

**Dokumentation
zu den
„Glockenspitzenrennen“
1951 und 1952
in Krefeld**

**... ein kurzes, fast schon vergessenes Motorrennsportkapitel
der Krefelder Stadtgeschichte ...**

Vorbemerkungen

Gehen wir rund 60 Jahre zurück in die Zeit kurz nach der Währungsreform (20.6.1948) und das Land, das manche Trizonesien nannten, als Bezugsscheine, Kompensation, Maggeln, Hamstern und Klinkenputzen allmählich weniger wurden. Wie zu jeder Zeit gab es manche Menschen, denen es gut ging, während andere im zweiten Weltkrieg und dessen Folgen alles verloren hatten, was ihnen lieb und wert war. Was alle Menschen vereinte – und darin unterschieden sich auch Besatzer und Befreite nicht, war der Wunsch nach Unterhaltung und Vergnügen.

Im Jahr 1951 beendeten die USA offiziell den Kriegszustand mit Deutschland und Ludwig Erhardt begründete die soziale Marktwirtschaft, die sich zum Wirtschaftswunder weiter entwickelte. Durch die Ausgabe der ersten Reisepässe setzte eine Reisewelle – vor allem Richtung Süden nach Italien – ein. Der Krefelder Sport fand seine Krönung im Gewinn der deutschen Eishockeymeisterschaft durch den KTSV Preußen, dem ein Jahr später der KEV folgte. Die Krone im internationalen Motorsport erhielt der aus Argentinien stammende Juan Manuel Fangio auf Alfa Romeo in der Formel 1. Die Mercedes-Silberpfeile waren zwar auch wieder am Start, nahmen aber noch nicht an der WM teil und konnten noch nicht häufig genug siegen. Die Teilnahme am internationalen Motorsport war wieder möglich geworden, nachdem Deutschland in die FIA (internationale Autorennsportorganisation) und die FIM (das gleiche für Motorräder, Federation Internationale de Motocyclisme) zurückkehren durften.

In der deutschen Kraftfahrzeugindustrie wurden der BMW 501 „Barockengel“ vorgestellt, der Porsche „356“ kam auf den Markt, bei Opel gab es den „Kapitän“ und VW brachte den „Brezelkäfer“, Mercedes schließlich führte den 300er „Adenauer“ im Programm.

Zeitgenössischer Motorsport in Deutschland

Durch die Rückkehr Deutschlands in die internationalen Sportverbände wie z.B. die FIM, gab es Bedarf an und Chancen für Profis wie auch Amateure bzw. Nachwuchsfahrer. Zudem flammte die Motorsportbegeisterung der Vorkriegsjahre wieder voll auf und löste einen großen Boom aus. Allerorten gab es – wieder – Rennen im Gelände, auf der Bahn, der Straße, auf Flugplätzen und an Bergen, auf Rundstrecken sowie auf freien Strecken und natürlich auch auf den bekannten, abgesperrten Rennstrecken.



Programmheft vom ersten Rennen 1951



Programmheft vom zweiten Rennen 1952

Die Weltmeisterschaftsläufe für Motorräder und andere wichtige Rennen im Jahr 1951 (auszugsweise) waren:

- Belgien, Mettet (29.3.1951), Floreffe (22.4.1951), Chimay (13.5.1951), Gedinne (10.6.1951) sowie GP/WM Spa-Francorchamps 1.7.1951
- Deutschland, GP, Stuttgart-Solitude, 26.8.1951
- England, Thruxton, 27.9.1952
- Finnland, Helsinki, GP, 6.5.1951
- Frankreich, Albi, GP/WM 14.7.1951, Bol d'Or, St. Germain 2.6.1951
- Isle of Man, Tourist Trophy/WM, 4.6.1951
- Italien, GP/WM, Monza, 9.9.1951
- Luxemburg, GP, 3.5.1951
- Niederlande, GP/WM, Assen Tourist Trophy, 7.7.1951, Zandvoort, 6.5.1951
- Nordirland/Ulster GP/WM, Belfast, 18.8.1951
- Norwegen, Oslo, GP, 23.9.1951
- Schweiz, GP/WM, Bern-Bremgarten, 26.5.1951
- Spanien, GP/WM, Barcelona-Montjuich, 8.4.1951
- Tschechoslowakei, GP, Brünn, 6.5.1951

Erklärung: GP = Grand Prix oder Großer Preis, WM = Weltmeisterschaftslauf

Die „Motorrad-Welt“ bestand seinerzeit also aus Zentraleuropa. Dort, wo es eine nennenswerte Motorradindustrie gab, gab es auch die entsprechend international besetzten Rennen.

Publikumswirksame Renntermine in Deutschland mit internationaler Beteiligung sowie 100.000 und mehr Zuschauern in diesen Jahren fanden statt in:

- Berlin, Avus, 1.7.1951
- Freiburg, Schauinsland Bergrennen, 5.8.1951
- Hannover, Eilenriederennen, 29.4.1951
- Hockenheim, Mai Pokal (14.5.1951) und Rhein-Pokal (12.8.1951)
- Hohenstein-Ernstthal, Sachsenring, 26.9.1951
- Nürburgring, Eifelrennen, 3.6.1951
- Oberreifenberg, Feldbergrennen, 20.5.1951
- Schotten, Rund um Schotten, 15.7.1951
- Sankt Wendel, Preis des Saarlandes, 6.5.1951
- Wegberg, Grenzlandringrennen, 9.9.1951

Aber es gab auch zahlreiche Veranstaltungen mit zum Teil eher regionaler Bedeutung und daher auch eher kleineren Zuschauerzahlen (auszugsweise, ohne Geländewettbewerbe):

- Aachen, Waldrennen, 27.5.1951
- Battenberg, Rund um Battenberg, 5.8.1951
- Braunschweig, Prinzenparkrennen, 22.7.1951
- Buchen, Odenwaldring, 1.7.1951
- Dieburg, Dreiecksrennen, 15.4.1951
- Dortmund, Rund um die Westfalenhalle, 22.7.1951
- Essen, Grugapreis, 23.9.1951
- Frankfurt, Dreiecksrennen, 17.6.1951
- Gladbeck, Industrieringrennen, 19.8.1951

