

## **Auf den Spuren der Vergangenheit – der alte Sachsenring aus der Sicht von Zeitzeugen**

Der sogenannte „alte Sachsenring“ war für seine Zeit von 1927 bis 1990 ein nicht allzu ungewöhnlicher Stadtkurs. Es handelte sich um eine Rennstrecke, die dem heutigen Sicherheitsstandart in keinsten Weise gerecht werden würde, für seine Zeit allerdings nicht untypisch war. Auf dem ca. 8,618 km langen Sachsenring fuhren die Piloten quer durch die Innenstadt von Hohenstein-Ernstthal, vorbei an Häusern und Wäldern sowie Zehntausenden von jubelnden Zuschauern, mit dem Ziel, am Ende als Erster die Ziellinie zu überqueren.

Siegfried Merkel ist ein ehemaliger Rennfahrer, der in seiner aktiven Karriere als MZ-Pilot zwischen 1963 bis 1974 auch auf der Strecke des alten Sachsenrings fuhr. Dank seiner Geschichten lässt sich leicht ein Eindruck des Rennfahrerlebens der damaligen Zeit sowie von den Bedingungen des Rennfahrens auf dem alten Sachsenring gewinnen.

### **Wann sind Sie das erste Mal mit Motorsport in Kontakt getreten?**

*Merkel: „1959 hat mich ein Freund gefragt, ob ich mal zu einem Rennen auf dem Sachsenring mitkommen möchte. Ich hatte so etwas noch nie gesehen und ich war so begeistert, dass ich von da an zu den Rennen in der DDR gefahren bin. Und dann bin ich mit Freunden immer zu Veranstaltungen gefahren, wie zum Beispiel Dresden-Hellerau, Frohburger Dreiecksrennen, Schleiz oder zum Sachsenring. Dann haben wir uns gesagt: ‚Wir bauen uns auch eine Maschine!‘. Gebaut habe allerdings nur ich eine.“*

### **Wie waren die damaligen Streckenbedingungen?**

*Merkel: „Die Strecken waren damals extrem gefährlich. Prinzipiell waren das ja sonst normale Landstraßen. Das war auf dem Sachsenring und auch auf anderen Strecken so. Da gab es Bäume und Häuser, auf manchen Strecken fährt man über den Marktplatz. Wenn man herunterfällt, waren Leitplanken nicht gerade förderlich. Heute sind auf den Strecken Gott sei Dank Auslaufzonen und Kiesbetten, von denen der Körper beim Sturz abgebremst wird.*

*So wie das heute ist, dass man sich denkt, dass man auch mal vom Motorrad herunterfallen kann, konnte man sich früher nicht leisten. Um die Strecke herum waren Seitengraben, Bäume oder Bordsteine. Das waren alles sehr gefährliche Rennstrecken. Man musste sich sehr hart konzentrieren, um nicht vom Motorrad zu stürzen.“*

### **Was waren weitere Gründe für die damalige Gefahr des Motorsports?**

*Merkel: „Wir haben eine normale Lederkombi angehabt. Diese Kombis heute haben Sensoren und sind mit GPS verbunden. Und wenn diese sich vom Motorrad trennen, gehen schon die Airbags auf. Das hat es alles früher überhaupt nicht gegeben. Wir haben normale Sturzhelme aufgehabt und nicht solche wie heute.*

*Die Rettungsmaßnahmen haben nicht mehr viel genützt, wenn man dann schon unten lag. Das war zwar super organisiert, aber die Strecken waren einfach gefährlich. Deswegen gab es öfter Schwerverletzte und tödliche Unfälle.“*

### **Welche Wirkung hatte der Motorsport auf Sie?**

*Merkel: „Der Rennsport prägt schon. Wo man im Alltag sagt ‚das geht schon irgendwie‘, geht im Rennsport eben nicht. Es muss alles mit einer großen Gewissenhaftigkeit gemacht werden. Es hängt viel davon ab, sowohl das eigene Leben als auch das von anderen. Es wird alles mit einer großen Akribie gebaut und überlegt, sodass alles ganz genau in Ordnung ist.“*

