

St.Wendel – Hochburg des Motorsports

Wie alles begann

Vier Jahre nationale Rennen und zwölf Jahre internationale Rennen, sowie die Rennen der "Neuzeit" von 1982 bis 1992, das ist heute für die Rennstadt St. Wendel ein Rückblick auf eine Zeit, welche an Ereignissen und Erfolgen ebenso reich war wie an Mühen und Arbeit. Seit 1949 veranstaltete der Motorsport-Club St. Wendel, welcher am 03.04.1948 seine Gründungsversammlung hatte, Motorradrennen.

Zuerst waren es kleine Rennen von lokaler Bedeutung, welche rund um die Allerburg bei Eisweiler in der Nähe von St. Wendel gefahren wurden. Es war die Zeit des Wiederbeginns nach dem Kriege. In Scheunen und Kellern hatten die unentwegten Motorsportfreunde gebastelt, um aus den vereinzelt Resten, welche die Jahre der Vernichtung übrig gelassen hatten, wieder die ersten schnellen Motorräder zusammenzubauen. „Eigenbau“ hieß damals die meist gefahrene „Rennmaschine“, und als der Motorsport-Club St. Wendel das erste Rennen ausschrieb, kamen Rennfahrer aus allen Winkeln des Saarlandes, um auf dem Allerburg Ring bei St. Wendel das erste Nachkriegsrennen zu fahren.

Alles war noch recht anfänglich, und es wurde ein Rennen von echter, guter Hausmacherart. Aber die Maschinen fuhren und es zeigten sich die ersten Talente: Jupp Wolff, Willi Scheidhauer, Georg Sollorz, Jakob Hamann, Kurt Backhaus, Otto Nitz, Oswin Zimmer, Hugo Hector, Paul Hector, Barthel Bollinger, Julius Müller, Klaus Riotte waren die damaligen Lokalmatadoren. Wer unter den Siegern war, der durfte mit Recht auf seinen Erfolg stolz sein. Fahrer und Zuschauer waren begeistert.

Und aus dieser motorsportlichen Begeisterung entstand der Funke, welcher bald zu einer Flamme werden sollte, deren Schein noch heute von St. Wendel aus über die ganze Erde geht und die besten Rennfahrer aus allen Ländern zum Rennen im Saarland rief. Auf der Suche nach einer größeren und breiteren Rennstrecke entdeckten der damalige Präsident des MCW, C.M. Thome, und der Sportpräsident August Balthasar die schöne Rundstrecke am Stadtrand von St. Wendel. Der St. Wendeler Stadtkurs war geboren. 1950 fand auf ihm bereits das erste Rennen statt.

Auch dieses erste Stadtkursrennen war noch eine durchaus lokale Veranstaltung, die ausschließlich von saarländischen Fahrern bestritten wurde. Die Zuschauer kamen aber doch schon aus allen Teilen des Saarlandes. 1951 erhielt das Rennen zum ersten mal die Bezeichnung „Preis des Saarlandes“. Als nationale Veranstaltung im Sinne der internationalen Sportgesetze der FIM war das Rennen immer noch eine überwiegend saarländische Angelegenheit. Vereinzelt nahmen aber auch schon Fahrer aus der Bundesrepublik und aus Frankreich teil. Das waren für St. Wendel immerhin die mit einigem Stolz verzeichneten ersten „Internationalen“.

Im Frühjahr 1952 übernahm August Balthasar die Präsidentschaft über den MCW und holte sich Werner Maurer als Geschäftsführer der Rennleitung zur Seite. Damit kam für das Rennen auf dem St. Wendeler Stadtkurs die große Wende. Das Maipokalrennen 1952 war noch als nationales Rennen ausgeschrieben, aber durch das Temperament seiner neuen Organisation wuchs es bereits über diesen Rahmen hinaus. Zwischen der Französischen Motorsportföderation und der Deutschen Obersten Motorradsporkommission erzielte der MCW ein Übereinkommen, wonach sich trotz des begrenzten nationalen Rahmens der Veranstaltung deutsche und französische Fahrer als Nachbarn in St. Wendel zum Rennen treffen konnten.

Nun war August Balthasar nicht mehr zu halten. Von einem Besuch beim Dieburger Dreiecksrennen brachte er 14 Tage vor dem Rennen eine geballte Ladung von Nennungen deutscher Spitzenfahrer und mit ihnen gleich den Weltrekordfahrer Wilhelm Herz als Rennleiter mit. Hein Thorn-Prikker, Werner Mazanec, Rudi Knees, Hermann Böhm, H.P. Müller, Hans Baltisberger, Hubert Luttenberger, das waren unter der großen Anzahl deutscher Fahrer klingende Namen, welche die Motorsportfreunde im Saarland aufhorchen ließen.