- Ingolstadt, Donauringrennen, 8.7.1951
- Karlsruhe, Dreiecksrennen, 10.6.1951
- Kassel, Herkules-Bergringrennen, 19.8.1951
- Kiel, Hafenkurs, 17.6.1951
- Leverkusen, Rund um das Bayerkreuz, 15.7.1951
- Lorsch, Riedringrennen, 27.5.1951
- Malente, Rund um den Kellersee, 5.8.1951
- Monschau, Burgringrennen, 17.6.1951
- München-Riem, Rundstreckenrennen, 3.5.1951
- Nürnberg, Norisringrennen, 2.9.1951
- Peine, Silberne Eule, 10.6.1951
- Recklinghausen, Hillerheide, 7.10.1951
- Schweningen, schwäbisches Rundstreckenrennen, 22.7.1951
- Stockach, Rundstreckenrennen, 3.6.1951
- Trostberg, Dreiecksrennen, 1.5.1951
- Tübingen, Stadtringrennen, 24.6.1951
- Waiblingen, Dreiecksrennen, 22.4.1951
- Wunsiedel, Luisenburger Dreiecksrennen, 16.9.1951

Außerdem fanden vielerorts zahlreiche Geländerennen im rheinischen Raum mit jeweils rund 20.000 Zuschauern, sowie Bahnrennen auf Zement (Radrennbahnen, z.B. Wuppertal), Gras oder Sand (Pferderennbahnen, z. B. Trabrennbahn Mönchengladbach) und Asche/Sand (Leichtathletik) statt. Die Dichte und der Umfang des Terminkalenders mag zeigen, wie groß die Motorrennsportbegeisterung in dieser Zeit war und wie schwierig es sich gestaltete, einen geeigneten Termin für eine neue, weitere Veranstaltung wie die Glockenspitzenrennen zu finden.

Die Initiatoren

Deutschland hatte seit je her eine bedeutende Auto- und Motorradindustrie, die ihre Leistungsfähigkeit auch in vielen Motorsportveranstaltungen prüfte, bewies und sich dem internationalen Vergleich stellte. Die damit verbundene Rennsportbegeisterung der Teilnehmer und Zuschauer wurde nach dem zweiten Weltkrieg sehr bald wieder aufgenommen und fand bei den verantwortlichen Militärbehörden schnell Zustimmung. Schließlich gab es auch in Frankreich und Großbritannien eine sehr große Rennsportleidenschaft. Die ersten Rennen nach dem zweiten Weltkrieg fanden bereits 1946 statt (z. B. Neuwied), im Jahr 1948 wurde der Grenzlandring bei Wegberg fertiggestellt und eröffnet. Dort waren es technikbegeisterte Textilunternehmer wie Emil Vorster, Richard Vogelsang und Friedrich Dilthey, die die Dinge vorantrieben.

Vogelsang stammte aus Krefeld. Da wundert es nicht, dass auch bald der Gedanke aufkam, in Krefeld Motorrennsport zu betreiben. Die ortsansässigen Motorsportclubs wie die Motorunion Grenzlandring e.V. im Deutschen Motorsport Verband, bestehend aus Automobil- und Motorsportclub Erkelenz, Rheydter Club für Motorsport, Motorsportclub Grenzlandring Wegberg, Motorsportclub Mönchengladbach und dem Krefelder Automobil- und Motorsport Club 1921 Ortsgruppe im ADAC (AMC), arbeiteten dazu eng zusammen. Der AMC hatte zwar schon einige Erfahrungen mit der Organisation und Durchführung von Clubveranstaltungen motorsportlicher Art und hatte auch erfahrene Motorsportler in seinen Reihen; eine Publikumsveranstaltung von landesweiter Bedeutung, war jedoch neu.

Richard Vogelsang (1916 – 1986) war von 1949-1954 Vorsitzendes des AMC in Krefeld. Außerdem oblag ihm die Organisationsleitung der Grenzlandringrennen. Er arbeitete als Textilingenieur zunächst in der Seidenweberei C.C. Bang von Emil Vorster (1910-1976) und machte sich später selbstständig. Er ließ sich an der Moylandstraße in Krefeld durch den Düsseldorfer Architekten Bernhard Pfau (1902-1989) ein Haus bauen, das sich vom damaligen Ärgernis –wegen des ungewohnten Baustils im Vergleich zu den Nachbarhäusern - zum heutigen Denkmal gemauert hat. Pfau baute auch z. B. die Textilingenieurschule („TIS“ – heute Teil der Hochschule Niederrhein) am Frankenring und das Privathaus von Emil Vorster in Rheydt, sowie das Schauspielhaus in Düsseldorf.

Carl Pursch (1903 – 1979) war in diesen Jahren der Sportleiter des AMC und übte dieses Amt auch bei den Glockenspitzrennen aus. Vor dem zweiten Weltkrieg war er ein sehr aktiver Motorradsporthler und hat u.a. 1926 einen Klassensieg beim Freiburger Schauinslandrennen errungen und zwar im Flachrennen für Seitenwagen bis 350 ccm auf AJS. Konkurrenz war allerdings nicht allzu gewaltig. Bei Kilometerrekord und Bergrekord war er insgesamt viermal gemeldet, jeweils AJS 350 ccm, mit und ohne Seitenwagen. Sein Bruder Cuno Pursch war Gründungsvorsitzender des Krefelder Eislauf Vereins (KEV) 1936.

Karl Völlm war in dieser Zeit technischer Leiter im AMC und so auch für die technische Abnahme der Fahrzeuge bei den Glockenspitzrennen zuständig. Er besaß eine Motorenteile-Firma und brachte so die nötige fachliche Qualifikation dazu mit. Er folgte Richard Vogelsang 1959 bis 1965 auf dem Posten des AMC-Vorsitzenden.

Die Vorbereitungen

Wie es zu der Festlegung der Rennstrecke an der Glockenspitz letztendlich kam, ist nicht mehr zu klären. Jedenfalls war eine stadtnahe Strecke für Zuschauer leichter zu erreichen als eine, die außerhalb der Bebauungsgrenzen lag. Die Auswahl der Rennstrecke stand sicherlich im Zusammenhang mit dem Zustand des Straßenbelages, der Fahrbahnbreite und den wenigen Gefahrenpunkten am Straßenrand. Die Vorbereitungen liefen jedenfalls seit 1950. Selbst für die damalige Zeit ist es erstaunlich, dass die Veranstalter die Genehmigung von den städtischen Behörden erhielten, eine der Hauptverbindungen in bzw. aus Richtung Düsseldorf und Duisburg an einem Wochenende für eine Motorsportveranstaltung zu sperren. Der Name „Glockenspitz“ wirkte werblich sicherlich besser als eine der beiden anderen Straßennamen der Rennstrecke, Berliner Straße bzw. Glindholzstraße. Der Verlauf der Glockenspitz entspricht übrigens dem Grenzverlauf der „Herrlichkeit“, einer Enklave der Grafschaft Moers, zum übrigen Gebiet, das zum Kurfürstentum Köln gehörte.