### **Wie war es den Fahrern möglich, mit dieser Gefahr des Motorsports umzugehen?**

*Merkel: „Wenn man gestürzt ist und das nicht verarbeiten kann, dann braucht man sich gar nicht wieder auf das Motorrad zu setzen. Man muss die Gedanken ausblenden. Angst haben geht nicht, das gibt es auf dem Motorrad gar nicht. Dann könnte ich auf manchen Rennstrecken nicht fahren, das wäre einfach nicht möglich gewesen. Ich bin schließlich überzeugt von meinem Können. Wer Angst hat, sollte aufhören, im Rennen mitzufahren. Wenn man jetzt in eine Kurve hereinfährt und man hat Angst, dann fällt man auch herunter. Ich bin immer zu hundert Prozent überzeugt, dass ich da auch durchkomme. Ich kann das ja schließlich.“*

Ohne die anderweitig beteiligten Personen (u.a. Streckenposten, Ärzte, Fotografen, Helfer im Fahrerlager) am einem Rennwochenende wäre eine solche Veranstaltung gar nicht erst möglich gewesen. Dementsprechend ist die Perspektive jener Beteiligten der damaligen Zeit genau so wichtig, um einen Eindruck vom Rennsport der Vergangenheit zu gewinnen.

Einer dieser Freiwilligen ist Werner Reiß, der zwischen 1963 bis 1972 seiner Arbeit als Helfer im Fahrerlager nachging sowie zwischen 1973 bis 1990 für Sicherheit und Ordnung in den Boxen sorgte. Mithilfe seiner Schilderung des Motorsportlebens abseits der Rennstrecke auf dem alten Sachsenring wird die Tragweite des Motorsports für die Menschen zur damaligen Zeit noch einmal untermauert.

### **Wie genau kam der Job als Helfer zustande und wie hat sich Ihr Job entwickelt?**

Reiß: „1963 habe ich mich im Motorsportclub beworben, mit der Bedingung, dass ich ins Fahrerlager kann. Es waren auch noch Plätze frei, und so habe ich von da an Fahrerlagerdienst gemacht. Die Grundvoraussetzung, dass man überhaupt eine Fahrerlagerkarte bekommen hat und ins Fahrerlager konnte, war, an der Strecke beim Aufbau beteiligt zu sein. Wir haben Stroh verladen, wir haben Pfähle geschlagen und Seile gespannt und das auf über 8,7 km. Das war ein ganz toller Job, von früh um 6 Uhr bis abends um 20 Uhr. Meine Aufgabe war es, für Sauberkeit und Ordnung zu sorgen.“

### **Was war das Besondere, im Fahrerlager zu sein?**

Reiß: „Man hat die Fahrer ohne Sturzhelm und auch einmal beim Abendessen gesehen. Wenn man dann fünf oder sechs Tage im Fahrerlager ist, kennst du die Leute ja auch vom Ansehen. Die Fahrer haben das akzeptiert. ‚Komm mal mit zum Hänger, um die Maschine auszuladen‘ - so etwas sagten sie dann zu dir.“

### **Hat sich die schwierige Ost-West-Beziehung auch in ihrem Job bemerkbar gemacht?**

Reiß: „Es war uns vom Fahrerlagerchef untersagt, mit den Westdeutschen zu reden. Es waren ja immer welche da. Wenn sie uns aber freundlich bitten, mal mit anzupacken, kann man nicht ablehnen. Dafür waren wir ja da. Natürlich halfen wir dort mit.“

### **Haben Sie Ihre Erfahrungen im Fahrerlager zum Beispiel auf Kamera festgehalten?**

Reiß: „Es war nicht erlaubt, Fotos zu machen, aber wir haben es trotzdem gemacht und es dann den Fahrern im nächsten Jahr zukommen lassen. Wir konnten die Fotos ja nicht sofort ausdrucken, wir mussten die Fotos erst von Fotografen hier in Hohenstein entwickeln lassen. Die Fahrer haben solche Augen gemacht, die haben sich extrem gefreut. Es waren jedes Jahr die gleichen Leute, die gleichen Betreuer und Mechaniker. Zum Beispiel habe ich mal den Sieger von Suzuki mit dem Siegerkranz fotografiert. Dann habe ich ihnen im nächsten Jahr das Foto gegeben und die sind nicht wieder geworden, so sehr haben die sich gefreut.“

