

Renn- Mühldorfer Nachrichten

Sonderausgabe 75 Jahre Fred Aberl

75. Jahrgang - Nr. 1

Samstag/Sonntag, 19./20. Juni 1999

Einzelpreis DM 2,00



Fred Aberl 1962

Exklusiv für die Besucher des Oldie-Rennen

Die Fred Aberl Story

Mühldorf. — 30 Jahre lang aktiver, überdurchschnittlicher Bahnsport-Rennfahrer und dennoch keinen Titel gewonnen !

Alfred Aberl - von seinen Freunden und Bekannten auch heute noch nur Fred genannt - brachte dieses "Kunststück"

fertig, wobei aber ganz besonders betont werden muss, dass gerade er, mit dem in der direkten Nachkriegszeit nur selbst sehr schwierig finanzierten Renn-Material, trotzdem teils zur internationalen Spitze, zumindest aber immer zum besseren Durchschnitt der Gras-, Sand- und Speedwayfahrer ge-

hört hat. Er ist der am längsten aktiv gewesene deutsche Bahnsportfahrer der Nachkriegszeit (von 1945 bis 1975) und wird dies aller Voraussicht nach auch bleiben.

Was diesen Zeitraum aktiver Tätigkeit betrifft, ist er mit Ivan Mauger gleichzusetzen.



Fred Aberl 1999

Betrogener Jahrgang

Am 17. Juni 1924 wurde dem Elektromeister Nikolaus Aberl und seiner Ehefrau Berta in Oberellenbach/Niederbayern (zwischen den Bahnsport-Städten Landshut und Straubing gelegen) der Alfred geboren. Es war die Zeit der sogenannten goldenen zwanziger Jahre, und die Familie hatte ein normales, bürgerliches Einkommen. Fred besuchte die Volksschule, und genau nach Beendigung derselben übersiedelten die Eltern im Herbst 1938 nach Gröbenzell. In Aubing bei München absolvierte er dann eine Maschinenbaulehre mit Erfolg und alles sah

nach einem normalen, friedlichen Lebenslauf aus, doch noch während seiner Lehrzeit begannen die so verhängnisvollen Eroberungs-Feldzüge der damaligen Machthaber. Gerade Geselle geworden, wurde Fred für die allgemeine Wehrpflicht eingezogen, aber nach nur drei Monate langer Waffenausbildung wurde er im Dezember 1942 als Panzerjäger an die Ostfront verfrachtet. Es folgten zweieinhalb Frontkämpfer-Jahre, die ihn zu dem unerschrockenen, harten Kerl und guten Kameraden formten, als der er heute noch überall sehr geschätzt wird.

Rennmaschinenkontakt mit dem Putzlappen

Kurz nach dem Einleben in Gröbenzell erhielt Fred Aberl auf äußerst kuriose Art und Weise seinen ersten persönlichen Erfahrungen mit Bahnsportlern und Rennmaschinen. Er beschäftigte sich an einem Herbsttag des Übersiedelungsjahres 1938 gegen Abend im Garten des elterlichen Anwesens. Als er zuerst einen Knall und daraufhin Motorgeräusche hörte, was sein Herz höher schlagen ließ. Er dachte sofort an einen Rennmotor, denn schließlich hatte er immer noch dieses typische Brummen und Röhren vom Rennbesuch in Straubing (zirka vier Wochen vorher) im Ohr. Sofort schwang sich Fred auf sein Fahrrad und fuhr in Richtung dieser "Musik". Nach zirka 500 Metern war er an der Stelle, an welcher sie erzeugt wurde. Vor einem Hausanbau - einer Art kleinen Werkstatt - standen vier Mann um eine Bahnrennmaschine herum, deren Motor lief. Diese vier Männer waren die drei berühmten Wiesent-Brüder Michael, Rudolf und Sebastian sowie Fritz Gerick, die bereits ein Jahr als Ausweissfahrer oder wie die

beiden älteren, Michael und Rudolf Wiesent, schon mehrere Jahre als internationale Lizenzfahrer hinter sich und bei den Insidern bereits einen gewissen Namen hatten. Von da an gab es nur eine Stelle, an welcher Fred jeden Abend zu finden war. Nach einigen Tagen, an denen Fred durch die Zaunlatten starrend dieses Motorgeräusch genoss, fiel er natürlich den Wiesent Männern auf, und der Wiesent Wast (immerhin nur zwei Jahre älter) fragte: "Was gibt es denn da zu schauen, was willst du denn?" Unser Fred antwortete prompt: "Ich will die Motorräder sehen und die Motoren laufen hören, weil ich später auch einmal so ein Rennfahrer werden möchte!" Daraufhin ließ man ihn eintreten und gab ihm einen Putzlappen in die Hand mit der Aufforderung, damit die Maschinen zu reinigen, denn somit hätte er zu diesen besten Kontakt. In diesem Augenblick war Fred der glücklichste Junge auf Erden.

Damit war Fred bereits irgendwie in den später so berühmten Gröbenzeller Bahnrennfahrerkreis aufgenommen.

Nicht nur der übliche Jugendtraum

Im Mai 1938 nahm Vater Nikolaus seinen fast 14jährigen Sohn Fred nach Straubing zum Sandbahnrennen mit.

Es war das erste und bis nach dem Krieg letzte Bahnrennen, welches Fred gesehen hatte, doch dieses Motorsport-Erlebnis konnte er nicht mehr vergessen

im Gegenteil, er war bereits von da an fest entschlossen, auch so ein Rennfahrer zu werden.

Natürlich ist es irgendwie verständlich, dass sein Vater etwas geringschätzig bzw. sogar abfällig lachte, als sein 14-jähriger ihm dies auf dem Heimweg offenbarte.

Mit 17 das erste Beutemotorrad beschafft

Nach abgeschlossener Lehre kam Fred Aberl, wie bereits schon erwähnt, schon nach drei Monaten sogenannter Wehrpflicht an die Front.