Das Hauptquartier für die Vorbesprechungen der Organisatoren befand sich in der Gaststätte „Viol“ unter Leitung von Lambert Koppers, Glockenspitz 280. In der heißen Phase der Vorbereitungen trafen sich die Verantwortlichen dort wöchentlich, um das mittlerweile Erreichte zu bestätigen und die noch zu erledigenden Aufgaben und ihre Verteilung auf die einzelnen Akteure wie insbesondere Richard Vogelsang (Vorsitz), Carl Pursch (Sportwart), Josef Perpeet (Geschäftsführer), Karl Völlm (Kassenprüfer, technischer Leiter), Emil Vorster (oberste nationale Sportkommission für Automobilsport ONS und Vorsitzender der Motor Union Grenzlandring), sowie die Herren M. Dentges, P. Birgels und H. Knoors zu verteilen.

Insbesondere folgende Punkte wurden protokollarisch festgehalten:
Haushaltsplan 14.000,- DM, Vorfinanzierung einiger Gewerke, jedoch kaum Eigenkapital, Vergnügungssteuerpflicht auf den Verkauf der Eintrittskarten, ggf. Erlassung der Steuerschuld durch die Stadt, Zeichnungsberechtigung und Auftragserteilungsvollmacht,



Start zum Rennen der 350er Klasse der Sportmaschinen 1951



Start der Formel 3 Rennwagen 1952

Begründung der Notwendigkeit des Rennens für Industrie und Nachwuchs zur Erlangung der notwendigen Genehmigungen von der Stadtverwaltung, Ausfalldarlehen seitens der Stadt in Höhe von 10000,- DM, Beschaffung, Auf- und Abbau von Absperrungen, Ordnungskräften, Tribünenbau mit 1000 Plätzen, Entschädigung für den Umsatzausfall der im Innenraum der Rennstrecke „eingekesselten“ Tankstelle, Verkaufsstände und deren Genehmigung, Anfahrtstrecke für Teilnehmer und Besucher, Besucherparkplätze und deren Bewirtschaftung (z. B. PKW-Parkgebühren je 2,- DM, davon 33,3 % für den Veranstalter), Programmhefterstellung (7500 Stück) und deren Verkauf an Zuschauer, Eintrittskartenerstellung und Verkauf, Werbepлакate (100), Handzettel (1000), Spruchbänder, Unterbringung von Ehrengästen und Mitgliedern des Organisationsteams, Strohballen (0,45 DM), Zeitnehmer, Beschallung und Sprecher, Fahrerlager, Pressebesprechung, Telefonanlagen, Einbeziehung der folgenden Ämter und Behörden: Polizei, Berufsfeuerwehr, Ordnungsamt, Steueramt, Straßenverkehrsamt, Quartieramt, außerdem DRK, Siegerkränze bzw. Ehrenpreise (40,-, 60,- und 100,- DM im Wert), keine Spesen an Teilnehmer, Werbung, Ausschreibung, Nennungen koordinieren und bestätigen. Eine genaue Kostenplanung ist nicht überliefert.

Ein Werbetross, wie er seit 1930 vom Straßenradrennen „Tour de France“ bekannt ist und seit dem auch bei anderen Veranstaltungen zum Einsatz kam, um Sponsorengelder zu erhalten, gab es hier nicht. In den beiden Programmheften sind 65 bzw. 69 Werbeanzeigen enthalten. Diese stammen überwiegend von lokalen Firmen aus den Bereichen KFZ-Technik, Gastronomie und ähnliches. Einige Anzeigen sind von den Firmen, deren Eigentümer zum Organisationsteam gehörten. Ein Hauptsponsor mit besonders großer Finanzkraft war nicht dabei.

Man kann davon ausgehen, dass das Organisationsteam während dieser Phase der Vorbereitungen kaum noch Zeit hatte, seinen üblichen Erwerbstätigkeiten im vollen Umfang nachzugehen. Nicht umsonst waren viele Verantwortliche selbständige Unternehmer, die sich erlauben konnten, ihre Arbeitskraft ihrem Betrieb für einige Zeit vorzuenthalten.

Die Rennfahrer auf Motorrädern, auszugsweise

Die Ausschreibung richtete sich in Bezug auf die Motorradklassen nur an die sogenannten Ausweisfahrer, also Amateure oder Nachwuchsfahrer, heute würde man von vielleicht Breiten- oder Amateursportrennen sprechen. Lizenzfahrer, also solche, die schon einige Rennerfolge (drei Siege bei Ausweisrennen) vorweisen konnten, blieben genauso außen vor wie Werksfahrer.

Die verwendeten Motorräder sind ein Spiegel der damaligen Zeit. Aus deutscher Produktion stammten Adler, Ardie, AWD, Bismark, BMW, DKW, Dürkopp, Hoffmann, Horex, Maico, NSU, Rixe, Triumph-Nürnberg, Victoria. Aus britischer Produktion stammten AJS, BSA, Matchless, Norton, Rudge und Triumph. Dazu kamen weitere ausländische Fabrikate wie Puch, Jawa, Sarolea und Terrot.

Das Einzugsgebiet war beim zweiten Rennen deutlich kleiner und nur noch auf das Rheinland und das Ruhgebiet beschränkt, während im ersten Rennen noch Teilnehmer aus den Bereichen Bremen oder Hannover - sogar aus Hamburg - kamen. Einige Fahrer starteten in mehreren Klassen. In den Programmheften und Ergebnislisten anderer Rennen dieser und der folgenden Zeit wird man immer wieder auf Namen stoßen, die auch in Krefeld am Start waren.

