
Kreiskonsumgenossenschaft Schleiz e. G. m. b. H.

Sitz: Lobenstein

Vorwärts Genossenschaftler!

Entfaltet eine breite Masseninitiative im Kampf für den Frieden,

die Einheit Deutschlands und für die Erfüllung des Fünfjahresplanes.

Die Werktätigen der Lederfabrik Hirschberg VEB

kämpfen entschlossen für die Erhaltung des Friedens,

die Erfüllung des Fünfjahresplanes,

für ein einheitliches, demokratisches, friedliebendes

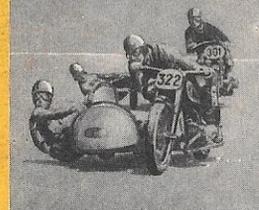
und unabhängiges Deutschland

und den sozialistischen Aufbau in der

Deutschen Demokratischen Republik!

30 JAHRE

SCHLEIZER DREIECK



HO LEBENSMITTEL

THÜRINGEN

WERKTÄTIGE!

Unsere Verkaufsstellen stehen im Wettbewerb um „Ausgezeichnete Verkaufskultur“ und sind bemüht, Eure Wünsche vorbildlich zu erfüllen. Helft durch Kritik an unserer Arbeit Euer Leben weiterhin zu verbessern.

VORWÄRTS ZUM AUFBAU DES SOZIALISMUS!



Paul Greifzu, der in Dessau tödlich verunglückte Vizepräsident der Sektion Motorrennsport der Deutschen Demokratischen Republik.

Foto: TBD, Erfurt

Liebe Sportfreunde, liebe Gäste!

Der Kreisausschuß der Nationalen Front des demokratischen Deutschlands im Kreise Schleiz begrüßt Sie zum dreißigjährigen Jubiläum des Schleizer Dreieckrennens auf das herzlichste. Alljährlich versammeln sich Hunderttausende von Sportlern und sportbegeisterten Menschen in Schleiz, um dem friedlichen Wettstreit des deutschen und internationalen Motorrennsportes beizuwohnen. Das Rennen schlingt somit ein einigendes Band um alle Deutschen und verbindet uns in Freundschaft mit den anderen Völkern. Im Ringen um die Einheit Deutschlands gewinnt es heute um so größere Bedeutung, weil Menschen aus ganz Deutschland sich hier zusammenfinden und sich ehren und achten lernen. Trotzdem die amerikanischen Kriegstreiber und ihre Bonner Handlanger nur Haß und Zwietracht zwischen die Deutschen in Ost und West säen, wird damit ihr Lügengewebe zerrissen. Sie alle wissen selbst, daß die Kriegshetzer keine Gemeinheit, keinen Betrug und keine Verbrechen scheuen, um Deutsche gegen Deutsche zu hetzen, daß ihnen dazu jedes Mittel recht ist. Selbst bei den Olympischen Spielen verstanden es sogenannte Deutsche, wie Dr. Diem und Danz, im Auftrage der amerikanischen Imperialisten, die Sportler der Deutschen Demokratischen Republik fernzuhalten. Sie entlarvten sich damit als offene Spalter und Feinde der Völkerfreundschaft.

Mit der Unterzeichnung des Generalkriegsvertrags hat Dr. Adenauer der deutschen Nation eine Schmach angetan, die unvergleichlich tiefer ist als der Verkauf deutscher Landeskinder durch die absolutistischen Fürsten des 18. Jahrhunderts, als es die verräterische Rheinbundpolitik unter Napoleon in der Geschichte Deutschlands bedeuten konnte. Gegen den millionenfach bekundeten Willen des deutschen Volkes hat eine vom amerikanischen Imperialismus abhängige volksfeindliche Clique die Gefahr eines neuen Krieges für Deutschland und Europa bewußt heraufbeschworen, hat die Adenauerregierung nun versucht, Deutschland endgültig und unwiderruflich zu zerreißen, Land und Volk den amerikanischen Kriegszielen vollständig auszuliefern.

In zwei Weltkriegen haben die amerikanischen Konzernherren Europa ausgeraubt und die deutschen Kriegshetzer und Militaristen das deutsche Volk in Not und Elend gestürzt. Erneut soll nun die deutsche Jugend, insbesondere sollt auch Ihr als Sportler mit Eurem Blute die Profite der gleichen Kriegstreiber ins Maßlose steigern. Das deutsche Blut für das amerikanische Warenhaus, das ist ihre Losung. Was hat dieses Ziel mit den Interessen des deutschen Volkes zu tun? Dieses schändliche Vorhaben würde

der völligen Vernichtung Deutschlands und damit seiner Kultur und seiner hohen geistigen Güter gleichkommen. Es würde auch das Ende des deutschen Sports und seiner guten Traditionen bedeuten. Jeder deutsche Patriot muß diese Tatsachen erkennen und sich in höchster Verantwortung vor seinem Volk in den entschlossenen nationalen Widerstandskampf um die Wiedervereinigung Deutschlands einreihen.

Wer objektiv und ehrlich nachdenkt, wird erkennen, daß die Sowjetunion aufrichtig und uneigennützig in ihren Noten an die Westmächte den Weg zur vollkommenen Unabhängigkeit Deutschlands mit allen Rechten einer freien Nation aufzeigt. Nur das allein bedeutet den Frieden für Deutschland und für die Welt. Wir erkennen darin erneut, daß die Sowjetunion getreu ihrer bisherigen Deutschlandpolitik nur für den Frieden und die nationalen Interessen Deutschlands sowie aller Völker eintritt, obgleich deutsche Soldaten das Land der Sowjetvölker verwüsteten. Niemals darf ein Deutscher sich nochmals zu solchen Verbrechen für profitgierige Finanzhyänen mißbrauchen lassen. Die Werktätigen in der Deutschen Demokratischen Republik haben aus dieser Erkenntnis die Lehre gezogen und die Kriegstreiber entmachtet. In aufrichtiger Freundschaft mit der Sowjetunion und in aufopferungsvoller Arbeit haben unsere Werktätigen den Weg zu Frieden, Einheit und Wohlstand beschritten.

Sie bauen heute mit heroischer Arbeitsbegeisterung den Sozialismus auf, der allen, insbesondere unserer Jugend, den Ausblick in eine lichte Zukunft weist und das Werk der besten Deutschen verwirklicht. Unsere Werktätigen sind nicht gewillt, diese großartigen Errungenschaften profitgierigen Räubern jemals wieder preiszugeben, deshalb kämpfen sie mit aller Entschlossenheit für die Erhaltung eines dauerhaften Friedens.

Das Schleizer Dreieckrennen, welches auch in diesem Jahre die Menschen aus Ost- und Westdeutschland sowie aus den Volksdemokratien zusammenführt, muß uns die Verpflichtung endgültig und unwiderruflich zum Bewußtsein bringen, keine Mühe und kein Opfer zu scheuen, um den Frieden zu sichern und für ein einheitliches, friedliebendes, demokratisches und unabhängiges Deutschland zu kämpfen. Wir wollen uns auch in Zukunft alljährlich als echte deutsche Patrioten in Schleiz wieder zusammenfinden und in Freundschaft und Frieden die schönen Tage des Zusammenseins genießen. Daraus schöpfen wir die Kraft, neu gestärkt unser demokratisches Deutschland weiter aufbauen zu können. Dieses hohe Ziel können wir nur erreichen, wenn wir alle gemeinsam in ernster Verantwortung vor unserer Nation und den Völkern der Welt den Kriegstreibern und Profitjägern für alle Zeiten das Handwerk legen.

*Kreisausschuß Schleiz der Nationalen Front
des demokratischen Deutschlands*

30

JAHRE

Schleizer Dreieck – die älteste Straßenrennstrecke Deutschlands

Das Schleizer Dreieck und der Motorrennsport unseres Vaterlandes

Drei der denkwürdigsten Tage im Motorsportgeschehen Deutschlands sind wohl einmal der 10. Juni 1923, an dem einige beherzte Funktionäre erstmalig eine Brennstoff- und Leistungsprüfung für Kraftwagen und Motorräder auf einem damals noch unbekanntem „Straßendreieck bei Schleiz in Thüringen“ zur Durchführung brachten, zum anderen der 15. Juni 1924, an dem die „Erste Deutsche Kraftrad-Straßenmeisterschaft“ auf dem Schleizer Dreieck gestartet wurde, und schließlich der 17. Oktober 1948, an dem bei einem inoffiziellen „Vergleichsrennen“ auf dem Schleizer Dreieck der Motorrennsport in der damaligen Ostzone wieder ins Leben gerufen wurde. Diese drei bahnbrechenden Veranstaltungen konnte das Schleizer Dreieck auf sein Konto buchen und somit eine führende Stellung unter den bekanntesten Rennstrecken Deutschlands einnehmen.

Zum 19. Male senkt sich in diesem Jahr die Startflagge am Schleizer Dreieck. Am 21. September 1952 werden, wie in den Vorjahren, die besten Motorradrennfahrer aus Ost- und Westdeutschland um den technischen Fortschritt, die Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors und um die sportlichen Siegeslorbeeren auf dem Schleizer Dreieck kämpfen. 11 Jahre lang ruhte infolge des wahnsinnigen Hitlerkrieges der Donner der Motoren auf der klassischen wie auch idealen Rennstrecke im herrlich gelegenen Thüringer Land.

Wenn man das Schleizer Dreieck als eine klassische Rennstrecke bezeichnet, dann nur mit Recht, denn hier vollzog sich Jahr für Jahr eine Motorsportschau im wahrsten Sinne des Wortes. Vom „elegantesten“ Riemenantrieb bis zum modernsten Kettenantrieb, vom imposanten Fünfzylinder-Vorderradantrieb zum heulenden 96-PS-Kompressormotor, vom Sofakissen zum bequemsten Federbett, von 60 km/Std. bis zu 126 km/Std. lief die Entwick-

lung der europäischen Motorradindustrie filmartig seit 1922 vor Zehntausenden von Zuschauern ab. Mit Stolz kann diese Rennstrecke am 21. September dieses Jahres beim Endlauf um die DDR-Meisterschaft für Motorräder mit und ohne Seitenwagen ihr 30jähriges Jubiläum feiern. Wir wollen das Jahr 1952 nicht vorübergehen lassen, ohne noch einmal einen Blick zurückzuwerfen auf die Entwicklung des Schleizer Dreiecks, auf seine großen Tage, und vor allem die Veteranen des Motorrennsportes nicht vergessen, die schon vor Jahren das Herz dazu hatten, diese interessante, aber auch gefährliche Rennstrecke zu bezwingen.

Nachdem bereits im Jahre 1922 die Apollo-Autowerke Apolda eine interne Leistungsprüfung einiger Werksportwagen auf dem Straßen-Dreieck Schleiz-Hof, Schleiz-Plauen, unter Einbeziehung des Verbindungsweges Heinrichsruh-Waldkurve, durchführten, wurde die erste offizielle Veranstaltung, eine sogenannte Brennstoff- und Leistungsprüfung, am 10. Juli 1923 gestartet.

„Leistung und Brennstoffverbrauch — eine Neuerung in den Kraftfahrersportwettbewerben“,

schrrieben die Motorsportzeitungen des Jahres 1923. Gewiß, es gab damals schon vielerlei Kraftfahrersportwettbewerbe, wie Schnelligkeitsrennen, Dauerrennen, Berg- und Bahnprüfungen. Aber eine Brennstoffprüfungsfahrt war etwas vollkommen Neues. Es war auch nur ein Versuch, dessen Anstoß die derzeitige Verteuerung des Kraftstoffes gab. Diese Prüfungsfahrt sollte die Interessen des „kleinen Mannes“ vertreten. Es galt, die Kraftfahrzeugtypen zu ermitteln, welche den geringsten Kraftstoffverbrauch bei einer höchstmöglichen Leistung zu verzeichnen hatten. Gleichzeitig war diese Veranstaltung ein Wink für die Kraftfahrzeugindustrie, die Entwicklungsarbeiten in Richtung Kraftstoffeinsparung aufzunehmen bzw. voranzutreiben. Eine Abnahmekommission war zum Leidwesen der Fahrer damals schon vorhanden, es gab auch allerhand Abnahmebestimmungen. So mußten die Kraftwagen den behördlichen Verkehrsvorschriften entsprechen und Schalldämpfer haben. Auspuffprüfer waren gestattet, angebohrte Zylinder unzulässig. Die Karosserie mußte mindestens zweisitzig sein (war doch in jedem Wagen ein Unparteiischer mitzunehmen), vier unverstellbare Kotflügel besitzen, durchgehende Trittbretter und nur einen Benzinbehälter haben. Und schließlich durfte die Luft nicht durch das Kurbelgehäuse angesaugt werden.

