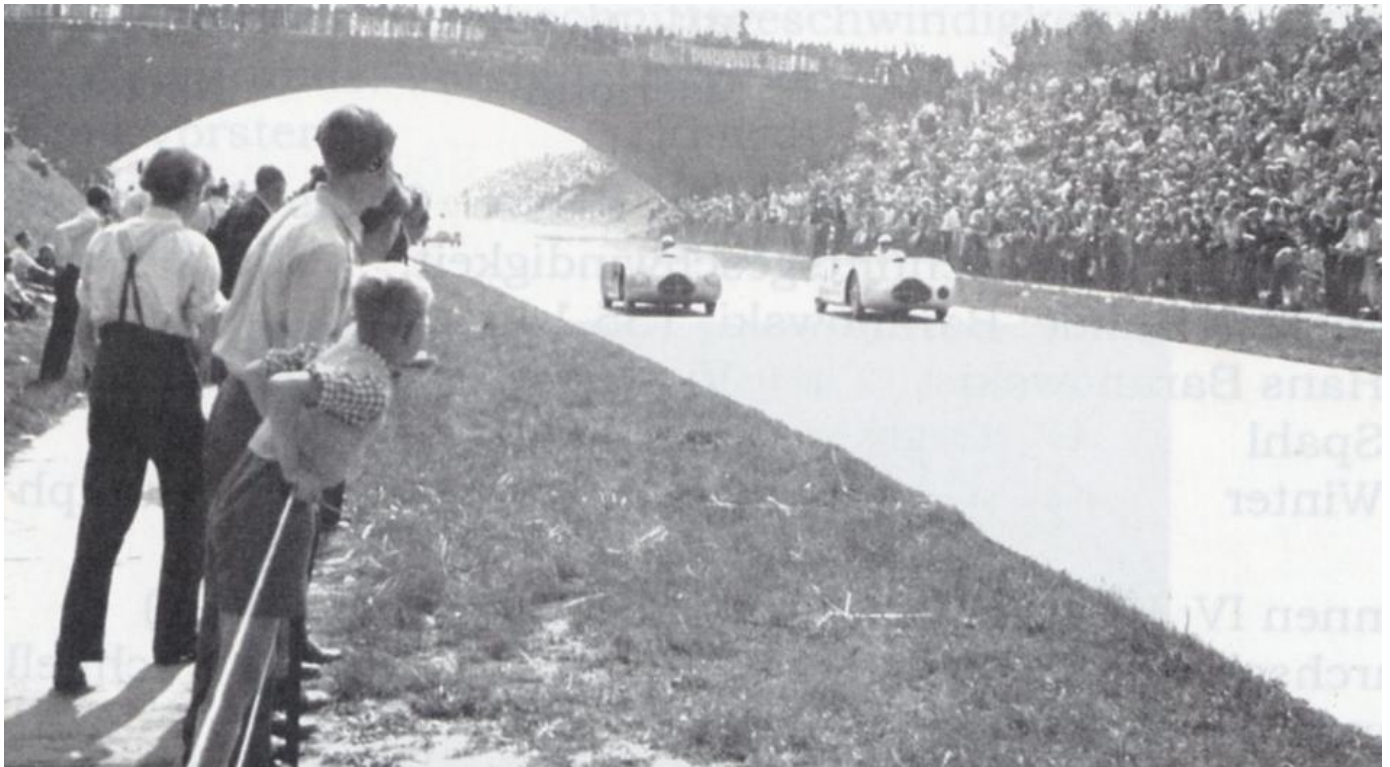


Jahrestag des Unglücks am Grenzlandring

Als Wegberg Rennsportgeschichte schrieb

26. August 2019 um 05:10 Uhr | Lesedauer: 4 Minuten



Bis zu 250.000 Zuschauer kamen zwischen 1948 und 1952 jedes Jahr an den Wegberger Grenzlandring, um die Motorrad- und Autorennen mitzuerleben. Foto: Edwin Pinzek

Wegberg. Von 1948 bis 1952 schreibt der Grenzlandring Rennsportgeschichte – bis ein tragisches Unglück am 31. August 1952 das Kapitel beendet.

Von Michael Heckers

Zum 67. Mal jährt sich am 31. August das tragische Unglück auf dem Grenzlandring. Am letzten August-Tag des Jahres 1952 kamen während des fünften Grenzlandringrennens bei einem Unfall 13 Menschen ums Leben, weitere 31 wurden zum Teil schwer verletzt.

An der Unglücksstelle, wo der an vierter Stelle liegende Formel-II-Rennwagen des Berliner Fahrers Helmut Niedermayr am 31. August 1952 um 15.36 Uhr von Harbeck kommend in Höhe von Klinkum unerwartet nach links zur Innenseite der Roermonder Kurve ausbrach und mit 196 km/h in die Menschenmenge fuhr, steht heute ein Gedenkstein. Angesichts der tragischen Folgen des Unglücks war es das letzte Rennen auf dem nun Kilometer langen Rundkurs in Wegberg. Das Verkehrsministerium sprach nach dem Unfall ein

Die Rennen als Werbung für die Stadt

Slogan Die Stadt Wegberg wusste damals die Bedeutung der Grenzlandringrennen auch touristisch zu nutzen. Die Mühlenstadt warb damals mit dem Slogan: „Wegberg, die Perle des Schwalmtales im Grenzlandring, mit der Europa-Jugendherberge, der neuen Pavillonschule, beliebtes Ausflugsziel in herrlicher Waldlage. Den Besuchern des Grenzlandringes bietet sich neben dem sportlichen Ereignis der Anblick einer reichen Landschaft, die einst unter der Bezeichnung „Flachsland“ die heutige Bedeutung ankündigte.“

„Die kurze Geschichte des Grenzlandrings als schnellste Rennstrecke Europas und längste Flachrennstrecke der Welt ist zugleich die Geschichte einer ländlichen Gemeinde, die unvermittelt mit Motorgrollen aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt wurde und nach fünf Jahren in diesen zurückfiel“, schreibt Achim Froitzheim in der Einleitung seines Buches „Der Grenzlandring – die (un-)vergessene Rennstrecke 1948-1952“. Ein halbes Jahrzehnt lang schrieb Wegberg Motorsportgeschichte. Aus heutiger Sicht waren die Dimensionen kaum vorstellbar: Die von rund 250.000 Zuschauern pro Rennen gesäumte Strecke bot damals ein imposantes Bild, wie auf alten Fotos zu erkennen ist. Bis zu 40 Motorrad- oder Rennwagenfahrer rasten dicht an den Zuschauermassen vorbei. Es wurde berichtet, dass es den Ordnern nicht immer gelang zu verhindern, dass Zuschauer während des Rennens die Fahrbahn überquerten. Die Sicherheitsvorkehrungen galten schon für damalige Verhältnisse als unzureichend. Einfache Strohballen und Drahtzäune sollten die Strecke sichern, die Zuschauer befanden sich auf dem Großteil der Strecke auf gleicher Höhe mit den Fahrzeugen und standen nicht etwa auf geschützten Erdwällen, wie das anderswo der Fall war. Die gefahrenen Geschwindigkeiten waren für die damalige Zeit atemberaubend: Wilhelm Herz fuhr beim unfallfreien Eröffnungsrennen mit seinem NSU-Motorrad eine schnellste Runde mit einem Rundenmittel von 195,8 km/h. Der Streckenrekord wurde später von Georg Meier (196,8 km/h) noch übertroffen. Bei den Rennwagen kam Toni Ulmen aus Düsseldorf mit seinem Veritas auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 211,9 km/h, Hans Stuck fuhr in seinem Formel-II-Rennwagen eine schnellste Runde mit 216 km/h.

Die Rennen waren eine herausragende Attraktion in der gesamten Region. Im verunsicherten Nachkriegsdeutschland bot die Rennbegeisterung den Menschen eine Möglichkeit, ihre Identität wieder zu erlangen. Doch obwohl damals auch einige Wegberger in finanzieller Hinsicht von den Rennen profitiert haben dürften, standen sicherlich nicht alle Bürger der Mühlenstadt dem Motorsportbetrieb positiv gegenüber. „Weiterhin rief die spezifische Charakteristik der Grenzlandringrennen, die man vielleicht als erbarmungsloses Ringen um Geschwindigkeit ohne jeden Einfluss von Schikanen oder Höhenunterschieden in der Strecke beschreiben könnte, natürlich nicht die ungeteilte Zustimmung aller Fahrer und Zuschauer hervor“, schreibt Achim Froitzheim in seinem Buch.



Der Grenzlandring wies im Vergleich mit anderen Rennstrecken in der Welt einige Besonderheiten auf. So war der eiförmig-ovale, völlig gleichmäßige Streckenverlauf ebenso unüblich wie das Befahren der Strecke gegen den Uhrzeigersinn. Außerdem fanden die Rennen ausschließlich im Spätsommer und Herbst nach der Ernte statt, damit die Sicht der Fahrer nicht behindert wurde. Der Grenzlandring war damals auch mit großer Wahrscheinlichkeit die schnellste Straßenstrecke der Welt. Nur einmal im Jahr wurde die Wegberger Umgehungsstraße für den normalen Verkehr gesperrt, um dort Rennen auszutragen. Die unangefochten schnellste Rennstrecke der Welt war damals der Indianapolis Motor Speedway in Indianapolis, Indiana, USA.

Der Gedenkstein an der Unglücksstelle wurde auf Initiative von Karl Küppers vom Historischen Verein zum 60. Jahrestag des Unfalls (31. August 2012) gesegnet. „Mit dem Stein wollen wir ein Zeichen setzen für die Opfer, Hinterbliebenen und Helfer. Diesen Unfall hat Helmut Niedermayr mit Sicherheit nicht gewollt“, sagte Küppers während der Gedenkveranstaltung mit Pfarrer Franz Xaver Huu Duc Tran. Karl Küppers dankte den Menschen, die sich beteiligt haben, dass der Gedenkstein existiert, darunter sind der Historische Verein, die St.-Antonius-Schützenbruderschaft, Unternehmer Josef Jansen als Stifter des Findlings sowie Vertreter von Stadt und Kirche.

