet neben Geschichte auch Politik und Wirtschaft sowie Ethik. Seit dem Schuljahr 2020/21 begleitet er Schülerinnen und Schüler bei ihrer Teilnahme am Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten. Er hat die im Begleitheft abgedruckten vier Beiträge – teilweise zusammen mit Christoph Geibel – als Tutor begleitet.
 - 3 Der Autor möchte sich – auch im Namen der Nachwuchshistorikerinnen und -historikern – an dieser Stelle bei dem Vorstand des Oberhessischen Geschichtsvereins, vor allem bei Herrn Dr. Breitbach, ausdrücklich für diese Möglichkeit bedanken.
 - 4 <https://koerber-stiftung.de/projekte/geschichtswettbewerb/>, letzter Aufruf: 29.12.2023.
 - 5 Auch lange nach seiner Pensionierung begleitet Christoph Geibel weiterhin Schülerinnen und Schüler als Tutor bei ihrer Teilnahme am Geschichtswettbewerb und steht auch den übrigen Tutorinnen und Tutoren der Schule mit Rat und Tat zur Seite. Die im Begleitheft abgedruckte Arbeit von Rami Ladouz begleitete er als Tutor.

gehalten. Häufig stehen am Ende des Arbeitsprozesses neue Erkenntnisse zur Gießener Regionalgeschichte.

Im Jahr 2020/21 bildete das Thema „Bewegte Zeiten. Sport macht Gesellschaft“ den Rahmen. Erschwert wurde die Spurensuche von Maya Katharina Gelzenleuchter, Johanna Gerschläuer und Pascal Jung durch die damals geltenden zahlreichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. So waren in diesem Zeitraum beispielsweise Bibliotheken und Archive entweder gar nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen zugänglich und auch Gespräche mit Zeitzeuginnen und Zeitzeugen oder mit mir als Tutor konnten meist nur telefonisch oder als Videokonferenz erfolgen. Es ist den jungen Autorinnen und Autoren deshalb noch höher anzurechnen, dass am Ende bei jeder/m eine preisgekrönte Arbeit steht.

Maya Katharina Gelzenleuchter thematisiert in ihrer mit einem Landespreis ausgezeichneten Arbeit, vor welchen Problemen und Herausforderungen die Giessener Rudergesellschaft (GRG) nach dem Zweiten Weltkrieg stand. Gestützt auf Zeitzeugeninterviews und Unterlagen ihrer Familie stehen in ihrer Studie vor allem die Organisation des Vereinslebens, die Wiederaufnahme des Trainingsbetriebs, das soziale Miteinander und damit auch die Frage, welchen gesellschaftlichen Beitrag die GRG in der Nachkriegszeit leistete, im Vordergrund. Johanna Gerschläuer geht in ihrer ebenfalls mit einem Landespreis ausgezeichneten Arbeit am Beispiel des 1985 bei einem Rennen in Belgien verstorbenen Gießener Formel-1-Fahrers Stefan Bellof der Frage nach, welche gesellschaftlichen und sozialen Funktionen einzelne Sportler erfüllen. U.a. auf Zeitungsartikeln basierend steht in diesem Projekt der Zusammenhang zwischen der Popularität Bellofs auf der einen und die gesellschaftliche Einstellung zu Sport auf der anderen Seite im Vordergrund. Pascal Jung thematisiert in seiner mit einem Förderpreis ausgezeichneten Arbeit am Beispiel seiner Großmutter Sigrid Magel (geb. Wagner), wie Frauen in der Anfangszeit im Radsport bzw. Kunstradsport benachteiligt wurden. Basierend auf Zeitzeugeninterviews und Unterlagen seiner Familie schloss er Fragen nach der generellen Benachteiligung von Frauen im Sport sowie die Entwicklung des Frauenradsports in Deutschland an.

Im Jahr 2022/23 bildete das Thema „Mehr als ein Dach über dem Kopf. Wohnen hat Geschichte“ den Rahmen. Rami Ladouz geht in seiner mit einem Landespreis ausgezeichneten Arbeit der Frage nach, welche Auswirkungen die Hyperinflation des Jahres 1923 auf den Gießener Wohnungsmarkt hatte. Basierend auf der Auswertung von Unterlagen aus dem Gießener Stadtarchiv thematisierte er u.a. Konflikte sowie deren Lösung zwischen Gießener Mietern, Vermietern und städtischen Behörden sowie die generelle Entwicklung des Wohnungswesens in Gießen.

Die im Begleitheft abgedruckten Aufsätze zeigen, auf welche beeindruckende Weise sich die Schülerinnen und Schüler ihren Themen genähert haben und zu welchen enormen Leistungen sie – neben dem normalen „Alltagsgeschäft“ in der Schule – in der Lage sind, sofern man ihnen den Raum zur persönlichen Entfaltung gibt und den Arbeitsprozess als Tutor in angemessenem Rahmen unterstützt und begleitet.

Probleme und Herausforderungen bei der Wiederaufnahme des Ruderbetriebes nach 1945 in der Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V.

VON MAYA KATHARINA GELZENLEUCHTER

1. Einleitung

„Das Bootsbaus ist eine Welt für sich. Das merkt der Uneingeweihte genauso wie der Fachmann sofort, wenn er so eine gebeiligte Halle betritt. Da riecht es so eigentümlich nach Holz und Lack, und wenn man sich umsieht, findet man überall echten Ruderschmuck von Plaketten, Wimpeln, Medaillen und „silbernen Pötten“. Das ist die Welt des Ruderers. In ihr fühlt es sich wohl. Hier herrscht nicht nur strenge Disziplin und das eiserne Training, hier hat er auch eine Pflegestätte köstlichen Humors geschaffen!“¹

Ich habe mich für dieses Thema entschieden, weil ich unter anderem auch selbst rudere. Die vierte Generation bin ich, die ihr „Unwesen“ an der Giessener Rudergesellschaft (GRG) treibt. Ich kann mich in diese obengenannte Welt hineinversetzen, wie keine andere. Ich weiß genau, wie sehr sich Sportler „ihrem“ Verein verbunden gefühlt haben. Ein weiterer Grund für die Wahl des Themas ist die Verknüpfung meiner eigenen Familiengeschichte mit der Vereinsgeschichte meiner Heimatstadt. Dabei standen mir meine Großeltern, Jürgen und Ute Klein, sowie Rolf Beck, ein Ruderkamerad meines Großvaters, als Zeitzeugen zur Verfügung. Durch deren Erzählungen zur Geschichte der GRG in der unmittelbaren Nachkriegszeit, die ich schon seit Kindertagen gehört hatte, wurde mein Interesse an diesem besonderen Abschnitt der Rudergeschichte geweckt. Dabei stellte sich mir die Frage, vor welchen Problemen und Herausforderungen die Giessener Rudergesellschaft nach einer so einschneidenden Zeit wie dem 2. Weltkrieg stand. Was waren vor dem Hintergrund erlebten Leides und Verlustes erste Schritte bei der Organisation des Vereinslebens? Wie wurde das soziale Miteinander gestaltet und welchen gesellschaftlichen Beitrag leistete die GRG, um den Kummer des Vergangenen zu überwinden? Vor diesem Hintergrund stellt sich dann die Frage, wie es gelungen ist, den Trainingsbetrieb wieder aufzunehmen, um so jungen wie alten Ruderern neue Perspektiven aufzuzeigen und ihnen die Teilnahme an Wettkämpfen zu ermöglichen.

Um auf die Herausforderungen des Rudersports in Gießen nach dem 2. Weltkrieg einzugehen, ist es unerlässlich, im Vorfeld einen Überblick über die Gründungsjahre des Rudervereins GRG bis zum 2. Weltkrieg zu geben. Es soll dargelegt

1 Schöndorf, Albert, Wo liegt Giessen? Artikel in der Giessener Allgemeinen Zeitung 1952.

werden, dass es zum Rudern mehr braucht als ein Gebäude, Boote, Mannschaften und Trainer. Vielmehr soll gezeigt werden, wie komplex die Verzahnung zwischen Sport und Gesellschaft zur damaligen Zeit in Gießen war.

Das Besondere in der Geschichte des Rudersports in Gießen ist, dass es drei Rudervereine gab und heute noch gibt. Diese, die sich teilweise im Spannungsfeld gesellschaftlicher Konflikte befanden, sollen ebenfalls berücksichtigt werden.

Der Schwerpunkt dieser Arbeit soll auf den Herausforderungen und Problemen bei der Wiederaufnahme des Rudersports nach 1945 bis 1956 liegen. Dafür werde ich zuerst von der totalen Zerstörung des Bootshauses am 06.12.1944 berichten, denn das Bootshaus war ab diesem Zeitpunkt keine gesellschaftliche sowie sportliche Begegnungsstätte mehr, und davon, dass sich die Mitglieder bereits wenige Wochen nach dem Kriegsende dafür entschieden haben, das Bootshaus wieder aufzubauen, um das Vereinsleben wiederherzustellen. Dabei möchte ich darlegen, welche unterschiedlichen Faktoren wichtig waren, damit der Verein in Gießen wieder erfolgreich im Rudern werden konnte.

Darüber hinaus möchte ich anhand meiner eigenen Familiengeschichte die sportlichen Erfolge meines Großvaters und dessen Ruderkamerad Rolf Beck beleuchten, die eng mit dem Wiederaufbau und des Neubeginns des Ruderbetriebs des Gießener Rudervereins GRG verknüpft waren. Dabei gehe ich auch auf den Frauenrudersport zu der Zeit ein und werde dann ein abschließendes Fazit ziehen.

2. Die Situation der Gießener Rudergesellschaft bis zum Jahr 1945

2.1. Die Geschichte der GRG von ihrer Gründung bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges

Das Gründungstreffen der Gießener Rudergesellschaft (GRG) fand am 20. Januar 1877 im Café Ebel in Gießen statt, wo Christoph Rübsamen in einer Runde aus zwölf alt eingesessenen Gießenern, sprich Handwerkern und Kaufleuten, zusammensaß und versuchte, den Anwesenden die neue aus England kommende Sportart Rudern schmackhaft zu machen. Unter Sport verstand man in Gießen zur damaligen Zeit nur Geräteturnen. In größeren Städten Deutschlands mit Flüssen gab es bereits Rudervereine. Christoph Rübsamen erkannte zuerst das große Potenzial, den Wassersport in die Provinzialhauptstadt von Oberhessen zu bringen.

Ludwig Christoph Rübsamen galt seiner Zeit voraus. Der 1823 geborene Schlosser stammte ursprünglich aus Butzbach und zog erst nach der Deutschen Revolution nach Gießen, um als Turnlehrer des „MTV Gießen“ zu arbeiten. Er war Mitgründer der Freiwilligen Feuerwehr Gießens und eröffnete zudem eine Schwimmanstalt, in der es erstmals auch Frauen möglich war, zu baden. Er gründete somit den zweiten Sportverein Gießens. Christoph Rübsamen war es auch, der seiner Rudergesellschaft nicht nur das auch heute noch genutzte Gelände „Am Woog“ zunächst pachtweise überließ, bevor sie es dann von ihm abkauften, sondern auch der, der eines der ersten Boote, einen „Grönländer“, für die GRG kaufte. Zudem wurden weitere Übungs- und Rennboote erworben, mit denen erste Ausfahrten nach Wetzlar und Weilburg

unternommen wurden. Bereits Ende des Jahres 1877 hatte die Gießener Rudergesellschaft über 85 Mitglieder.²

Zur ersten Regatta in Frankfurt am 26.5.1878 wurden die Boote auf einem Rollwagen im Fußmarsch nach Sachsenhausen gezogen. Um die dafür nötige Disziplin zu wahren, wurde der Wahlspruch der GRG „Einigkeit, Ausdauer, Disziplin“ entwickelt, der bis heute noch bei den Mitgliedern bekannt ist. Zu dem Zeitpunkt gab es noch keine Siege zu verzeichnen, was sich jedoch ein Jahr später ändern sollte, als ein Vierer mit Steuermann auf derselben Regatta das erste Rennen für die Gießener Rudergesellschaft gewann.

Die Gießener Rudergesellschaft widmete sich nicht nur dem Rennsport, sondern wurde selbst auch als Regattaveranstalter aktiv. „Die erste Gießener Regatta fand interessanterweise nicht in Gießen, sondern in Bad Nauheim auf dem großen Teich statt.“, sagte Rolf Beck, der sich intensiv mit der Geschichte des Ruderns auseinandersetzte, in einem Interview.³ Ruderer aus Köln, Mannheim und Offenbach nahmen an der Regatta teil. In den Jahren 1876, 1878 und 1880 wurde eine 2000m Strecke mit drei Wendepunkten gerudert, in den beiden darauffolgenden Jahren wurde die Strecke als Rundkurs ausgelegt, bei der die Boote mit dem Heck zueinander starteten und das Siegerboot dann als erstes wieder über die Startlinie fuhr.

Den ersten Sieg konnte die GRG 1882 in Bad Ems beim Gewinn des Kaiser-Vierers erzielen, zu dem der Kaiser persönlich dem Sieger gratulierte. Die Mitgliederzahl stieg rasant an, weshalb mehr Regatten besucht und somit mehr Siege errungen werden konnten. Wie zum Beispiel die erste Teilnahme der GRG bei den Deutschen Meisterschaften im Jahre 1889, bei der der GRG-Skuller Carl Kreiling den dritten Platz im Einer belegte. Darauf folgte 1894 der erste Höhepunkt in der Vereinsgeschichte mit dem Gewinn des Titels „Meister von Deutschland“ von Christoph Rübsamens Neffen Albert Rübsamen in Hamburg. Christoph Rübsamen, Heinrich Adami und Jean Kirch waren die Vorsitzenden der GRG in den ersten 15 Jahren. Jean Kirch hatte 1890 das erste feste Bootshaus eingeweiht und übernahm den Vorsitz des 1882 gegründeten Deutschen Ruderverbands im Jahr 1900. In dem Jahr konnte Albert Rübsamen zum zweiten Mal den Titel „Meister von Deutschland“ erringen.

1908 gelang es dem GRG-Achter, das namhafte Großherzogsachter Rennen zu gewinnen. (Im Ersten Weltkrieg verloren 20 Mitglieder ihr Leben) Nach dem Ersten Weltkrieg wurde Carl Joedt, der schon vor 1914 für die Deutsche Meisterschaft nominiert wurde, aber aufgrund der Geschehnisse nicht teilnehmen konnte, Deutscher Vizemeister. Aufgrund des Zuwachses an Akademikern in der Rudergesellschaft 1877 regte die Universität Gießen die Bildung einer akademischen Ruderriege an, die 1919 etabliert wurde und auch heute noch die Kooperation der Gießener Rudergesellschaft mit der Universität widerspiegelt. Das war für die Rudergesellschaft ein wichtiger Aspekt, um damit ein „gewisses gesellschaftliches Niveau“ zu gewährleisten. Zum einen bedeutete das die finanzielle Förderung seitens

2 Vgl. Festschrift 125 Jahre Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V., S.7-8.

3 Interview mit Rolf Beck am 1.2.2021.

der Akademiker, die dem Verein treu blieben, und zum anderen wollte man damit einen gewissen Standard aufzeigen.

Im Skull Boot dominierten in den zwanziger Jahren Georg Müller und Curt Georgi, welche von dem Trainer Graf trainiert wurden. 1926 wurde das Städteachterrennen Gießen gegen Wetzlar zum ersten Mal in Gießen ausgefahren. Während des Rennens unterhielten sich die damaligen Bürgermeister der beiden Städte, Herr Dr. Keller und Herr Kühn, über politische Ereignisse auf dem Balkon der Giessener Rudergesellschaft. Jedoch wurden sie aufgrund der lauten Kommandos aus ihrem Gespräch gerissen. Sie fanden das Achter-Duell so spannend und waren so mitgerissen, dass sie beschlossen, einen Preis zu stiften: eine Bronzestatue namens „Germania“, welcher den Siegern als Wanderpreis überreicht wurde.⁴

1927 wurde das 50-jährige Bestehen der GRG gefeiert und es wurden insgesamt 188 Siege seit der Vereinsgründung gezählt. Unter der Leitung von Heinrich Hochstetter als Vorsitzendem wurde 1930 die Damen-Ruderabteilung gegründet. Die deutsche Meisterschaft für die Männer fand 1933 im damaligen Breslau statt. In der Festschrift der GRG zum 75. Jubiläum heißt es hierzu:

„Schon lange war es der heimliche Wunsch unserer Achtermannschaft, an dieser Meisterschaft teilzunehmen. Der Start in den beiden Achtern auf der Frankfurter Regatta, 14 Tage vor der Meisterschaft, war für die Teilnahme entscheidend. (...) Die Meisterschaft wurde auf dem Breslauer Flutkanal nach dem KO-System ausgetragen. Drei Boote konnten gleichzeitig starten und der letzte des Vorlaufs schied aus.“⁵

Der Achter schaffte es, ins Finale zu rudern. Dort erreichte er den dritten Platz. Das war ernüchternd, da sie den Berliner RC. bereits im Vorlauf geschlagen hatten. „Wir ruderten weit unter unserer Form.“⁶ 1934 wurde der Achter aufgrund seiner Leistungen im Vorjahr einer der Verbands-Achter, sprich er zählte zu den zehn besten Achtern Deutschlands. Es ging nun darum, sich in den nächsten zwei Jahren zu beweisen, dass sie 1936 an den Olympischen Spielen teilnehmen durften. Hintergrund war, dass damals keine Regatten zur Ermittlung einer Rangliste ausgefahren wurden, um die bestmögliche Kombination herauszufinden, sondern es wurde ein ganzer Vereinsachter nominiert.

Bei der Meisterschaft in diesem Jahr sahen die Chancen nicht sehr rosig aus, da sie bereits von einigen gemeldeten Booten geschlagen worden waren. „Das waren schlechte Aussichten“⁷, doch die Mannschaft wuchs über sich hinaus und es gelang ihnen, alle ihre Gegner zu schlagen. Im Zwischenlauf musste sich der Achter jedoch wieder den Berlinern geschlagen geben. Im folgenden Jahr fiel die ursprüngliche Achterbesetzung aufgrund von privaten Angelegenheiten einiger Sportler, wie

4 Vgl. Festschrift 125 Jahre Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V., S. 9.

5 Vgl. Festschrift Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 61.

6 Ebd., Zitat von Helmut Noll.

7 Ebd.

z.B. durch Umzüge oder der nicht mehr zu bewältigende Trainingsaufwand, auseinander. Die freien Plätze wurden durch Sportler aus Wetzlar besetzt. In der Festschrift heißt es hierzu: „Die junge Mannschaft jedoch war noch viel zu unerfahren, um dieser schweren Prüfung aller Olympia-Zellen gewachsen zu sein. Der Achter konnte sich nicht durchsetzen.“⁸ Der Gießener Vierer und Friedel Joedt im Einer waren in diesem Jahr erfolgreicher, jedoch erlangte keines der Boote eine Olympiaqualifizierung. „Unsere „Goldenen Jahre“ waren vorüber.“⁹ In den Jahren zwischen Olympia und dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges hatte die GRG mit einem „chronischen Mangel an aktiven Ruderern zu kämpfen“.¹⁰ Die äußeren Umstände wurden mittlerweile immer widriger. Immer mehr flaute der Sportbetrieb infolge der politischen Ereignisse in den letzten Jahren ab, um dann 1939 praktisch völlig zum Erliegen zu kommen.

2.2. Historische Einordnung der GRG in den Gießener Rudersport

In Gießen gibt es zur heutigen Zeit drei Rudervereine. Die Gießener Rudergesellschaft und der Gießener Ruder Club Hassia liegen sich dabei direkt gegenüber. Der Wassersportverein Hellas Gießen befindet sich auf der Seite der Gießener Rudergesellschaft, jedoch 2 km weiter stromaufwärts. Die Gießener Rudergesellschaft ist mit der Gründung im Jahre 1877 der älteste der Vereine. 1906 wurden der Gießener Ruder Club Hassia gegründet und der Wassersportverein Hellas Gießen 1920.¹¹

Während die GRG getreu der Vorgaben des deutschen Ruderverbandes nur Akademikern, Studenten, Beamten, Kaufleuten und selbstständigen Handwerkern sowie deren Söhnen die Aufnahme gestattete, öffnete der Gießener Ruder Club Hassia sofort nach der Gründung für alle Bürger der Stadt. In der freien Erzählung von Rolf Beck heißt es hierzu:

„So fanden nach der Gründung des Ruderclubs Hassia neben Geschäftsleuten auch viele Handwerksgelesen sowie in der heimischen Industrie Beschäftigte Facharbeiter ihren Weg in die Hassia. Besonders stark war hier der Anteil von gewerblichen Mitarbeitern der Werkzeugmaschinenfabrik Heyligenstaedt und Co., deren Chef Kommerzienrat Louis Heyligenstaedt seinen Mitarbeitern zuliebe zu einem früheren Gönner des Gießener Ruderclubs Hassia wurde.“¹²

Gleichermaßen fanden Studenten ihren Weg in den liberal eingestellten Ruder-Club, der jedoch aufgrund seiner Mitgliederstruktur keine Aufnahme im Initial geführten deutschen Ruderverband, dem die GRG als Gründungsmitglied angehörte, fand.

8 Festschrift Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 67.

9 Ebd., S. 68.

10 Ebd., S. 68.

11 Speitkamp, Winfried: Modernisierung in der Krise: 1918 bis 1945, in: Brake, Ludwig/ Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997, S. 224

12 Beck, Rolf, Der Verein Rudersport Gießen 1913 e.V.- Eine freie Erzählung von Rolf Beck, Gießen 2015, S. 6.

Der Vorgang, welcher aus der Gießener Sozialstruktur resultierte, sei beibehalten worden. Unter der alten Form der sozialen Trennung habe sich allerdings der Inhalt verändert. So habe sich, wie allgemein in der Entwicklung des Sports zu beobachten, ebenfalls in Gießen eine Tendenz zu Mannschafts- und Zuschauersportarten durchgesetzt.¹³ Demzufolge veränderte sich auch die Art des Sporttreibens und der Mannschaftssport Rudern generierte in allen Bevölkerungsgruppen mehr Beliebtheit.

Dass sich die damalige Trendsportart in Gießen auch für andere Bevölkerungsschichten öffnete, erzeugte bei den Mitgliedern der GRG Unbehagen und Misstrauen,

„... denn man sah die elitäre Stellung des Ruderns und die des eigenen Vereins gefährdet. Man beobachtete das Tun und Treiben der Hassianer mit Sorgfalt und versuchte mit allen Mitteln lieb gewordene Position sogar behördlich abzusichern.“¹⁴

Rolf Beck weist in diesem Zusammenhang auf ein im Hassia-Archiv erhaltenes Schreiben des Großherzoglichen Polizeiamtes Gießen vom 1. November 1906 hin. Laut diesem Dokument hatte die Hassia Boote beim Training auf der Lahn solchen der GRG auszuweichen. Zudem wurde dem Antrag der Gießener Rudergesellschaft zugestimmt, dass an Tagen, an denen die GRG ihre Regatten veranstalteten, sowie zwei Tage zuvor und zwei Tage danach, die Strecke diesem Verein jeweils alleine zur Verfügung stehen sollte.¹⁵ Ob diese Regeln wirklich so umgesetzt wurden, ist natürlich fraglich.

Aufgrund des renommierten Meisterskullers Albert Rübsamen konnte sich die Giessener Rudergesellschaft im deutschen Rudersport sowie in der gehobenen Gießener Gesellschaft etablieren. Aufgrund dessen wurde 1910 erstmals ein Berufstrainer namens J. Arlett aus Henley, England (Ruder-Mekka) beschäftigt. Er brachte hervorragende Nachwuchsmannschaften heraus: ein Junioren-Achter (heute U23/ Männer B) schlug bei den deutschen Meisterschaften 1910 in Straßburg den Mainzer-Achter (offene Altersklasse/ A), der zwei Jahre später mit identischer Besetzung Europameister wurde. Nach nur einem Jahr verließ Trainer Arlett aus unbekanntem Gründen die GRG.¹⁶ Die aktiven Mitglieder waren mit Arletts Weggang nicht einverstanden und forderten deshalb Mitspracherecht beim Vorstand, welcher von Apotheker Theodor Schwieder autoritär und konservativ geführt wurde. Die Forderung wurde ihnen jedoch verwehrt, denn die führenden Männer der GRG waren bestrebt, „in konservativem Geist die altbewährte Konstruktion des Vereins zu wahren (...)“.¹⁷ Die Stimmung der jungen Leute wurde bis 1913 zunehmend angespannter und es

13 Speitkamp, Winfried: Modernisierung in der Krise: 1918 bis 1945, in: Brake, Ludwig/ Brinkmann, Heinrich (hrsg. im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997, S. 225

14 Beck, Rolf, Der Verein Rudersport Gießen 1913 e.V. - Eine freie Erzählung von Rolf Beck, Gießen 2015, S. 7.

15 Vgl. ebd.

16 Vgl. ebd., S. 8.

17 Festschrift Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 33.

wurde geplant, bei der Jahreshauptversammlung im November 1913 den Vorstand abzuwählen, was aufgrund der Überzahl gelang. Es kam zu Streitigkeiten.

Daraufhin verließen die Oppositionsgruppe, sprich die jungen Männer, die Gießener Rudergesellschaft und schon am 12. Dezember 1913 folgte ein Treffen, bei dem 13 von ihnen mit dem Rechtsanwalt Paul Homberger zusammentrafen, um den Verein „Rudersport Giessen 1913“ zu gründen.¹⁸ Es fällt hierbei die ungeplante Wiederholung der Zahl 13 auf, welche von dort an zur Glückszahl des neu gegründeten Vereins wurde. Die ehemalige Eishalle des Bierverlags von Emil Schmall in der Bootshausstraße 18 (direkt neben der GRG) wurde das neue Domizil des Rudersports Gießen. Es wurden in kurzer Zeit neue Boote beschafft, darunter sogar ein Achter.

Jedoch wurde ihnen die Aufnahme des neuen Vereins in den deutschen Ruderverband von der Gießener Rudergesellschaft verwehrt. Damals war es üblich, dass die Mitglieder des deutschen Ruderverbandes das Recht hatten, die Aufnahme eines weiteren Vereins abzulehnen. Hiervon machte die Gießener Rudergesellschaft Gebrauch.¹⁹ In der Festschrift der GRG zum 50.- jährigen Jubiläum wird die Situation jedoch etwas anders dargestellt:

„Trotz aller Rührigkeit blieben jedoch dem jungen Verein Erfolge für Jahre versagt. Die Nichtzulassung zum Deutschen Ruderverband gestattete es nicht, mit den Mannschaften anderer Vereine die Kräfte in friedlichem Wettstreit zu messen.“²⁰

Dies löste bei den Mitgliedern des Vereins Rudersport Zorn aus. Die GRG wurde des Öfteren „Opfer von Vandalismus, welche von den Betroffenen ausgeführt wurde, wie z.B. zerbrochene Fensterscheiben oder der Bootsanhänger, der eines Nachts in der Lahn landete und von der Feuerwehr geborgen werden musste.“²¹ Dadurch, dass das Schulrudern damals nicht dem Deutschen Ruderverband (DRV) zugeordnet war, sondern dem Protektorat Seiner Majestät des deutschen Kaisers unterstand, war es den Jugendlichen möglich, das vom DRV verhängten Startverbot zu umgehen und auf diesen Regatten zu starten.

Die Feindschaft zur Gießener Rudergesellschaft wurde 1919 aufgrund des deutschen Rudertags in Berlin durch die Aufhebung des Exklusivrechts für bestehende Vereine bekämpft. Erst acht Jahre nach der Gründung des Vereins „Rudersport“ wurde dieser nach langen Jahren des Wartens Anfang 1920 in den Deutschen Ruderverband aufgenommen.²² Das bedeutete, dass der Verein erst ab diesem Zeit-

18 Vgl. Beck, Rolf, Der Verein Rudersport Gießen 1913 e.V.- Eine freie Erzählung von Rolf Beck, Gießen 2015, S. 9.

19 Vgl. Festschrift Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 33.

20 Ebd.

21 Beck, Rolf, Der Verein Rudersport Gießen 1913 e.V.- Eine freie Erzählung von Rolf Beck, Gießen 2015, S. 11.

22 Vgl. ebd., S. 12.

punkt an DRV-Regatten teilnehmen und diese auch ausrichten durfte. Er war der GRG nun gleichgestellt.“²³

1920 bis 1921 entstand unter der Leitung des Architekten August Seuling ein neues dreigeschossiges Bootshaus mit zwei Bootshallen und einem Ruderbecken, welches vor allem in der kalten Zeit benutzt werden sollte.

Zur Zeit des Nationalsozialismus konnte man Änderungen im Vereinsleben feststellen, wie das folgende Zitat darlegt:

*„Das Aufkommen des Nationalsozialismus störte mit zunehmendem Maße den Vereinssport und das Vereinsleben. Im Leistungssport sahen die Nazis gute Chancen, sich positiv im In- und Ausland darzustellen und ihre völkischen Säuberungsaktionen zu verschleiern. Talente wurden von ihren Stammvereinen abgezogen und großzügig in Leistungszentren und Olympiazellen gefördert. Normal veranlagte Sportler fanden in dem von oben verordneten Sportkonzept kaum Achtung.“*²⁴

Die von den Nationalsozialisten betriebene Gleichschaltung (Fusionen) gleichaltriger Vereine brachte ebenso erhebliche Einschnitte in das Vereinsleben und reduzierte kontinuierlich die Mitgliederzahlen der Vereine. Diese Einflüsse bewirken schließlich 1943, 21 Jahre nach der Trennung, eine Wiedervereinigung des Rudersports mit der Gießener Rudergesellschaft. So seien teilweise Vorstände ausgewechselt oder sogar konkurrierende Verbände zusammengeschlossen worden, um die Kontrolle erleichtern. Die Gleichschaltungsaktionen ließen bis zum Kaninchenzüchter- oder Schützenverein schließlich keinen Verband aus. Vereinsaktivitäten seien nunmehr meldepflichtig gewesen.²⁵

Der Wassersportverein Hellas 1920 Giessen e.V. spielte in diesem Zusammenhang keine große Rolle, da dieser erst am 26. September 1920 als Arbeiterverein gegründet wurde (sprich nach der Änderung des Exklusivrechts im DRV). 1926 wurde das Grundstück „Hofreite an der Lahn“ erworben. Im Frühjahr 1933 geriet der Verein in das Visier der örtlichen NSDAP-Führung, denn Wohlfahrts-, Geselligkeits-, Freizeit- und Sportvereine, die sie mit politisch oder weltanschaulich missliebigen Strömungen verknüpft hätten, seien vollständig aufgelöst worden.²⁶ Das Haus ging an die Hitlerjugend und das Bootsmaterial wurde aufgeteilt. Der Wassersportverein Hellas existierte somit nicht mehr.

Während des Krieges veränderte sich ebenfalls die Rolle der Vereine, da die meisten Kultur- und Freizeitveranstaltungen in der Endphase des Kriegs untersagt worden seien, das Theater sei geschlossen geblieben. Lediglich die beiden Kinos seien

23 Vgl. Festschrift Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 33.

24 Vgl. ebd., S. 33

25 Vgl. Speitkamp, Winfried: Modernisierung in der Krise: 1918 bis 1945, in: Brake, Ludwig/Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997, S.238

26 Vgl. Speitkamp, Winfried: Modernisierung in der Krise: 1918 bis 1945, in: Brake, Ludwig/Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997, S.238

noch geöffnet gewesen. Dementsprechend sei ebenfalls das Vereinsleben zum Erliegen gekommen. An die Stelle von Freizeit und Erholung seien nun Wehrrertüchtigungsübungen und schließlich Volkssturm Einsätze getreten.²⁷

Nach dem Krieg im Jahre 1947 gab die Stadt Gießen das Grundstück an den Verein „Hellas“ zurück und baute eine Holzbaracke, der Verein wurde erneut ins Leben gerufen.

3. Die Wiederaufnahme des Vereinslebens in der Nachkriegszeit

3.1. Der Wiederaufbau des zerstörten Bootshauses und die Neugründung des Vereins

Die Autonomie der Stadt wurde durch den zweiten Weltkrieg aufgehoben und die Widersprüche der Gießener Stadtentwicklung wurden im „Dritten Reich“ von außen aufgelöst. Der Krieg legte den Alltag lahm, gefährdete die Wirtschaft, zerstörte einen großen Teil des baulichen Erbes und die eigene Selbstbehauptung stand im Vordergrund. Der Krieg brachte unermessliches Leid über die Gesellschaft, indem er die sozialen Strukturen zerstörte und vor allem zahlreiche Menschenleben kostete.²⁸

Fast 70% der Gebäude seien insgesamt zerstört worden, von den 1940 existierenden 12.325 Wohnungen seien nur noch 865 unbeschädigt gewesen. Die Bevölkerung sei von etwa 43.600 Personen (1939) auf 31.000 (Anfang 1945) gesunken, weil viele Bewohner nach den Bombenangriffen die Stadt verlassen hätten. Die Zurückgebliebenen wären in den wenigen erhaltenen Gebäuden auf sehr engem Raum untergebracht worden. Etwa 20% der Einwohner lebten in Notunterkünften und Ruinenkellern.²⁹ Die ersten Maßnahmen der Amerikaner liefen sowohl während der Kampfhandlungen als auch danach, in erster Linie unter dem Sicherheitsaspekt.³⁰ Das Überleben möglichst vieler Menschenleben galt es sicher zu stellen.

Der zweite Weltkrieg forderte von der GRG weit größere Opfer als der erste. 36 Mitglieder mussten während des Zweiten Weltkriegs ihr Leben lassen. Die aus dem Krieg Zurückgekehrten fanden nichts mehr als die „Einerhalle“ vor. Die Gießener

27 Vgl. Speitkamp, Winfried: Modernisierung in der Krise: 1918 bis 1945, in: Brake, Ludwig/Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997, S.240

28 Vgl. Ludwig Brake: Neuanfang und Aufbruch 1945 bis 1960, in: Brake, Ludwig/Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997, S.263

29 Vgl. Ludwig Brake: Neuanfang und Aufbruch 1945 bis 1960, in: Brake, Ludwig/Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997, S. 265

30 Vgl. Ludwig Brake: Neuanfang und Aufbruch 1945 bis 1960, in: Brake, Ludwig/Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997, S.272



Abb. 1 Fotoalbum Familie Klein

Rudergesellschaft verlor beide Bootshäuser in der Bombennacht vom 6.12.1944. In dieser Nacht wurden 75% der Stadt Gießen von den Einheiten des britischen RAF Bomber Command zerstört.

Die Stadt lag in Trümmern, wie viele andere deutsche Städte auch. Der absolute Nullpunkt war gekommen und die Lage nach dem Krieg sah hoffnungslos aus. Es war alles zerstört, denn mit den Bootshallen gingen auch alle gewonnen, wertvollen Pokale und das Bootsmaterial zu Bruch. Auf dem nebenstehenden Foto, das von Dr. Werner Flimm nach dem Bombenangriff am 6. 12. 1944 aufgenommen wurde, sieht man das völlig zerstörte Bootshaus die Ruinen des ehemaligen Bootshauses, direkt nach der totalen Zerstörung (Abb 1). Auf dem unteren Foto aus der Festschrift der Giessener Rudergesellschaft 1952 erkennt man ebenfalls die Ruinen des

ehemaligen Bootshauses aus einer anderen Perspektive (Abb 2).

In der Festschrift der Giessener Rudergesellschaft zum 75. Jubiläum heißt es hierzu:

„Der Eindruck war trostlos, die Lage erschütternd; das Vereinsleben kam fast völlig zum Erliegen. Die noch vor etwa 10 Jahren auf der Höhe ihres Rubms stehende Giessener Rudergesellschaft schien zerbrochen. Doch auch hier regte sich wieder das Leben.“³¹

Damit ist gemeint, dass die Rückkehrer und die restlichen Überlebenden schnell mit dem Wiederaufbau beginnen wollten. Sie wollten so schnell wie möglich in ihr vorheriges Leben zurückkehren. „Geflieben aber war der alte Ruderer-Geist.“³² Das merkt man auch daran, dass die erste Versammlung schon wenige Wochen nach dem Kriegsende stattfand. Am 20.10.1945 wurde erstmals eine Mitgliederversammlung im „Hessischen Hof“ einberufen, bei der sich die 43 versammelten Mitglieder gemeinsam dazu entschieden, die Wiederinbetriebnahme zu wagen. Es wurde ebenfalls ein neuer Vorstand gewählt: W.C. Berg und Heinrich Wagner wurden die Verantwortung übertragen.³³ In der besagten Bombennacht wurden 30 Boote, darunter allein vier Rennachter und zehn Rennvierer zerstört.

Schon 1946 wurde ein Bauausschuss für den Wiederaufbau der beiden Bootshäuser gebildet. In der Festschrift der GRG heißt es hierzu: „Man wolle selbst in der Zeit, in der jeder Tag die Frage nach der persönlichen Existenzbewältigung stelle,

31 Festschrift Giessener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 69.

32 Schöndorf, Albert, „Wo liegt Gießen“, in: Freie Presse, 1952.

33 Vgl. Hutmacher, Anne, Die Entwicklung des Frauenruderns in Deutschland, Köln 2010, S. 67.



Abb. 2 Festschrift Giessener Rudergesellschaft, S. 69.

nicht aufgeben.³⁴ Jedoch stand die GRG vor einem Berg von Problemen, die ihnen den Wiederaufbau erschweren sollten. Es begann mit dem Rücktritt des Vorsitzenden W. C. Berg, der aufgrund seines hohen Alters auf eigenen Wunsch hin zurücktrat. Dessen Aufgabenbereich übernahm dann ebenfalls Heinrich Wagner. Nicht nur hier, sondern auch seitens der Besatzungsmacht wurden der Neukonstituierung der GRG Schwierigkeiten bereitet. So machte die örtliche Militärregierung die Genehmigung der Rudergesellschaft davon abhängig, dass der bisherige Vorsitzende Heinrich Wagner von der Vereinsliste gestrichen wurde.³⁵ Falko Zink resümierte in seiner Dissertation zum Thema Sport im Spannungsfeld von Politik und Staat: „Für den Sport war eine Eigenwelt vorgesehen und geschaffen. Umso schwerer musste die Distanzierung zu den Sportgebilden des Dritten Reiches fallen.“³⁶

„Neben den großen Kriegszerstörungen, die eine Wiederherstellung des Alten verhinderten, gab es auch veränderte Rahmenbedingungen, die von außen gesetzt wurden. Fremde kamen in die Stadt, die bestimmten, was zu geschehen hatte. Amerikaner richteten sich hier auf Dauer ein. Neue Bevölkerungsgrup-

34 Festschrift Giessener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 69.

35 Vgl. ebd., S. 71

36 Zink, Falko, Der Sport und seine Institutionen im Spannungsfeld von Staat und Politik. Eine zeitgeschichtliche Untersuchung zur Anpassungsfähigkeit der Institutionen des Sports, Kaiserslautern 2009, S. 63.

*pen brachen auch die Ströme von Heimatvertriebenen. Befreien oder Säubern sollte sich Gießen von denjenigen, die in der Zeit des Nationalsozialismus den Ton angegeben hatten*³⁷

Für die Amerikaner hatte die Ausschaltung der Anhänger des Nationalsozialismus einen besonders hohen Stellenwert.³⁸

Die GRG überwand ihre Probleme und im Winter 1946/ 1947 räumten die Jugendlichen 150 Kubikmeter Schutt. „Nach dem Vorschlag der Baukommission kam der Wiederaufbau des unteren Bootshauses in zwei Bauabschnitten zur Durchführung“, erinnert sich Walter Kühn. „Ich weiß noch, wie ich als Jugendlicher abends noch meiner Ausbildung Estrich gemacht habe.“³⁹ Der Abschnitt „A“ betraf den Aufbau der Bootshalle und der Umkleieräume, während der Abschnitt „B“ den Aufbau der Räumlichkeiten im ersten Stock vorsah. Allerdings stand die GRG schnell vor einer neuen Herausforderung:

*„Nachdem die Baugenehmigung seitens des Bauamtes erteilt und im Sommer 1948 nach den Plänen unseres Mitgliedes Architekt H. Noll und unter Bauleitung unseres Mitgliedes Architekt Chr. Haller mit den Arbeiten begonnen worden waren, bißten wir durch die Währungsreform den in den vergangenen Jahren ersparten Baufonds ein.“*⁴⁰

Trotz allem konnte das Bauvorhaben „A“ passend zum Städte-Achter-Abend eingeweiht werden.

Die Hauptaufgabe des neuen Vorsitzenden, der erste Staatsanwalt Wilhelm Michel, der bei der Jahreshauptversammlung im November 1948 gewählt worden war, war es, die auf dem Rechtsgebiete des Vereinswesens durch die von amtlicher Seite vertretene Auffassung, dass durch ein Kontrollratsgesetz sämtliche dem ehemaligen Reichsportbund angehörigen Vereine als aufgelöst zu betrachten seien, zu klären.⁴¹ Die GRG war laut diesem Beschluss praktisch nicht mehr existent:

*„Schon beim Neuaufbau der Sportorganisationen nach 1945 wurde deutlich, dass eine Unterwerfung unter die besatzungsrechtlichen Bestimmungen gegeben und die Schaffung und Gestaltung von Sportinstitutionen vom Willen der Alliierten abhängig war.“*⁴²

37 Ludwig Brake: Neuanfang und Aufbruch 1945 bis 1960, in: Brake, Ludwig/Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997, S. 263

38 Vgl. Ludwig Brake: Neuanfang und Aufbruch 1945 bis 1960, in: Brake, Ludwig/Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997,

39 Gießener Anzeiger vom 26.07.2020, Ruderveteranen erinnern sich an die Wiederaufnahme ihres Sportes nach 1945, Zitat von Walter Kühn.

40 Festschrift Giessener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 73.

41 Vgl. ebd.

42 Pabst, Ulrich, Sport-Medium der Politik. Der Neuaufbau des Sports in Deutschland nach dem 2. Weltkrieg und die innerdeutschen Sportbeziehungen bis 1961, Berlin 1978, S. 36.

Sportvereine und Sportverbände wurden verboten und nur auf Antrag und unter strengen Auflagen wieder zugelassen. Dazu gehörte, dass Führungskräfte eine politisch „weiße Weste“ haben mussten. Erst nachdem sie einen Fragebogen ausgefüllt hatten und dieser ausgewertet war, durften sie Vereinsaufgaben übernehmen. Der Fragebogen, den laut Anordnung der Militär-Regierung in Gießen alle Vereinsleiter der Sportvereine ausfüllen mussten, kann als Rückkehr auf die lokale Sportbühne interpretiert werden. Die neuen Vereine mussten auf traditionelle Namen verzichten und Veranstaltungen sowie Spiele mussten von Fall zu Fall genehmigt werden.