Kurz und gut, die Prüfungsfahrt wurde weder ein Erfolg, noch ein Mißerfolg, war aber immerhin einer der größten Kraftfahrzeugwettbewerbe des damaligen Deutschland. Sieger der Prüfung wurde der später tödlich verunglückte Rennwagenfahrer Huldreich Heusser (Kleinschmalkalden), der auf seinem 5-PS-Wanderer mit 5 l Benzin 87,30 km in einer Geschwindigkeit von 41,4 km/Std. zurücklegte. Bei den Motorrädern war es Raebel (Apolda) auf Mars, der mit 64,2 km/Std. die schnellste Zeit des Tages fuhr.

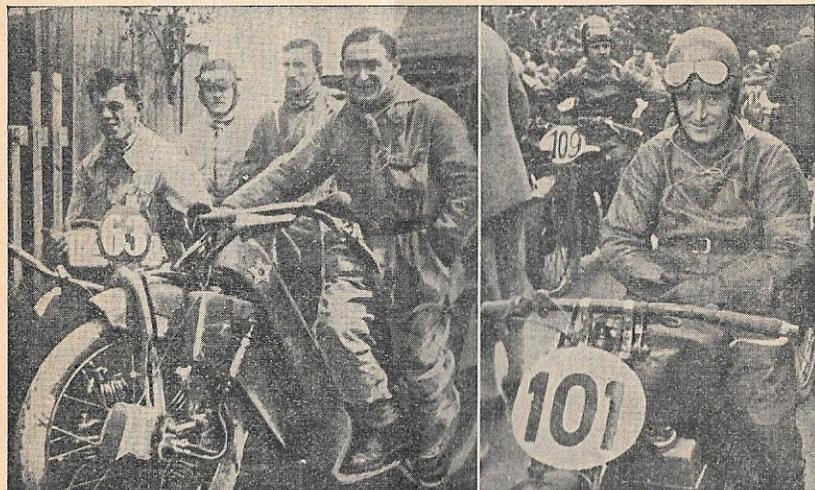
Erste Deutsche Kraffrad-Straßenmeisterschaft auf dem Schleizer Dreieck

Erfolg hin, Erfolg her, Hauptsache war, man hatte eine der idealsten Straßenrundstrecken für Motorräder entdeckt. So wurde noch im selben und im folgenden Jahr die Sportpresse von Berichten über diese phantastische Rennstrecke überschwemmt. Freilich gab es auch Kreise, die dem Dreieck keine Zukunft beimaßen, und zwar allein wegen der schlechten Verkehrslage (mit Recht, denn Schleiz lag und liegt auch noch heute verkehrstechnisch sehr ungünstig). Aber die Hunderttausende, die in den Jahren später die Rennstrecke umsäumten, haben diese Pessimisten eines anderen belehrt. Der Sport, der auf dem Schleizer Dreieck gezeigt wurde, war eine beschwerliche An- und Abfahrt schon wert.

Allgemein wurde das Schleizer Dreieck damals als „Targa Florio Deutschlands“ bezeichnet (schwierigste Rennstrecke der Welt in Sizilien). Und so ist es auch nicht verwunderlich, daß zum ersten Male im Jahre 1924 eine „Deutsche Kraffradstraßenmeisterschaft“ ausgeschrieben wurde, die auf dieser einzigartig geeigneten Rennstrecke ausgetragen werden sollte. Bis 1924 kannte man in Deutschland lediglich eine sogenannte „Deutsche Bahnmeisterschaft“, die auf Zementbahnen gefahren wurde. Warum sollten aber die Bezwingen öffentlicher Verkehrsstraßen nicht auch eine Deutsche Meisterschaft durchführen. Die Sieger in den einzelnen Klassen sollten 1 Jahr lang den Titel „Meister der Straße“ tragen dürfen. Das gab der Veranstaltung natürlich einen großen Auftrieb. Ueber 120 Meldungen lagen vor. Da es sich jedoch um Erzielung von Spitzenleistungen handelte, mußte die Fahrleitung alle Nennungen einer genauen Ueberprüfung unterziehen, so daß nur 81 Nennungen aufgenommen wurden. Es sollte eine wirkliche Elite aus ersten und erprobten Fahrern Deutschlands sein, die um eine Deutsche Meisterschaft zu kämpfen berechtigt war. Am Ende standen bedauerlicherweise nur 53 Fahrer am Start. An dieser Stelle dürfte vielleicht interessant sein, zu erwähnen, welche Fabrikate 1924 auf den Rennstrecken Deutschlands zu finden waren. So starteten in diesem Jahre auf dem Schleizer Dreieck: 1 Ewans, 5 Elster, 3 DKW, 4 Zündapp, 1 Heilo, 2 Wanderer, 3 BMW, 2 Norton, 2 AJS, 1 Cockerell, 1 Baumeister, 1 Triumph, 1 Renner-Original, 1 Cotton, 2 Megola, 3 Allright K. G., 3 Ardie, 1 Blackburn, 1 Bekamo, 1 Eichler, 8 NSU, 2 Baier, 1 Allright mit Jap, 1 Coventry, 4 Viktoria, 1 Curvy und 2 Imperia.

Dieses unheimliche Durcheinander von Motorradtypen wurde damals präsentiert. Die Marken, die jetzt noch übriggeblieben sind, haben bei dem Kampf um den Fortschritt standgehalten, die anderen mußten von der Bühne abtreten.

Pünktlich 7 Uhr morgens sank die Startflagge für die Klassen I (steuerfreie Krafträder) bis 175 ccm und für die Klasse II bis 250 ccm. Der Startplatz auf der Oberböhmisdorfer Geraden, gekennzeichnet durch eine Zeitnehmertribüne, ein Starttransparent und eine übermannshohe weiße Bretterwand für die Rundenanschiebung, war wenige Sekunden später eine wahre Hölle. Staub, Rauch und das wütende Gedröhn dieser stählernen Raubtiere erfüllten den Startplatz. Zum ersten Male jagten 26 Maschinen fünfzehnmal um das Schleizer Dreieck im sportlichen Wettkampf um die Deutsche Kraftradstraßenmeisterschaft. Der Höhepunkt des Tages war das Rennen der großen Klasse bis 500 ccm und über 500 ccm, das in einem harten Kampf mit der damaligen BMW-Mannschaft (Reich und Schleicher, München) der unverwundliche Meisterfahrer und spätere Liebling des Schleizer Publikums, Toni Bauhofer (München), auf einer 5-Zylinder-Vorderrad-antrieb-Megola-Maschine gewann. Mit 78 km Durchschnittsgeschwindigkeit



Toni Bauhofer, mit der berühmten Vorderradmotor-Megola

und nochmals Toni Bauhofer auf DKW (1932)
Foto-Schilling, Schleiz

legte Bauhofer, der allerdings durch den Ausfall der beiden BMW-Maschinen zu einem glücklichen Sieg kam, die 200 km (25 Runden) zurück. Es waren schwere Rennen, die in den ersten Jahren auf dem Schleizer Dreieck gefahren wurden. Keine Strohsicherung, keine ausgebauten Kurven, keine Asphaltstraßen und keine Teleskopfederungen. Trotzdem hatte man an die Sicherheit, für das Jahr 1924 zugeschnitten, genügend gedacht, indem man in den Kurven loses Erdreich aufwarf und Moos darüber deckte (!), so daß eine Zeitung bemerkte, die Kurven seien „richtig auswattiert“ ge-

wesen. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß die sogenannten „Rennmaschinen“ sich nicht im geringsten von den üblichen Straßenmaschinen unterschieden. In den ersten Jahren waren Zulassungsnummer und Hupe ebenso selbstverständlich wie die Startnummer.

Gegen 13 Uhr ging die erste deutsche Kraftrad-Straßenmeisterschaft ihrem Ende entgegen. Es war eine gelungene Veranstaltung. Wenn auch nicht mehr als 10 000 Zuschauer den Kurs umsäumten, so waren die Sportzeitungen danach dermaßen begeistert, daß sie von einer „kleinen Völkerwanderung“ schrieben. Man stimmte in den Motorsportkreisen erneut ein Loblied über diese idealste Rennstrecke für Motorräder in Deutschland an und war äußerst zufrieden über die tadellose Organisation. Die 5 Telefonanschlüsse rund um die Rennstrecke und die moderne Zeitnehmertribüne rundeten das Bild angenehm ab.

Toni Bauhofer, Tom Bullus, Bernd Rosemeyer und 10 Jahre Schleizer Dreieckrennen

1925 wurde Schleiz zum zweiten Male der Austragungsort der Deutschen Kraftrad-Straßenmeisterschaft. Zehntausend Zuschauer beobachteten voller Begeisterung das ausgezeichnete Rennen des Chemnitzers Arthur Lose auf der neuen deutschen Schüttoff, der in der Klasse bis 350 ccm mit einer Zeit von 2:22:43,1 = 83,1 km/Std. schnellster Mann des Tages und damit Deutscher Kraftrad-Straßenmeister 1925 wurde. Bauhofer, der Favorit des Tages, stürzte bereits 500 m nach dem Start mit seiner 500-ccm-BMW und wurde mit Schlüsselbeinbruch ins Krankenhaus eingeliefert. Paul Rüttchen-Erkelenz (Harley Davidson), der Sieger der Klasse über 750 ccm, konnte gegenüber Lose nur eine Zeit von 2:25:54,2 herausfahren. In diesem Jahr startete neben Bauhofer, Ißlinger, Weyres, Paetzold, Rüttchen und Soenius, auch unser tödlich verunglückter Vizepräsident der Sektion Motorrennsport, Paul Greifzu, mit einer 500er Allright K. G.

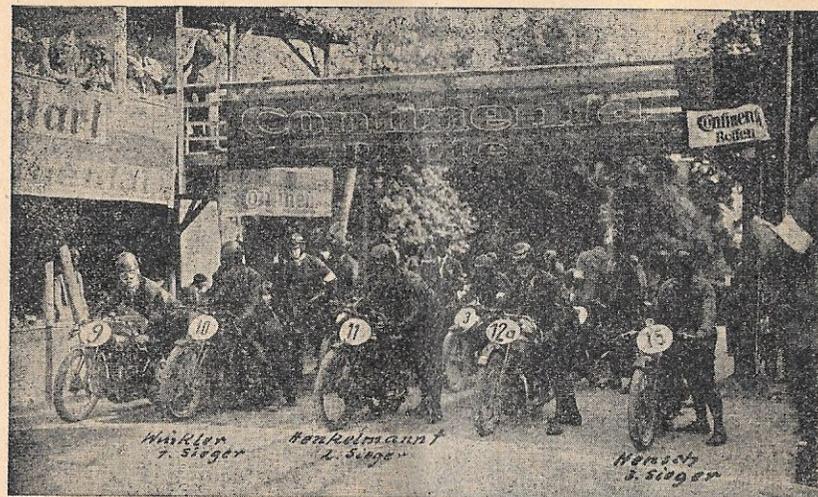
Die zunehmende Bedeutung der Deutschen Kraftrad-Straßenmeisterschaft brachte es mit sich, daß im Jahre 1926 mehrere Straßenrennen in die Meisterschaft eingeplant wurden. So fiel am 18. Juli 1926 der Startschuß zum 6. Meisterschaftslauf auf dem Schleizer Dreieck. Wie bereits im Jahre 1925, war der Start- und Zielplatz direkt am Buchhübel. Die Anzahl der Zuschauer war bereits auf 12—14 000 gestiegen. Am Tage war wiederum Bauhofer, der vom Start weg mit seiner BMW dem übrigen Feld davonjagte. Er führte bereits nach 1,5 km mit 350 m Vorsprung, fuhr eine fast unglaubliche Rundenzeit von 4 Min. 48 Sek. = 97,12 km/Std. „Er scheint nicht mehr zu fahren, er scheint zu fliegen“ schrieb eine Zeitung, bis er schließlich wegen Defektes am Ventil das Rennen aufgeben mußte. In dem-

selben Rennen stürzte der Nachwuchsfahrer und spätere Weltmeister Ernst Henne (BMW) an der Lindenwegkurve, die ja auch unser Erfurter Sportfreund Karl-Heinz Kirchner und Bernhard Petruschke von ihrer schlechtesten Seite kennenlernten. Henne kam glücklich mit leichteren Verletzungen davon. Ein phantastisches Rennen fuhr K. Stegmann, der Vater unseres Sportfreundes Harald Stegmann, der später bedauerlicherweise den Rennfahrertod starb. Mit äußerst ungünstigem Start jagte Stegmann mit Minutenabstand dem bereits verschwundenen Feld der Klassen bis 350 ccm und 750 ccm hinterher. Stegmann gelang es, sich im Verlauf eines harten Rennens bis zur Spitze durchzusetzen, die er auch in einem harten Kampf mit dem Vorjahresmeister Lohse und Ihle, Chemnitz (beide 350er Schüttoff), bis zum Sieg halten konnte. Mit 85 km/Std. legte er die 25 Runden zurück. Schnellster des Tages und Sieger der Klasse bis 1000 ccm wurde Paul Rüttchen mit seiner modernen und äußerst schnellen Harley-Davidson in einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 88 km/Std.; er konnte damit einen neuen Streckenrekord aufstellen.