Jacques Collot, Léon Hugh, Toto Marney, Jean Murit, Jacques Drion und viele andere hervorragende Fahrer aus Frankreich füllten die Startfelder, in denen sich nur noch vereinzelt die besten Saarländer behaupten konnten. Ein Sieg des französischen Beiwagengespannes von Marcel Beauvais über das deutsche Weltrekordgespann von Hermann Böhm brachte auch bereits die erste Sensation, welche von St. Wendel aus durch die Sportpresse in der Bundesrepublik und im Ausland ging. Damit war St. Wendel eindeutig aus dem Kreis der nationalen Rennen herausgetreten.

Im Mai 1953 erlebte der Stadtkurs sein erstes internationales Rennen unter dem Namen „I. Internationaler Preis des Saarlandes“. Mit namhaften Fahrern aus Deutschland, Frankreich, Schweiz, England, Österreich und Belgien wurde das Rennen zu einem vielbeachteten Erfolg. Bei strahlendem Sonnenschein hatten sich die weiten Wiesenhänge am kurvenreichen Start- und Ziel-Abschnitt der Rennstrecke mit vielen Zehntausenden Zuschauern gefüllt, welche jetzt auch schon von recht weit herkamen.

Erneut schlug die sportliche Begeisterung hohe Wogen, und Zuschauer, Fahrer und Presse trugen sie hinaus, weit über die Grenzen des damaligen noch von der Bundesrepublik getrennten Saarlandes. Ab 1954 erhielt das St. Wendeler Rennen von der FIM das Recht auf die Bezeichnung „Großer Preis des Saarlandes“. Unter diesem Namen reihten sich bis zum Jahre 1957 in St. Wendel die internationalen Rennen mit immer klangvollerer Besetzung. Der Name St. Wendels war im internationalen Rennkalender der FIM längst zu einem Begriff geworden.

Die Listen der Sieger und Streckenrekorde gaben einen Überblick über die weltbekanntesten Namen der erfolgreichsten Rennfahrer dieser Rennen. Als das Saarland wieder mit dem übrigen Bundesgebiet vereinigt wurde, verwandelte sich der „Große Preis des Saarlandes“, wieder in den „Internationalen Preis des Saarlandes“, weil es nach den Bestimmungen der Sportgesetze neben dem Großen Preis von Deutschland keinen zweiten Großen Preis in der Bundesrepublik geben kann. Gleichzeitig wurde der Internationale Preis des Saarlandes in die Läufe um die Deutsche Straßenmeisterschaft eingegliedert.

Gerade in den Jahren, in welchen der deutsche Rennsport seine schwerste Krise erlebte und viele traditionsreiche Rennen den immer größer werdenden finanziellen Schwierigkeiten und verschärften Sicherheitsbestimmungen erlagen, nahmen die Rennen auf dem St. Wendeler Stadtkurs ihren Aufstieg. St. Wendel stand als letztes echtes Straßenrennen mit an der Spitze des deutschen Motorsports. Trotz manchem Rennen, für welches Regen, Wind und Kälte schwere finanzielle Rückschläge brachten, gelang es immer wieder, die Voraussetzungen für das nächste Rennen in St. Wendel zu schaffen. Bis zum Ende war es immer das gleiche Gespann: August Balthasar und Werner Maurer, welches mit vereinter und zäher Kraft alle Schwierigkeiten überwunden und St. Wendel seinen Namen als Hochburg des deutschen Motorrennsports erhalten hatte.

In Anerkennung ihrer organisatorischen Leistungen und um den Internationalen Preis des Saarlandes für den deutschen Motorsport zu erhalten, hatte der Allgemeine Automobil-Club e.V. das St. Wendeler Rennen im Jahre 1962 als Gesamtclub-Veranstaltung übernommen und den MCW als ADAC-Ortsclub, mit seinen beiden bewährten Männern an der Spitze, mit der weiteren Durchführung beauftragt. Mit dem XII. Internationalen Preis des Saarlandes am 2. und 3. Mai 1964, dem letzten Straßenrennen auf dem letzten Stadtkurs Europas wurde eine sportliche Ära auf ihrem Höhepunkt beendet. Mehr als 200 Starter aus 17 Nationen lieferten sich in 6 Läufen spannende Wettkämpfe.

Unter Rennleiter Juppi Brill kam es dann von 1982 bis 1992 zu einer Neuauflage der Rennen. Die Rennstrecke entsprach noch zum Teil der alten Strecke, und es konnten auch durchaus renommierte Fahrer verpflichtet werden: Toni Mang, Reinhold Roth, Manfred Herweh, Gustav Reiner, Boet van Dulmen, Chas Mortimer, Schwärzel/Huber, Streuer/Schnieders, Biland/Waltisperg, Steinhausen/Kalauch waren klangvolle Namen. Doch obgleich

Prädikatsläufe zur Deutschen Meisterschaft, konnten die Rennen nicht mehr an die Veranstaltungen der 50er und 60er Jahre anknüpfen.
Nach zwei Unfällen mit tödlichem Ausgang (Gerold Fischer 1990 und Klaus Liegibel 1992) kam das Aus für den Stadtkurs St.Wendel. Der Rundkurs war für die schnellen Motorräder der heutigen Zeit nicht mehr geeignet.