Das gilt u.a. für **Jupp Pöplinghaus** (1926 - 2006), der in beiden Rennen seine Klasse als Sieger bestritt und darüber hinaus an vielen Motorradsportveranstaltungen in Krefeld und im Umland in den 1950er Jahren teilnahm. Kurz nach dem ersten Glockenspitzrennen wollte er einmal den Nürburgring besuchen und verunglückte auf dem Weg dorthin. Infolgedessen wurde ihm im Adenauer Krankenhaus die Milz entfernt. Er war Mitarbeiter von Karl Völm, der ihn großzügig bei seiner Rennsportleidenschaft unterstützte.

Horst Briel fuhr 1951 in der 500er Serienklasse. Er war später Mitbegründer und langjähriger Vorsitzender des Bundesverbandes der Motorradfahrer „Der gelbe Schal“. Er betätigte sich zudem als Journalist und Buchautor in Sachen Motorrad.

Horst Reschop (geboren 1921) fuhr bis 1953 zahlreiche Motorradrennen. Im Jahr 1952 siegte er bei allen elf Rennen, an denen er teilnahm.

Karl Julius Holthaus (geboren 1917) fuhr später auch in der Lizenzklasse. Er stammte aus einem Rundfunkgeschäft in Düsseldorf. Diese Verbindung nutzte er, um die Beschallung der legendären Wintertreffen der Motorradfahrer u.a. am Nürburgring – die sogenannten Elefantentreffen - in den 1950ern und 1960ern zu bewerkstelligen. Seine Rennfahrerei führte ihn u.a. bis nach Italien, wo er 1957 in Imola den 8. Platz in der 250er Klasse erreichte.

Heinz Kauert, der 1951 die Klasse der 350er Rennmaschinen gewinnen konnte, fuhr weiter Rennen und nahm dann als Lizenzfahrer z. B. 1958 beim großen Preis der DDR auf dem Sachsenring teil. Er kam wohl erst mit rund 37 Jahren zum Rennsport, aber betätigte sich dann umso länger und intensiver dort. Er siegte in 1951 auch beim Rennen in Battenberg. Noch im Jahre 1961 fuhr er in der 500er Klasse auf einer Matchless beim 24. internationalen Eifelrennen gegen die Weltelite immerhin auf den achten Platz.

Hein Krings war sowohl Motorradfahrer als auch Formel-3-Fahrer. Zudem schrieb er Artikel für die „Motorrad“-Zeitschrift.

Auch für **Hans Hötzer** (geboren 1920, laut Programm: Werner) gehörte das Glockenspitzrennen zu den Anfängen einer langen Rennfahrerkarriere, die ihn über die 250er Klasse auf Puch in die 350er Klasse auf AJS und zu zahlreichen Rennen überall in Deutschland (z. B. Feldberg/Taunus, Schleiz, Stuttgart/Solitude, auch Zementbahnrennen) brachte. Auch als Inhaber einer Lizenz blieb er Privatfahrer, also ohne direkte Werksunterstützung.

August Rohsiepe (geboren 1932) und **Artur Gardianczyk** (geboren 1924) waren in beiden Jahren Doppelstarter in Solo- und der Gespannklasse. Sie fuhren zahlreiche Rennen und krönten ihre Karriere 1959 mit dem deutschen Meistertitel der Seitenwagenfahrer. Rohsiepe betrieb eine Tankstelle in Gelsenkirchen.

Karl Erich Waldmann startete in beiden Jahren in der Motorradgruppe. Seine Leidenschaft vererbte er seinem Sohn Ralf, der dann in den 1980ern und danach erfolgreicher Motorradrennfahrer wurde.

Die Rennfahrer der Formel 3, auszugsweise

Bei den Rennwagen der Formel 3 waren es Lizenzfahrer. Nach dem zweiten Weltkrieg gab es zunächst die sogenannte Klasse der Kleinstrennwagen mit Motoren bis zu 750 ccm z.B. von DKW (600 ccm, 2 Zylinder, 2 Takt) oder BMW (750 ccm Boxer aus dem sogenannten

Wehrmachtsgespann). Doch schon 1950 wurde auch auf dem Kontinent die aus Großbritannien stammende Begrenzung auf 500 ccm übernommen, was Standard in der neu geschaffenen Formel 3 wurde. Die Motoren stammten ab dann ausschließlich aus Motorrädern. Die Fahrzeuge in Deutschland waren überwiegend Eigenbauten, die ohne jegliche Werksunterstützung entstanden. In England entstand die Firma Cooper, die nach frühen Erfolgen eine regelrechte Serienfertigung für die Formel 3 auflegte. Das ist ein Grund, warum die britischen Fahrzeuge schnell deutlich allen anderen Konstruktionen überlegen waren und das Interesse an dieser Rennklasse in Deutschland schnell wieder nachließ.

Katja Ajak sollte als einzige weibliche Teilnehmerin dem Formel-3-Rennen bei der ersten Auflage in 1951 einen besonderen Charme verleihen. Das blieb jedoch aus, da ihr Fahrzeug durch technischen Defekt im Training nicht startfähig war. Der Name scheint ein Pseudonym zu sein, was sie streng hütete. Vermutungen gehen dahin, dass es sich um ein Mitglied der Familie Stockhausen vom gleichnamigen Chemiewerk gehandelt haben könnte.

Gottfried Vollmer (*1906) war seinerzeit Tabakhändler in Essen und offensichtlich der erste, der sich so kurz nach dem zweiten Weltkrieg schon einen Cooper-Rennwagen zulegen konnte. Dieses Auto holte er persönlich aus England ab. Er fuhr in den Saison 1950 bis 1952 rund 30 erfolgreiche Rennen. Sein Auto nannte er Atlas nach einer bekannten Zigarrenmarke.

Toni Kreutzer (ggf. auch Kreuzer, *1912) war Garagenbesitzer in München und hatte ebenfalls schon recht früh einen Cooper, mit dem er 1950 deutscher Meister wurde.

Helmut Deutz (*1911) stammte aus einem Dachdeckerbetrieb in Lüdenscheid. Er war einer der fleißigsten Rennfahrer, denn in den Saisons 1949 bis 1954 fuhr er weit über 50 Rennen, auch im Ausland. Sein Fahrzeug war ein Scampolo, das von Walter Komossa aus Recklinghausen gebaut worden war.