Die vier Gröbenzeller Rennfahrer erlitten natürlich dasselbe Einberufungsschicksal, nur Michael Wiesent hatte das Glück, während der gesamten Kriegsdauer bei den Dornier-Werken dienstverpflichtet zu sein.

Dorthin kamen nach dem Frankreich-Feldzug viele erbeutete Motorräder. Als Fachmann zweigte der "Michi" alle für

Rennmaschinen geeigneten Teile ab, demonstrierte die Motorräder, welche meistens Rudge, BSA- und Norton-Fabrikate waren, oft regelrecht.

Die Teile wurden mit Gemüse zugedeckt und mit dem Lieferwagen aus dem Werksgelände gefahren.

Somit hatte auch Fred die Möglichkeit, bevor er den Waffenrock anziehen mußte, sich zu einem symbolischen Preis eine komplette BSA-350-ccm-Maschine zu beschaffen und bis zu seiner Heimkehr aus dem Krieg aufzubewahren.

Glückliche Heimkehr ohne Gefangenschaft

Wie jeder andere Frontkämpfer weiß Gott wie oft am Tode vorbeigang, so blieb auch unser Fred Aberl vom Schlimmsten verschont. Im übrigen war er selbst immer davon überzeugt, einigermaßen heil nach Hause zu kommen, denn seine Besessenheit, Rennfahrer zu werden, war nach wie vor in voller Stärke vorhanden.

Außerdem wartete ja schließ-

lich und letzten Endes daheim in Gröbenzell seine komplette 350er BSA, und darüber hinaus hoffte er natürlich, die Wiesent-Brüder und Fritz Gerick gesund wiederzusehen.

Nun ereilte den Fred - gerade rechtzeitig - ein glückliches und damals heißbegertes Schicksal: Anfang März 1945 bekam er in der Nähe von Königsberg/Ostpreußen von ei-

ner explodierenden Panzergranate in den Kopf, Arm und Fuß einige Splitter ab, was für ihn einen sogenannten „Heimatschuß“ bedeutete.

Nach kurzem Aufenthalt mit nur provisorischer Behandlung im Kriegslazarett in Braunberg/Ostpreußen kam er ausgerechnet am 13. März 1945 auf das

Fortsetzung Seite 2

Aktuell

5. Int. Oldie-Match

Veteran-Euro-Series

In diesem Jahr zählt das Mühldorfer Oldie-Match zu den 1999 erstmals ausgetragenen Veteran-Euro-Series.

Es ist dies sozusagen die inoffizielle WM der Oldies.

Der erste Lauf wurde bereits am 1. Mai 99 im italienischen Montagna ausgetragen. Diesen Lauf konnte Hans Griebel vor Hartmut Ernst und Albert Stickl in seiner Klasse für sich entscheiden. Die 4-Ventiler gewann Francesco Barbeta vor Mauro Ferraccioli und Andy Cooper.

Man kann gespannt sein, ob sich diese Fahrer auch heute in Mühldorf in der Spitze behaupten können.

Der dritte Lauf wird am 11. Juli 99 im tschechischen Marienbad gestartet. Der letzte Lauf zu dieser Serie findet am 21. August 99 in Ludwigslust statt.

Dann steht der erste Oldie-Weltmeister fest und wird vielleicht sogar von der FIM homologiert ?

Fortsetzung von Seite 1

letzte Schiff, mit Namen "Monte Rosa", welches über das Ostsee-Haff nach Kopenhagen dampfte. Dabei spielte wiederum die Vorsehung eine entscheidende Rolle, denn nur wegen Platzmangel konnte er nicht mehr auf die "Wilhelm Gustloff" kommen, welche bekanntlich mit Tausenden von Passagieren versenkt wurde.

Mit wiederum großen Glück kam kurz darauf der Fred in einen Zug Richtung Heimat und ist am 6. April 1945 in Gröbenzell gelandet. Er war somit von der späteren Gröbenzeller Rennfahrergilde der erste Heimkehrer.

Kühn wie der Fred schon immer war, blieb er erst mal acht Tage zu Hause, bis er sich in München sicherheitshalber in einem Auffanglager meldete. Für den Obergrenadier war jedenfalls der Krieg bereits jetzt zu Ende.

In seinem Soldbuch, welches er heute noch besitzt, war natürlich seine Verwundung, der Stempel des Kriegslazaretts von Braunberg/Ostpreußen sowie der Verschiffungsvermerk eingetragen. Die nur provisorische Wundbehandlung war ebenfalls ersichtlich und außerdem noch die Entfernung der Splitter dringend notwendig. Somit wurde Fred in die Hohenzollernschule, welche als Notlazarett umgebaut war, eingewiesen, wovon auch heute noch ebenfalls der Stempel-Eintrag in seinem Soldbuch zeugt. Typisch für Fred Aberl, dass er nach Entfernung der Splitter und einigermaßen Ausheilung noch vor Kriegsende in München, Ende April '45, abends mit dem Fahrrad nach Hause fuhr und am Morgen mit Begleitung von amerikanischen Jagdbomben wieder zurück nach München ins Lazarett.

Nach langwieriger richtiger Genesung kam er dann endgültig im Juli 1945 nach Hause.

Beinahe doch noch Kriegsgefangenschaft

Anfang Mai 1945 – kurz vor der deutschen Kapitulation – kamen die Amerikaner nach Gröbenzell. Die Verwundungen von Fred Aberl waren zwar noch sehr behandlungsbedürftig, vor allem mußten noch (wie bereits berichtet) etliche Splitter stationär entfernt werden. Der Fred war wieder einmal zu Hause, und Hauptsache war für alle Überlebenden, diese schrecklichen Kriegsjahre überhaupt überstanden zu haben und vor allem auch nicht in Kriegsgefangenschaft geraten zu sein. Beinahe wäre ihm aber seine Neugier zum Verhängnis geworden, und er hätte auch das noch mitmachen müssen. Mit den Kindern und älteren Menschen bestaunte er am Gröbenzeller Bahnhof die amerikanischen Panzer und bekam auch Zigaretten geschenkt.