Am 21. August 1927 kam das 5. Schleizer Dreieckrennen zur Durchführung und wurde als Straßenmeisterschaftslauf und Motorradrennen für Inhaber der internationalen Lizenz ausgeschrieben. Abermals wurden Tausende beeindruckt von dem fahrerischen Können und dem Elan des Erkelenzers Paul Rüttchen, der in der Klasse bis 1000 ccm seine Vorjahresbestzeit auf 92 std/km hochschraubte und damit den zum erstenmal ausgesetzten Wanderpreis der Stadt Schleiz gewann. Auch die Zeiten der anderen Klassen zeigten gewaltige Fortschritte, die natürlich zum Teil auf die hier und da verbesserten Streckenverhältnisse zurückzuführen waren. Noch nie war von einer hundertprozentigen Asphaltstraße die Rede, denn der Prinzessinnenweg (Heinrichsruh—Waldkurve) war nach wie vor noch nicht asphaltiert. Trotz allem reichten die Zeiten schon an die „100 Sachen“ heran. Diese Geschwindigkeitserhöhungen fanden auch ihren Ausdruck im Gesamtbild der Veranstaltung. Gebeugte Haltung der Fahrer, um den Luftwiderstand zu verringern — auf den Tank geschnallte Sofakissen, um Magenprellungen zu begegnen — Entfernung von überflüssigen Geräten am Motorrad, wie Hupen, Zulassungsnummern — Sandsäcke an besonders gefährlichen Kurven. Noch nicht bekannt waren aber Nierengürtel und Sitzbrötchen. Immer neuere Maschinen tauchten auf: Klotz, Rex, Aeme, Motosacoche, Ergo, Krieger Typ K II, Royal Enfield, Sunbeam, Dobro Jap, Indian, Rudge-Withworth, Eruch-Mag., Moto-Guzzi, D-Spezial, Mabeco, Horex, Montgomery, Hecker, Avis Cilver, Standard, UT, Diamant, Raleigh, Tornay — eine Invasion englischer Maschinen.

Der am 1. Juli 1928 in Schleiz gestartete Meisterschaftslauf stand im Zeichen des Kampfes von Toni Bauhofer mit seiner 500er BMW und den drei 1000er Harley Davidsons von Rüttchen, Heck und Weyres. Hart bedrängt

von Rüttchen, jagte Bauhofer Runde um Runde um den Kurs. Immer schnellere Rundenzeiten wurden gestoppt. So drehte Bauhofer die 10. Runde in der Durchschnittsgeschwindigkeit von 113 km/Std. Rüttchen fiel diesem harten Kampf zum Opfer und mußte ausscheiden. Bauhofer fuhr ein taktisch kluges Rennen, indem er seine Geschwindigkeit wieder minderte und



Eine Aufnahme aus dem Jahre 1927: Start der Klasse bis 250 ccm

Foto-Schilling, Schleiz

mit einem Schnitt von 94,2 km/Std. mit über 4 Minuten Vorsprung vor Heck und Weyres als Sieger das Rennen beenden konnte. Die Geschwindigkeiten gegenüber dem Vorjahr wurden fast in allen Klassen erhöht. Eine anzuerkennende Leistung vollbrachte in diesem Jahr der Leipziger Albert Richter auf Raleigh, der in der letzten Runde wegen Benzinmangels in der Haarnadelkurve liegen blieb und kurz entschlossen sein Rad mit größter Kraftanstrengung bis zum Ziel bei Heinrichsruh schob, dort vollkommen erschöpft zusammenbrach und dennoch als 3. hinter Dobberkau und Ernst mit 9 Minuten Rückstand hinter dem Sieger das Rennen beenden konnte. Für seine hervorragende Leistung wurde ihm ein Sonderpreis zuerkannt. 35 000 Zuschauer waren begeistert und zufrieden über den am Dreieck gezeigten Sport. Getrübt wurde jedoch dieser Tag durch den tragischen Unfall, den der 2. Sieger der Klasse bis 250 ccm, Willy Henkelmann (Wanne-Eickel) im Anschluß an die Siegerehrung auf dem Nachhauseweg erlitt. Er hatte einen Telegrafmast gerammt, wurde schwer verletzt aufgefunden und ins Schleizer Krankenhaus eingeliefert. Am nächsten

Tag ist dieser sympathische Fahrer, der bei dem Schleizer Publikum sehr beliebt war, seinen Verletzungen erlegen.

120 000 Zuschauer beim 7. Schleizer Dreieckrennen! — Das überstieg die größten Erwartungen der Veranstalter. Aber nicht nur Zuschauerrekorde kennzeichnen den 15. September 1929, sondern auch Geschwindigkeitsrekorde fielen am laufenden Band. So fuhr Hans Soenius, Köln (BMW), in der Klasse bis 500 ccm einen neuen Streckenrekord mit 99,7 km/Std. und konnte zusammen mit dem 2. dieser Klasse, Klein, Waldkirch (DKW), die schnellste Runde des Tages mit 4,21 Min. = 107 km/Std. zurücklegen. Toni Bauhofer war nicht am Start erschienen. Man sagte, er habe sich mit seinem Werk überworfen.

Wieder einmal war es K. Stegmann, der Zehntausende in Atem hielt, als er in der Klasse bis 750 ccm als Erster dem Feld voran jagte und nach einigen Runden mit zeretzten Hinterreifen, auf der Felge fahrend, von der Rennleitung die schwarze Fahne gezeigt bekam und, um ein Unglück zu verhüten, aus dem Rennen genommen werden mußte. Giggenbach (Bayernland) konnte somit die Führung in diesem Rennen übernehmen und das Rennen siegreich beenden. Sein Durchschnitt lag jedoch weit unter dem von Soenius.

Das Jahr 1929 brachte nebenbei noch einige Veränderungen bzw. Neuerungen in der Durchführung der Veranstaltung. Die Klasse bis 175 ccm, die in den letzten Jahren laufend unterbesetzt war — 1928 nur 3 Fahrer am Start — und die außerdem auch beim Publikum keinen besonderen Anklang mehr fand, wurde vom Veranstaltungsplan abgesetzt. Dafür bekam das Schleizer Dreieckrennen einen Anziehungspunkt mehr. Zum ersten Male wurden 3 Sonderläufe für Ausweiskfahrer der Klassen 350 ccm, 500 ccm und über 500 ccm eingeschoben. Man hatte die Nachwuchsfrage erkannt und gab nunmehr diesen jungen Motorrennsportlern Gelegenheit, sich auch auf den Meisterschaftsstrecken zu qualifizieren. Die Zeiten der Ausweiskfahrer waren verhältnismäßig gut und überstiegen die Erwartungen des Publikums. So fuhr Hennecke, Mühlhausen (BMW), in der Klasse über 500 ccm einen durchaus beachtlichen Schnitt von 89,05 km. Nicht ganz 2 Minuten langsamer war unser Sportfreund Eberhard Scheller, Erfurt (Standard) als Sieger der Klasse bis 500 ccm, der die 7 Runden mit einem Schnitt von 84,8 km/Std. durchfuhr.

Der Meisterschaftslauf am 7. September 1930 stand ganz im Zeichen des „Dreiecksspezialisten“ Toni Bauhofer, der durch eine beim Training erlittene leichte Fußverletzung sehr schlecht vom Start wegkam, jedoch im Laufe des Rennens sämtliche Fahrer, auch die der 1 Minute vorher gestarteten schwersten Klasse „abhängte“ und mit 91,1 km/Std. das Rennen als Tagesschnellster und Sieger der Klasse bis 500 ccm gewinnen konnte.

Bauhofer startete in diesem Jahr erstmals auf einer 500er wassergekühlten Werks-DKW. Die verhältnismäßig niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit mit 91,1 km/Std. ist auf die regennasse Straße, die erhöhte Anforderungen an die Fahrer stellte, zurückzuführen. Eine gute Leistung vollbrachte auch der 2. des Rennens und Sieger der Klasse bis 1000 ccm, Kratz, Oberohmen (BMW), der mit etwa über 1 Minute Rückstand hinter Bauhofer durchs Ziel ging.

1931 kam das 8. Schleizer Dreieckrennen zur Durchführung. Es sollte ein großer Tag für Schleiz werden, war es doch der Rennleitung gelungen, den englischen Meisterfahrer Tom Bullus (NSU) zu verpflichten. Als deutsche Konkurrenz in der Klasse bis 500 ccm standen am Start: Bauhofer (DKW), Soenius (MAG), Walter Henne (Moto-Sacoche), Kohlus (Rudge), Giggenbach (Rudge), Kurt Füglein (Viktoria).

Bullus hatte schon beim Training phantastische Zeiten gefahren. Bauhofer oder Bullus, das war die Frage, die Zehntausende beschäftigte, aber es kam nicht zu dem heißersehten Zweikampf. Der 23. August war trotz allem ein dunkler Tag am Schleizer Dreieck. Es war ein verregnetes Rennen. Schon beim Training gab es mehrere schwere Stürze. Auch das Duell Bauhofer—Bullus fiel nach hoffnungsvollen Ansätzen aus. Bauhofer stürzte bereits in der 3. Runde und mußte aufgeben. Bullus, der schon bis zur Spitze der eine Minute vor seiner Klasse gestarteten 1000er Maschinen vorgestoßen war, fuhr in der 13. Runde einen undisziplinierten Zuschauer in voller Fahrt an, stürzte und mußte ebenfalls ausscheiden. Glücklicherweise liefen beide Unfälle gut ab. Von 15 gestarteten Fahrern erreichten nur 2 das Ziel. In der Klasse bis 350 ccm kam es zu einem harten Kampf zwischen Loof, Godesberg (Imperia), und Otto Ley (Triumph), der allerdings durch den Ausfall von Otto Ley vorzeitig entschieden wurde. Mit einer Runde Vorsprung vor Bertholet, Köln, auf Rudge fuhr Loof mit 92,35 Std./km den zweitbesten Tagesdurchschnitt, während wieder einmal Rüttchen, der erstmals mit einer 1000er Königswellen-NSU in Schleiz startete, trotz Sturzes und regennasser Straße einen Schnitt von 93,3 km/Std. fuhr.

1932 war es infolge Krankheit nicht möglich, Bullus für einen Start in Schleiz zu gewinnen. Als Ersatz schickten die NSU-Werke ein damals noch junges, unbekanntes Talent mit der Maschine von Bullus zum Schleizer Dreieckrennen. Es war der allen unvergeßliche Bernd Rosemeyer, der im letzten Rennen des Tages mit an den Start ging.

Rüttchen zog vom Start weg dem Felde voran. Sein großer Konkurrent in der Klasse bis 750 ccm, Hans Soenius, konnte infolge eines Sturzes beim Training am Start nicht erscheinen, so daß schon von vornherein der Sieger des Rennens feststand. Bernd Rosemeyer mit seiner 500er NSU lag

während des ganzen Rennens hinter Rüttchen und konnte Fahrer wie Bauhofer, Klein, Kohlus, Giggenbach und Pätzold hinter sich lassen. Rüttchen fuhr im großen Stil, wurde Runde um Runde schneller und konnte die einzigartige Rundenzeit von 116,5 km/Std. erreichen. Mit 105,11 km/Std. wurde er schließlich der überlegene Sieger in der Klasse bis 750 ccm vor Roese, Düsseldorf, während der junge Rosemeyer mit 101,04 km/Std. den Sieg in der Halbliterklasse davontrug. Bauhofer, der hinter Rosemeyer, Kohlus und Pätzold 4. in dieser Klasse wurde, kam trotzdem infolge seines Punktvorsprungs zu den Ehren eines deutschen Motorradmeisters 1932. Ein spannendes Rennen lieferten sich wiederum die beiden Asse des DKW-Rennstalles in der Klasse bis 250 ccm, Geiß und Winkler, die bei diesem Meisterschaftsendlauf das Letzte hergeben mußten, um den in der Meisterschaftswertung führenden Hans Kahrmann, Fulda (Herkules), zu distanzieren. In einem harten Rennen jagten die beiden DKWs voraus, sich in der Führung abwechselnd, und gingen in sportlicher Fairneß im toten Rennen durchs Ziel. Kahrmann als Dritter sammelte jedoch genügend Punkte, um die Meisterschaft in seiner Klasse zu gewinnen. Bei der 350-ccm-Klasse kam es zu einem Doppelsieg der Imperia-Mannschaft, die von Dipl.-Ing. Dom, dem mehrfachen Schleizer Sieger, ausgezeichnet gemanagt wurde. Ernst Loof gewann mit einem Schnitt von 99,38 vor Schanz, Hedersleben (beide Imperia), sowie Brudes (Norton) und kam ebenfalls zu Meisterschaftsehren.