Friedrich Dilthey (1906-1964) war wie einige andere Beteiligte Textilfabrikant und stammte aus Rheydt. Er fuhr mit seinem Condor rund 20 Rennen von 1950 bis 1953. Die Fahrzeugkonstruktion stammte von Helmut Hütten und das Projekt war von Jose Jungbecker, Nadelfabrikant aus Aachen, finanziert worden. Daher kommt auch der Name des Autos; Condor war eine bekannte Nadelmarke für Schallplattenspieler.

Die Rennen

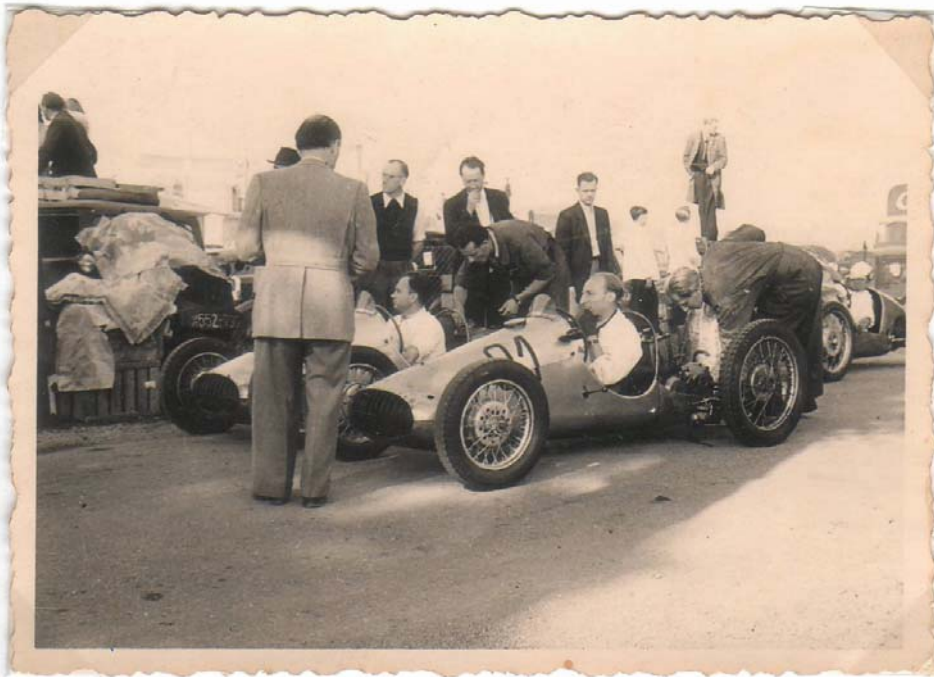
Man wählte einen Dreieckskurs mit zwei langen Geraden und scharfen Kurven, davon eine Spitzkehre kurz vor Start/Ziel an der Grotenburg-Kampfbahn (erbaut 1927) bzw. an der Rückseite des Tierparks (seit 1877 bzw. 1938). Die Gesamtlänge der Rennstrecke betrug demnach 2,6 km Länge, bestehend aus den beiden Geraden mit je gut 1 km, eine kurze und schmale Verbindungsstraße von ca. 500 m Länge. Der Start befand sich auf der breiten Berliner Straße Richtung Osten bzw. Rheinbrücke. Dann wurde scharf rechts in die Glindholzstraße mit ihren gutbürgerlichen Wohnhäusern abgebogen. Nun kam wieder eine scharfe Rechtskurve in die breite Glockenspitz mit einem leichten Linksknick zurück Richtung Tankstelle. Am Ende des Abschnitts auf der Glockenspitz stand links die Tribüne für Zuschauer. Dort ging es in die Haarnadelkurve zurück zum Start/Ziel. Die schnellen Klassen erreichten bis zu 100 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit. Die kleinen Klassen waren bis zu 20 Prozent langsamer. Es wurden 10, 15 bzw. 20 Runden je nach Klasse als Renndistanz gefahren, d.h. 26, 39 bzw. 52 km Rennkilometer. Die Renndauer betrug demnach 20 bis ca. 30 min.



Die Gebrüder Pursch in Freiburg 1926



Friedrich Dilthey am Nürburgring 1951



Helmut Deutz und Walter Komossa sowie ein Dritter dahinter, alle auf Scampolo, ca 1950



Gottfried Vollmers Cooper auf dem Weg von England nach Deutschland, 1950

Es wurde auf Serienmaschinen mit Straßenzulassung oder auf Rennmaschinen gefahren. Diese Rennmaschinen der Amateure sind nicht mit den Fahrzeugen der Werksrennfahrerprofis vergleichbar, jedoch gab es hier und da findige Tüftler, die manche erstaunlichen Erfolge hervorbrachten und so den Ehrgeiz der echten Profi gelegentlich ärgern konnten.

Der Terminkalender für die Rennsaison zwischen Anfang Mai und Ende September war schon ziemlich voll. So entschied man sich für einen Termin am Rand, also hier direkt zu Beginn der Rennsaison Anfang Mai.

Es wurden die damals üblichen Rennklassen zur Teilnahme aufgerufen. Die Nennungen laut Programmheft in den verschiedenen (Hubraum-)Klassen in beiden Jahren kamen wie folgt:

<u>Klasse</u>	<u>1951</u>	<u>1952</u>	
S 125	9	8	S = serienmäßiges Motorrad
S 250	8	17	
S 350	10	11	
S 500	-	9	
R 100	48	15	R = Rennmotorrad
R 250	28	12	
R 350	22	-	
R 500	23	16	
SW 500	13	8	SW = Seitenwagengespann
F 3	10	10	F 3 = Formel 3 Rennwagen
<u>Summe</u>	<u>171</u>	<u>106</u>	

Hierin zeigt sich einerseits die wieder einsetzende Motorisierung der Bevölkerung, im zweiten Jahr waren wieder 500er serienmäßige Privatmaschinen vorhanden. Andererseits sind einige Fahrer von 1951 zu 1952 in die Lizenzklasse „aufgestiegen“ und waren so bei den Nachwuchs- bzw. Ausweisfahrern nicht mehr startberechtigt. Insofern hat das erste Rennen seinen Zweck der Nachwuchsförderung erfüllt. Sicherlich gab es nach Drucklegung der Programmhefte noch Nachmeldungen. Der ein oder andere Druck- bzw. Übertragungsfehler mag sich eingeschlichen haben.