### **Welche Momente sind Ihnen ganz besonders in Erinnerung geblieben?**

Reiß: „Einmal war das der letzte WM-Lauf, als Dieter Braun gewonnen hat. Da war ich an den Boxen. Den Sieg habe ich hautnah erlebt. Dann wurde die Hymne gespielt. Diese mussten sie spielen. Eigentlich wollten sie es nicht, weil es den Parteigenossen nicht gefallen hat, die Hymne der Bundesrepublik zu spielen. Man hatte sie abgespielt und auf jeder Reihe der Holztribüne hörte man nur: ‚Hoch soll er leben!‘ Jeder wollte Braun die Hand schütteln, sogar die Genossen haben das gemacht. Die mussten Braun dann in den Krankenwagen schaffen, damit er wegkommt und ins Fahrerlager kommt. Die Leute hätten ihn sonst erdrückt, die sind unter anderem von der Tribüne heruntergekommen und über die Zäune geklettert. Einmal war Mike Hailwood da, und er ist vor dem Rennen in einem offenen Wagen eine Runde gefahren. Er ist bis zum Badberg gekommen, anschließend war die Straße dicht. Jeder wollte Mike Hailwood die Hand schütteln und das Ganze hat zu einer Stunde Verzögerung des Rennstarts geführt.“

### **Wie kann man das Fahrerlager der damaligen Zeit mit der heutigen vergleichen?**

*Reiß:* „Die Regeln im Fahrerlager waren damals auch streng, aber nicht zu vergleichen mit heute. Heute ist es eher steril. Du kannst dir eine Karte kaufen, um eine Stunde durch die Boxengasse zu laufen. Glaubt man dabei, dass alle Fahrer draußen sind? Das kann man vergessen. Früher war das bezüglich der Autogramme deutlich leichter. Wenn die mit dem Fahren fertig waren, haben sie ihre Maschinen zurecht gemacht, dann haben sie sich gewaschen, hingesetzt und gemeinsam Abendessen gemacht. Da wurde ein Bier getrunken und dann konnte man sich ein Autogramm holen. Ich habe zum Beispiel mit einem Fahrer abends ein Radeberger aus der Gaststätte getrunken. Ich meinte zu ihm sogar, dass ich nächstes Jahr einen Kasten mitbringen würde. Und das nächste Jahr kam und er verunglückte im Mai in Italien tödlich. Ich habe eigentlich von denen, die hier gefahren sind, Bilder und Autogramme von jedem. Man konnte sich leider nicht mit so 35 vielen Fahrern unterhalten, da wir einfach kein Englisch gelernt haben. Heute kann man nicht mehr ins Fahrerlager. Man kommt zwar zum Eingang, aber nicht vom Fahrerlager sondern nur vom Renngelände. Heute braucht man einen VIP-Pass, der auf deinen Namen aufgestellt ist, man muss vom Team eingeladen werden und so weiter. Einer ist hier mal WM gefahren und wollte sich mit einem aktuellen Fahrer treffen, mit dem er früher mal gefahren ist und er hat keine Karte gekriegt. Manche von unseren Leuten, die teilweise DDR-Meister waren, sind auch nicht zu Rennevents eingeladen. Die werden nicht eingeladen, weil das die Stadt macht, und die Stadt kennt die Leute nicht. Das ist so was von traurig. Sie sind teilweise 30 Jahre WM gefahren und haben Kopf und Kragen riskiert mit den Maschinen und kriegen keine Karte für einen Tag!“

Die Massen an Menschen, die jedes Jahr an den alten Sachsenring strömten, war damals wie heute etwas ganz besonderes. Nicht umsonst wird die Strecke des Sachsenrings sofort mit den beeindruckenden Zuschauerzahlen in Verbindung gebracht. Im Jahr 1950 erreichte der alte Sachsenring fast eine Zahl von 500.000 Zuschauern an einem Rennwochenende.

Einer derjenigen, der den Rennsport auf dem alten Sachsenring aktiv vor Ort mitverfolgte, ist Manfred Neuber. Bereits in den 1950ern besuchte er sein erstes Rennen auf dem alten Sachsenring und ist seitdem regelmäßiger Besucher der Rennen in Hohenstein-Ernstthal. Durch seine vielen Erlebnisse als Zuschauer auf der alten und der neuen Strecke sind ihm vielen Dinge im Gedächtnis geblieben.