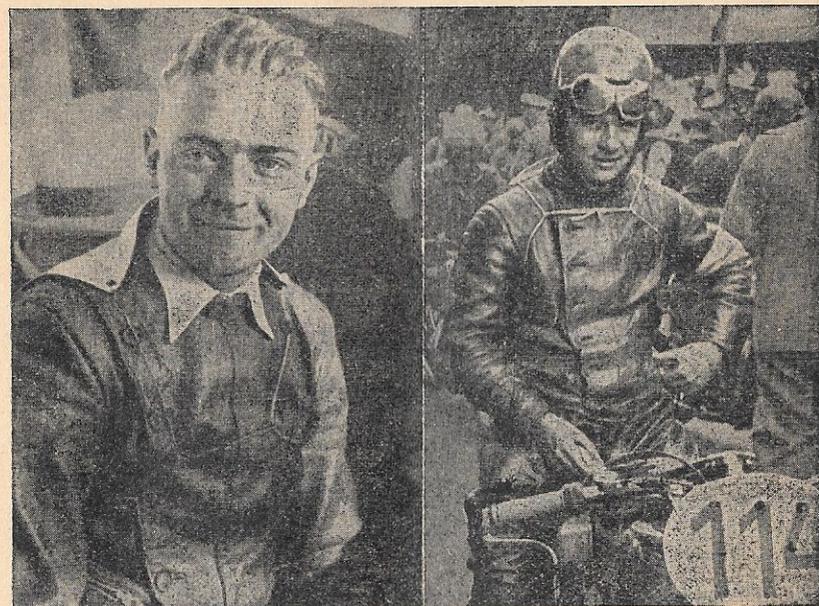
Anläßlich dieses 10. Schleizer Dreieckrennens wurde im Anschluß an die Meisterschaftsläufe noch ein über 10 Runden laufendes Jubiläumsrennen in 2 Klassen gestartet. In der Klasse über 350 ccm setzte sich Rosemeyer in blendender Fahrt in Führung. Ueber 2 Runden konnte er den Platz halten, mußte jedoch in der 3. Runde infolge Maschinendefektes das Rennen aufgeben. Rüttchen wurde zum zweitenmal Sieger an diesem Tag und konnte den 2., Bauhofer (DKW), um 1½ Minute schlagen.

Bei der kleinen Klasse waren es nochmals Loof und Schanz, die das Rennen unter sich ausmachten. Eine Spitzenleistung vollbrachte der Ausweiskfahrer Zink, Münchberg (NSU), der mit einem Schnitt von 95,10 km/Std. Sieger der Klasse bis 500 ccm wurde.

Am 17. September 1933 wurde das 11. internationale Schleizer Dreieckrennen abermals als Meisterschafts-Endlauf gestartet. Wiederum hatte das Dreieckrennen ein Novum mehr zu verzeichnen. Für Wagen der Klassen 350 bis 750 ccm und 750 bis 1100 ccm wurde, allerdings einmalig, im Jahre 1933 ein Sonderlauf eingelegt, den die Zuschauer des Dreiecks sehr begrüßten. Jedoch wurde das Rennen nicht allzuinteressant, da das Feld der Wagen durch Ausfälle bedenklich gelichtet wurde. Favorit war von vornherein unser Eisenacher Sportfreund Bobby Kohlrauch (Austin), der auch das Rennen der kleinen Wagenklasse mit einem Schnitt von 96,96 km/Std. als Sieger beendete. Allerdings war ihm der spätere tödlich verunglückte

Rennwagenfahrer der Auto-Union, Ernst von Delius, dicht auf den Fersen. Götze, Langewiesen, errang den 1. Platz in der großen Klasse.

Das Rennen der beiden schwersten Soloklassen wurde im ersten Viertel dirigiert von Toni Bauhofer (DKW). Schonungslos jagte er seine Maschine um den Kurs, das gesamte Feld mit nur wenigen Ausnahmen vor sich her-treibend. Doch, wie schon öfters, mußte sich Bauhofer dem Willen seiner Maschine beugen. In der 7. Runde, nachdem bereits ein Teil der Fahrer



Bernd Rosemeyer 1932 als Nachwuchsfahrer

... und Paul Rüttchen (Erkelenz), der bisher erfolgreichste Fahrer auf dem Schleizer Dreieck
Foto-Schilling, Schleiz

diesem Affentempo zum Opfer gefallen war, mußte Bauhofer wegen Defektes am Zylinder aufgeben. Nutznießer dieser etwas unverständlichen Rase-rei wurden der junge Rosemeyer und Otto Ley, die unbeirrt ihr Rennen fu-hren und, wie erwartet, siegten. Rosemeyer durchfuhr die 200 km in einem Schnitt von 104,58 km/Std. Ley als Sieger der Halbliterklasse konnte Schmitz, Köln, und Steinbach (Mannheim), die sich bereits einen Namen im Motorrennsport erkämpft hatten, auf die Plätze verweisen. Aehnlich wie im Vorjahr lieferten sich Geiß und Winkler herrliche Zweikämpfe in der Klasse bis 250 ccm und fuhrten wiederum im toten Rennen vor Kahr-mann und Kluge über den Zielstrich.

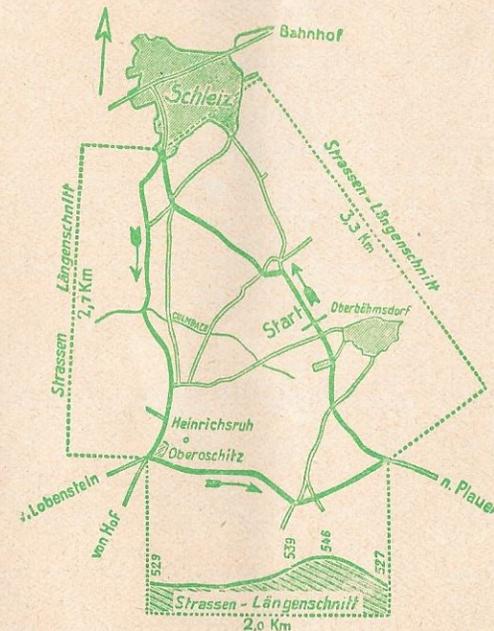
Dunkle Wolken über dem Dreieck

Das Jahr 1934 brachte große Umwälzungen in der Veranstaltungsleitung des Schleizer Dreieckrennens. Die Gesamtleitung lag nunmehr in den Händen der faschistischen ONS. Die sportliche Durchführung unterlag dem DDAC (vorher ADAC), und die Streckenorganisation wurde Sache des NSKK. Die bewährten Schleizer Kräfte der Rennleitung mußten zum größten Teil abtreten, so auch der Rennleiter der letzten 5 Jahre, ein Mann, der mit dem Dreieck aufs engste verbunden war, Johannes Wächter, Schleiz.

Der 16. September war ein Tag neuer Streckenrekorde. Mit 109,1 km/Std. stellte Bernd Rosemeyer auf seiner 500er Werks-DKW den bisherigen Streckenrekord ein. In scharfen Kämpfen gelang es ihm, sich gegen stärkste nationale Konkurrenz zu behaupten. Ley, Nürnberg (DKW), Kohlus, Bayreuth (Rudge), Rührschneck, Nürnberg (Norton), Weltmeister Herz, Lampertheim (DKW), Bodmer, Ebingen (Norton), Steinbach, Neckarsulm (NSU), Bernhard Petruschke, Berlin (Rudge), Mellmann, Neckarsulm (NSU) starteten in diesem spannenden Rennen. Soenius als Sieger der Klasse bis 1000 ccm konnte nur einen Schnitt von 105,7 km/Std. erzielen. Auch seine Klasse war mit Mansfeld (BMW), Roese (BMW), Weyres (Harley Davidson), Rüttchen (NSU), Bauhofer (DKW) sehr gut besetzt. Es war ein wahrer Großkampftag am Schleizer Dreieck. Aber für die Rennleitung sichtbar, ballten sich am Horizont Gewitterwolken zusammen. Das Schleizer Dreieck stand in Gefahr. Der sogenannte Prinzessinnenweg (Verbindungsstraße Heinrichsruh—Waldkurve) entsprach nicht mehr den Anforderungen einer modernen Rennstrecke. Bei den Geschwindigkeiten, die schon an die 120 km/Std. herankamen, wirkte sich dieser Streckenteil geradezu selbstmörderisch auf die Fahrer aus. Vier bis fünf Meter Straßenbreite war für eine solche Veranstaltung nicht mehr tragbar. Der Straßenbelag war ebenfalls in schlechtestem Zustand. Die örtlichen Behörden setzten alle Hebel in Bewegung, um das Dreieckrennen zu erhalten. Jedoch konnte Schleiz die finanzielle Grundlage zum Umbau des 2 km langen Streckenteils aus eigenen Mitteln nicht aufbringen. Mit größten Bemühungen gelang es schließlich mit Hilfe des Thür. Staatsministeriums, den Umbau durchzuführen. Da jedoch Anfang 1935 die Sicherheiten für den Umbau des gefährlichen Prinzessinnenwegs noch nicht gegeben waren, war man gezwungen, an Stelle des Schleizer Dreieckrennens das „Internationale Rundstreckenrennen in Thüringen“ im internationalen Terminkalender genehmigen zu lassen. So geschah es, daß das 13. Schleizer Dreieckrennen unter dem Namen „Internationales Rundstreckenrennen in Thüringen“ gestartet wurde. Nach dem Ausbau, der alle Forderungen erfüllte und rechtzeitig beendet werden konnte, war Schleiz wieder eine der schönsten, aber

Schleizer Dreieck

die älteste und interessanteste
Rennstrecke Deutschlands



SIEGERLISTE DER RENNEN

Jahr	Klass. b. 175 ccm	Km/Std.	Bis 250 ccm	Km/Std.	Bis 350 ccm	Km/Std.
1923	Nicht ausgeschrieben		Lohfeldt, Erfurt (NSU)	51,4	Kl. C 1 Hackel, Erfurt (NSU) Kl. D 1 Hucke, Berlin (Bekamo)	48,0 56,4
1924	Letnar, München (Cockerell)	57,0	v. König-Fachsenfeld, Stuttgart (Cotton)	64,0	Paetzold, Köln (Imperia)	75,0
1925	Wucher, Hamburg (Ewu)	67,9	Gehring, Gabelburg (Hirth)	78,2	Lohse, Chemnitz (Schüttoff)	83,1
1926	Magnus, Berlin (DKW)	68,5	Islinger, Neckarsulm (NSU)	80,0	Ihle, Chemnitz (Schüttoff)	81,0
1927	Henkelmann, Wanne-Eickel (DKW)	73,6	Winkler, W., Chemnitz (DKW)	79,5	Dom, Ludwigsburg (Standard)	84,2
1928	Geiß, Pforzheim (DKW)	80,0	Winkler, W., Chemnitz (DKW)	85,5	Dobberkau, Suhl (Ardie-Jap)	81,3
1929	Nicht ausgeschrieben		Friedrich, K., Chemnitz (DKW)	84,8	Barthels, Waldkirch (DKW)	90,0
1930	Nicht ausgeschrieben		Geiß, Pforzheim (DKW)	84,7	Hiller, Feuerbach (Montgomery)	80,0
1931	Nicht ausgeschrieben		Geiß, Pforzheim (DKW)	86,6	Loof, Godesberg (Imperia)	92,35
1932	Nicht ausgeschrieben		Winkler, W., Chemn. Geiß, Pforzheim (Totes Rennen)	93,9	Loof, Godesberg (Imperia)	99,31
Wagen bis 750 ccm						
1933	Kohlrusch, Eisenach (Austin)	96,96	Geiß, Pforzheim Winkler, Chemnitz (Totes Rennen)	?	Richnow, Berlin (Rudge)	?
1934	Nicht ausgeschrieben		Winkler, W., Chemn. (DKW)	100,8	Loof, Godesberg (Imperia)	104,0
Gespanne bis 600 ccm						
1935	Schumann-Böhm, Neckarsulm (NSU)	98,4	Geiß, Pforzheim (DKW)	107,5	Mellmann, Steinbach (NSU) (Totes Rennen)	111,8
1936	Braun-Badsching, Karlsruhe (DKW)	102,4	Kluge, Chemnitz (DKW)	110,6	Mellors, England (Velocette)	108,5
1937	Böhm-Fuchs, Neckars. (NSU)	94,0	Kluge, Chemnitz (DKW)	111,3	Fleischmann, Neckarsulm (NSU)	112,1
1949	Ebersberger-Strauß Nürnberg (BMW)	94,4	Winkler, W., Pößneck (DKW) m. K. Flemming, Berlin (NSU) o. K.	101,6 93,7	Limmer, Greiz (NSU)	99,3
1950	Böhm-Fuchs, Neckars. (NSU) m. K. Ebersberger-Strauß, Nürnberg (BMW) o. K.	108,2 ?	Kluge, Ingolstadt (DKW) m. L. Gablentz, Karlsruhe (Parilla) o. K.	109,7 107,8	Wünsche, S., Ingolstadt (DKW) m. L. Knees, Ahlshausen (AJS) o. K.	112,7 110,5
Gespanne bis 500 ccm						
1951	Krause-Trinkhaus Berlin (BMW)	96,7	Hoffmann, Zwickau (DKW) m. L. Kirchner, Erfurt (NSU) o. L.	107,5 100,0	Knees, Ahlshausen (AJS)	113,7