Zum ersten Rennen hatten die Organisatoren mit ca. 40.000 Zuschauern gerechnet. Diese, genauso wie die Begleiter der Teilnehmer, mussten untergebracht und versorgt werden. Zwar war das Wetter 1951 optimal, aber es konnten dann doch nur ca. 20.000 Zuschauer gezählt werden. Die Strecke war nicht komplett absperrenbar, so dass nicht jeder Zugang zu kontrollieren war. Die letztlich festgelegten Eintrittspreise und Einnahmen sind nicht mehr bekannt. Es gab zwar Kassenhäuschen, aber keinen festen Eingang. Dem versuchte man mit umhergehenden Kassierern zu begegnen. Wie viele Zuschauer diesen „entwischt“ sind und ob das kassierte Geld komplett abgerechnet werden konnte, sei einmal dahin gestellt. Anekdoten dazu, wie sie von anderen Rennveranstaltungen hier und da bekannt sind, gab es in Krefeld nicht. Allerdings kommen wir noch zum Thema Vergnügungssteuer. Jedenfalls musste nach dem Rennen ein Defizit von ca. 4500,- DM aus den Vereinskassen der an der Organisation beteiligten Vereine ausgeglichen werden. Eine genaue Aufstellung der tatsächlichen

Aufwendungen und Erträge fehlt in den überlieferten Unterlagen. Allgemeines Lob fand dennoch die gute Organisation der Veranstaltung. Schwere Unfälle blieben in beiden Jahren glücklicherweise aus.

Besonderheiten 1951

Als Ehrengäste und Starter waren die Weltrekordler Wilhelm Herz (war 1949 schwer gestürzt und konnte nicht mehr Motorradrennenfahren) und Hermann Böhm eingeladen worden. Sie fuhren dann auch eine Vorführrunde mit der neuen 350er NSU Konsul.

17 der 20 teilnehmenden Fahrer der 100er Rennmaschinenklasse fuhren auf NSU-Fox! Dieses kleine Motorrad hatte einen 4-Takt-Motor, was damals in dieser Größe sehr ungewöhnlich war. NSU gelang es, dieses Motorrad 60.000 mal von 1949 bis 1954 zu verkaufen. Damit gehört es zu den sehr erfolgreichen Fahrzeugen für seine Erbauer und Käufer.

Übrigens fand wenige Wochen nach dem ersten Glockenspitzrennen auch das erste Seifenkistenrennen am Hülser Berg vor 11.000 Zuschauern statt. Auch dies wurde vom AMC veranstaltet und war ab dann lange Jahre eine feste Größe im Krefelder Sportprogramm.

Das Fahrerlager befand sich vor dem Sportstadion Grotenburg sowie auf der Wiese vom Bauern Pieper (siehe auch gleichnamige Gaststätte dort (Glockenspitz Ecke Buddestraße, Richtung Johannsenaue)).

Rennergebnisse am 6.5.1951:

125er Serienmaschinen

1. Josef Funken, Düren, NSU-Fox, 69,4 km/h
2. Hans Wehling, Wesel, NSU-Fox
3. Hans Lang, Köln, Maico

250er Serienmaschinen

1. Felix Fuhrmann, Köln, Jawa, 77,3 km/h
2. Leo Esser, Tüschbroich, Triumph
3. Herrmann Ruthkötter, Essen, BMW

350er Serienmaschinen

1. Jupp Pöplinghaus, Krefeld, Horex-Regina, 86,0 km/h
2. Helmut Grunewald, Niederwenigen, Viktoria
3. Günter Knötgen, Pelm NSU

Sturz: Max Zech, Krefeld, Horex-Regina

100er Rennmaschinen

1. Ernst August Guethoff, Eschweiler, NSU-Fox, 78,0 km/h
2. Wilfried Backhaus, Wuppertal, NSU-Fox
3. Jakob Bauten, Krefeld, NSU-Fox

125er Rennmaschinen

48 Nennungen, dadurch 2 Vorläufe

1. Vorlauf: Jakob Pilz, Essen, Hoffmann
2. Vorlauf: Ernst, Witten, Puch

Hauptlauf mit 20 Teilnehmern

1. Fred Brosius, Eschweiler, DKW, 83,2 km/h
2. Walter Reichert, Ingelheim, Puch
3. Luismeier, Lintel, Puch
4. Franz Winterfeld, Köln, Puch

Zum Teil abweichende Ergebnismeldungen in den Tageszeitungen

250er Rennmaschinen

1. Werner (?, Hans!) Hoetzer, Burscheid, Puch, 86,8 km/h
2. Karl Julius Holthaus, Düsseldorf, NSU
3. Hans Schäfer, Köln, NSU

350er Rennmaschinen

1. Heinz Kauert, Minden, Norton, 92,6 km/h
2. Helmut Much, Mülheim, AJS Boy Racer
3. Herbert Schwangte, Hannover, englische Triumph

500er Rennmaschinen

1. Karl Julius Holthaus, Düsseldorf, englische Triumph Grand Prix, 98,0 km/h
2. Hein Krings, Fröndenberg, BMW
3. Jonny Grotheer, Bücken, BMW
4. Horst Reschop, Witten, BMW
5. Hans-Helmut Hespens, Bremen, Norton

Bis 1200er Seitenwagen

1. Günther Borgesdick/Theo Tacke, Warendorf, BMW, 90,0 km/h
2. August und Günter Rohsiepe, Gelsenkirchen, BMW
3. Karl Bonte/Werner Münnich, Braunschweig, BMW
4. Karl Klein/Gottfried Engels, Köln, BMW 750

Formel 3

1. Toni Kreuzer, München, Cooper-JAP, 94,4 km/h
2. Oskar Frank, Köln, Kieft
3. Adolf Glunz, Lüdenscheid, Scampolo-DKW
4. Friedrich Dilthey, Rheydt, Condor-BMW

Besonderheiten 1952

Das Fahrerlager befand sich diesmal auf dem Gelände der Fa. Becker (Klausmann). Im Gegensatz zum Vorjahr war nun das Wetter schlecht, die Rennen fanden zum Teil bei strömendem Regen statt. Vermutlich war das der Hauptgrund, warum die Zahl der Zuschauer auf ca. 10.000 sank. Aber man hatte sich wieder einmal Großes vorgenommen: Der Reinertrag der Veranstaltungen sollte an die Deutsche Olympische Gesellschaft zur Unterstützung der deutschen Olympiamannschaft in Helsinki gezahlt werden.