Für die GRG konnte „nach schwierigen Verhandlungen mit den zuständigen Ministerien in Wiesbaden (...) schließlich ein Erfolg erzielt werden. Mit der Wiedereintragung unserer Gesellschaft im Vereinsregister ist sie in ihrer früheren Form erneut voll rechtsfähig und wieder in Besitz ihres Grund- und Bodens gesetzt worden.“⁴³

Nach den Verhandlungen konnte der Bootshausaufbau weitergeführt werden und die Suche nach weiteren Finanzierungsmöglichkeiten wurde in Angriff genommen. Die Bausparkasse unterstützte dieses Vorhaben und zeigte sich „spendabel“.⁴⁴ Dadurch konnten die neuen Clubräume passend zur Sommerregatta 1949 bezogen werden. Als Rolf Beck am 1. April 1951 in die GRG eintrat, war das Bootshaus zwar wiederaufgebaut, im Rohbau waren laut seiner Schilderungen noch die Umkleiden:

„Die Umkleideräume der Herren waren zwar im unteren Bereich grob verputzt und mit weißer Leimfarbe gestrichen. Vier Stufen höher, im sogenannten Altherren-Umkleideraum, guckte an manchen Stellen noch das rohe Backstein-Mauerwerk heraus. Die Spinde stellten ein Sammelsurium dar. Sie waren gebraucht und hatten früher schon woanders ihren Dienst getan. Glücklicherweise waren die Ruderer, die einen Spind zugeteilt bekamen oder diesen mit einem oder zwei Kameraden teilten. An der Außenwand befand sich eine Bank und an der Wand darüber eine Reihe von eisernen Kleiderhaken. Eine Warmwasserversorgung gab es nicht. Infolgedessen fehlten eine Heizung und das Wasser der einzigen Brause im Duschraum war kalt. An der am nächsten der Labn zugekehrten Ecke des Bootshauses, dort, wo der Gießener Schongraben einmündete, befand sich eine Außendusche mit Pumpe zur Labn. Da das Wasser der Labn im Sommer wärmer war, wurde zur warmen Jahreszeit unter Einsatz eigener Muskelkräfte gerne im Freien geduscht. Natürlich mit Badebose.“⁴⁵

3.2. Das fehlende Bootsmaterial und die erste Bootstaufe

Laut der Festschrift seien die wenigen erhaltenen älteren Gig-Boote, in den ersten Nachkriegsjahren Grundstock jeder ruderischen Aktivität gewesen. Weitere Boote und zahlreiches Inventar seien bereits der Plünderungen zum Opfer gefallen. Nach-

43 Festschrift Giessener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 73.

44 Festschrift Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 73.

45 Rolf Beck, Lebenserinnerungen. Bei diesem Text handelt es sich um ein noch nicht veröffentlichtes biographisches Werk, das mir der Autor für meine Arbeit zur Verfügung stellte.

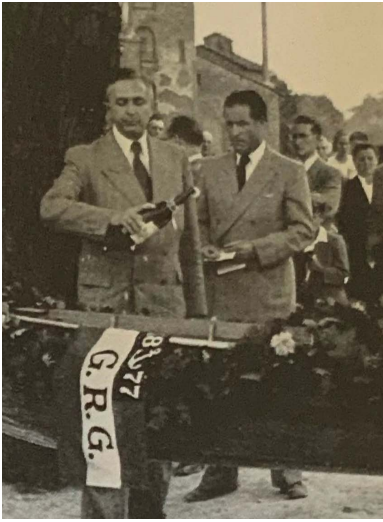


Abb. 3 Festschrift Giessener Rudergesellschaft, S. 73.



Abb. 4 Fotoalbum Familie Klein

dem die unter größten Schwierigkeiten geborgenen Boote auf das Gelände der Paddelgilde gebracht worden seien, habe man die ehemalige Einerhalle vergrößert und dort die Boote provisorisch gelagert. Während des Wiederaufbaus stelle der RC Hassia, welche im Gegensatz zur Giessener Rudergesellschaft nicht so stark beschädigt worden war, selbstlos ihr Bootsmaterial zu Verfügung.⁴⁶

Als Rolf Beck 1951 dem Verein beitrug, gab es laut ihm „nach heutigen Maßstäben bis auf eine Ausnahme Schrott. Diese Ausnahme war ein neuer Gig- Vierer mit Steuerermann. Er wurde von dem Bootsbauer Eckert aus Offenbach-Bürgel 1950 geliefert und im gleichen Jahr vom Giessener Bürgermeister Elsner auf den Namen „Gießen“ getauft (Abb. 3). Die Bootstaufe wurde mit diesem Foto in der Festschrift zum 75-jährigen Jubiläum festgehalten.

Der Verein besaß nur noch ein weiteres Boot, einen Rennachter. Dieses Boot war das erste Boot, welches nach dem 2. Weltkrieg gekauft worden war.⁴⁷

Am 4. September 1949 wurde es in einer Feierstunde in Erinnerung an Curt Georgi auf dessen Namen getauft. Mit dem Namen dieses Sportmannes wurden so alle Gefallenen des letzten Krieges geehrt.⁴⁸ Auf dem nebenstehenden Foto sieht man die Witwe Käthe Georgi geb. Pankrath (meine Urgroßmutter) mit ihren Söhnen Gert und Curt im Alter von acht und fünf Jahren (Abb. 4). Für meine damals neunjährige Großmutter Ute Klein, geb. Georgi, die auf dem nebenstehenden Foto in der ersten Reihe steht, war die Situation sehr emotional und bewegend (Abb. 5). Einerseits war es schön für sie, zu sehen,

46 Vgl. Festschrift Giessener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 73.

47 Vgl. Rolf Beck, Lebenserinnerungen.

48 Vgl. Festschrift Giessener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 73.



Abb. 5 Fotoalbum Familie Klein

wie ihr Vater geehrt wurde und man fühlte sich verpflichtet, das Bild des geehrten Vaters und der angesehenen Familie durch das eigene Verhalten nicht zu zerstören. Man wollte dem Vater als Vorbild gerecht werden und ihm nacheifern. Gleichzeitig sei ihr im selben Moment zum ersten Mal klar geworden, dass ihr Vater nicht mehr wiederkommen würde. Sie seien jetzt eine Familie ohne Vater, wie sie mir während eines unserer Gespräche berichtete.

Die Witwen der verstorbenen oder gefallen Ruderern wurden zu jeder Veranstaltung und sonstigen Festivitäten eingeladen. Es gab einen besonderen Zusammenhalt nach dem Krieg, der im Speziellen die Ruderer des Verbandschters der 1930iger Jahre, in welchem auch mein Urgroßvater einen Platz innehatte, vor dem Krieg betraf. Diese Heimkehrer waren zum großen Teil diejenigen, die halfen, die GRG wieder aufzubauen. Sie trafen sich, wenn jetzt auch nur noch zu siebt, und jeder konnte auf jeden zählen. Der Verein gab den Kindern der gefallenen Ruderer die Möglichkeit, den Sport ihrer Väter auszuüben, indem sie ihnen den Mitgliedsbeitrag erließen. Aus diesem Grund sind die Kinder, wie z.B. meine Großmutter, die damals davon profitierten, nicht aus dem Verein ausgetreten, obwohl sie diesen nicht mehr nutzten, um dem Verein lebenslange Treue und Unterstützung durch fortlaufende Mitgliedsbeiträge oder Spenden zu zeigen. Alles andere sei mit dem Gewissen nicht vereinbar gewesen, so berichtete meine Großmutter.

Das Boot, welches Mitte der Dreißigerjahre in der einmal größten Bootswerft der Welt von Ferdinand Leux in Frankfurt gebaut wurde und an diesem Tag feierlich getauft wurde, war schon einige Jahre alt. Zu diesem Rennachter wurden 1949 acht neue Riemen der Marke „Royal“ aus der Werft von Michael Ziegler in Würzburg be-

zogen. Im Laufe der Jahre war dieses Boot „weich“ geworden.⁴⁹ Zudem gab es noch die vier verschont gebliebenen Boote der Ludwigs-Universität Gießen. Sie wurden nach der 1920 erfolgten Gründung des Instituts für Körperkultur, wie sich das heutige sportwissenschaftliche Institut nannte, gekauft. Eines der Boote war ein geklinkerter Gig-Doppelvierer mit Steuermann namens „Oberhessen“. In seinen Lebenserinnerungen schreibt Rolf Beck über dieses Boot:

„Wie ich zu GRG kam, war dieses Boot noch nicht einsatzfähig. Es musste von Rissen in den Planken befreit werden. Da es noch keine wasserfesten Klebstoffe gab, wurden jeweils von innen Furnierstreifen aus Zeder mit Kupferstiftchen gegengenietet. Dann fühlte man von außen den Riss mit Leinöllack. Später wurde es geschliffen und die reparierte Stelle auf beiden Seiten beilackiert.“⁵⁰

Das Pendant war die „Rhein Hessen“. Dieses Boot war aus einem anderen Holz gebaut, welches es schwerer machte.⁵¹ Das dritte Boot war ebenfalls ein Gig-Boot, jedoch ein Zweier der Bauart B mit dem Namen „Starkenburg“. Dieses Boot konnte mit Skulls oder Riemen benutzt werden. Auf den Auslegern lagen sogenannte Kombinations-Drehrollen, die das Einlegen von Riemen und nach einer 180 Grad-Drehung die Benutzung der wesentlich schlankeren Skulls erlaubte.⁵² Zuletzt gab es noch einen Gig-Einer. „Es wurde nie getauft und durfte ausschließlich von Könnern und privilegierten Trainingsleuten gefahren werden. Zuwiderhandlung wurden streng bestraft. Bis 1953 war dieser Renn-Gig-Einer der einzige „Skiff“ der GRG.⁵³

Wie Rolf Beck berichtet, befanden sich diese Schiffe in der Bombennacht im oberen Bootshaus, welches an der Vorder- und Rückseite starke Schäden durch zwei Spring-Bomben erhielt. Die Boote lagen in der Mitte des Gebäudes und hatten dadurch nur ein paar Kratzer erlitten. Solange die Bootshalle noch nicht wiederaufgebaut war, lagerten die Uni-Boote in der Einerhalle an der oberen Grundstücksgrenze. 1951 wurde von der Bootswerft Greil, der Nachfolgerfirma von Leux in Frankfurt ein neuer Rennvierer mit Steuermann geliefert. Aufgrund einer größer angelegten Bootstaufer im Jubiläumsjahr 1952, in dem die GRG 50 Jahre alt wurde, wurde dieses Boot allerdings zunächst nicht benutzt. In diesem Zusammenhang hält Rolf Beck Folgendes in seinen Erinnerungen fest:

„Ich empfinde noch heute, dass Holzboote im Gegensatz zu den heutigen „Retorte Booten“ etwas Besonderes an sich hatten, sie waren aus einem Naturstoff verschiedene Arten erstellt, deren Oberflächen von Boot zu Boot in Farbe und Massierung verschieden war. Deshalb blieben für mich Kunststoffboote kalt

49 Vgl. Rolf Beck, Lebenserinnerungen.

50 Ebd.

51 Vgl. ebd.

52 Vgl. ebd.

53 Vgl. ebd.

und nüchtern. Holzboote haben für mich eine Seele. Beim Rudern nimmt man so kaum Geräusche wahr. Kunststoffboote sind dagegen reine „Rappelkisten.“⁵⁴

Wenn auch die Jahre seit 1945 voll und ganz durch die Aufbauarbeiten im Inneren des Vereins und durch die Wiederherstellung des unteren Bootshauses ausgefüllt waren, so wurde trotzdem in dieser Zeit die rudersportliche Betätigung nicht vergessen. Im Folgenden werde ich über die ersten ruderischen Aktivitäten berichten.

3.3. Der Ruderbetrieb in der unmittelbaren Nachkriegszeit

Man muss sich vor Augen führen, dass der Verein durch die Kriegereignisse die meisten seiner aktiven Ruderer verloren hatte und daher in der Seniorenklasse vorerst keine Mannschaften zur Verfügung standen. Große Hoffnungen setzte man deshalb auf den Nachwuchs, „der sich bereits in den letzten Kriegsjahren die ersten Sporen verdienen konnte.“⁵⁵ Auf diese Erfolge weist auch Albert Schöndorf in einem Artikel hin, der im Jahr 1952 in der Freien Presse (spätere Gießener Allgemeinen Zeitung) erschien. Hier heißt es: „So konnten die Jugendlichen bereits 1946 auf den Regatten in Flörsheim und Frankfurt im Juniorenvierer mit Steuermann jeweils im fünf Bootefeld eindrucksvolle Siege erlangen“⁵⁶.

Auf der internationalen Regatta 1947 in Frankfurt, bei der die besten süddeutschen Jugendmannschaften zur Stelle waren, wurden die Farben der GRG von W. Arnold, K. Schlösser, (W. Müller), O. Müller, W. Krug und dem Steuermann H. Kögel zweimal siegreich vertreten. Zwei weitere Rennen konnten noch auf der Gießener Regatta gewonnen werden. Im Jahre 1948 wurden auf verschiedenen Regattaplätzen ebenfalls einige Erfolge errungen. Drei Siege, davon zwei durch die „Alt“-Mannschaft im Jungmann-Vierer, auf Regatten in Gießen und Frankfurt waren die Ausbeute. Den Abschluss der Saison bildete am 12. September der 15. Städte-Achter in Gießen-Wetzlar. Im Gegensatz zum Vorjahr lieferten sich die GRG mit ihrem verstärkten Jungmannachter und das favorisierte „Hassia“-Seniorachter einen großartigen Kampf. Am Ende gelang es der GRG, auf den letzten Metern den 13. Sieg in diesem Traditionalen Rennen heraus zu rudern. Die GRG war vor viele Herausforderungen gestellt, hatte jedoch nicht das Problem, dass sie zu wenige Nachwuchssportler hatte. Zu manchen Trainingstagen kamen über 40 Jugendliche, die es auszubilden galt. In einem Interview, das der Gießener Anzeiger Juli 2020 mit den Ruderveteranen Jürgen Klein und Rolf Beck führte, heißt es zu den Hintergründen:

„Für den 83 Jahre alten Klein ist ein Grund, dass die Gießener Mittelschicht wegen der Wohnungsnot noch meist zentral in der Stadt gelebt und ihre Kinder zum Sporttreiben an die Lahn geschickt habe. Seinerzeit sei auch der Mitgliederbeitrag für die Vereine in vielen Familien ein Thema gewesen. So hatte es teilweise finanzielle Gründe, dass in diesen Jahren überwiegend in Ach-

54 Ebd.

55 Festschrift Giessener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 75.

56 Schöndorf, Albert, Wo liegt Giessen? Artikel in der Giessener Allgemeine Zeitung 1952.

ter- und Viererboote gefahren wurde. Daneben ist für Rolf Beck vor allem der Mannschaftsgedanke ein elementarer Aspekt des Ruderns“.⁵⁷

Während die GRG im Jahr 1948 große Erfolge erreichen konnte, bescherte das Jahr 1949 nur einen Sieg auf der 37. Gießener Ruderregatta. Der Lokalkampf im Juni-Or-Achter versetzte die Zuschauer auf beidem Lahnseiten in erwartungsvolle Spannung, die sich erst gelöst habe, als die GRG mit fast 2 Längen vor der „Hassia“ das Ziel passiert habe.⁵⁸

Hatte der Ruderbetrieb bis zum Jahre 1949 nur im Schatten der Wiederaufbauarbeiten gelitten, so war es 1950 endlich wieder soweit, dass die GRG auch wieder an eine Breitenarbeit denken konnte. Nachdem der Ruderlehrer Albert Gräf in den vergangenen Jahren die Mannschaften erfolgreich vorwärtsgebracht hatte, wurde 1950 mit Helmut Radach, dem Berliner Olympia- Sieger, ein Mann verpflichtet, der dem Ruderbetrieb starken Aufschwung gab. Trotz des immer noch sehr akuten Bootsmangels ging die GRG auf 11 Verbandsregatten in 32 Rennen an den Start und erzielte insgesamt 12 Siege. Besonders erfolgreich war dabei die Jugend, die sechs Verbandsrennen gewinnen konnte. Der GRG- Jugend-Achter zählte am Ende der Saison zu den besten süddeutschen Jugendachtern. Er schlug eindeutig auf der 20. Offenbacher Jugendregatta bekannte Vereine wie Flörsheim/Rüsselsheim, Wetzlar und Griesheim und gewann außerdem das 17. Städte-Achter-Rennen Gießen- Wetzlar.

Diese Aufwärtsentwicklung hielt auch im Jahre 1951 weiter an und konnte noch weiter gesteigert werden, da auf 16 Verbandsregatten von 35 Ruderrinnen und Ruderer 37 Siege errungen werden konnten. Dies war so in der Vereinsgeschichte noch nie erreicht worden. In leistungsmäßiger Hinsicht konnte zwar nicht an das Jahr 1933, das hauptsächlich nur Siege in erstklassigen Rennen gebracht hatte, angeknüpft werden und doch lässt sich mit der hohen Zahl der Siege die gute Nachwuchsarbeit belegen.⁵⁹

Auf dem nebenstehenden Foto sieht man die erfolgreichen Ruderinnen und Ruderer im Jahre 1951 bei einer Zusammenkunft im Bootshaus für die Presse (Abb. 6).

3.4. Die Trainersituation

Nachdem Helmut Radach seine Laufbahn als Trainer beendete, schien es schwierig gewesen zu sein, einen Nachfolger zu finden. Der Festschrift der GRG ist zu entnehmen, dass die aktiven Ruderer in den Wintermonaten unter der Leitung von Jugendleiter H. Rübsamen am Bruderbock und auf dem Geländelauf an sich das weitergearbeitet haben. Gerade noch zur rechten Zeit sei es geglückt, Rudertrainer Otto Genz, der vor 1925 bis zum Kriegsausbruch bei der RC 1882 Frankfurt als erfolg-

57 Gießener Anzeiger vom 26.07.2020, Ruderveteranen erinnern sich an die Wiederaufnahme ihres Sportes nach 1945, Zitat von Jürgen Klein.

58 Vgl. Festschrift Giessener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 78.

59 Vgl. ebd., S. 78-79.



Abb. 6 Festschrift Giessener Rudergesellschaft, S. 79.

reicher Trainer tätig war, zu verpflichten.⁶⁰ Gemeinsam mit Genz war es der Jugend- und Sportwart Hans Rübsamen, dessen Initiative die Ausgangsbasis für Erfolge des Jahr Jahres 1951 schuf. Ein besonderes Augenmerk legt die Festschrift in diesem Zusammenhang auch auf Leo Hoos, „der sich trotz seines Alters mit nie erlahmender Tatkraft den Jüngsten des Vereins annahm und bei ihnen die Liebe zum Rudern weckte.“⁶¹

Diese Begegnungen mit den Trainern machte Rolf Beck ebenfalls zu Beginn seiner Ruderkarriere:

„Meine erste Unterweisung hatte ich Ende März 1951. Der freundliche Mann im Ledermantel und mit Hut bekleidet, der mir erste Anweisung auf dem Ruderbock gab, war „Hännes“ Rübsamen. Was ich damals noch nicht ahnte. Er soll mir später einmal mit seinem beispielhaften Einsatz für den Rudersport zum Vorbild werden.“⁶²

Alle männlichen Anfänger wurden zunächst von dem Ruderwart Leo Hoos betreut. Hoos hatte, wie Beck in seinen Lebenserinnerungen festhält, sein ganzes Leben der Ruderei verschrieben: „Groß und hager von Gestalt war er vom Ersten Weltkrieg ein guter Vierer- und Achter- Ruderer der GRG. Ausgelöst durch das damalige und de-

60 Vgl. Festschrift Giessener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 75.

61 Ebd.

62 Rolf Beck, Lebenserinnerungen.



Abb. 7 Fotoalbum Rolf Beck

mokratische und autoritäre Verhalten des GRG-Vorstandes war er und seine Ruderkameraden dabei, als 1913 der Verein Rudersport gegründet wurde. Schon damals oblag ihm die Anfängerausbildung in dem neuen Verein.⁶³ Auf dem nebenstehenden Foto sieht man ihn, 1951 bei seiner Lieblingsbeschäftigung dem Anfängertraining als Steuermann nachgeht. Im Boot sitzen im Bug Rolf Beck und G. Preis (Abb. 7)

Der Trainer Genz spielte im Leben der Ruderer eine besonders große Rolle, da er sie von Anfang an bis zu ihrem großen Karrierehöhepunkt betreute. Trainer sollten immer etwas Autoritäres ausstrahlen und das habe er getan. Die Sportler hatten stets genug Respekt vor ihm und das nicht aufgrund von vermeintlichen Strafen, sondern aufgrund von Kompetenz und Erfahrung. „Er war“, wie sich Jürgen Klein im bereits oben erwähnten Artikel des Gießener Anzeigers erinnert, „auch eine Vaterfigur“. ⁶⁴ Er war der Trainer, der für die Ruderer zuständig war, die sich des Trainings verpflichtet hatten. Zu Beginn des Trainings bei Trainer Genz verstand Rolf Beck nach eigenen Aussagen die Welt nicht mehr, als er in ein Skullboot gesetzt wurde und mit schrecklichen Ruderübungen gequält wurde. Er hatte zuvor bei Leo Hoos gelernt, dass Skullen kein richtiges Rudern sei. Trainer Genz schien anderer Meinung gewesen zu sein. Da es zu der damaligen Zeit noch keine Motorboote am Verein gab, setzte sich der Trainer immer vorne als Steuermann ins Boot, um die Jungen

63 Rolf Beck, Lebenserinnerungen.

64 Gießener Anzeiger vom 26.07.2020, Ruderveteranen erinnern sich an die Wiederaufnahme ihres Sportes nach 1945, Zitat von Jürgen Klein.

zu korrigieren. „Er hat Unglaubliches geleistet“⁶⁵, erinnert sich Rolf Beck und Walter Kühn ergänzt: „Er hat mit uns viel Technik geübt. Dadurch wurden wir schneller“.⁶⁶ Er starb schon 1962.

3.5. Der „Tag des Rudersports“ und das Jubiläumsjahr 1952

Für den Tag des Rudersports (6. Mai) im Jahre 1951 wurde vom DRV-Ruderleistungstag einberufen, an dem die GRG teilnahm. Dabei ging es darum, so viele Kilometer wie möglich zu rudern. Der Ruderverein mit den meisten Kilometern sollte prämiert werden. Der Tag wurde von Hannes Rübsamen und Leo Hoos bis ins kleinste Detail geplant: Die Boote waren ständig auf dem Wasser, es wurden lediglich die Mannschaften am Steg ausgetauscht und man lieh sich zusätzliche Boote von der „Hassia“. Es beteiligten sich insgesamt 73 Ruderinnen und Ruderer, die bei insgesamt 62 Fahrten trotz Bootsmangels 2388 km zurücklegten.⁶⁷ Den ganzen Tag lang waren viele Boote auf der Lahn zu sehen und auch am Bootshaus herrschte großer Betrieb. Nicht nur Schüler, sondern auch „Alte Herren“ waren mit von der Partie. Teilweise wurde sogar 110 km im Steuern bzw. im Rudern erzielt, „Proviand wurde je nach Bedarf von der Pritsche aus übernommen. Die GRG belegte den zweiten Platz von allen. Das freudige Ergebnis dieses Ruderleistungstags war ein gutes Omen für die kommende Rudersaison.“⁶⁸ Letzteres lässt sich insbesondere damit belegen, dass der Jugendvierer von Schöndorf, Schneider, Harms und Nennstiel 14 Siege bei 15 Starts der Saison errungen. Als Skuller konnten sich Thomas Schneider und Ferdinand Nennstiel ebenfalls, trotz der mangelnden Trainingsmöglichkeiten, im Doppelzweier beweisen.⁶⁹

Die GRG feierte im Jahre 1952 das 75. Jubiläum. Da man sich damals größtenteils von den Wirren des Krieges erholt habe und es wirtschaftlich auch wieder bergauf gegangen sei, wollte man das Jubiläum angemessen feiern. Man habe sich gefreut, dass man das Schlimmste überstanden habe und man mit Zuversicht in die Zukunft blicken könne. Der Gründungstag der 20. Januar ist im Jahre 1952 auf einen Sonntag gefallen. Rolf Beck erinnert sich hieran:

„Tags zuvor wurde ein feucht fröhliches Herankommen im Bootshaus gefeiert. Der Festakt fand am Vormittag des Gründungstags im gerade eröffneten Roxy Kino am Ludwigsplatz statt. Auch richtete die GRG eine zweitägige Jubiläumsregatta aus. Den Abschluss des Jubiläumsprogramms bildete im Herbst ein Jubiläumsball im Otto-Eger-Heim.“⁷⁰

65 Gießener Anzeiger vom 26.07.2020, Ruderveteranen erinnern sich an die Wiederaufnahme ihres Sportes nach 1945, Zitat von Rolf Beck.

66 Gießener Anzeiger vom 26.07.2020, Ruderveteranen erinnern sich an die Wiederaufnahme ihres Sportes nach 1945, Zitat von Walter Kühn.

67 Festschrift Giessener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952, S. 79-80. 68 Ebd.

69 Vgl. ebd., S. 69.

70 Rolf Beck, Lebenserinnerungen.

Dies war ein wichtiges gesellschaftliches Ereignis für den Verein und auch für Gießen, da man stolz auf das war, was man in den letzten Jahren nach dem Krieg geleistet hatte.

Der Ruderclub Hassia veranstaltete bereits 1946 eine der allerersten Nachkriegsregatten der westlichen Besatzungszonen und setzte somit die Regatta-Tradition der GRG bis 1951 fort. Für ihr Jubiläumsjahr 1952 beanspruchte die GRG ihr „Recht“, in Gießen wieder Sommerregatten auszurichten, von der Hassia zurück. Da die Veranstaltung rote Zahlen schrieb, sah die GRG schlussendlich ein, dass bei künftigen Regatten nur ein Zusammengehen Erfolg bringen würde. Die Regattastrecke betrug zum letzten Mal die olympische Distanz von 2000m. Der Start war auf der Höhe der Hellas (existierte zu der Zeit nicht) und das Ziel war an der GRG Eiche (Bei der Pfingstregatta kann man heutzutage nur 1000m und am Pfingstmontag 350m rudern). Da diese Regatta nur zweitägig war, hatte sie bei Weitem nicht den Umfang der seit 1953 veranstalteten Pfingstregatten. Deshalb befand sich der Bootsplatz vor der Ruine des oberen Bootshauses der GRG.

Mit dem Jubiläumsjahr sowie der Fertigstellung des Bootshauses war wieder ein Stück gesellschaftliche Normalität in Gießen nach dem Krieg eingetreten. Die GRG war wieder ein Ort des gesellschaftlichen Lebens, wie vor dem Krieg. Dort konnte man sich treffen, Sport treiben, in der Gaststätte ein Bier trinken gehen, sonntags einen Ausflug an die Lahn machen und den Alltag sowie die Sorgen für einen Moment hinter sich lassen.

Im folgenden Kapitel möchte ich exemplarisch Sportlerbiographien im Rudern in der Nachkriegszeit anhand meines Großvaters und Rolf Becks skizzieren. Beide Menschen stehen für mich für den Wiederaufbau des Rudersports in Gießen, da sie ehrgeizig ihre Ziele unter den schwierigen damaligen Bedingungen verfolgten. Das Besondere war, dass im Gegensatz zu heute, der Unterschied zwischen Leistungssport und Breitensport nicht sehr groß war, die Trainingsmethoden, der Ruderstil und das Bootsmaterial nicht mit heute zu vergleichen sind.

4. Sportliche Erfolge am Beispiel Jürgen Kleins und Rolf Becks

Ich habe ein Interview mit meinem Großvater Jürgen Klein und mit Rolf Beck durchgeführt, um mehr über ihre sportlichen Aktivitäten in der GRG erfahren.

Rolf Beck war bereits vor seinem Eintritt in die GRG im März 1951 mit 14 Jahren fasziniert von der Ruderwelt, denn er versäumte seit 1946 keine Gießener Regatta und stand schon des Öfteren am Zaun des Bootsplatzes und beobachtete das Tun und Treiben der Ruderer und ihres Trainers. „1950 war dies der Berliner Helmut Radar. Er hatte 1936 bei den Olympischen Spielen in Berlin die Bronzemedaille im Achter gewonnen. Aus sportlicher Sicht war er für mich ein Halbgott, dem es nachzueifern galt.“⁷¹ Er stammt aus einer Ruderfamilie, die damals so bekannt war, dass sich das Stellen eines Bürgen für sich erübrigte und er wurde zum 1. April angenommen.

71 Rolf Beck, Lebenserinnerungen

Jürgen Klein stammte ebenfalls aus einer Familie, die einen Wassersport für sich entdeckt hatte, allerdings nicht das Rudern, sondern sie waren Mitglieder der Gießener Paddler Gilde. Er hatte die Ruderboote damals oft vorbeifahren sehen, als er paddelte:

„Als ich mit 14 Jahren in den neuen, nach dem Krieg gekauften, Sperrholzkajaks saß, musste ich feststellen, dass diese für mich zu klein waren, da meine Beine nach wenigen Metern einschliefen. Es war leider nicht möglich, ein neues Boot für mich zu beschaffen, so dass mein Vater darauf gedrungen hat, dass ich mich doch dann dem Rudersport widmen sollte.“⁷²

Nachdem er im Jahr zuvor bereits ein oder zweimal mitgerudert war, wurde er im Frühjahr 1955 bei der GRG angemeldet.

Nachdem die jungen Sportler eine Zeit lang trainiert hatten und sich bewiesen hatten, wurden sie von den Trainern, wenn sie in den Sportlern Talent sahen, zu einer Trainingsverpflichtung eingeladen. Bei einer Trainingsverpflichtung, die heutzutage immer noch in manchen Rudervereinen praktiziert wird, verpflichten sich die jungen Sportler zu Disziplin und dazu einige Regeln einzuhalten, die aufgestellt wurden, um möglichst hohe Erfolge zu erzielen. Diese konzentrierten sich hauptsächlich auf ein Rauch- und Alkoholverbot, für ausreichend Schlaf zu sorgen und den Anordnungen der Trainingsleitung Folge zu leisten.

„Etwa 20-30 Jungen und Mädchen fanden sich in der Gegenwart einige Vorstandsmitglieder und Trainer am Bootshaus ein. Der Vorsitzende Wilhelm Köhler führte in seiner Ansprache mit Deutlichkeit aus, was von uns erwartet wird und, dass Verstöße gegen die Regeln mit einem Ausschluss aus dem Verein geahndet werden können.“⁷³

Dies hatte gleichzeitig zur Folge, dass kein anderer Ruderverein solche, die gegen die Gebote der Trainingsverpflichtung gehandelt hätten, aufnehmen. Da dies ein eigenes Gesetz war, konnten Wortbrüchige ihre Ruderkarriere als beendet ansehen. Sodann wurde jeder einzelne aufgerufen und an den Vorstandstisch gebeten. Dort mussten sie die vorgedruckte Urkunde des deutschen Ruderverbandes unterzeichnen.

„Die von jedem geleistete Unterschrift wurde mit Handschlag vom Vorsitzenden bekräftigt. Ein dreifaches „Hipp – Hipp – Hurra“ auf die Rudersaison beendete die Zeremonie. Die Endschildung der Trainingsmannschaft erfolgte bei der Siegesfeier.“⁷⁴

Es war ein feierliches Gelöbnis und für die Sportler war es eine große Ehre, dorthin eingeladen zu werden. Das Prinzip der Trainingsverpflichtung ist heutzutage verpönt und gilt als nicht mehr zeitgemäß. Mir kam der Gedanke, dass dieses Gelöbnis und die damit verbundene Verpflichtung an die Verhaltensweisen des National-

72 Interview mit Jürgen Klein am 06.02.21.

73 Ebd.

74 Ebd.

sozialismus erinnert. Nun war diese Zeit noch nicht einmal zehn Jahre vorbei und es brauchte offensichtlich noch Jahre, bis sich die anerzogenen Verhaltensmuster, Tugenden und Bräuche veränderten.

Die erste Regatta Rolf Becks war die Jubiläumsregatta 1952. Da es die eigene Regatta war, mussten weder Anfahrtskosten noch Meldegeld/Startgeld bezahlt werden. Deshalb wurde er, um Erfahrungen zu sammeln, trotz der noch nicht vorhandenen Regattareife gemeldet. Da die Gegner zudem älter waren, verlor seine junge und unerfahrenen Mannschaft beide Rennen im GIG-Vierer.

Die nächste Regatta sollte direkt die Deutschen Jugendmeisterschaften sein. Es existierte ein erfolgreicher Vierer, der bereits Rennen gewonnen hatte. Ihnen fehlte ein Ruderer, der aufgrund der Arbeit seines Vaters mit seinen Eltern ins Ruhrgebiet gezogen war. Der Trainer Genz erkannte den Ehrgeiz des jungen Ruderers Rolf Beck und setzte ihn auf den freien Platz. Der Vierer gewann alle Rennen. Somit war der Sieg bei der jugendbesten Ermittlung in Frankfurt der erste Sieg und seine zweite Regatta überhaupt. Mit Kommentaren wie „der dreht durch, das hält er im Kopf nicht aus gleich Deutscher Jugendmeister zu werden“, musste er sich wohl oder übel abfinden.

In derselben Saison wurde im Vierer in Frankfurt, Kassel und Limburg gewonnen. Da die Transportmöglichkeiten sehr dürftig waren, wurde die Betreuung der Besatzungsmacht der Amerikaner für deutsche Jugendliche genutzt. Das Programm hieß German Youth Activities (kurz GYA) und hatte in Gießen ihren Sitz in der Wilhelmstraße, im ehemaligen Haus der Studentenverbindung „Wingolf“. Die Amerikaner stellten ihre Transportfahrzeuge für den Transport für Sportzwecke samstags und sonntags zur Verfügung.

1953 setzte der Trainer Genz einen Achter zusammen, der in Offenbach, Mainz, Gießen und Aschaffenburg siegte und somit alle möglichen Jugend-Rennen (heute Junior-A) für sich entschied; darunter auch die deutschen Meisterschaften, bei denen 21 (reine Vereins) Jugendachter gemeldet waren. Da bei den deutschen Jugendmeisterschaften nur der Achter und der Vierer (mit Steuermann) ausgefahren wurden, wurde alles erreicht, was es zu erreichen möglich war.

Anlässlich ihres Sieges gab es einen großen Empfang bei der Ankunft der Mannschaft am Gießener Bahnhof. Hans Rübsamen, der als ein Organisationstalent galt, hatte eine Blasmusikparade, die auf einer Kirmes spielte, gebeten, einen Umweg über den Gießener Bahnhof zu machen, um dort die Mannschaft gemeinsam mit ihren Familien abzuholen. Die Kolonne lief dann vom Bahnhof bis zum Stadttheater. Dort wurde die Mannschaft durch den Stadtrat Rudolf Paul geehrt.⁷⁵

Da die Hälfte der Achter-Mannschaft 1954 19 Jahre alt wurde, durften sie somit nicht mehr in der Jugendklasse starten. Man durfte auf den Meisterschaften nur als reines Vereinsboot starten, Renngemeinschaften waren nicht zugelassen. Da ihnen das Achterfahren viel mehr Spaß bereitete als verschiedene Vierer-Kombinationen in der passenden Altersklasse, schafften sie es, Trainer Genz zu überreden, alle

75 Interview mit Rolf Beck am 01.02.21.

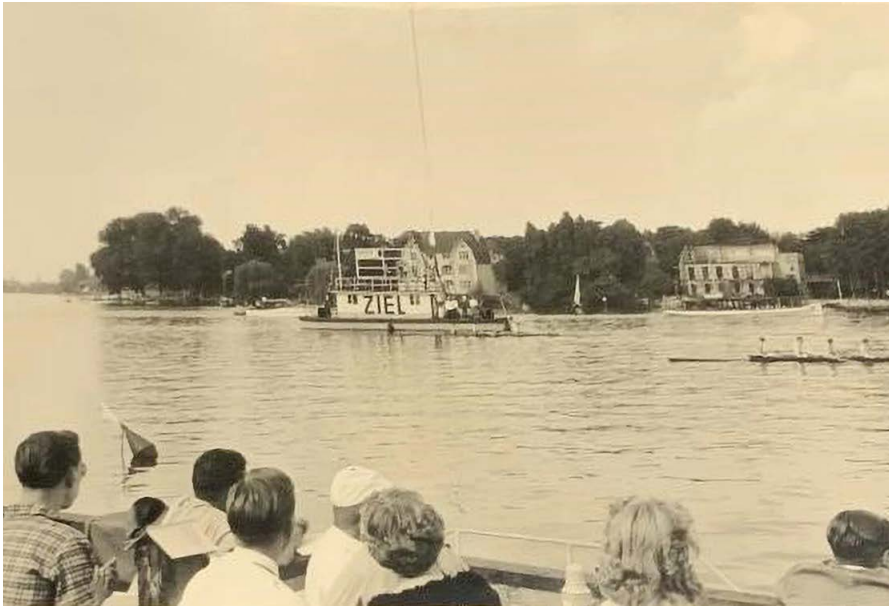


Abb. 8 Fotoalbum Rolf Beck

gemeinsam in der Jungmann Klasse zu starten. Da damals weder Jugend noch Senior-B-Welt- oder Europameisterschaften ausgerichtet wurden, gab es nichts, was sie in der jüngeren Altersklasse hielt. Sie gehörten aufgrund der zahlreichen gewonnenen Regatten zu den besten Achtern Deutschlands. „Der Vorstand sagte dann: ihr wollt Erfahrungen sammeln? Ihr wollt weiterhin vorwärtskommen? Dann melden wir euch zur deutschen Meisterschaft der Junioren (heute Senior-A/Olympia Ermittlung)“.⁷⁶ Die Meisterschaft 1954 fand in Hannover statt und war die erste Gesamtdeutsche Meisterschaft nach dem Krieg. „Baby“ war der jüngste Teilnehmer. Dort wurden 12 Achter gemeldet und es gab 6 Startbahnen. Der junge Achter schaffte es ins A-Finale.

Da 1955 einige der Ruderer aus dem Achter umgezogen waren oder aus beruflichen Gründen nicht mehr weiter rudern konnten, wurde der Achter neu besetzt. Jedoch war der Achter nicht so schnell wie gewünscht und er wurde aufgelöst. Der Trainer Genz überlegte sich neue Kombinationen und setzte einen starken Vierer zusammen. Auf den Hauptregatten Mainz, Frankfurt und Mannheim wurden bereits gute Rennen gefahren. Der Vierer wurde 1955 auf den Gesamtdeutschen Meisterschaften in Berlin Grünau zweiter hinter dem Mannheimer Ruderverein Amicica. Auf dem nebenstehenden Foto sieht man die Zieleinfahrt des Finales der Vierer bei den Deutschen Meisterschaften in Grünau (Abb. 8).

⁷⁶ Interview mit Rolf Beck am 01.02.21.

Die Mannschaft zeichnete sich durch besonders lange Wasserarbeit aus. Da die Riemen damals sehr dünne und schmale Blätter hatten, war dieser Ruderstil besonders effektiv. Rolf Beck erinnert sich:

„Trainer Genz legte ungewöhnlich viel Wert auf die Technik und strizierte selbst in der Anfängerausbildung die jungen Ruderer. Er sagt mit Recht: jedes Rucken im Boot stört den Lauf des Bootes. Man müsse hinten auf das Boot ein Glas aufstellen können, dass randvoll mit Wasser ist und es darf nichts über-schwappen“⁷⁷

Aufgrund der langen Wasserarbeit (der Riemen war während des Schlages sehr lange im Wasser), konnte man nicht mit einer allzu hohen Schlagzahl fahren, es war auch nicht unbedingt nötig. Beispielsweise haben sie 1955 in Mannheim mit einer Schlagzahl 28 den Spitzenvierer (mit Steuermann) gewonnen. Hinter ihnen auf dem Feld war der amtierende Deutsche Meister des Vorjahres im Vierer ohne und im Vierer mit Steuermann mit einer deutlich höheren Schlagfrequenz.

1955 verpflichtete sich ebenfalls Jürgen Klein zu Beginn der Saison zur Einhaltung der Trainingsverpflichtung. Bereits vier Wochen später, anlässlich der Gießener Pfingstregatta, stand die erste Regatta auf dem Plan, in vier Booten alles Siege sowohl im Riemenrudern als auch im Skullen. „Bildet euch auf eure Siege nichts ein, ihr macht noch viele Fehler, die abgestellt werden müssen.“⁷⁸ Er bewies sich auf Regatten in Kassel, Frankfurt, Limburg und Offenbach Bürgel. Erst 1956 konnte ein schneller Rennvierer für die Mannschaft gekauft werden.

1956 wollte sich der Vierer erneut beweisen und begann die Saison mit derselben Besetzung. Jedoch gab es kein Fortkommen und es war keine Weiterentwicklung zu erkennen. Deshalb wurde der zu schwere Steuermann ausgetauscht und ein anderer Ruderer auf der Steuerbordseite wurde mit Jürgen Klein ausgetauscht. „Das Boot lief dank der Neubesetzung deutlich besser“, erinnert sich Rolf Beck.⁷⁹ Und Jürgen Klein ergänzt: „Aufgrund der verbesserten Zusammenarbeit innerhalb der Mannschaft gewann das Boot an Schnelligkeit.“⁸⁰

Der Gießener Senioren-Achter, indem der Vierer saß, wurde vom Süddeutschen Ruderverband berufen, um auf der Internationalen Regatta zu starten. Diese Regatta war für alle Ruderer die erste Regatta im Ausland. Viele neue Ereignisse für meinen Großvater und seine Kameraden, die in der Nachkriegszeit aufgewachsen waren: Sie sind mit dem Zug im Liegewagen über die Alpen gefahren, war es für viele das erste Mal, dass sie die Alpen sahen und das sogar vom Bett aus, in Mailand das erste Mal erleben zu dürfen, an einer Regatta mit vielen ausländischen Teilnehmern starten zu dürfen. „Überwältigend war auch die Stadt mit den Sehenswürdigkeiten, dem Autoverkehr und der Gelatine, was uns verzauberte.“⁸¹ Sie kannten nur Einschränkungen

77 Interview mit Rolf Beck am 01.02.21.

78 Zitat von Trainer Genz am Siegersteg, wiedergegeben von Jürgen Klein.

79 Interview mit Rolf Beck am 1.2.2021.

80 Interview mit Jürgen Klein am 1.2.2021.

81 Interview mit Jürgen Klein am 6.2.2021.

in allen Lebenslagen und nun plötzlich durften sie erkennen, dass sie nicht mehr abgeschottet auf einer Insel lebten. Wir fühlten, dass sie mit dem Regattabesuch wieder zur internationalen Völkergemeinschaft gehören dürfen. Die anderen Nationen reagierten freundschaftlich, kameradschaftlich und höflich. Im Bus auf dem Weg ins Hotel mit den Soldaten der Royal Air Force, Italiener und Rumänen wurde sogar zusammen gesungen und gescherzt.