AUF DEM SCHLEIZER DREIECK

Jahr	Bis 500 ccm	Km/Std.	Bis 750 ccm	Km/Std.	Bis 1000 ccm	Km/Std.
1923	Krieger, Suhl (Cito KG)	64,0	Nicht ausgeschrieben		Raebel, Apolda (Mars)	64,2
1924	Bieber, jun., München (BMW)	82,1	Bauhofer, München (Megola)	82,7	Nicht ausgeschrieben	
1925	Reich, München (BMW)	71,8	Klein, Waldkirch (Mabeco)	60,0	Rüttchen, Erkelenz (Harley Davidson)	82,1
1926	Bussinger, München (Ardie-Sport)	84,1	Stegmann, Neuölsnitz (AJS)	85,0	Rüttchen, Erkelenz (Harley Davidson)	88,0
1927	Wetzel, Zwickau (BMW)	86,7	Nicht ausgeschrieben		Rüttchen, Erkelenz (Harley Davidson)	88,8
1928	Dom, Ludwigsburg (Standard)	90,2	Nicht ausgeschrieben		Bauhofer, München (BMW)	94,6
1929	Soenius, Köln (BMW)	99,7	Nicht ausgeschrieben		Giggenbach, München (Bayernland)	83,8
1930	Bauhofer, München (DKW)	91,1	Nicht ausgeschrieben		Kratz, Oberohmen (BMW)	90,4
1931	Hiller, Feuerbach (Montgomery)	85,8	Nicht ausgeschrieben		Rüttchen, Erkelenz (NSU)	93,3
1932	Rosemeyer, Lingen (NSU)	101,0	Nicht ausgeschrieben		Rüttchen, Erkelenz (NSU)	105,11
Wagen bis 1100 ccm						
1933	Ley, Nürnberg (Norton)	?	Götze, Langewiesen (BMW)	?	Rosemeyer, Lingen (NSU)	104,5
1934	Rosemeyer, Lingen (DKW)	109,1	Nicht ausgeschrieben		Soenius, Köln (NSU)	105,7
Gespanne bis 1000 ccm						
1935	Steinbach, Neckarsulm (NSU)	116,9	Braun-Badsching, Karlsruhe (Horex)	98,4	Nicht ausgeschrieben	
1936	Steinbach, Chemnitz (DKW)	115,6	Schumann-Höller Neckarsulm (NSU)	103,1	Nicht ausgeschrieben	
1937	Fleischmann, Neckarsulm (NSU)	101,1	Zimmermann-Höller Neckarsulm (NSU)	95,5	Nicht ausgeschrieben	
Klasse bis 125 ccm						
1949	Wünsche, E., Dresden (Norton)	107,8	Kaul-Lauber, Kuhnreuth (BMW)	98,4	Eisner, Dresden (DKW)	84,2
1950	Meier, München (BMW) m. K. Zeller, Hammerau (BMW) o. K.	111,23 103,2	Kraus-Huser München (BMW) o.K.	96,13	Müller, Bielefeld (DKW) m. K. Dietrich, Frankfurt (Puch) o. K.	91,1 84,2
Gespanne bis 750 ccm						
1951	Wünsche, E., Dresden (Norton)	114,5	Weißmeier-Kupfer, Forchheim (BMW)	103,9	Krumpholz, Zwickau (Ifa-DKW)	95,6

Das Schleizer Dreieck ist eine Prüfungsstrecke für Motorräder, wie sie gleichwertig nur in wenigen deutschen Rennstrecken vorhanden ist. Alle Prüfungsmomente, wie Haarnadelkurven, schnelle Schlängelkurven, abfallende, steigende und ebene Kurven, Steigungen und Gefälle sowie zwei lange Geraden wechseln in rascher Folge auf dem 7,631 km langen Rundstreckenkurs. Drei Spitzkurven geben dem Kurs den Namen, wovon die Haarnadelkurve bei Schleiz ansteigend, die Heinrichsruher Kurve eben und die Waldkurve abfallend ist. Aeußerst interessante, z. T. allerdings auch gefährliche Kurven befinden sich auf den 3. Schenkeln, die in einem steten Auf und Ab verlaufen. Insbesondere ist es der Buchhübel mit seinen 5 bergabführenden, durch den diesjährigen Umbau sehr schnell gewordenen S-Kurven, der Jahr für Jahr zehntausende Zuschauer in seinem Bann hält und von den Fahrern schon seit 30 Jahren allen Respekt abverlangt. Dabei ist die daran anschließende Lindenwegkurve von fast gleichgroßer Bedeutung; sie ist mit äußerster Vorsicht „zu genießen“. Die an steilem Hang im Anschluß an die Haarnadelkurve liegende Mathias-Berger-Kurve sowie die 3 abfallenden Schlängelkurven der „Seng“ in Verlängerung der abwärts führenden Senggeraden und der unmittelbar folgende steile Heinrichsruher Berg lassen erkennen, daß man vor 30 Jahren nicht ohne Grund im Schleizer Dreieck die Rennstrecke Deutschlands sah. Sehr schnell ist die fast rondellartige Kurve am Schauerschacht, wogegen die Karl-Braun-Höhe eingangs Oberböhmisdorf durch eine unübersichtliche, auf dem Höhenkamm gelegene Kurve größte Konzentration vom Fahrer abverlangt. Die nahezu 1 km lange Zielgerade läßt wiederum eine möglichst hohe Spitzengeschwindigkeit zu. Die gesamte Rundstrecke ist asphaltiert, wird weder von Bahnlinien durchkreuzt noch von anderen Baulichkeiten, wie Brücken usw., behindert und führt durch keine geschlossenen Ortschaften.

Auf dem Schleizer Dreieck wird nur der Fahrer Lorbeeren ernten, der mit seiner Maschine bis ins letzte verwachsen ist. Hier entscheiden ebenso Können, Mut, Reaktionsfähigkeit und Taktik des Fahrers, wie Spitze, Stehvermögen, Straßenlage und Anzugsmoment der Maschine. H. K.

immer noch schwierigsten Rennstrecken Deutschlands. Noch einmal hatten es die Schleizer geschafft. Am 18. August 1935, morgens 9.00 Uhr, wurden die Ausweiskfahrer auf das Siebenrundenrennen geschickt. Unter ihnen Heiner Fleischmann (NSU), H. Ringsleben, Reichenbach (NSU), Hein Thorn-Prikker (Imperia), Siegfried Wünsche (DKW), R. Krause, Reichenbach. Die schnellste Zeit der Ausweiskfahrer fuhr in überlegener Manier Heiner Fleischmann mit seiner 350er NSU. Er beendete das Rennen als Sieger mit einem Schnitt von 107,8 km/Std. und einem Vorsprung von ca. 3,5 Min. vor Hein Thorn-Prikker. Die Viertelliterklasse war eine Angelegenheit von Wünsche, der mit über einer Minute Vorsprung einen sicheren Sieg nach Hause fuhr.

Das Rennen der Lizenzfahrer stand im Zeichen der drei besten Motorradrennfahrer Deutschlands dieser Zeit. Steinbach—Bauhofer—Soenius. In einem Rennen auf Biegen und Brechen stellte der Mannheimer Oskar Steinbach den bisher noch nicht überbotenen Streckenrekord von 116,9 km/Std. auf. Es war ein Rennen, an das sich noch viele erinnern werden. Nach einem nervenzerreibenden Kampf jagte Steinbach mit seiner Königswellen-NSU mit 10 Sek. Vorsprung vor Bauhofer (DKW), dem wiederum Soenius (NSU) am Hinterrad klemmte, durchs Ziel. Alle drei Fahrer fuhren über 116 km/Std. Durchschnittsgeschwindigkeit, eine Zeit, die nicht einmal im Zeitalter der Kompressoren erreicht wurde. Die größte Anerkennung dürfte Toni Bauhofer zu zollen sein, der in diesem Jahr sein letztes Rennen in Schleiz fuhr und sich am Ende der Saison infolge seines bereits vorgeschrittenen Alters gänzlich vom Motorradsport zurückzog. Er hatte es noch einmal seinen Schleizern bewiesen, daß auch ein alter Bauhofer sich noch mit der jüngsten Rennfahrergeneration messen kann. Bei den 350ern fuhren die beiden Stallkameraden Steinbach und Mellmann (NSU) ein Rennen für sich und gingen in sportlicher Fairneß im toten Rennen über die Ziellinie, wobei ihre gefahrene Zeit von 111,8 trotz allem sehr beachtlich ist. In der kleinen Klasse belegten Geiß und Kluge die ersten beiden Plätze und überrundeten das gesamte Feld.

Zum ersten Male starteten im Jahre 1935 Seitenwagenmaschinen auf dem schwierigen Schleizer Kurs. Die Rennen waren außerordentlich interessant und wurden mit großer Begeisterung von den Zuschauern aufgenommen. Schleiz hatte somit einen Anziehungsfaktor mehr. Besonderes Interesse erregten die beiden Pendelseitenwagen von Weyres, Aachen (Harley Davidson), und Loof, Godesberg (Imperia), bei denen der Fahrer die Maschine ebenso anwinkelt wie ein Solofahrer und das Beiwagenrad dieselbe Schräglage wie die Maschine einnimmt. Waren diese Gespanne anfangs nicht ganz ohne Erfolgsaussichten, so waren sie bereits 2 Jahre später den starren Gespannen weit unterlegen. Mit einer Geschwindigkeit von 98,4 km/Std. beendete Karl Braun, Karlsruhe (Horex) in der schweren Sei-

tenwagenklasse, und H. Schumann/Böhm, Neckarsulm (NSU), das Rennen der kleinen Gespannklasse als Sieger. Der Beifahrer von Schumann ist identisch mit dem Weltmeister Hermann Böhm.

