

# Eine Karte des Rennfahrers Max Hahn

Im KS ist ja schon mehrfach über diesen bekannten Rennfahrer geschrieben worden, zuletzt 2014 im KS 57 /1/. In der Zwischenzeit versorgten mich die Vereinsmitglieder Axel Bollinger, Thomas Busch und Peter Hahn (übrigens der Sohn von Max) mit weiteren historischen Fotos, Annoncen und Werbekarten, die irgendwie mit dem Berliner Urgestein des Sechs-Tage-Rennsports zu tun hatten. Nur einmal kurz zur Erinnerung: Bekannt wurde Hahn in der Radsportszene nicht nur durch seine Marke „Rennhahn“, die er über sein Fahrradgeschäft zusammen mit Oskar Tietz vertrieb (Abb. 1), sondern auch durch einen spe-

wie stark sich Hahn in der Nachwuchsförderung engagierte. Etliche Rennfahrer-Vereinigungen wurden von ihm unterstützt. (Abb.3)

Sonntag für Sonntag Siege auf  
**RENNHAHN**

**Rennhahn über Nacht**  
**Dieh zum Meister macht!**

Und wenn auch mal Deine Kraft nicht reicht  
Du siegst trotzdem, weil Rennhahn federleicht.

Rennfahrer-Ausbildung in den Rennhahn-Vereinen:  
Rennfahrer-Vereinig. Rennhahn „29“

- Rennhahn „1912“, Kreuzberg
- Rennhahn Süd-Ost
- Rennhahn Friedrichshagen
- Rennhahn Mahlow

③ Radsportler, Radsportanhänger besucht  
die **RENNHAHN-VEREINE**

Mein besonderes Interesse fand aber die hier abgebildete Postkarte aus den Zwanziger Jahren. (Abb. 4 und 5) Die Karte zeigt den Bahnspezialisten Hahn mit seinen Rennfahrerkollegen aus dem Brennabor-Rennstall. Als Redakteur schaute ich mir natürlich auch die Rückseite genauer an, um zu lesen, wer seinerzeit diese Karte an wen geschickt hatte. Abgestempelt ist die Karte in Berlin am

Dich hiermit, ob Du schon einen Partner für 6 Tage Leipzig hast. Freundliche Grüße D. Max Hahn“ Kurz und knapp wie Männer sich nun mal mitteilen, ging es also um eine Anfrage für die gemeinsame Teilnahme am Leipziger Sechs-Tage-Rennen. Das weckte meine Neugier, ob die beiden wirklich zusammen gefahren sind und wenn ja, wie erfolgreich die Sache wohl ausgegangen ist?

Bei solchen kniffligen Fragen wende ich mich gerne an unsere Radsportexpertin, Renate Franz aus Köln, besser bekannt unter ihrem nickname Fränzi. Ihre Recherche im belgischen Standardwerk „Mannen van de Nacht“ /2/ brachte zunächst nur die allgemeine Erkenntnis, dass Hahn 13mal bei Sechstagerennen an den Start ging. Dabei errang er in Berlin (1925 gab es zwei Rennen) folgende Podiumsplätze:

- 1923 mit Franz Krupkat – 3. Platz
- 1925 mit Oskar Tietz – 2. Platz
- 1925 mit Oskar Tietz – 2. Platz
- 1926 mit Oskar Tietz – 3. Platz

Über Alex Fricke fand Fränzi in diesem Buch keine Informationen, woraus sich schließen lässt, dass der Hannovera-

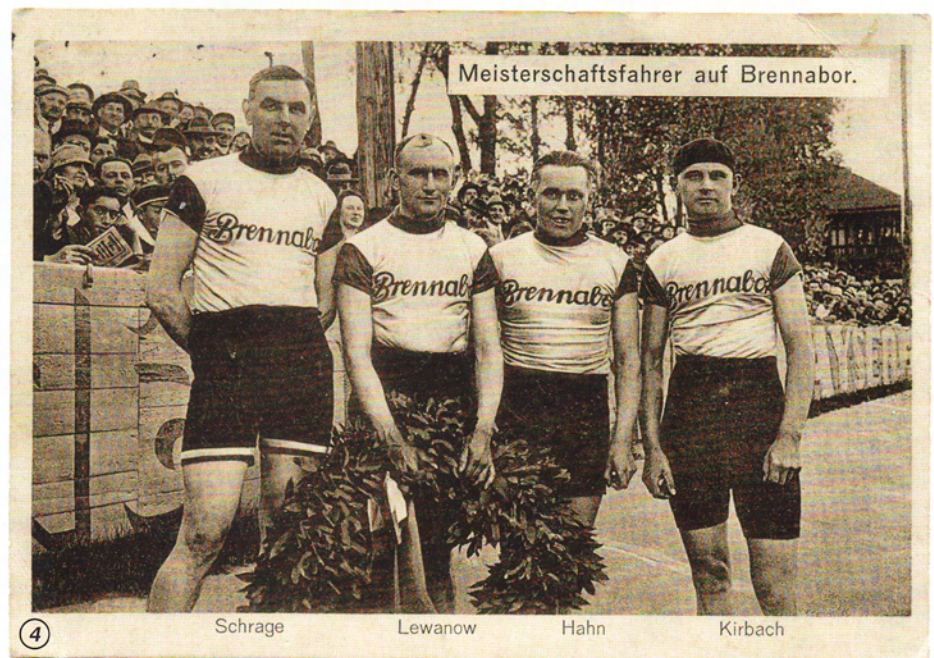
**Oskar-Tietz**  
fährt  
**Rennhahn**  
und gewinnt das 27. Berliner  
**6-Tage-Rennen**  
**3 x 6 Tage-Sieger**  
Wintersaison 31/32

„Oskar“ fährt auf Straße und Rennbahn  
sein Lieblingsrad „Rennhahn“

Erstes Berliner  
**Radsporthaus**  
**Hahn – Tietz**  
Berlin O 34, Frankfurter Allee 346  
F 8 4007  
Kataloge gratis.

①

ziellen Rennlenker, den Hahn schon 1928 anbot. Vermutlich fand dieses Modell später als van-Kempen-Lenker eine größere Verbreitung. (Abb. 2) Ganz am unteren Rand der Werbeanzeige erfährt der aufmerksame Betrachter, dass Hahn den General-Vertrieb für Brennabor-Räder innehatte. Das war bisher selbst bei den Markenspezialisten nicht bekannt gewesen. Des Weiteren fand sich in der Festschrift eines Berliner Radsportvereins eine Werbeanzeige, die belegt,



25. November 1927, Absender ist kein Geringerer als Max Hahn selbst. Gerichtet ist die Nachricht an Alex Fricke, Radsportfahrer in Hannover. Die grüne Briefmarke zeigt mit dem Wert 8 Pfennig Ludwig van Beethoven, allerdings auf dem Kopf stehend aufgeklebt – in diesem Fall schon ein schlechtes Omen? Wir werden sehen! Max schrieb: „Lieber Alex! Frage

ner entweder keine Sechstagerennen bestritten hat und/oder keinen Podiumsplatz erreicht hat. Ein paar Lebensdaten finden sich in der Wikipedia. /3/ Aber mein gut sortierter Bücherschrank gab auch noch her, dass Fricke 1924 Deutscher Amateurmeister wurde und damit zur Straßenelite der Deutschen Radfahrer Union (DRU) gehörte. Ab 1925 war

Fast alle großen Kanonen, Weltrekordleute, auch  
Weltmeister **WALTER SAWALL**  
fahren einen

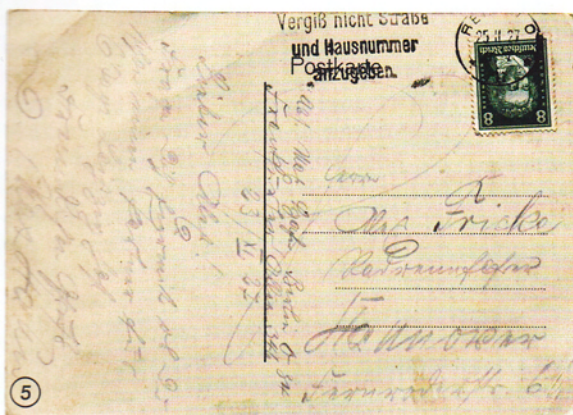
**Hahn-Lenker**  
Für Straße in verschied. Vorbaulängen,  
für die Bahn mit verstellbarem Vorbau

Versand per  
Nachnahme

**Radsporthaus** Berlin O 34, Frankfurter Allee 346  
Telefon Andreas 4007  
Billigste Einkaufsquelle sämtlicher Rennfahrerartikel

② **General-Vertrieb: Brennabor-Räder**



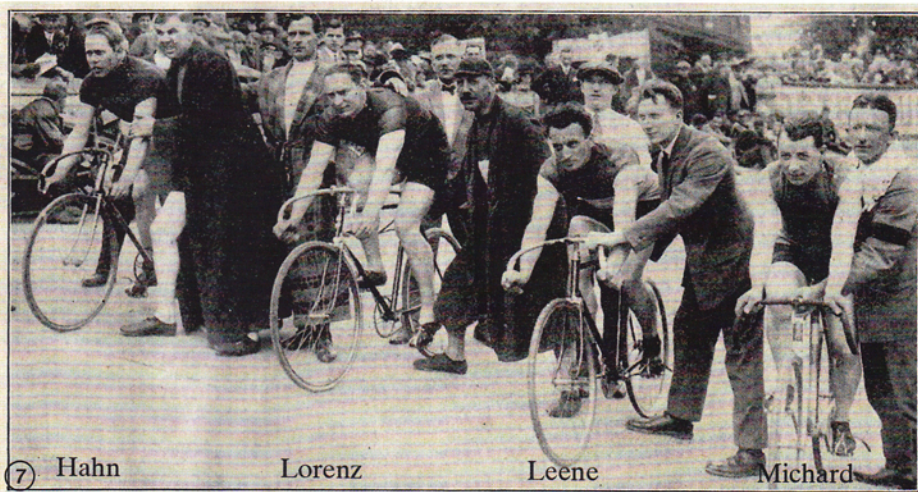


er Berufsfahrer im MIFA-Rennstall, danach erfolgte seine Ausbildung zum Sprinter. Auch in dieser Disziplin erzielte Fricke große Erfolge wie 1927 den Gewinn der Deutschen Bahnmeister in Frankfurt, doch schon 1931 beendete er seine Rennfahrerlaufbahn. /4/ Zu meiner Frage, um welches Rennen es sich in Leipzig gehandelt haben könnte, antwortete Fränzi, dass es Ende 1927 kein Sechstagerennen in Leipzig gab, sondern erst 1928 vom 5. bis 11. Januar. Solche Informationen findet man heute wie selbstverständlich im Internet. Was war das früher für eine Plackerei, so etwas zu finden! /5/



Um mehr über dieses Radrennen herauszufinden, besuchte Fränzi für die KS-Redaktion die Zentralbibliothek der Deutschen Sporthochschule in Köln. Durch den Ankauf des Budzinski-Archivs befinden sich dort viele Jahrgänge des ILLUSTRierten RADRENN-SPORTS, von Insidern kurz „ILLUS“ genannt. (Abb. 6) Die wöchentlich erscheinende Sportillustrierte brachte von so wichtigen Rennen wie dem Leipziger Sechstagerennen einen Vorbericht, worin tatsächlich die beiden Strategen Hahn und Fricke aufgeführt sind. /6/ Im nachfolgenden Heft Nr. 2 berichtete ein ungenannter Journalist schon konkret von den ersten zwei Renntagen in der Sporthalle „Achilleion“: „Hahn-Fricke repräsentierten zwar eine sehr schnelle, aber infolge ihrer Schwere wahrscheinlich nicht allzu ausdauernde Mannschaft, die gegen die starken ausländischen und gemischten Teams im Felde kaum etwas zu bestellen haben dürften. ‚Kikeriki‘ repräsentierte ja bekanntlich früher mit Tietz lange Zeit das beste deutsche Sechstage-

paar, aber er wurde in den letzten Jahren zu stark und bequem, und als er dann zu Beginn der vorigen Wintersaison noch das Pech hatte, zweimal schwer zu stürzen (er konnte sich nämlich nicht dazu verstehen, von rechts abzulösen und seinen Partner mit der linken Hand abzustützen, so daß es im Gedränge fast stets böse Karambolagen gab), war es lange Zeit ganz mit ihm vorbei. Seitdem er dann seine Kneipe in der Dorotheenstraße aufgegeben hat (heute besitzt er bekanntlich ein schön florierendes Fahrradgeschäft), geht es wieder, und es ist nicht ausgeschlossen, daß er bei seiner Energie und fleißigem Training seine alte Größe wieder erreicht, zumal da er sich fest vorgenommen hat, in Zukunft auch auf den Winterbahnen wieder eine Rolle zu spielen.“ Das hier eingefügte Foto von der Startaufstellung zum Endlauf des „Großen Preises der Stadt Leipzig 1926“ erinnert an die besseren Zeiten – Max Hahn belegte ganz knapp geschlagen den vierten Platz. (Abb. 7)



Zum Mitstreiter Fricke serviert uns der Schreiber auch ein paar Zeilen seines Insider-Wissens: „Der Riese aus Hannover andererseits, Deutschlands bester Sprinter, hat sich bei einem ersten Sechstagerennen im November 1926 im Berliner Sportpalast ehrlich gequält. Hier war sein größte Gegner - sein Appetit: der niedersächsische Hüne ‚verdrückte‘ geradezu unwahrscheinliche Portionen, so daß er im Gegensatz zu den andern zusehends in die Breite ging und immer mehr zunahm. Daß sich dies, besonders auf einer für große und schwere Leute so ungünstigen Bahn, natürlich nicht gerade zum Besten auswirken konnte, liegt auf der Hand, und so muß man auch seinem zweiten Sechstage-Start mit Skepsis entgegentreten. In kürzeren Mannschaftsrennen ist er allerdings

der Gefährlichsten und Gefürchtetsten einer, und er hat hier schon mit den verschiedensten Partnern und auf den verschiedensten Bahnen, mit Koch im Berliner Sport, mit Hellebaut am Kaiserdamm und mit Lorenz in Breslau, hübsche Siege errungen. Die Jagden dürften nur nicht zu lange dauern!“ /7/

Eine Woche später erscheint im „ILLUS“ der Bericht vom dritten Renntag: „Zu Beginn der ersten Neutralisation liegen Hahn-Fricke auf Platz 10 von 13 Mannschaften.“ /8/ Zwei Seiten weiter sind die Fahrer noch einmal erwähnt: „Hahn-Fricke waren zeitweilig gleichfalls sehr aktiv und brachten demzufolge auch den Hauptanteil der Vorstoßprämie an sich.“ /9/ Wiederum zwei Seiten weiter wird berichtet, dass das Team sich nach der neunten Wertung und 67 Stunden auf Platz sechs verbessert hat. /10/ Erst im nächsten Heft des „ILLUS“ folgt der Abschlussbericht mit nicht so guten Nachrichten: „Am Ende des vierten Tages und nach der 12. Wertung sind Hahn-Fricke auf Platz neun zurückgefallen.“ /11/ Und weiter: „Fricke hat sich die Sympathien

des Publikums verscherzt, da er allzu oft für die Italiener das Feld abbremst. Was dies bedeuten soll, ist nicht recht ersichtlich, da, wie schon oben erwähnt, die Italiener die stärkste Paarung bilden, die allein wohl in der Lage ist, den Kampf zu dirigieren.“

Im abschließenden Bericht vom 6. Tag finden sich ungeahnte Kommentare: „Von der Mannschaft Hahn-Fricke verscherzte sich der Hannoveraner, der auch heute wieder offensichtlich als Lokomotive für die Italiener fungierte, alle Sympathien [...] eine der unerfreulichsten Begleiterscheinungen dieses Rennens. Trotzdem nutzten Hahn-Fricke am letzten Nachmittag das Verschwinden Negrinis in die „Katakomben“ zu einem groß angelegten Vorstoß aus. [...] Hahn-Fricke wur-



den die Geister, die sie riefen, nicht wieder los, sondern verloren zwei Runden, und eine Strafrunde erweiterte ihren Rückstand auf sieben Bahnlängen! Schließlich hörten sie resigniert auf.“ /12/ Zum Abschluss seines ausführlichen Rennberichts konstatiert der Journalist: „Hahn-Fricke schieden am letzten Vormittag freiwillig aus. Die beiden Flieger, die eine etwas unglückliche Paarung bildeten, verfügten nicht (Hahn anscheinend nicht mehr) über die nötige Ausdauer, sich in einem derart langen und schweren Rennen durchzusetzen. Durch das Ausscheiden Frickes wurden auch die häßlichen Episoden dieses Rennens, das Einsetzen der ganzen Kraft für andere Mannschaften (!), beendet.“ /13/ So ein vernichtendes Urteil über dieses Duo überrascht. Demgemäß nahm die Geschichte, die mit einer schlichten Postkarte begann, eine unerwartete Wende. Das schlechte Omen des

kopfstehenden Beethovens hat sich schlussendlich doch erfüllt.

Mein besonderer Dank geht an meine Informanten, mit deren Zuarbeit dieser KS-Beitrag erst möglich wurde. (mm)

#### Anmerkungen

- /1/ vergl. auch Renate Franz/Michael Mertins: Von rasenden Raketenrädern und flinken Bambis: der Rennradfahrer Max Hahn, in: KS 52, S. 4 - 10 und Michael Mertins: Neue Erkenntnisse über Max Hahn, in: KS 57, S. 11 - 15
- /2/ Roger de Maertelaere: De Mannen van de Nacht. 100 jaar zesdaags; De Eecloonaar, Eeklo 2000, ISBN 90-74128-67-X, S. 214
- /3/ [https://de.wikipedia.org/wiki/Alex\\_Fricke](https://de.wikipedia.org/wiki/Alex_Fricke)
- /4/ Walter Euhus: Speichensport - Hannovers historischer Radsport; Verlag Die Speiche Langenhagen 1999, S. 150 f
- /5/ Zum Nachforschen siehe [http://memoire-du-cyclisme.eu/piste\\_6jours/6j\\_leipzig.php](http://memoire-du-cyclisme.eu/piste_6jours/6j_leipzig.php)
- /6/ Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 1, vom 1. Januar 1928, S. 9

- /7/ Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 2 vom 8. Januar 1928, S. 35
- /8/ Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 3 vom 15. Januar 1928, S. 71
- /9/ ebda. S. 73
- /10/ ebda. S. 75
- /11/ Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 4 vom 22. Januar 1928, S. 94
- /12/ ebda. S. 100
- /13/ ebda. S. 106

#### Abbildungsnachweis

- Abb. 1 Werbeanzeige, in: Rad-Welt 1932 (38. Jg.) Nr. 54, Slg. T. Busch
- Abb. 2 Werbeanzeige, in: Walter Sawall - Erlauchtes und Erlebtes, Verlag der Rad-Welt Berlin 1928, Slg. A. Bollinger
- Abb. 3 Festschrift 125 Jahre Radfahrer Vereinigung Berlin 1888 (Hrsg.), S. 75
- Abb. 4 und 5 Postkarte 1927, Slg. A. Bollinger
- Abb. 6 Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 29, 1926 (6. Jg.), Titel, Slg. M. Mertins
- Abb. 7 Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 30, 1926 (6. Jg.) S. 807, Slg. M. Mertins

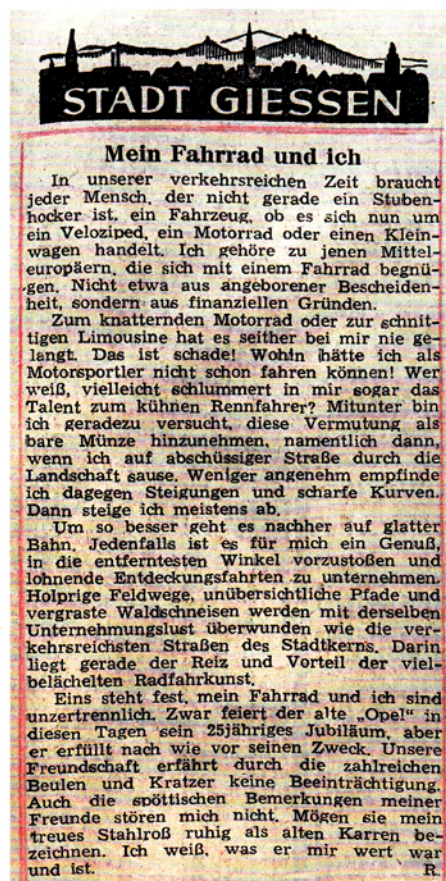
## Von Mensch und Rad - eine Zeitungsnotiz.

Geht es Euch auch manchmal so? Als Freund alter Fahrräder ertappe ich mich immer wieder dabei, wie ich bei der Wartung oder dem Fahren eines Oldtimers meine Gedanken schweifen lassen. Ich wünsche mir dann, dass meine Räder erzählen könnten, was sie im Laufe ihrer Existenz alles erlebt haben und wer ihre Besitzer und Nutzer waren. In welcher Beziehung hatten sie dereinst zu ihrem Radgestanden?

War das Fahrrad schlicht ein Alltagsgegenstand? War es ungeliebtes Mittel zum Zweck und brachte den Besitzer nur schlicht täglich an die Arbeitsstelle? Oder war der Drahtesel hingegen der ganze Stolz des Velozipeden, der ihm dereinst an Wochenenden Zerstreuung brachte oder ihn vielleicht sogar auf Reisen begleitete? Hielt der Eigentümer sein Rad nur für seelenloses Eisen oder ging es mit ihm durch dick und dünn?

In diesen Tagen hatte ich das Glück, über einen bestimmten Fahrradbesitzer mehr zu erfahren. Zufällig fand ich in einem persönlichen Nachlass eine kleine rot angestrichene Zeitungsnotiz aus dem Gießener Anzeiger des Jahres 1951, Ausgabe vom 17. August. Darin beschreibt eine Person das Verhältnis zu ihrem Drahtesel. Beim Schreiber handelt es sich um den aus Mittelhessen stammenden Lehrer und Radfreund Karl Söhngen (1902 - 1978), der kurz aber einfühlsam seine Beziehung und seine Liebe zu seinem Rad zu Papier brachte. Kurioser Weise lebte und unterrichtete er genau in

jenem Dorf, in dem ich selbst Jahrzehnte später geboren wurde.



Von den Nachkommen Söhngens erfuhr ich, dass sein aus dem Jahr 1926 stammendes Fahrrad nach dem Tod des

Besitzers vor vielen Jahren entsorgt wurde, doch die heute aufgefundene Zeitungsnotiz dokumentiert, was der natur- und heimatverbundene Pädagoge vor 65 Jahren über seinen Drahtesel dachte.

Passend zu den schönen Worten konnte ich auch ein Foto des Autors finden. Es zeigt Karl Söhngen in sportlichem Tweed-Anzug bei einer Ausfahrt mit seinem



„OPEL-Stahlross“, das ihm im Laufe der Jahre so ans Herz gewachsen war. „Mein Fahrrad und ich“ betitelte der Radfreund damals seine Zeilen. Uns mögen sie heute indes Antworten auf Fragen zu unseren Oldtimern geben...

(Sven Schepp, Wiesbaden)