Bei den deutschen Meisterschaften in Heilbronn im selben Jahr ging es um die Qualifikation der Europameisterschaft und der olympischen Spiele. Fast 10.000 Zuschauer verfolgten die Meisterschaften.⁸² Die Regatta wurde im Heilbronner Neckarhafen ausgerichtet. Da Hochwasser war, wurde das überflüssige Wasser abgelassen. Als sich die Boote zum Zeitpunkt der geplanten Startzeit ab Start befanden, war das Wasser noch nicht abgelaufen. Nach einer Weile des Wartens wurden alle Boote zurück zum Steg gerufen. „Fast hatten die GRG, Hansa Bremen und Ruderclub am Wannsee Berlin den Startplatz erreicht, als die Hafenverwaltung die Schleusen öffnen musste.“⁸³ Insgesamt kam es zu einer Verzögerung von 1 ½ Stunden, in denen die Ruderer ruderbereit waren und die Aufregung vor dem Start des Finales bei den deutschen Meisterschaften hatte sich länger als gewöhnlich gezogen. Es waren starke Nerven gefragt. Das Ablassen des Wassers hatte jedoch bewirkt, dass die Verhältnisse deutlich schlechter wurden als zuvor, da das Wasser nun ungleichmäßig in Startrichtung geflossen war. Damit hatten besonders die Boote auf der Innenbahn am Ufer kämpfen müssen. So kam es dazu, dass kein Boot, welches auf der Innenbahn startete, an diesem Tage gewann. So war es auch in dem Finale des Vierers mit Steuermann. „Die Gießener und die Kölner lieferten sich einen harten Bord-an-Bord-Kampf um den zweiten Platz, der erst auf den letzten 500 Metern zugunsten der GRG entschieden wurde.“⁸⁴ Das Gießener Boot wurde knapp zweiter vor dem Kölner RV. 1877. Das Rennen entschied der Ostberliner Vierer von „Vorwärts Berlin“ für sich. Da die Insassen dieses Bootes ebenfalls Rennen der Königsklasse, dem Achter, für sich entschieden hatten, sollten sie den Achter auf der Europameisterschaft fahren. Das Gießener Boot war somit qualifiziert für den Vierer mit Steuermann.

Da die Kölner eine andere Meinung bezüglich des rechtmäßigen Vierers für die Europameisterschaft hatten, beschwerten sie sich beim DRV, dessen Sitz damals in Köln war, mit der Begründung „Die Gießener seien nur aufgrund ungleichen Bahnen „ausversehen“ zweiter geworden und sie würden zudem deutlich mehr Erfahrung mitbringen.“⁸⁵ „Die Verantwortlichen des Deutschen Ruderverbandes wussten es jedoch wieder einmal besser und beschlossen ein Ausscheidungsrennen zwischen der GRG und Köln 77 dem 3.“⁸⁶ Der Sieger dieses Rennens sollte auf die Europameisterschaften fahren dürfen. Das Rennen entschieden die Gießener Ruderer

82 Vgl. Schneider, Thomas/ Hipper, Kurt, Deutsche Meister im Doppelzweier.

83 Ebd.

84 Ebd.

85 Interview mit Jürgen Klein am 01.02.21.

86 Artikel „GRG-Vierer erhält noch eine Chance“.

mit 2 ½ deutlich für sich. „Musste es sein, dass der Vierer nach einer solchen Nervenprobe zwei Wochen vor der großen Prüfung unterzogen wird? Die abgelaufene Saison war bestimmt reich an Strapazen für sämtliche Mannschaften“⁸⁷

„Wohl einmalig in der Geschichte der GRG, dass gleich sechs Ruderer (Thomas Schneider, (im Doppelzweier) Werner Obermann, Rolf Beck, Jürgen Klein, Walter Kühn und Steuermann Klaus Renger) zu einer Europameisterschaft fahren“.⁸⁸ Anlässlich ihrer Qualifikation für die Europameisterschaften wurden vor ihrer Abreise Mannschaftsbilder für die Zeitungen geschossen. Nach Bled (Slowenien, ehemaliges Jugoslawien) zur 46. Europameisterschaft kamen die Sportler des Deutschen Ruderverbandes mit dem Zug.

Die Europameisterschaften der Frauen wurden in den Tagen zuvor ausgerichtet. Die Europameisterschaften sollten eine große Bewährungsprobe für die Olympischen Spiele in Melbourne bilden. Am Freitag begannen die ersten Vorläufe, die der Vierer mit Steuermann eröffnete. „Mit einem 36er-Schlag zogen die Finnen auf den letzten 150m der zwei Kilometer unaufhaltsam davon und gaben dem favorisierten deutschen Boot der RG Gießen 77 mit zwei Längen das Nachsehen. An dritter Stelle ruderten die Jugoslawen vor den Rumänen und den Türken.“⁸⁹ Aufgrund des Zweiten Platzes im Vorlauf musste der Vierer am Samstag im Hoffnungslauf eine gute Platzierung errudern, um sich für das A-Finale zu qualifizieren, was ihnen auch gelang, da sie ihn für sich entschieden. Sechs der sieben deutschen Boote hatten sich für das Finale auf dem Veldes See in Bled qualifiziert. Im Gießener Anzeiger heißt es:

*„2000m lagen die Gießener hinter Finnland und Russland noch an dritter Position (...) Im Finnisch der anderen Mannschaften für das deutsche Boot auf den letzten Platz zurück. Vorne kämpfen die Finnen aus Valkea verbissen mit den Leningradern um den Sieg. Den Finnen gelang ein Erfolg, sodass erstmals das blau weiße Kreuz am Siegesmast einer Europameisterschaft hoch hing.“*⁹⁰

Ihre Niederlage im Finale erklärte sich Rolf Beck so:

*„Vor dem Finale beeinflussten Berater des Trainer Genz darunter auch der spätere Ruderprofessor Karl Adam. Sie sagten ihm sie haben in dem mit längen gewonnen Hoffnungslauf große Medaillen Chancen in dem Vierer gesehen. Wenn sie, im Finale ihre Taktik ändern. Ihre Taktik lautete, dass der Vierer die Schlagzahl erhöhen und von Anfang an das Feld anführen sollte. Jedoch funktioniere dieser Rennangang nicht bei uns und wir waren es nicht gewöhnt, mit einer solch hohen Schlagzahl zu rudern.“*⁹¹

87 Zitat Artikel „GRG-Vierer siegte souverän in Mainz“.

88 Artikel „GRG-Vierer siegte souverän in Mainz“.

89 Gießener Anzeiger vom 01.09.1956, v. Fersen und Schneider/Hipper im Finale.

90 Gießener Anzeiger, Vier Mannschaften reif für Melbourne.

91 Interview mit Rolf Beck am 01.02.21.

Im Kampf gegen 21 Nationen holte Deutschland gegen scharfe Konkurrenz eine Gold- zwei Silber- und eine Bronzemedaille.⁹² Darunter eine Silbermedaille des Gießener Ruderers Thomas Schneider mit seinem Zweierpartner aus Konstanz.

Die Sportler, die auf den Europameisterschaften eine Medaille gewonnen haben, wurden zu den Olympischen Spielen geschickt. Ihnen wurde der Flug vom DRV bezahlt und die Unterkunft und die Verpflegung übernahm der Veranstalter in Melbourne. Dass die Möglichkeit bestand, die anderen Sportler der Nationalmannschaft nur durch die Eigenfinanzierung des Fluges an den Olympischen Spielen teilnehmen zu können, erfuhr der Gießener Vierer erst nach den Olympischen Spielen, als sie sahen, dass der Zweier von Germania Düsseldorf, der bei den Vorentscheidungen in Bled bereits ausgeschieden war und nicht einmal im Finale antrat, bei den Olympischen Spielen startete. Das Kommunikationsdefizit kam von Seiten der GRG. Bei späteren Aufklärungsversuchen hieß es, die Mannschaft sei zu jung und unerfahren gewesen und sie hätten schließlich die Möglichkeit gehabt, sich gezielt auf die Olympiade in 4 Jahren vorzubereiten.

Das Finanzielle kann keine große Rolle bei der Entscheidung, die Mannschaft nicht über die Möglichkeit des höchsten sportlichen Ziels aufgeklärt zu haben, da die Rudergesellschaft genügend wohlhabende Unterstützer hatte und „(..) da die ganze deutsche Olympische Mannschaft geflogen ist, war der Preis im Verhältnis zu fünf Einzeltickets sportgünstig gewesen.“⁹³

Doch zu der nächsten Olympiade kam es nicht, da sich die Mannschaft sich aufgrund von unterschiedlichen beruflichen Werdegängen auflöste. Rolf Beck und mein Großvater Jürgen Klein sind nach dieser besagten Pause zusammen einen erfolgreichen Zweier gefahren.

5. Frauenrudern

Wie man bereits beim Lesen der vorherigen Kapitel feststellen konnte, ist sehr auffällig, dass kaum von Ruderrinnen während des Wiederaufbaus gesprochen wurde. Frauenrudern existierte schon seit Beginn der Vereinsgründung. Diesem wurde wenig Beachtung geschenkt, dennoch soll der Bereich nicht unerwähnt bleiben, da meine Großmutter auch in der Nachkriegszeit in der GRG das Rudern erlernte und dort Bekanntschaft mit meinem Großvater machte. Das erste Frauenrennen sei, laut Rolf Beck, bereits vor 1870 in Bad Nauheim auf dem großen Teich ausgefahren worden sein.

„In den 30er Jahren war das Frauenrudern richtig populär“⁹⁴ Unter der Leitung von Heinrich Hochstetter als Vorsitzender wurde 1930 in der GRG die Damen-Ruderabteilung gegründet. Jedoch kamen die Jungen und die Mädchen während des Trainings nicht miteinander in Kontakt, da sehr viel Wert daraufgelegt wurde, dass

92 Vgl. Gießener Anzeiger, Vier Mannschaften reif für Melbourne.

93 Interview mit Rolf Beck am 01.02.21.

94 Gießener Anzeiger vom 26.07.2020, Ruderveteranen erinnern sich an die Wiederaufnahme ihres Sportes nach 1945, Zitat von Rolf Beck.

sie Jungen nicht vom Wesentlichen abgelenkt werden würden. Über den Verkehr mit Mädchen stand in der Trainingsverpflichtung nichts. „Aber eine Abstinenz gegenüber dem „langhaarigen Geschirr die Leo Hoos die jungen Damen stets etwas Missachtung bezeichnete, wurde erwartet“, heißt es in Rolf Becks Lebenserinnerungen.⁹⁵ Des Weiteren habe der Trainer Aussagen, wie „Keine Frauen und Keine Skuller!“ getätigt.

Erst als Trainer Genz nach dem Krieg an die Rudergesellschaft kam, wurde dem Frauenrudern ein wenig mehr Beachtung geschenkt. Er nahm sich jedoch nur dem besten Vierer an und brachte ihnen das Rudern bei. Die anderen Mädchen wurden weiterhin links liegen gelassen, da seine Aufmerksamkeit eben nur diesem Vierer und natürlich den Jungen zugewandt war. „Dieser Vierer war recht erfolgreich. „Bei den Jugendbestenkämpfen 1952 haben wir uns das Boot mit den Mädchen geteilt. Sie hatten ihren Wettkampf im Schönheitsrudern gewonnen und wir mussten dann am Siegersteg in das Boot in Empfang nehmen“, erinnert sich Rolf Beck.⁹⁶

Wichtig zu erwähnen ist, dass man nicht vom Rennrudern geredet hat, sondern vom Stil- oder Schönheitsrudern. Den Mädchen wurde beigebracht, möglichst schön und elegant zu rudern. „Das Rennrudern stand für uns nie zur Debatte.“⁹⁷ „Grazie und Anmut statt Schweiß und Anstrengung. Denn es galt als unschicklich und medizinisch höchst bedenklich, wenn Damen sich sportlich betätigten.“⁹⁸

Das erste Frauenrennen nach dem Krieg wurde 1956 ausgefahren.

6. Schlussfolgerung und Fazit

Mit der Gründung der GRG wurde das Rudern in Gießen etabliert. Der Abriss der Geschichte des Ruderns in Gießen verdeutlichte, dass es einiger Anstrengung bedurfte, diese neue Sportart sowohl sportlich als auch gesellschaftlich bekannt zu machen. Des Weiteren wurde deutlich, dass die drei Rudervereine in Gießen durch die Mitglieder verschiedener gesellschaftlicher Schichten geprägt waren, die sich miteinander nicht immer einig waren. Dabei stellte sich mir die Frage, ob sich drei unterschiedliche Rudervereine in Gießen nicht gegenseitig „das Wasser abgegraben haben“ und gemeinsam erfolgreicher auf der sportlichen Bühne gewesen wären. Mir wurde aber klar, dass dies zu der damaligen Zeit aufgrund der gesellschaftlichen Konventionen nicht möglich gewesen war. Warum eine Fusion aber bis heute nicht erfolgt ist, erschließt sich mir jedoch nicht, da es nicht an den unterschiedlichen Berufen oder Herkunftsn liegt. Alle drei Rudervereine verzeichnen Mitglieder aus den verschiedensten Berufsgruppen.

Die Wiederaufnahme des Ruderbetriebes in der GRG nach dem 2. Weltkrieg stellte, wie oben ausgeführt, die Vereinsmitglieder vor große Herausforderungen, hatten sie doch in vielerlei Hinsicht großes Leid und Verlust in den vergangenen Jahren erlebt. Umso mehr erstaunt es, mit welchem Ehrgeiz die Neugründung des

95 Rolf Beck, Lebenserinnerungen.

96 Interview mit Rolf Beck am 01.02.21.

97 Interview mit Ute Klein am 01.02.21.

98 Stilrudern, Artikel bei Wikipedia, auf: <https://de.wikipedia.org/wiki/Stilrudern> [21.02.2021].

Vereins und das Engagement bezüglich des Wiederaufbaus des zerstörten Vereinsgebäudes erfolgte. Dazu wurden die gesetzlichen Hürden überwunden. Der nächste Schritt war die Inbetriebnahme des Rudertrainings. Festzustellen war, dass dies trotz aller Widrigkeiten gelang und der Weg zu den ersten Ruderregatten allmählich beschritten wurde, auch wenn das Bootsmaterial oft nicht ausreichte, improvisiert werden musste und die Sportler nicht genug trainieren konnten. Dennoch erlangte das Vereinsleben der GRG eine immer größere Bedeutung in der Nachkriegszeit, da dort das soziale Miteinander, Sport und Spaß, vielleicht auch Ablenkung von den Sorgen des Alltags stattfanden. Auch der Kummer über das Vergangene konnte dort für eine gewisse Zeit in den Hintergrund gedrängt werden. Nicht zu vergessen ist, dass den Jugendlichen Perspektiven und sportliche Ziele gegeben wurden, die sie von ihren Elternhäusern aus zum großen Teil nicht bekommen hätten. Perspektiven, wie zum Beispiel das Reisen in andere Länder, um an internationalen Regatten teilzunehmen. Das, was für mich heutzutage keine große Herausforderung mehr ist, wie zum Beispiel in ein Trainingslager nach Frankreich zu fahren, bedeutete für die Generation meiner Großeltern viel, da sie sich im Ausland immer der Vergangenheit stellen musste.

Die oben genannten sportlichen Ziele waren zwar nicht immer zu erreichen, wie die Teilnahme meines Großvaters an den Olympischen Spielen in Melbourne, dennoch muss die erbrachte Leistung unter den damaligen Umständen anerkannt werden.

Schade ist, dass Frauenrudern zu der damaligen Zeit als unwichtig erachtet und gesellschaftlich vernachlässigt wurde. Die Sportlerinnen waren zum „Schönrudern“ degradiert, auch wenn meine Großmutter sich heute darüber amüsiert.

Nichtsdestotrotz trafen sich Junge und Alte, Frauen und Männer am Verein. Es entstanden Freundschaften und sogar Ehen wurden geschlossen. Ohne die Frauenruderteilnahme der GRG hätten sich weder meine Urgroßeltern noch meine Großeltern getroffen. So kann man durchaus behaupten, dass alle Rudervereine in Gießen zusätzlich zur sportlichen Zielsetzung einen wertvollen gesellschaftlichen Beitrag geleistet haben und immer noch leisten. Darüber hinaus war der Besuch der in Gießen stattfindenden Regatten immer ein gesellschaftliches Event. Dort traf man sich. Gerade in der Nachkriegszeit wurde diese Bedeutung wieder stärker hervorgehoben. Das ist bis heute so geblieben, denn die alljährliche Pfingstregatta ist immer wieder ein Highlight für Gießen und deren Bewohner.

Beindruckend fand ich während meiner Recherche, welche große Bedeutung das Rudern mit seinen unterschiedlichen Facetten, wie das Vereinsleben, der Wettkämpfe, der Feierlichkeiten, die Arbeitseinsätze, der Teamgeist, die Freundschaften bis hin zu Hochzeiten für meine Familie in Gießen hatte. Auch wenn sich äußere Faktoren im Wandel der Zeit verändert haben, was bleibt, ist der Bezug, die Liebe zum Rudern und die Treue zum Verein seit vier Generationen.

7. Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellen

- Artikel „GRG-Vierer erhält noch eine Chance“.
- Artikel „GRG-Vierer siegte souverän in Mainz“
- Festschrift Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V. 75-jähriges Jubiläum, Gießen 1952.
- Festschrift 125 Jahre Gießener Rudergesellschaft 1877 e.V.
- Gießener Anzeiger vom 01.09.1956, v. Fersen und Schneider/Hipper im Finale.
- Gießener Anzeiger, Vier Mannschaften reif für Melbourne.
- Gießener Anzeiger vom 26.07.2020, Ruderveteranen erinnern sich an die Wiederaufnahme ihres Sportes nach 1945
- Schöndorf, Albert, Wo liegt Giessen? Artikel in der Giessener Allgemeine Zeitung 1952.
- Schneider, Thomas/ Hipper, Kurt, Deutsche Meister im Doppelzweier.
- Zeitzeugeninterview mit Rolf Beck.
- Zeitzeugeninterview mit Ute Klein.
- Zeitzeugeninterview mit Jürgen Klein.

Darstellungen

- Beck, Rolf, Lebenserinnerungen. Bei diesem Text handelt es sich um ein noch nicht veröffentlichtes biographisches Werk, das mir der Autor für meine Arbeit zur Verfügung stellte.
- Beck, Rolf, Der Verein Rudersport Gießen 1913 e.V.- Eine freie Erzählung von Rolf Beck, Gießen 2015.
- Brake, Ludwig, Neuanfang und Aufbruch 1945 bis 1960, in: Brake, Ludwig/Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997. Gießen 1997.
- Hutmacher, Anne, Die Entwicklung des Frauenruderns in Deutschland, Köln 2010.
- Pabst, Ulrich, Sport-Medium der Politik. Der Neuaufbau des Sports in Deutschland nach dem 2. Weltkrieg und die innerdeutschen Sportbeziehungen bis 1961, Berlin 1978.
- Speitkamp, Winfried, Modernisierung in der Krise: 1918 bis 1945, in: Brake, Ludwig/Brinkmann, Heinrich (hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197 – 1997.
- Zink, Falko, Der Sport und seine Institutionen im Spannungsfeld von Staat und Politik. Eine zeitgeschichtliche Untersuchung zur Anpassungsfähigkeit der Institutionen des Sports, Kaiserslautern 2009.
- 50 Jahre Kriegsende – Stadt und Universität Gießen im Wiederaufbau 1945-1960

Wie beeinflusste die Person Stefan Bellof die Popularität des Rennsports?

JOHANNA GERSCHLAUER

1. Einleitung

Persönlichkeiten aus dem Sport sind allgegenwärtig. Man muss lediglich den Fernseher einschalten und schon nach wenigen Minuten wird man nicht umhinkommen, in das Gesicht eines bekannten Fußball- oder Tennisspielers zu blicken, der in einem Werbespot dieses oder jenes Produkt bewirbt. Sportler gehören zu unserer Gesellschaft, sie werden häufig wie Rockstars gefeiert und sind auch zu Werbezwecken überaus beliebt.¹ Genauso ist die Berichterstattung sportlicher Ereignisse ein Baustein in unserer Medienlandschaft, der nicht mehr wegzudenken ist. In diesem Zusammenhang fällt auf, dass sich durch eine Veränderung in der Medienberichterstattung zu sportlichen Ereignissen auch die Darstellung der Sportler veränderte.² Dadurch stieg das Interesse an bestimmten Sportlern, ihrer Persönlichkeit und selbstverständlich auch ihren Leistungen. Nicht selten entstehen so Anhängerschaften von gigantischem Ausmaß.

Ausgehend von diesen Beobachtungen und der Tatsache, dass die gemeinsame Teilnahme an einer Sportart bzw. das gemeinsame Verfolgen von Großereignissen wie Turnieren, aber auch Wettrennen, Menschen zusammenbringt, stellt sich die Frage, welche gesellschaftlichen und sozialen Funktionen einzelne Sportler in diesem Wirkungskomplex erfüllen (können). In der vorliegenden Arbeit soll dieser Frage anhand des erfolgreichen Gießener Formel-1-Fahres Stefan Bellof nachgegangen werden. Stefan Bellof wurde am 20.11.1957 in Gießen geboren und begann seine Karriere im Rennsport im Jahre 1980 in der Nachwuchsklasse der Formel Ford. Bereits in der Saison 1984 ist es ihm gelungen, im Sportwagenrennen Langstrecken-Weltmeister, Deutscher Rennsportmeister und Fahrer-Europameister zu werden. In den Jahren 1984 und 1985 fuhr Bellof in der Formel 1. Er verstarb bei einem Unfall während eines Rennens in Belgien am 1. September 1985.

Ziel dieser Untersuchung ist es, der Frage nach den Zusammenhängen zwischen dem Auftrieb der Popularität Stefan Bellofs, der gesellschaftlichen Einstellung zu Sport und Veränderungen in den Medien nachzugehen. Bisher fehlen Untersuchungen, die die Popularität Stefan Bellofs vor diesem Hintergrund untersucht haben. Die Monographie *Stefan Bellof – Eine viel zu kurze Karriere*, die von Rainer Braun und Ferdi Kräling (2005) verfasst wurde, und die Monographie von Kathryn Boi (2015), die eine ausführliche Studie zur Formel 1 als mediatisiertem Sportereignis verfasst-

-
- 1 Holder, Felix, Die Wirkung von Sportlern als Testimonials in der Werbung. Unter Berücksichtigung der Auswahlkriterien am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland, Gomadingen 2010.
 - 2 Vgl. Wehmeyer, Jan, Die Medialisierung des Sports - Die Fußball TV-Vermarktung in Europa, mit besonderer Berücksichtigung der Konvergenzprozesse von Internet und TV, 2006

Empfang für Rennfahrer Stefan Bellof

Als erster Automobilweltmeister aus Gießen trug sich der Rennfahrer Stefan Bellof (l.) gestern bei einem Magistrats-Empfang in das Goldene Buch der Stadt Gießen ein. Oberbürgermeister Hans Görnert erklärte, die Feierstunde sei als Geste seiner Heimatstadt gedacht, die die Karriere eines ihrer Mitbürger seit langem voller Stolz und Anerkennung verfolge. Auch Sportdezernent Helmut Schill (r.) hob die besonderen Leistungen des Automobilweltmeisters in der Endurance-Klasse 1984 lobend hervor. Der Obermeister der Kfz-Innung Oberhessen, Walter Hartwich, überreichte Bellof die goldene Jubiläumsmedaille seiner Organisation. (vm/Foto: Möller)



Abb. 1 Bellof auf einem Empfang in Gießen, Gießener Anzeiger, Ausgabe vom 19.12.1984.

te, haben sich als wichtige Hilfe erwiesen, um das dieser Arbeit zugrundeliegende Quellenmaterial auszuwerten und zu interpretieren. Der Schwerpunkt der Analyse lag dabei auf Akten aus dem Stadtarchiv Gießen, die besonders Quellen zur Berichterstattung über Bellof aus den Jahren 1984 und 1985 liefern.

Zur Beantwortung dieser Frage scheint es wichtig, in einem ersten Kapitel zunächst zentrale Stationen in Stefan Bellofs Leben als Sportler nachzuzeichnen. Um aufzuzeigen, wie neuartig eine derart steile Karriere im Motorsport war und wie sich Bellof auf diese Weise als gewisse Sensation von anderen Rennsportfahrern abhebt, soll in einem ersten Schritt zunächst ein knapper Überblick über die Geschichte des Motorsports und speziell der Formel-1 gegeben werden. Diese Erkenntnisse vertiefend soll im anschließenden dritten Kapitel der Popularität Stefan Bellofs nachgegangen werden. Hier ist es wichtig, zwischen der Beliebtheit in seiner Heimatstadt Gießen, seiner Popularität in Deutschland und seiner internationalen Beliebtheit zu unterscheiden. In einem vierten Kapitel soll schließlich sein Tod und insbesondere die unmittelbaren Reaktionen seiner Zeitgenossen dargestellt werden. Von den Erkenntnissen der ersten Kapitel ausgehend, soll in einem fünften Kapitel dem Zusammenhang zwischen der Popularität Stefan Bellofs und dessen gesellschaftlichen Funktion bei der Entwicklung von Sport nachgegangen werden. An dieser Stelle soll zunächst mithilfe eines weiteren Sportlers, dem Tennissportler Bo-

ris Becker, der einen große Anhängerschaft für sich begeistern konnte, herausgearbeitet werden, wie Individuen in verschiedenen Sportarten die Begeisterung für diese prägen und an vielen Stellen sogar zur aktiven Teilnahme an diesem motivieren konnten. In diesem Kontext ist es wichtig, auch die Entwicklung der Sportberichterstattung und der Motorsportübertragung im Hinterkopf zu behalten. Dabei liegt das Augenmerk besonders darauf, wie das Aufkommen eines Personenkults bei Sportlern und die Kommerzialisierung sportlicher Großanlässe miteinander einhergingen und einander begünstigten. Im letzten Abschnitt dieses Kapitels soll aufbauend auf den bisherigen Erkenntnissen dargelegt werden, wie Bellof zu einer derart wichtigen Identifikationsfigur für viele Motorsportfans wurde.

2. Stefan Bellof – Stationen im Leben eines erfolgreichen Rennfahrers

2.1. Kurzer Abriss zur Geschichte der Formel 1 in der Welt und in der BRD

Der Motorsport kann als beinahe so alt angesehen werden wie der Automobilmotor selbst.

Schon bevor es die ersten (offiziellen) Autorennen gab, sind Wettrennen unter Privatleuten dokumentiert. Offensichtlich war es eine der ersten Ideen von motorisierten Menschen, in Wettbewerb zu treten; nicht nur miteinander, sondern auch gegen Pferde oder Züge. Für 1894 ist dann aber auch schon das erste offizielle Autorennen zu vermelden, das von Paris nach Rouen führte, dem ab 1900 zunehmend weitere Veranstaltungen folgten. Dass Rennen ungeachtet der Gefahren nicht nur für die Fahrer, sondern auch für Zuschauer auf regulären Straßen durchgeführt wurden, war die Regel. Erst nachdem es mehrere zum Teil schwere Unfälle gegeben hatte, wurden die ersten Rundparcours eingerichtet.³

Von den Automobilherstellern wurden diese Aktivitäten am Anfang kaum wahrgenommen, bzw. sie interessierten sich wenig dafür. Spätestens nach dem ersten Weltkrieg aber erkannten sie das Potenzial der Rennen, der nicht nur Werbung für das Auto an sich war, sondern über Siege auch für ganz bestimmte Marken. Stand bei den ersten Rennen noch eher Standfestigkeit und Ausdauer der Wagen im Vordergrund (ein komplettes Rennen ohne technische Defekte zu überstehen, war keineswegs selbstverständlich), so rückten nun Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit mehr und mehr in den Mittelpunkt. Hinzu kam, dass der Erste Weltkrieg für viele technische Innovationen sorgte, die nach und nach auch Einzug in die Automobiltechnik hielten.⁴

Aber nicht nur die Autos selbst, auch die Rahmenbedingungen wurden professionalisiert. In den Zwanziger Jahren entstanden in ganz Europa Rennstrecken, so

3 Vgl. Linde, Malte, Formel-1, auf: <https://www.planet-wissen.de/gesellschaft/sport/formel-eins/index.html> [24.02.2021].

4 Vgl. Klauer, Kai, Goldene Zwanziger und die Grüne Hölle (15.02. 2011), auf: <https://www.auto-motor-und-sport.de/event/125-jahre-automobil-1920-bis-1929-goldene-zwanziger-und-die-gruene-hoelle/> [24.02.2021].

z.B. der Avus, Monza oder in Spa. Zuschauer, zum Teil in großen Mengen, wurden dabei von vornherein mit einkalkuliert, was die zunehmende Beliebtheit des Rennsports in einem ohnehin sportbegeisterten Jahrzehnt unterstreicht.

Dass das Auto noch keineswegs ein Massen-, sondern ein für den Normalbürger fast unerschwingliches Luxusprodukt war, machte es vielleicht für große Teile der Zuschauerschaft besonders faszinierend.⁵

Einen wichtigen Meilenstein für den Rennsport markiert das Jahr 1934, in dem umfangreiche Regelungen eingeführt wurden, technische Ausstattung und Gewicht der Wagen betreffend. Sicherheit spielte in diesen Überlegungen noch eine untergeordnete Rolle.

Im Jahr 1950 fand dann das erste Formel-1-Rennen unter dem Dachverband der „Fédération internationale de l'Automobile“ statt, wobei „Formel“ die Regelung bezeichnet. Teilnehmer an der Formel 1 waren nicht einzelne Fahrer, sondern Konstrukteureteams, die ihrerseits dann die Fahrer auswählten.

Mit dem Aufschwung des Automobils zum Massenprodukt stieg die Faszination am Rennsport noch einmal an. Auch zu dieser Zeit stand die Sicherheit noch nicht im Fokus der Veranstalter, erst ab den 1960er Jahren wurden zum Beispiel Gurte eingeführt und Rennstrecken nach Sicherheitsaspekten umgebaut.⁶

Die Ursprünge des Automobilrennsports liegen in Frankreich, worauf das erste Rennen 1894 und der Dachverband hinweisen. Aber auch in Deutschland waren Autorennen schon früh beliebt. Dass Deutschland als Ursprungsland des Autos angesehen werden kann, hat hier sicherlich eine Rolle gespielt. Sowohl Porsche als auch Mercedes engagierten sich früh im Rennsport; der Mercedes Silberpfeil gilt noch heute als Legende und ist auch vielen Nicht-Motorsportfans ein Begriff. Mit Harald Ertl (aktiv von 1975-1978), Hans-Joachim Stuck (1974-1979) Manfred Winkelhock (1982-1985) hatte Deutschland (West) schon einige erfolgreiche Rennfahrer, die auch eine gewisse Popularität über den Rennsport hinaus erlangten.

Ein junger Rennfahrer namens Stefan Bellof aus Gießen aber sollte sie alsbald in den Schatten stellen.

2.2. Stefan Bellofs Karriere

Stefan Bellof wurde am 20.11. 1957 in Gießen geboren und begann seine Karriere im Rennsport 1980 in der Nachwuchsklasse der Formel Ford. Er wurde in der Saison 1984 im Sportwagenrennen Langstrecken-Weltmeister, Deutscher Rennsportmeister und Fahrer-Europameister. In den Jahren 1984 und 1985 fuhr Bellof in der Formel 1. Er verstarb bei einem Unfall während eines Rennens in Belgien am 1. September 1985.

5 Vgl. ebd.

6 Vgl. Bürklin, Michael, Geschichte der Formel 1, auf: <https://www.was-war-wann.de/sport/formel-1/geschichte.html> [25.02.2021].

Frühe Karriere

Stefan Bellof wurde in eine Familie hineingeboren, die sich bereits für den Rennsport begeisterte. Gemeinsam mit seinem älteren Bruder Georg Bellof junior trat Stefan, genannt Stibbich, im Jahr 1971 in den Kartverein Oppenrod ein. Sein Vater Georg Bellof, der der Besitzer einer Karosseriewerkstadt in Gießen war, fuhr selbst Bergrennen und unterstützte die Karriere seiner beiden Söhne finanziell und emotional.⁷

Im Jahr 1973 nahmen die Brüder bereits an deutschen und europäischen Meisterschaften teil und Stefan gewann in seinem zweiten Jahr bereits sieben Kartrennen. Im Jahr 1980 wurde er deutscher Kartmeister und erzielte seine ersten Erfolge in der Nachwuchsklasse der Formel Ford⁸. Im darauf folgenden Jahr trat Stefan in der Formel Super V und der Deutschen Formel-3-Meisterschaft an; Rainer Braun, sein erster Manager, besorgte ihm einen Platz in dem Kölner GELO-Racing-Team bei Georg Loos.⁹

Im Jahr 1982 bekam Stefan Bellof die Chance, in der Formel 2 für das Team Maurer-BMW zu fahren, was erst nach einem längeren juristischen Konflikt mit seinem vorherigen Sponsor umgesetzt werden konnte.¹⁰ Bellof stand in dieser Saison vor einigen finanziellen Problemen. Er fuhr vorerst auf Darlehen in der Formel 2, doch sein riskanter Fahrstil und sein rascher Erfolg, besonders sein herausragender Sieg in Silverstone, machten ihn besonders bekannt¹¹. In dieser Saison erlitt Bellof mehrere Unfälle, den schwersten davon beim Grand Prix de Formule 2 Belgique auf dem Circuit de Spa-Francorchamps, er blieb jedoch unverletzt¹². Bellof beendete die Saison auf dem vierten Platz.

Saison 1983

In der Saison 1983 nahm Bellof sowohl an Rennen der Formel 2 als auch an Sportwagenrennen teil und konnte so aufgrund von Überschneidungen nur zu sieben von zehn Rennen der Formel 2 antreten. Er beendete die Saison auf dem neunten Platz und war somit weniger erfolgreich als in seiner Debütsaison. Sein Teamchef Willy Maurer wurde zu Bellofs Manager und ermöglichte so Kooperationen mit Porsche und BMW. Stefan Bellof trat für Porsche bei der Sportwagenwagenrennen an.

Am 28. Mai 1983 gelang es ihm, mit einem Porsche 956 als Erster die Nord-schleife des Nürburgrings mit einem Schnitt von mehr als 200km/h zu umrunden – ein Rekord, der bis zum 29.6.2018 nicht gebrochen werden konnte.¹³ Sein Runden-

7 Vgl. Braun, Rainer/ Kräling, Ferdi, Stefan Bellof – Eine viel zu kurze Karriere, Bielefeld 2005, S. 17.

8 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/kart/> [10.01.2021] Inhaber und verantwortlich für den Inhalt: CK Merchandising GmbH, 35614 Asslar, Deutschland.

9 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/formel3/> [10.01.2021].

10 Vgl. Braun/ Kräling, Stefan Bellof, S. 39.

11 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/formel2/> [10.01.2021].

12 Vgl. Braun/ Kräling, Stefan Bellof, S. 48f.

13 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere-/rekordrunde/> [10.01.2021].

zeit von 6.11, 13 Minuten wird so zu einem persönlichen Symbol Bellofs, trotz der Tatsache, dass er wenige Augenblicke einen Unfall erlitt. Diesen überstand Bellof jedoch unbeschadet. In der Jahresendabrechnung erlangte Bellof den fünften Platz.

Saison 1984

In dieser Saison gelang es Stefan Bellof eines seiner größten Ziele zu erreichen – den Eintritt in die Formel 1. Ursprünglich sollte er für das Team McLaren antreten, doch aufgrund einiger Komplikationen unterschrieb Bellof schließlich bei Tyrell. Dies warf allerdings neue Probleme auf, da Tyrells Saugmotoren den Turbomotoren der Konkurrenz deutlich unterlegen waren.¹⁴ Trotzdem gelang es Bellof, beim Grand Prix von Monaco Alain Prost und Ayrton Senna zu überholen und er erzielte somit den dritten Platz, bevor das Rennen abgebrochen wurde. Vor Ende der Saison wurde Tyrell jedoch disqualifiziert, da sie gegen die Bestimmungen zum Gewicht der Autos verstießen. Bellof wurde in dieser Saison Deutscher Rennsportmeister und Sportwagenmeister, so dass er auch den ONS-Pokal als erfolgreichster Motorsportler erhielt.¹⁵

Saison 1985

In der Saison 1985 trat Bellof wieder für Tyrell in der Formel 1 an, stellte allerdings die Anschaffung eines Turbomotors als Bedingung. Tyrell kam dieser Forderung zwar nach, doch Bellof musste sich diesen Motor mit einem anderen Mitglied des Teams teilen, so dass er ihn nur selten benutzte. Da die Saugmotoren immer mehr Komplikationen verursachten, unterschrieb Bellof für die Saison 1986 bei Ferrari.¹⁶ Im Sportwagenrennen trennte sich Bellof in dieser Saison von Porsche und fuhr mit einer privaten C-Gruppe für Walter Brun.¹⁷

*Tödlicher Unfall*¹⁸

Am 1. September 1985 trat Stefan Bellof beim 1000km-Rennen von Spa-Francorchamps an und versuchte, den Fahrer Jacky Ickx in der Kurve Eau Rouge zu überholen. Dabei kam es zu dem tödlichen Unfall, als Stefan gegen einen Betonpfeiler fuhr und die beiden Wagen miteinander kollidierten.¹⁹ Man vermutet, dass Bellof schon am Unfallort starb, jedoch hieß es offiziell, dass er erst im Krankenhaus einem Herz-

14 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/formel1/> [10.01.2021].

15 <http://www.stefan-bellof-tribute.de/> [10.01.2021]. Inhaber und verantwortlich für den Inhalt: Thomas Guthmann, Lerchenweg 6 76307 Karlsbad.

16 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/formel1/> [10.01.2021].

17 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/sportwagen/> [10.01.2021].

18 Der Tod Stefan Bellofs und insbesondere die Reaktionen hierauf werden an späterer Stelle der Arbeit noch ausführlich im Vordergrund stehen.

19 <https://www.stefan-bellof.de/de/todestag/> [10.01.2021].

stillstand erlag. Später wurden Vorwürfe gegenüber Ickx laut, doch die meisten Beobachter sind sich einig, dass die Kurve zum Überholen ungeeignet sei.²⁰

3. Popularität der Person

3.1. Beliebtheit in der Heimatstadt Gießen

Stefan Bellof begann seine Karriere im Rennsport, wie eingangs erwähnt, bereits im Alter von 14 Jahren durch den Eintritt in den Kartverein Oppenrod, in direkter Nähe seiner Heimatstadt Gießen. Zum Höhepunkt seiner Karriere, in den früheren 1980er Jahren, hatte Gießen etwa 76.000 Einwohner²¹ und ließ sich dementsprechend wohl kaum als Großstadt bezeichnen. Lokale Persönlichkeiten gab es in Gießen aufgrund der bekannten Universität zwar trotzdem, doch diese kamen, um Justus Liebig und Wilhelm Conrad Röntgen als Beispiele anzuführen, vor allem aus dem wissenschaftlichen Bereich.

National oder international bekannte Sportler oder Sportvereine gab es also wenige bis keine – doch dann kam Stefan Bellof.

Am 18.12.1984 fand in Gießen ein Empfang zu Bellofs Ehren statt und er durfte sich in das Goldene Buch der Stadt als Auszeichnung für seine sportlichen Erfolge eintragen.²² Der damalige Sportdezernent Helmut Schill lobte ihn damals ganz besonders für seine Leistungen und brachte dadurch den Stolz der Stadt Gießen hervor. So auch Oberbürgermeister Hans Görnert, der erklärte, „die Feierstunde sei als Geste seiner Heimatstadt gedacht, die die Karriere ihrer Mitbürger seit langem voller Stolz und Anerkennung verfolgte.“²³ Abb.1

Aus beruflichen Gründen war Bellof nicht oft in Gießen, allerdings fühlte er sich, wie er in einem Interview sagte, „in Gießen auch weiterhin zu Hause, Kontakte zu meinen Freunden bestehen nach wie vor, wenn auch nicht in dem Umfang, wie ich es in früheren Zeiten gewohnt war.“²⁴ Ferner nahm er sich bei Besuchen in seiner Heimatstadt häufig Zeit für Repräsentationstermine, wie beispielsweise das Verteilen von Autogrammen am Gießener Gebraucht Wagenmarkt am 9.12.1984.²⁵ Stefan Bellof wurde als „Held zum Anfassen“²⁶ bezeichnet, was vermutlich aus seiner Fan-nähe – besonders in seiner Heimatstadt – als auch aus seine häufig gelobten Bescheidenheit herrühren dürfte.²⁷

20 Vgl. Wyss, Peter, Stefan Bellof. Nachruf, in: Motorsport aktuell, Heft 37 (1985), S. 24.

21 Historisches Ortslexikon Hessen, auf: <https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/idrec/sn/ol/id/10298> [10.01.2021].

22 Vgl. Artikel aus der MAZ vom 20.12.1984.

23 Gießener Anzeiger, Ausgabe vom 19.12.1984, Empfang für Rennfahrer Stefan Bellof.

24 Gießener Allgemeine Zeitung, Ausgabe vom 12.12.1984, Im Falle eines Falles wird er bei Porsche bleiben

25 Vgl. Gießener Allgemeine Zeitung, Ausgabe vom 9.12.1984, Stefan Bellof gibt heute Autogramme.

26 <https://www.stefan-bellof.de/de> [23.01.2021].