Das 14. Schleizer Dreieckrennen am 6. September 1936 war das letzte internationale Rennen in Schleiz. Das Nennungsergebnis war als sehr gut zu bezeichnen. Fahrer, wie Fergus Anderson, England (Velocette), der zur Zeit neben Lorenzetti, Italien, eine der schnellsten in Privathand befindliche Moto-Guzzi fährt, Ted Mellors, England (Velocette), M. Simo, Spanien (Terrot), der Werksfahrer von Barbe-Motos, G. V. Dickwell, Belgien, Novotny, Oesterreich (Puch), F. J. Binder, Holland (Velocette) und andere ausländische Fahrer standen neben den deutschen Spitzenfahrern Heiner Fleischmann (NSU), Bernhard Petruschke (NSU), Friedel Schön (Rudge), Thorn-Prikker (Imperia), Hamehle (Norton), Kluge, Geiß, Winkler (DKW-Auto-Union), Siegfried Wünsche (DKW), Häubler (DKW), F. Kläger-Freiburg (Hercules) und Oskar Steinbach (NSU). Bereits zum Freitagstraining wurden ausgezeichnete Zeiten gestoppt. Ueberragend war die Zeit von H. P. Müller mit seiner 500er DKW; in 3,53,0 = 119,9 km/Std. fuhr er die schnellste Trainingszeit vor Steinbach mit 3,54,4 und Fleischmann mit 3,57,4. Steinbach startete erstmals auf einer Werks-DKW. Die schnellste Trainingszeit der Privatfahrer absolvierte Rudi Knees (NSU) mit 4,13,2 = 111 km/Std. Die ausländischen Fahrer, insbesondere Mellors und Anderson, rangierten in den Trainingszeiten hinter dem Werksteam von NSU (Fleischmann, Steinbach, Petruschke) und dem äußerst talentierten Privatfahrer Werner Hamehle (Norton). Zum Rennen selbst ist zu sagen, daß das NSU-Team eine Pechsträhne sondergleichen hatte, so daß nach dem Ausfall der 3 Werks-NSU der Engländer Mellors die Spitze übernehmen und vor Hamehle, Sindelfingen, das Rennen als Sieger beenden konnte. Gert in der Elst und Vaasen (beide Norton) belegten die folgenden Plätze. Bei den Viertellitermaschinen lieferte sich das DKW-Team spannendste Kämpfe, denen Geiß und Winkler zum Opfer fielen. Kluge überrundete in phantastischem Stil das gesamte nachfolgende Feld zweimal außer dem Privatfahrer Siegfried Wünsche (DKW), der im Ziel eine Runde hinter Ewald Kluge lag. Im Rennen der Halblitermaschinen war wieder einmal alles drin. Es war ein Rennen der singenden DKWs. Allen voran stürmte Oskar Steinbach. Aber im Windschatten folgte Runde um Runde der große Taktiker auf den Rennstrecken Deutschlands, H. P. Müller. Nicht eine Sekunde trennte diese beiden Spitzenfahrer voneinander. Wie ein Uhrwerk drehten sie in einem scharfen Kampf ihre Runden, alles andere von sich abschüttelnd. Nach der 10. Runde war das Feld bereits weit auseinander gerissen. Mit 1,5 Min. Abstand folgte den beiden Führenden der 3. DKW-Werksfahrer Karl Bodmer, weitere 50 Sek. dahinter Bernhard Petruschke mit seiner Werks-NSU (man kann es sich gar nicht mehr vorstellen, wie

unser Petrus so einen 500er Koloß durch die Kurven „schaukelte“). Doch im letzten Viertel des Rennens wird das Bild vollkommen geändert. War es noch H. P. Müller, der in der 15. Runde Steinbach am Hinterrad klebte, so mußte er bereits 2 Runden später infolge Maschinenschadens das Rennen aufgeben. Bernhard Petruschke stürzte in der Lindenbergkurve und konnte das Rennen nicht fortsetzen. Steinbach wiederholte seinen Sieg vom Vorjahr, nur diesmal auf einer DKW vor Bodmer, Kohlus und Rührschneck. Seine Vorjahreszeit konnte Steinbach jedoch nicht erreichen. Bei den Seitenwagen war es zum zweiten Male das Gespann Braun-Badsching (Auto-Union DKW), das in einem überlegenen Rennen vor Bock-Vogt, Mannheim (Norton), und dem Ehepaar Stärkle (NSU) durchs Ziel gehen konnte. Schumann-Höller (NSU-D) und Kahrmann-Eder (Auto-Union DKW), belegten die ersten beiden Plätze bei den schweren Gespannen.

Ein grauer, diesiger und regnerischer Sonntagmorgen leitete das für lange Zeit letzte Rennen auf dem Schleizer Dreieck ein. Trotz Regen und Kälte ließen sich die 70 000 Zuschauer nicht scheuen und nahmen ihren feuchten Platz bereits in den Morgenstunden ein. Nach den Ausweiserläufen, bei denen unter anderem unser Sportfreund Simon, Eisenach, das Rennen der 500-ccm-Klasse als Zweiter beenden konnte, gingen die Soloräder der Klasse bis 350 ccm an den Start. Zwei Minuten später wurden die 250er hinter-



Start-Nr. 1: Georg Meier (München), der erfolgreichste Fahrer der Nachkriegsjahre — Neben ihm sein Stallgefährte Wiggerl Kraus
Foto-Schilling, Schleiz

hergeschickt. Die beiden Privatfahrer, die besten zu dieser Zeit, Hamelehle und Richnow, gingen sofort an die Spitze, mußten sie aber bereits in der 4. Runde an die höllisch aufziehenden NSU-Fahrer Fleischmann und Mellmann abgeben. Rad an Rad jagten diese beiden Stallkameraden dem Felde voraus, aber nicht ganz allein. Einer hatte sich hintendran geklemmt und ließ nicht locker, langgestreckt, mit verbissenen Zügen kämpfte sich der sympathische Werner Hamelehle an den gegenüber Fleischmann etwas zurückgefallenen Mellmann heran und konnte sich noch in den letzten Runden zwischen die beiden Werksfahrer schieben. Bei den 250ern waren es die 3 Ladepumpen-Werk-DKW's, das Kleeblatt Kluge, Winkler, Petruschke, die dem Rennen das Gepräge gaben. Harte Positionskämpfe zwischen Kluge und Winkler brachten die Zuschauer in Begeisterung. Petruschke konnte das Tempo nicht ganz mithalten und folgte in größerem Abstand als Anführer des Mittelfeldes. Petruschke, dessen Maschine nicht sauber lief, fiel in der 12. Runde infolge Maschinenschadens aus. Kluge, Winkler, Demand, Gablenz und Häußler hieß die Reihenfolge im Ziel. Als drittes Rennen starteten die Seitenwagenmaschinen beider Klassen. Es war das schwärzeste Rennen des Tages, ja man möchte sagen, seit 1923. Gleich in der 1. Runde ereignete sich in der Kurve eingangs Oberböhmendorf ein tragischer Unfall, als der Favorit der Seitenwagenmaschinen, der Europameister der kleinen Gespanne, Karl Braun, mit seinem Beifahrer Badsching (Auto-Union DKW), aus der Kurve getragen wurde, wobei eine Karambolage mit dem dichtaufolgenden Hans Bock, Mannheim (Norton), unvermeidlich wurde. Braun wie auch Bock und Badsching mußten ins Krankenhaus überführt werden. Noch am selben Spätnachmittag verschied Karl Braun. Er war einer der talentiertesten Seitenwagenfahrer der Welt. Mit ihm hat der deutsche Motorrennsport einen großen, unersetzlichen Verlust erlitten. In Verehrung und zum Gedenken des Meisters der Seitenwagengespanne wurde die Oberböhmendorfer Höhe (eingangs Oberböhmendorf) in Karl-Braun-Höhe umbenannt. Durch den Ausfall der beiden Spitzenreiter konnten sich Häußler-Höhne (NSU) und Böhm-Fuchs (NSU) an die Spitze setzen. Beide Gespanne lieferten sich noch einen harten Kampf, der allerdings durch den Ausfall von Häußler vorzeitig entschieden wurde. Bei den schweren Gespannen waren es Zimmermann-Höllner (NSU), die von Anfang an die Führung übernahmen und sie nicht mehr abgaben. Die beiden Werksfahrer der Auto-Union, Kahrman-Eder und Schumann-Behr, mußten sich mit dem 2. und 3. Platz begnügen. Das Rennen der Halbliterklasse als Clue des Tages war gekennzeichnet durch die schmierige und rutschige Straße. Spannende Kämpfe lieferten sich Mansfeld ((Auto-Union DKW), Bodmer (Auto-Union DKW), Mellmann (NSU), Ley und Gall (BMW) im Mittelfeld, während Heiner Fleischmann, der die Führung übernommen hatte, sich immer weiter von den Folgenden absetzte. Fleischmann, Mellmann, Bodmer und Ley sowie als 1. Privatfahrer Rudi Knees war die Reihenfolge am Ziel.



Ein Rudel der Achtliterklasse wenige Meter nach dem Start in Heinrichsruh. Vorn Eddi Barth auf Ifa-DKW, dann Heck (Frankfurt), auf Puch und Bernhard Petruschke (Kleinmachnow), der jetzt mit seiner ZPH-Maschine schnellster Mann der DDR in der Klasse bis 125 ccm ist
Foto: TBD, Erfurt

Der unvergeßliche Mathias Berger (Erfurt), der in Schleiz 1949 als Ausweisfahrer siegte 1951 verunglückte er in Leipzig tödlich

Foto: Schilling, Schleiz



War es das 15. Schleizer Dreieckrennen, das dem deutschen Motorrennsport einen der größten seiner Vertreter nahm, so war es dieselbe Strecke, auf der am Vortage dieses 22. August 1937 das größte deutsche Rennfahrergenie geboren wurde! Es war der 1. Trainingstag, als die Zuschauer auf einen Fahrer aufmerksam wurden, der im ölgrünen Lederzeug eine Werks-BMW durch die 26 Kurven des Schleizer Kurses jagte, Startnummer „R 51“! So was gab es noch nicht. Die Interessenten waren erregt, der Junge wurde immer schneller, niemand wußte, wer der Fahrer war, bis es endlich von Mund zu Mund ging: Georg Meier, der Gußeiserner! Noch war er kein Begriff, aber das sah man, hier fuhr ein Fahrer mit einer großen Zukunft. Nicht umsonst haben die Leiter des BMW-Rennstalles gerade Schleiz dazu auserwählt, Rennproben mit dem Nachwuchsfahrer Meier durchzuführen. So wurde das 15. Schleizer Dreieckrennen zur Geburtsstunde des größten deutschen Motorradrennfahrers, des Europameisters und T. T.-Siegere, Georg Meier, der noch heute zur Spitzenklasse der Welt gehört.

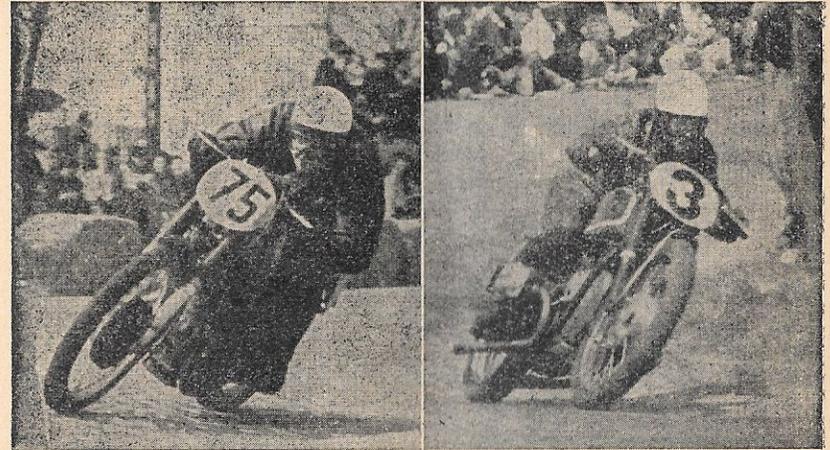
Dann wurde es still ums Schleizer Dreieck. Aehnlich der Solitude und anderer deutscher Rennstrecken wurde Schleiz vom Renntermin-Kalender gestrichen. Niemand kümmerte sich mehr um die Strecke, sie verwaiste. Der Krieg kam, Panzer rollten darüber hinweg, Frost zersprengte den Asphalt. Auf diesen klassischen Boden des Motorrennsports senkte sich tiefe Nacht.

Schleizer Dreieck, als Bindeglied zwischen Ost und West

Doch nach tiefster Dunkelheit folgte hellstes Licht. Der Faschismus war zerschlagen worden. Ein neuer demokratischer Sport schlug seine ersten Wurzeln. Es kam das Jahr 1948. Um den Motorrennsport war es noch ziemlich ruhig in der damaligen Ostzone, bis dann eines Sonntags alte, vertraute Klänge am Schleizer Dreieck zu hören waren. Etwas schüchtern zwar, aber hoffnungsfroh. Einige, die es eben nicht lassen konnten, wie Ludwig, Apolda; Scheller, Erfurt; Henne, Zoghaus, und der Einheimische Werner Schneider drehten ab und zu einige Runden auf dem Dreieck. Es gab kleinere Meinungsverschiedenheiten mit den Hütern des Gesetzes, aber irgendein Anfang mußte ja schließlich gemacht werden, und er wurde gemacht. Man muß allerdings den Jenaern das Lob zuteil werden lassen, daß sie sich damals mehr um das Schleizer Dreieck gekümmert haben als die Einheimischen selbst. So erschienen eines Sonntags tatsächlich ca. 20 Solomaschinen und Beiwagengespanne auf Lastwagen verpackt. Die Strecke wurde, was für viele noch unglaublich war, für 2 Stunden abgesperrt. Das alte Milieu packte alle Schleizer wieder. Es war ein berauschender Krach, der die schlummernde Stadt Schleiz zum Erwachen brachte. Man sprach von einem

Training für ein späteres Rennen. Und richtig, am 17. Oktober 1948 wurde das erste inoffizielle „Motorradrennen“ der damaligen Ostzone auf dem Schleizer Dreieck gestartet.