Rennergebnisse am 4.5.1952

125er Serienmaschinen

1. Heinz Schallenberg, Leverkusen, Puch, 70,1 km/h
2. Günther Fischell, Essen, Puch

3. Martin Cordes, Düsseldorf, Puch

250er Serienmaschinen

1. Ulrich Krämer, Köln, Adler, 79,5 km/h
2. Ralph Luft, Düsseldorf, NSU
3. Kurt Rehmus, Düsseldorf, Jawa
7. Leo Gerhards, Krefeld, Jawa
10. Paul Laak, Krefeld, Anker
11. Theo Stüttgen, Osterath, BMW

350er Serienmaschinen

1. Jupp Pöplinghaus, Krefeld, Horex, 84,0 km/h
2. Bruno Schulze, Gütersloh, Horex
3. n.n.
4. Gerhard Nilkens, Krefeld-Verberg, Jawa
6. Theo Kluth, Krefeld-Uerdingen, Horex
8. Max Zech, Krefeld, Horex

500er Serienmaschinen

1. Horst Reschop, Witten, BMW, 92,5 km/h
2. Wilhelm Rinnenburgen, Gemünd, BMW
3. Heinz Stellbrink, Duisburg, BMW
5. Hans Blum, Krefeld, BMW

100er Rennmaschinen

1. Ulrich Krämer, Köln, NSU, 75,6 km/h
2. Paul Bongartz, Mönchengladbach, NSU
3. Heinz Hoffmann, Hermülheim, NSU
4. Theo Kluth, Krefeld-Uerdingen, NSU

250er Rennmaschinen

1. Heinz Radzweit, Düsseldorf, BMW, 84,3 km/h
2. Artur Paas, Duisburg, Puch
3. Toni Becker, Düsseldorf, Puch

500er Rennmaschinen

1. Matthias Leyendecker, Vlatten, BMW, 98,4 km/h
2. Fritz Treml, Herne, englische Triumph
3. Herbert Frank, Essen, englische Triumph

500er Seitenwagen

1. Theo Tacke/Engbert, Warendorf, BMW, 86,4 km/h
2. Heinz Schallenberg/Hasso Wolf, Leverkusen, NSU
3. Helmut Cremer/Felix Burckhardt, Köln, BMW

Formel 3

1. Gottfried Vollmer, Essen-Kettwig, Atlas (Cooper-JAP), 91,5 km/h
2. Oskar Frank, Köln, Scampolo
3. Helmut Deutz, Lüdenscheid, Scampolo
4. Karl Schermer, Lünen, Monopoletta



20 Wieggers-Triumph, 4 Ruthenstroth-BMW, 8 Briel-BMW, 10 Leyendecker-BMW, 9 Loges-Norton, 12 Weber-Sarolea

Beide Fotos: 500er Rennmaschinen 1951



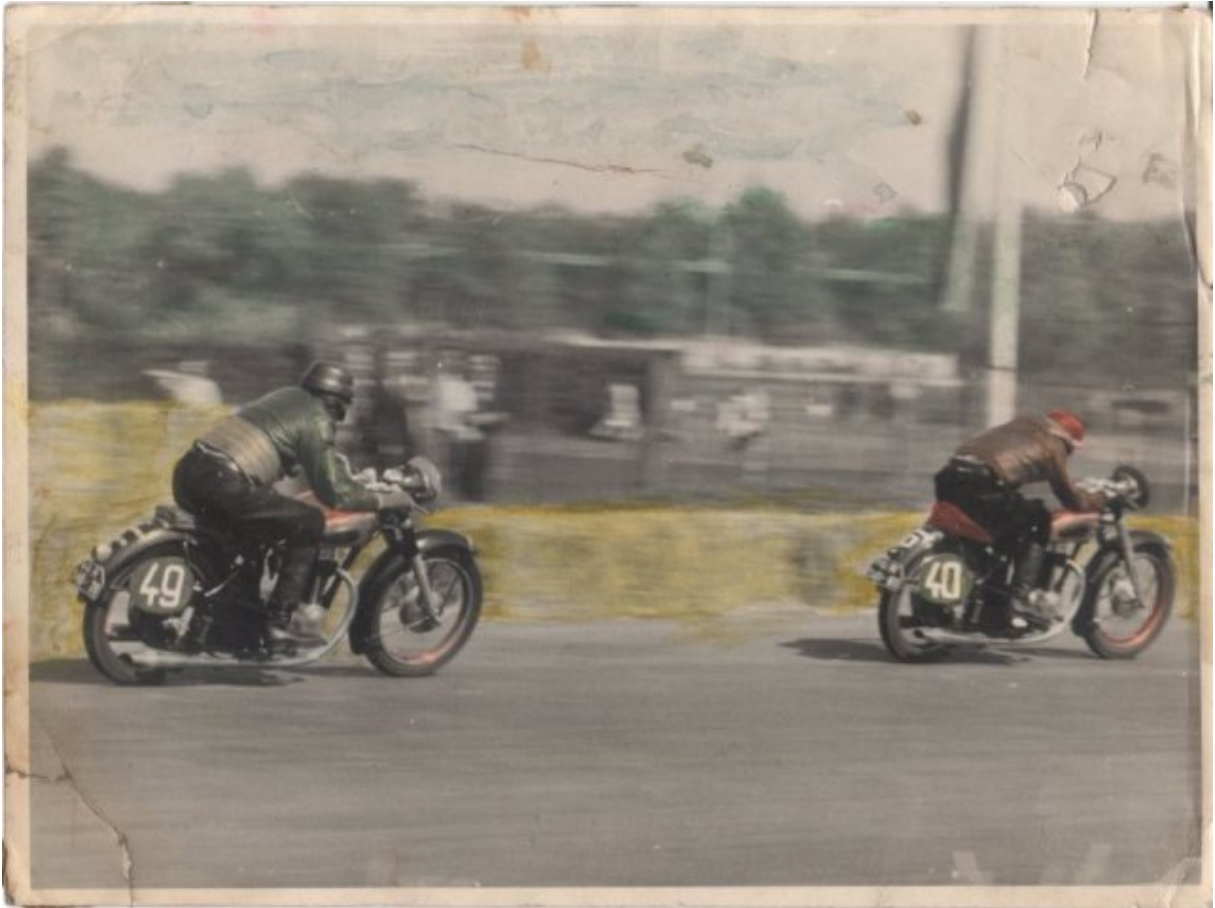
2 Hilger-Triumph, 8 Briel-BMW



Günter Cienciala aus Wunstorf auf 250er Triumph Rennmaschine 1951, im Hintergrund Welge (100, s.u.) und Walter Krum (107) aus Wuppertal auf NSU



Hans Kowalski aus Dortmund auf 500er BMW 1951



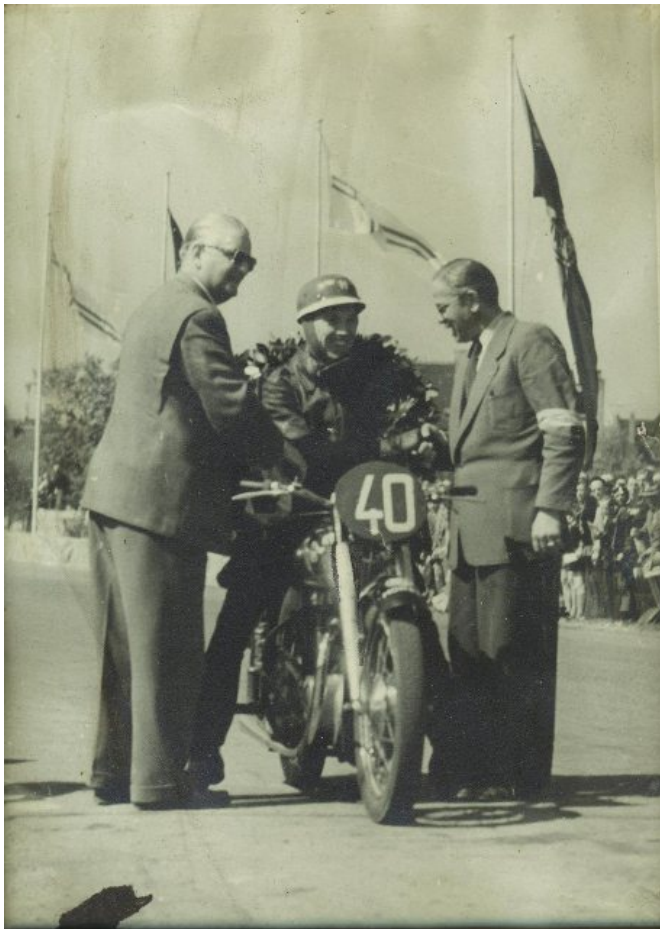
Jupp Pöplinghaus (40) und Max Zech (49), beide aus Krefeld, beide auf 350er Horex Serienmaschinen, 1951



Ernst Welge aus Hagen auf 250er NSU Rennmaschine 1951



Karl Julius Holthaus aus Düsseldorf auf englischer 500er Triumph Rennmaschine erhält die Glückwünsche zum Sieg von Richard Vogelsang, rechts daneben Emil Vorster, 1951



Jupp Pöplinghaus auf Horex wird als Sieger in der Klasse der 350er Serienmaschinen 1951 beglückwünscht

Medienresonanz

Die örtlichen Zeitungen (Rheinische Post, Westdeutsche Zeitung) schrieben Vorberichte und machten so Werbung für die Veranstaltungen. Anschließend gab es auch die entsprechenden Ergebnisberichte. In dem Motorradfachorgan „Motorrad“ gab es keinerlei Hinweise oder Berichte zu den Rennen. Von Berichten in anderen Fachzeitschriften oder gar im Radio oder der Wochenschau ist nichts bekannt.

Fazit, Schluss, Ende

Die Stadtverwaltung hatte 1951 einen Zuschuss für den Fall von Zuschauermangel durch schlechtes Wetter versprochen. Schließlich wurden nach zähen Verhandlungen die 2300 Mark Vergünstigungssteuer auf Fürsprache von Oberbürgermeister Hanns Müller erlassen. Finanzielle Fehlschläge waren die Rennen dennoch in beiden Jahren. Zudem war die überregionale Berichterstattung zumindest schwach, wenn überhaupt vorhanden. Man muss davon ausgehen, dass beide Rennen keine nennenswerten Zuschauerzahlen aus dem Umland angelockt haben und dass somit die Auswirkung auf den Fremdenverkehr ausgeblieben ist.

Der Unfall beim Grenzlandringrennen (31.8.1952, durch den Unfall des Berliner Formel-2-Rennfahrer Helmut Niedermayr wurden mindestens 13 Menschen in den Tod gerissen und 42 weitere Personen verletzt) tat ein Übriges, Veranstaltungen wie das Glockenspitzrennen schwieriger zu machen. Die Behörden gaben weniger Genehmigungen für Rennen auf öffentlichen Straßen bzw. erließen sie verschärfte - und damit sich vertuernde wenn überhaupt realisierbare - Sicherheitsbestimmungen. Die Unfälle in Le Mans 1955 und bei der Mille Miglia 1957 ließen Rennen auf öffentlichen Straßen eine absolute Seltenheit werden. Das Rennen „rund um das Bayerkreuz“ wurde, nachdem es ursprünglich in Leverkusen ausgetragen wurde, dort aber keine Genehmigung mehr zu bekommen war, 1953 auf dem Nürburgring veranstaltet.

Eine andere Frage ist, ob es richtig war, eine Veranstaltung ganz ohne die Stars der deutschen und internationalen Lizenzfahrergruppe durchzuführen, die ggf. so zuwenig Zugkraft beim Publikum ausübte. Die Zuschauerzahlen bei international besetzten Rennen, wie auch auf dem Grenzlandring, waren jedenfalls immer deutlich größer als die bei den Glockenspitzrennen. Die Nachwuchsfahrer werden jedenfalls dankbar für die Chance gewesen sein.

Ohne die Initiative und den Enthusiasmus der Beteiligten wäre die Krefelder Stadtgeschichte um ein, wenn auch kleines, Kapitel ärmer.

Quellen, Fotonachweis

Die Fotos stammen aus diversen privaten Archiven von Familienangehörigen der Beteiligten. Die Ergebnislisten sind der Berichterstattung in den zeitgenössischen Ausgaben der Tageszeitungen „Westdeutsche Zeitung“ und „Rheinische Post“ entnommen. Außerdem wurde diverse Motorsportliteratur in Buch- und Zeitschriftenform gesichtet.

Zusammengestellt von:
Lothar Mildebrath, Krefeld, 2010