27 Vgl. Burnitz, Hermann, Er trug all unsere Hoffnungen, in: Rallye Racing, Heft 10 (1985).

3.2. Popularität in Deutschland

Die Ausmaße von Bellofs Erfolgen waren so groß, dass der Rennsportfahrer bald in ganz Deutschland bekannt war. Nicht nur die lokalen Gießener Zeitungen wie die *Gießener Allgemeine* und der *Gießener Anzeiger* berichteten über Bellof, sondern auch größere deutsche Zeitungen. Darunter waren nicht nur Motorsportmagazine, wie zum Beispiel *Rallye Racing*²⁸, wo Stefan Bellof sogar eine eigene Kolumne veröffentlichen durfte, und *Motorsport aktuell*²⁹, sondern auch Zeitungen wie die *Welt*.³⁰ Die Berichterstattung durch Zeitung und Fernsehen ist hier ein Indiz, um das Interesse der Bevölkerung an der Person Stefan Bellof und am Rennsport selbst im weiteren Sinne bewerten zu können. Während es uns heute durch Internet und private Fernsehsender möglich ist, nahezu jedes Turnier jeder Sportart zu verfolgen, sah dies während der 1970er und 1980er Jahre in Deutschland noch ganz anders aus.

Seit Gründung der Fußball-Bundesliga 1963 wird das Sportmagazin *Sportschau* wöchentlich im ARD samstags ausgestrahlt, während auch das ZDF mit der Ausstrahlung drei neuer Sportmagazine begann, die sich jedoch weitestgehend auf Fußball fokussierten. Als in den 1980er Jahren die ersten Privatsender aufkamen, entstand bald ein Kampf um die Übertragungsrechte für verschieden Sportarten. Auf diese Weise kam es auch dazu, dass das Angebot an Sportberichten wuchs und auch über Tennis und Formel-1 ausführlicher berichtet wurde.³¹

Wie man aus der Fahrerstatistik der Formel 1 herauslesen kann, gab es neben Bellof während der 1970er und 1980er Jahre vergleichsweise wenige populäre deutsche Rennsportfahrer, darunter allerdings Manfred Winkelhock, Hans-Joachim Stuck und Harald Ertl, die alle an der Formel-1-Weltmeisterschaft teilnahmen.³² Auch das ist ein Hinweis darauf, was Bellof als Person und mit ihm den Rennsport für deutsche Bürger so attraktiv und vor allem erstmals interessant gemacht haben könnte.

3.3. Internationale Beliebtheit

Während sich in Deutschland durchaus eine „Bellof-Fangemeinde“ ausbildete und über seine Erfolge für den Rennsport verhältnismäßig oft berichtet wurde, war er auf internationaler Ebene weniger bekannt. Zwar trat Bellof bei internationalen Rennen an, wie unter anderem in der Formel-2-Europameisterschaft, dem Grand Prix de Formule 2 Belgique und der Sportwagenweltmeisterschaft und konnte dort einige Erfolge erreichen, jedoch scheint sich dort weniger eine Anhängerschaft Bellofs zu-

28 Vgl. Bellof, Stefan, Kolumne: Es war eine fantastische Saison! in: *Rallye Racing*, Heft 1 (1984).

29 Vgl. Braun, Rainer/ Kräling, Ferdi, Stefan Bellof. Ein deutsches Wunder, in: *Motorsport aktuell*, Heft 33 (2004).

30 Vgl. DIE WELT, Ausgabe vom 4.12.1984, Stefan Bellof und der Ruhm.

31 Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung, Sport im westdeutschen Fernsehen (28.08.2017), auf: <https://www.bpb.de/gesellschaft/medien-und-sport/deutsche-fernsehgeschichte-in-ost-und-west/245676/sport-im-westdeutschen-fernsehen> [23.01.2021].

32 Vgl. Formel-1 Datenbank, Fahrerstatistiken seit 1950, auf: <https://www.motorsport-total.com/-formel-1/formel-1-datenbank/stats.php?subject=driver> [07.02.21].

sammengefunden zu haben. Dies mag möglicherweise auch mit der eher dünnen Berichterstattung im Rennsport und Sportwagenrennen zusammenhängen. Den heute für (Renn-)Sport sehr beliebten Privatsender *Sky Sports*, der auch über sportliche Ereignisse auf internationaler Ebene berichtet, gibt es erst seit 1993.³³ Obwohl Bellof also gegen internationale Rennsportstars wie den Belgier Jacky Ickx und den Brasilianer Ayrton Senna antrat, blieb Bellof international – besonders im direkten Vergleich zu seiner Popularität in Deutschland – eher weniger bekannt bzw. konnte sich eine weniger große Fangemeinde aufbauen. Dies hängt vermutlich damit zusammen, dass Motorsport auch international zu dieser Zeit eine weniger gefragte Sportart war und man sich auch in anderen Ländern als Motorsportfan eher mit den Fahrern der eigenen Nationalität befasste und identifizierte.

4. Der Tod einer deutschen Motorsportlegende

4.1. Unmittelbare Reaktionen auf Stefan Bellofs Tod

Stefan Bellof trat am 1.9.1985 in Belgien zu einem 1000km-Rennen an. Als er versuchte, einen seiner größten Konkurrenten, den Belgier Jacky Ickx, in der Senke *Eau Rouge* zu überholen, prallte Bellof nahezu ungebremst gegen einen Betonpfeiler und verstarb vermutlich noch am Unfallort.³⁴ Der Tod des Siebenundzwanzigjährigen löste eine Welle aus Emotionen aus und das nicht nur in seinem Freundes- und Familienkreis, sondern auch in der gesamten Fangemeinde des Rennsports.

Die Beerdigung, die von meinem Großonkel Pfarrer Herbert Hollatz abgehalten wurde, fand in Gießen in der Johanneskirche unter tiefer Ergriffenheit statt. Er erzählte mir, dass an diesem Tage nicht nur ganz Gießen quasi stillstand, bemerkenswert war für ihn auch, dass sehr viele Formel-1-Fahrer gekommen waren, um Stefan Bellof die letzte Ehre zu erweisen. Mit Sicherheit waren nur selten oder sogar noch nie so viele internationale Stars in Gießen anwesend, ein „Glanz“, der so gar nicht zu dem traurigen Anlass passen wollte. Mein Großonkel berichtet in diesem Zusammenhang von einem Jungen, der im Umfeld der Kirche ein Autogramm von einem anwesenden Fahrer haben wollte (leider wissen wir nicht mehr, wer es war), der daraufhin den Jungen nur schweigend ohrfeigte.

Um die Gefühle, die durch den Unfall aufkamen, zu beschreiben, wirft man am besten einen Blick auf die Berichterstattung des Ereignisses und auf die Stimmen verschiedener Beteiligten und Experten. So erschienen im Motorsportmagazin *valley racing* im Oktober 1985 einige Artikel zu Bellof, darunter auch „Stefan Bellof – Er trug all unsere Hoffnungen“, den Olaf Meidt, ein Weggefährte Bellofs, verfasste. Darin liegt das Augenmerk besonders auf Stefan Bellofs Karriere und seinen durchschlagenden Erfolgen im Rennsport. Auch auf Bellofs Charakter wird Bezug genommen, wie sich exemplarisch mit der folgenden Passage verdeutlichen lässt:

33 Vgl. Wikipedia, Informationen zur Sendergruppe Sky Sport (Deutschland), auf: [https://de.wikipedia.org/wiki/Sky_Sport_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Sky_Sport_(Deutschland)) [07.02.2021].

34 <https://www.stefan-bellof.de/de/todestag/> [23.01.2021].

„Auch bei seinen großartigen Erfolgen zeigte sich Stefan bescheiden. In der Formel 2, als er die beiden ersten Rennen seines Lebens in dieser Klasse bestritt und gewann, oder in der Langstrecken-Weltmeisterschaft, die er ebenfalls zu seinen Gunsten entschied. Der Newcomer war der zweite deutsche Automobil-Weltmeister aller Zeiten. (...) Nach außen offenbar völlig unbeeindruckt steckte er auch Unfälle weg, die schon früher grauenhaft hätten enden können. Mit dem Formel 2-Rennwagen überschlug er sich 1982 im Regen in Spa-Francorchamps, genau in derselben Kurve, in der er betzt tödlich verunglückte. Beim 1000-Kilometer-Rennen auf der alten Nordschleife des Nürburgrings 1983 überschlug er sich mit dem Werks-Porsche mehrmals und blieb wie in Spa ein Jahr zuvor unverletzt. Kurz nach dem Unfall gab er schon wieder die ersten Autogramme.“³⁵

Besonders sein Ehrgeiz und sportlicher Optimismus sollen die Person nach Meinung des Autors geprägt haben, deren Verlust eine solche Welle der Betroffenheit ausgelöst habe. Grundstimmung des Artikels ist, dass Bellof noch eine lange weitere Karriere als „ganz große Persönlichkeit des internationalen Rennsports“ vor sich gehabt habe. Der Artikel greift dabei besonders die Ungewissheit auf, die durch sein frühes Ableben in Bezug auf Bellofs Karriere entstand. Seine Anhänger hatte gehofft, dass Bellof noch weitere sportliche Erfolge erzielen könne, insbesondere da erfolgreiche deutsche Motorsportfahrer bis zu diesem Zeitpunkt eine Seltenheit waren. Durch den Artikel trauert der Leser nicht nur um den Verlust eines nationalen Repräsentanten im Sport, sondern auch um den einer Persönlichkeit.

Einen Kontrast zu diesem Artikel bildet die „Anstoß“-Kolumne³⁶ vom 2. September 1985. Zwar wird auch hier die Betroffenheit über Bellofs Tod deutlich, aber der Artikel weist auch auf den „tödlichen Skandal bei diesem Unfall“ hin.³⁷ Die Rennstrecke, auf der Bellof tödlich verunglückte, habe die notwendigen Sicherheitsstandards nicht erfüllt. Auch wird die Berichterstattung des Ersten Deutschen Fernsehens kritisiert, es habe sich eine „heuchlerische Geschmacklosigkeit ohnegleichen“ geleistet. Die „Sportschau“-Live-Sendung habe von dem Rennsportunfall erst zum Ende der Sendung berichtet, obwohl die Meldung schon Stunden zuvor bekannt gewesen sein soll. Nach dieser harten Kritik schließt der Artikel mit einem Auszug aus Erich Maria Remarques Roman *Der Himmel kennt keine Günstlinge* ab, die „eher im Sinne Stefan Bellofs sein könnten“.³⁸ Die Intention des Autors bei der Verfassung dieses Artikels scheint dabei vordergründig Kritik an der Instrumentalisierung von Bellofs Tod zu sein. Durch den Unfall sei Bellof scheinbar das Gesicht einer Kampagne gegen die Gefahren des Rennsports im Allgemeinen geworden, der Autor ist jedoch der Meinung, dass dies nicht im Sinne des Verstorbenen gewesen sein könne. Der Verfasser hält es für sinnvoller, den Unfall als Anlass für Kritik an bestimmten

35 Meidt, Olaf, Stefan Bellof – Er trug all unsere Hoffnung, in: Rallye Racing, Heft 10 (1985).

36 Gießener Allgemeine Zeitung, Ausgabe vom 01.09.2005.

37 Vgl. ebd.

38 Vgl. ebd.

Sicherheitsstandards für Motorsportrennen zu nehmen, aber nicht die Sportart als solche anzuprangern. Das gibt Aufschluss auf die Rolle, die Motorsport bisher einnahm, denn scheinbar stieß er durch Unfälle an vielen Stellen auf Kritik. Auch die im Artikel kritisierte allgemeine Berichterstattung zeigt, dass der Motorsport weniger relevant und in der Sportwelt noch nicht sehr etabliert gewesen zu sein scheint.

Auch der Artikel „Trauer und Zorn“, ebenfalls aus dem Magazin *rallye racing*, bezieht sich auf eine Debatte, die durch den tragischen Unfall weiterhin befeuert wurde. Der Autor Hermann Bumitz kritisiert besonders die Sicherheitsvorkehrungen im Motorsport. Dabei bezieht er sich nicht auf den Sinn oder Unsinn dieser Sportart im Allgemeinen, sondern auf das Reglement. Klar sagt er:

„Reden wir also. Zunächst von jenen, die den reglementierten Wahnsinn überhaupt möglich machen: Wir wissen nicht, welcher die Teufel die Herren der obersten internationalen Motorsportbehörde FISA reitet, wenn sie ihre Beschlüsse fassen. Wir wissen nicht, ob die Ja-Sagermehrheit des von Machtbesessenheit verblendeten Präsidenten Balestre einfach nur naiv ist oder etwa dumm oder korrupt. Wir wissen nur, dass dort seit Jahren die Weichen gestellt worden sind zu jenem PS-ausgeflüpften Motorsport auf Schotter und Beton, den doch im Ernst kein vernünftiger Mensch wollen kann.“³⁹

Bumitz greift damit nicht nur das Reglement des Motorsports an sich an, sondern auch diejenigen, die dafür verantwortlich sind und seiner Meinung nach damit ein „materielles und monetäres Wettrüsten“ förderten.⁴⁰ Das Reglement verursache einen Zwang zum Erfolg und sei eine der Quellen des „Unheils im Motorsport“, dies zeigen die vielen der folgenschweren Unfälle der letzten Zeit in der Formel 1; darunter neben Stefan Bellof auch Manfred Winkelhock und Niki Lauda. Das Regelwerk des Rennsports müsse dringend geändert werden, da dieses „tödliche, nicht mehr kalkulierbare Risiko“ sonst bald noch weitere Opfer fordere.⁴¹ Der Autor nimmt also einen konkreten Bezug auf die Unfälle im Motorsport, die sich in der jüngsten Zeit ereigneten. Die Unfallopfer, die bekannte Persönlichkeiten waren, geben der Forderung nach Änderungen im Regelwerk der Formel-1 auf diese Weise ein Gesicht. Bumitz arbeitet in diesem Artikel bewusst mit einem emotionalen Zugang zum Thema, damit es für den Leser einfacher ist, einen expliziten Bezug zu realen Ereignissen herzustellen. Vordergründiges Ziel scheint es ihm zu sein, das konkrete Sicherheitsrisiko anhand von Unfallopfern in die Debatte einzubinden.

Während die bisher angeführten Artikel wohl eher einen besseren Einblick in die allgemeine Reaktion zu tödlichen Unfall Stefan Bellofs geben, hilft der Artikel „Bellof hatte keine Chance“, der verschiedene Motorsportexperten zu Wort kommen lässt, dabei zu verstehen, welche Eindrücke diese Tragödie bei Rennsportkollegen hinterließ.⁴²

39 Bumitz, Hermann, Trauer und Zorn, in: *Rallye Racing*, Heft 10 (1985).

40 Vgl. ebd.

41 Vgl. ebd.

42 Vgl. Bumitz, Hermann, Stimmen zu Bellofs Tod, in: *Rallye Racing*, Heft 10 (1985).

Jacky Ickx, der Bellofs Unfallgegner bei dem Rennen in Spa war, bringt hier seine Trauer zum Ausdruck:

„Dieser Unfall ist schrecklich. Ich bin unendlich traurig, darin verwickelt worden zu sein. Ich habe in keinem Moment daran gedacht, dass Stefan mich in dieser Kurve überholen würde. Diese Stelle verlangt ganz genaues Fabren. Da man etwa 230 km/h schnell ist, ist ein Unfall dort immer mit schlimmen Folgen verbunden. Ich will die Rennstrecke von Spa nicht anklagen, aber an dieser Stelle hätten eine breitere Auslaufzone und Reifen vor den Leitplanken sein müssen – die einzige Chance, um eine Frontalkollision zu mildern. Als erstes muss jetzt eine Fabrervertretung innerhalb der OSCAR (Organisation für Sportwagenrennen) gegründet werden.“⁴³

Auch Klaus Bischof, Porsche-Renningenieur, 1984 zuständig für Bellofs Werksporsche, bekundet ebenfalls sein Beileid. Aussagen wie „Er [Stefan Bellof] war sich der Gefährlichkeit der Unfallkurve voll bewusst“ und „Vielleicht hat der Ickx etwas mehr gelupft als sonst und Stefan sah plötzlich eine Chance, oder Stefan war einfach einen Moment unaufmerksam“⁴⁴ zeigen allerdings auf, dass Bischof den Grund für den Unfall mehr bei Bellof als bei mangelnden Sicherheitsvorkehrungen oder Reglementierungen im Rennsport gesehen hatte.

Auch Peter Reinisch, Teamchef bei Brun Motorsport, („Stefan wollte gewinnen, er wollte immer gewinnen. Ich habe den Unfall genau gesehen, er hat da sicher einen Denkfehler gemacht, keinen direkten Fahrfehler.“)⁴⁵ und Derek Bell, Porsche-Werksfahrer, („Langstreckenrennen sind der Sport denkender Männer. Wir fahren sechs Stunden. Daher kann man Stefans Aktion schwer verstehen.“)⁴⁶ nehmen dabei eine ähnliche Haltung ein und glauben eher an menschliches Versagen, als an ein Problem mit den allgemeinen Sicherheitsstandards. Der Lancia-Pilot Bob Wollek nimmt dabei mit seiner Aussage eine Gegenposition ein:

„Leider hat das Reglement es nicht geschafft, die Autos trotz geringerer Benzinnmenge langsamer zu machen. Die PS-Zahlen sind nach wie vor vorhanden, Reifen und Abtrieb sind noch besser geworden. Zur Strecke: Spa ist nur an einigen Stellen zu unsicher, darunter auch das Stück, wo der Unfall passierte. Ich frage mich, ob die Formel 1-Sicherheitskommission bei der Abnahme da ein Auge zugeedrückt hat.“⁴⁷

Hans Heyer, Jaguar Pilot, beteiligte sich ähnlich an der Debatte, er kritisierte die Sicherheitsvorkehrungen und sagt: „Gegen Unfälle wie Bellof ist man machtlos. Er ist ein Baustein mehr, der mich vielleicht bald zum Rücktritt bewegen wird.“⁴⁸ Das Zi-

43 Ebd.

44 Ebd.

45 Ebd.

46 Ebd.

47 Ebd.

48 Ebd.

tat von Erwin Kremer, dem Teamchef von Porsche Kremer, bildet dazu einen guten Abschluss: „Jetzt sind wir ausgebrannt in Deutschland. In der Gruppe C muss was passieren, wir sind an eine Grenze gestoßen. Die Autos sind 1000 Kilogramm schwer, die schlagen härter ein als ein Formel 1. Allein schon in Spa die Heizerei im Training. Wahnsinn!“⁴⁹

„Wahnsinn“ ist zusammenfassend wohl auch das richtige Stichwort zu den Reaktionen auf Bellofs Tod. Man betrauerte nicht nur den Verlust eines Rennsportstars, sondern auch den einer ganzen Persönlichkeit, die eine große Fangemeinde hatte. Zu dem kam noch die Debatte zu den Sicherheitsstandards im Rennsport hinzu, der Bellof zusammen mit Manfred Winkelhock und Niki Lauda ein Gesicht gab. Wie unterschiedlich der Unfall von verschiedenen Personen aufgenommen wurde, ist dabei besonders interessant. Dadurch, dass diese Diskussion eben ein Gesicht durch die verunfallten Sportler erhielt, wurde sie vor allem sehr emotional, denn nun war es leichter, eine konkrete Bindung zu den Ereignissen zu finden. Gleichzeitig sind Debatten im Motorsport häufig von einer solchen Emotionalität geprägt, denn an vielen Stellen wird argumentiert, dass man sich eines bestimmten Sicherheitsrisikos als Fahrer stets bewusst sei und genau dieses Wagnis auch oft den Reiz dieser Sportart ausmache. Doch als es zu den Unfällen kam, wurde dieses Risiko plötzlich sehr viel greifbarer und nahm so Einfluss auf die Diskussion.

4.2. Erinnerung an eine Motorsportlegende

Die Motorsportlegende Stefan Bellof sollte nach ihrem Tod jedoch längst nicht in Vergessenheit geraten, denn die Erinnerung an den Gießener wird von seiner Fangemeinde bis heute noch aufrechterhalten.

Am 1. September 2005 fand in Gießen anlässlich zu seinem 20. Todestag eine große Gedenkfeier statt. Rainer Braun und Ferdi Kräling veröffentlichten ihr „Stefan Bellof – Eine viel zu kurze Karriere“ und der Original-Porsche 956, mit dem Bellof Langstrecken-Weltmeister wurde, ist ausgestellt worden. In ihrem Buch trugen Kräling und Braun möglichst viele Erinnerungen und Bilder zusammen, um Bellofs freundlichen und bodenständigen Charakter bestmöglich zu porträtieren. Rainer Braun war schon zu Bellofs Lebzeiten mit diesem bekannt und befreundet, dies war auch der Grund für seine Arbeit an dem Buch.⁵⁰

Unter den 200 Gästen zu dieser Gedenkfeier fanden sich auch einige bekannte Gesichter des Motorsports, darunter Peter Falk (früherer Porsche-Rennleiter), Gerhard Weber (ehemaliger Dunlop Rennleiter) und Walter Brun (vom Porsche-Rennstahl Brun) ein, was die Unvergesslichkeit von Bellofs Talent nur noch mehr unterstreicht. Das zeigt auch Gerhard Becker, der Hauptinitiator dieser Gedenkfeier und AMC-Vorsitzender, in seiner Rede auf:

49 Ebd.

50 Vgl. Gießener Anzeiger, Artikel vom 01.09.2005, Pralles Lachen und feuchte Augen.

„In seiner Karriere hat Stefan in einem Maße brilliert, dass weder Freund noch Gegner den geringsten Zweifel daran hatten, dass sich hier eines der größten Talente im Motorsport aufmachte, Geschichte zu schreiben. Niemand zweifelte daran, dass hier ein künftiger Formel 1-Weltmeister unterwegs war.“⁵¹

Auch die von Rainer Braun gehaltene Rede bezieht sich darauf, welchen Einfluss die Person Bellof auf den Motorsport genommen hat:

„Bei aller Traurigkeit um den Verlust dieses großartigen Menschen: ist es nicht wunderbar, dass auch 20 Jahre nach seinem Tod dieser ganz spezielle Bellof-Geist mit all seinen Facetten noch lebendig ist? Dass vom Namen Stefan Bellof noch immer eine Faszination ausgeht, die nur mit dem ebenfalls unvergessenen Graf Berghe von Trips, Jochen Rindt, Gilles Villeneuve oder Ayrton Senna vergleichbar ist. Und dass Stefans Fan-Gemeinde auch 20 Jahre nach seinem Tod noch immer treu und fest zu ihm steht.“⁵²

Die starke Wortwahl unterstreicht aber auch, dass es hier um mehr als die Unvergessenheit eines Sportlers geht. Die Formulierung vom „ganz spezielle(n) Bellof-Geist“ zeigt, dass die Persönlichkeit hier fast schon über den Sport gestellt wird – ein Phänomen, das bei jung verstorbenen Stars, die nicht nur eine Lebensleistung, sondern vor allem ein nicht eingelöstes Versprechen hinterlassen haben, nicht ungewöhnlich ist, man denke nur an die Mitglieder des sogenannten „Club 27“.

Und so steht Stefans Fan-Gemeinde bis heute noch zu ihm. Bis heute gibt es noch eine offizielle Stefan Bellof Homepage⁵³, eine Facebookgruppe für Fans⁵⁴ und eine Website für Fans⁵⁵, dessen Inhaber Thomas Guthmann auf Nachfrage hin aussagte, dass sich diese besonders anlässlich zu Bellofs Todestag hoher Besucherzahlen erfreuen darf. Die Erinnerung an die Person Stefan Bellofs wird durch seine Fangemeinde aufgrund der Begeisterung, die er bei ihr auslöste, auch heute, über dreißig Jahre nach seinem Tod, aufrechterhalten. Auch dies kann ein Hinweis dafür sein, dass die Erinnerung nicht nur durch sein Wirken, sondern ganz besonders durch seinen Tod zu verstehen ist. Was er erreicht hat, wird als bemerkenswert angesehen, wer er war, beeindruckt und was er hätte werden können, gibt Raum für Phantasie. So wird die Erinnerung an die Person, das Phänomen und die Projektionsfläche Stefan Bellof durch seine Fangemeinde auch über dreißig Jahre nach seinem Tod aufrechterhalten.

Der Frage, welche Rolle die Persönlichkeit nicht nur für die Begeisterung an ihr selbst, sondern für eine ganze Sportart spielen kann möchte ich im nächsten Kapitel nachgehen.

51 Ebd.

52 Gießener Anzeiger, Artikel vom 02.09.2005, Gedenkfeier für „überirdischen“ Stefan Bellof.

53 <https://www.stefan-bellof.de/de> [23.01.2021].

54 Facebook-Fangruppe: <https://www.facebook.com/StefanBellof> [23.01.2021].

55 <http://www.stefan-bellof-tribute.de/> [23.01.2021].

5. Wenn ein Individuum die Begeisterung für eine ganze Sportart prägt

5.1. Der *Boris-Becker-Effekt*

Große Ereignisse in einer Sportart und damit verbundene Erfolge, insbesondere bei wichtigen Turnieren, rufen häufig eine besonders hohe Begeisterung in breiten Teilen der Gesellschaft hervor. Beispielsweise steigern Welt- oder Europameisterschaften die Popularität des Fußballs noch einmal besonders, auch bei Menschen, die sich abseits dieser Turniere eher wenig für Fußball interessieren. Nationale Begeisterung oder gar Nationalstolz spielen dabei sicher eine Rolle: einen Lieblingsverein hat nicht jeder, aber „Deutschland“ fühlen sich viele in Deutschland lebende Menschen zugehörig. Ebenfalls wichtig ist das Gefühl, sich zu einer konkreten Gruppe zugehörig zu fühlen. Menschen auch aus ganz unterschiedlichen Gesellschaftsschichten, die sonst nichts miteinander zu tun haben, fühlen sich einander auf eine spezielle Art verbunden und genau diese Begeisterung für Sport ist es, was ihn als sozialen Aspekt so historisch relevant macht. Nur wenige Ereignisse verleihen ein solches Gefühl der (nationalen) Zusammengehörigkeit wie internationale Sportereignisse. Viele Politiker wissen das natürlich genau und fördern dieses Gefühl – und versuchen auch, davon zu profitieren. Regierungschefs der beteiligten Länder reisen traditionell zum Beispiel zu Endspielen der Fußball-WM und lassen es sich nicht nehmen, „ihrer“ Mannschaft zu gratulieren. Auch werden erfolgreiche Teams gerne in den Regierungssitz eingeladen, erhalten Bundesverdienstkreuze oder Einträge in Goldene Bücher. Auch im 8. Sportbericht der Bundesrepublik (1994) wird formuliert: „Der Sport und die ihn tragenden Sportorganisationen gehören in der Bundesrepublik Deutschland zu den stabilisierenden und Werte vermittelnden Institutionen des gesamten Staatswesens, da sie für das freiheitliche Gemeinwesen Leistungen erbringen, die für den Staat unverzichtbar sind und damit die gesellschaftspolitische Bedeutung des Sports ausmachen.“⁵⁶ Besonders hervorzuheben ist hier Angela Merkel, die sich so oft wie möglich mit der deutschen Fußballnationalmannschaft gezeigt hat, als diese erfolgreich war. Bisweilen sind es sogar die Staatsoberhäupter der Ausrichterländer, die bei wichtigen Turnieren die Trophäen überreichen. Und dass das Siegerteam des US-Super-Bowl traditionellerweise zum Präsidenten ins Weiße Haus eingeladen wird, wird zwar offiziell auf die nationale Bedeutung des Ereignisses zurückgeführt, es ist aber ein offenes Geheimnis, dass jeder Präsident dieser „Pflicht“ außerordentlich gern nachkommt, um sich im Glanz des Sports (zumal der Sieger) zu sonnen.

Dabei ist es nicht entscheidend, ob es sich um einen Mannschaftssport oder um einen Einzelsportler handelt, denn auch dieser tritt bei internationalen Wettkämpfen für sein (Heimat-)Land an und ist in der Lage, Begeisterung in gewaltigem Ausmaß auszulösen. Als erstes Beispiel hierfür möchte ich Boris Becker anführen. Im Jahr

56 Vgl. Sport und Gesellschaft – Die gesellschaftliche Bedeutung des Sports aus Sicht des Staates, URL:<https://www.vibss.de/vereinsmanagement/vereinsentwicklung/strukturen-organisierter-sport/die-gesellschaftliche-bedeutung-des-sports-aus-sicht-des-staates/>
Inhaber und verantwortlich für den Inhalt: Landessportbund Nordrhein-Westfalen e.V., Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg, Deutschland.

1985 gewann Becker als 17-jähriger das Wimbledon-Turnier, den vermutlich wichtigsten Wettkampf im Tennis. Obwohl Stefanie (Steffi) Graf bereits vor Boris Becker sehr erfolgreich im Tennis war, wurde besonders durch ihn ein breiteres Interesse für Tennis in Deutschland geweckt, von dem dann später auch weitere Tennisspieler wie Michael Stich oder Anke Huber profitieren konnten. Bis dahin gab es wenige derart erfolgreiche deutsche Tennisspieler und Tennis wurde auch in der Berichterstattung weitestgehend außen vor gelassen. Mit den Erfolgen von Boris Becker und Steffi Graf aber nahm die Aufmerksamkeit medial deutlich zu.⁵⁷ Die deutschen Zuschauer waren natürlich in erster Linie Boris Becker- oder Steffi Graf-, aber ein Stück weit auch Tennisfans geworden. Die Popularität des Tennissport hatte nicht nur eine breite Berichterstattung zur Folge, sondern förderte auch die Teilnahme am Sport selbst. Von 1984 bis 1995 nahm die Anzahl an Mitgliedschaften in Tennisvereinen in Deutschland um 35% zu. Dieses Phänomen wird auch als *Boris-Becker-Effekt* bezeichnet.⁵⁸

5.2. Die Entwicklung der Sportberichterstattung und der Motorsport-übertragung

Die zunehmende Beliebtheit des Tennissports lässt sich zwar einerseits auf Boris Becker und andere erfolgreiche Tennisspieler zurückführen, jedoch stieg zu dieser Zeit auch die allgemeine Beteiligung an verschiedenen Sportarten.⁵⁹ Im Jahr 1967 betätigten sich laut einer repräsentativen Umfrage 21% der Bürger Deutschland im Alter von über 14 Jahren sportlich. Doch während der 1980er Jahre nahm diese Zahl so weit zu, dass bald über 50% der Bundesbürger regelmäßig Sport trieb. Dieser Auftrieb setzte sich weiterhin fort, sodass 1995 sogar 67% der Befragten sich sportlich betätigte, während 73% der Umfrageteilnehmer sich für Sport interessierte. Dementsprechend stiegen auch die Mitgliederzahlen in Sportvereinen an. Von 1950 bis 2006 entwickelten sie sich von 3,2 zu 23,7 Millionen Mitglieder in Sportvereinen, die im Deutschen Olympischen Sportbund organisiert waren, und unterstreichen so besonders die zunehmende Bedeutung von Sport in einer modernen Gesellschaft.⁶⁰

Diese Entwicklung wiederum nahm Einfluss auf die Massenmedien, die nun erkannten, dass Anteilnahme an Sport – passiv oder aktiv – eine neue Möglichkeit für ein Informations- aber vor allem Unterhaltungsangebot darstellen könnte. Die Über-

57 Vgl. Feddersen, Arne/ Jacobsen, Sven/ Maennig, Wolfgang, *Sports Heroes and Mass Participation – The (Double) Paradox of the „German Tennis Boom“*, Hamburg 2009.

58 Vgl. Van Bottenburg, Maarten, *Sport for All and Elite Sport. Do They Benefit One Another?* Paper presented at the IX World Sport for All Congress, Oktober 2002.

59 Vgl. Wipper, Herdin, *Sportpresse unter Druck*, Berlin 2003, S. 1ff.

60 Vgl. Brandmeier, Sonja/ Schimany, Peter, *Die Kommerzialisierung des Sports. Vermarktungsprozesse im Fußball-Profisport. Studien zur Sportsoziologie 5*, Hamburg 1998, S. 26f.; Deutscher Olympischer Sportbund (Hrsg.): *Bestandserhebung 2006*, Frankfurt 2006, S.12f.; Hackforth, Josef, *Freizeit-Sport-Medien*, Berlin 1984, S. 8; UFA Sports GmbH (Hrsg.): *UFA Fußballstudie 1998, Marketinginformationen für Vereine, Medien und Werbung*, Hamburg 1998, S. 10.

tragung eines sportlichen Ereignisses bringt den Spannungsbogen eines ungewissen Ausgangs mit sich: So war in der Schweiz zwischen 1955 und 1970 für mehr als 50% der neuen TV-Zuschauer die Übertragung sportlicher Ereignisse in Echtzeit einer der wichtigsten Gründe für die Anschaffung eines Fernsehgeräts.⁶¹

Die Sportberichterstattung war aus den Massenmedien nicht mehr weg zu denken und ist bis heute eine feste Größe, die sowohl qualitativ als auch quantitativ in riesigen Ausmaßen expandierte. Diese Entwicklung wurde, wie bereits im vorherigen Kapitel kurz erwähnt, besonders durch die Zulassung privater Fernsehsender begünstigt, die im Jahr 1984 erfolgte. Neue Sender wie PKS (aus dem das heutige SAT1 hervorging), RTL (damals noch „RTL plus“) und der Sender Musikbox, die z.T. bis heute bestehen, vergrößerten das Angebot der Fernsehprogramme. Neben vielen weiteren Sendern kamen in den 1990er Jahren auch die Sender RTL II und Vox (als Beispiele) dazu, die Sportereignisse übertrugen, der sich einer hohen Zuschauerattraktivität erfreute.⁶²

Besonders anschaulich lässt sich das auch am Beispiel des Rennsportfahrers Michael Schumacher erläutern – ein Bilderbuchbeispiel für den *Boris-Becker-Effekt*. Mit dem Beginn von Schumachers Karriere im Jahr 1991 ergriff vor allem der Privatsender RTL seine Chance. Der Vorstand des Forschungsunternehmens Sport+Markt Marcel Codes sagte über Schumachers Teilnahme an der Saison: „Wir erwarten einen spürbaren Quoten-Anstieg. Formel-1 ist wieder in aller Munde, und Michael Schumacher wird während der Saison ein sehr großer Katalysator sein.“⁶³

Diese Wechselwirkung von Erfolg und medialer Aufmerksamkeit ist nicht zwingend ein Automatismus. Im Falle Schumacher waren die Voraussetzungen besonders günstig, sich zum Zugpferd für eine Sportart, die bis dahin eher ein Nischendasein fristete, zu entwickeln. Neben der deutschen Affinität zum Auto waren es nicht nur Schumachers Erfolge, sondern auch bestimmte Eigenschaften und Verhaltensweisen, die ihn zum Star machten. Hier wäre besonders die Mischung aus Perfektionismus und Professionalität auf der einen, der zum Teil die Grenzen überschreitende Mut zu nennen. Michael Schumacher war dafür bekannt, immer als letzter die Box zu verlassen; Bei allem Hang zur Perfektion konnte er aber auch Züge eines Hasardeurs an den Tag legen; Daran erinnert auch die Rascasse-Affäre 2006, als Schumacher beim Grand Prix von Monaco die schnellste Zeit im Qualifying erreichte. In den letzten Sekunden der finalen Qualifying-Session verlor er jedoch scheinbar die Kontrolle über sein Fahrzeug, sodass die Piloten hinter ihm (Fernando Alonso und Nico Rosberg) ihre Zeit nicht verbessern konnten. Schumacher beteuerte zwar, aufgrund eines Motorfehlers die Kontrolle über das Auto verloren zu haben. In der Öffentlichkeit

61 Vgl. Boi, Kathryn, *Die Formel 1 als mediatisiertes Sportereignis*, Wiesbaden 2015, S. 1ff.

62 Vgl. Stern, Privat-TV. Die zweite Säule im dualen Fernsehsystem (05.01.2004), auf: <https://www.stern.de/kultur/film/privat-tv-die-zweite-saeule-im-dualen-fernsehsystem-3505596.html> [16.02.2021].

63 Vgl. Franken, Peter, *Einzel sportler und ihre Fans – Eine soziologische Studie am Beispiel Michael Schumacher*, Hamburg, 2015, S.31.

wurde er jedoch – auch von dem RTL-Kommentator Niki Lauda – scharf kritisiert und man unterstellte ihm Absicht.⁶⁴

Einen weiteren Höhepunkt dieses Verhaltens zeigte sich, als er im letzten Rennen 1994 in Adelaide, Australien seinen Verfolger Damon Hill regelrecht abschoss⁶⁵ und sich so seinen ersten Weltmeistertitel sicherte. Ecken, Kanten und eine markante Persönlichkeit scheinen somit die ideale Projektionsfläche, um in Verbindung mit Erfolg mediale Aufmerksamkeit zu erzeugen.⁶⁶ Auf der Rennstrecke war Schumacher niemals ein Langweiler – was man für Stefan Bellof gewiss auch behaupten kann. Da konnte man es Schumacher sogar nachsehen, dass er als Deutscher nicht (bzw. erst sehr spät) für Mercedes gefahren ist – worüber sich sogar „Die Prinzen“ augenzwinkernd lustig gemacht haben.⁶⁷

Man kann also sagen, dass die neu geschaffenen Sendeplätze die gestiegene Nachfrage nach Sportübertragungen bedienten, sie zugleich aber auch erst erzeugten. Zunächst allerdings war das Angebot an großen (publikumswirksamen) Sportereignissen noch vergleichsweise gering und da die Spannung bei sportlichen Wettkämpfen in der Ungewissheit ihres Ausgangs lag, waren zeitversetzte Übertragungen oder gar Wiederholungen wenig sinnvoll. Daraus folgt also, dass sportliche Großanlässe live übertragen werden mussten.⁶⁸ Bei besonders publikumswirksamen Sportarten entbrannte dann bald eine Debatte um Übertragungsrechte zwischen den einzelnen öffentlichen und privaten Sendern für die einzelnen Sportereignisse. Diese gestiegene Nachfrage trieb natürlich auch die Preise in die Höhe, da die Sportveranstalter nicht mehr nur mit einem oder zwei öffentlich-rechtlichen Sendern verhandeln mussten, sondern die Interessenten nun fast Schlange standen. Dies führte unter anderem sogar dazu, dass sich die Organisation ganzer Wettkämpfe änderte, um sie für die Zuschauer (und damit die Sender) attraktiver zu machen. Auch wurden „neue“ Sportarten angeboten in der Hoffnung, zusätzliches Zuschauerinteresse damit wecken zu können.⁶⁹

Die rapide gestiegenen Preise für die Übertragungsrechte mussten natürlich refinanziert werden. Private Fernsehsender versuchten dies in der Regel durch Werbeerlöse, was den öffentlich-rechtlichen Sendern, die z.B. an Sonntagen gar keine und

64 Vgl. Ebd. S.28.

65 Vgl. Nimmervoll, Christian, Schumachers Crash mit Damon Hill in Adelaide 1994 war Absicht (21.02.2020), auf: <https://www.motorsport-total.com/formel-1/news/kai-ebel-schumachers-crash-mit-damon-hill-in-adelaide-1994-war-absicht-20042102?amp=1> [14.03.2023]

66 Zwei Gegenbeispiele mögen das verdeutlichen: Steffi Graf war mit weitem Abstand erfolgreicher als Boris Becker. Ihr Leben und ihre komplette Karriere verliefen dagegen derart skandalfrei und „glatt“, dass man sie immer respektiert hat. Im Mittelpunkt stand aber immer die Tennisspielerin und nur selten die Persönlichkeit. Auch Michael Stich, 1991 Sieger im Wimbledonfinale gegen Boris Becker, löste niemals diese Emotionen aus. Die Niederlage Beckers war beinahe das größere Thema als Stichts Sieg.

67 In dem Lied „Deutschland“ aus dem Jahre 2001.

68 Vgl. Beck, Daniel, Sportübertragungen, auf: <http://www.medienheft.ch/kritik/bibliothek/k16-BeckDaniel.html> [16.02.2021].

69 Vgl. Wipper, Sportpresse, S. 1ff.

an Werktagen erst ab 18 Uhr Werbung ausstrahlen durften. Zwar waren sie weniger auf direkte Werbeeinnahmen angewiesen, doch stellten die gestiegenen Preise auch ARD und ZDF zunehmend vor Problemen. Sie schwanken bis heute zwischen ihrem Auftrag, einerseits über gesamtgesellschaftlich relevante Themen zu berichten und dem sparsamen Haushalten mit Gebühren andererseits.

Für die Privatsender dagegen ging es rein um die Refinanzierung. Mit Sport erreichten sie nicht nur viele Zuschauer, Sport galt auch allgemein als attraktives und wirksames Umfeld für Werbung.⁷⁰ Im Zuge dessen analysierte man Zuschauerpräferenzen bei unterschiedlichen Sportarten sehr genau und arbeitete heraus, dass besonders Fußballweltmeisterschaften, Olympische Spiele und Formel-1 zu den großen Medienereignissen gehören, die für Medien und Werbung von herausstechender Wichtigkeit waren.⁷¹

Doch in jedem Falle, unabhängig von dem Sender, der das Sportereignis letztendlich überträgt, wird die Organisation der Veranstaltung auf die Bedürfnisse der Zuschauer zugeschnitten, wie beispielsweise durch Analysen, Interviews oder Hintergrundberichte, was die Unterbringung weiterer Werblöcke erleichtert.⁷² Im Zuge dessen erfolgte auch eine Entwicklung in der Aufbereitung der sportlichen Wettkämpfe, wie beispielsweise eine ideale Positionierung der Kameras vor Ort. Um konkret auf Thema Motorsport zurückzukommen, spielte die Formel 1 in diesem Rahmen eine besondere Rolle, da bei diesem Sport der Spannungsbogen, der auf den ungewissen Ausgang eines Rennens hinwirkt, besonders gegeben ist. Diese Spannung ließ sich durch eine neue Aufbereitung televisueller Art umso mehr verstärken, sodass ein Rennen in einer Sportsendung noch aufregender erscheint.⁷³ Durch neue technische Möglichkeiten, wie der Wechsel verschiedener Kameras an Rennstrecken, kann die Dramaturgie der Rennen unterstrichen werden. Aus diesem Grund hat sich auch die Präsentationstechnik des Sportübertragungen in Bezug auf beispielsweise Animationen, Kameraanzahl gewandelt und ist expandiert, denn auf diese Weise kann das Erlebnis der Zuschauer noch weiter optimiert werden. Der Zuschauer und die Bedürfnisse des Marktes standen und stehen also bei der Sportberichterstattung und der Aufbereitung sportlicher Wettkämpfe durch die Kommerzialisierung von Sport im Vordergrund und das ohnehin schon rapide steigende Interesse der Bevölkerung an Sport wurde durch eine breite Medienlandschaft weiterhin unterstützt.