Der Anfang war geschafft, wenn auch inoffiziell. Das Donnern am Schleizer Dreieck war das Startsignal eines neuen Motorrennsportes in unserer antifaschistisch-demokratischen Ordnung. So waren es das große Feld der Nachwuchsfahrer und die 160 000 Zuschauer, die dem Schleizer Dreieck wieder eine große Zukunft versprochen. Durch das Rennen am 18. September 1949 wurde ein Fahrer mit einem Schlag durch sein unvergleichliches



Walter Knoch (Lobenstein) – Er ist der erklärte Liebling des Schleizer Sportpublikums

... und Gerhard Mette (Chemnitz), DDR-Meister in der Klasse bis 500 ccm 1951

Fotos: Wagner, Leipzig und Gärtner, Schleiz

Rennen bekannt. Es war der leider nicht mehr unter uns weilende Mathias Berger aus Erfurt, der das Rennen der Ausweisklasse bis 500 ccm als Sieger vor dem Lobensteiner Walter Knoch beenden konnte.

Die bisher größte aller Rennveranstaltungen auf dem Schleizer Dreieck lief im Jahre 1950 vor 250 000 Zuschauern ab. Alle ost- und westdeutschen Spitzenfahrer standen am Start zum 5. gesamtdeutschen Motorradmeisterschaftslauf, der zu einem gewaltigen Bekenntnis zum Frieden und zur Einheit unseres deutschen Vaterlandes wurde. Bereits die Trainingszeiten ließen auf ein hartes und spannendes Rennen schließen. So fuhr Georg Meier (BMW K) mit 3 Min. 41 Sek. = 126,57 km/Std. die bisher schnellste Runde auf dem Schleizer Kurs. Zehntausende warteten gespannt auf den großen Zweikampf zwischen den beiden schnellsten deutschen Fahrern mit den schnellsten deutschen Maschinen: Meier—Fleischmann. Schon vom

Start weg war es jedoch ein Mann, der dem Rennen den Stempel aufdrückte. Bei regennasser Straße siegte Ex-Europameister Georg Meier unangefochten mit über 40 Sek. Vorsprung vor seinem größten Rivalen, Heiner Fleischmann. Die Tagesbestzeit fuhr jedoch Siegfried Wünsche (DKW L) in der Klasse 350 ccm bei allerdings ziemlich abgetrockneter Straße mit 112,76 km/Std., während Meier nur auf eine Durchschnittszeit von 111,23 kam. Müller, Kluge, Gablenz, Knees, Böhm-Fuchs und Krauß-Huser waren die weiteren Fahrer, denen der Siegerkranz umgelegt wurde.

Das 18. Schleizer Dreieckrennen hatte infolge Terminalschnidungen mit dem westdeutschen Terminkalender nicht die Besetzung des Vorjahres zu verzeichnen. Trotz allem hielten in fast allen Klassen interessante Kämpfe die rund 200 000 Zuschauer in Spannung. Rudi Knees und Erich Wünsche waren die Favoriten des Tages.

So stehen wir nun in diesem Jahr vor dem 19. Schleizer Dreieckrennen, das wiederum ein Höhepunkt im gesamtdeutschen Motorrennsport werden wird. Wenn dieses Jahr die hunderttausende Zuschauer am 21. September das Schleizer Dreieckrennen besuchen, dann werden sie einen neuen, verjüngten Kurs vorfinden. Durch die großzügige Unterstützung unserer Regierung wurde Anfang dieses Jahres ein umfangreiches Streckenbauprogramm in Angriff genommen. Die veralteten Teile der Strecke, insbesondere des Telles am berühmten Buchhübel, wo die Streckenbreite nicht mehr den Anforderungen moderner Rennstrecken entsprach, wurde grundlegend verbreitert, die Kurven zum Teil überhöht, jedoch ohne, daß den Schlangelkurven des Buchhübels der sportliche Reiz genommen wäre. Das Sorgenkind der Schleizer besteht nicht mehr. Die älteste deutsche Motorrennstrecke hat die modernen Strecken wieder eingeholt und wird noch in Jahren eine der schönsten deutschen Rennstrecken sein.

Seit 1949 ist das Schleizer Dreieckrennen Bindeglied zwischen Ost und West gewesen. Auch in diesem Jahre werden wieder westdeutsche Fahrer zusammen mit den Fahrern aus der Deutschen Demokratischen Republik am Start stehen. Sie werden sich an Ort und Stelle ein Bild machen können von der Entwicklung unserer demokratischen Sportbewegung, die nunmehr, nachdem wir mit dem Aufbau des Sozialismus begonnen haben, einen noch größeren Aufschwung erleben wird. Unser Ziel ist, den Sport dem ganzen Volk zugänglich zu machen. Der Motorsport ist davon nicht ausgenommen. Unsere westdeutschen Freunde werden sich davon überzeugen können, welche Förderung unsere Sportler erhalten, sie werden neue, unvergeßliche Eindrücke mit in ihre Heimat nehmen, und so auf ihre Weise werben für den Gedanken der deutschen Einheit. Das Schleizer Dreieckrennen 1952 wird ein Friedensrennen sein, wie noch nie zuvor. Es steht im Zeichen des Kampfes aller guten Deutschen um Einheit, Frieden, Demokratie und Sozialismus.

30 JAHRE SCHLEIZER DREIECKRENNEN

GEDANKEN UND ERINNERUNGEN

Wenn man gewissermaßen schon als kleiner „Hosenmatz“ mit glühenden Wangen und großer Begeisterung jedes Schleizer Dreieckrennen miterlebt hat, dann kann man wohl sagen, daß man einiges aus seiner Geschichte kennt. Und diese Geschichte des Schleizer Dreiecks ist reich an interessanten, lustigen und traurigen Begebnissen, und was würde sein, wenn sie reden könnte, alles erzählen könnte.

Schlagen wir einmal zurück in den Unterlagen.

1924. Letztes Zusammentreffen der schnellen Vorderradmotor-Megola mit Bauhofer und der neuen BMW. Bauhofer siegte mit dieser seltsamen, aber doch erfolgreichen Maschine überlegen. Es war sein erster Sieg in Schleiz, dem dann noch weitere folgten. Die Maschine, deren Motor also am und im Vorderrad untergebracht war, kam dann „aus der Mode“. Wahrscheinlich wird sie sich auch im praktischen Verkehr kaum bewährt haben.

1926. Ein neuer Mann taucht auf: Paul Rüttchen. Auf der schweren 1000-ccm-Harley-Davidson siegte er damals. Als Werkfahrer von NSU errang er den Wanderpokal der Stadt Schleiz, den derjenige bekam, der dreimal hintereinander Sieger wurde. Paul Rüttchen ist, das werden die wenigsten wissen, der erfolgreichste Rennfahrer bisher in Schleiz gewesen. Er siegte 1926, 1927, 1931 und 1932.

1930. Zu dieser Zeit war der Mann im deutschen Motorradspport Toni Bauhofer. 1929 war er in Schleiz nicht gefahren, und sein Erscheinen mit einer neuen 500-ccm-DKW löste Begeisterung aus. Toni kam beim Freitagstraining ganz lässig mit seinem „Brummer“ angefahren, ebenso lässig warf er den Funktionären seine Trainingskarte zu, und dann „donnerte“ er los. Vier Minuten vergingen, fünf Minuten. Toni kam nicht wieder. Langsam wurden die gespannten Zuschauer unruhig. Und dann verbreitete sich wie

ein Lauffeuer die Nachricht: Bauhofer ist in Oberböhmisdorf schwer gestürzt! Während das Krankenauto die Hofer Straße hinauffuhr, kam Toni, bei seinem alten Freund Dom (Ludwigsburg), der eine Standard fuhr, auf dem Sozius die Plauensche Straße herunter. Das Nasenbein war gebrochen und auch sonst war Toni ganz schön ramponiert. Die Maschine ein kleiner Trümmerhaufen. Und übermorgen war das Rennen.

Nachdem man den Fahrer leidlich zurechtgeflickt hatte, wurde die Maschine noch am gleichen Tag mit dem LKW vom „Roths Max“ nach Zschopau ins Werk gebracht. Am Sonnabend kam sie wieder und am Sonntag fuhr Toni Bauhofer auf regennasser Straße das Rennen seines Lebens. Nahezu 26 Runden lang jagte er sich mit seinem großen Gegner Kratz (Oberohmen) auf BMW und siegte nach einer wirklich grandiosen Fahrt. Es war sein letzter Sieg in Schleiz.

1932. Am deutschen Motorsporthimmel geht ein neuer Stern auf: Bernd Rosemeyer. In Schleiz erwarb er seine ersten Lorbeeren und fiel schon damals durch sein Draufgängertum auf. Er fuhr in „Vertretung“ des großen Tom Bullus, eines Engländers. Auf der schweren 750 ccm NSU siegte Bernd damals in neuer Rekordzeit. Ein Jahr später wiederholte er auf der gleichen Maschine seinen Sieg und wurde ein Jahr später Sieger auf einer DKW.

1933. Erstes Wagenrennen in Schleiz. Man bedenke, daß die Straße damals noch nicht verbreitert war. Deshalb kam man auch in den nächsten Jahren wieder davon ab. Im heutigen Zustand dürfte Schleiz auch für Kleinstwagenrennen geeignet sein. Damals siegte Bobby Kohlrusch auf MG. Zweiter wurde Ernst von Delius, der nachmalige Auto-Union-Rennfahrer, der auf dem Nürburgring den Tod fand.

In diese Jahre fallen auch die unvergleichlichen Zweikämpfe in den kleinen Klassen. Mehrere Male hintereinander siegten Geiß und Winkler im toten Rennen, d. h. sie gingen zu gleicher Zeit über die Ziellinie.

Auch Werner Mellmann und Oskar Steinbach taten dasselbe in der Klasse bis 350 ccm.

1935. Erstmals Beiwagenrennen in Schleiz. Karl Braun stellt sich zum ersten Mal vor. Auf seiner 1000-ccm-Horex war er der Schnellste. Hans Schumann, der ebenfalls unvergeßliche NSU-Fahrer wurde Sieger der kleinen Beiwagenklasse.

1937. Großkampf in der Halbliterklasse. Drei Werksmannschaften kämpfen um den Sieg, BMW, NSU, DKW. Der gesamte Renntag steht im Zeichen eines Mannes: Heiner Fleischmann, der sowohl in der Klasse bis

350 ccm als auch in der Halbliterklasse erfolgreich ist. Und in der großen Solomaschinenklasse ist ein erlesenes Feld zusammen. Fleischmann, Gall, Ley, Mansfeld, Bodmer. Mansfeld fährt wieder hinter Fleischmann ein tollkühnes Rennen. Dann stürzt er am Buchhübel. Bremsgestänge, Fuhraste und überhaupt alles, was rechts an der Maschine übersteht, wird weggerissen, Mansfeld selbst ist ziemlich verletzt. Aber er fährt weiter, schaltet mit der Hand und jagt, auf den 14. Platz zurückgefallen, dem Feld nach. Durch seinen schneidigen Einsatz gelingt es ihm, wieder bis zum 4. Platz vorzukommen.

1949. Start der 350-ccm-Solomaschinen der Ausweisfahrer. Alles hat geklappt. Nur einer steht noch und kommt und kommt nicht weg: Martin Limmer (Greiz) mit seiner NSU. Im Training war er der weitaus schnellste Mann und jetzt? Es ist zum Verzweifeln — da endlich, mit mehr als einer Minute Verspätung jagt er dem Feld nach und gewinnt doch noch souverän das Rennen.

