

Vollgas im Prinzenpark Nachkriegskick vor begeisterten Zuschauern

Blicken wir in den Rückspiegel, zurück in die Zeit der Nachkriegsnot. Die glücklich Überlebenden probten das Weiterleben, noch bedrängt von den trostlosesten Erinnerungen. Genuß Stoff, denkt man heute,

für viele Jahre Depression. Aber tatsächlich war bald die Zuversicht stärker als die Desillusion. Lange Schlangen vor den Kinos und Theaterkassen. Zeitungen erschienen wieder – und dann tat sich plötzlich

Erstaunliches. In etlichen Städten, darunter Braunschweig, rasten, durch Wohnstraßen und an Trümmerbergen vorbei, Rennautos und Motorräder. Vollgas im Prinzenpark vor 30 000 Zuschauern! Wahn-

sinn. Das war, wenn wir nur die Zahlen nehmen, damals das stärkste Theater. Jetzt erinnern eine Ausstellung und ein Buch an jene, die diese Spektakel unter unmöglichen Bedingungen realisierten.



Stilvoll mit Hut und weißem Hemd: Stadionsprecher bei einem Aschenbahn-Motorradrennen 1950 im Braunschweiger Sportpark Richmond.



Tollkühn in der Kurventechnik. Das Gespann Veit/Knop aus Bissendorf beim Prinzenpark-Rennen 1949 für Motorräder mit Seitenwagen.



Nachdem die Rennen im Prinzenpark verboten worden waren, diente 1952 ein Straßendreieck bei Wendhausen als neue Rennstrecke.



Die Rennstrecke im Braunschweiger Prinzenpark. Start und Ziel: Herzogin-Elisabeth-Straße. Dort waren auch die Tribünen aufgebaut.



22. August 1948: Start zum ersten Prinzenpark-Rennen auf der Herzogin-Elisabeth-Straße. Es regnete in Strömen, und trotzdem waren 20 000 Zuschauer gekommen.

Eine heute erstaunlich anmutende Zahl. Das Foto fängt die Dynamik des Starts wundervoll ein. Es scheint, als ob beim ersten Gasgeben die Hinterräder seitlich weg-

brachen. Die feuchte Luft verband sich bald mit einer Wolke von Rizinus und Äther, dem Rennspritgemisch von damals, wie Autor Eckhard Schimpf weiß. Er stand da-

mals als Zehnjähriger an der Rennstrecke. An den Häusern vorbei raste unter anderem der Rennfahrer „Schorsch“ Meier (München), Europameister der Vorkriegs-

zeit. Dabei auch der Braunschweiger Lokalmatador Kurt Kuhnke. Er fuhr eine silberne DKW-Kompressor-Maschine. Fotos: Archiv Schimpf und Hans Steffens

Rasen als eine Form des Vergessens

Eine Ausstellung im Braunschweiger Altstadtrathaus und ein Buch über Männer, die es eilig hatten, zu neuen Zeiten aufzubrechen

Von Harald Duin

Diese Raserei damals vor dem Wirtschaftswunder: starkes Thema. Dachte man auch im Städtischen Museum Braunschweig, nachdem die BZ im Sommer 2009 über den Braunschweiger Bierfahrer Hans-Henning Vaillant berichtet hatte. Diesem war eine Rarität in die Hände gefallen: ein Brettspiel von 1948, das Prinzenpark-Rennen zum Würfel.

Autor Eckhard Schimpf hatte seinerseits schon begonnen, die Rennbegeisterung der Nachkriegszeit zu einem Buch zu verarbeiten. Museum und Autor kommen mit ihren Projekten jetzt quasi gleichzeitig ins Ziel. Bis dorthin hat Schimpf, Kenner der Motorsportgeschichte, die beiden Ausstellungsmacherinnen Heidemarie Anderlik und Sabine Ahrens mit Tipps versorgt.

Der Traum vom Fahren erhielt in der Nachkriegszeit Flügel durch das VW-Werk Wolfsburg. Dort liefen 1946 bereits 10 000 Fahrzeuge

vom Band. Mit Bezugsschein konnte der Käfer privat erworben werden: für 5000 Reichsmark.

KFZ-Tüftler rollten ihre in der Nazizeit versteckten Maschinen ins Freie, brachten diese wieder zum Laufen. Andere bastelten an kuriosen Eigenbauten. Erinnerungen an Willy Berger, der 1946 am Madamenweg eine Werkstatt eröffnete. Seine Werbung war unmissverständlich: „Haben Sie mit Ihrem Motorrad Ärger, fahren Sie zu Willy Berger.“ Dieser Berger war auch schnell, siegte 1949 beim zweiten Braunschweiger Prinzenpark-Rennen.

Rennverrückte auch drüben im sowjetisch besetzten Deutschland. Zum Sachsenringrennen 1950 erschien eine Plakette mit den Emblemen von FDJ und FDGB. Eingraviert der schöne Satz: „Motorsport bricht Zonengrenzen“. In seiner Ausstellung kann das Städtische Museum einige spektakuläre Leihgaben präsentieren, so das original erhaltene Motorrad der rasenden Legende Schorsch

Meier. Wie Schimpfs Buch ist die Schau gleichsam ein Lorbeerkrantz für die damaligen Helden des Rennsports.