70 Vgl. Beck, Sportübertragungen.

71 Vgl. Boi, Formel 1.

72 Vgl. Stein, Artur vom, Massenmedien und Spitzensport. Theoretische Konkretisierungen und ausgewählte empirische Analyse von Wirkungen der Mediensportrealität auf den Spitzensport in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt a. M. 1988, S. 138.

73 Vgl. Mikos, Lothar/ Töpfer, Claudia, Forschungsbericht der Studie: „Analyse dramaturgischer und narrativer Strukturen erfolgreicher Familiensendungen“, Auftraggeber: Internationales Zentralinstitut für das Jugend- und Bildungsfernsehen, auf: https://www.br-online.de/jugend/izi/deutsch/forschung/SonstigeForschungsprojekte/studie_familiensendungen.pdf [16.02.2021].

5.3. Stefan Bellof und die Entwicklung der gesellschaftlichen Rolle von Sport

Mir ist es leider nicht gelungen, eine Statistik zur Entwicklung der Anzahl der Mitgliedschaften in Kart-Vereinen oder anderen Motorsportclubs zu dieser Zeit zu finden und so konkret diesen Aspekt des Boris-Becker-Effekts auf Stefan Bellof und seine Karriere zu beziehen – auch wäre es schwierig, solche statistischen Entwicklungen (falls vorhanden) zweifelsfrei mit Bellof in Verbindung zu bringen. Doch es gibt andere Punkte, die gestiegene Popularität des Motorsports unterstreichen und die sich leichter auf Bellof zurückführen lassen. Wie im Kapitel „Popularität der Person“ bereits ausführlich ausgeführt, erlangte Bellof regional – in seiner Heimatstadt Gießen – eine hohe Beliebtheit, aber konnte auch in ganz Deutschland Fans für sich begeistern. Gießen zeigte sich ihm gegenüber stolz und nicht nur die Stadt selbst, sondern auch die dortige Fangemeinde hielt auch nach Bellofs Tod die Erinnerung an seine Person und seine sportlichen Erfolge und Rekorde weiterhin aufrecht. Dass Stefan Bellof also eine große Anhängerschaft hatte und bis heute noch hat, ist also hinreichend behandelt. Im Folgenden möchte ich einige Gründe herausarbeiten, die diese Popularität, nicht nur als Sportler, sondern auch als Persönlichkeit, belegen könnten und die auch auf den Motorsport als Ganzes ausstrahlte.

Zum einen veränderte sich Sport als Element in den Massenmedien und der Berichterstattung zu dieser Zeit sehr stark, darunter auch die Übertragung von Motorsportereignissen. Zwar gab es noch nicht die ausführlichen Übertragungen im Privatfernsehen, von denen oben die Rede war, doch nahm die Menge der Übertragungen (wenn nicht live, so doch als Zusammenfassung) deutlich zu.⁷⁴ Dies ist umso bemerkenswerter, als dass die Zeitfenster, die die öffentlich-rechtlichen Sender dem Sport zur Verfügung stellen konnten, sehr begrenzt waren. Durch Stefan Bellof hielt hier nun der Motorsport verstärkt Einzug. Auch hier beeinflussten sich Angebot und Nachfrage gegenseitig – mit Stefan Bellof als Zugpferd.

Wie oben bereits dargestellt, ist der Erfolg eine wichtige Voraussetzung für die gestiegene Popularität. Mindestens genauso wichtig ist aber auch die Persönlichkeit des erfolgreichen Sportlers, die im Mittelpunkt der Berichterstattung (und auch der Werbung, die einen ebenfalls großen Einfluss auf die Popularität hat) steht. Das war bei Stefan Bellof nicht anders. Und anders als bei Mannschaftssportarten spielt die Persönlichkeit des (einzigen) Sportlers eine ganz besonders wichtige Rolle. Dies war schon bei seiner Popularität in seiner Heimatstadt Gießen und Umgebung zu sehen, die hier insofern natürlich besonders groß war, als zum National- noch der Regionalstolz hinzukam. Entscheidend aber ist, dass Bellof sich gegen diese Popularität nicht wehrte, sondern sie bediente und förderte. Die Medien schienen für ihn kein lästiges Übel, er mochte es, sie zu bedienen und zu seinen Fans zu sprechen, u.a. auch mit einer eigenen Kolumne.

⁷⁴ Vgl. Boi, Formel 1.

Stefan Bellof war gerne „das Gesicht“ des Motorsports (in Deutschland) und die regionale und nationale Identifikationsfigur. Er galt als heimatverbunden, bodenständig und zugänglich, sowohl den Medien als auch seinen Fans gegenüber.⁷⁵ Das Gefühl „das ist einer von uns“ oder „das könnte auch ich sein“, das für die Identifikation mit Stars so wichtig ist, scheint bei dem Phänomen Stefan Bellof eine wichtige Rolle gespielt zu haben. Gleichzeitig war er aber natürlich nicht „einer von uns“. Neben seinem Erfolg war es ein Persönlichkeitsmerkmal, das die Menschen bewunderten: Sein Mut, den man nicht nur seinen Worten entnehmen, sondern ganz konkret an seinem Fahrstil ablesen konnte. Dass seine Persönlichkeit zwar ganz bewusst auch über die Medien gespielt wurde, aber dennoch ein Teil seiner Persönlichkeit war, bestätigt auch Thomas Guthmann, der bis heute die Stefan-Bellof-Website betreut, in einem Interview, das ich mit ihm führen durfte: Er wies ausdrücklich auf die „außergewöhnliche Persönlichkeit“ Stefan Bellofs hin und wollte insbesondere „den Menschen“ nicht vergessen lassen. Ein Zitat, das er oft von Dritten, die Bellof kannten, gehört hatte, war: *„Wenn er einen Raum betrat, ging die Sonne auf.“*

Bei allen Eigenschaften und Verdiensten sind allerdings noch einige weitere Faktoren für die Popularität Stefan Bellofs und des Motorsports zu nennen, bei denen es sich eher um glückliche Umstände handelt, zu denen er selbst wenig bis nichts beigetragen hat und auch nicht beitragen konnte. Zunächst einmal war er der erste wirklich erfolgreiche Formel-1-Fahrer, der die Chance hatte, Weltmeister zu werden. Der Reiz des Neuen war deshalb der Faszination förderlich. Der erste Weltmeister ist per se immer spannender und aufregender als der siebte oder achte. Zudem ist Motorsport gerade in Deutschland geeignet, die Massen in seinen Bann zu ziehen, gilt Deutschland doch als das Autoland schlechthin: In Deutschland wurde das Auto erfunden, in Deutschland wurden wahrscheinlich die meisten Autos gebaut und in Deutschland gab und gibt es kein Tempolimit.⁷⁶ Diese besondere Beziehung zum Auto machte es besonders leicht, sich in die besonderen Herausforderungen und Leistungen dieses Sports hineinzusetzen. Man kann sich kaum vorstellen, dass Stefan Bellof und sein Sport ebenso populär geworden wäre, hätte er statt Motorsport Tischtennis oder Synchronschwimmen betrieben.

Hinzu kommt eine weitere spezifische Eigenschaft des Motorsports: die Spannung und Faszination, die sich aus dem Nervenkitzel des Rennfahrens ergibt. Nicht nur theoretisch, sondern ganz praktisch ist es ein Sport am Rande von Leben und Tod – was sich auf tragische Weise dann auch bewahrheitet hat. Thomas Guthmann betreibt bis heute einige Fan-Websites zu Stefan Bellof und hat die Faszination im Rahmen eines Interviews, das er mir gegeben hat, sehr gut auf den Punkt gebracht:

„Stefan war damals ein großer Hoffnungsträger. Im Tennis gab es Boris Becker und im Motorsport Stefan. Zum ersten Mal hatten die Fans das Ge-

75 Gießener Allgemeine Zeitung, Ausgabe vom 12.12.1984, Im Falle eines Falles wird er bei Porsche bleiben.

76 Vgl. Grieger, Manfred: Kleine Geschichte des Automobils in Deutschland vom 18.10.2019 auf <https://www.bpb.de/apuz/298742/kleine-geschichte-des-automobils-in-deutschland>.

fühlt, dass ein Deutscher Formel-1- Weltmeister werden könnte. Zudem war er immer sehr freundlich und nah zu seinen Anhängern. Durch seinen frühen Tod erhielt er sicherlich auch diesen 'Was hätte alles sein können, wenn nicht...' Status.“

6. Zusammenfassung und Ausblick

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist die Analyse der Begeisterung für Stefan Bellof in seiner Fangemeinde und der Anhängerschaft des Motorsports. Dementsprechend sollte die Rolle von Sport, explizit Motorsport, und deren Entwicklung in der Gesellschaft betrachtet werden, um nachvollziehen zu können, wo die Popularität Bellofs ihren Ursprung findet. Die Entwicklung der Berichterstattung im Sport und der Vergleich mit anderen populären Sportlern in anderen Sportarten dieser Zeit, half dabei besonders, Erklärungsansätze zu finden. Zum einen veränderte sich die Art, wie über Sportereignisse berichtet wurde. Da das Interesse an Sport in der Bevölkerung anstieg, wurden Sportübertragungen beliebter und durch das Aufkommen von Privatsendern, die sich durch Werbung und Sponsoren finanzierten, auch immer lukrativer. Das hatte zur Folge, dass die Auswahl an übertragenen Sportereignissen und -arten zunahm, wodurch mehr Menschen die Möglichkeit hatten, Rennen der Formel-1 live zu verfolgen und sich über Wettkämpfe zu informieren. Ein weiterer Punkt, der zu Bellofs Beliebtheit beigetragen haben mag, war neben seinen zahlreichen sportlichen Erfolge, ein Identifikationsfaktor. In internationalen Rennen repräsentierte Bellof sein Land und da er bis dahin einer der wenigen bekannten und erfolgreichen Rennfahrer Deutschlands war, machte ihn das für viele seiner Fans noch interessanter. Weiterhin bezog er sich oft auf seine Heimatstadt Gießen und prägte somit sein Image von einer konkreten Bodenständigkeit, die es seinen Anhängern – unabhängig davon, ob sie aus Gießen stammen oder nicht – noch mehr möglich machte, sich mit ihm zu identifizieren. Die Tatsache, dass Bellof sich als Persönlichkeit gut vermarkten ließ und diese Kommerzialisierung durch die neue Aufbereitung des Sports in den Medien besonders gefördert wurden, führten wohl in Kombination dazu, dass Bellof als Sportler und Persönlichkeit gut zu präsentieren war und eine große Gruppe an Leuten für sich und seinen Sport begeistern zu können.

Im Falle von Stefan Bellof spielt außerdem auch sein früher Tod eine wichtige Rolle. Die Erinnerungskultur an ihn war bemerkenswert und auch Jahrzehnte danach erinnert seine Anhängerschaft an Bellofs Person und seine Erfolge. Das zeigt auf, wie sehr sich ihm viele seiner Fans verbunden gefühlt haben und dass sie sich besonders von ihm für den Motorsport begeistern konnten. Bellof schaffte es also, auch nach seinem Tod Menschen zusammen zu bringen und für den Motorsport zu begeistern. Außerdem regt Bellofs früher Tod zu weiteren Überlegungen an. Beispielsweise kommt so die Frage auf, wie seine Karriere und die Größe seiner Anhängerschaft sich weiterhin entwickelt haben könnte und ganz besonders, welche Einflüsse diese auf den Motorsport gehabt hätten. Nach Bellof folgten noch einige populäre

Rennsportler in Deutschland, darunter zum Beispiel Michael Schumacher – ebenfalls eine Persönlichkeit, die viele Menschen für sich begeistern konnte.

Dabei bleibt offen, inwiefern sich seine Karriere mit der von Bellof vergleichen lässt, ganz besonders, da die Karriere des Gießeners so früh endete. Auch wenn sich diese Punkte nicht beantworten lassen, kann man doch gut erkennen, inwiefern Stefan Bellof die Begeisterung für den Motor- und Rennsport bei vielen seiner Fans prägen konnte. Sport spielt in der Gesellschaft wie bereits dargelegt eine zunehmend in den Vordergrund rückende Rolle. Bei meiner Beschäftigung mit dieser Arbeit, wurde mir besonders bewusst, wie wichtig in dieser Entwicklung Sportler und Identifikationsfiguren als Faktor sind, die es besonders schaffen, Menschen zusammen zu bringen. Sport und die Begeisterung für diesen, vereint Personen, die sonst wenig miteinander zu tun hätten, und beliebte Persönlichkeiten im Sport können es schaffen, diese Leidenschaft so sehr zu prägen, dass sie auch Jahrzehnte nach dem Ende ihrer Karriere zusammenhält.

7. Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellen

- Bellof, Stefan: Kolumne: Es war eine fantastische Saison! Artikel in Rallye Racing, Ausgabe 1/1984; URL: https://www.stefan-bellof.de/downloads/presse/RallyeRacing_1984-01-40_Bellof-Kolumne.pdf [23.01.2021]
- Braun, Rainer und Kräling, Ferdi: Stefan Bellof: ein deutsches Wunder. In: Motorsport aktuell, Heft 33/2004
- Burnitz, Hermann: Er trug all unsere Hoffnungen; in Rallye Racing, Heft 10/85
- Burnitz, Hermann: Trauer und Zorn, in Rallye Racing Ausgabe 10/85
- Grieger, Manfred: Kleine Geschichte des Automobils in Deutschland vom 18.10.2019 auf <https://www.bpb.de/apuz/298742/kleine-geschichte-des-automobils-in-deutschland>
- Interview aus der Gießener Allgemeinen Zeitung vom 12.12.1984
- Klauder, Kai: Goldene Zwanziger und die Grüne Hölle, 15.02. 2011, URL <https://www.auto-motor-und-sport.de/event/125-jahre-automobil-1920-bis-1929-goldene-zwanziger-und-die-gruene-hoelle/>
- Lehmann, Wolfgang: Gedenkfeier für „überirdischen“ Stefan Bellof, in Gießener Anzeiger vom 02.09.2005
- Lehmann, Wolfgang: Pralles Lachen und feuchte Augen, in Gießener Anzeiger vom 01.09.2005
- Linde, Malte: Formel-1, 10.12.2019, URL: https://www.planet-wissen.de/gesellschaft/sport/formel_eins/index.html [07.02.2021]
- o. V.: „Anstoß“-Kolumne 02.09.1985, Auszug aus der Gießener Allgemeinen Zeitung vom 1.09.2005
- o. V.: Empfang für Rennfahrer Stefan Bellof, in Gießener Anzeiger vom 19.12.1984
- o. V.: Formel-1 Datenbank: Fahrerstatistiken seit 1950, URL: <https://www.motorsport-total.com/formel-1/formel-1-datenbank/stats.php?subject=driver> [07.02.21]

- o. V.: Geschichte der Formel 1, URL: <https://www.was-war-wann.de/sport/formel-1/geschichte.html> [25.02.21]
- o. V.: Informationen zur Sendergruppe Sky Sport (Deutschland); URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Sky_Sport_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Sky_Sport_(Deutschland)) [07. 02. 2021]
- o. V.: Sport im Westdeutschen Fernsehen, 28.08. 2017, URL: <https://www.bpb.de/gesellschaft/medien-und-sport/deutsche-fernsehgeschichte-in-ost-und-west/245676/sport-im-westdeutschen-fernsehen> [23.01.2021]
- o. V.: Standpunkt: Stefan Bellof und der Ruhm, in DIE WELT vom 4.12.1984 Heft Nr. 284
- o. V.: Stefan Bellof gibt heute Autogramme, in Gießener Allgemeinen Zeitung vom 9.12.1984
- Sport und Gesellschaft – Die gesellschaftliche Bedeutung des Sports aus Sicht des Staates, URL: <https://www.vibss.de/vereinsmanagement/vereinsentwicklung/strukturen-organisierter-sport/die-gesellschaftliche-bedeutung-des-sports-aus-sicht-des-staates/>
Inhaber und verantwortlich für den Inhalt: Landessportbund Nordrhein-Westfalen e.V., Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg, Deutschland
- Wyss, Peter: Stefan Bellof. Nachruf, in: Motorsport aktuell, Heft 37/1985, S. 24.

Literatur

- Beck, Daniel: Sportübertragungen; A. u.; Online im Internet; URL : http://www.medienheft.ch/kritik/bibliothek/k16_BeckDaniel.html [16. 02. 2021]
- Boi, Kathryn: Die Formel 1 als mediatisiertes Sportereignis; Springer Fachmedien Wiesbaden 2015
- Brandmeier, Sonja Und Schimany, Peter: Die Kommerzialisierung des Sports. Vermarktungsprozesse im Fußball-Profisport; Studien zur Sportsoziologie, Bd. 5 Hamburg: 1998
- Braun, Rainer und Kräling, Ferdi: Stefan Bellof – Eine viel zu kurze Karriere. Delius Klasing, Bielefeld 2005
- Deutscher Olympischer Sportbund (Hrsg.): Bestandserhebung 2006; Frankfurt
- Feddersen, Arne/ Jacobsen, Sven/ Maennig, Wolfgang: Sports Heroes and Mass Participation – The (Double) Paradox of the „German Tennis Boom“: Hamburg 2009
- Franken, Peter: Einzelsportler und ihre Fans: Eine soziologische Studie am Beispiel Michael Schumacher: Hamburg 2015
- Hackforth, Josef: Freizeit – Sport – Medien. 3 Vorträge; Berlin 1984; S. 8 und UFA Sports GmbH (Hrsg.): UFA Fußballstudie 1998, Marketinginformationen für Vereine, Medien und Werbung; Hamburg 1998;
- Holder, Felix: Die Wirkung von Sportlern als Testimonials in der Werbung. Unter Berücksichtigung der Auswahlkriterien am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland, Gomadingen 2010.
- Mikos, Lothar und Töpfer, Claudia: Forschungsbericht der Studie: „Analyse dramaturgischer und narrativer Strukturen erfolgreicher Familiensendungen“; Auftraggeber: Internationales Zentralinstitut für das Jugend- und Bildungsfernsehen, 2009

- Nimmervoll, Christian, Schumachers Crash mit Damon Hill in Adelaide 1994 war Absicht (21.02.2020), auf: <https://www.motorsport-total.com/formel-1/news/kai-ebel-schumachers-crash-mit-damon-hill-in-adelaide-1994-war-absicht-20042102?amp=1> [14.03.2023]
- Nixon II, Howard: Sport and the American Dream. New York 1984
- o.V.: Privat-TV – Die zweite Säule im dualen Fernsehsystem; 05.01. 2004
- Stein, Aartur Vom: Massenmedien und Spitzensport. Theoretische Konkretisierungen und ausgewählte empirische Analyse von Wirkungen der Mediensportrealität auf den Spitzensport in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt a. M. 1988
- Van Bottenburg, Maarten: Sport for All and Elite Sport: Do They Benefit One Another? Paper presented at the IX World Sport for All Congress. Oktober 2002.
- Wehmeyer, Jan, Die Medialisierung des Sports - Die Fußball TV-Vermarktung in Europa, mit besonderer Berücksichtigung der Konvergenzprozesse von Internet und TV, 2006
- Wipper, Herdin: Sportpresse unter Druck; Berlin 2003;

Internet

- Offizielle Stefan-Bellof-Homepage: <https://www.stefan-bellof.de/de> [07.02.2021]
- Facebook-Fangruppe: <https://www.facebook.com/StefanBellof> [07. 02.2021]
- Fanseite von Stefan Bellof: <http://www.stefan-bellof-tribute.de/> [07.02.2021]

„Als das Fahrrad auf die Welt kam, war es männlich“. Die Geschichte von Sigrid Magel und dem Radsport

PASCAL JUNG

1. Einleitung

Frauen im Sport. Was verbinden wir damit? Jeder hat wahrscheinlich ein Bild der Olympischen Spiele im Kopf oder auch den Frauenfußball. Und oft fallen dann auch Aussagen wie „Frauenfußball ist kein richtiger Fußball“. Jeder hat bestimmt schon einmal von der Benachteiligung der Frauen im Sport gehört. Entweder gibt es keine Wettkämpfe in einer bestimmten Sportart für Frauen, da es eine „reine Männersportart“ ist, wie zum Beispiel die Vierschanzentournee im Skispringen, die es nur für Männer gibt, oder Frauen dürfen bestimmte Sportarten erst gar nicht machen. Genauso war es auch im Fußball im Jahre 1954. Der DFB beispielsweise lehnte Frauenfußball komplett ab. An der WM 1954 durften sie nicht teilnehmen. Ein weiteres Beispiel wäre das Turnen. Frauen müssen im Turnen immer elegant aussehen. „Übungen, die den geltenden Vorstellungen von Schicklichkeit und Weiblichkeit widersprachen, wurden mit medizinisch verbrämten Argumenten wie „leichtem Bau des Skeletts“ oder „nach unten geöffnetem weiblichen Körper“ ausgeschlossen. Zeigen der Beine war tabu, die Knie hatten zusammen zu bleiben und die Füße nach unten zu weisen“¹. Warum dürfen sie nicht genau die gleichen Übungen turnen wie die Männer? Männer und Frauen turnen an unterschiedlichen Geräten, aber warum? Diese Fragen stellten sich schon viele Geschichtsforscher, wie zum Beispiel Petra Gieß-Strüber in ihrer Freiburger Geschlechter Studie 23 von 2009. In dieser Studie geht es um die Benachteiligung der Frauen im Sport in der Anfangszeit.

Die Benachteiligung der Frauen will ich mir am Beispiel meiner Oma Sigrid Magel (geb. Wagner) exemplarisch am Radsport, genauer genommen am Kunstradsport, anschauen. Sie ist zu Lebzeiten erfolgreich Kunstrad gefahren, 1973 wurde sie Südwestdeutsche Meisterin und wurde außerdem für die Nationalmannschaft nominiert. Dieser Text behandelt also die Frage nach der Benachteiligung der Frauen im Radsport/ Kunstradsport. Um diese Frage zu klären, werde ich erstmal auf die Entwicklung der Sportbeteiligung von Mädchen und Frauen in Deutschland eingehen. Dort schaue ich mir Studien und Beispiele der vergangenen Zeit bezüglich der Benachteiligung im Frauensport an. Im nächsten Kapitel geht es um die Entwicklung spezifisch im Radsport. Dort werde ich mir erstmal die Entwicklung des Fahrrads ansehen. Gefolgt wird dieses Thema von den Verbänden der Radfahrer und ihre Entwicklung. Daraufhin schreibe ich etwas über die Entwicklung des Frauenradsports

1 Zitat nach Pfister 2006, Petra Gieß-Strüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 35.

in Deutschland. Im nächsten Punkt werde ich von meiner Oma exemplarisch für dieser Zeit erzählen. Hier habe ich von ihr und ihrem wichtigsten Begleiter und Ehemann, Norbert Magel, den Lebenslauf dokumentiert. Darauf folgen zwei Interviews von Peter Hammel und Norbert Magel. Um die Situation meiner Oma zu analysieren, muss man sich auch ihre Vereine ansehen, da diese wichtig bezüglich meiner Frage sind. Im Anschluss geht es um den Weg meiner Oma zu einer erfolgreichen Kunstradfahrerin. In allen Kapiteln geht es um die Situation, in welcher meine Oma sich befunden hat. Diese Situation und die Antwort auf meine Frage beschreibe ich und beantworte sie in meiner Zusammenfassung am Schluss. Vorab muss man wissen, dass ich meine Oma nie kennengelernt habe, da sie leider vor meiner Geburt verstorben ist. Deshalb kann ich nicht aus meiner Perspektive/Meinung schreiben. Ich habe mir eine Meinung zu ihr durch diesen Bericht bilden können, jedoch konnte ich nie erfahren, wie die Realität war. Trotzdem habe ich einige Bilder und viele Meinungen zu ihr gehört, welche sich alle sehr ähnlich sind.

2. Die Entwicklung der Sportbeteiligung von Mädchen und Frauen in Deutschland

Zu dem Thema gibt es einige Studien, wie zum Beispiel die „Freiburger Geschlechter Studien 23“². Sie behandelt die Entwicklung des Frauensports. Vor allem die Entwicklung ab den 1970er Jahre. In der Studie ist die Rede von dem Sport, welcher sich im 20. Jahrhundert weltweit zu einem gesellschaftlich und ökonomisch bedeutsamen Phänomen entwickelte. Der Dachverband in Deutschland, welcher dafür zuständig ist, ist der „Deutsche Olympische Sportbund“ kurz „DOSB“³. Hierbei geht es nicht nur um den professionellen Sport, wie man erst mal denken könnte. Es geht auch um den normalen Breitensport.

Ab den 1970er Jahren ist das Fach Sportwissenschaften an den deutschen Hochschulen verankert. Sportwissenschaft in Lehre und Forschung ist mit 300 Professuren an etwa 70 Standorten mittlerweile sehr groß und an vielen Standorten vertreten⁴. Petra Gieß-Stüber schreibt: „Zu Beginn der 1980er Jahre entwickelte sich sehr allmählich zunächst die sportwissenschaftliche Frauenforschung. Das Geschlechterthema wurde vor allem durch die in den 1970er Jahren vehement geführte Diskussion über den koedukativen Sportunterricht angeregt.“⁵.

Bereits im 18. Jahrhundert fing man an, nach Idealen im Sport zu suchen. Man sprach den Jungen höhere Werte zu als den Mädchen: „Frauen sind zum Laufen nicht

2 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 33-44.

3 Vgl. Wikipedia Geschlechterunterschied im Sport https://de.wikipedia.org/wiki/Geschlechterunterschiede_im_Sport 05.10.2020

4 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 33.

5 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 33.

geschaffen; wenn sie fliehen, dann nur, um gefangen zu werden“⁶. Man sieht klar, dass der Sport hauptsächlich für Jungen war. Jedoch erkannte man schon 1793 in dem Werk „Gymnastik für Jungen“ von Guthsmuths⁷, dass Bewegung gut für den Körper ist. Es heißt jedoch auch, dass es keine Gymnastik für Mädchen gibt. Aber Bewegung im Freien wäre gut, da die Bewegung aufmuntere in der häuslichen Arbeit.⁸

Man kann sich kaum vorstellen, dass die ersten Olympischen Spiele frauenfrei waren. Jedoch boten sich nach dem ersten Weltkrieg für Frauen viele Möglichkeiten. 1919 entstand das Frauenwahlrecht. Es entwickelte sich noch dazu ein neues Frauenideal: athletischer Körper, kurze Haare und bewegungsfreundliche und weite Kleider. Die Zahlen der sporttreibenden Frauen stiegen kontinuierlich. Allerdings warnte man aus medizinischer Perspektive vor der Maskulinisierung des Frauenkörpers und einem drohenden Fruchtbarkeitsverlust der Sportlerinnen. Von der Bevölkerung wurden eindeutige Ziele für die Kinder festgelegt. Die Jungen sollen, wenn sie wehrtüchtig sind, Soldaten werden und die Frauen sollten zu gebärfreudigen, gesunden Müttern werden.

Nach dem 2. Weltkrieg stiegen die Zahlen der Frauen im Sport extrem. 1950 waren es gerade 10 % Frauen in den Sportvereinen. 2006 waren es dagegen schon 39,6 %. Die Frauen spielten schon während und nach dem Krieg sehr viel Fußball. Das Interesse war da. Auch das Interesse an der WM 1954. Jedoch lehnte der DFB den Frauenfußball komplett ab, aus grundsätzlichen Erwägungen und ästhetischen Gründen. 1955 ging es dann so weit, dass die dem DFB angehörigen Vereine keine Frauenabteilungen bilden durften und ihnen keinen Platz zum Spielen geben durften. Dieses Verbot wurde teilweise erst 1970 aufgehoben. Der Zuwachs von jüngeren Frauen geht zwischen 2000 und 2006 generell um 10 % nach oben⁹. Noch dazu sind die deutschen Frauen auf internationaler Ebene sehr erfolgreich.

In der vorliegenden Arbeit möchte ich der Frage nachgehen, ob die Benachteiligung von Frauen auf alle Sportarten zutrifft. Dies möchte ich exemplarisch am Beispiel Radsport machen.

3. Historische Entwicklung des Frauenradsports

3.1. Geschichte des Fahrrads

Jeder lernt es einmal, das Fahrradfahren. Aber das Fahrrad, so wie wir es heute kennen, war es natürlich nicht immer. Alles begann mit der Idee des badischen Forstbeamten Karl von Drais (ca. 1817)¹⁰. Er wollte eine Maschine bauen, wo man sich mit

6 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 28.

7 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 34.

8 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 34.

9 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 36.

10 Vgl. Wikipedia Geschichte des Fahrrads https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Fahrrads 22.08.2020

den Füßen vom Boden abstößt und dadurch vorwärtskommt. Diese Idee gab er einem Wagenbauer. Das Ergebnis war die Laufmaschine. Karl von Drais hatte schon eine Lenkung eingebracht. Die Fahrt war damals sehr holprig und unangenehm, da die Holzräder mit Metall beschlagen waren und es natürlich keiner Federung gab. Er fährt mit seiner Maschine von seinem Wohnhaus in Karlsruhe bis in den Nachbarort Schwetzingen und zurück (14 Kilometer)¹¹. Für diese Strecke benötigt er gerade mal eine Stunde. Damit ist er drei Stunden schneller als die Postkutsche. Die Laufmaschine wird sehr beliebt in den ersten Jahren, bis es dann erste Konflikte zwischen den Fahrern und Fußgängern gibt¹². Sie fuhren lieber auf dem Bürgersteig, da dieser besser ausgebaut war. Dabei kam es dann zu Streitereien. Erste Städte, wie Mannheim, stellten Verbote gegen die Laufmaschine auf. Karl Drais verdiente nichts mit der Maschine. Ganz im Gegenteil. Er verarmte und die Leute aus seinem Dorf bezeichneten ihn als „Spinner“¹³. Jedoch ohne ihn wäre die Entwicklung des Fahrrads nicht so fortgeschritten wie heute.

Erst 50 Jahre später kommt dann die Erfindung, welche den Durchbruch bringt: Kurbeln (Pierre Michaux 1861/63)¹⁴. An dem Tretkurbelbetrieb bediente sich auch das Hochrad, welches ebenfalls ein wichtiger Entwicklungsschritt war, wenn nicht sogar der Bekannteste¹⁵. Man musste sich nun nicht mehr vom Boden abstoßen, sondern nur noch in die Kurbeln treten. Diese Kurbel war direkt am Vorderrad angebracht. Das heißt, so schnell wie man tritt fährt man auch, aber wenn man nicht mehr weiter tritt, bleibt man direkt stehen. Ende des 19. Jahrhunderts sind dann auch Pedale und der Kettenantrieb erfunden. Nun war es keine Laufmaschine mehr, sondern ein Niederrad (1885). Der Antrieb war nun nicht mehr direkt und starr mit dem Vorderrad verbunden, sondern mit dem Hinterrad. Die Kraftübertragung fand nun mit einer Kette statt. Fast so wie heute¹⁶.

1888 kam dann noch die Erfindung von britischen Tierarzt John Boyd Dunlop dazu. Der Luftreifen bzw. das bis heute verwendete Dunlopventil¹⁷. Durch diese Erfindung war man nun in der Lage, einen Art Gummischlauch mit Luft zu befüllen und zu verschließen. Dadurch war die Fahrt gedämpfter und angenehmer. Dieses Prinzip wird bis heute verwendet.

Die Entwicklung der Kettenschaltung¹⁸ wird oft dem Italiener Tullio Campagnolo zugeschrieben, dies stimmt jedoch nicht. Paul de Vivie entwickelte um 1906 einen Umwerfer. Bereits 1889 nutzte er unterschiedliche Kettenblätter. Es soll aller-

11 Vgl. Wikipedia Fahrrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrrad> 22.08.2020

12 Vgl. Wikipedia Geschichte des Fahrrads https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Fahrrads 22.08.2020

13 Vgl. Wikipedia Geschichte des Fahrrads https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Fahrrads 22.08.2020

14 Vgl. Wikipedia Fahrrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrrad> 22.08.2020

15 Vgl. Wikipedia Hochrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Hochrad> 22.08.2020

16 Vgl. Wikipedia Fahrrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrrad> 22.08.2020

17 Vgl. Wikipedia Dunlopventil Fahrradventil – Wikipedia 22.08.2020

18 Vgl. Wikipedia Schaltwerk (Fahrrad) [https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_\(Fahrrad\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_(Fahrrad)) 22.08.2020

dings schon 1869 ein Prototyp eines Schaltwerks auf dem Salon du vélocipède de Paris präsentiert worden sein. 1895 soll Jean Loubeyre den « Polycelere » vorgestellt haben, das erste echte Schaltwerk, angeboten im Katalog der Compagnie Générale des Cycle. Campagnolo erfand 1930 die Schnellspannnabe für das Hinterrad bei Fahrrädern¹⁹. Diese Nabe machte einen schnellen Gangwechsel zur damaligen Zeit überhaupt erst möglich. Der Fahrer musste anhalten und das Hinterrad lockern, die Kette auf einen anderen Zahnkranz legen und das Laufrad danach wieder fixieren.

Bis zur Erfindung der Schnellspannnabe war dies nur mit Werkzeug möglich. Die ersten Schaltwerke kamen nach 1935 auf und schalteten zunächst axial (parallel zur Hinterradachse). Die ersten brauchbaren und bei Rennen benutzten Schaltungen stammten von den Gebrüdern Nieddu aus Italien, die ihre Schaltung „Vittoria Margherita“ nannten. Auch wurden Schaltungen mit dem Namen *Giuseppina* bzw. *Super Champion* in Frankreich entwickelt. Diese Schaltungen waren schon unter Spitzensportlern bekannt, allerdings nicht sehr verbreitet. Sie waren sehr störanfällig und verschmutzten stark. Die erste Schaltung, die weite Verbreitung fand, war die Schalteinheit *Chorus* des Herstellers Campagnolo ab 1946. Weltweite Berühmtheit erreichte dann die Campagnolo *Record* Schaltgruppe, mit der ab 1962 für mehrere Jahrzehnte die meisten Räder von Leistungssportler ausgerüstet waren²⁰. Diese Schaltungen werden heutzutage nicht mehr genutzt. Heute benutzen wir die so genannte Inverstechnik, dabei wird der Umwerfer beim Spannen des Zuges nach außen gedrückt. Der Hauptvorteil dieses Mechanismus besteht darin, dass ein sanfteres Schalten in einen leichteren Gang ermöglicht wird, das ist sehr ausgereift und wird in nahezu jedem Fahrrad verbaut²¹.

Ein wichtiges Bauteil ist natürlich auch noch die Bremse. Alles fing mit der Klotzbremse (1902)²² an. Über einen Hebel wird einfach ein Klotz auf den Reifen gedrückt, wobei Reibung entsteht, wodurch man dann schlussendlich zum Stehen kommt. Jedoch wurden auch schon Felgenbremsen benutzt. Dort drücken zwei Klötze auf die Felge. Dieses System wird bis heute benutzt. Heute gibt es jedoch auch Scheibenbremsen. Hier wird ebenfalls mit zwei Klötzen²³ gearbeitet. Sie drücken nicht auf die Felge, sondern auf eine extra Scheibe welche kleiner als die Felge ist. Die Bremsen heutzutage werden entweder mechanisch mit einem Bowdenzug betrieben oder hydraulisch mit Mineralöl²⁴.

19 Vgl. Wikipedia Schaltwerk (Fahrrad) [https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_\(Fahrrad\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_(Fahrrad)) 22.08.2020

20 Vgl. Wikipedia Schaltwerk (Fahrrad) [https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_\(Fahrrad\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_(Fahrrad)) 22.08.2020

21 Vgl. Wikipedia Schaltwerk (Fahrrad) [https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_\(Fahrrad\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_(Fahrrad)) 22.08.2020

22 Vgl. Wikipedia Fahrradbremse <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradbremse> 22.08.2020

23 Vgl. Wikipedia Fahrradbremse <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradbremse> 22.08.2020

24 Vgl. Wikipedia Fahrradbremse <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradbremse> 22.08.2020

3.2. Verbände

Bund Deutscher Radfahrer

Es gibt auch einen Dachverband für alle Radfahrer. Der Bund Deutscher Radfahrer e.V., kurz (BDR). Er hat seinen Hauptsitz in Frankfurt am Main. Der BDR ist in 17 Landesverbände aufgeteilt. Insgesamt gibt es rund 2.400 Vereine mit ca. 145.000 Mitglieder (Stand 2023). Auf der internationalen Ebene gibt es den Radsportverband Union Cycliste Internationale (UCI). Es gibt auch noch den UEC für die Europäische Ebene²⁵. Diese Radfahrvereine sind für folgende Disziplinen zuständig: Straßenrad-, Bahnradspport, Kunstradfahren, Querfeldeinrennen (MTB), Radball, Radpolo, BMX, Mountainbike, Einrad, Radwanderungen, Radtouren und Countrytourenfahrten²⁶. Der BDR steht unter spezieller Beobachtung der Öffentlichkeit, da es einige Doping Probleme gab. So viele wie in sonst keinem anderen Verband. Wichtige Personen waren dort Sylvia Schenk und Rudolf Scharping (ehem. Ministerpräsident NRW, ab 1998 bis 2002 Bundesminister für Verteidigung)²⁷

Wie alles begann

Erstmals versammelten sich 1881 deutsche Radfahrvereine in Frankfurt mit dem Ziel einen Verband (Dachverband) zu gründen. Der Verband wurde 1884 in Leipzig gegründet und bestand aus dem Zusammenschluss des Deutschen, des Deutsch-Österreichischen und des Norddeutschen Velocipedisten-Bundes. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Verein insgesamt 2.537 Mitglieder.²⁸ Im Jahr darauf jedoch verabschiedeten sich schon die ersten Vereine wegen Unzufriedenheit. Sie gründeten der ADRV (Allgemeiner Deutscher Radfahrer Verband). Im Jahr 1886 entstand die Allgemeine Radfahrer Union (ARU). Der ARU pflegte besonders das Radwandern. Der DRB und der ADRV bestand aus Vereinen als Mitglieder, wohin gegen der ARU aus persönlichen Mitgliedern bestand²⁹.

1891 gründete sich dann noch der Sächsische Radfahrer-Bund. Dieser war zwar nur ein Landesverband, jedoch hielt er sich neben den anderen großen Drei bis zur Gleichstellung 1933. Zwischen 1924 und 1933 organisierten sich außerdem die Regionalen Vereine in der Vereinigung Deutscher Radsport-Verbände³⁰.

25 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

26 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

27 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

28 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

29 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

30 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

22.000 Mitglieder hatte der DRB bereits 1894 und schloss sich in diesem Jahr der International Cyclists Association bei. Dies ist heutzutage der Union Cycliste Internationale (UCI). Er wurde 1900 gegründet. Dieser Verband fokussierte sich komplett auf den Amateursport und lehnte den Profisport sogar ab. Amateurathleten durften auch nicht bei Rennen starten, bei denen ebenfalls Profis starteten. Daraus folgte ein Streit zwischen Profis und Amateuren. Eher gesagt um den Status. Wer ist jetzt Profi und wer Amateur. Der größte Verein in diesem Streit war der Verband Deutscher Radrennbahnen (VDR). Er schloss sich jedoch 1908 dem DRB an. 1895 fand dann die erste Weltmeisterschaft in Deutschland statt³¹.

1919-1933

Der Deutsche Radfahrer Bund (DRB) und die Allgemeine Radfahrer Union (ARU) schlossen sich im Jahre 1919 zum Bund Deutscher Radfahrer (BDR) zusammen. Jedoch gab es wieder Mitglieder, welche unzufrieden waren und die Deutsche Radfahrer-Union gründeten. Diese Anhänger kamen nicht mit der Politik des BDR klar. Der Verband mit ca. 100.000 Mitglieder wurde während des 1. Weltkriegs von der UCI ausgeschlossen und danach wieder aufgenommen³². 1926 endete der Streit zwischen den beiden Vereinen bezüglich des Profi/Amateur Status. Sie traten beide dem Bund Deutscher-Radfahrer bei.

1933-1945

Auch der Radsport blieb nicht verschont von der Machtergreifung der Nationalsozialisten. Der BDR wurde gleichgestellt unter der Führung von Ferry Ohrtmann und 35 Verbände wurden dadurch aufgelöst. Die Funktionen wurden vom neu gegründeten Deutschen Radfahrer-Verband übernommen. Ab 1938 übernahm dann das Fachamt 15 des Deutschen Reichsbundes für Leibesübungen. Natürlich wurden mit der Zeit weitere Radfahr-Bünde aufgelöst oder die Führungsposition gemäß Arierparagraph ersetzt³³. Auch die Zeitung des Verbands wurde in „Der Deutsche Radfahrer“ umbenannt und der Chefredakteur, Organisator und Veranstalter Erich Kroner im KZ Sachsenhausen inhaftiert, da er jüdischer Herkunft war. Er starb nach seiner Entlassung. Auch sein Nachfolger Fredy Budzinski verlor schnell sein Amt da seine Frau jüdischer Herkunft war. Es wurden viele Dinge unter der Leitung der Nazis verboten. Wie z.B. der „Sportpalastwalzer“, ein Tanz, den es zur Eröffnung des Sechstage Rennen gab, wurde verboten, da der Interpret des Liedes Jude war. Diese Umstellungen kamen jedoch bei den Fahrern als auch Zuschauern nicht gut an.

31 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

32 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

33 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

Ab dem 1. April 1938 bis Ende des Zweiten Weltkrieges leitete SS-Oberführer Viktor Brack den BDR als Reichsfachamtsleiter. Er verteilte Falschaussagen bezüglich des verstorbenen Radrennfahrers Albert Richter. Jedoch geht man heute davon aus, dass Richter durch einen Befehl von Viktor Brack ermordet wurde. Dies kann man aber nicht nachweisen. Viktor Brack wurde 1947 im Nürnberger Ärzteprozess hingerichtet, da er im Euthanasie-Projekt „T4“ und bei medizinischen Experimenten in Konzentrationslagern mitwirkte. Wegen des Zweiten Weltkrieges wurden die Internationalen Rennen als auch die Rennen in Deutschland eingeschränkt. Es wurden vorwiegend Bahnrennen ausgetragen³⁴.