Im gleichen Jahr holt sich in einem äußerst sauberen Stil Mathias Berger (Erfurt) den Sieg in der Klasse bis 500 ccm. Sein Landsmann Karl-Heinz Kirchner stürzt an der Lindenwegkurve sehr schwer und schwebt wochenlang zwischen Leben und Tod. Mit seinen Angehörigen bangt eine ganze Stadt um ihn, der gleich bei seinem ersten Start sich so große Sympathien erwarb. Seitdem ist Karl-Heinz Kirchner einer der beliebtesten Rennfahrer in Schleiz, und es ist stets eine Freude, wenn er sich mit Schleizer Bekannten trifft. Ein Jahr später stürzte Karl-Heinz übrigens in der letzten Runde (!) nochmals an der gleichen Stelle. Aber im vorigen Jahr wurde er überlegener Sieger seiner Klasse. Auch in diesem Jahr wünschen wir Dir „Hals- und Beinbruch“, lieber Karl-Heinz!

1950. Erstmals nach dem Krieg ist Schleiz wieder Lauf zur gesamtdeutschen Meisterschaft. Herzliches Wiedersehen mit den westdeutschen Freunden. Das Rennen gestaltet sich zu einer gewaltigen Friedensdemonstration des deutschen Motorsportes. Siegfried Wünsche (Ingolstadt) ist der Schnellste des Tages und erklärt sich einverstanden mit dem Appell des Weltfriedensrates zur Abschaffung der Atomwaffen. Georg Meier fährt im Training inoffiziell die bisher schnellste Runde auf dem Schleizer Dreieck mit 126,57 km/Std. (3 : 41 Minuten). Zum erwarteten Zweikampf Meier-Fleischmann kommt es nicht. Meier siegt souverän. Bei den Beiwagen erregen die Zweientnerleute Böhm/Fuchs mit ihrer NSU Aufsehen.

1951. Rudi Knees (Ahlshausen) ist mit seiner schnellen AJS der Held des Tages. Beinahe wäre er Doppelsieger geworden, aber in der Halbliterklasse mußte er leider vorzeitig aussteigen.

Oskar Steinbachs Rekord steht immer noch!

Sie werden es kaum glauben, lieber Leser, aber es ist Tatsache: Der junge Oskar Steinbach, damals Werksfahrer von NSU, war bisher der Schnellste auf dem Schleizer Dreieck! — Im Rennen der Solomaschinen bis 500 ccm erzielte er nach 20 Runden (154 km) einen Gesamtdurchschnitt von 116,9 km/Std. Erich Wünsche, der Sieger des Vorjahres, erreichte einen Schnitt von „nur“ 114,5 km/Std.

Und wenn wir in diesem Jahre das 30jährige Jubiläum des Schleizer Dreieckrennens feiern, dann darf man an der Persönlichkeit dieses Fahrers, Oskar Steinbach, nicht vorübergehen. Er hat in der Geschichte des Schleizer Dreiecks eine bedeutende, wenn auch nur kurze Rolle gespielt. Als er 1935 erstmalig in Schleiz an den Start ging, da hatte er Gegner, wie Mansfeld, Bauhofer (beide DKW), und war der einzige Spitzenfahrer von NSU in der Halbliterklasse. Es gab einen Großkampf in diesem Jahre, wie man ihn vorher und auch in den späteren Jahren selten erlebte. Rundenlang hingen die drei Fahrer, Mansfeld vorn, wie Trauben aneinander, bis sich dann die schnellere Maschine mit dem besseren Techniker durchsetzte. Die 20 Runden währende Motorenschlacht brachte daher auch diese äußerst gute Rekordzeit.

Oskar Steinbach weilt nicht mehr unter den Lebenden. Wie so viele andere erlitt auch er viel zu früh für den deutschen Motorrennsport den Rennfahrentod. Aber sein Rekord steht heute noch und will erst überboten sein!

Auch auf der neu ausgebauten Strecke muß schon ein Köhner von Format diese Zeit fahren. Georg Meier fuhr 1950, allerdings auf regennasser Straße, einen „Schnitt“ von 111,23 km/Std.

Man kann also wirklich gespannt sein, wer es in diesem Jahre sein wird, der Steinbachs Rekord bricht.

Paul Greifzu und Karl Braun — auch sie sind unvergessen!

1937 verunglückte einer der berühmtesten deutschen Beiwagenfahrer auf dem Schleizer Dreieck tödlich: Karl Braun. Auch er gehört, wie alle deutschen Spitzenköhner des Motorsportes, in die Liste der Fahrer, die sich in Schleiz große sportliche Lorbeeren errangen und es ist eine Ehrenpflicht, wenn wir heute, zum 30jährigen Jubiläum seiner gedenken als eines Sportmannes, der durch sein bescheidenes Wesen, sein überragendes Können und seinen Schneid sich zusammen mit seinem ebenso bekannten Beifahrer Badsching sehr schnell die Herzen des sportfreudigen Publikums erwarb.

Das Gespann Braun-Badsching stellte damals Weltklasse dar und kam ungeschlagen in den Besitz des Europameistertitels. Der Tod Brauns riß eine fühlbare Lücke in die deutsche Spitzenklasse.

Karl Braun ist in Schleiz ebenso unvergessen wie Oskar Steinbach, Otto Schanz, Stegmann, Henkelmann, Greifzu und all die anderen Sportler, die aus Hingabe für ihren Sport ihr Leben ließen.

Vor wenigen Monaten erst ist unser Paul Greifzu tödlich verunglückt. Auch mit ihm verbindet das Schleizer Dreieck eine ganze Reihe von Erinnerungen. Die wenigsten werden wissen, daß Paul Greifzu die ersten Rennen in Schleiz als Motorradrennfahrer auf BMW mitgefahren hat und beachtliche Erfolge erzielen konnte.

Deswegen gedenken wir heute aller toten Sportfreunde mit der Verpflichtung, ihr Andenken in Ehren zu halten, aber auch mit dem Gelöbniß, das zu vollenden, was sie alle angestrebt haben: eine deutsche Sportbewegung, ein deutsches Vaterland in Frieden und Demokratie.

<p><i>Jeder fortschrittliche Sportler</i> HO kauft in der</p> <p>Für Einheit, Frieden und Sozialismus</p> <p>HO-Industriewaren Schleiz - Lobenstein</p>	
<p>Lobensteiner Lederfabrik Otto Rudolph · LOBENSTEIN (Thür.) Unsere Aktentaschen, Diplomatenmappen Kuriermappen, Collegmappen usw. erhalten Sie in anerkannt bester Ausführung durch HO-Warenhäuser, HO-Industriewaren Konsum-Warenhäuser und -Verkaufsstellen sowie durch den Wismut-Handel. Treuhandbetrieb Lobenstein</p>	<p>VEB Porzellanwerk Neuhaus-Schierschnitz/Thür. Aufbau des Sozialismus heißt: Steigerung der Arbeitsproduktivität und Verbesserung der Qualität. Unsere Belegschaft ist deshalb laufend bemüht, die Produktion zu erhöhen und die Qualität unserer „ISOLATOR“-ZÜNDKERZEN ständig zu verbessern.</p>
<p>Gebr. Holzschuher Metallwaren Schleiz</p>	
<p>Willy Maerz Knaben-, Burschen- und Herrenbekleidung Schleiz/Thür.</p>	<p>F. Webers Nachf. Großbuchbinderei Schleiz/Thür. </p>

Die Aktivisten, Arbeiter, Angestellten und Angehörigen der technischen Intelligenz arbeiten unter Einsatz all ihrer Kräfte am Aufbau des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik.

**Mehr Treibstoff - bessere Qualität
ist unser Beitrag im Kampf für den Frieden**



HYDRIERWERK ZEITZ

Staatliche Aktiengesellschaft
der Brennstoffindustrie »Brikett«

Die VdgB (BHG) als Organisation der werktätigen Bauern ist der Träger des Neuen auf dem Dorfe. Ihre vordringlichste Aufgabe ist es, die gegenseitige Hilfe zu festigen, das Bündnis zwischen Arbeiterklasse und werktätiger Bauernschaft zu stärken, das kulturelle und wirtschaftliche Niveau der Landwirtschaft zu heben sowie den Aufbau der Produktionsgenossenschaften - ein Ausdruck des Aufbaues des Sozialismus auf dem Lande - weitgehendst zu unterstützen.

Kreisverband der VdgB (BHG) Schleiz
Kreisverband der VdgB (BHG) Lobenstein
mit den angeschlossenen 22 BHG'en der Kreise



**VEB KERAMISCHES WERK
HESCHO-KAHLA** Hermsdorf/Thür.

Wie erzeugen aus Spezial-Hartporzellan

Großstücke und Isolatoren für Kraftstationen und neuzeitliche Energiestraßen. Isolier- und Bauteile für die Niederspannung.

Aus unseren keramischen Sondermassen

CALIT-CONDENSA-TEMPA-MANIFER

Isolier- und Bauteile für die Rundfunktechnik und den Senderbau

FÜR DIE CHEMISCHE TECHNIK

Destillier- und Rektifizierkolonnen, Wasch-, Kühl- und Absorptionstürme, Rührwerkessel bis 500 Liter Inhalt, säurefeste Kreiselpumpen, Ventile und Hähne.

RFT

VEB Stern-Radio Sonneberg
VVB RFT

»Die Belegschaft des ehemaligen SAG-Betriebes Elektro-Apparate-Fabrik Sonneberg 3 fördert den Aufbau des Sozialismus durch

- **Steigerung der Arbeitsproduktivität,**
- **Verbesserung der Qualität unserer Radiogeräte**
- **sowie Senkung der Selbstkosten**

und leistet somit einen entscheidenden Beitrag zur Erringung der demokratischen Einheit Deutschlands sowie die Sicherung und Erhaltung des Friedens.

Die Belegschaft des VEB Sternradio Sonneberg 3 ist entschlossen, ihre Errungenschaften gegen alle Anschläge zu verteidigen.«

Sportler sind Kämpfer für den Sozialismus!

Der Massensport erhält und festigt die Gesunderhaltung der Werktätigen!

Der Massensport ist ein hervorragendes Mittel zur Erziehung neuer Kämpfer für den Aufbau und den Schutz des Sozialismus.

Deshalb hat das Thüringische Kunstfaserwerk »Wilhelm Pieck«

im Betriebskollektivvertrag 1952 für die Förderung der Jugend und des Sports **25% des gesamten sozialen, kulturellen und gesellschaftlichen Aufwandes zur Verfügung gestellt.**

Die BGL sichert im Betriebskollektivvertrag 1952 dem Sport außerdem **15% der im Betrieb verbleibenden FDGB-Beitragsanteile zu.**

Ferner haben Werkdirektor, Gewerkschaft und Betriebssportgemeinschaft im Betriebskollektivvertrag 1952 u. a. folgende Verpflichtungen übernommen:

Werkdirektor

Um unsere Jugend zu aktiven Verteidigern unserer demokratischen Errungenschaften heranzubilden, verpflichtet sich die Werksleitung, die FDJ bei der Schaffung der Voraussetzungen für folgende Sportarten zu unterstützen:

Segelfliegen, Motorsport, Schießsport und Wassersport.

Die Werksleitung ist bei der Beschaffung der notwendigen Räume behilflich.

Um das sportliche Niveau unserer 1. Fuß- und Handballmannschaften zu heben, erhalten die werksangehörigen Mitglieder alle 14 Tage 2,5 Stunden Urlaub zur Durchführung des Trainings.

Der Werkdirektor stellt zur Förderung des Sportes einen qualifizierten Sportlehrer ein.

Betriebsgewerkschaftsleitung

Die von der BSG mit Hilfe der Sportorganisatoren durchgeführten sportlichen Wettbewerbe werden systematisch organisiert und Prämien für sie bereitgestellt.

Eintretende Sportunfälle werden als Betriebsunfälle behandelt.

Betriebssportgemeinschaft

Zu den rund 400 Trägern des Sportleistungsabzeichens sollen bis Ende 1952 weitere 500 die restlichen Disziplinen erfüllen und dazu 300 neue Bewerber herangebildet werden. Die Übungsleiter werden durch Wochenlehrgänge fortgebildet.

Als Beitrag zur Herstellung der Einheit und Freiheit im gesamtdeutschen Sport führt die BSG im Jahre 1952 mindestens 6 nationale Vergleichskämpfe durch.

Die BSG verpflichtet sich, bei der Schaffung der neuen Sportanlage durch freiwillige Arbeitseinsätze die Baukosten zu senken.

**VEB THÜRINGISCHES KUNSTFASERWERK
»WILHELM PIECK«
SCHWARZA/SAALE**

Sozialismus

bedeutet ein besseres Leben

für alle Werktätigen!

In dieser Erkenntnis arbeitet die gesamte Belegschaft der

Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal, VEB

Blankenstein/Saale, aktiv an der Erfüllung und Übererfüllung

ihrer Wirtschaftspläne und hilft somit entscheidend am

Aufbau des Sozialismus in der

DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK