

## Albert Hauser

### Eine – fast – vergessene Radrennsportlegende aus dem Ried

*Martin Frenk*

Noch rankt sich so manche Legende und Anekdote um die ersten Helden im Fahrradsattel. Einige wenige Namen strahlen bis heute hell, aber die meisten sind aus unserer Erinnerung entschwunden. Sie alle sind jedoch ein wichtiger und unverzichtbarer Teil einer überaus spannenden und wechselvollen Sportgeschichte. Zu den Pionieren des Radsports in der Ortenau zählt auch der Altenheimer Albert Hauser. Allerdings fällt es schwer dessen Leben, insbesondere die sportlichen Lebensstationen nachzuzeichnen. Schriftliche Unterlagen über ihn sind, wenn überhaupt, überaus spärlich und auch nur verstreut archiviert vorhanden. Nachkommen aus seiner Ehe mit Berta Maurer sind keine hervorgegangen. Die wenigen Zeitungsartikel in denen er erwähnt ist, geben die im Radrennsattel errungenen sportlichen Erfolge und Leistungen lediglich im „Telegrammstil“ bekannt. Zeitgenossen, die die sportiven „Heldentaten“ Hausers noch miterlebt haben, sind entweder bereits gestorben oder können sich nur noch an einige wenige Sequenzen seiner sportlichen Stationen erinnern. Und so ist nicht nur Albert Hauser selbst, sondern auch der größte Teil seiner zum Teil herausragenden Sporttriumphe im Lauf der Jahre in Vergessenheit geraten. Insofern ist es heute sehr schwer noch ein authentisches Bild der einstigen Radrennsportlegende zu rekonstruieren. Und dabei war Albert Hauser in den Jahren zwischen 1925 und 1935 in aller Munde. Mehr als 100 Mal fuhr der Dauer- und Langstreckenrennfahrer in diesem Zeitraum bei Straßenrennen mit seinem Fahrrad als Sieger über die Ziellinie. Spätestens ab 1930 als er in Fulda die Deutsche Straßenmeisterschaft gewinnen konnte, avancierte er zum sportlichen Idol einer ganzen Generation im Ried. Deshalb soll mit diesen Zeilen auch der Radsportler Albert Hauser zur Ehre kommen, der zu seiner aktiven Zeit den deutschen Radsport ein ganz kleines bisschen mitgeprägt hat. Wenn er auch nur einige wenige Jahre eine regionale Sportgröße war, so ist er heute nur noch in seinem Heimatort Altenheim bekannt. Es ist demzufolge Aufgabe dieser Zeilen, aus all den wenigen noch vorhandenen Informationen ein Mosaik des sportlichen Lebens Albert Hausers zusammenzusetzen, um zu verhindern, dass es unwiederbringlich in Vergessenheit gerät.

*Aus den Anfängen des Radrennsports*

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begannen die Menschen das Fahrrad für sich zu erobern, sie lernten die Möglichkeiten kennen und

schätzen, die ihnen das neue Fortbewegungsmittel bot. Denn das Fahrrad stellte nicht nur neue körperliche und geistige Anforderungen, sondern mit ihm konnte die nähere und auch die weitere Umgebung selbstständig erschlossen werden. Es wurden Wanderfahrten organisiert bei denen jung und alt gemeinsam und fröhlich plaudernd landschaftlich reizvolle Ziele ansteuerten. Dort wurden dann die mitgenommenen Thermosflaschen, Butterbrote, Salate und Würstchen ausgepackt und ein Picknick veranstaltet. Hieraus entwickelten sich schon recht früh Rennen, die auch über längere Entfernungen durchgeführt wurden. Allerdings hatten sie nicht ausschließlich den Charakter eines harten Konkurrenz- bzw. Wettkampfes, sondern das Erlebnis stand dabei im Mittelpunkt.

Erst nachdem der Engländer Thomas Shergold 1878 ein Sicherheitsfahrrad mit zwei gleich großen Rädern und Hinterradantrieb gebaut hatte, rückte der Wettkampfgedanke in den Mittelpunkt des sportlichen Geschehens. Obwohl bereits im selben Jahr das erste Schweizer Radrennen von Genf nach Rolle über 67 Kilometer stattfand, trugen jedoch die 1891 durchgeführten Fernfahrten „Bordeaux–Paris“ über 572 km und „Paris–Brest–Paris“ über 1200 km, die jeweils in einem Stück zu fahren waren wesentlich zum Aufschwung des Straßenradsports bei. 1878 wurden bei den ersten Olympischen Spielen der Neuzeit zum ersten Mal Fahrradwettbewerbe ausgeschrieben. Aus jener Zeit sind unter anderem auch die heute als internationale Klassiker bezeichnete „Lombardei-Rundfahrt“ (1905) oder die Distanzfahrt „Mailand–San Remo“ (1907) erhalten geblieben. Und so wie überall in Europa ging die Entwicklung des Radports auch in Deutschland rasant voran. Bereits um 1905 war Deutschland das führende Radsportland bezogen auf den Bahnradsport. Im Straßenrennsport konnte Deutschland allerdings den Anschluss nicht halten. Denn im Gegensatz zu Frankreich verlagerte sich in den nächsten Jahren das Interesse der deutschen „Velicipedisten“, wie die Radfahrer in jener Zeit genannt wurden, einseitig zugunsten der Bahn. Nicht ganz unschuldig am Niedergang des Straßenradports war das damalige Verbändewirrwarr in Deutschland. Dadurch wurden beispielsweise diverse Erfolge nicht anerkannt, da der ausrichtende Verein nicht dem entsprechenden Verband angehörte und anderes mehr. Die Folge war, dass sich für die Fahrradindustrie ein Engagement wenig lohnte. Erst ab dem Jahre 1910 schien die Popularität wieder beachtlich gewesen zu sein. Die „Rad-Welt“, das in jener Zeit erscheinende Fachjournal, widmete in ihrem Sportalbum den Straßenfahrern wieder einige Seiten und sprach auch von einer beginnenden Renaissance des Straßenradports in Deutschland. Deutsche Radklassiker aus jener Zeit sind unter anderem die Straßenrennen „Rund um die Hainleite“ (seit 1907) und „Rund um Köln“. Zwei Jahre später zählt das Radportfachblatt unter der Rubrik „Die wichtigsten Straßenrennen in Deutschland“ bereits wieder 47 Rennveranstaltungen auf. Das Straßenrennen, so schien es, könnte sich im



*Albert Hauser bei einer Zieleinfahrt*

damaligen deutschen Sportwesens etablieren. Mitten in diesem sportlichen Aufschwung brach der 1. Weltkrieg aus, der den Sportbetrieb zum Erliegen brachte. Viele vor 1914 erfolgreichen Rennfahrer fielen den kriegerischen Handlungen zum Opfer. Aber auch die Militärs machten sich das Fahrrad zu Nutze. Es wurden Fahrradkompanien zur Erkundung, zum Verwundetentransport oder zur Versorgung eingesetzt. Nach Ende der kriegerischen Auseinandersetzungen durfte Deutschland zunächst an keinen internationalen Wettkämpfen teilnehmen. Auch die olympischen Spiele 1920 und 1924 waren zunächst einmal tabu und auch die Mitgliedschaft im Weltverband, der „Union Cycliste Internationale“<sup>1</sup> wurde bis 1923 verwehrt.

Andererseits hatten „die Davongekommenen“ in Deutschland in jenen Jahren ganz andere Sorgen als an Radsport zu denken. Nicht nur, dass ein Fahrradreifen seinerzeit nur für drei Billionen Mark erhältlich war, vor allem an die Überlebensfähigkeiten der Deutschen wurde in den ersten Jahren nach dem 1. Weltkrieg ganz besondere Anforderungen gestellt. Denn auf die „Steckrübenwinter“<sup>2</sup> der letzten Kriegsjahre sollten noch viele magerere Jahre folgen, in denen Revolutionswirren, Reparationszahlungen, Putschversuche von links und rechts, Inflation, Weltwirtschaftskrise, Massenarbeitslosigkeit und anderes mehr ganz besondere Anforderungen an die Überlebensfähigkeit der Deutschen stellten. Obwohl der „Bund deutsche Radfahrer“<sup>3</sup> (BDR) durch die Vereinigung der „Allgemeinen-Radfahrer-Union“ (ARU) und dem „Deutschen Radfahrer Bund“ (DRB) bereits

1919 gegründet wurde, brauchte der Radsport sowohl auf nationalem wie internationalen Terrain länger für ein Comeback. Beispielsweise dauerte es bis 1923 ehe die Deutschen nach langen zähen Verhandlungen wieder im Weltverband aufgenommen wurden. Ab diesem Zeitpunkt ging es mit dem Radsport in Deutschland und damit auch in der Ortenau rasant bergauf.

*Mit Albert Hauser ging es auch im Ried mit dem Radrennsport rasant bergauf*

Albert Hauser hat sein 75 Jahre dauerndes Leben immer im Neurieder Ortsteil Altenheim verbracht. Er stammte aus ärmlichen Verhältnissen, in die er am 5. November 1907 als Sohn des Bauern und Händlers David Hauser und dessen Ehefrau Wilhelmine geb. Oehrle in der Riedgemeinde hineingeboren wurde. Die Kindheit war karg um nicht zu sagen hart und sehr entbehrungsreich. Dennoch ermöglichten ihm die Eltern, dass er nach dem Schulbesuch bei der Altenheimer Firma Leicht eine Lehre als Mechaniker absolvieren konnte, die er auch erfolgreich abschloss. In jenen Jahren ging es, wie bereits ausgeführt, mit dem Radsport rasant bergauf. Auch in der Ortenau gründeten sich zahlreiche Radfahrvereine, so dass es praktisch jedes Wochenende irgendwo die Möglichkeit gab, sich im Radrennen zu messen. Auch Albert Hauser hat sich von jenem Virus infiziert und war für den Radsportverein Schutterwald startend sehr bald eine lokale Sportgröße. Wie sich die Ichenheimer Sportlegende Hermann Wurth<sup>4</sup> einmal erinnerte, war Albert Hauser ein Dauer- und Langstreckenfahrer, der über eine kolossale Muskelkraft verfügte und mit einem enormen Siegeswillen ausgestattet war. Er konnte seine Kräfte optimal einteilen und genoss hohen Respekt bei seinen sportlichen Gegnern. Er wusste ganz offensichtlich Situationen für sich zu nutzen, konnte von den Fehlern und Schwächen seiner Gegner profitieren und sorgte so immer wieder für sportliche Überraschungen. Seine große, auf nationaler Ebene überaus erfolgreiche Karriere startete er bereits 1926 im Alter von 19 Jahren beim Rundrennen „Freiburg–Donaueschingen–Triberg–Offenburg–Freiburg“. Mit 16 Minuten Vorsprung hat er dieses als „Opel-Preis“ ausgeschriebene Fahrradrennen gewonnen. Niemand hatte den jugendlichen Nobody seinerzeit vorne gesehen. Dieser Sieg sorgte in den damaligen Zeitungen für überaus positive Schlagzeilen und war gleichzeitig der Auftakt für eine erfolgreiche Radrennsportkarriere.

Es ist heute nicht mehr nachzuvollziehen, aber vermutlich waren es gerade jene ersten Schlagzeilen, durch die die damals in Ottenheim praktizierenden Heilpraktiker Julius und Rudolf Seiler<sup>5</sup> auf das damalige Radsporttalent aufmerksam werden ließen. Jedenfalls haben die beiden Heilkundigen über einige Jahre hinweg den Altenheimer Radrennfahrer in vielfältiger Weise unterstützt. Wie diese Unterstützung ausgesehen hat ist heute



*Albert Hauser, Sieger im Großen Opel-Preis von München*

leider nicht mehr zu ermitteln. Es lässt jedoch vermuten, dass es sich nicht nur um einen rein finanziellen Beitrag gehandelt hat. Hauser war nie Berufsradrennfahrer, sondern er war während seiner gesamten Sportkarriere immer bei der Altenheimer Fa. Leicht beschäftigt und hat somit seine Rennen immer als lupenreiner Amateur bestritten. So war seinerzeit eine Unterstützung sicherlich auch bei der Anschaffung von technischem Gerät, bei Kleidungsstücken, ja selbst beim täglichen Bedarf an Speisen und Getränken möglich, mit dem die Ottenheimer Heilkundigen dem jungen Radfahrer hilfreich unter die Arme gegriffen haben. Denn dass Hauser trotz dieser Unterstützung nicht gerade auf Rosen gebettet war, lässt eine Geschichte deutlich werden, die dessen Schwägerin Lydia Witzke aus Ottenheim einmal erzählte:

*Mit dem Fahrrad ist er (vermutlich 1928) nach München gefahren um beim dortigen Rennen um den „Großen Preis von München“ teilzunehmen. Unterwegs musste er natürlich irgendwo übernachten und fragte in einer dörflichen Gastwirtschaft nach, ob er im Heu- oder Strohlager schlafen darf. Auf Nachfrage wo er denn hin möchte, stellte ihm der Wirt ein Bett und ein Zimmer kostenlos zur Verfügung. Allerdings war dieses Entgegenkommen mit der Auflage verbunden, dass er bei der Rückfahrt erneut wieder bei ihm Station macht.*

*Albert Hauser gewann das Rennen, so dass ihm auf der Rückfahrt in jener Gaststätte ein begeisterter Empfang bereitet wurde. Der Wirt hatte die Geschichte im Dorf bekannt gemacht, so dass das ganze Dorf an jenem Sonntag am Radio saß und das Rennen verfolgte. Nun wollten alle die Sportskanone aus dem Badischen kennen lernen.*

Mit dem Gewinn der Freiburger Rundfahrt war Hauser zunächst einmal eine lokale Sportgröße und fuhr höchst erfolgreich auf zahlreichen kleineren und mittleren Rennveranstaltungen. Leider sind sowohl in den Archiven des Bundes Deutscher Radfahrer, dem internationalen Radsport-Archiv in Köln und auch im privaten internationalen Rad- und Flugsport-Archiv von Wolfgang Gronen (Binningen) keine Unterlagen über die Erfolge von Albert Hauser verzeichnet. Lediglich Wolfgang Schoppe, der in Leipzig ebenfalls ein privates Radfahr-Archiv unterhält sind Albert Hausers Erfolge bekannt<sup>6</sup>. Demnach datieren die ersten Platzierungen bei großen Rennen aus dem Jahr 1928. Seinerzeit gewann er den „Großen Opelpreis von München“ war beim Radrennen „Rund um Nürnberg“ und auch bei der Veranstaltung „Quer durch die Oberpfalz“ jeweils Dritter und kam beim Rennen „Rund um München“ nochmals auf einen 4. Platz. 1929 war der 4. Platz beim Rennen „Rund um Frankfurt“ seine beste Platzierung. In jenem Jahr trat Hauser zum „Deutschen Rad- und Motorfahrerverband Concordia“ über und war somit für die „Vereinigung Deutscher Radsport Verbände“ startberechtigt. Ein Vereinswechsel, der sich im Jahr darauf als überaus vorteilhaft erweisen sollte. Denn in jenem Jahr war er nicht nur Sieger im „Großen Kayser-Preis von Bayern“ und im „Brennabor-Preis von Württemberg“, sondern er gewann auch die Freiburger Bezirksmeisterschaft des „Deutschen Rad- und Motorfahrerverband Concordia“. Diese am 1. Juni 1930 abgehaltene Konkurrenz führte über insgesamt 80 Kilometer für die Albert Hauser seinerzeit sensationelle 2 Stunden und 59 Minuten benötigte. Diesem regionalen Erfolg ließ er am 7. September den Höhepunkt seiner Karriere folgen. Bei den in Fulda von der „Vereinigung Deutscher Radsport Verbände“ angesetzten Deutschen Meisterschaften konnte er gegen seine Konkurrenz gewinnen, so dass er sich mit dem Titel eines Deutschen Meisters schmücken durfte. Was heute in den regionalen Tageszeitungen große und überschwängliche Berichte, Kommentare, Interviews, Stellungnahmen und Meinungen auslösen würde, war in jener Zeit lediglich im Lokalteil der örtlichen Heimatpresse eine kleine Meldung oder eine Notiz am Rande wert. Und so wurde der einzige Hinweis auf den sportlichen Erfolg Hausers in der damaligen Lahrer-Zeitung vom 9. September 1930 abgedruckt:

*„Hauser auch BDR Straßenmeister“*

*„Der bekannte Freiburger Radrennfahrer Hauser, der erst kürzlich deutscher Konkordia Meister wurde hat am Sonntag in Fulda auch die Straßenmeisterschaft der Vereinigung Deutscher Radsportverbände (VDRB) an sich bringen können. Die Konkurrenz ging über 160 Kilometer, die Hauser in 4:24:00 Stunden zurücklegte“*

Das folgende Jahr 1931 sollte das erfolgreichste Jahr des Altenheimer Radrennfahrers werden. Zunächst sah ihn die Radrennveranstaltung „Rund um Rheinhessen“ als Sieger, während er kurz danach die „Nordschweizer Rundfahrt“, die seinerzeit mit einer Streckenführung von 235 Kilometer Länge das längste Straßenrennen in der Schweiz war, für sich entscheiden konnte. Dabei war Hauser noch schneller als der Profisieger, womit er seine sportlichen Qualitäten einmal mehr unter Beweis gestellt hatte. Mit weiteren Siegen bei der Stuttgarter Radrennveranstaltung „Rund um die Solitude“, dem 328 Kilometer langen Rundkurs „Bonn-Trier-Bonn“ und einem 2. Platz bei den Straßenmeisterschaften von Zürich bestätigte Hauser erneut auch seine internationalen Qualitäten.

1932 kehrte er wieder zum Verband „Bund deutsche Radfahrer“ zurück und siegte im 185 Kilometer langen Straßenrennen „Rund um München“. Dies war allerdings sein letzter großer Sieg. In der Jahreswertung wird er am Ende der Saison lediglich an 103. Stelle geführt. Weshalb er seine nationale Karriere in jenem Jahr im besten Radrennfahreralter von 25 Lebensjahren an den sprichwörtlichen Nagel gehängt hat, ist heute leider nicht mehr recherchierbar. Lediglich auf einigen regionalen Rennveranstaltungen ist er nach wie vor noch präsent. So beispielsweise 1934 beim ausgeschriebenen Radrennen „Rund um den Schönberg“. Für die Lahrer-Zeitung war dieses Rennen eine für damalige Zeiten sehr große Berichterstattung wert. Unter dem Titel *„Albert Hauser, Altenheim, der ehem. Deutsche Meister holt sich den 97. ersten Sieg bei dem Rennen „Rund um den Schönberg“* berichtete die Zeitung wie folgt:

*„Am Sonntag fand in Lahr das lange erwartete Radfahrfest, verbunden mit dem Radrennen „Rund um den Schönberg“, mit zirka 135 km statt. Unter den vielen Teilnehmern waren auch die weit über die Grenzen bekannten Rennfahrer Hauser und Zind. Die Fahrer hatten im Durchschnitt ein Tempo von 40 bis 45 km Stundengeschwindigkeit. Einer unserer bekanntesten Fahrer musste leider in Offenburg durch Bruch seiner Rennmaschine aufgeben. Zind, der in der ersten Runde führte, musste die Führung an den Altenheimer Hauser abgeben, der sie bis zum Schluß beibehielt. Am Ziel hatte sich eine große Zuschauermenge eingefunden, die mit großem Interesse die Ankunft der Rennfahrer verfolgte. Den ersten Platz belegte Albert Hauser,*

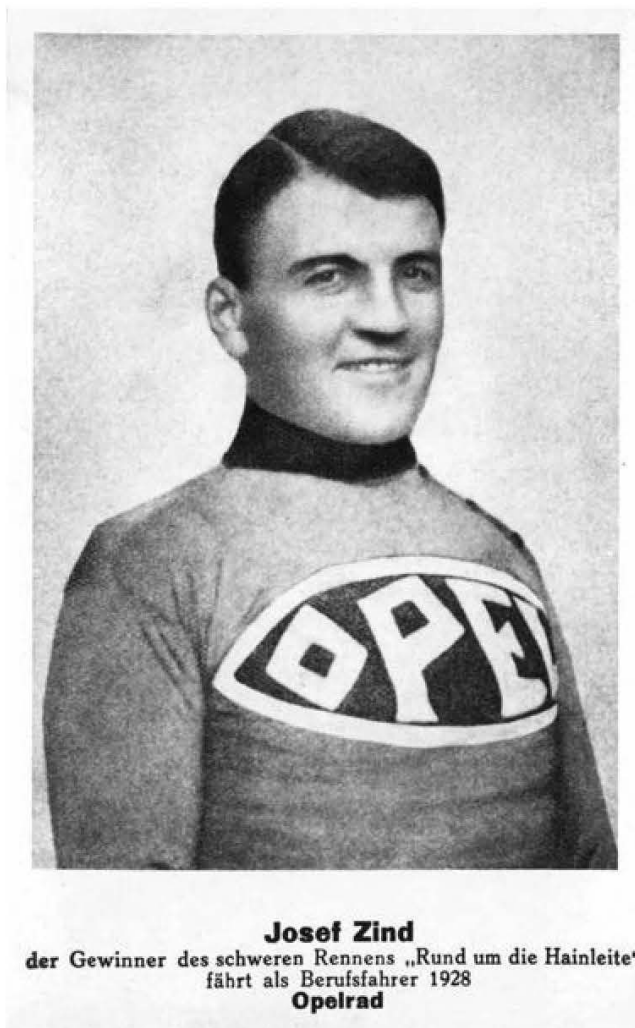
*Altenheim mit einer Zeit von 3 Stunden, 57 Minuten ihm folgte dann: Franz Scherzinger, Freiburg als zweiter Sieger, Heinrich Martin, Singen als 3. Sieger und Josef Zind, als 9. Sieger.“*

Die seinerzeitige Berichterstattung lässt jedoch auch einen Blick auf die damalige Gestaltung solcher Radsportveranstaltungen zu. Im Gegensatz zu den heutigen Konkurrenzen wurden damals verschiedene Wettbewerbe abgehalten. Zumal neben dem offensichtlich am Vormittag stattgefundenen Hauptrennen „Rund um den Schönberg“ bei dem im Feld auch noch eine Jugendwertung abgehalten wurde, die der Freiburger Oswald Gnirs gewinnen konnte. Am Vormittag und am Nachmittag wurden noch weitere Veranstaltungen auf der Aschenbahn ausgeschrieben. Dort bei dem ausgetragenen Bahnrennen ging nach dem Bericht in der Lahrer-Zeitung ebenfalls Albert Hauser als Sieger hervor. Nach einem Rasenradballspiel zwischen „Freiburg-Wanderer“ und „Lahr-Germania“, das übrigens 1:1 endete, fand dann noch einmal ein Bahnpaarfahren über 50 Runden statt. Hierbei, so die damalige Berichterstattung, lieferten sich die beiden besten Fahrer Hauser und Zind einen scharfen Kampf wobei die beiden als 1. Sieger hervorgingen. Wenn man bedenkt, dass die beiden Radrennfahrer Albert Hauser und Josef Zind zwei bzw. drei Konkurrenzen bestritten haben, so ist dies nach heutigen Verhältnissen eine nicht vorzustellende sportliche Leistung.

#### *Josef Zind aus Schutterwald ein sportlicher Weggefährte*

Aus der Berichterstattung wird deutlich, dass es zu jener Zeit in der Ortenau viele, sehr gute und erfolgreiche Radsportler gegeben haben muss. Dabei zählt der in der damaligen Berichterstattung einfach nur als „Zind“ erwähnte Rennfahrer mit zu den führenden Radrennpersönlichkeiten. Dabei handelte es sich um den Schutterwälder Josef Zind, der mit insgesamt 138 Siegen, 66 zweiten Plätzen und unzähligen 3. und weiteren Platzierungen ebenfalls zu den damaligen Top-Ten in Deutschlands Südwesten zählte. Deutlich wird dies auch dadurch, dass bei den Recherchen zu den Erfolgen von Albert Hauser auch immer wieder Josef Zind aus Schutterwald als einer der größten sportlichen Konkurrenten Erwähnung findet. Was allerdings schon aus Altersgründen nicht immer der Fall war und auch nicht sein konnte. In ihrer jeweils „großen Zeit“ kamen sich die beiden Radrennsportler nie in die sportliche Quere. Erst als sich die beiden zum Ende der jeweiligen Karriere auch an kleineren Rennen beteiligten, trafen Josef Zind und Albert Hauser aufeinander und lieferten sich dabei wohl solch packende Zweikämpfe die bei den damaligen Zeitgenossen wohl unvergessen geblieben sind.





Wie Albert Hauser wuchs auch der in Schutterwald geborene Josef Zind in einfachsten Verhältnissen auf. Die Mutter verstarb früh, der Vater konnte sich nicht um seine Kinder kümmern, so dass diese wie seinerzeit üblich in verschiedenen Schutterwälder Familien „verstellt“ wurden und so in einem Familienverbund aufwachsen konnten. Und so kam Josef Zind erst 1922 im Alter von 23 Jahren also auch aus der damaligen Sicht relativ spät zum Radrennsport. Nach seinen eigenen Aufzeichnungen endete sein erstes Jahr als Radrennsportler bereits mit 33 Siegen<sup>7</sup>. Auch in den folgenden Jahren fuhr Josef Zind fast immer nur als Sieger über die Ziellinie. 1926 kam für Josef Zind der sportliche Durchbruch auf nationaler Ebene. Er gewann sowohl die Badische wie auch die süddeutsche Meisterschaft. 1927 sollte sein erfolgreichstes Jahr werden. Er bekam einen Vertrag als Werksfahrer der Firma „Opel“ und stieg damit in die damalige Profiligas auf. Die sportliche Bilanz in jenem Jahr lässt sich auch heute im Rückblick noch sehen: Unter anderem gewann er die Badische, die Süddeutsche und auch die Hessische Meisterschaft. Bei den Deutschen Meisterschaften wurde er



*Josef Zind, Badischer Meister 1923*

mit der Mannschaft Vize-Meister und 4. in der Einzelwertung. Bei den Qualifikationsprüfungen zur Weltmeisterschaft konnte er den 2. Platz belegen. Bei den damaligen Traditionsveranstaltungen ragen die Siege beim über 250 Kilometer langen Zeitfahren von Leipzig nach Bayreuth sowie der bei Sturm, Regen und Hagel errungene Sieg „Rund um die Hainleite“<sup>84</sup> heraus.

Nach dem die Firma Opel ihren Rennstall 1928 auflöste, begann Josef Zind auf eigene Kosten zu fahren. Hierzu erhielt er die Lizenz als Berufsfahrer. Allerdings waren jene Jahre die seinerzeit denkbar schlechtesten, um sich als Berufsfahrer selbstständig zu machen. Schlechte Leistungen, neue attraktive Sportarten wie Fußball und Motorsport, die allgemeine wirtschaftliche Notlage, Schiebungen und Korruption bei den Rennen und Veranstaltern, Querelen unter den Radsportfunktionären – eine Menge Gründe beeinflussten den Niedergang des Radrennsports in Deutschland jener Jahre. Natürlich war auch der Straßenrennsport von der wirtschaftlichen Misere betroffen. Und so wurde die geplante Deutschlandrundfahrt abgesagt. Auch wurde der Start einer ersten kompletten deutschen Tour-de-France-Mannschaft hinfällig, ebenso konnten keine deutschen Fahrer an der WM teilnehmen. Mit einem Wort, der Straßenrad sport war Ende der zwanziger Jahre im vorigen Jahrhundert fast tot. Deshalb verlegte Josef Zind sein sportliches Engagement ab 1929 in die Schweiz und nach Frankreich. Ein Highlight dabei war der Sieg in der 275 Kilometer langen El-

sass-Rundfahrt, die er trotz zweier Reifenschäden auf den ersten 100 Kilometern gewinnen konnte. Im selben Sommer wurde er Sieger bei der Rundfahrt „Verdun–Luxemburg–Metz–Verdun“ und wurde mit der begehrten „Verdun-Plakette“ ausgezeichnet, die Josef Zind als die schönste Auszeichnung seiner Laufbahn bezeichnete. Er konnte sich bei seinen Auslandsstarts auch nicht über mangelnde Fairness oder fehlenden Beifall beklagen. 1930 zog er sich ein Beinbruch zu. Diese Verletzung war gleichbedeutend mit dem sportlichen Aus sowohl auf internationalem wie auch auf nationalem Terrain. So ganz konnte und wollte Josef Zind seinen Sport jedoch nicht aufgeben und beteiligte sich noch an einigen regionalen oder überregionalen Rennen, wo es dann auch zum Aufeinandertreffen mit Albert Hauser kam. 1937 nach 16-jähriger Laufbahn hat Josef Zind im „hohen“ Alter von 39 Jahren seinen Abschied vom aktiven Radsport genommen und wurde noch einmal von vielen Menschen begeistert gefeiert. Wie die Recherchen zu diesem Artikel belegen, genießt der Name Josef Zind bis heute beste Wertschätzung und sportliche Anerkennung.

Trotz des vielfach konform verlaufenden sportlichen Werdegangs, ist es aus heutiger Sicht jedoch müßig, darüber nachzudenken, welcher von beiden der bessere Radrennfahrer war. Ein Vergleich verbietet sich schon allein aus dem unterschiedlichen Lebensalter der beiden Sportler. Was jedoch als unbestrittene Tatsache auch in der Zukunft Bestand haben wird, ist die Tatsache, dass beide zu jener Zeit nicht nur zwei sehr gute, sondern auch überaus erfolgreiche Radsportler waren. Jeder hat auf seine Weise ein Stück Radsportgeschichte in der Ortenau geschrieben.

### *Das Leben von Albert Hauser nach Beendigung seiner sportlichen Karriere*

Die sportlichen Erfolge Albert Hausers wurden von der Bevölkerung in Altenheim sehr wohl und auch mit gewissem Stolz zur Kenntnis genommen. Euphorie oder gar große Empfänge wie sie bei ähnlichen Anlässen heute üblich geworden sind, wurden natürlich nicht abgehalten. Man ist in jenen Jahren jeweils relativ schnell wieder zum Tagesgeschehen übergegangen. Angesichts der damaligen wirtschaftlichen Lage auch leicht nachvollziehbar. Deshalb ist auch nicht bekannt wie lange die sportliche Karriere Albert Hausers angedauert hat. 107 Siege sollen es nach in einem Zeitungsartikel der zu seinem 70. Geburtstag erschienen ist gewesen sein<sup>9</sup>. Dass es tatsächlich mindestens 100 Siege im Rennsattel waren, wird auf einer Fotografie deutlich. Darauf ist Albert Hauser mit umgehängtem Lorbeerkranz und Siegerschleife zu erkennen. Auf dieser mit der damaligen Zeit entsprechenden Hakenkreuzsymbolik gratuliert der Radfahr-Verein Freiburg zum 100. Sieg. Wo und bei welchem Anlass dieser Sieg errungen wurde ist leider nicht dokumentiert.