Schon die Anekdote, wie 1946 der britische Stadtkommandant Braunschweigs, Group-Captain Hicks, im Rathaus Besuch erhielt. Drei verhärmte Zivilisten, Heinz Irrgang, Albert Himstedt und Kurt Kuhnke, hatten einen Vorschlag: ein Motorradrennen auf der Reichsautobahn. Hicks, erinnern sich Zeitzeugen, soll mit der Faust auf dem Schreibtisch gehauen haben: „Seid Ihr verrückt? Ihr wollt mir meine Militärstraße nach Berlin sperren!“

Die Bittsteller ließen nicht locker. Das Rennen wurde schließlich vom Oberbefehlshaber der britischen Zone in Bad Oeynhausen genehmigt. Das Ganze aber als „Truppenbetreuung für die britischen Soldaten“ deklariert. 40 000 Menschen strömten zum Rennen zwischen der Auffahrt Braunschweig-Ost und dem Wagumer Weghaus. Unter den Maschinen

Prachtexemplare der Marken DKW, BMW, Norton, Rudge, Velocette und NSU. Das Ganze hieß großspurig „Großer Preis von Braunschweig“.

Und dann, ab 1948, die heute wahnwitzig anmutenden Prinzenpark-Rennen. Auf der Autobahn waren wegen des wachsenden Verkehrs keine Rennen mehr möglich. Warum wahnwitzig? Ohne Absicherung standen die Zuschauer direkt am Streckenrand. Die Motorräder und Wagen rasen, wie Schimpf sich erinnert, nur wenige Zentimeter an den Menschenmassen vorbei.

Über 50 Strafenrennen gab es damals zwischen Kiel und Garmisch. Die ersten Toten kummerlich nur wenige. Schimpf: „Der Krieg hatte alle abgestumpft.“ Entsetzen aber, als 1952 auf dem Grenzlandring bei Mönchengladbach der Berliner Rennfahrer Helmut Niedermayr die Gewalt über seinen Veritas-Formel-2-Rennwagen verlor und in die Zuschauer schleuderte. 14 Menschen starben,

32 wurden verletzt, darunter viele Kinder.

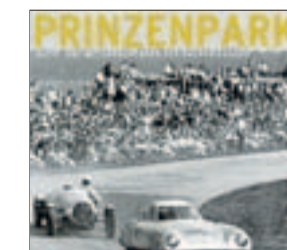
Daraufhin wurde 1952 das 5. Braunschweiger Prinzenpark-Rennen verboten. Die Fahrer starteten auf einem Ersatzkurs zwischen Wendhausen, Lehre und Essehof. Aber nach 1953 war auch hier Schluss. Immerhin gab es noch das Sand-Oval im 1926 eröffneten Sportpark Richmond. Hier heulten ab 1950 die Motoren.

So ist Schimpfs Buch, atmosphärisch dicht geschrieben, eine Reverenz an die Asphalt-Helden der Nachkriegszeit, die es halt eilig hatten, zu besseren Zeiten aufzubrechen.

Die Ausstellung im Altstadtrathaus läuft vom 1. September bis 8. Januar. Eintritt 3 Euro. Kinder, Schüler und Studenten haben freien Eintritt. Ein Maxi-Spielplan lädt alle Besucher zum Würfelspiel Prinzenparkrennen ein. Zur Ausstellung erscheint ein Katalog, der gleichzeitig Jahreskalender ist. Ein umfangreiches Begleitprogramm ergänzt die Ausstellung.

GEWINNSPIEL

10 Bücher signiert von Eckhard Schimpf



Unsere Zeitung verlost zehn von Eckhard Schimpf signierte Exemplare seines Buchs „Prinzenpark – Auto- und Motorradrennen der Nachkriegszeit“. Der Autor hat in seiner Jugend jedes der Braunschweiger Rennen als Zuschauer miterlebt. Bis 1982 ist er selbst Rennen gefahren.

Rufen Sie heute von 4 Uhr bis Sonntag 20 Uhr an.

(0 13 78) 90 11 33*

*0,50 Euro/Anruf aus dem deutschen Festnetz, abweichender Mobilfunktarif.

Geben Sie Name, Anschrift und Telefonnummer an.



Plakat für ein Rundstrecken-Rennen auf der Reichsautobahn am 24. August 1947. Ein Jahr vorher fand hier auf einem kurzfristig gesperrten 6,2 Kilometer langen Kurs das erste deutsche Rundstreckenrennen der Nachkriegszeit statt: der „Große Preis von Braunschweig“.



Georg Meier, der erfolgreichste deutsche Motorradrennfahrer der Nachkriegszeit, wurde immer nur Schorsch genannt. Er gewann Braunschweiger Rennen 1947 und 1948.



Da staunten die Jungs. Beim Prinzenpark-Rennen 1948 beeindruckte die älteste Teilnehmer, Paul Schorch aus Watenstedt, mit seinem PSW-Kleinstrennwagen.



Prinzenparkrennen 1949. Im Lauf der Rennsportwagen bis 1100 ccm siegte Günther Scholz aus Lebenstedt mit seinem VW-Eigenbau. Da freute sich auch seine attraktive Frau.



Prinzenparkrennen 1949. Wilhelm Noll siegte mit Fritz Cron in der Seitenwagenklasse bis 600 ccm. Dafür gab's einen Lorbeerkrantz und ein Schlückchen Sekt.