1945-1989

Die NSDAP wurde infolge des Gesetzes Nr. 5 der amerikanischen Militärregierung am 31. Mai 1945 aufgelöst inklusive aller Organisationen. Darunter fiel dann auch der Deutsche Radfahrer-Verband. Die Wiederbegründung des BDR war am 21. November 1948. Ab 1969 vertrat dieser nur den Amateursport. Für die Profis gab es wieder einen eigenen Verband. Mit 49 Ja-Stimmen und nur 14 Gegenstimmen wurde der BDR Anfang März 1950 wieder in die UCI aufgenommen.

Nur ein Jahr später nahmen deutsche Athleten wieder bei einem Wettkampf des UCI teil.

Wieder ein Jahr später nahmen sie schon an olympischen Spielen teil. Sie hatten auch in den folgenden Jahren viele Erfolge.

Im Jahre 1958 gab es dann den ersten Versuch, Rennen für Frauen zu veranstalten. Jedoch lehnte der BDR diesen Antrag ab, obwohl Frauen auch schon in diesem Jahr an Weltmeisterschaften teilnehmen durften, somit war eine Qualifizierung nicht möglich. 1967 wurde der Frauensport in West-Deutschland, trotz massiver Proteste einiger Funktionäre, endlich eingeführt³⁵.

ab 1989

In diesem Jahr hat der BDR seit langem mal wieder die 100.000 Mitglieder erreicht. Im Dezember gab es ein erstes Treffen zwischen BDR und dem Deutschen Radsport-Verband der DDR (DRSV). Es ging um das Planen und Koordinieren des gemeinsamen Vorgehens. Darauf folgte dann der Beitritt der fünf neuen Bundesländer in den BDR 1990. Drei Jahre später wurde dann auch die Trennung zwischen Amateur- und Profisport aufgehoben³⁶. Im Moment ist Rudolf Scharping Präsident (Stand: 02.2023). Die Aufgaben sind: Organisation von Leistungs- und Breitensport, Veranstalten von Wettkämpfen, Ausbildung von Trainern und Ju-

34 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

35 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

36 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

gendarbeit, Veranstalten von Trainingslagern, Vergeben von Lizenzen (Startlizenzen) zusammen mit den Landesverbänden³⁷

Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“

Neben dem BDR gibt es noch einen zweiten, sehr alten, Verein. Den Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität (RKB Solidarität Deutschland 1896 e. V.). Der RKB ist ebenfalls im Thema Hallenradsport (Kunstradfahren, Radball, Radpolo)³⁸ sowie im Radwandern, BMX, Einrad und Breitensport vertreten. Er behandelt jedoch auch den Motorsport und Rollsport. Gegründet wurde er 1896 in Offenbach am Main. Jedoch der erste Gründungsversuch war schon 1893 in Leipzig. Das Gründen des Vereines war jedoch trotz Aufhebung des Sozialgesetzes verboten. Vor 1907 war die Bundesgeschäftsstelle in Chemnitz, bis sie dann nach Offenbach verlegt wurde. Der Verein, welcher mit dem Wort „Solidarität“ schon früh klarmachen wollten, dass sie einer Arbeiterbewegung angehören, hatte damals in der Weimarer Republik schon 100.000 Mitglieder. Er war damit der größte Radfahrverein der Welt. Mit Beginn der Industrialisierung gegen Ende der Kaiserzeit bekamen Arbeitervereine einen extremen Aufschwung. So auch der Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität. Der Verein konnte erst nachdem sie ihr Programm 1896 entpolitisiert hatten, gegründet werden. Jedoch hielten sie an ihrem Namen fest, um die sozialistische Ausrichtung klarzustellen. Als „die roten Husaren des Klassenkampfes“ machten die Arbeiter-Radler politische Geschichte³⁹.

Der Grund für den extremen Zuwachs von Arbeitern war das Bedürfnis Sport zu machen und Rad zu fahren wie die bürgerlichen Sportgenossen. Durch die Industrialisierung konnten sie sich gebrauchte oder schlecht ausgestattete Fahrräder leisten. Die anderen Nicht-Arbeitervereine lehnten Arbeiter komplett ab oder waren nationalistisch ausgerichtet⁴⁰. Also kamen nicht für Arbeiter in Frage. Noch dazu waren die Arbeiter nicht auf Rekorde aus. Sie wollten einfach die Bewegung und das Miteinander erleben. Zum Beispiel gab es keine Rennen, sondern Wettkämpfe im Langsamfahren. Es gab auch keinen bezahlten Profisport. Der Verband wurde in den 1920er Jahren schließlich so groß, dass er seine eigene Fahrradfabrik hatte. Noch dazu kamen Leistungen wie Unfall-, Raddiebstahl- und Rechtsschutzversicherungen. Je nach Dauer der Mitgliedschaft erhielten die Hinterbliebenen sogar im Sterbefall eine Unterstützung.

Die SPD kritisierte den Verein sehr. Sie waren der Meinung der Verein würde von der Politik ablenken und sich nur auf das Vergnügen und den Sport fokussie-

37 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

38 Vgl. Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020

39 Vgl. Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020

40 Vgl. Wikipedia Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität – Wikipedia 04.10.2020

ren. Noch dazu kam die Behauptung auf, dass die Mitglieder keine richtigen Arbeiter wären, da sie sich Fahrräder leisten können. Sie unterstützten sich nicht mal nach dem 2. Weltkrieg beim Wiederaufbau⁴¹. Der Verein konnte 1933 den Nazis nicht standhalten. Sie schlossen sich nicht den Nazis an. Nicht so wie der Bund Deutscher Radfahrer. Also wurden sie aufgelöst. Das Eigentum wurde enteignet. Darunter war auch das Bundeshaus mit der eigene Fahrradfabrik „Frischauf“, welche 20.000 Fahrräder im Jahr produzierte. Die dazu gehörigen Läden wurden ebenfalls enteignet und die Mitarbeiter entlassen. Nicht wenige Mitglieder der „Solidarität“ wurden als engagierte Sozialisten und Kommunisten Opfer des NS-Regimes oder schlossen sich Widerstandsgruppen an. Nach dem Verbot durch die Nationalsozialisten und dem 2. Weltkrieg wurde der Verband im April 1949 (wenn auch nur für Westdeutschland) wiedergegründet. Zum RKB gehört seit 1954 die Solidaritätsjugend Deutschlands im RKB (kurz: Solijugend oder Soli) als eigenständige Jugendorganisation. Heute hat die Solijugend rund 30.000 Mitglieder⁴².

Im Jahr 1963 wurde aus dem Vereinsnamen das Wort „Arbeiter“ gestrichen. Der Verein schaffte es wieder eine Menge Mitglieder zu gewinnen. Doch dann gab es organisatorische und rechtliche Streitigkeiten mit dem Deutschen Sportbund und dem Bund Deutscher Radfahrer. Es ging darum, dass der Deutsche Sportbund den RKB Solidarität nicht aufnehmen wollte. Dies führt wieder zu einem Rückgang der Mitglieder. Ein weiteres Problem war der Ausschluss bei Wettkämpfen von RKB Athleten. Sie konnten nicht gegen die Athleten des BDR fahren⁴³.

Der Streit zwischen dem BDR und dem RKB (Erste Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“ danach Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität (ARKB)). Der Streit überdauerte auch den 2. Weltkrieg. Der BDR behinderte sogar den Wiederaufbau des ARKB. Erst 1977 wurde die Solidarität in den Deutschen Sportbund durch ein Bundesgerichtsurteil wieder aufgenommen. Der BDR verteidigte weiterhin sein Monopol im Bereich Radsport. Die verweigerte Mitgliedschaft im Deutschen Sportbund kam einem Verbot der Wettbewerbsteilnahme für die Solidaritätsfahrer gleich, daher wanderten viele Mitglieder in den BDR ab⁴⁴.

Der Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“ hat seine regionalen Schwerpunkte in Bayern, Baden-Württemberg und Hessen. Trotz einzelner Versuche von neuen Sportarten, bleibt die Mitgliederzahl eher gering. Der Verein bildet ein verkehrspolitisches Profil und fordert breitere Radwege. Dies sind Themen, mit denen der Verein ab und zu nochmal in Schlagzeilen auffällt.

41 Vgl. Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020

42 Vgl. Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020

43 Vgl. Wikipedia Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität – Wikipedia 04.10.2020

44 Vgl. Wikipedia Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität – Wikipedia 04.10.2020

Am 15. November 2015 beschlossen die Delegierten die Umbenennung des Verbandes in RKB „Solidarität“ Deutschland 1896 e. V. Die Umbenennung soll eine Assoziation mit den anderen Sportarten wie etwa Rollkunstlauf erleichtern.⁴⁵

Nach dem Mauerfall 1990 vereinten sich dann der RKBS (DDR) mit dem RKBS (BRD) zum Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“ Deutschland 1896 e. V. Der Verein hat heute sein Sitz immer noch in Offenbach am Main und hat etwa 40.000 Mitglieder (Stand 2012). Der Präsident ist Bernd Schwinn⁴⁶.

Hessischer Radfahrerverband

Der Hessische Radfahrerverband e.V. (HRV) hat ca. 16.300 Mitglieder und ist in 265 Vereine untergliedert. Er ist somit der Dachverband im Raum Hessen. Außerdem ist er der drittgrößte Landesverband im Bund Deutscher Radfahrer e. V. (BDR)⁴⁷. Der HRV ist in sieben Bezirke aufgliedert: Frankfurt-Main-Taunus, Taunus-Wetterau, Lahn, Hessen-Darmstadt, Main-Spessart-Rhön, Kassel, Nassau. Kunstradsport, Bahn- und Straßenrennen, Querfeldeinrennen, Radball/Radpolo, Rad- und Countrytourenfahren, Wanderfahren, BMX, Trial und Mountainbike sind Sportarten, welche in diesem Verein vertreten sind und wo in Wettbewerben teilgenommen werden kann. Neu dazugekommen ist Einrad Freestyle und -rennen. Der HRV legte schon immer seinen Schwerpunkt auf die Förderung der Jugend, was sich auch in einigen Erfolgen bei Wettbewerben widerspiegelt. Dies soll weiterhin fortgesetzt werden, heißt es vom Verband⁴⁸. Ebenso wie die Entwicklung des Hessenradfahrerverbandes kann man die historische Entwicklung des Frauenradsports betrachten, wie in dem folgenden Kapitel betrachtet wird.

3.3. Historische Entwicklung des Frauenradsports

„Als das Fahrrad auf die Welt kam, war es männlich“⁴⁹, so beschreibt Dörte Bleckmann (1998) den Beginn des Damenradsports. Frauen durften in der Erfindungszeit der Draisine, also die Erfindung des Vorreiters des heutigen Fahrrads, nicht ihr Knöchel oder Waden zeigen. Zudem war Sport nicht für Frauen gedacht, da sie immer „Schicklichkeit“ zeigen sollten. Sie sollten sich um den Haushalt kümmern, also war keine Zeit für

45 Vgl. Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020

46 Vgl. Wikipedia Rad- und Kraftfahrererbund Solidarität Rad- und Kraftfahrererbund Solidarität – Wikipedia 04.10.2020

47 Vgl. Hessischer Radfahrer Verband Über uns <https://www.hessen-radsport.de/04.10.2020>

48 Vgl. Hessischer Radfahrer Verband Über uns <https://www.hessen-radsport.de/04.10.2020>

49 Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020, S. 3

den Sport. Noch dazu ging man davon aus, dass Sport Frauen schädigt⁵⁰. Jedoch schafften es einige Frauen, sich zu widersetzen. Für sie war das Fahrrad nicht nur ein Sport, sondern auch ein Fortbewegungsmittel, welches sie eigenständig benutzen konnten. Diese Entwicklung fanden nicht alle gut. Ärzte gingen davon aus, dass es Schäden hinterlässt, wie zum Beispiel: Wirbelschäden, Bildung von Geschwüren und Menstruationsproblemen bis hin zu veränderten Geschlechtsorganen⁵¹.

Ein weiteres Problem war die Kleidung. Die langen Kleider waren unpraktisch und die Korsetts erst recht. Es musste neue Kleidung her. Um die Jahrhundertwende wuchs das Selbstbewusstsein der Frauen stark, da das „Damenrand“ immer beliebter wurde. Jedoch wurde der erste richtige Frauen-Radfahrverein erst 1890er Jahre gegründet. Um zu zeigen, was sie können, fuhren sie bis zu 100 Kilometer am Tag. Dies ist auch heute noch eine Distanz, die sich sehen lässt.

In den USA und Teilen Europas (z.B. Frankreich oder Belgien) begann der DamenstraßenradSPORT Ende der 1870er Jahre: 1868 fand in Bordeaux eines der ersten Radrennen statt, an dem auch Frauen teilnehmen durften. In Deutschland gab es jedoch erst 1890 das erste Rennen für Frauen. Drei Jahre später folgte die erste Damen-Weltmeisterschaft in Belgien. Jedoch war diese inoffiziell⁵².

Die Unterstützung der einzelnen Länder in Europa fällt sehr unterschiedlich aus. Während die ersten UCI-Straßen-Weltmeisterschaften (Union Cycliste Internationale/ Dachverband nationaler Radsport-Verbände) der Männer für Amateure 1921 in Kopenhagen, für Profis 1927 am Nürburgring ausgetragen wurde, fand die erste UCI-Straßen-Weltmeisterschaft der Damen (erst) 1958 im französischen Reims mit 29 Teilnehmerinnen statt. Die Aufnahme in das offizielle Olympische Programm folgte 1984 dreißig Jahre später⁵³.

Abschließend kann man sagen, dass das Fahrrad ein extremer Erfolg für die Frauengeschichte ist. Frauen konnten sich damit selbstständig fortbewegen. Es war auch ein wichtiges Hilfsmittel für den Kampf der Gleichstellung. Die Frauen konnten den Männern zeigen, dass sie ebenfalls Fahrrad fahren können. Und was stärkt eine solch Bewegung mehr als zu zeigen, dass man etwas genauso gut oder besser

50 Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020, S. 3-4

51 Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020, S. 3

52 Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020, S. 4

53 Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020, S. 5



*Abb. 1 Herkules Wanderpreis Kassel 1971:
Sigrid Wagner beim Lenker-Vorbehalte, Foto privat*

kann? Ein besonderer Teil des Frauenradsports ist das Kunstradfahren, da dies eine von Frauen dominierte Sportart ist.

Vorstellung Kunstradfahren

Beim Kunstradfahren zeigt man verschiedene Kunststücke auf einem speziellen Fahrrad. Hierbei geht es um die Ausführung der Figuren und die Schwierigkeit der Figuren. Nach diesen Aspekten wird beim Wettkampf bewertet. Man muss noch dazu in einem bestimmten Bereich fahren. Dort kann man entweder Runden fahren oder Achterrunden. Die Kür muss vor dem Wettkampf abgegeben werden. Für jeden Fehler oder unsaubere Ausführung gibt es von Jury Abzüge. Eine Jury setzt sich aus zwei bis drei Wertungsrichtern als Ansager (Wertung) und zwei bis drei Wertungsrichtern als Schreiber zusammen. Jede Figur gibt entsprechend viele Punkte. So werden die Gesamtpunkte der Kür vor dem Fahren der Kür zusammengerechnet. Während der Kür werden dann die Fehlerpunkte abgezogen.

Die Fahrfläche beträgt $11\text{ m} \times 14\text{ m}$ ⁵⁴. An beiden Kreisen sind (nach dem aktuellen Reglement) jeweils 4 senkrechte Striche, die im gleichen Abstand sind. Um den Mittelpunkt (Kreis mit 0,5 m Durchmesser) sind zwei Kreise mit einem Durchmesser von 4 m und 8 m aufgezeichnet. Eine Übung muss normalerweise eine halbe Runde, eine Runde, ein S oder eine 8 (= Wechselrunde) lang gezeigt werden. Bei der halben Runde bzw. normalen Runde muss man außerhalb des Vier-Meter-Kreises fahren. Bei einer Wechselrunde muss zweimal über den Mittelpunkt gefahren werden, und die beiden Kreise müssen jeweils einen Radius von 2 m aufweisen. Das S ist eine halbe 8, folglich muss der Mittelpunkt nur einmal getroffen werden⁵⁵.

Bei Sprüngen, Übergängen und Hocken ist nicht vorgeschrieben, wo man sie ausführt. Die internationalen Regeln werden von der Union Cycliste Internationale (UCI) aufgestellt⁵⁶. Die Kür selbst läuft nach strengen Vorgaben ab. Betreten der Fahrfläche, Begrüßung der Zuschauer durch Knicks oder Verbeugung, Einnahme der Startposition. Dann signalisiert der Sportler oder der Kommandogeber der Mannschaft durch das Signalwort „Start“ an den Zeitnehmer (ein Mitglied der Jury) den Beginn der Kür. Ab jetzt muss binnen fünf Minuten das Programm absolviert werden. Unterbrechungen der Zeitnahme gibt es nur in absoluten Ausnahmefällen, z. B. bei technischen Problemen mit dem Rad oder bei Verletzungen des Sportlers. *Es gibt Abzüge bei der Schwierigkeit:* wenn die Übung nicht die komplette Wegstrecke gezeigt wird, bei Nichteinhalten der Reihenfolge, wenn die Übung nicht korrekt ausgeführt wird, bei Zeitüberschreitung. *Weiterhin gibt es Abzüge für die Ausführung* bei sichtbaren Unsicherheiten (Haltung, Fahrstil, unregelmäßiger Tritt, Streckfehler, ...), bei unsauberer Ausführung, bei Überfahren der Flächenbegrenzung, bei unkorrektem Abgang vom Rad (Fallenlassen des Rades am Ende der Kür), bei Stürzen und kurzen Bodenberührungen (Tipper).⁵⁷

Der Trainer darf während der ganzen Kür die Coaching-Zone nicht verlassen. Dies spielt besonders beim Radwechsel im Zweier (von zwei Rädern auf eines oder umgekehrt) eine Rolle, da die Sportler das überflüssige Rad zum Trainer transportieren oder das nun benötigte Rad beim Trainer abholen müssen.

Noch dazu gibt es strenge Regeln bei dem Fahrrad. Es hat eine 1:1 Übersetzung und keinen Freilauf. Das heißt man kann mit diesem Fahrrad auch rückwärtsfahren. Man muss jedoch die ganze Zeit treten oder man bleibt stehen. Dabei muss man wiederum das Gleichgewicht halten. Der Lenker ist auch besonders geschwungen und der Sattel ist breiter. Diese beiden Dinge braucht man, um besser darauf stehen zu können. Der Sattel darf eine Länge von maximal 300 mm, eine Breite von maximal 220 mm und eine größte unbelastete Durchbiegung von 60 mm aufweisen. Die Kurbeln müssen von Mitte Tretlager bis Mitte Pedalachse eine Länge von 130–170 mm haben. Des Weiteren gibt es als Auftritte Dorne mit einer Maximallänge von 50 mm, welche beidseitig an den Achsen der Laufräder angebracht sind und

54 Vgl. Wikipedia Kunstradfahren, Regeln Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

55 Vgl. Wikipedia Kunstradfahren, Regeln Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

56 Vgl. Wikipedia Kunstradfahren, Regeln Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

57 Wikipedia Kunstradfahren, Regeln Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

mehr Übungen im Einer- und Zweierkunstradfahren ermöglichen. Verkehrssicher im Sinne der Straßenverkehrsordnung ist ein Kunstrad nicht. Üblicher Gebrauch auf Straßen würde das Rad zudem beschädigen, da es für den Betrieb auf ebenen Flächen ausgelegt ist, Bodenunebenheiten können aufgrund des hohen Reifendrucks von 12 bar nicht abgedefert werden⁵⁸.

Die Sportbekleidung besteht neben den rutschfesten Gymnastikschlappchen in der Regel aus einer festen Gymnastikhose (Leggins) und einem Trikot. In allen Disziplinen muss vor Wettkampfbeginn eine sportliche Präsentation erfolgen, eine Kür-Musik ist möglich. Im Kunstradfahren gibt es in verschiedenen Konstellationen: Einer-Kunstradfahren der Männer oder Frauen, Zweier-Kunstradfahren der Männer oder Frauen, Vierer-Kunstradfahren der Männer oder Frauen, Sechser-Kunstradfahren offene Klasse, Vierer-Einradfahren der Frauen und Männer, Sechser-Einradfahren offene Klasse.⁵⁹ Meine Oma Sigrid Magel (geb. Wagner) fuhr seit dem 01.10.1961 Kunstrad. Jedoch nach 1973 forderte sie keine Lizenz mehr an. Sie trainierte jedoch weiter und trat bei Schauveranstaltungen auf.

Das Fahrrad von Sigrid Magel (geb. Wagner) ist wie jedes Kunstrad ein handgefertigtes Einzelstück. Es ist von der Firma „Bauer“. Jedoch ist dieses Fahrrad nicht selbst erworben. Es wurde damals von einem Sponsor zu Verfügung gestellt. Mit diesem Rad ist sie auch die Südwest-Deutschen-Meisterschaften gefahren. Noch dazu ist sie mit ihrer Schwester Manuela Findling (geb. Wagner) gefahren.



*Abb. 2 Kunstrad von Sigrid Magel,
Foto privat*



*Abb. 3 Geschwister auf dem Kunstrad,
unten Manuela Findling, oben Sigrid Magel,
anlässlich 1200-Jahr-Feier in Wieseck 1975,
Foto privat*

58 Vgl. Wikipedia Kunstradfahren, Das Kunstrad Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

59 Vgl. Wikipedia Kunstradfahren, Disziplinen Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

Kunsträder können heute bis zu 3.500 € kosten. Es sind keine maschinell gefertigten Räder, sondern Handarbeit. Sie müssen extrem viel aushalten. Mittlerweile sind viele Teile an einem solchen Rad aus Karbon. Das Fahrrad meiner Oma (Sigrid Magel) besteht aus einem Stahlrahmen. Man kann sich ausrechnen wie viel so ein Rahmen aushalten muss, wenn man den Reifen mit 12 Bar aufpumpt. Zum Vergleich ein normales Straßenrad fährt man mit 3-4 Bar. Rahmenbrüche sind hier keine Seltenheit. Die Räder werden aber immer teurer, da immer mehr Teile aus Karbon oder anderen leichteren Stoffen besteht.

4. Meine Oma, Südwestdeutsche Meisterin und ihr wichtigster Begleiter

4.1. Lebensläufe

4.1.1. Sigrid

Lebenslauf

Name	Sigrid Magel, geb. Wagner
Geburtsdatum u. Ort	* 27.08.1954 in Gießen-Wieseck † 11.09.1992 in Gießen
Staatsangehörigkeit	deutsch
Familienstand	20.09.74 verheiratet mit Norbert Magel Tochter Nicole geb. 10.04.1975
Schulische Ausbildung	1961-1965: Volksschule Gießen-Wieseck 1961-1968: Ricarda-Huch-Schule, Gießen 1968-1970: Vogtsche Privat-Handelsschule, Gießen
Berufliche Ausbildung und Werdegang	01.09.70-30.06.73: <ul style="list-style-type: none"> • Lehre als Steuergehilfin im Steuerbüro Schultheiss, Gießen • Abschluss als Gehilfin im wirtschafts- und steuerberatenden Beruf 01.07.73-09.11.1992 <ul style="list-style-type: none"> • Eintritt in den Betrieb der Eltern Hch. Wagner u. Sohn GmbH und Gießener Ölfuerungsbau GmbH, Gießen-Wieseck, Lichtenauer Weg 15 • Tätigkeiten im kaufmännischen Bereich • Ab 1985 Mitgesellschafter der Firma Gießener Ölfuerungsbau GmbH

Sportliche
Laufbahn

01.10.1961

- Mitglied im RV 1900 Wieseck als Kunstradfahrer
- Mehrfach Bez.-Meister, Podestplätze bei Hessenmeisterschaften und Teilnahme an Deutschen Meisterschaften

1972/73

- Größte Erfolge Südwestdeutsche Meisterin im 1er Kunstradfahren der Frauen 1973
- Nominierung in den Nationalkader und Teilnahme am Länderkampf 1972
- Schweiz – Deutschland mit einem 2. Platz

1980

- Wechsel zur RV 1904/27 Gießen-Kleinlinden
- Trainerin im Kunstradfahren

Zusammenfassend kann man sagen, dass Sigrid eine sehr engagierte Frau war. Sowohl im Sport als auch im Berufsleben. Den Sport betrieb sie seit dem siebten Lebensjahr und dies sehr intensiv. Egal zu welcher Uhrzeit steigt sie auf ihr Rad. Jedoch nur wenn die Halle frei war. Das heißt, meistens ging es von der Schule direkt in die Turnhalle. Abends konnte es auch etwas länger werden. Nach dem Abendessen nach Hause kommen, war nicht ungewöhnlich. Der Sport war ihr sehr wichtig. Dies wurde mit dem Titel der Südwestdeutschen Meisterin im Kunstradfahren belohnt. Auch nachdem sie ihre professionelle Karriere aufgab, blieb sie dem Sport trotzdem treu. Sie ging weiterhin ins Training. Auf manchen Turnieren ist sie auch als Gast-



Abb. 4 Norbert, Sigrid, Nicole beim Essen (Radfahrverein), Foto privat

starterin gefahren. Natürlich außerhalb der Wertung. Diese Fahrten waren mehr zur Show. Auch dem Verein blieb sie treu. Sie war mit ihrem Ehemann Norbert Magel im Vorstand aktiv. Noch dazu wollte sie ihr Wissen weitergeben. Sie musste selbst die Erfahrung machen, ohne einen erfahrenen Trainer zu trainieren. Sie musste sich alles selbst beibringen. Dieses Wissen wollte sie weitergeben. So entschied sie sich den Trainerschein zu machen, ebenfalls mit ihrem treuen Begleiter und Ehemann Norbert Magel. Ihre professionelle Karriere musste sie aufgeben, da das Berufsleben und die Karriere nicht miteinander zu vereinbaren waren. So entschied sie sich für das Berufsleben. Das Geld wurde nun mal benötigt. Noch dazu hing eine Familienunternehmen daran. Auch musste sie durch die Geburt ihrer Tochter im April 1975 kürzer treten was Training und Turniere betraf. Man konnte nicht immer ein Baby bzw. Kleinkind überall mit hinnehmen. Später nahm sie auch ihre Tochter mit in die Hall und brachte ihr ein paar Kunststücke auf dem Kunstrad bei. Leider, oder vielleicht zum Glück der Eltern, wurde aus ihr keine Kunstradfahrerin, sondern eine Handballerin. Sie konnte den Sport nicht ganz aufgeben. Der Sport muss ihr sehr wichtig gewesen sein. Sie wollte dem Sport das zurückgeben, was der Sport ihr gegeben hat.



*Abb. 5 Sigrid (Kunstrad) Norbert (Radballrad),
Foto privat*

4.1.2. Norbert

Lebenslauf

Norbert war als Ehemann der wichtigste Begleiter. Er unterstützte sie emotional und finanziell. Sowohl im Training als auch im Wettkampf bestärkte er sie und war immer an ihrer Seite.

Name	Norbert Magel
Geburtsdatum u. Ort	* 21.10.1951 in Gießen-Wieseck
Staatsangehörigkeit	deutsch
Familienstand	<ul style="list-style-type: none"> • Ehe 20.09.74 verheiratet mit Sigrid geb. Wagner, (verstorben 09.11.92) • Tochter Nicole geb. 10.04.75 • 2. Ehe 25.04.97 verheiratet mit Marion geb. Schneider
Schulische Ausbildung	<p>1958-1962</p> <ul style="list-style-type: none"> • Volksschule Gießen-Wieseck <p>1962-1967</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1967 Friedrich-Ebert-Schule, Gießen-Wieseck • Realschule mit Abschluss der Mittleren Reife
Berufliche Ausbildung und Werdegang	<p>01.09.67-31.08.70</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lehre als Großhandelskaufmann bei Erich Fackiner, Elektrogroßhandel, Gießen • Abschluss als Großhandelskaufmann <p>01.09.70-31.03.71</p> <ul style="list-style-type: none"> • kfm. Angestellter bei Erich Fackiner <p>01.04.71-30.09.72</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wehrpflichtiger, Steuben-Kaserne in Gießen • Geschäftszimmer-Soldat • Dienstgrad: Stabsunteroffizier d. R. <p>01.09.72-31.07.74</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lehre als Elektroinstallateur bei Otto Rödiger & Co., Gießen • Abschluss als Elektroinstallateur <p>01.08.74-31.12.74</p> <ul style="list-style-type: none"> • Praktikum bei Buderus, Lollar, als Öl- u. Gasfeuerungsmoniteur (Prüfstand) <p>01.01.75 – 31.08.09</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eintritt in den Betrieb der Schwiegereltern: Gießener Ölfuerungsbau GmbH in Gießen-Wieseck, Lichtenauer Weg 15 • Tätigkeiten überwiegend im kaufmännischen Bereich, jedoch auch als Öl- und Gasfeuerungsmoniteur • ab 1991 Geschäftsführer • ab 1992 Gesellschafter

Sportliche
Laufbahn

14.09.1959

- Mitglied im RV 1900 Wieseck, als Kunstradfahrer
- Mehrfach Bezirksmeister und Vize-Hessenmeister in der Schülerklasse

1964/65 -1979

- Wechsel zu den Radballern
- Verschiedene Partner in der Jugendklasse. Mit Bernd Jung in die aktive Klasse, hier
- Bezirk- und Pokalsieger, 1970 Aufstieg mit Harald Jung in die Landesliga Hessen.
- mit H. Jung zusammen Teilnehmer an vielen nationalen und internationalen Turnieren

1969 – 1979

- Trainer Radball, Vorstandsmitglied als Hallenfachwart

1980 bis heute

- Wechsel zur RV 1904/27 Gießen-Kleinlinden,
- aktiv mit verschiedenen Partnern, Teilnehmer an vielen Turnieren im In- und Ausland

20.10.1990

- Abschiedsturnier mit nationalen und internationalen Freunden

1996 – 2016

- Teilnehmer an AH-Radball-Turnieren in ganz Deutschland
- Organisation von AH-Turnieren im Verein.
- Endgültiges Abschiedsturnier im August 2016

1983 – 2015

- Im geschäftsführenden Vorstand
- 2. Vorsitzender des RV 1904/27 Gießen-Kleinlinden

2015

- Ehrenpräsident im Verein

Abschließend kann man sagen, Norbert war mit einer der wichtigsten, wenn nicht sogar der wichtigste Begleiter. Sigrid und Norbert haben sich früh kennengelernt und mein Opa war schon in jungen Jahren sehr beeindruckt von ihrem Talent. Die beiden durchliefen sowohl schwere als auch leichte Zeiten. Aber immer zusammen. Egal ob es der Vereinswechsel war oder der Erfolg bei den Südwestdeutschen Meisterschaften. Norbert war immer an ihrer Seite und unterstützte sie, wo er nur konnte. Auf Wettkämpfen fieberte er mit wie kein Zweiter. Finanziell war er eine sehr große Stütze.

Der Sport ist sehr teuer und wurde damals nicht so gefördert, wie dies heute der Fall ist. Sigrid konnte nicht arbeiten gehen und auf diesem Niveau trainieren.

Schon gar nicht in jungen Jahren. Auch Norbert ist der Radsport sehr wichtig. Auch er machte den Trainerschein, wie oben schon erwähnt. Als er keine Kunstrad mehr gefahren ist, ging es weiter mit dem Radball. Dort war er auch sehr erfolgreich, wie man oben sehen kann. Als er seine Karriere an den Nagel hing (1990), konnte er jedoch die Finger nicht davonlassen. Er trainierte weiter und spielte auch weiterhin auf Alt-Herren-Tournieren in ganz Deutschland. Fast jedes Wochenende war mein Opa mit seinem Radballrad und seiner 2. Frau in ganz Deutschland unterwegs. Er genoss in dieser Zeit sehr den Zusammenhalt zwischen den Alt-Herren-Sportlern. Bis er dann im August 2016 seine Karriere zum zweiten Mal an den Nagel hing. Dies ist auch wortwörtlich so gemeint, er hat seine ausgedienten Radballschuhe wirklich an einem Nagel aufgehängt! Außerdem war er in beiden Vereinen sehr aktiv im Vorstand. Auch er wollte dem Sport das zurückgeben, was der Sport ihm gegeben hat.

4.2. Vereine meiner Oma

Radverein-Wieseck 1900

Der Verein wurde 1900 gegründet. Jedoch nur 14 Jahre später ruhte alles für 4 Jahre wegen des 1. Weltkrieges. Der Betrieb wurde nach dem Krieg wieder aufgenommen. 1924 begann der Saalradsport. Es wurden dafür extra Räder angeschafft. Die Saalsportler waren sehr erfolgreich. Jedoch mit dem Beginn des 2. Weltkrieges kam der Sport wieder zum Erliegen. Dabei ging auch viel Material verloren. Erst 1948 wurde der Sport wieder in Wieseck aufgenommen⁶⁰.

1972 schloss sich dann der RV 1900 Wieseck zusammen mit der Gießener Radfahrer-Vereinigung. Sie schlossen sich zusammen, da in der Gießener Radfahrer-Vereinigung der Sport zu Erliegen kam. Der Vereinsname war dann Radsportgemeinschaft Gießen und Wieseck 1895/1900 (RSG)⁶¹. Der Verein verzeichnete große Erfolge, wie z.B. Siege bei den Hessischen- und Deutschen-Meisterschaften im Querfeldeinfahren. Ralf Wicke wird Hessischer/Deutscher Meister und kann im selben Jahr noch seinen Europatitel verteidigen. Sigrid Magel (geb. Wagner) wurde Südwestdeutsche Meisterin im 1er Kunstradfahren der Frauen und wurde in den Nationalkader berufen.

Mein Opa (Norbert Magel) war im Verein seit dem 14.9.1959 (geb. am 21.10.1951). In seiner Jugend fuhr er dort schon Kunstrad, bis er dann später zum Radball wechselte. Meine Oma Sigrid Magel (geb. Wagner) wurde am 1.10.1961 Mitglied im Verein (geb. am 27.8.1954). Beide absolvierten 1971/72 diverse Lehrgänge für die Trainer- und Jugendleiter-Lizenz (siehe Abbildung 38), um weiter als Übungsleiter der Abteilung Kunstradfahren bzw. Radball tätig zu sein. In den Jahren ihrer Vereinszugehörigkeit erreichten Beide etliche Meisterschaften und Platzierungen im Kunst-

60 Jubiläumsschrift 100 Jahre Radsport in Wieseck, Kapitel: 100 Jahre Radsport in Wieseck Seite 9

61 Jubiläumsschrift 100 Jahre Radsport in Wieseck, Kapitel: 100 Jahre Radsport in Wieseck Seite 11

radfahren und Radball. Gegen Ende der 70er Jahre stagnierte der HallenradSPORT in Wieseck, RennSPORT auf der Straße oder Querfeldein waren jetzt angesagt.

Meine Großeltern wechselten daraufhin den Verein, um weiter in ihren Disziplinen tätig zu sein.

RV 1904/27 Klein-Linden

Im Mai 1904 fanden sich 17 Kleinlindener zusammen und gründeten den ersten Radfahrerverein in Kleinlinden. Sie gaben ihm den Namen „Potentia“. Es dauerte allerdings nicht sehr lange und der Name wurde in Radfahrerverein 1904 Klein-Linden geändert.⁶²

Jedoch bis zum ersten Weltkrieg galten die Bahnrad- und Straßendisziplinen zu den Beliebteren gegenüber anderen Radsportdisziplinen. Danach etablierten sich dann auch die Saalsportarten, wie z.B. Kunstradfahren, Reigenfahren etc.

Natürlich ging auch die NS-Zeit nicht einfach am RV 1904-Klein-Linden vorbei. Am 4. Mai 1935 wurden die Vorstände der beiden Vereine (Radclub Germania und Radfahrerverein 1904 Klein-Linden) vom Beauftragten des Reichsbund für Leibesübung zu einer Zusammenkunft gebeten. Auch der Ortsgruppenleiter der NSDAP war anwesend und erklärte, dass sowohl aus politischen wie auch aus sportlichen Gründen eine Fusion der beiden Vereine erwünscht sei. Diese schlossen sich daraufhin zu der heutigen „Radfahrervereinigung 1904/27 Gießen – Kleinlinden“ zusammen.⁶³

Natürlich kam der ganze Sport durch den zweiten Weltkrieg zum Erliegen. Noch dazu sind leider 23 Sportler gefallen. Es gab jedoch nach Kriegsende immer noch motivierte und engagierte Sportsfreunde, welche den Verein wiederaufbauten. Ein großes Problem war jedoch das verlorene Geld. Die Jugend fand wieder zusammen, da zwei Kunsträder angeschafft wurden. Es gab einige Männer, die den Kunstradsport ausübten und damit erfolgreich auf Landes- und Bundesebene waren. Dazu kam dann noch der Radball.

Für fünf Jahre kam der Sport erneut zum Erliegen (von 1959 bis 1964). Die aufkommende Motorisierung und mangelnde Möglichkeit für das Training, gerade im Saalradsport, waren unter anderem dafür die Gründe. Der Verein stand auch schon kurz vor der Auflösung, nachdem der Vorsitzende am 16.9.1965 verstarb. Er war die treibende Kraft.⁶⁴

62 Vgl. Radfahrvereinigung 1904/27 Klein Linden e.V., Vereinsgeschichte Wie alles begann, Vereinsgeschichte | www.rv-kleinlinden.de (rv-kleinlinden.de) 19.12.2020

63 Vgl. Radfahrvereinigung 1904/27 Klein Linden e.V., Vereinsgeschichte Gründungsprotokoll vom 6. Mai 1927, Vereinsgeschichte | www.rv-kleinlinden.de (rv-kleinlinden.de) 19.12.2020

64 Vgl. Radfahrvereinigung 1904/27 Klein Linden e.V., Vereinsgeschichte Gründungsprotokoll vom 6. Mai 1927, Vereinsgeschichte | www.rv-kleinlinden.de (rv-kleinlinden.de) 19.12.2020

Der Verein erlebte Hochs und Tiefs. Mal war die Jugend eher an Fußball interessiert oder im Verein verstarben antreibende Vereinsmitglieder.

Von 1980 bis 1990 spielte Norbert Magel (mein Opa) in der Bezirksklasse und wurde des Öfteren auch als Ersatzspieler bei Landesligameisterschaften im Radball eingesetzt. Sie feierten außerdem viele Erfolge mit der Spielgemeinschaft „Fünfer – Radball“ mit Krofdorf Gleiberg Radballern. 1983 tritt er auch das Amt des zweiten Vorsitzenden an. Dies begleitete er bis 2015. 1996 begann dann eine Art neue Epoche im Rennsport als auch im Mountainbike fahren. Das Country fahren wurde ins Leben gerufen (heute zu vergleichbar mit Cross-Country).

Der Verein ist auch heute noch offen für Neues. So schaffte er es, nach der Nachfrage nach einem Trial-Angebot, dass die Stadt Gießen hinter der Brüder-Grimm-Schule einen Trial Parkour errichtete. Dafür wurden dann noch die speziellen Räder beschafft.

Beim Friseur wurde Gerd Kloske, eine sehr wichtige und treibende Kraft des Vereins bis heute, auf eine Gruppe von Mädels aufmerksam gemacht, die mit Einrädern zur Turnstunde einer TSV-Abteilung führen. Er nahm den Hinweis auf, sprach die Übungsleiterin an und bot den Damen die Möglichkeit, in der Turnhalle am Schwimmbad das Einradfahren zu verbessern und zu vervollständigen.⁶⁵

4.3. Der Weg meiner Oma zu einer erfolgreichen Kunstradfahrerin

Wie ich schon öfters geschrieben habe, ist Sigrid Magel (geb. Wagner) am 28. Oktober 1972 auf dem Länderkampf gegen die Schweiz für Deutschland angetreten. Sie wurde in der Gesamtwertung Zweite mit 253,26 Punkten Total (siehe Abbildung 53). Im Jahr darauf war sie bei den Südwestdeutschen Meisterschaften in Darmstadt. Dort wurde sie mit 252,75 Meisterin. Zur Bewertung: man muss am Anfang des Wettkampfes einen Bogen abgeben mit den Übungen der Kür. Das waren bei ihr 97,00 Punkte bei den Südwestdeutschen Meisterschaften. Davon gehen die Abzüge der Kampfrichter ab. Je nachdem, wer wie viele Fehler gesehen hat. Es zählt der Durchschnitt. Diese Fehler werden von 200 Punkten abgezogen. Danach werden 60% der gefahrenen Punkte wieder dazu addiert. Dies ist dann die Endpunktzahl (Beispiel Bogen Abbildung 55). Wer dann die meisten Punkte hat, hat gewonnen. Die Schweiz hat 1972 mit 20:12 verloren.

Der erste Platz in einer Klasse bekommt die höchste Punktzahl. Bei 4 Teilnehmern bekommt der Erste vier Punkte, der Zweite drei und so weiter. Die Schweiz hatte ebenfalls im Radball auf diesem Wettkampf verloren (11:7). Insgesamt war der Punktestand dann bei 31:19.

Bezüglich der Süddeutschen Meisterschaft startete sie ebenfalls mit 97,00 Punkten in der Kür. Dies ist kein Zufall. Sigrid trainierte ca. ab 1970 nur noch auf Si-

65 Vgl. Radfahrvereinigung 1904/27 Klein Linden e.V., Vereinsgeschichte RV – Episode nach 100 Jahren, Vereinsgeschichte | www.rv-kleinlinden.de www.rv-kleinlinden.de (rv-kleinlinden.de) 19.12.2020

cherheit der Kür. Egal welche Ergebnisse man sich ansieht, sieht man immer 97,00 Punkte. Sie ist immer mit der gleichen Kür gefahren. Am Anfang des Wettkampfes hatte sie meist die niedrigste Einstiegsanzahl. Sie machte aber kaum Fehler. Es gab kaum Abzüge. Die anderen Athleten fuhren mit meist schwereren Übungen, jedoch führten sie diese nicht sauber aus. Dementsprechend sah auch ihr Training aus. Sie experimentierte nicht. Sie setzte auf das, was sich bisher bewährte. Und diese Taktik funktionierte immer wieder. Die Konkurrenz brauchte nur einmal mit dem Fuß auf den Boden zu kommen und sie hatten mehr Abzüge als Sigrid Magel (geb. Wagner). Auf den Südwestdeutschen Meisterschaften war Sigrid nicht die Favoritin. Sie hatte am Ende 252,75 Punkte und damit 2,07 Punkte mehr als die Zweite und Favoritin der Meisterschaft.

Sie wurde überraschend Südwestdeutsche Meisterin im Kunstradfahren.