### **Wann sind Sie das erste Mal mit Motorsport in Kontakt getreten?**

*Neuber:* „Den Bezug zum Motorsport habe ich durch einen Freund erfahren. Er ist in den Ferien immer herüber nach Pfaffenhein (Neubers Wohnort) gefahren. Er ist dann häufig zu uns gekommen und meinte: ‚Jetzt ist doch das Rennen!‘. Und da dachten wir, das Rennen könnten wir uns auch einmal anschauen. Man hat ja als Kind nur ein bisschen davon gehört und dann hatten wir das ausgemacht. Wir sind dann Samstagabend zu ihm nach Hohenstein gefahren. Und früh beizeiten sind wir mit Rucksack und Verpflegung zum alten Sachsenring und haben uns das Rennen angeschaut.“

### **Wie waren die damaligen Möglichkeiten, ein Rennen anzuschauen?**

*Neuber:* „Die Bedingungen waren ganz anders. Streckenfunk gab es damals schon. Da hat man gehört, was auf der Strecke so los war, wenn nicht gerade Betrieb auf der Strecke war, weil man dann wegen der Lautstärke nichts gehört hätte. Es war aber so, dass die Zuschauer fast bis an den Straßenrand heran konnten. Es gab die Strecke, dann gab es den Straßengraben. Dort lief ein Polizist und am Rand des Straßengrabens standen schon die ersten Zuschauer. Weil wir zeitig da waren, saßen wir genau dort. Wenn der Polizist vorbei war, haben wir uns ein bisschen nach vorne gebeugt, bis er wieder zurückkam.“

### **Was waren besondere Momente, an welche Sie sich noch erinnern können?**

*Neuber:* „Da gibt es gute und schlechte. Einerseits der Sieg von Ernst Degner für MZ. Damals hatte MZ die Weltelite in dieser Klasse beherrscht und dieser Sieg am Sachsenring als Einheimischer aus Zschopau war schon sehr besonders.“

*Die weniger erfreulicheren Momente waren der Tod eines Fahrers, der auch für MZ gefahren ist. Er ist beim Training auf dem alten Ring tödlich verunglückt, das haben wir vom Start-und-Ziel-Bereich sehen können. Und dann der Tod von Bill Ivy.“*

**Wie stehen Sie im Bezug auf das Ende des alten Sachsenrings und der Entwicklung zur neuen Strecke?**

*Neuber: „Die Sicherheit auf der alten Strecke war nicht mehr gewährleistet. Die Sicherheitsbedingungen haben sich zum Positiven geändert. Wenn man die heutigen Abflüge während eines Trainings oder Rennens sieht und wie dort ein Fahrer in den Kurven zu Boden geht, dann bin ich überzeugt, dass zu den Zeiten des alten Sachsenrings das Ganze keiner überlebt hätte.“*

**Was macht den Sachsenring (sowohl den alten als auch den neuen) für Sie so besonders?**

*Neuber: „Die Verbundenheit zur ganzen Fanszene und zu den Einwohnern. Man hatte bereits 1949 200.000 Zuschauer - und das an einem Tag! Diese Zuschauerzahlen haben sich bis heute durchgezogen. Der Sachsenring ist wie ein Magnet für die Fans und die Fahrer. Er verbreitet ein ganz besonderes Flair.“*

Die Dinge, die diese Menschen erlebten, lassen sich nur noch in Form von Geschichten zusammenfassen. Umso mehr die Zeit vergeht, desto mehr schwinden auch die Erinnerungen an die Vergangenheit.

Um die Gedanken an die Zeit auf dem alten Sachsenring aufrechtzuerhalten, wurden in diesem Artikel die Erinnerungen und Erlebnisse dieser drei Personen festgehalten. Abgesehen von der eigentlichen Aufarbeitung der Geschichte auf dem alten Sachsenring, sollte man allen Beteiligten seinen Respekt für das zollen, was sie auf und neben der Rennstrecke geleistet haben.

In diesem Sinne können diese Menschen behaupten, ein Teil der traditionsreichen Geschichte des Sachsenrings zu sein.

12.05.2024, Nils Wunderlich