Als er dann zur Mittagszeit mit seinem Fahrrad in seine Wohnstraße einbog, kam gerade ein Ami-Jeep herausgefah-

Schwierige Ausweisbeschaffung

Bekanntlich war in der damaligen Zeit zum allgemeinen, ganz normalen Existieren mit gültiger Registratur bei der Behörde und somit Erhalt eines Personalausweises für alle Wehrmatsangehörigen ein offizieller Entlassungsschein die notwendige Voraussetzung.

Außerdem wurde die richtige und abschließende Behandlung

von Freds Verwundungen immer dringlicher.

Erst nachdem dies geschehen war, konnte er nach Vorsprache und Registrierung bei der Meldestelle im Flugplatz Fürstendbruck im Münchner Lazarett den begehrten Schein erhalten und war damit als ziviler Mensch sozusagen neu geboren.

Außergewöhnlich schnelle „Geburt“ eines Bahnfahrers

Ein besonders Motorsportbegeisterter namens Peter Stangl hatte bereits im Sommer 1945 zu den Vorkriegs-Solo-Rennfahrern Ludwig Buchberger, Sepp Faistenhammer sen., Michael und Sebastian Wiesent, Edi Karesch, Schorsch Naneder, Willi Greiner, Fritz Gerick, Fritz Schnitzenbaumer und den beiden Neulingen Fred Aberl und Albin Siegl Kontakte aufgenommen, um in München Motorradrennen zu veranstalten. Aufgrund der guten Beziehungen zur damaligen amerikanischen Militär-Regierung von Peter Stangl und Sebastian Wiesent und mit zusätzlicher Hilfe eines besonders motorsportbegeisterten Amerikaners durfte bereits im Herbst 1945 im Münchner Postsportstadion trainiert werden. Gefahren wurde mit Flugzeugbenzin. Unser Fred hatte sich überraschend schnell an den Rennsattel gewöhnt, sich die Kurventechnik angeeignet und die Tips der bereits erfah-

ren Aktiven angenommen. Wertvolle Hilfe leistete ihm hierbei der unvergessene Speedway- und Sandbahnmatador Herrmann Gunzenhauser, der schon vor dem Krieg 1935 und

können. Unter amerikanischer Obhut fanden dann im Oktober und November '45 im Münchner Dante-Stadion die ersten Motorradrennen nach dem Kriegsende statt. Es gab bei diesen Ren-

nen ihre Rennmaschinen durch die Kriegswirren zu retten, gegenüber den anderen Teilnehmern mit ihren Eigenbau-Produkten sehr im Vorteil. Zur allgemeinen Überraschung konnte sich der



1. Motorrad, 250 ccm Rudge, mit eigenhändig nachgebaute Bahn-Fahrgestell-Rahmen. Nr. 24 Fred Aberl, Nr. 12 Karl Schmid, Mühlendorf 1947

1936 u.a. den "Zltata prilba" (Goldhelm von Pardubice) gewonnen hatte. Selbst durfte der "Gunzer" offiziell noch nicht fahren, da er noch nicht entnazifiziert war. Er testete die Motorräder auf Fahrsicherheit und übermittelte dem Anfänger auch die gesamte Theorie. Einen besseren Lehrmeister hätte sich der Fred nicht wünschen

können. Unter amerikanischer Obhut fanden dann im Oktober und November '45 im Münchner Dante-Stadion die ersten Motorradrennen nach dem Kriegsende statt. Es gab bei diesen Ren-

nen ihre Rennmaschinen durch die Kriegswirren zu retten, gegenüber den anderen Teilnehmern mit ihren Eigenbau-Produkten sehr im Vorteil. Zur allgemeinen Überraschung konnte sich der

Fred wird BBM-Gründungsmitglied und erhält Fahrer-Ausweis

Es waren zwar kurz nach Kriegsende auch noch amerikanische Besatzungszone jegliche Vereinsgründungen noch untersagt, doch diese Gruppe von aktiven Motorsportlern wollte nun nicht mehr unorganisiert bleibe, noch dazu, wo sich immer mehr Motorsport-Interessenten dazu gesellten. Somit fand das erste Treffen eines Motorsport-Clubs am 11. November 1945 im Hause von Ludwig Buchberger in Puchheim statt. Dabei waren neben Fred Aberl noch folgende 16 Sport-Kamera-

den anwesend: Ludwig Buchberger, Sepp Faistenhammer sen., Schorsch Naneder, Albin Siegel, Sebastian Wiesent, Walter Bach, Willi Greiner, Fritz Gerick, Johannes Bungertz, Alois Stirhas, Josef Müller, Albrecht Geling, Walter Sixt-Simet, Hans Strohmeier und Stefan Bayer. Kurz nach diesem Treffen gelang es Peter Stangl, von der Militär-Regierung für diese Motorsportler-Zusammenschließung die Anerkennung als Zweckverband mit der Bezeichnung "Berufsvereinigung Baye-

rischer Motorrennfahrer" zu erhalten. daraus entstand dann nach fünf Jahren die Bezeichnung "Bund Bayerischer Motorsportler". Im Jahre 1946 begann sich dann auch vielen anderen Bereichen manches - zwar langsam, aber dennoch zu normalisieren. Somit erhielt Fred Aberl seinen Fahrer-Ausweis. Mit mehr oder weniger Erfolg bestritt er 1946 in seinem ersten Jahr als Ausweißfahrer Sechs Rennen, die meisten im Dante-Stadion und zwei bei den Amerikanern in Garmisch.

Sieg auf Sieg im 2. Ausweisfahrersjahr

Nach wie vor gab es größte Beschaffungsschwierigkeiten in jeder Beziehung, dennoch hat sich Freds Rennbeteiligung 1947 in seinem zweiten Ausweisfahrersjahr bereits verdreifacht.

Er verließ dabei die bekannten Bahnsportstadien, wie

Mühdorf, Vilshofen, Osterhofen, Abensberg, Plattling, Eggenfelden sowie die Grasbahnen in Moosburg und am Münchner Krüppelheim meistens als Sieger.