*Albert Hauser bei seinem 100. Sieg im Fahrradrennen*

Vielleicht war es die 1934 erfolgte Heirat mit der Ottenheimer Bürger-tochter Berta Maurer, die Albert Hauser dazu bewog, die sportliche Karriere zu Gunsten einer gesicherten wirtschaftlichen Existenz aufzugeben. Vielleicht war es auch der Rückzug seiner Ottenheimer Sponsoren Julius und Rudolf Seiler, die zur Aufgabe der sportlichen Karriere führten. Es können verschiedene Gründe sein. Heute ist das alles leider jedoch nicht mehr nachzuvollziehen. Das Ehepaar nahm in Altenheim seinen Wohnsitz wo Hauser auch bis nach dem 2. Weltkrieg bei der Firma Leicht als Mechaniker und Schlosser beschäftigt war. Nach dem Krieg absolvierte er in Freiburg die Meisterprüfung im Mechanikerhandwerk und wagte mit einer kleinen Mechanikerwerkstatt in der Altenheimer Kirchstraße den Sprung vom gesicherten Angestelltenverhältnis in die zunächst unsichere Selbstständigkeit.

Aus kleinsten Anfängen heraus hat er dazumal „seine“ Werkstatt aufgebaut. Neben der Reparatur von Fahrrädern musste er am Beginn seiner Selbstständigkeit jedoch zusätzliche und so ursprünglich auch nicht geplante Arbeiten verrichten. Aus Mangel an Materialien brach er beispielsweise aus den auf der Altenheimer Gemarkung liegenden und gesprengten Ruinen der einstigen Westwallbunker diverse Eisenstäbe und -schienen heraus. Mit diesen Materialien hat er für seine Altenheimer Kundschaft dann Garteneinzäunungen, Hoftore und vieles andere hergestellt. Später, mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in Deutschland, erweiterte er seinen Betrieb mit dem Verkauf und der Reparatur von landwirtschaftlichen Gerätschaften. Auch eine Tankstelle integrierte er auf seinem Betriebsgrundstück. Von den noch lebenden Zeitzeugen wird Albert Hauser als ein sehr fleißiger und sparsamer aber überaus sozial eingestellter Handwerker beschrieben. Und doch hatte er bei allen wirtschaftlichen Zwängen immer wieder Verständnis für die Sorgen und Nöte seiner Mitbürger. Deshalb erledigte er einen Reparaturauftrag vielfach selbst dann, wenn er wusste, dass der Kunde derzeit nicht über die nötigen finanziellen Mittel verfügte. Dass Albert Hauser jedoch auch nicht mit seiner Meinung „hinter dem Berg hielt“ war in Altenheim ebenfalls bekannt. Und so konnte es schon einmal vorkommen, dass sich derjenige offen und frei anhören musste, was „d'r Mechaniker“ von dieser oder jener Situation hält. Ob dies nun Gemeinde- oder Vereinspolitik war oder ob es sich um private Angelegenheiten und Begebenheiten handelte, kümmerte Albert Hauser nicht. Er sprach das offene, ehrliche Wort wo es seiner Meinung nun einmal auch hingehörte. Diese Offenheit tat seinen wirtschaftlichen Intentionen jedoch keinen Abbruch. Andererseits war er ein sehr lebenslustiger Mensch, dessen Frohnatur insbesondere und regelmäßig an den närrischen Tagen augenfällig wurde.

Nach seiner altersbedingten Zuruhesetzung hat er den Betrieb verkauft. Solange es ihm seine Gesundheit es jedoch erlaubt hat, hat er als Hobby



*Albert Hauser und Berta geb. Maurer, Hochzeit 1934*

trotzdem immer noch Fahrräder „geflickt“. Darüber hinaus frönte er seiner großen Leidenschaft dem „Angelsport“. Bis heute erzählt man sich in Altenheim so manch lustige Anekdote oder Kuriosität und auch so manches Angler- und Jägerlatein zu dem Albert Hauser das sprichwörtliche „Fleisch an den Knochen“ lieferte.

### *Schlussbemerkungen*

Von den Erinnerungen an die errungenen sportlichen Erfolge, an die Menschen die ihm zujubelten, an die Menschen die er kennen lernte und die ihm zu guten Freunden wurden zehrte die Altenheimer Radsportlegende Albert Hauser sein gesamtes restliches Leben. Wenn er auch seine Erfahrungen im Radsport weder als Funktionär noch als Trainer weitergegeben und sich stattdessen aus wirtschaftlichem Interesse heraus nur noch um die eigene kleine „Ein-Mann-Reparaturwerkstatt“ kümmerte, so blieb er mit dem Sport im allgemeinen aber natürlich insbesondere mit dem Fahrradsport sein Leben lang verbunden. Beispielsweise wurden die jeweils neuesten Entwicklungen im Bereich der Fahrradtechnik sofort, spontan und auch erfolgreich in seiner Werkstatt umgesetzt. Und so ist es eine insgesamt gesehen sehr erfolgreiche Lebensbilanz geworden, auf die die Radsportlegende aus dem Ried am Ende seines Lebens zurückblicken durfte. 1983, im Alter von 75 Jahren ist Albert Hauser nach einem längeren Leiden verstorben.

Im Rückblick gesehen war Albert Hauser allerdings nicht nur eine Persönlichkeit die faszinierte, sondern auch eine, die sehr gerne polarisierte. Insofern sind die Erinnerungen des einen oder anderen Zeitgenossen an ihn sicherlich auch zwiespältig. Mit seiner sportlichen Leidenschaft hat er jedoch auch sehr vielen Menschen Freude bereitet. Seine Medaillen, Pokale und Trophäen bildeten dabei nur den äußeren Prunk zu seiner inneren Eigenschaft, die ihn stets einen fairen Sportsmann sein ließen. Außer ein paar alte Fotografien, die ihn meist als Sieger in großen Radrennen zeigen, sowie einige wenige Erinnerungsstücke an die längst vergessene Sportkarriere, die sich im Besitz seiner in Ottenheim wohnenden Schwägerin befinden, erinnert nichts mehr an diesen Radsportler. Dies, obwohl es Albert Hauser in nur einigen wenigen Jahren verstanden hat, die Menschen einer ganzen Region für seinen Sport zu begeistern. Die Schilderung des sportlichen Lebens von Albert Hauser soll jedoch nicht nur ein liebe- und respektvoller Beitrag über diesen Radsportler sein, sie soll auch nicht den Charakter einer „trockenen“ Geschichtschronik haben, sondern die Zeilen sollen gleichzeitig daran erinnern, dass es der Radsport auch in der Ortenau mit seiner langen und großen Tradition versteht, das Gestrige mit dem Heutigen zu verbinden.

#### *Anmerkungen*

- 1 Die am 14. April 1900 in Paris durch die nationalen Verbände Belgiens, Frankreichs, der USA, der Schweiz und Italiens gegründete „Union Cycliste Internationale“ (UCI) mit Sitz in Aigle (Schweiz) ist der internationale Radsport-Verband, der die nationalen Radsportverbände repräsentiert. Ihr sind über 170 nationale und 5 kontinentale Verbände angegliedert. Außerdem vertritt sie ca. 1.500 professionelle und ca. 600.000 lizenzierte Rennfahrer.
- 2 1916 mitten im Ersten Weltkrieg traf die Landwirtschaft eine Jahrhundertkatastrophe. Begünstigt durch ein anhaltendes feuchtwarmes Frühsommerwetter bereitete sich der Krautfäulepilz auf den Kartoffelbeständen ganz Deutschlands in beispielloser Weise aus und vernichtete noch vor der Blüte nahezu die gesamte Kartoffelernte. Die Landwirte hatten nur noch die Möglichkeit, auf den freigewordenen Flächen „Steckrüben“ anzubauen, die im Winter 1916/17 die Kartoffel als Massen- und Grundnahrungsmittel ersetzen mussten und die Hungernahrung in den Städten bildete. In der Bevölkerung hat sich die Erinnerung an diese Katastrophe unter der Bezeichnung „Steckrübenwinter“ noch bis etwa 1960 gehalten. Deshalb wurden aus den Rüben schmackhafte, den Magen füllende Suppen und Gemüsegerichte gekocht. Oftmals wurden sie auch ähnlich wie Sauerkraut konserviert, um auch über den Winter den Bedarf an energiespendenden Nahrungsmitteln decken zu können.
- 3 Der Bund Deutscher Radfahrer e.V. (BDR) mit Sitz in Frankfurt a.M. ist der Verband für die Radsportler im Deutschen Olympischen Sportbund. Die in 17 Landesverbände angeschlossenen rund 2.500 Vereine haben zusammen etwa 150.000 Mitglieder.
- 4 Über Hermann Wurth vgl. von Frenk, Martin: „Riedprofile“ 15 Porträts aus dem Ried, Allmannsweier 2004, S. 132–135.

- 5 Über Julius und Rudolf Seiler vgl. von Frenk, Martin: „Riedprofile“ 15 Porträts aus dem Ried, Allmannsweier 2004, S. 98–124.
- 6 Vgl. die Briefwechsel mit dem „Bund Deutscher Radfahrer e.V.“ in Frankfurt a.M. vom 19. April 1991, mit Wolfgang Gronen in Binningen vom 7. Juni 1991.
- 7 Josef Zind hat 1969 anlässlich seines 70. Geburtstag seine Erlebnisse als Radrennfahrer niedergeschrieben. Diese wurden von seinem Sohn Manfred Zind (Schutterwald) in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt.
- 8 Der Radklassiker „Rund um die Hainleite“ ist Deutschlands ältestes noch gefahrenes Radrennen. Seit 1907 findet dieses Rennen statt. Es führt von Erfurt aus durch den Thüringer Norden und wieder zurück nach Erfurt. Der Rennhöhepunkt dieses 200 Kilometer langen Rennens sind sozusagen die letzten Meter. Im Erfurter Steigerwald geht es durch die sogenannte Arnstädter Höhle, ein steiler, enger Anstieg mit einer Länge von 1.000 Metern.
- 9 Vgl. Lokalnachrichten in der Mittelbadische Presse vom 5. November 1977.