Förderung

Sigrid musste den Sport an die zweite Stelle stellen. Die berufliche Karriere war wichtiger. Sie absolvierte die Ausbildung, um in dem Familienunternehmen zu arbeiten. Dabei musste der Sport leider weichen. Man konnte sich eine solche Profikarriere im Sport damals nicht einfach leisten. Zwar wurde sie von den Eltern und Norbert unterstützt, aber auch die konnten nicht für zwei arbeiten gehen. Es gab weder Förderungen vom Staat noch von irgendwelchen Sponsoren. Auf Wettkämpfen gab es lediglich Bandenwerbung. Davon bekamen die Sportler keine finanzielle Unterstützung. Noch dazu war Werbung auf den Trikots sehr unüblich und nicht gern gesehen. Die andere Frage ist, wer will bei einer Randsportart Werbung machen? Heutzutage sieht dies anders aus.

Heute sieht man fast keinen Radsportler mehr ohne Werbung. Zwar sind es meist Partner des Vereins, aber dadurch wird der Athlet auch indirekt unterstützt. Noch dazu gibt es heute Förderungen Seitens bestimmter Organisationen. Zum Beispiel die Deutsche Sporthilfe. Sie bietet ihre Hilfe für über 4.000 Sportler in 50 Disziplinen an. Es stehen pro Jahr 22 Millionen Euro zur Verfügung⁶⁶. Ein weiteres unterstützendes Mittel sind beispielsweise sehr günstige Kredite. Seitens des Staats gibt



Abb. 6 Pokal der Südwestdeutschen Meisterschaft 1973, Foto privat

⁶⁶ Vgl. Deutsche Sporthilfe, Athletenförderung, Athletenförderung - Stiftung Deutsche Sporthilfe 23.01.2021

es auch Förderungen. Das Ministerium des Inneren, für Bau und Heimat (BMI)⁶⁷ bietet auch solche Unterstützungen an.

Außerdem bieten Banken, wie z. B. die Sparkasse, solche Hilfen ebenfalls an⁶⁸. Damals hätte niemand in eine solche Sportart investieren wollen. Dies hat sich aber im Laufe der Zeit gewandelt. Es gibt unzählige weitere Organisationen, welche einen Athleten unterstützen.

Anerkennung Damals-Heute

Heutzutage gibt es kaum Unterschiede im Radsport zwischen Frauen und Männern. Auch ab 1960 merkte man davon gar nichts. Zumindest in und um Gießen (Mittelhessen) gab es keine Unterschiede bei meiner Oma Sigrid Magel (geb. Wagner) (RV 1900 Wieseck und Radfahrverein RV-Klein-Linden) gegenüber den anderen Fahrern im Kunstradsport. Generell gab es in diesem Verein keine Unterschiede, wie mir auch mehrere Zeitzeugen bestätigten. Man kann sagen, dass zum einen der Sport schon sehr lange tolerant und vorbildlich handelt, so wie auch die Vereine und deren Mitglieder. Es gab dieses Problem nicht. Jeder war gleich und führte seinen Sport aus.

5. Zusammenfassung

Ich bin in dieser Arbeit der Frage nachgegangen, ob Frauen im Radsport/Kunstradfahren benachteiligt waren.

Zusammenfassend kann man sagen, dass Sigrid eine sehr talentierte und erfolgreiche Athletin gewesen sein muss, die nicht benachteiligt war. Bezüglich des Frauensports waren die Vereine, in denen sie aktiv war, für die damalige Zeit sehr vorbildlich. Die Sportart an sich war auch sehr vorbildlich. Jeder wird gleichbehandelt. Egal ob männlich, weiblich etc. Diesen Eindruck habe ich selbst schon gemerkt. Ich war auf dem ein oder anderen Turnier meines Opas. Dort waren alle sehr nett und offen. Sie kannten einen nicht, aber grüßten und sprachen mit mir. Es war auch herrlich zusehen, egal zu wem mein Opa gegangen ist sie haben immer Scherze gemacht. Es ist egal ob aus dem eigenen Verein oder sogar die Konkurrenz aus der Schweiz. Ich war bei vielen Turnieren in Klein-Linden dabei. Es hat sich aber nie wie ein Wettkampf angefühlt. Es gab Kaffee und Kuchen. Vor dem Spiel wurde miteinander gescherzt. Auf dem Spielfeld ging es zwar dann ernst und härter zu, aber danach waren sie wieder sehr gute Freunde.

Ich glaube, so ist es nicht nur heute, sondern war damals mindestens genauso, wenn nicht sogar stärker. Diese Art von Wettkämpfen kann man, glaube ich, auch

67 Vgl. Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat, Sportförderung, BMI - Sportförderung (bund.de) 23.01.2021

68 Vgl. Finanzgruppe Deutscher Sparkassen- und Giroverband, Sportförderung, Sportförderung: Breitensport, Nachwuchsförderung und mehr - DSGV.de 23.01.2021

auf das Kunstradfahren übertragen. Wie die Zeitzeugen berichteten, war eine Brieffreundschaft nicht unüblich.

Man wird wohl kaum einen zweiten Sport finden mit einer solchen Kameradschaft unter Konkurrenten. Und das Wort Gleichberechtigung gab es früher nicht, da es einfach vorausgesetzt war. Jeder war dort um seinen Sport auszuüben und das verbindet sie, egal ob männlich oder weiblich. Eine Benachteiligung wie man es aus anderen Sportarten kennt gab es von den Vereinen oder Mitgliedern nicht.

Was ich gelernt habe (Familie etc.)

Ich persönlich habe sehr viel gelernt. Zum einen habe ich die Familie besser kennen gelernt. Ich kann nun viel mehr nachvollziehen, da ich durch die Recherchen sehr viele Informationen sammeln konnte. Zum einen, weiß ich jetzt viel besser, wer zur Familie in irgendeiner Art und Weise gehört und zum anderen, wie das eine zum anderen gekommen ist. Diese Arbeit hat mir sehr viel gebracht hinsichtlich meiner Oma.

Zum anderen habe ich den Sport Kunstradfahren kennengelernt. Vorher interessierte ich mich nicht wirklich für diesen Sport. Ich fahre lediglich selbst viel Mountainbike. Jedoch habe ich gelernt, wie spannend dieser Sport ist. Es ist auch sehr schön, eine solche Kür sich mal anzuschauen. Es ist bewundernswert, was die Athleten auf einem Fahrrad können. Ein echt spannender Sport. Dazu kommt dann noch die Geschichte des Fahrrads. Das Fahrrad wurde durch eine Arbeiterbewegung bekannt. Es war nur ein Fortbewegungsmittel. Heute ist es nicht mehr nur noch ein Fortbewegungsmittel. Es ist viel mehr. Es gibt so viele Sportarten. Egal ob Mountainbike fahren oder HallenradSPORT. Bei allen Sportarten ist die Basis das Fahrrad. Genauer gesagt die Draisine von Drais.

Eine Art Holzfahrrad. Die Fahrräder heutzutage haben fast nichts mehr damit gemeinsam. Mein Opa erzählte mir, dass sie mit Holzfelgen gefahren sind. Ich dachte, das wären seine Anfänge im Sport gewesen. Doch diese Zeit ist nicht sehr lange her. Er erzählte mir, was es für ein Kampf war wenigstens eine Felge aus Stahl zu kaufen. Heute kann man sich es gar nicht mehr vorstellen, mit einer Holzfelge zuzufahren. Geschweige denn Kunstrad zu fahren oder Radball zu spielen damit. Mittlerweile gibt es schon viele Felgen aus Karbon. Die Entwicklung ist sehr bewundernswert und geht auch immer weiter.

Vor dieser Arbeit wusste ich kaum etwas von meiner bereits verstorbenen Oma. Sie war auch immer einfach nur Sigrid oder meine Oma, aber es steckt eine riesige Geschichte und Person hinter Sigrid. Sie ist nicht nur die Oma. Sie ist MEINE Oma, auch wenn ich sie leider nie kennengelernt habe. Ich wusste auch nicht, dass wir eine so erfolgreiche Sportlerin in der Familie hatten. Ich habe zwar als Kind erfahren, dass sie Kunstrad fuhr. Ich dachte immer es wäre so ein kleines Hobby gewesen. Es war viel mehr als nur ein Hobby. Durch diese „Hobby“ haben sich Sigrid und Norbert erst kennen gelernt. So ist eins zum anderen gekommen. Wäre dies nicht so passiert, wäre heute alles anders. Was eine solch kleine Entscheidung doch

ausmacht. Sie hatte nie die Absicht, Norbert kennen zu lernen. Sie wollte Sport treiben. Das aber daraus eine Ehe mit Kind resultiert, hatte keiner erwartet. Eine kleine Entscheidung mit großer Wirkung.

6. Literaturverzeichnis

- Studie: Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009 fgs23_Buch.indb (budrich-journals.de)
- Wikipedia Geschlechterunterschied im Sport https://de.wikipedia.org/wiki/Geschlechterunterschiede_im_Sport 05.10.2020
- Wikipedia Geschichte des Fahrrads https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Fahrrads 22.08.2020
- Wikipedia Fahrrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrrad> 22.08.2020
- Wikipedia Hochrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Hochrad> 22.08.2020
- Wikipedia Dunlopventil Fahrradventil – Wikipedia 22.08.2020
- Wikipedia Schaltwerk (Fahrrad) [https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_\(Fahrrad\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_(Fahrrad)) 22.08.2020
- Wikipedia Fahrradbremse <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradbremse> 22.08.2020
- Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020
- Rad- und Kraftfahrtbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020
- Wikipedia Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Wikipedia 04.10.2020
- Hessischer Radfahrer Verband Über uns <https://www.hessen-radsport.de/> 04.10.2020
- Studie: Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020
- Wikipedia Kunstradfahren, Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020
- Jubiläumsschrift 100 Jahre Radsport in Wieseck, Kapitel: 100 Jahre Radsport in Wieseck
- Radfahrvereinigung 1904/27 Klein Linden e.V., Vereinsgeschichte, Vereinsgeschichte | www.rv-kleinlinden.de www.rv-kleinlinden.de (rv-kleinlinden.de) 19.12.2020
- Deutsche Sporthilfe, Athletenförderung, Athletenförderung - Stiftung Deutsche Sporthilfe 23.01.2021
- Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat, Sportförderung, BMI - Sportförderung (bund.de) 23.01.2021
- Finanzgruppe Deutscher Sparkassen- und Giroverband, Sportförderung, Sportförderung: Breitensport, Nachwuchsförderung und mehr - DSGV.de 23.01.2021

Die Hyperinflation und der Gießener Wohnungsmarkt 1923 – Konflikte zwischen Mietern, Vermietern und städtischen Behörden

RAMI LADOUZ (LANDGRAF LUDWIGS GYMNASIUM, GIESSEN)

1. Einleitung

Die Weimarer Republik war eine Zeit politischer, wirtschaftlicher und sozialer Veränderungen in Deutschland. Die erste Demokratie auf deutschem Boden wurde unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg im Jahr 1919 gegründet und hielt bis zur Machtübernahme der Nationalsozialisten im Jahr 1933 an. In dieser Zeit wurden viele wichtige Maßnahmen von Seiten des Staates für die Zukunft Deutschlands bestimmt, wobei diese immer wieder neu festgelegt werden mussten. Eine besondere Bewährungsprobe für die junge Republik war das Jahr 1923, das im Nachhinein als „Krisenjahr“ in die deutsche Geschichte einging. Die Inflation, die mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Jahr 1914 begann, entwickelte sich in diesem Jahr aufgrund der stark fortschreitenden Geldentwertung zur Hyperinflation, die weitreichende Konsequenzen für den Staat und vor allem die Bevölkerung hatte.

Eines der zentralen Themen, das hiervon stark betroffen war, war der Wohnungsmarkt. Auch in Gießen spielte die Wohnungspolitik eine wichtige Rolle, denn aufgrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum, der begrenzt zur Verfügung stehenden Wohnungen und nicht zuletzt aufgrund von Zahlungsunfähigkeit kam es unzählige Male zu Auseinandersetzungen zwischen Mietern, Vermietern und städtischen Behörden. Auch im Kontext aktueller Entwicklungen ist es interessant, die Veränderungen im Bereich des Wohnungswesens genauer zu betrachten und insbesondere die Auswirkungen auf die lokale Bevölkerung zu untersuchen. Welche Faktoren beeinflussten die Entwicklung des Wohnungswesens in Gießen? Welche Rolle spielte das Reichsmietengesetz von 1922? Wie wurden Konflikte zwischen den verschiedenen Interessengruppen ausgetragen und gelöst? Diese Fragen werden Schritt für Schritt in meiner Arbeit analysiert bzw. untersucht werden.

Um diesen Fragen auf den Grund zu gehen, ist der vorliegende Text in drei Kapitel gegliedert, welche nach und nach über die Verhältnisse bzw. über die Probleme dieser Zeit aufklären. Im zweiten Kapitel werden die historischen Hintergründe beleuchtet, insbesondere die Anfänge der Weimarer Republik und die Hyperinflation von 1923. Im dritten Kapitel wird die Entwicklung des Wohnungswesens in der Weimarer Republik im Allgemeinen bzw. insbesondere in Gießen untersucht. Als Beispiel für die Entwicklung der Mieten unter dem Reichsmietengesetz ziehe ich die Steinstraße 85 heran. Im vierten Kapitel werden mit der Auseinandersetzung um ausstehende Wassergeldzahlungen sowie nicht durchgeführter Reparatur-

arbeiten exemplarisch zwei typische Konflikte dieser Zeit in den Blick genommen. In diesem Kapitel stehen die Konfliktgegenstände, beteiligten Akteure, Entwicklungen und Lösungen im Fokus.

2. Historische Hintergründe

2.1. Die Anfänge der Weimarer Republik in Gießen (1918-1923)

Nach der Niederlage des Deutschen Kaiserreichs im Ersten Weltkrieg und als unmittelbare Folge der Novemberrevolution wurde am 9.11.1918 die Deutsche Republik ausgerufen.¹ Es handelte sich hierbei um die erste Demokratie auf deutschem Boden.² Von Anfang an stand diese junge Demokratie vor großen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen. Die Reparationszahlungen, die Liquidierung deutscher Auslandsguthaben sowie handelspolitische Beschränkungen führten zu einer hohen wirtschaftlichen Belastung Deutschlands. Der Artikel 231 des Versailler Vertrages löste in Deutschland große Empörung aus, da Deutschland die Alleinschuld am Kriegsausbruch zugeschrieben wurde, welche die harten Friedensbedingungen für das Deutsche Reich, auf dem Papier legitimierten.³ Auch waren die Menschen selbst noch an die Monarchie des Kaiserreichs gewöhnt.

Dieser Entwicklungsprozess kann nicht innerhalb weniger Jahre in den Köpfen der Menschen geschehen. Außerdem waren nicht wenige Menschen davon überzeugt, dass Deutschland von den eigenen Reihen im Rücken angegriffen wurde. Die sog. Dolchstoßlegende trug ebenfalls zu einer Stimmung des Misstrauens und der Wut innerhalb des deutschen Volkes bei.

Diese vielschichtigen gesellschaftlichen Herausforderungen bedingten verschiedene Maßnahmen. Diese Wechselwirkungen sind ebenfalls in Gießen während der Anfangszeit der Weimarer Republik erkennbar. Gießen war in den 1920er Jahren eine bürgerlich geprägte Universitätsstadt, die als Verwaltungsmittelpunkt, Handelszentrum und Verkehrsknotenpunkt in Mittelhessen fungierte.⁴ Der Fokus liegt im Folgenden auf der sozialen, wirtschaftlichen sowie der politischen Ebene und deren Bedeutung für die Stadt- bzw. allgemeine deutsche Geschichte.

Die Gründung der ersten Gießener Räte wie beispielsweise der Soldatenrat bzw. der Arbeiterrat am 9.11.1918 verliefen ohne eine spezielle eigene Note und wurden vom Bürgertum eher als Normalisierung gesehen, die aus dem Ende der Novemberrevolution hervorging. Eigenes revolutionäres Verhalten konnte man den Räten jedoch nicht zuordnen, diese orientierten sich ganz an der Programmatik der hessischen Räte und übernahm diese meist fast wörtlich.⁵ Aus der Sicht des Volkes waren diese Räte nicht wirklich revolutionär. Ihnen wurde ein zu passives Verhalten vorgeworfen.

1 Piper, Weimarer Republik, S. 6.

2 Piper, Weimarer Republik, S. 12.

3 Piper, Weimarer Republik, S. 19.

4 Speitkamp, Modernisierung in der Krise, S. 215.

5 Speitkamp, Modernisierung in der Krise, S. 216.

Das Bürgertum selbst agierte daraufhin zeitnah mit der Gründung des Gießener Bürgerrats am 15.11.1918.⁶ Dieser war schon vielschichtiger, da aus fast allen gesellschaftlichen Schichten Mitglieder zu finden waren. Er konzentrierte sich auf die Vertretung wirtschaftlicher Interessen, weshalb er die Gleichstellung mit dem Arbeiterrat verlangte. Beide Räte hatten zwar ihre Differenzen, verlangten aber gleichermaßen die „Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung“ und sahen sich nicht als dauerhafte Organe.⁷ Zudem hatten sie ein Interesse an der Demobilmachung und an der Schaffung von Arbeitsplätzen, da dies zu den Voraussetzungen einer politischen Stabilisierung gehörte.

Die Beiträge seitens der Räte waren essenziell für die Entwicklung und Gestaltung der generellen Stabilisierung nach dem Ende der Revolution. Doch je mehr sich das Bürgertum erholte, umso mehr stieg die Kritik an den Räten und auch der politische Rückhalt auf Landesebene ging bereits seit Januar 1919 Stück für Stück verloren.⁸ Auch die Tatsache, dass die Räte über keine festen Einkünfte verfügten, schwächte sie in der Hinsicht, dass sie auf die Zuschüsse der Stadtverordnetenversammlung angewiesen waren. So musste der Rat nicht einmal formell aufgelöst werden, seine Tätigkeiten wurden mit der Zeit einfach eingestellt.

Das Vereinswesen charakterisierte die Bürgerkultur. In Gießen war sie sehr vielschichtig vertreten mit Vereinen aller Art, die das Leben der Bürger zusammenbrachte. Diese Vereinskultur blieb zumeist eher unpolitisch und bildete vor allem während des aufstrebenden Nationalsozialismus eine Welt des Gemeinschaftslebens, welche vom Glauben an bürgerlichen Konsens lebte.⁹ Besonders die Gießener Sportvereine expandierten während der Weimarer Zeit.

Am meisten gewann der Fußball in den Arbeitervereinen an Popularität. In wirtschaftlicher Hinsicht besaß Gießen einen Mischcharakter aus den Sektoren Verwaltung, Handel, gewerblicher Versorgung sowie auch als (eher an zweiter Stelle) Industriestandort, was nach dem Krieg zu einer stabilisierenden Wirkung beitrug und Krisen in den einzelnen Sektoren abfederte.¹⁰

Gießen war vor allem ein regionales Zentrum für die Bereiche Verwaltung, Handel und die gewerbliche Versorgung. Den größten Teil der Wirtschaft nahmen die Gewerbe für den täglichen Bedarf ein, wie beispielsweise Nahrungs- und Genussmittel oder auch die Bekleidungsindustrie. Zudem waren mehr als die Hälfte der Beschäftigten für die globale Nachfrage tätig. Aber auch der Großhandel hatte eine beträchtliche Bedeutung für die Stadt Gießen und ging über oberhessische Regionen hinaus

Zwar waren der Nahhandel und das Handwerk die dominierenden Sektoren in Gießen, jedoch war die industrielle Fertigung ebenfalls gut vertreten. Diese reichte vom Tabakgewerbe bis hin zu feinmechanischen Apparaturen.

6 Speitkamp, *Modernisierung in der Krise*, S. 217.

7 Speitkamp, *Modernisierung in der Krise*, S. 218.

8 Speitkamp, *Modernisierung in der Krise*, S. 220.

9 Speitkamp, *Modernisierung in der Krise*, S. 223.

10 Speitkamp, *Modernisierung in der Krise*, S. 223.

Auf gesellschaftlicher Ebene war zu erkennen, dass besonders im Handel, im Verkehr sowie im Gesundheitswesen überproportional viele Frauen vertreten waren. Zudem stellten Frauen den größten Anteil häuslicher Dienste in Gießen. Dennoch war der Anteil genereller Hausangestellter und Arbeiter gering bzw. es gab einen hohen Anteil an Selbstständigen, Angestellten und Beamten. Diese Entwicklung der Arbeitsverteilung war mit einer der Effekte, welcher durch die Trennung von Wohnvierteln und Arbeitsvierteln herbeigeführt wurde. Die Wohnviertel Gießens waren mehr bürgerlich geprägt, während die Arbeiterviertel eher abgegrenzt wurden.

Der Wohnungsbau in Gießen gehörte allgemein zu den drängenden sozialen Aufgaben. Nach dem Krieg kam es nämlich zu einer steigenden Wohnungsnot durch Kriegsrückkehrer, Flüchtlinge und steigenden Eheschließungen. Staatliche Eingriffe in das Wohnungseigentum und sozialer Wohnungsbau waren die Folgen, welche nicht bloß in Gießen, sondern im ganzen Reich geschahen. Bei der Bautätigkeit setzte man viel auf Mietwohnungen und Gemeinschaftsgebäuden. Diese spiegelten zugleich das Bedürfnis der Bürger nach sozialer Gemeinschaft.¹¹

Zusammenfassend kann man von guten Ansätzen einer Stadt- und Entwicklungspolitik Gießens, während der Anfangszeit der Weimarer Republik, sprechen. Ihre breitgefächerten Wirtschaftssektoren verhalfen Gießen zu einer guten Krisenresistenz, jedoch konnten nicht alle Krisen abgefedert werden. Ereignisse wie Reparationszahlungen, die beginnende Inflation sowie das Krisenjahr 1923 hatten spürbare Auswirkungen auf das gesamte Reich, was ebenfalls in der Stadtgeschichte Gießens zu finden ist.

2.2. Ursachen, Verlauf und Auswirkungen der Hyperinflation im Jahr 1923

Die Hyperinflation 1923 ist eine Folge von mehreren Ereignissen und Entscheidungen. Um ihre Ursachen verstehen zu können, müssen wir ihren Verlauf genau analysieren. Wir beginnen mit dem Ende des Goldstandards.

Der Goldstandard war ein Währungssystem, bei dem die Wechselkurse der Währungen untereinander festgelegt waren. Beispielsweise entsprach ein US-Dollar vor 1914 über Jahrzehnte 4,2 Mark des Deutschen Kaiserreichs oder 5,25 französische Francs. Diese festen Kurse entstanden, weil jede Währung durch ihren Umtauschkurs zum Gold definiert war. Eine Unze Gold hatte einen gleichbleibenden, festgelegten und garantierten Gegenwert von 20,67 Dollar. Ausgegebene Banknoten waren somit an eine bestimmte Menge Gold geknüpft und konnten jederzeit gegen die verbürgte Menge Edelmetall eingetauscht werden.¹² Dieser war letztlich für den wachsenden Lebensstandard aller Beteiligten im Westen mitverantwortlich.

In Europa endet bzw. pausiert der Goldstandard erstmalig mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges. So ein Krieg ist für alle Parteien teuer und daher ist es für einen Staat essentiell, das Geldsystem zu kontrollieren. Kurz nach Beginn des Krie-

11 Speitkamp, Modernisierung in der Krise, S. 230.

12 Eckert, Gold, auf: <https://www.welt.de/finanzen/article10915158/Als-das-Gold-noch-das-Mass-aller-Dingewar.html>, letzter Aufruf: 21.01.2023.

ges wich Deutschland vom Goldstandard ab und wenig später pausierten auch die kriegsbeteiligten Staaten den Goldstandard, da sie ansonsten, aufgrund der Kriegskosten, wahrscheinlich Pleite gegangen wären. Ohne eine echte Deckung des Geldes war es den Staaten möglich, immer mehr Geld zu drucken und somit den Krieg zu finanzieren bzw. die Staatsverschuldung immer weiter anzutreiben.

Nach dem Krieg musste das Deutsche Reich viele weitere Kosten tragen. Beispielsweise mussten die inländischen Anleihen wieder beglichen werden, um die Wirtschaft nicht noch mehr zu schwächen. Zudem mussten Devisen für Lebensmittelimporte aufgebracht werden, um eine Hungerkatastrophe zu vermeiden. Auch die Reparationszahlungen mussten bezahlt (ca. 13,2 Milliarden Goldmark) werden. Unmittelbar nach dem Krieg betrug die Gesamtverschuldung ca. 175 Milliarden Mark. Die Verzinsung (126% der ordentlichen Einnahmen) konnte nur durch eine neue Verschuldung gestemmt werden.¹³

Am Ende dieser ersten Inflationsphase waren die Besitzer von Geldkapital (Sparer) weitgehend enteignet, die Schuldner jedoch, darunter auch der Staat, von ihren Verpflichtungen befreit. 1920/21 trugen verschiedene Maßnahmen dazu bei, dass sich die Mark kurzfristig stabilisieren konnte. Gründe dafür waren beispielsweise die Beteiligung von Deutschland an internationalen Wirtschaftskonzerne oder auch die Anstrengungen Matthias Erzbergers zur Konsolidierung der Reichsfinanzen. Am wichtigsten war jedoch, dass das Wirtschaftswachstum während der Rezession stark zunahm, sodass es für die Stabilisierung der Mark durchaus gute Gründe für Spekulanten gab, in diesen Wechselkurs zu investieren.

Das Londoner Ultimatum im Juni 1921 war der Start der Hyperinflation. Der Wert der Mark fiel in den kommenden Monaten/Jahren immer tiefer, ihren Todesstoß erreichte sie jedoch mit dem Beginn der Ruhrbesetzung im Januar 1923. Der Nachdruck der französischen Regierung mit der Besetzung des Ruhrgebiets am 11.01.1923 wurde von der Bevölkerung als bodenlose Demütigung aufgenommen. Um den passiven Widerstand zu finanzieren, druckte die Regierung unter Wilhelm Cuno immer mehr ungedecktes Papiergeld, was jedoch dazu führte, dass die Kaufkraft der Menschen noch schneller sank als zuvor. Die Bevölkerung war zu Beginn des Streiks im Einklang mit dieser Politik der Verweigerung und setzte diese auch konsequent durch, indem die Gewerkschaften und Unternehmen untereinander Absprache hielten und zu Generalstreiks ausriefen.¹⁴

Umso länger dieser passive Widerstand anhielt, umso mehr drückte er die deutsche Wirtschaft in den Ruin. Niemand hatte mehr ein Interesse daran, Geld in Mark zu sparen und man versuchte tendenziell, sein Geld in Sachgegenstände umzutauschen.¹⁵ Das besonders Heimtückische an einer Hyperinflation ist demnach, dass es die Leute bestraft, die vernünftig Geld zurücklegen und die Leute belohnt, die sich extrem verschulden und über ihren Verhältnissen leben, indem sie sich immer weiter verschulden. Allen voran war der Staat, der am meisten Schulden aufgenommen hat-

13 Büttner, Weimar, S. 178.

14 Piper, Weimarer Republik, S. 35.

15 Büttner, Weimar, S. 170.

te und davon profitierte, dass die einzelne Einheit (Mark, Dollar etc.) an Kaufkraft verlor. Die gesamten Kriegsschulden (164 Milliarden Mark) waren bis zum Währungsschnitt (15.11.2023) nur noch 16,4 Pfennige Wert.¹⁶

Mit der Hyperinflation kam die Rechnung, welche für die breite Gesellschaft bzw. die Arbeiterschaft zermürend ausfiel. Im Oktober 1923 waren ca. 70% der Arbeiter erwerbslos oder in Kurzarbeit.¹⁷ Gleichzeitig fiel der Reallohn unter die Hälfte des Vorkriegsniveaus und Sozialhilfen für Bedürftige deckten kaum nennenswerte Bereiche des Existenzminimums. Die bürgerliche Mittelschicht wurde durch die sinkende Kaufkraft immer stärker enteignet, da die meisten Bürger ihr Geld nicht in wertbeständigen Aktien oder Immobilien angelegt hatten. Kapitalanlagen wie Anleihen, Lebensversicherungen und Ersparnisse wurden durch die Hyperinflation zerstört.¹⁸ In vielen Städten kam es daraufhin zu Hungersnot und einer Stimmung der Verzweiflung, welche in einer Welle der Empörung mündete. Infolgedessen war für viele die Selbsthilfe das berechtigte letzte Mittel.

Beispielsweise praktizierten Gewerkschaften und Konsumgenossenschaften „Selbsthilfe“, indem sie „Anti-Wucher-Komitees“ gründeten, welche die Befugnisse von Polizei und Gerichten im Kampf gegen angebliche Preistreiberei übernahmen. Alles steht unter dem Motto „Helfen Sie sich selbst“. Dazu gehörten: Schwarzmarkthandel, Warenversand ins Ausland, Schmuggel, Währungsbetrug, Diebstahl, Horten etc. Die alten Tugenden wie beispielsweise Ehrlichkeit, Zuverlässigkeit, Loyalität und Gemeinschaftssinn wurden heruntergespielt und eigennützige Unmoral belohnt.¹⁹

Die moralische Ebene, dass Vernunft bestraft bzw. Unvernunft belohnt wird, ist besonders wichtig. Während der Zeit des Goldstandards konnte sich der einzelne Bürger noch sicher sein, dass sein Geld noch einen festen Gegenwert an Gold hatte. Somit konnte man Geld für längere Zeit, beispielsweise für den Ruhestand, ansparen und sich sicher sein, dass dieses später noch den gleichen Wert hatte. Dieses Versprechen, sich sein Geld immer in Gold zurück umtauschen zu lassen, endete nach der Kappung des Goldstandards. Die Menschen waren nun darauf angewiesen, dass der Staat hoffentlich keinen Schaden anrichtet, wie beispielsweise immer mehr Geld zu drucken und die Kaufkraft des Geldes zu verringern. Das ungedeckte Papiergeldsystem brachte also den unglaublichen Faktor des Vertrauens mit sich, welches speziell im deutschen Fall, ganz schnell missbraucht wurde.

Eine andere Gruppe der Leidtragenden waren die Hausbesitzer. Aufgrund der Ausnahmesituationen (Erster Weltkrieg, Inflation, Reparationszahlungen) wurden Schritt für Schritt immer mehr staatliche Eingriffe bzw. die Umleitung der Mietpolitik auf die Behörden, gewährt. Es folgten zwangswirtschaftliche Maßnahmen zur Niedrighaltung der Mieten, welche das eigentliche Ziel hatten, die Mieter

16 Piper, Weimarer Republik, S. 36

17 Büttner, Weimar, S. 178.

18 Piper, Weimarer Republik, S. 36.

19 Büttner, Weimar, S. 179.

vor Überwucherung und Ausbeutung der Hausbesitzer zu schützen.²⁰ Diese Spirale der Regulierung endete jedoch damit, dass Hausbesitzer ihren Wohnraum total unter Wert vermieten mussten. Gleichzeitig wurden durch die steigende Inflation Renovierungsarbeiten immer unprofitabler für den Hausbesitzer und auch die Anreize, neuen Wohnraum zu schaffen, wurden zerstört.²¹ Somit wurde der gesamte Wohnungsmarkt zu einem unprofitablen Geschäft für die Vermieter.

3. Die Entwicklung der Mietpreise in Gießen im Inflationsjahr 1923

3.1. Wohnungsbau und Wohnungsmarkt in den Anfangsjahren der Weimarer Republik

Um die Entwicklung der Mietpreise während der Weimarer Republik besser nachvollziehen zu können, ist es zu Beginn dieses Kapitels zunächst einmal wichtig, einen kurzen Einblick in den Bau neuer Wohnungen zu geben. Das Wohnungswesen während des Deutschen Kaiserreichs lässt sich als katastrophal beschreiben. Einerseits war die schnell voranschreitende Industrialisierung im Kaiserreich verantwortlich für die wachsenden Großstädte sowie die Herausbildung städtischer Ballungsgebiete.²² Andererseits konnte die Nachfrage von städtischem Wohnraum nicht gedeckt werden bzw. das Angebot ließ sich nicht mit der steigenden Nachfrage in Einklang bringen. Dies führte zu einer dauerhaften Unterversorgung des Wohnraums. Aufgrund des Wohnraummangels innerhalb der Städte wurde meist einfach in die Höhe gebaut. Solche mehrstöckigen Massenmietshäuser waren kein Einzelfall. Dieses Zusammenleben auf engem Raum führte ebenfalls zu sozialhygienischen Mängeln. Durch das geringe Angebot kam es schließlich dazu, dass man hohe Mieten für den meist minderwertigen Wohnraum zahlen musste. In der Regel lag die Miete zwischen einem Viertel und einem Drittel des Familien-Netto-Einkommens, teilweise sogar noch höher.²³ Während des Ersten Weltkriegs erreichte der Wohnungsmangel dann seinen Zenit. Güterwirtschaftliche Ressourcen gingen praktisch nur noch in die kriegswirtschaftlich wichtigen Bereiche, was dazu führte, dass der sowieso schon geschwächte Wohnungsbau fast komplett eingestellt wurde.²⁴

Die Wohnungsbau- und Wohnungsmarktpolitik in der Anfangszeit der Weimarer Republik zielte – durch kurz- bzw. langfristige Planung – auf die Überwindung jenes akuten Mangels an Wohnraum ab. Bis zum Ende der Hyperinflation im Winter 1923 nahm diese Politik hauptsächlich die güterwirtschaftliche Ebene in den Blick. Durch gesetzliche Regelungen lag der vorhandene Wohnraum seit dem Ersten Weltkrieg nicht mehr ausschließlich in der Hand der Eigentümer, was in dieser ersten Periode der Weimarer Republik zu Auseinandersetzung verschiedener Akteure (Mieter, Vermieter und städtische Behörden) führte. Auf diese wird im weiteren

20 Piper, Weimarer Republik, S. 129.

21 Piper, Weimarer Republik, S. 133.

22 Witt, Inflation, Wohnungszwangswirtschaft und Hauszinssteuer, S. 386.

23 Witt, Inflation, Wohnungszwangswirtschaft und Hauszinssteuer, S. 387.

24 Witt, Inflation, Wohnungszwangswirtschaft und Hauszinssteuer, S. 390.

Verlauf der Arbeit noch ausführlicher einzugehen sein. Um diese besser einordnen zu können, ist es zunächst einmal wichtig, die Entwicklung der Wohnungszwangswirtschaft in den Blick zu nehmen.

Angefangen von der Zeit der Industrialisierung bis hin zum Ersten Weltkrieg waren die Grundbedürfnisse des Wohnens auch in der Anfangszeit der Weimarer Republik auf niedrigem Niveau erfüllt. Das Interesse an mehr staatlicher Wohnungspolitik rückte in den Vordergrund der Politik. Ein starker Geburtenjahrgang und zuwandernde Kriegsflüchtlinge aus den verlorengegangenen Gebieten verstärkten dieses politische Interesse ebenfalls.²⁵ Diese Entwicklung der in den Fokus gerückten Wohnungsbaupolitik machte sich ebenfalls in Gießen bemerkbar. Dies bedeutete zunächst eine quantitative Erweiterung der Universitätsstadt. Gießen wuchs vor allem im südlichen Bereich, außerdem entstanden neue Wohnviertel. Im Süden wie Norden wuchs Gießen an die vor allem von Arbeitern bewohnten Vororte Kleinfrieden und Wieseck heran.²⁶ Die verschärfte Wohnungsnot durch Kriegsrückkehrer, Flüchtlinge usw. förderte schließlich soziale Eingriffe in das Wohnungseigentum, dessen Beschlagnahmung, Wohnraumbewirtschaftung sowie den staatlichen Wohnungsbau. Beispiele dafür waren Mietwohnungen in der Gnauthstraße sowie in der hinteren Liebigstraße.²⁷ Es nimmt daher wenig Wunder, wenn in Artikel 155 der Weimarer Verfassung formuliert ist, jedem Deutschen eine angemessene Wohnung sichern zu wollen, was letztlich die Grundpfeiler staatlicher Wohnungspolitik in der Weimarer Republik setzte.²⁸ In besagtem Artikel heißt es hierzu:

„Die Verteilung und Nutzung des Bodens wird von Staats wegen in einer Weise überwacht, die Missbrauch verhütet und dem Ziele zustrebt, jedem Deutschen eine gesunde Wohnung und allen deutschen Familien, besonders den kinderreichen, eine ihren Bedürfnissen entsprechende Wohn- und Wirtschaftsheimstätte zu sichern.“²⁹

Mit diesem Fokus des Wohnungsbaus sollte sich auch die Qualität des Wohnens verbessern. Mit dem Bau „gesunder Wohnungen“ versprach man sich den Vorteil, steigende Arbeitsleistungen der Bürger zu erzielen, da sich durch qualitativ hochwertige Wohnungen auch die Gesundheit und damit auch die Arbeitsfähigkeit der Bürger im Allgemeinen verbessern sollte.³⁰

Spätestens 1918 wurde deutlich, dass der Wohnungsmarkt für private Anlagen nicht geeignet zu sein schien, da dessen staatliche Reglementierung drohte, was für private Anleger unattraktiv war.³¹ Hintergründe für einen größeren Eingriff staatlicher Seite waren zudem, dass mehr staatliche Aufträge in der Bauwirtschaft die nun wegfallenden Kriegsindustrienaufträge ausglich. Aus der Sicht des Staates hatte der Wohnungsmarkt das Potential, durch mehr staatliche Aufträge zu einer Konjunk-

25 Saldern, Häuserleben, S. 122.

26 Speitkamp, Modernisierung in der Krise, S. 230.

27 Speitkamp, Modernisierung in der Krise, S. 230.

28 Witt, Inflation, Wohnungszwangswirtschaft und Hauszinssteuer, S. 385.

29 Saldern, Häuserleben, S. 121.

30 Saldern, Häuserleben, S. 121.

31 Witt, Inflation, Wohnungszwangswirtschaft und Hauszinssteuer, S. 392.

turstabilisierung beizutragen.³² Am 31.10.1918 wurden dann für den Wohnungsbau 500 Millionen Reichsmark geliehen bzw. durch „deficit spending“ finanziert. Durch weitere Staatsverschuldung sollte der nun im Vordergrund stehende staatliche Wohnungsbau also umgesetzt werden.

Die Grundeigentümer warnten bereits 1916 vor staatlichen Eingriffen in den Wohnungsmarkt. Die hohen Mieten seien ein natürlicher ökonomischer Prozess, welcher langfristig mehr Wettbewerb im Wohnungsmarkt schaffe, da höhere Mieten den Wohnungsmarkt attraktiver für Investoren machten und zu mehr Neubauproduktionen führten.³³ Somit würden sich dann auch die Mietpreise wieder regulieren bzw. das höhere Angebot würde die Nachfrage decken. Ein Mietenstopp würde das genaue Gegenteil bewirken. Einerseits würden die Besitzer durch die fehlenden Mieteinnahmen nicht mehr viel renovieren, da es sich für sie nicht rentiere. Die meisten würden versuchen, ihre Immobilien so schnell wie möglich zu veräußern und sich vom Wohnungsmarkt zurückzuziehen. Die Wohnungsdebatte, in welcher die Wohnungsreformer behaupteten, ohne Regulierungen würden sich die Hausbesitzer unverdient bereichern³⁴, schreckte ebenfalls neue Investoren ab.

Im August 1920 entstand erstmalig der Entwurf einer einheitlichen Mietenkontrolle der Länder, ausgefertigt vom Reichsarbeitsministerium. Basis dieser Idee seitens der Reichsregierung war, dass man die Mieterschaft besser beschützen müsse als zuvor. Man wollte den örtlichen Einigungsämtern somit jegliche Entscheidungsfreiheit nehmen bzw. eine gesetzliche Miete schaffen, bei dieser ein genau festgelegtes Verfahren die faire Miete ausrechnet. Die Alternative war, auf die gesetzliche Miete zu verzichten, wenn die Partner des Mietvertrages sich auf eine frei vereinbarte Miete einigten.³⁵ Jedoch konnten die Gemeindebehörden diese frei vereinbarte Miete dennoch zur Überprüfung ans Einigungsamt schicken, welche die gesetzliche Miete dann herbeiführen konnte, wodurch der gesetzlichen Miete auch der Rang einer Mindestmiete zugesprochen wurde, weshalb die Wahl der Mieter und Vermieter eher relativ war, denn im Endeffekt konnten die Behörden jederzeit auf die gesetzliche Miete zurückgreifen.³⁶

Gegenwind zu dem Gesetzesentwurf kam überwiegend von Seiten der süddeutschen Länder. Die württembergische Regierung bezeichnete den Entwurf als „schablonenmäßige Bürokratisierung des Mietverhältnisses“³⁷. Zudem sah man aus verfassungsrechtlicher Sicht das Problem, dass die gesetzliche Miete ihre eingeschränkten Kompetenzen mit diesem Entwurf überschreite. Normalerweise sollten von staatlicher Seite ausschließlich Rahmenbedingungen in wohnungspolitischen Angelegenheiten, geschaffen werden. Ein Gegenvorschlag war zum Beispiel, dass die einzelnen Länder die Beschlüsse für eine einheitliche Miete bestimmen dürfen. Die-

32 Witt, Inflation, Wohnungszwangswirtschaft und Hauszinssteuer, S. 392.

33 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 125.

34 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 125.

35 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 139.

36 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 140.

37 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 140.

ser Vorschlag war, da Preußen den Regierungsentwurf befürwortete, politisch chancenlos. Und doch gelang es den süddeutschen Ländern mit Unterstützung von Sachsen, eine weitgehende inhaltliche Aushöhlung zentraler Bestimmungen zu erreichen. So erhielten die Länder die Möglichkeit, die gesetzliche Miete auch „nach anderen Grundsätzen“ zu bilden, als das Gesetz sie vorsah.³⁸ Damit war die vom Reichsarbeitsministerium angestrebte Einheitlichkeit in der Mietenpolitik gescheitert. Nachdem der Gesetzesentwurf in der abschließenden Plenumsdebatte kontrovers diskutiert wurde, sicherte nur die geschlossene Zustimmung von SPD und USPD dem Gesetz die Mehrheit, so dass das dieses am 1. Juli 1922 in Kraft treten konnte.³⁹

Das Reichsmietengesetz von 1922 war das Ergebnis der vorherigen staatlichen Maßnahmen. Man versprach sich viel von den neuen Bestimmungen in Bezug auf die Lebensbedingungen der Mieter sowie eine Regulierung des Mietmarkts. Von den Hausbesitzern wurde das neue Gesetz heftig kritisiert. Es hieß, man sei nun „der Willkür der Minister ausgeliefert“. Dieser Vorwurf entstand deshalb, da die Grundidee eine einheitliche gesetzliche Miete war, die Länder jedoch die Möglichkeit erhielten, abweichende Regelungen für diese zu bestimmen. Bei den Mietervereinen war die Meinung zum Reichsmietengesetz nicht so negativ. Zwar lehnte das Gesetz Forderungen im Bereich Reparatur ab, jedoch hielten viele Mietervereine die neue Gesetzeslage dennoch für eine Verbesserung gegenüber der früheren Mietenpolitik.⁴⁰ Im nun folgenden Abschnitt soll die Entwicklung der Mieten unter dem Reichsmietengesetz am Beispiel der Steinstraße in Gießen nachgezeichnet und analysiert werden.

3.2. Die Entwicklung der Mieten unter dem Reichsmietengesetz am Beispiel der Steinstraße 85 in Gießen

Nachdem nun so vieles besser unter dem Reichsmietengesetz laufen sollte, war das Ergebnis jedoch nicht das Erwünschte. Die immer stärker fortschreitende Inflation konnte auch von den verschiedenen Länderregelungen nicht kontrolliert werden, was nun am Beispiel der Entwicklung der Mieten in der Gießener Steinstraße 85 veranschaulicht werden soll. Meine Wahl fiel auf diese Adresse, da in der Akte zu jedem Monat detailliert aufgeführt wurde, welche Miete von den Bewohnern zu entrichten war und wie sich diese zusammensetzte. Zudem eignet sich diese Adresse gut als Beispiel für ein typisches Mehrfamilienhaus in der Krisenzeit. Diese waren aufgrund des starken Mangels an Wohnungen und Wohnraum im Vergleich zu Einfamilienhäusern sehr viel gefragter.⁴¹ Auch ihr zentraler Standort innerhalb Gießens spricht dafür, diese Adresse als Beispiel auszuwählen, um die Veränderung der Mieten unter dem Reichsmietengesetz zu veranschaulichen.

38 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 140.

39 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 141.

40 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 141.

41 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 143.

Aus einem Schreiben vom Städtischen Wohnungsamt, vom 12.07.1923 an den Herrn Oberbürgermeister, geht einiges über das Haus selbst hervor. Der Vermieter der Steinstraße 85 war der Erbe Scheid. Er war seit 1920 für die äußere Instandhaltung des Hauses verantwortlich, während die Stadt Gießen für den bewohnbaren Zustand des Hauses aufkam. Bevor das Haus 1920 seitens der Stadt zu einem bewohnbaren Mietshaus umgebaut wurde, war dieses ein einfaches Hinterhaus einer Fabrik. Hieran erkennt man gut die nun aktiv agierende Wohnungspolitik der Stadt, indem sie aufgrund des Wohnungsmangels ein altes Hinterhaus einer Fabrik beschlagnahmte und zu einem Wohnhaus umbaute.⁴² Im Untersuchungszeitraum wohnten in der Steinstraße 85 sieben Mieterparteien. Erwähnt werden Lilly Kröll, Jakob Schöndorf, Heinrich Schweitzer, Wilhelm Krämer und Friedrich Kornmann.⁴³ Warum in der Akte ausschließlich Informationen zu dieser und zu keiner anderen Gießener Straße zu finden sind, kann an dieser Stelle nicht abschließend beantwortet werden. Es ist jedoch zu vermuten, dass es sich bei der Steinstraße 85 um das in dieser Zeit einzige Haus handelte, bei welchem die Stadt als Mieter auftrat und Untermieter hatte. Nicht auszuschließen ist allerdings auch, dass Aufzeichnungen zu anderen Straßen verlorengegangen sind.

Die folgende Tabelle gibt für das Jahr 1923 einen detaillierten Einblick in die extremen Schwankungen der Mietpreise. In der Übersicht werden die monatlichen Mietabrechnungen der jeweiligen Mieterparteien über das Krisenjahr in Milliarden Mark (M.M.) dokumentiert. Die Werte aus der Tabelle wurden aus dem Briefwechsel zwischen dem Städtischen Wohnungsamt und dem Oberbürgermeister der Stadt Gießen entnommen, denn das Wohnungsamt informierte letzteren jeden Monat über die neue Mietpreisberechnung bzw. die nun zu zahlende Miete für die einzelnen Mieterparteien.⁴⁴ Bei den angegebenen Zahlen handelt es sich jeweils um die Mietzuschläge, die zusätzlich zur Grundmiete entrichtet werden mussten.

Mietzuschläge Steinstraße 85	Kröll	Schöndorf	Schweitzer
Feb 23	590	708	885
Mai 23	1.070	1.285	1.605
Jun 23	3.128	3.754	4.692
Sep 23	3.060.000	3.672.000	4.590.000
Okt 23	12.181.000.000	14.617.000.000	18.271.000.000
Nov 23	8.074.000.000.000	1.048.000.000.000	1.311.000.000.000

42 StdtAG L343.

43 StdtAG L343.

44 StdtAG L343.

Mietzuschläge Steinstraße 85	Krämer	Kornmann
Feb 23	826	767
Mai 23	1.498	1.391
Jun 23	4.379	4.066
Sep 23	4.284.000	3.978.000
Okt 23	17.053.000.000	15.835.000.000
Nov 23	1.223.000.000.000	1.136.000.000.000

Die monatliche Steigerung der Mieten lässt sich wohl darauf zurückführen, dass Faktoren wie die Reparationszahlungen und der Mangel an Vertrauen in das ungedeckte Papiergeldsystem bereits vor Beginn des Jahres zu einer drastischen Erhöhung der Geldmenge führten. Als dann Anfang des Jahres 1923 noch der Ruhrkampf sowie der Beamtenstreik finanziert werden mussten, war die Inflation nicht mehr zu bremsen.⁴⁵

Die Entwicklung der stetig steigenden Entwertung in Gießen lässt sich sehr gut an den monatlichen Mieten der Steinstraße 85 veranschaulichen. Im Frühjahr 1923 lagen die Mietzuschläge in diesem Haus durchschnittlich noch bei 755 Mark. Im Mai hatte diese sich im Durchschnitt fast verdoppelt (1.369,8 Mark). Die erste extreme Steigerung ist bei der September-Miete zu erkennen. Während die Zuschläge der Juni-Miete durchschnittlich bei 4003,8 Mark lagen, bewegten sich diese im September im Durchschnitt bei 3.916.800 Mark.⁴⁶ Noch beachtlicher sind jedoch die Zuschläge zur Oktober-Miete, denn diese liegen im Durchschnitt bei 15.590.400.000 Mark. Dies sind die höchsten Zuschläge, die man aus der Tabelle entnehmen kann. Die Zuschläge im November übertreffen diese absurd hohe Oktober-Miete jedoch. Sie lagen im Durchschnitt bei 1.109.980.000.000 Mark. Diese überdimensionalen Steigerungen innerhalb weniger Monate sind das Resultat der Hyperinflation an ihrem Zenit.

Nach der November-Miete folgt ein Abschwung der Mietpreise bzw. der Inflation. Ein ausschlaggebender Grund war der, dass nun die Regierung Maßnahmen für die Kontrolle der Geldmenge traf, wie beispielsweise die Einführung einer neuen Währung (Rentenmark) im November 1923.⁴⁷ Diese stand anfangs im Verhältnis von einer Billion Papiermark zu einer Rentenmark. Dieser Schritt der Regierung war essenziell, um das Vertrauen in die deutsche Wirtschaft bzw. Währung wiederherzustellen. Die Wiedereinführung einer goldgedeckten Währung wurde ermöglicht.⁴⁸

45 Holtfrenrich, Das Elend der Mark im „Dreissigjährigen Krieg“ 1914 - 1945, S. 135.

46 StdtAG L 343.

47 Piper, Weimarer Republik, S. 36.

48 Piper, Weimarer Republik, S. 36.

Weitere Maßnahmen, wie eine Reduzierung der Staatsausgaben, trugen ebenfalls zur Stabilisierung bei.

Um den Teuerungsprozess der gesamten Miete besser nachvollziehen zu können, möchte ich die einzelnen Nebenkosten erwähnen, welche die Bewohner zusätzlich zu den oben genannten Beträgen zu entrichtenden Wassergeldanteile hatten. Zu diesen Kanalgebührenanteile, Nebenkosten gehörten beispielsweise Schornsteinfegergebühren, Grundsteuern, Brandversicherungsbeiträge sowie Haftpflichtversicherungsbeiträge. Aus dem Briefwechsel zwischen dem Wohnungsamt Gießen und dem Oberbürgermeister lässt sich ebenfalls der Teuerungsprozess der Nebenkosten in den monatlichen Beiträgen veranschaulichen. Die folgende Tabelle ergibt sich aus den zu zahlenden Wassergeldanteilen der Mieter.

Wassergeld Steinstraße 85	Kröll	Schöndorf	Schweitzer
Dez 22, Jan 23	175	195	235
Feb 23, Mrz 23	570	920	1.050
Jul 23	2.340	2.660	3.000
Aug 23	155.000	175.000	200.000
Sep 23	4.978.000	5.689.000	6.400.000
Nov 23	1.680.000.000	1.920.000.000	2.170.000.000

Wassergeld Steinstraße 85	Krämer	Kornmann
Dez 22, Jan 23	165	250
Feb 23, Mrz 23	680	1.150
Jul 23	2.340	3.670
Aug 23	155.000	248.000
Sep 23	4.978.000	7.822.000
Nov 23	1.690.000.000	2.650.000.000

Auffällig ist hierbei, dass der Teuerungsprozess der Wassergeldanteile mit einer ähnlichen Steigerung verläuft, wie er es auch bei den Mietzuschlägen tat. Beispielsweise betragen die Wassergeldanteile für die Monate Dezember 1922 bzw. Januar 1923 im Durchschnitt 204 Mark, im August dann bereits 186.600 Mark, im September dann schon 5.973.400 Mark und im November schließlich 1.011.000.000 Mark.⁴⁹

⁴⁹ StdtAG L343.

Auch mit diesen Werten lässt sich die rasant ansteigende Inflation und dessen Auswirkungen auf die entstehenden Kosten veranschaulichen. Vor allem die Wassergeldanteile und dessen extreme Kostenveränderungen führten vermehrt zu Konflikten zwischen Mietern und Vermietern. Hierauf soll im folgenden Kapitel ausführlicher eingegangen werden. Mit Blick auf die oben dargestellte Entwicklung der Miet- und Nebenkosten der Bewohner der Steinstraße 85 lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass das Reichsmietengesetz der Hyperinflation nicht gewachsen war. Diese extrem variierenden Mieten zeigen, dass eine vorausschauende Berechnung der Mieten so gut wie unmöglich schien, da die extreme Vermehrung der Geldmenge so gut wie unberechenbar war. Erschwerend kommt hinzu, dass sich diese Entwicklung nicht nur in Gießen, sondern überall in Deutschland auf dem Wohnungsmarkt beobachten lässt. Beispielsweise setzte Hamburg gleich nach der Verkündung des Reichsmietengesetzes am 1.07.1922 die Miete auf 485% der Grundmiete fest. Am Ende des Monats stellte sich heraus, dass mindestens 1.323% nötig gewesen wären.⁵⁰ Noch beachtlicher ist ein Vergleich der Mietkosten in Plauen (Sachsen) und Hamburg im September 1923. Ein Mieter in Plauen zahlte für 100Mk. Jahresfriedensmiete umgerechnet nur 0,28 Goldmark Monatsmiete, während es in Hamburg 0,21 Goldmark waren. Eine Berechnung des Reichsarbeitsministeriums ergab, dass diese Jahresmiete dem Lohn für 4,5 Stunden eines Bauarbeiters entsprach. Währenddessen hagelte es bei jeder weiteren Mieterhöhung harte Kritik seitens der Mietervereine.⁵¹

Möglicherweise hätten neue Gesetzesregelungen wie das Reichsmietengesetz bei stabilen Währungsverhältnissen wirksam werden können, jedoch war es gerade diese Unstabilität, die staatliche Mietenkontrollen ins Leben gerufen haben und genau diese hätten ausgleichen sollen, indem sie faire Bedingungen für Mieter und Vermieter vorgeben.⁵² Wichtig ist zudem, dass die ursprüngliche Absicht der Mietenkontrollen gewesen ist, den Hausbesitzern die Möglichkeit zu nehmen, die Lage am Wohnungsmarkt auszunutzen bzw. die Mieten maßlos zu steigern. Der Schutz der Mieter stand also im Vordergrund. Die Herabsetzung der Miete durch staatliche Eingriffe verursachte jedoch unerwünschte Nebeneffekte, welche verheerende Folgen für den gesamten Wohnungsmarkt hatten. Auch die ständigen Reformen der Mietenkontrollen führten allesamt nicht zur Lösung des Problems, sondern endeten in einem Teufelskreislauf an Regulierungen, unerwünschten Nebeneffekten und immer mehr Konfliktpotential zwischen Mietern und Vermietern, auf welche ich in den nächsten Kapiteln anhand mehrerer Beispiele eingehen werde.

50 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 142.

51 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 142.

52 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 142.

4. Konflikte zwischen Mietern, Vermietern und städtischen Behörden

4.1. Konflikt der Mieter und Vermieter am Beispiel Wassergeld

Seit der Diskussion über die Mietenkontrolle, der preußischen Höchstmietenverordnung aus dem Jahr 1919 und dem Reichsmietengesetz kam es in Gießen unzählige Male zwischen Mietern und Hausbesitzern bzw. den beiden Vertretern, dem Mieterverein und dem Vermieterverein, zu Auseinandersetzungen. Die staatlichen bzw. städtischen Behörden fungierten teilweise als dritte Instanz, welche durch die Verfassung der Weimarer Republik die Möglichkeit hatten, in den Wohnungsmarkt einzugreifen. Somit waren die Behörden überwiegend Teil des Problems, da sich eine der Konfliktparteien (Mieterverein oder Vermieterverein) immer benachteiligt fühlte. Im Krisenjahr 1923 erreichten die Konflikte zwischen Hausbesitzern und Mietern schließlich ihren Zenit und es kam wiederholt zu Differenzen im Rahmen gestiegener bzw. an die Inflation angepasster Mietpreise.

Im vorherigen Kapitel wurde festgestellt, dass nicht nur die Mietpreise einen absurden Teuerungsprozess durchlebten, sondern ebenfalls die Nebenkosten davon betroffen waren. Die Tabelle der monatlichen Wassergeldanteile illustriert diese Schlussfolgerung eindrucklich. Auch den gestiegenen Nebenkosten wohnte ein erhebliches Konfliktpotenzial inne, worauf ich im weiteren Verlauf dieses Kapitels eingehen möchte. Als exemplarisches Beispiel dient ein Rechtsstreit zwischen Adam Amend und dessen Vermieter Ludwig Röhrich, der in einer Abschrift eines Gerichtsurteils des Amtsgerichtes Gießen vom 23.05.1923 thematisiert wird. Beide wohnten zu diesem Zeitpunkt in der Stephanstraße 45 in Gießen. Verfasser dieses Schreibens ist der Justizinspektor Schröder.⁵³

Der Auslöser des Rechtsstreits war eine nicht bezahlte Wassergeldrechnung. Am 20.02.1923 erwirkte Ludwig Röhrich einen Zahlungsbefehl in Höhe von 332 Mark gegen den Beklagten Adam Amend. Dieser ist dem Gerichtsurteil zufolge noch am selben Tag von der Bank gutgeschrieben worden. Nun bestand der Vermieter jedoch zusätzlich auf eine Zahlung von 1.018 Mark aufgrund weiterer ausständiger Wassergeld- bzw. Brandversicherungsbeiträge, was der beklagte Mieter jedoch verweigerte, da ihm die Unterlagen hierzu nicht vorgelegt worden seien, was gemäß der Ortsatzung Gießen aber zwingend hätte erfolgen müssen.⁵⁴ Der Vermieter habe daraufhin erwidert, dass diese überfälligen Kosten die ganze Zeit hätten eingesehen werden können, woraufhin der Beklagte zugegeben habe, „dass ihm die Einsicht in die Unterlagen bezüglich des Wassergeldes und des Brandversicherungsbeitrags nicht verweigert worden sei“⁵⁵. Das Gericht wies in diesem Zusammenhang in der Urteilsbegründung darauf hin, dass die Nebenkostenabrechnung – anders als es heutzutage üblich ist – nicht postalisch versendet werden musste. Stattdessen war der Mieter in einer Art „Holschuld“, wie es im Urteil heißt.⁵⁶

53 StdtAG L343.

54 StdtAG L343.

55 StdtAG L343.

56 StdtAG L343.

Zusätzlich bestanden beide Mietparteien darauf, dass der jeweils andere die Kosten des Rechtsstreits tragen sollte.⁵⁷ Die Klage des Vermieters stützte sich auf den bereits vor der mündlichen Verhandlung bezahlten Betrag von 332 Mark. Dieser legte in der Verhandlung seine eigentliche Forderung von den 1.080 Mark offen, welche er in einem Sonderprozess hätte geltend machen müssen, er wollte jedoch die Verurteilung des Beklagten unbedingt erreichen, obwohl seine Klage eigentlich aussichtslos war, so dass er auf den Kosten hätte sitzen bleiben müssen. Weil aber der Vermieter die Klage als erledigt erklärte, entging er einer Abweisung, jedoch musste er die Kosten des zuerst geltenden Anspruchs tragen.⁵⁸ Auch die Einwendungen des Beklagten, er könne die Beträge nicht zahlen, weil „ihm die Unterlagen nicht vorgelegt worden seien“⁵⁹, zeigen, dass dieser versuchte, der eigentlichen Forderungen, nämlich den offenen 1.018 Mark, aus dem Weg zu gehen. Im Endeffekt erkannte auch das Gericht diese Täuschung und erklärte die Einwände als „nicht stichhaltig“⁶⁰.

Bei der Begründung des Urteils bezog sich das Amtsgericht auf vom Oberbürgermeister getroffene Bestimmungen. In Anlehnung an das Reichsmietengesetz habe dieser verfügt, dass „das Wassergeld (...) auf die Hausparteien in der Höhe der nachgewiesenen Kosten nach der Kopfzahl und der Zahl der Räume umgelegt [wird].“⁶¹ Darüber hinaus bezog sich das Gericht bei der Urteilsbegründung auf eine weitere Bekanntmachung des Stadtoberhaupts vom 29.03.1923. Der Vermieter musste infolgedessen den Mietern seinen Verteilungsplan von jeglichen Nebenkosten der Mieter offenlegen. Dies sollte eine Erleichterung für den Vermieter darstellen, da dieser zukünftig nicht mehr beschuldigt werden könnte, die Einsicht in die Nebenkosten verweigert zu haben bzw. der Mieter nun aus eigener Hand in die Unterlagen der Nebenkosten sehen kann. Aus dem Dokument geht nämlich hervor, dass Adam Amend bereits einmal Akteneinsicht in die Schornsteinfegergebühren verlangte. Der Vermieter verweigerte dies jedoch, da es zu diesem Zeitpunkt noch keine Vorlagepflicht gab. Der Mieter versuchte dennoch, diese Verweigerung der Akteneinsicht im Rechtsstreit gegen den Vermieter zu verwenden. Auch diesen Täuschungsversuch des Mieters durchschaute das Gericht und lehnte den Einwand des Beklagten ab. Im Urteil heißt es hierzu: „Auch der Einwand des Beklagten, dass der Kläger seiner Vorlagepflicht nicht nachgekommen sei, kann nicht für zutreffend erachtet werden.“⁶²

Als Lösung wurde beschlossen, dass die Verteidigung eine Klageänderung zuließ, was den weiteren Verlauf vereinfachte. Der Beklagte wurde verurteilt und musste die ausstehende Summe von 1.081 Mark an den Vermieter zahlen. Die Gerichtskosten trug der Vermieter zu $\frac{1}{4}$ und der Mieter zu $\frac{3}{4}$. Dieses Beispiel ist ein guter Beleg dafür, dass auch trotz schwierigen Zeiten Gleichheit vor dem Gesetz galt, auch

57 StdtAG L343.

58 StdtAG L343.

59 StdtAG L343.

60 StdtAG L343.

61 StdtAG L343.

62 StdtAG L343.

wenn die Mietenpolitik und in den meisten Fällen auch die Gerichte der 1920er-Jahre sich oft auf die Seite der Mieter stellte. Jedoch bleibt die Frage offen, weshalb es nun unbedingt zu einem Rechtsstreit kommen musste, da Adam Amend und Ludwig Röhrich vermutlich schon mehrere Jahre im selben Haus lebten bzw. warum es nicht zu einer außergerichtlichen Einigung gekommen ist.

Es kann an dieser Stelle nur darüber spekuliert werden, ob Röhrich seinen Mieter aus der Wohnung klagen wollte. Eine Kündigung konnte nämlich infolge des Mieterschutzgesetzes aus dem Jahr 1923 nur noch von den Gerichten bzw. über einen Klageweg erreicht werden, wenn folgende drei Fälle vorlagen: Bei einer Gefährdung des Hausbesitzers durch den Mieter, bei mehr als zweimonatigem Mietrückstand oder bei dringendem Eigenbedarf des Hausbesitzers. An dieser Stelle wird deutlich, dass der Eigentümer nicht wirklich über Eigentumsrechte verfügte. So positionierten sich die Hausbesitzervereine: „Nicht der Hauswirt ist mehr Herr im Hause, sondern der Mieter.“⁶³ Beispielsweise konnten die Gerichte darüber entscheiden, wie dringend der Vermieter seinen eigenen Wohnraum nun brauchte bzw. nicht brauchte. Das Kündigungsrecht der Mieter wurde von diesen Bestimmungen nicht berührt. Dadurch wird deutlich, dass der Fokus der Mietenpolitik auf den Interessen der Mieter lag.⁶⁴ Aufgrund dieser klar definierten Wohnungspolitik fühlten sich die Hausbesitzervereine benachteiligt und zeigten sich mehr als empört. Sie bezeichneten diesen Regierungsentwurf als „reine bolschewistische Eingebung“ und sahen dabei nicht nur sich in Gefahr, sondern das gesamte deutsche Volk. Es war die Rede von Demoralisierung, „weil ihm systematisch der Begriff für das Recht des Eigentums an einer Sache genommen“ wurde.⁶⁵

Im folgenden Kapitel möchte ich ein weiteres Beispiel anführen, das die allgemein schlechte Beziehung der Mietervereine und Vermietervereine darstellt.

4.2. Der Verfall der Gießener Mietshäuser im Inflationsjahr 1923

Im vorherigen Unterkapitel wurde die Problematik zwischen den Mietern und den Vermietern bereits angeschnitten. Am Beispiel ausstehender Wassergeldzahlungen zeigte sich, dass, obwohl sich die Menschen untereinander schon länger kannten bzw. im selben Haus wohnten, die Probleme der Inflation – wie beispielsweise die ständig wechselnden Vorschriften im Bereich Mietzahlungen – der Beziehung zwischen Mietern und Vermietern schadete. Nicht selten wurden diese Auseinandersetzungen vor Gericht ausgetragen. In diesem Abschnitt soll anhand eines weiteren Beispiels aus der Akte gezeigt werden, dass die Mietenpolitik nicht nur den Konflikt zwischen Mietern und Vermietern nicht lösen konnte, sondern diesen sogar zusätzlich anheizte.

In Kapitel 2.2 veranschaulichte die Tabelle der Mietenkosten in der Steinstraße 85 eindrücklich, dass durch die absurden Zahlen der monatlichen Mietabrechnungen ein erhebliches Konfliktpotenzial zwischen den Mietparteien bestehen konnte.

63 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 54.

64 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 52.

65 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 54.

Bereits vor dem Krisenjahr 1923 rotierten die staatlichen Maßnahmen in Bezug auf die Mieten durchgängig, was grundsätzlich Unklarheiten bzw. Meinungsverschiedenheiten bei den Mietern und Vermietern verursachte.

Beispielsweise waren die Hausbesitzer darüber empört, dass die Mieten unter der staatlichen Mietenkontrolle völlig entwertet wurden. Karl Christian Führer resümiert in seiner Arbeit, dass die Mieten nach 1920 zu einer vernachlässigbaren Größe einer „normalen Haushaltsrechnung“ geworden waren. 1907 habe die Miete einer proletarischen Familie ungefähr 17% ihrer Ausgaben betragen, 10 Jahre später sei dieser auf ungefähr 8,1% gesunken.⁶⁶

Die künstlich niedrig gehaltenen Mieten sowie die zunehmende Inflation führten dazu, dass die Vermieter gewissermaßen zur Vernachlässigung ihrer Mietshäuser und deren Zustand gezwungen waren.⁶⁷ Hinzu kamen Materialengpässe und die steigenden Preise der Rohstoffe bzw. die steigenden Löhne der Arbeiter und Handwerker für den Hausbesitzer, sodass um 1919/1920 städtische Baugenossenschaften zur Instandhaltung gezwungen werden mussten.⁶⁸ Beispiele hierfür sind der Hamburger Bauverein „Produktion“, welcher 1919 erklärte, dass er die Instandhaltungsarbeiten bei seinen 911 Wohnungen auf das „dringendst Notwendige“ reduzieren müsse, da sonst das Bewirtschaftungsdefizit zu groß ausfalle.⁶⁹

An dieser Stelle führe ich einen Briefwechsel zwischen dem Hausbesitzerverein Gießen, dem Mieterverein Gießen sowie dem Herrn Oberbürgermeister an, welcher den grundlegenden Konflikt zwischen Mieterverein und Hausbesitzerverein anlässlich vernachlässigter Reparaturen und Renovierungen verdeutlichen soll. Am 27.04.1923 schrieb der Gießener Hausbesitzerverein an den Gießener Oberbürgermeister. Er beklagte sich über die Neufestsetzung der Hundertsätze für Gießen, welche nach ihren Berechnungen zu niedrig seien, um notwendige Reparaturen oder Renovierungen an den Mietshäusern vorzunehmen:

„Es soll hier nochmals betont werden, dass mit sämtlichen seitherigen Zuschlägen nicht einmal die notwendigsten baulichen Reparaturen hergestellt werden können, geschweige, dass dabei an Schönheitsreparaturen gedacht werden kann.“⁷⁰

Ebenfalls verwies der Hausbesitzerverein auf die Anordnung des Reichswirtschaftsministers, welcher die Länder dazu aufforderte, „dass die vollen Zuschläge nach dem Reichsmietengesetz in Zukunft zu bewilligen sind.“⁷¹ Die Mietzuschläge in Gießen lagen nämlich unter den vorgesehenen Zuschlägen des Landes Hessen. Der Oberbürgermeister reagierte daraufhin mit einer Einladung an den Mieter- und Vermieter-

66 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 129.

67 Witt, Inflation, Wohnungszwangswirtschaft und Hauszinssteuer, S. 395.

68 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 145.

69 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 145.

70 StdtAG L343.

71 StdtAG L343.

verein zu einer gemeinsamen Besprechung am 04.05.1923, wo über die neuen Zuschläge für den 01.06.1923 entschieden werden sollte.⁷²

Aus einem in der Akte hinterlegten Schreiben des Reichsarbeitsministers geht eine ähnliche Position wie die des Hausbesitzervereins hervor. Er meinte, dass sich die Zuschläge für die Betriebskosten mit den laufenden Instandsetzungsarbeiten der Vermieter rentieren müssen und es deshalb falsch sei, die Kosten weiterhin niedriger zu halten, als sie das Reichsmietengesetz vorgibt: „Es widerspricht diesem ausdrücklich ausgesprochenen, besonders wichtigen Grundgedanken des Gesetzes, wenn, wie es vielfach geschieht, die Zuschläge tatsächlich niedriger bemessen werden.“⁷³ Mit dem angesprochenen Grundgedanken des Gesetzes ist gemeint, dass eine niedrigere Bemessung der Mieten das eigentlichen Ziel, nämlich den Erhalt der Häuser, gefährdet:

„Eines der Hauptziele des Reichsmietengesetz ist die Erhaltung der Häuser. Dieses sowohl im Interesse der Vermieter wie der Mieter liegende Ziel ist nur zu erreichen, wenn dem Vermieter ausreichende Mittel zur Verfügung gestellt und die Zuschläge für Instandsetzungsarbeiten genügend hoch bemessen werden.“⁷⁴

Als nächstes hob er hervor, dass für die Berechnung der Zuschläge lediglich wirtschaftliche Gesichtspunkte entscheidend sein dürften:

„Eine niedrigere Festsetzung darf insbesondere auch nicht damit begründet werden, dass gewisse Gruppen der Bevölkerung nur schwer in der Lage sein werden, die höhere Miete zu bezahlen. Höhere Aufwendung für die Miete und die dadurch hervorgerufene Steigerung der Indexziffer für die Lebenshaltung sind bei Lohn – und Gehaltsregulierung mit zu berücksichtigen.“⁷⁵

Ein guter Zustand der erhaltenen Häuser, wie vom Reichsarbeitsminister erwähnt, war eines der wichtigsten Ziele des Reichsmietengesetzes. Jedoch haben die zu geringen Zuschläge, welche aufgrund der Gegenstimmen seitens der Mietervereine kamen, grundsätzlich zu einer Vernachlässigung der erhaltenen Häuser geführt.

Nach den preußischen Wohnungsaufsichtsbeamten fiel der Zustand der Häuser sogar noch schlechter aus als vor dem Krieg. In den meisten Fällen war der Zustand der Mietshäuser so katastrophal, „dass sie in normalen Zeiten nicht mehr bewohnt werden würden“.⁷⁶ Die geringe, jedoch so hochgejubelte staatliche Neubauproduktion, rückte aufgrund der verfallenden Mietshäuser in den Hintergrund. Nicht wenige Mieter gaben jedoch daraufhin den Grundbesitzern die Schuld für diese Abwärtsspiral der Bausubstanz. Für die aufgeschobenen Kosten der benötigten Arbeiten fühlten sich die Mieter nicht zuständig, da sie über die Jahre hinweg ihren vertraglichen Verpflichtungen nachgekommen sind, welche jedoch nur durch erzwungene Mietnachlässe so gering ausfielen. Auch Materialengpässe wurden ignoriert und die Schuld

72 StdtAG L343.

73 StdtAG L343.

74 StdtAG L343.

75 StdtAG L343.

76 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 146.

wurde stets beim Vermieter gesucht, was die Beziehung zwischen Mietern und Vermietern zusätzlich belastete.⁷⁷

Im Beispiel Gießen kam es nach der Besprechung vom 04.05.1923 zu keinem Kompromiss. In einem Schriftstück des Oberbürgermeisters hieß es, der Hausbesitzerverein bestehe weiterhin auf den vom Land vorgegebenen Zuschlägen, während der Mieterverein sich gegen diese aussprach bzw. vorerst eine Tagung mehrerer Mieter- und Hausbesitzervereine abwarten wollte. In der Besprechung kam es also zur ersten Konfrontation der beiden Vereine. An ihrer Meinungsverschiedenheit konnte auch das gemeinsame Gespräch nicht helfen bzw. man konnte auf keinem gemeinsamen Nenner kommen.⁷⁸

Dieses grundlegend vorhandene Unverständnis (oder vielleicht auch Ignoranz) der Mietervereine über die Auswirkungen der staatlichen Mietpolitik zeigt sich auch in den Aussagen des Mietervereins. Beispielsweise verlangten diese einerseits, die Mietzinse mit allen Mitteln niedrig zu halten, andererseits beschuldigten sie die Hausbesitzer eines Reparaturstreiks, wenn diese den Renovierungsarbeiten nicht nachkamen. In solchen Aussagen brach sich zudem eine Arroganz Bahn, welche das Feuer zwischen den beiden Parteien zusätzlich erhitze und keinesfalls zu einer Konfliktbeseitigung führen konnte. Aufgrund der einseitigen Mietpolitik sah der Mieterverein die Hausbesitzer mehr als Angestellte der Mieter. Die Hausbesitzer wiederum erinnerte die staatliche Mietpolitik an „russisch – bolschewistische Zustände“, resümiert Karl Christian Führer.⁷⁹

Am 29.05.1923 erklärte das Kreisamt Gießen in einem Schreiben, dass es dem Hausbesitzerverein bei ihren Forderungen zustimmt und die Zuschläge zur Grundmiete für den Bezirk der Stadt Gießen erhöhen werde. Als Grund wurde die immer stärker voranschreitende Inflation genannt bzw. dass „es im Interesse einer Gesundung unserer wohnungswirtschaftlichen Verhältnisse unbedingt notwendig ist, die Mietzinse mehr und mehr der Teuerung anzunähern.“⁸⁰ Die Entscheidung des Kreisamts war durchaus notwendig, denn mit Blick auf die stetig wachsende Hyperinflation verlor das Geld rasant schnell an Wert bzw. die erforderlichen Arbeiten der Miethäuser wurden immer teurer.

Am 18.06.1923 wurde der Mieterverein jedoch wieder aktiv und reichte beim Oberbürgermeister eine Beschwerde ein. In dieser heißt es:

„Die vom Kreisamt Gießen festgesetzten Hundertsätze zu der Grundmiete nach dem Reichsmietengesetz erscheinen übersetzt und insbesondere den heutigen, vor allen Dingen den tatsächlichen Verhältnissen nicht mehr entsprechend. Es wird deshalb ihre Neufestsetzung und zwar ihre Herabsetzung beantragt.“⁸¹

77 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 146.

78 StdtAG L343.

79 Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt, S. 147.

80 StdtAG L343.

81 StdtAG L343.

Der wesentliche Grund war die bisherige Untätigkeit der Hausbesitzer, dringend erforderliche Reparaturen an den Mietshäusern vorzunehmen:

„Die Prozente für die laufenden und insbesondere größeren Instandsetzungsarbeiten erschienen übersetzt, da nachweislich die Vermieter fast ausnahmslos bisher irgendwelche Reparaturen nicht haben vornehmen lassen und sich auch beharrlich weigern, irgendwelche Reparaturen vorzunehmen, wenn nicht grade die vollständige Zerstörung der Substanz, die aber dadurch verursacht worden ist, dass die Hausbesitzer angeblich auf Anraten des Vorstandes des Hausbesitzervereins während der letzten zehn Jahre, zum Teil noch länger, nicht das geringste haben machen lassen, droht.“⁸²

Zum einen beklagten sich die Mietervereine darüber, dass die Hausbesitzer nur die notwendigsten Reparaturen betrieben, zum anderen war ihre Lösung für das Problem eine Herabsetzung der Zuschläge. Gründe dafür, dass die Vermieter keine weiteren Reparaturen an den Mietshäusern vornahmen, war nach der Argumentation des Mietervereins also böser Wille bzw. die Geldgier der Besitzer. Die Hyperinflation, welche die Bevölkerung Tag für Tag mehr enteignete, wurde hier anscheinend nicht in Betracht gezogen. Auch, dass seit mehreren Jahren generell wenig Reparaturarbeit der Besitzer betrieben wurden, war nach der Meinung des Mietervereins die Schuld der Besitzer, nicht aber die Tatsache, dass Deutschland bereits vor der Hyperinflation im Jahre 1923 mit wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen hatte. Anzuführen wären hierbei der Erste Weltkrieg sowie Reparationszahlungen an die Alliierten aus dem Versailler Vertrag.

In einem weiteren Schreiben des Oberbürgermeisters vom 21.06.1923 verkündete dieser die neue Festsetzung der Zuschläge, welche nach Einwand des Mietervereins herabgesetzt wurden. Der Hausbesitzerverein reagierte daraufhin am 26.06.1923 mit einer an das Stadtoberhaupt gerichteten Beschwerde. In dieser hieß es:

„Sollten an den Häusern die erforderlichen Reparaturen vorgenommen werden können, dann sind die Zuschläge den jeweiligen Teuerungsverhältnissen anzupassen, gemäß des Erlasses 83 des Reichsarbeitsministers vom 16.04.1923.“⁸³

Wiederholt weist der Hausbesitzerverein darauf hin, dass er ohne weitere Zuschläge keinerlei Reparaturen veranlassen kann. Auch die Tatsache, dass er den Oberbürgermeister wiederholt auf die Bestimmung des Reichsarbeitsministers hinweisen muss, offenbart die wütende Reaktion auf die ignorante Umgangsweise des Stadtoberhauptes mit dem Hausbesitzerverein. Dies wird am Ende des Schreibens vom Hausbesitzervereins sehr deutlich:

„Die Versammlung erhebt deshalb die Forderung, dass der Herr Oberbürgermeister endlich den Mut finde, fernhin mehr, als dies bedauerlicherweise bisher der Fall war, den Bestimmungen des Reichsmietengesetz zu entsprechen.“⁸⁴

82 StdtAG L343.

83 StdtAG L343.

84 StdtAG L343.

Anhand dieser beiden Aussagen der jeweiligen Vereine wird die Beziehung der beiden Institutionen sehr gut veranschaulicht. Ebenfalls wird deutlich, dass sich durch die städtischen Maßnahmen keine der beiden Vereine jemals komplett zufriedensetzte bzw. eine Partei sich immer im Nachteil sah, was dauerhaft nicht zu einer zufriedenstellenden Lösung für beide Seiten führen konnte.

5. Zusammenfassung

In dieser Arbeit wurde die Entwicklung des Wohnungswesens, während der Anfangszeit der Weimarer Republik, am Beispiel der Stadt Gießen untersucht. Dabei wurden folgende Fragen behandelt: Welche Faktoren beeinflussten die Entwicklung des Wohnungswesens in Gießen? Welche Rolle spielte das Reichsmietengesetz von 1922? Wie wurden Konflikte zwischen verschiedenen Interessengruppen ausgetragen und gelöst?

Um diese Fragen zu beantworten, war es zu Beginn dieser Arbeit zunächst wichtig, die historischen Hintergründe zu beleuchten. Im Fokus standen dabei insbesondere die Anfänge der Weimarer Republik und die Hyperinflation im Jahre 1923. Das zweite Kapitel beschäftigte sich mit der Entwicklung des Wohnungswesens während der Anfangsjahre der Weimarer Republik im Allgemeinen bzw. in Gießen als Beispiel. Dabei wurden sowohl der Wohnungsbau und Wohnungsmarkt, die rotierenden staatlichen Maßnahmen wie beispielsweise das Reichsmietengesetz von 1922 untersucht. Am Beispiel der Steinstraße 85 konnte verdeutlicht werden, wie schnell die Mieten zu horrenden Summen in die Höhe schnellten.

Das dritte Kapitel handelt von zwei Beispielen aus Gießen. Diese Beispiele sollten insbesondere die Beziehung der beiden Vereine (Mieter – und Vermieterverein) veranschaulichen. Zusätzlich wurde darauf geachtet, wie die örtlichen Behörden generell mit dem Konflikt umgegangen sind und ob bzw. inwiefern Lösungen gefunden wurden. Die Analyse zeigt, dass die Entwicklung des Wohnungswesens in Gießen von verschiedenen Faktoren beeinflusst wurde, wie zum Beispiel der politischen und wirtschaftlichen Lage in der Weimarer Republik sowie dem Bevölkerungswachstum und der damit verbundenen hohen Nachfrage nach Wohnraum. Das Reichsmietengesetz von 1922 hatte ebenfalls einen großen Einfluss auf die Wohnungspolitik in Gießen und führte zu Konflikten zwischen Mieter- und Hausbesitzervereinen sowie den städtischen Behörden. In den beiden im 3. Kapitel behandelten Beispielen wurde deutlich, dass die Konflikte zwischen den verschiedenen Akteuren im Wohnungswesen in Gießen aufgrund unterschiedlicher Interessen und Forderungen entstanden. Diese Meinungsverschiedenheiten konnten in einigen Fällen gelöst werden, oft wurde aber das grundsätzliche Problem nicht behoben, wie sich insbesondere bei der Thematisierung ausstehender Reparaturen zeigte.

Aufgrund meiner Arbeit mit mehreren Quellen konnte ich herausfinden, dass verschiedenste Maßnahmen im Bereich Wohnungspolitik nie zur gewünschten Zufriedenheit beider Seiten (Mieter oder Hausbesitzer) führten. Somit gibt es noch viele offene Fragen und Themen, die in weiteren Forschungsarbeiten untersucht werden könnten. Dazu gehören zum Beispiel die Rolle von heutigen Mieter- bzw.

Vermietervereinen auf den Wohnungsmarkt und die Auswirkungen von staatlichen Förderprogrammen auf die heutige Wohnungspolitik in Gießen.

6. Quellen- und Literaturverzeichnis

Archivalien

Stadtarchiv Gießen (StdtAG), Akten L 343

Literatur

- Büttner, Ursula, Weimar. Die überforderte Republik 1918-1933. Leistungen und Versagen in Staat, Gesellschaft, Wirtschaft und Kultur. Stuttgart 2008, S. 166-181.
- Eckert, Daniel, Als das Gold noch das Maß aller Dinge war, auf: <https://www.welt.de/finanzen/article10915158/Als-das-Gold-noch-das-Mass-allerDinge-war.html>, letzter Aufruf: 21.01.2023.
- Führer, Karl Christian: Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt. Wohnungsmangel und Wohnungszwangswirtschaft in Deutschland 1914-1960. Stuttgart 1995.
- Holtfrerich, Carl-Ludwig: Das Elend der Mark im „Dreissigjährigen Krieg“ 1914 1945, in: Carl-Ludwig Holtfrerich / Harold James / Manfred Pohl: Requiem auf eine Währung. Die Mark 1873-2001. Stuttgart / München 2001, S. 109-191.
- Piper, Ernst: Weimarer Republik (Informationen zur politischen Bildung 346). Bonn 2021.
- Saldern, Adelheid von: Häuserleben. Zur Geschichte des städtischen Arbeiterwohnens vom Kaiserreich bis heute. Bonn 1995.
- Speitkamp, Winfried: Modernisierung in der Krise: 1918 bis 1945, in: Brake, Ludwig / Brinkmann, Heinrich (Hrsg, im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen): 800 Jahre Gießener Geschichte 1197 - 1997. Gießen 1997, S. 215-262.
- Witt, Peter-Christian, Inflation, Wohnungszwangswirtschaft und Hauszinssteuer. Zur Regelung von Wohnungsbau und Wohnungsmarkt in der Weimarer Republik, in: Niethammer, Lutz (Hrsg.): Wohnen im Wandel. Wuppertal 1979, S. 385-407.