Der Lizenzerhalt ab der Rennsaison 1948 erfolgte danach ganz romantisch.

Ohne Albin Siegl als Transporteur keine Rennteilnahme

Neben der Beschaffung von Ersatzteilen - vor allem natürlich auch von Reifen - waren damals die Transportmöglichkeiten ein großes Problem.

Auf einem LKW mit Holzvergaser-Antrieb seines Schwiegervaters transportierte Albin Siegl die Rennmaschinen und das Material seiner sechs Größen Rennfahrer-Kameraden und das von Ludwig Buchberger, nachdem damals an den Rennveranstaltungen immer dieselben Fahrer teilnahmen. Nach Vilshofen wurde sogar einmal mit dem Zug gefahren, die Motorräder standen im Gepäckwagen.

Ohne diese Idealisten, die sich jede Schraube, sozusagen vom Mund absparen mussten, ohne diese gegenseitige uneigennütige Unterstützung, aber auch der technischen Bastelkunst und dem unbeschreiblichen Ehrgeiz dieser damals so motorsportbegeisterten jungen Burschen ist es zu verdanken, daß der Bahnrennsport im Nachkriegsdeutschland einen derartigen Aufschwung bekommen und weltweit Anerkennung gefunden hat.

Heute hat es der Anfänger wenigstens in der Materialbeschaffung bedeutend leichter, meistens legt er sich gleich eine zwar gebrauchte aber doch komplette Rennmaschine zu, dann gibt es etliche Tuner mit diversen Ersatzteilen, wie auch unseren Fred.

Während seiner beiden Ausweisfahrersjahre hatte der Fred immer nur seine 250er Rudge zur Verfügung, welche er aber laufend verbesserte und mit einem selbstgebaute Sandbahn

Leichter Anfang in der Lizenz-Klasse

Bekanntlich ist das erste Lizenzjahr am schwersten, doch war das damals, 1948, im Jahr der Währungsreform, speziell was die noch sehr spärliche internationale Konkurrenz, aber auch die Gegner aus dem eigenen Lande betraf, weitaus nicht so problematisch wie heute.

Für ausländische Fahrer war ein Start in Deutschland höchst uninteressant und für einen deutschen Fahrer ein Start im Ausland aufgrund der politischen Nachkriegsverhältnisse völlig undenkbar.

Wegen der großen Anzahl von aktiven Motorradrennfahrern im eigenen Land wurden die Lizenzfahrer in A- und B-Gruppen eingeteilt, wobei natürlich die erfahreneren, besseren Lizenzfahrer der A-Gruppe angehörten.

Das hatte für Fred Aberl in seinem ersten Lizenzjahr in der schwächeren B-Gruppe den entscheidenden Vorteil, die meisten seiner Mitstreiter ziemlich gut zu kennen, und somit blieb er vorerst weiterhin laufend sieggewohnt.

In der A-Lizenzgruppe auch schnell Fuß gefaßt

Wohl oder übel müßte Fred Aberl nach diesem für ihn ziemlich leichten ersten Lizenzjahr in die A-Gruppe zur echten, großen Konkurrenz wechseln, aber auch persönlich reizte ihn das, und schließlich wollte er, ehrgeizig wie er immer schon war, motorsportlich weiterkommen. Jetzt wurden die Nüsse, die zu knacken waren, bedeutend härter. Er ließ sich aber nicht nur „nach hinten richten“, sondern fuhr meistens im Haufen vorne mit, wenn auch beim Pokal- und Preissammeln vorerst ein Stopp eingetreten war. Trotzdem häuften sich die internationalen Rennbeteiligungen, aber wie bereits erwähnt, nur im Inland, doch standen damals im süddeutschen Raum genügend Gras-, Sand-, und Speedwaybahnen zur Verfügung, um die Rennsaison auszufüllen.

Selbst ist der Mann

Zusätzlich wurde nun, um überhaupt mithalten zu können, eine Vergrößerung des eigenen Maschinenparks und der Besitz wichtiger Ersatzteile dringend notwendig, aber nicht nur beim Fred war damals die harte D-Mark äußerst knapp. Trotzdem wußte er sich immer wieder zu helfen, lebte sehr sparsam und fand ständig Gelegenheiten, etwas hinzuzuverdienen. Darüber hinaus half er im Elektro-Installationsbetrieb seines Vaters mit, bis sein Bruder Roman,

der diesen Beruf erlernt hatte, Ende 1949 aus der Kriegsgefangenschaft nach Hause kam. Danach und bis zum Ende seiner Bahnsport-Laufbahn verdiente sich der Fred sein Geld hauptsächlich als Auto-Mechaniker. Es war aber in den 50er und 60er Jahren gang und gäbe, daß sich jeder Rennfahrer selbst alles herrichten und soweit möglich, alles selbst laufend verbessern und ergänzen mußte - das Wort Tuner war hierzulande ein totales Fremdwort.

Beginn der internationalen Rennbeteiligungen

In der Rennsaison 1950 begannen auch internationale Rennveranstalter auf gewisse Erfolge, besonders aber auf die Beständigkeit von Fred Aberl aufmerksam zu werden, und somit erfolgten Startverpflichtun-

gen in Österreich, der DDR und Jugoslawien.

Im übrigen war Fred Aberl der erste bundesdeutsche Bahnfahrer, der nach dem Kriege in Polen, der CSSR und in Frankreich gestartet ist.



Garmisch im Olympiastadion 1947

Preis wäre ein goldener Chronometer im Wert von 10.000 Mark gewesen
8 Georg Naneder / 10 xxxxx / 9 Willi Greiner / 11 Fred Aberl / 14 Hofmeister Gerhard

Im ersten Lizenzjahr viel Gutes gebastelt

Jetzt begann 1948 als Lizenzfahrer der richtige Ernst des Bahnsport-Rennfahrerlebens, und logischerweise wurden die Siege weniger. Eine Transporterleichterung trat dadurch ein, indem der Wiesent, mit dem der Fred überall hinfuhr, einen fahrbaren Untersatz bekam. Nach der Währungsreform im Sommer 1948 konnte man endlich von England Motoren, Fahrgestelle, Räder, sämtliche anderen Teile und natürlich komplette Rennmotorräder kaufen, sofern bereits die nötige Menge DM vorhanden war. Um zu mehr Geld zu kommen, baute Fred im Keller von Albin Siegel im Winter die „Schneeweiß“-Fahrgestelle nach und eines davon wurde zu einer 500er Sandbahnmaschine - zum ersten Mal mit Hinterradfederung - zusammengebaut. Einen Fabrikanten Jap-Motor aus England sowie die Räder und sonstige Teile steuerte Schorsch Traunspurger heute 1. Vorsitzender des MSC Pocking, bei. Der Schorsch begann damals als Ausweisfahrer und teilte sich mit dem Fred diese „Rakete“ in

der Benutzung. Nur so war es diesem überhaupt möglich, sich auch bei größeren Rennen mit Spitzenplatzierungen zu beteiligen, wie zum z.B. in Herxheim, Straubing, Kempten, Homburg/Saar und Zweibrücken. Man kannte bei uns noch keine Fahrgestell-Unterschiede und trotzdem war Fred Aberl bis dahin von größeren Stürzen verschont geblieben.

Familien-gründung

Bereits im Sommer 1947 lernte Fred Aberl seine Frau Jolanta kennen, die ihn ab der Anschaffung seines ersten Fahrzeuges zu Beginn der Rennsaison 1953 bis zu seinem schweren Sturz in Landslut am 9. Mai 1972 fast 19 Jahre lang zu ziemlich allen Rennveranstaltungen in ganz Europa begleitete. Die Hochzeit fand am 15. November 1950 statt. 1951 kam Tochter Gabriele und 1956 Tochter Michaela auf die Welt. Somit wurde der Fred im Laufe der Jahre - und wird es auch heute noch - von drei Frauen betreut.

Bereits im Jahre 1951 erfolgte, für alle Insider einfach sensationell, der große Durchbruch von Fred Aberl. Als er auch zu den Weltfestspielen nach Polen (drei Speedwayveranstaltungen, in Posen, Breslau und Warschau) eingeladen wurde, hatte er verständlicherweise große Bedenken, von der internationalen Spitze riesig blamiert zu werden. Zu aller Überraschung wurde er aber bester deutscher Fahrer. Von da ab brauchte er sich um internationale Beteiligungen nicht mehr zu sorgen, denn diese hagelte es nun in den beiden nächsten Jahrzehnten im wahrsten Sinne des Wortes, uns somit war der Fred sehr bald auch in fast jedem europäischen Bahnsportstadion bestens bekannt und stets beliebter Gast. Nun war auch endlich die Anschaffung eines eigenen Fahrzeuges (ein Lancia-PKW mit Anhänger) möglich gewesen, der Fred somit unabhängig und vor allem beweglicher. Eine weitere bahnsportliche Sensati-

1951 - das internationale Sensationsjahr von Aberl

on durfte Fred miterleben, indem er in die deutsche Speedway-Nationalmannschaft für den Städtekampf Wien-Mün-

teilung war eine Anreise mit dem PKW äußerst problematisch, dadurch kam der Fred zu einer schönen Flugreise. Mit



Halle 1955 250 ccm MotoGuzzi Hintergrund: Zierk Manfred
An dem Tag hat er das meiste Geld verdient. 7 Rennen gewonnen, 250er und 350er Klasse gewonnen. 2.200 Mark (Ost), d.h. Ware kaufen (Ferngläser)
An diesem Tag hat er sich seinen Lancia verdient (2.000,- Ost / 1.000,- West)

chen am 18. Oktober 1951 berufen wurde. Es war übrigens die erste internationale Speedway-Begegnung nach dem Kriege. Wegen der auch in Österreich herrschenden Vier-Zonen-Ein-

von der Partie waren die seinerzeitigen Spitzenfahrer Albin Siegl, Wast Wiesent, Fred Hamberger, Gerhard Hofmeister, die

Fortsetzung Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

dem Fred das Siegen damals sehr schwer machten. Ein ausnahmsweise schon mit siebzehneinhalb Jahren frischgebackener Lizenzfahrer war ebenfalls noch dabei, von der österreichischen Presse "Benjamin" getauft, in seiner Heimat Abensberg Bübchen genannt, und er mischte gewaltig mit. Sein richtiger Name war: Josef "Wack" Hofmeister. Der Städtekampf wurde übrigens mit 61:46 Punkten von Wien gewonnen, beim Rückkampf in Olching am 4. November 1951 behielt die deutsche Mannschaft sicher die Oberhand.



Bruck a. Mur / A 1957
Deutsche Mannschaft

Endlich ein "eigenes" Stadion

In der Zwischenzeit waren alle Gröbenzeller Bahnrennfahrer wie die Brüder Wast und Michael Wiesent, Albin Siegl, Fritz Gerick, Ludwig Buchberger und Karl Vogt ebenfalls unbeschadet aus dem Krieg heimgekehrt, ihr Maschinenmaterial in Ordnung gebracht, und sie hatten sich sozusagen längst eingefahren. Was diesen sieben (einschließlich Fred Aberl), teils vorher schon berühmten Bahnsportlern nur noch fehlte, war ein eigenes Stadion. Zur Berühmtheit sei bemerkt, daß Ludwig Buchberger 1939 Gewinner des Goldhelms von Deutschland in München-Daglfing war. Der Wunsch des eigenen Stadions für diese oft unbesiegbare Gröbenzeller Fahrergruppe ging noch im Jahre 1951 in Erfül-

lung. Aufgrund der Initiative des damaligen rührigen Vorstandes des Turn- und Sportvereins Olching, Herrn Michael Schredl, aber auch vom risikobereiten Olchinger Motorsportfunktionär Herrn Brehmer senior sowie mit Hilfe der Gemeinde und dem Wohlwollen des Resident-Officer von Fürstfeldbruck und einer Reihe von Offizieren des Fliegerhorstes entstand eine herrliche Speedwaybahn. Der Motorsportclub Olching/Gröbenzell im ADAC wurde gegründet, und am 24. Juni 1951 konnte der 1. Vorsitzende Herr Dr. Heinz Mierlein die Eröffnungsansprache halten. Es fand eine Eröffnungsveranstaltung statt mit auch heute noch so bekannten Fahrern wie Albin Siegl, Herrmann Gunzenhauser,

Karl Vogt, Ludwig und Karl Killmeyer, Karl Maxreiter, Franz Neubauer, Gerhard Hofmeister und natürlich Fred Aberl. Auch Seitenwagenrennen wurden gefahren. Allseits wurde der Bahnzustand gelobt. Kein Wunder, nachdem beim Bau Albin Siegl und Herrmann Gunzenhauser beratend mitgewirkt haben. Die Gröbenzeller Rennfahrer sowie die Arbeit aller beteiligten Motorsport-Idealisten war entscheidend dafür, daß Olching damals schon - vor 36 Jahren - mit Abensberg zu einer deutschen, aber auch international bestens bekannten und anerkannten Speedway-Metropole wurde, ein Ruf, der von den nachfolgenden Vorständen und Funktionären bis heute bewahrt worden ist.

Die Konkurrenz wird größer

Was von Fred Aberl nicht zu vermeiden und nicht aufzuhalten war, aber eine ganz natürliche und vor allem notwendige Entwicklung ist, trat automatisch insofern ein, indem die Konkurrenz immer größer und stärker wurde. 1952 gesellte sich des schon erwähnte Bübchen Wack Hofmeister dazu, aber auch Rudi Münzloher, Otto Briendl, Josef Sinzinger, der älteste

Anfänger Josef Seidl, Erich Berttram, Edi Karesch, Sebastian Nachtmann, Hans Zierk, Anton Bauer, Siegfried Klaus, Edi Lachner, Alfred Danmeyer, Peter Kern, Wilhelm Hanrieder, Johann Sturm, Rudi Bleierer, Kurt Ahrens, Fritz Kindsmüller, Walter Schein, in den 60er Jahren dann zusätzlich Manfred Poschenrieder, Otto Weiss, Hans Siegl, Otto Barth, Georg Purzer,

Walter Matl, Rudolf Kastl, Hans Griebel, Josef Unterholzner, Heinrich Sprenger, Christoph Betzl, Dieter Dauderer, Josef Holzner, Otto Lanthammer, Walter Pröbst, Horst Kroiss, Max Hörmann, Alois Wiesböck u.a. machten dem Fred das Siegen mehr oder weniger immer schwerer, abgesehen von der heranwachsenden, riesigen ausländischen Fahrer-Elite.

Unzählige Starts und Pokale und doch kein Titel

Trotzdem Fred Aberl die aufgeführten Konkurrenten oftmals nur im Material überlegen waren und ihm daher auch seine Erfahrung, Routine und der exzellente Fahrstil nichts nützten, ist die Pokal- und Ehrenpreis-Sammlung von Fred fast unüberschaubar.

Darunter befindet sich auch der ADAC-Goldhelm von Deutschland 1959, gewonnen in Hamburg, die "Goldene Traube" von Haßloch 1965 und die "Silberne Rose" von Zweibrücken 1966. In vielen entscheidenden Augenblicken, vor allem bei Meisterschaften, u.a. auch einmal im BBM-Stadion, war Fred Aberl entweder durch Sturz, meistens aber wegen Maschinenschaden unwahrscheinlich vom Pech verfolgt.

Moralische Aufrichtung gab ihm immer wieder seine Frau

Jolanta die ihm überall zur Seite stand und ihn versorgte, unzählige Male wurde in den



Hamburg - Goldhelm 1959

Fahrerlagern gezeltet und das Essen teils am offenen Feuer zubereitet. Das schönste Lagerfeuer fand im Reitpark von Lonigo statt. Das war übrigens damals mit Abstand das lustigste Rennen, so locker und unbeschwert ging es nirgendwo zu. Noch zwei Stunden vor Rennbeginn badete man im ca. 40 Kilometer entfernten Gardasee.

Bezeichnend für die fahrerische Qualität von Fred Aberl ist die Tatsache, daß er sich bis in jedes Finale aller stattgefundenen Sandbahn-Europameisterschaften von 1957 bis einschließlich 1970 eintragen lassen konnte und nur 1970 wegen seinem überhaupt schwersten Sturz vier Wochen vor der Endlauf-Veranstaltung seinen Platz an Rudi Kastl abgab, aber als Reservefahrer trotzdem bereits wieder das Training mitmachte.

Unerfüllter Traum vom Europameistertitel

Trotzdem sich Fred Aberl in jedes Sandbahn-Europameisterschaftsfinale qualifizieren konnte, wurde er gerade dabei zum größten Pechvogel.

Es würde zu weit führen, jede einzelne Pechsituation aufzuführen, alleine die Schilderung vom Endlauf 1968 in Mühldorf ist tragisch genug. Bekanntlich konnte man sich damals nur mit genügender Punktesammlung für den Endlauf qualifizieren, die Punkte hatten aber dann keine Bedeutung mehr, sondern es zählte nur die Platzierung im Ziel für die Vergabe der Preise bzw. des Titels.

Dem Insider sind die drei Starts damals in Mühldorf bestimmt noch in Erinnerung. Beim ersten Start lag der Fred schon in der ersten Kurve sicher in Führung, doch Abbruch - Manfred Poschenrieder war am Start stehengeblieben.

Beim zweiten Start, Fred Aberl wieder in Führung, nach der ersten Kurve Kupplungs-

schaden, aber vorher schon wieder der Abbruch, der spätere Sieger Manfred Poschenrieder war wieder nicht vom Start weggekommen.

Nun brauchte der Fred zum dritten Start seine zweite, aber natürlich kalte, Maschine. Er lag zwar beim dritten (endlich gültigen) Start neben Kurt W. Petersen in der ersten Kurve wieder in Führung, doch das Vollspritzen bei diesem Regenwetter durch diesen vertrag sein kalter Motor nicht, und da gab er seinen Geist auf. Da kann man bestimmt nicht nur vom Pech reden, war nicht nur die Meinung von Fred.

1969 hätte in Oslo dieser Titelgewinn ebenfalls fast geklappt, aber irgendwie hatte Fred davor Bedenken, in der nächsten Rennsaison dann entsprechend gejagt zu werden. Aus diesem Grunde hatte er an sich vor, allen Ernstes nach so einem Titelgewinn seine Laufbahn zu beenden.

Lebensbedrohlicher Sturz

Im Verhältnis zu seiner jahrzehntelangen Aktivität mit den unzähligen Starts, ist Fred Aberl glücklicherweise kaum von Sturzverletzungen betroffen worden.

An Brüchen hat er nur die beiden Schläfenbeine und die Schulter zu verzeichnen, aber das schlimmste Sturzerlebnis traf ihn im August 1970 in Landshut auf der damaligen Sandbahn.

Als vor ihm Heini Sprenger und Alois Wiesböck innen stürzten, glaubte Fred außen gut vorbeizukommen, doch da schleuderte die Maschine von Wiesböck über die Bahn, und Fred raste voll hinein. Im Lands-

huter Krankenhaus war man leider nicht fähig zu erkennen, was ihm passiert war. Gerhard Ertl fuhr ihn schnell nach München, Rechts der Isar, und dort hat ihm ärztlicher Durchblick und Übersicht praktisch das Leben gerettet. Er hatte nämlich eine lebensgefährliche Lungenverletzung erlitten. Das Schlüsselbein steckte in der Lunge!

Zum großen Glück ist uns Fred Aberl erhalten geblieben, und heute noch sind nicht nur seine Familie und alle seine Freunde und Bekannten sehr froh darüber, sondern auch viele aktive Sportkameraden hätten von ihm nicht die heutige große Hilfe.



Sturz Pocking ca. 1955

Drang auf die Rennmaschine vorerst unüberwindbar

Manch anderer Motorsportler hätte nach einem derartigen schrecklichen und im Grunde genommen schuldlosen Sturz, wie ihn Fred Aberl im August 1970 in Landshut erleben mußte - noch dazu mit einer solchen lebensgefährlichen Verletzung - den Rennsport an den berühmten Nagel gehängt. Dies allein nicht aus Angst, denn die hatte und kannte nach unzähligen Starts auch der Fred nicht mehr, sondern aus reiner Vernunft. Für Rennfahrer von seinem Schlag muß es offensichtlich noch viel schlimmer kommen, bevor

Vernunft die Rennleidenschaft besiegt. Andererseits wäre es aber auch für ihn mit 46 Jahren eigentlich schon an der Zeit gewesen, auch im Interesse seiner Familie, an eine risikolose Zukunftssicherung zu denken. Immerhin waren nämlich Freds Töchter in der Zwischenzeit bereits 14 und 19 Jahre alt geworden, und auch seine Frau Jolanta sehnte sich schon lange nach einem normaleren Familienleben, auch wenn gerade sie es war, die ihm bei Rückschlägen am eindringlichsten neuen Mut vermittelte.

„Stehaufmännchen“ Fred Aberl

Wie bereits schon erwähnt, zog es unseren Fred schon vier Wochen nach dieser lebensgefährlichen Sturzverletzung - bestimmt nicht völlig ausgeheilt - wieder auf seine Rennmaschine. Das bringen nur solche Stehaufmännchen, wie er eines war, fertig.

Er fuhr zwar „nur“ das Training zum Endlauf der letzten Sandbahn-Europameisterschaft (1970) in Scheeßel, aber auch gerade bei so einem Training wird nicht langsam

gefahren. Seinen Qualifikationsplatz für dieses Finale hatte er bekanntlich an Rudi Kastl abgegeben.

Trotz allem nahm Fred im restlichen Zeitraum dieser unglücklichen Rennsaison noch an fünf Bahnrennen teil, u. a. am Endlauf zur Deutschen Sandbahn-Meisterschaft in Pfarrkirchen.

Dabei und bei den anderen vier Starts erzielte er verständlicherweise keine größere Erfolge.



Fred mit Albert Stickl

Mit Volldampf in die letzten 5 aktiven Jahre

Von 1971 einschließlich der Rennsaison 1975 mischte Fred Aberl national und auch international in ganz Europa noch kräftig mit. Im ersten Speedway-Bundesligajahr für den MC Krumbach, 1973, damals dann schon im Alter von knapp 50 Jahren, ist Fred ziemlich erfolgreich eingesprungen. Trotz wiederum

alljährlicher Qualifikation zum Endlauf zur Deutschen Sandbahn-Meisterschaft kam Fred nicht einmal auf das so begehrte Treppchen. Dasselbe und längst gewohnte Pech hatte er auch 1971, wo er in Oslo sogar Teilnehmer beim ersten Finale zu einer Sandbahn-Weltmeisterschaft war.



Krumbach Speedway-Bundesligamannschaft 1973
2. von links Fred

Wegen Firmengründung aktive Laufbahn beendet

Im Laufe der Rennsaison 1975 zeichnete sich für Fred Aberl die Möglichkeit ab, die Kfz-Werkstatt vom unvergessenen Sepp Giggenbach in Mühldorf mit Wohngebäude in Eigenregie zu übernehmen.

Jeder damalige Insider ist auch heute noch davon überzeugt, daß diese einmalige Chance einer eigenen Firmengründung und damit bester, endlicher Zukunftssicherung der Hauptgrund dafür war, daß sich Fred am Ende der Saison 1975 dazu entschließen konnte, mit „nur“ 51 ½ Jahren zumindest die aktive Ausübung des Bahn-

Rennsports zu beenden. Nun hatte auch bei ihm die Vernunft gesiegt.

Einem Rennfahrer wie Fred Aberl, der so unbeschreiblich stark mit Leib und Seele 30 Jahre lang mit dem Bahn-Rennsport aktiv verknüpft war, ist derselbe im wahrsten Sinne des Wortes zum Lebensinhalt geworden.

Höchst verständlich war daher, daß er, aber doch schweren Herzens, diese eigene Firmengründung weiteren Rennsportaktivitäten vorgezogen hat. Der Umzug nach Mühldorf erfolgte dann auch im Jahre 1976.

Trotzdem weiterhin umfangreich mit dem Bahnsport verbunden

Nichts ist verständlicher - fast sogar logischer, als daß ein derart langjähriger aktiver Bahnrennfahrer von dieser Sportart praktisch bis zum letzten Atemzug nicht wegkommen kann.

Aus diesem Grunde hat Fred bis heute mehr an den Rennmo-

toren und den Fahrgestellen für die Bahnmaschinen gearbeitet als an den Kundenautos, was auch weiterhin, speziell den Nachwuchsfahrern, zugute kommen wird.

Fred Aberl konnte sich, zeitlich bedingt, nicht auf das

Tunen spezialisieren, aber die Qualität seiner Motor-Überholungen und Fahrgestell-Herstellungen sowie auch Fahrgestell-Reparaturen ist in weitem Umkreis anerkannt.

Idealer Mannschafts-Betreuer und deutscher Delegationsleiter

Seit vielen Jahren ist Fred Aberl für die Oberste Motorradsport Kommission (OMK) der geeignete Delegationsleiter und Betreuer für die Starts qualifizierter deutscher Fahrer im europäischen Ausland.

Dabei ganz speziell Betreuer der deutschen Eisspeedway-Nationalmannschaft.

Schließlich ist er selbst mit Peter Knott Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre, drei Jahre lang sehr erfolgreich auch in diesem Wettbewerb mitgefahren.

Dabei konnten sie sich - für damalige Verhältnisse sensationell - in Ufa/UdSSR für das

Finale der Eisspeedway-Europameisterschaft, welches in Inzell stattfand, qualifizieren.

Die internationale Konkur-

renz war aber dann zu groß, um einen der vorderen Plätze zu erreichen.



Eisspeedway Inzell

Unvergessliche Feier zum 60. Geburtstag

Geboren ist Fred Aberl bekanntlich am 17. Juni, doch der fiel in seinem Jubiläumsjahr ausgerechnet auf einen Sonntag, und zugleich fand an diesem Sonntag in Lonigo/Italien das Speedway-Best-Pairs-Finale statt.

Somit war der Tag zuvor, Samstag, der 16. Juni, ganz logisch der beste Ausweichtermin für eine Geburtstagsfeier, welche jeder Teilnehmer so schnell nicht vergessen wird. Kein Wunder, wenn man bedenkt, daß der große Ausstellungsraum mit fast 100 Sitzplätzen kaum ausreichte, um alle eingeladenen alten Rennfahrerkollegen, Freunde und Bekannte aufzunehmen - abgesehen

von den Zaungästen.

Es war eine kaum woanders anzutreffende Versammlung ehemals erfolgreicher Bahnsportler und Altmeister.

Speziell für den ADAC waren die beiden hohen Funktionäre Albert Seitz und Helmut Korn als Gratulanten vertreten. Vor Freds alter, immer noch fahrbe-

reiter 350-ccm-JAP war ein riesiges Buffet aufgebaut.

Natürlich konnten seine vielen ausländischen Rennfahrerkollegen mitten in der Saison nicht persönlich anwesend sein, um so größer war der Haufen der Glückwunschtelegramme und Geburtstagspost aus aller Welt.

Ruhiger Lebensabend nicht in Sicht

1986 hat Fred Aberl seinen Motorrad- und Autowerkstattbetrieb an Tochter Gabriele und Schwiegersohn Michael Kuschill übergeben, die von Anfang an zusätzlich einen Autoverleih gründeten.

Wie seit 1976 begleitete Fred Aberl als Manager und Betreuer der deutschen internationalen Eisspeedwayfahrer, speziell der Nationalmannschaft, diese in ganz Europa. Seit 1993 haben sich die Betreuungen in Sachen Eisspeedwayfahrer ziemlich reduziert, da dieselben von der OMK nur noch für die Nationalmannschaft als notwendig erachtet werden.

In seiner Werkstatt an der Innbrücke in Mühldorf baute er begehrte Fahrgestelle für die Bahnmaschinen, richtete Rahmen aus und speichte Räder ein. Fast nebenbei restaurierte er im Auftrag der Bayerischen Motoren Werke historische Motorräder für das BMW-Museum, wie zum Beispiel die Weltrekordmaschine von Ernst Henne und die Kompressormaschine von Schorsch Meier.

Sein größtes Erlebnis war dabei der Transport dieses Motorrades nach England, wo der sogenannte „Gußeiserne“ 1989 zum 50-jährigen Jubiläum des schwersten Motorradrennens der Welt auf der Isle of Man,

eine Demonstrationsrunde (61,5 Kilometer) drehte.

Der heute 75-jährige denkt aber immer noch nicht daran, sich auf seinen Altenteil zurück zu ziehen und höchst verdientermaßen sich zur Ruhe zu setzen, sondern steht laufend alten und jungen Fahrern mit Rat und Tat zur Seite. Fast jeden Dienstag fährt Fred Aberl zum Motorstammtisch nach München in den Löwenbräukeller und zweimal im Monat nach Unterföhring zum Clubabend seines Stammvereins, dem Bund-Bayerischer-Motorsportler (BBM).

Auch seinem „neuen“ Heimatverein, den MSC-Mühldorf steht er nach wie vor bei allen erdenklichen Veranstaltungen mit Rat und Tat zur Seite, obwohl das als Ehrenmitglied schon lange nicht mehr sein müßte.

Nicht nur all seine Freunde und Bekannten im In- und Ausland, sondern auch der Storyschreiber und ganz besonders der MSC-Mühldorf wünschen Fred Aberl, daß er noch sehr lange gesund und munter bleibt sowie seinen immer noch vorhandene große Vitalität, Energie und Schaffenskraft für seine Familie und zugunsten des Motorsports behält.

© Hans Fock