„Wenn Tausende nach Herxheim strömen...

dann ist Sandbahnrennen oder spielt der 1. FCK“

Rheinpfalz 31.12.2003

23. April 1929

Gründungsversammlung im Cafe „Schwanen“

Auf Initiative des Schmiedemeisters Richard Eichenlaub trafen sich 22 junge Männer zur Gründung des Motorsportclubs Herxheim:

Eugen Knecht, Franz Seither, Artur Müller, Otto Deutsch, Karl Detzel, Hugo Detzel, Otto Dumser, Ludwig Blesinger, Eugen Müller, Rudolf Detzel, Albert Deutsch, Richard Eichenlaub, Ludwig Wolf, Ludwig Rieder, Erwin Trauth, Luitpold Gilb, Otto Gilb, Willy Lanzet, Luitpold Dorkenwald, Richard Deutsch, Paul Daum und Karl Roth.

Motorsport.

Gründung eines Motor-Sportklubs in Herxheim.

§ Im Gasthause zum „Schwanen" fanden sich dieser Tage auf Einladung eine stattliche Anzahl der hiesigen Motorfahrer zwecks Aussprache über die Gründung eines Motorsportklubs zusammen. Nach eingehender Besprechung wurde beschlossen eine Vereinigung der Motorfahrer zu gründen unter dem Namen „Motor-Sportklub Herxheim". Nicht in der Absicht die ohnedies nicht geringe Zahl der hiesigen Vereine zu mehren soll dieser Zusammenschluß erfolgen, sondern er soll vielmehr in erster Linie dazu dienen, die Interessen des Motorfahrers nach dieser Richtung hin gebührend und wirksam zu vertreten. Der Zweck der Gründung ist Kameradschaftsgeist und echten Sportsgeist zu pflegen, die Erziehung des Fahrers in sportlicher Hinsicht, die Belehrung in Maschinen- und verkehrstechnischen Fragen sowie die Beratung in Straf- und Rechtsfragen. Dabei ist an den Anschluß der Ortsgruppe an einen der größeren Auto- und Motorfahrerverbände gedacht, dessen Wahl noch zu erfolgen hat. Es wurde ein provisorischer Ausschuß gebildet, dem die Herren Otto Deutsch, Architekt als Vorsitzender, Artur Müller als Schriftführer und Kassier, Tierarzt Ludwig Wolf, Kaufmann Franz Seither, Kaufmann Eugen Knecht und Installateur Rich. Eichenlaub als Beisitzer angehören. Die konstituierende Hauptversammlung soll im Monat Mai erfolgen. Als Eintritt wurde vorläufig 1 Rm. und als vierteljährlicher Beitrag ebenfalls 1 Rm. festgelegt. Als Mitglieder der jungen Gründung haben sich bereits ca. 30 Kraftfahrer eingeschrieben.

Zeitungsnotiz aus „Der Rheinpfälzer" 1929

1. Gründungsversammlung.
am 23. April 1929.

Schon längere Zeit beschäftigen sich verschiedene Motorradfahrer mit dem Gedanken, sämtliche Motorfahrer unter einen Banner zu vereinigen. Auf diese allgemeine Anregung hin hat Herr Richard Hofmann durch eine Einladung vorgesehen, und erklärte den 22 Anwesenden, was er mit noch 5 anderen Herren schon besprochen hatte; er legte mir Kürze den Grundgedanken zur Gründung eines Vereines oder Clubs. Herr Hugo Bunge und mein Herr Otto Heinrich hielten Ausführungen aus über die großen Vorteile eines solchen Clubs. Nach einer sehr lebhaften Debatte wurde Stellung gestellt, ob die 22 Anwesenden mit der Gründung eines Club einverstanden sind, ob sie als Mitglied beitreten und die zu Beginn sich festgelegte Aufnahmegebühr von einer Rk, und einen Vierteljahresbeitrag von ebenfalls einer Rk verbindlich, zur Deckung der nach entstehenden Ausgaben, entrichten wollen.

Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Weiter wurde dem neu geborenen Kind, der Name „Motor-Boot-

Gründungsprotokoll
Seite 1

als Kassierer wurde Herr A. Müller bestimmt.

Es wurden gewählt:

1. der „kleine Vorstand"
2. " Ausschuß, mit 5 Herren.

Herr Otto Deutsch Architekt wurde einstimmig als erster Vorsitzender gewählt.

In einer 2. Wahlgang wurden folgende Herren in den Ausschuß gewählt:

1. Herr Arthur Müller	mit	17 Stimmen	
2. " Wolf Ludwig E.	"	14	"
3. " Hofmeister Rich	"	11	"
4. " Ernst Hagen	"	10	"
5. " Pritzer Franz	"	8	"

Als Schatzmeister kommt Herr Hansen Wendy mit 7 und Herr Deutsch Alb. mit 6 Stimmen in Frage.

Auf Vorschlag des ersten Vorsitzenden wurde Herr Arthur Müller als Kassier und Schriftführer einstimmig gewählt.

Das Vereinslokal bleibt vorerst der „Schwarzen".

Als Vereinsarzt hat sich Herr Dr. Deutsch angeboten und besorgt die zu erledigende Geschäfte vorläufig ohne besonderes Entgelt.

Der Club soll an allen Sonntagen im Lokal zwanglos tagen. Das Erscheinen ist keine Pflicht.

Sämtliche Beschlüsse gelten auf

Gründungsprotokoll
Seite 2

Der erste Vorsitzende und Schriftführer sind mit der Ausarbeitung einer Satzung betraut. Auch haben sie mit den Vorbereitungen, wegen ADAC u. DKV in Verbindung zu treten, und Grundlagen für einen Beitritt zu einem solchen Verband zu schaffen..

Als Mitglieder haben sich bei dieser ersten Versammlung eingezeichnet.
Die Herren, Egon Kunst, Franz Reitzer, Arno Müller, Otto Deutsch, Karl Segel, Hugo Segel, Otto Tunner, Ludwig Steinger, Eugen Müller, Rudolf Segel, Albert Deutsch, Richard Eisenbruch, Ludwig Wolf, Ludwig Rieder, Heinrich Trauth, Luitgolt Gilg, Otto Gilg, Willy Lunzer, Luitgolt Dorkenwald, Richard Deutsch, Karl Dunz, Karl Wolf.

Vorübergehender Vorsitzender

Herxheim 24. April 1929

Der Schriftführer: A. Müller

Abschrift

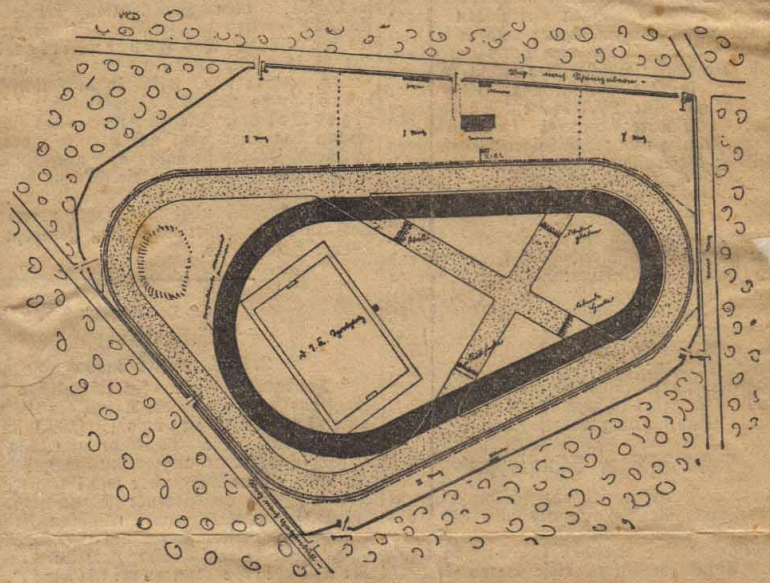
Gründungsprotokoll Seite 3

19 A. D. A. C. 31
Mutterstadt – Herxheim
gemeinsame Osterfahrt n. Lambrecht

Die 30-er Jahre

Die Gründerjahre

Eine Motorradrennbahn in Herxheim bei Landau



÷ **Herxheim.** Der hiesige Motorsportklub baut eine Motorradrennbahn! In aller Stille wurde mit den Vorarbeiten begonnen und heute ist die Bahn schon zu einem großen Teil fertiggestellt. Das Gelände dazu ist ideal. Auf dem „Herxheimer Sportpark" im Walde gegen Hatzenbühl, inmitten der herrlichen Pferderennbahn ist die neue in der Pfalz einzig dastehende Motorradbahn erstanden. Sie besitzt eine Innenlänge von 750 Mtr. und eine Außenlänge von 810 Mtr., ist in den Geraden 12 Meter und in den Kurven, die etwas überhöht sind, 15 Meter breit. Die obere Kurve hat einen Radius von 97,20 Mtr., die untere einen solchen von 65 Meter. Die beiden Geraden messen je 160 Meter. Die Maße entsprechen den Vorschriften der obersten Motorsportbehörde. Die Bahn wird nach dem System der englischen Dirt-Track-Sportbahnen gebaut, mit dem Unterschied, daß Untergrund und Oberschicht der Bahn fester geschaffen sind als jene, sodaß die Rennen mit normalen Sportmaschinen gefahren werden können im Gegensatz zu den Dirt-Track-Bahnen, auf denen Spezialmaschinen notwendig sind. Sie fällt unter die deutsche Begriffsbestimmung „Trabrennbahn", deren Fahrfläche aus losem Material (Lehm, Kies, Sand u. ä.) hergestellt wird. Die obere Rasenschicht, die sehr humushaltig war, wurde im ganzen Bereich der Bahn abgehoben, die gesamte Bahnfläche mit einer Schicht obengenannten Materials überworfen, das nach völliger Fertigstellung mit schwerer Walze überwalzt werden wird. An weicheren Stellen wurde der ganze Untergrund mit Steinen gestückt. Bisher wurden über 80 Eisenbahnwagen Auffüllmaterial angefahren. Etwa 150 Waggons werden zur vollständigen Fertigstellung nötig sein. Noch in diesem Herbst will man dies erreichen und im nächsten Jahre soll mit den Rennen bereits begonnen werden. Von großer Wichtigkeit bei solchen Rennbahnen ist, daß der Gefahrenmoment für die Fahrer und hauptsächlich für die Zuschauer ganz beträchtlich herabgemindert ist. In Herxheim befinden sich z. B. an den ungefährlichsten Stellen, der Geraden, die Zuschauer mindestens 20 Meter von der Außenseite der Bahn entfernt, in den Kurven ist der Abstand noch viel größer. Da ist es also unmöglich, daß Motorradfahrer in die Zuschauermassen jagen, wie dies leider schon oft auf offenen Straßenrennstrecken geschehen ist. (So in diesem Jahr beim Landstuhler Rundstreckenrennen.) Außerdem können von den Zuschauern die ganzen Rennen jederzeit genau verfolgt werden, ein ganz wesentlicher Fortschritt gegenüber den unübersichtlichen Straßenrennen. Die Herxheimer Bahn ist mit geeigneten Räumlichkeiten und Boxen für Motorräder usw. eingerichtet. Die große Tribüne des Reitervereins mit 500 Sitzplätzen steht zur Verfügung und die ganze große Anlage ist mit einem hohen Bretterzaun umgeben, was zur Erfassung der Zuschauer besonders wichtig ist. Der Motorsportverein ist Untermieter des Pferdezucht- und Reitervereins Herxheim, der bekanntlich das Gelände von der Gemeinde gepachtet hat. Architekt Deutsch von hier hat die Pläne gefertigt und überwacht den Bau der Bahn.

In Aussicht genommen sind jährlich zwei große Rennen, davon eines als Gauveranstaltung. Im Oktober wird die Motorsportbehörde die Bahn besichtigen und die Termine festlegen. Durch den Bau der Bahn dürfte eine neue Pflegestätte für den Motorsport geschaffen worden sein, die besonders dem Amateursport der Pfalz und der Nachbarländer einen Aufschwung bringen dürfte.

„Landauer Anzeiger"
10.9.1930

Auszug

aus dem Protokollbuche des Gemeinderates Herxheim

über die Sitzung vom 14. II. 1930

Gesetzliche Mitgliederzahl des Gemeinderates: 22

Zur heutigen Sitzung sind alle Mitglieder gehörig geladen.

Erschienen sind: 22 Mitglieder nämlich : 1. Bürgermeister Kuhn, 2. Bürgermeister Zotz, ferner : Biegard, Blesinger Valentin, Blesinger Jakob, Bullinger, Dorkenwald, Eck, Eichenlau Gilb Jakob, Gilb Ferd. Gauly, Jochim Knecht, Müller, Moch, Rieder August, Rieder Karl, Seither, Schultz, Schumacher, Trauth.

Entschuldigt fehlt: /

Unentschuldigt fehlt: /

Unter dem Vorsitz des Bürgermeisters wird beraten und beschlossen wie folgt:

Gegenstand: V. Gesuch des Motorsportklub um Vermittlung eines Zuschusses aus der produktiven Erwerblosenfürsorge durch die Gemeinde für die Errichtung einer Aschenbahn im Reitplatzgelände.

Das Gesuch des Motorsportklubes um Vermittlung von Zuschüssen aus der produktiven Erwerblosenfürsorge durch die Gemeinde wird befürwortet. Gleichzeitig soll um die vorgeschriebenen Tagschichten zu erreichen die Errichtung der Zufahrtswege zum Sportplatz und die Erdarbeiten für ein Freibad vorgesehen werden. Für den die Zuwendung aus der produktiven Erwerblosenfürsorge übersteigenden Betrag zur Herrichtung der Aschenbahn übernimmt die Gemeinde keine Garnatie, vielmehr hat dafür der Motorsportklub aufzukommen.

Bevor mit den Arbeiten begonnen wird hat die Gemeinde mit einem oder mehreren zahlungsfähigen Jnteressenten einen Vertrag abzuschliessen, dass sie für nicht erreichten Tariflohn haften und alle Ansprüche die dieserhalb an die Gemeinde gestellt werden sollten, persönlich übernehmen.

Vorüber Niederschrift
(Der Gemeinderat)

Für richtigen Auszug :

Herxheim, den 18. II. 1930
Bürgermeisteramt

An Motorsportklub, Herxheim

M. Steimer, Germersheim a. Rh 151

Rennbahnbau

Teilfinanzierung durch „ABM-Maßnahmen“

Motor-Sport-Club A. D. A. C. e. V. Herxheim b. L.

Nr.

Schuld - Verschreibung

über RM. 20.— (zwanzig Reichsmark)

für den Bau einer Motor- und Radrennbahn. Eine Verzinsung der Anleihe kann vorerst nicht gewährt werden, wird jedoch in Aussicht gestellt. Die Tilgung der Anleihe erfolgt durch Auslosung, entsprechend der Einnahme-Überschüsse aus den Rennveranstaltungen. Dem Inhaber dieser Schuldverschreibung steht ein Kündigungsrecht nicht zu.

Herxheim, 15. Mai 1930 **M. S. C. Herxheim e. V.**

.....

I. Vorsitzender.

Bahndienst in den 30-ern.

Wichtig

1.

Sonntag, 23. Aug. 1931

nachmittags 2³⁰ Uhr

MOTORRAD-RENNEN

in Herxheim, Pfalz

auf der neuerbauten Sandbahn im Walde

6

große Rennen

Durchgeführt nach den Sportgesetzen des O.M.B.

Preise der Plätze:

I. Pl. 1.50 RM., II. Pl. 1.- RM., III. Pl. -.50 RM.

Zuschlag für Tribüne 1 RM.

Höchste Zeit Fahrer: Nürnberg 68,5 km

DEUTSCHER MOTORRADFAHRER-VERBAND E. V.

LANDESGRUPPE PFALZ-SAAR-MOSEL E. V.

Club der Motorsportfreunde (D.M.V.) Herxheim b. Landau-Pf.

DRUCKEREI GEISSERT LANDAU-PF.

Programmtitel

1. Rennen

Start beim 1. Rennen im August 1931

Start beim 1. Rennen im August 1931

Start beim 1. Rennen im August 1931

Beilage zum Landauer Anzeiger

Schriftleitung: J. V.: Dr. J. Ganser — Nachdruck eigener Beiträge nur mit Quellenangabe

5000 bei den Herxheimer Motorradrennen

Guter Besuch — Gute Bahnverhältnisse — Schöne Besetzung — Hecker-Nürnberg der beste Fahrer — Standard und DKW. die schnellsten Maschinen

* **Herxheim**, 23. Aug. Das erste Herxheimer Motorradrennen war ein voller Erfolg für den Veranstalter. Trotz des mehr als zweifelhaften Wetters waren etwa 5000 Zuschauer gekommen. Der Himmel hatte denn auch ein Einsehen und hielt bis zum Schluß seine Schleusen geschlossen. Die Bahn war trotz des vielen Regens in ausgezeichneter Verfassung und nur zwei bis drei weiche Stellen befanden sich darauf. Der hohe Wasserstand des Klingbaches ließ an diesen Stellen Druckwasser auftreten. Die Organisation klappte vorzüglich, so daß die Rennen glatt abgewickelt werden konnten. Die Besetzung war eine über Erwarten gute. Fahrerelite aus Süddeutschland war am Start.

Das erste Rennen der kleinen Klasse für Ausweisfahrer war eine sichere Sache für Haas-Sandhofen, der mit einer fabelhaften Gleichmäßigkeit seine Runden erledigte und vom Start weg in Führung lag. Die Geschwindigkeit von 62,2 Stdkm. auf der Sandbahn spricht für sich. Maurer-Frankfurt mußte wegen Maschinenschadens aufgeben. Die Lizenzfahrer der kleinen Klasse lieferten sich ein feines Rennen, das Irion-Karlsruhe schon durch glänzenden Start für sich entschied. Bus-Rammelsbach konnte ihm nicht gefährlich werden, hielt aber den Dritten sicher. Die beiden Rennen waren also für DKW. eine überlegene Sache.

Das **350-ccm-Rennen** für Ausweisfahrer gewann der draufgängerische Schönfelder von Mannheim, der auch die beste Zeit aller Ausweisfahrer fuhr, auf seiner Indian gegen den hartnäckig ihn verfolgenden Franz Diehm von Edesheim. Dieser verlor in den Kurven zu viel an Boden, sonst hätte er gewinnen müssen. Haas hielt den dritten Platz sicher.

Die 350er Lizenzklasse fuhr Hecker-Nürnberg in weit überlegener Manier nach Hause. Wie ein Teufel fegte er über die Bahn, und es war ein Erlebnis, wie dieser Fahrer durch die Kurven ging. Breitling-Ludwigshafen auf Rudge fuhr ebenfalls ausgezeichnet, lag aber weit zurück.

Das fünfte Rennen der großen Klasse (500 ccm) für Ausweisfahrer war eine magere Sache. Ludw. Diehm-Edesheim hatte Maschinendefekt, Schönfelder-Mannheim blieb im Start hängen, holte die verlorene halbe Runde sehr schön auf, stürzte aber in der achten Runde. Die Maschine war beschädigt, dem Fahrer ist glücklicherweise nichts widerfahren. Haas-Mannheim gewann dann überraschend dieses Rennen.

Das schönste Rennen des Tages war das der großen Lizenzfahrerklasse. Hecker ließ das übrige starke Feld weit zurück und fuhr dann auf beste Tagesz. t, die mit 68,5 Stdkm. als hervorragend gut zu bezeichnen ist. Wolff-Mettloch gab nach drei Runden auf.

1 Rennen 250 ccm, offen nur für Ausweisfahrer, 10 Runden, 5 Fahrer am Start: 1. Fritz Haas, Mannheim-Sandhofen auf DKW. 7:20,2 Min. (62,2 Std.-Km.); 2. Eugen Karcher, Heidelberg auf DKW. 7,32 Min.; 3. August Winkelhock, Stuttgart, auf Jap 7,56 Min.

2. Rennen 250 ccm, nur für Lizenzfahrer, 12 Runden: 5 Fahrer: 1. Heinrich Irion, Karlsruhe, auf DKW. 8,29,2 Min. (64,5 Std.-Km.); 2. Karl Buß, Rammelsbach, auf DKW. 8:41 Min., 3. Erwin Kramer, Bietigheim, auf Mont Gomery 8:46 Min.

3. Rennen 350 ccm, offen nur für Ausweisfahrer, 10 Runden, 8 Fahrer: 1. Gustav Schönfelder, Mannheim, auf Indian, 7:05 Min. (64,4 Std.-Km.); 2. Franz Diehm, Edesheim, auf Standard 7:14 Min.; 3. Fritz Haas, Mannheim-Sandhofen, auf DKW. 7:18 Min.

4. Rennen 350 ccm, offen für Lizenzfahrer, 12 Runden, 11 Fahrer: 1. Josef Hecker, Nürnberg, auf Standard 8:12 Min. (66,9 Std.-Km.); 2. Ernst Breitling, Ludwigsburg, auf Rudge 8:42 Min.; 3. Rudi Meier, Mannheim, auf Tornax 8:42 Min.; 4. Karl Buß, Rammelsbach, auf DKW. 8:43 Min.

5. Rennen bis 500 ccm, für Ausweisfahrer, 10 Runden, 8 Fahrer: 1. Fritz Haas, Mannheim-Sandhofen, auf DKW. 7:30,2 Min.; 2. Gareis, Erlenbrunn (Pf.), 7:46 Min.; 3. Eugen Karcher, Heidelberg, auf DKW. 7:47 Min.

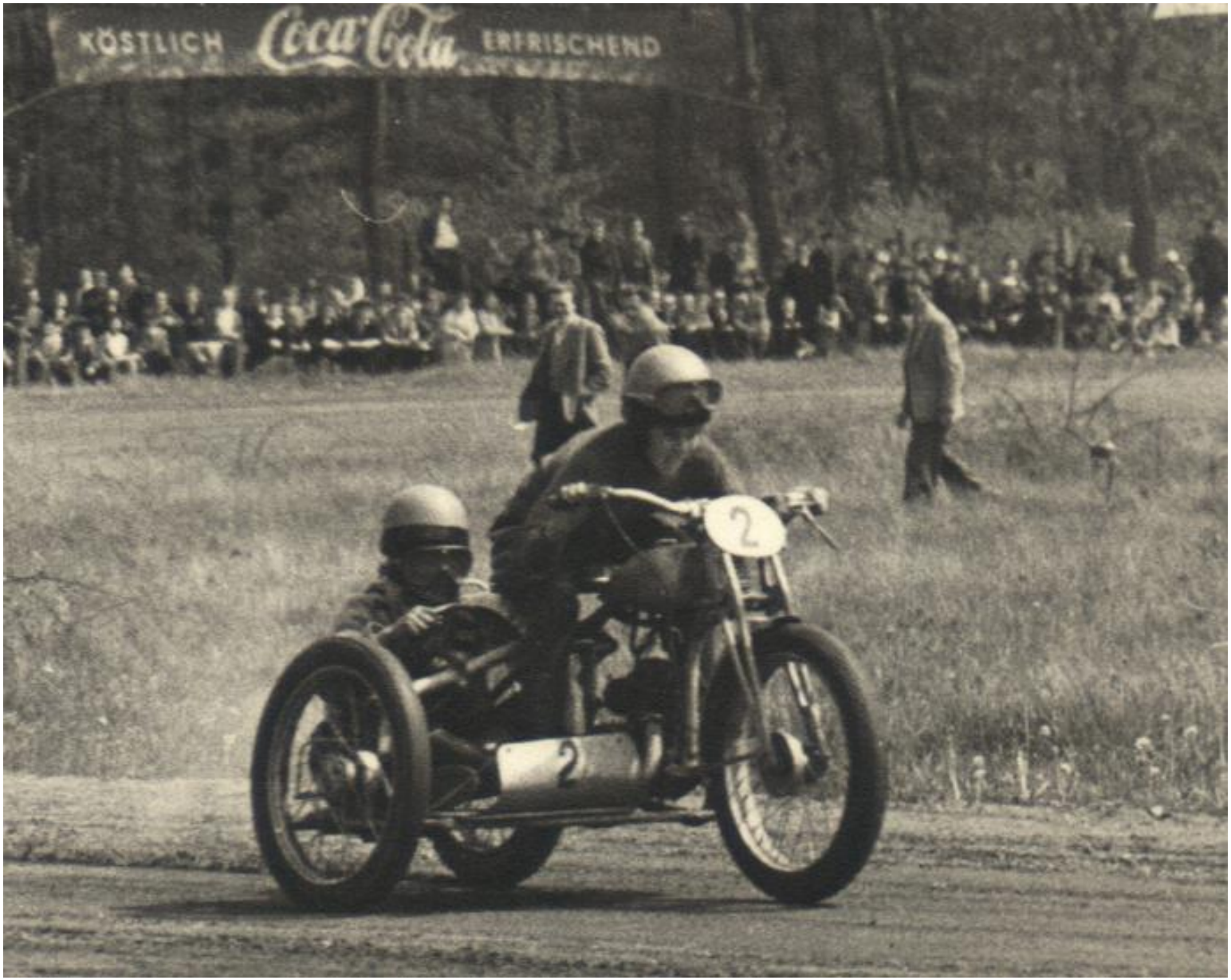
6. Rennen 500 ccm, offen für Lizenzfahrer, 12 Runden, 12 Fahrer: 1. Josef Hecker, Nürnberg auf Standard 8:03 Min. (68,5 Std.-Km.); 2. Gustav Braun, Mannheim, auf Horex 8:36 Min.; 3. Rudi Meier, Mannheim, auf Tornax 8:42 Min.; 4. Ernst Breitling, Ludwigsburg, auf Rudge 8:43 Min.

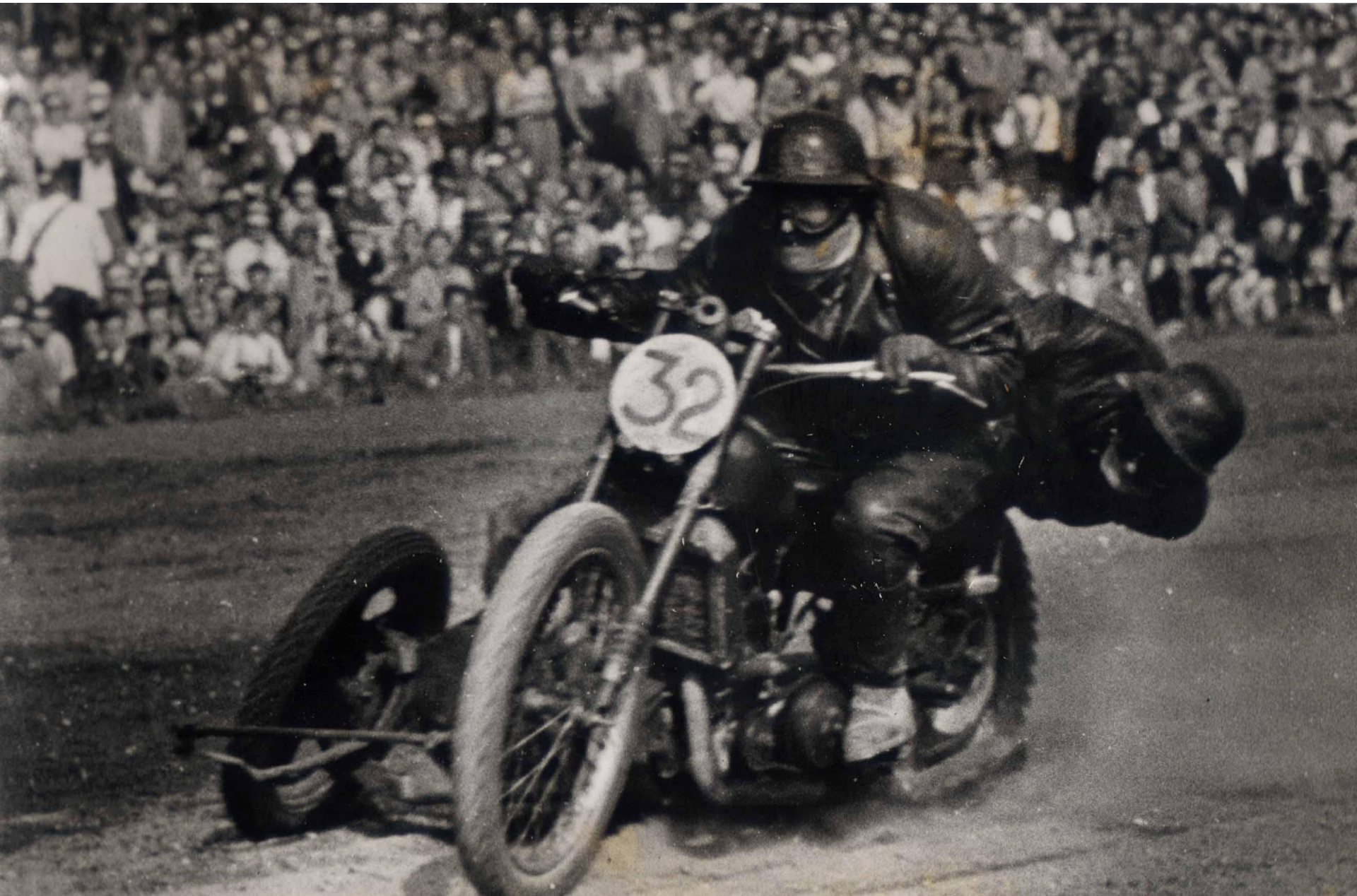
Auf Anhieb ein Erfolg!

Lokalmatador Hugo Detzel
mit dem 1. Vorsitzenden Otto Deutsch

Infrastruktur 1931

Bahlsener Bier


KÖSTLICH
Coca-Cola
ERFRISCHEND
2


32

DKW
55

44
34

21

36

Die 50-er Jahre

Der Wiederaufbau

Wo Gunzenhauser und Schneeweiß Rekorde jagten

An Himmelfahrt öffnet die Herxheimer Sandbahn nach zehnjähriger Pause ihre Pforten wieder

(Eigener Bericht des „SPORTBLATTES DER RHEINPFALZ")

Wie wir bereits in unserer letzten Ausgabe berichtet haben, öffnet die berühmte Herxheimer Sandbahn wieder ihre Pforten. Nachdem die Sektion Herxheim AR wieder gegründet und Bürgermeister Franz Kuhn zum Sektionsführer gewählt wurde, wird am Himmelfahrtstag (26. Mai) zum ersten Male wieder nach zehnjähriger unfreiwilliger Pause ein Sandbahnrennen veranstaltet.

LANDAU (or) — Man schrieb das Jahr 1929. Der Pferdesport in der Südpfalz war so gut wie ausgestorben und die Herxheimer standen nicht nur vor ihrer leeren, unter großen Opfern und in freiwilliger Arbeit geschaffenen Pferderennbahn, sondern auch vor einer drückenden Schuldenlast und sahen keine Möglichkeit mehr, sie zu amortisieren. Die stolze Stätte für den Pferdesport war wertlos geworden.

Ein paar motorsportbegeisterten Männer hatten eines Tages nicht nur eine Idee, sondern auch den Elan und die Ausdauer, diese Idee in die Wirklichkeit umzusetzen: sie wandelten die Turfstätte in eine Bahn für Sandbahnrennen um.

Erst lachte man über diese Männer, dann aber nahm man sie verdammt ernst, denn der Erfolg war mit ihnen: die Herxheimer Sandbahnrennen wurden populär. Erst in der Pfalz, dann weit über ihre Grenzen hinaus in ganz Deutschland und im Ausland. Und auf der Bahn war Leben, war Kampf, der Staub wirbelte auf und die Bahnrekorde stürzten von einem Mal zum andern. An Stelle der Pfälzer Detzel (Herxheim) und Kaufmann (Rheinzabern) schrieben sich die Nürnberger Hecker und Füglein in die Liste der Schnellsten ein. Allmählich rückte die ganze Elite der Sandbahnspezialisten in dem südpfälzischen Großdorf vor den Toren Landaus an: Nitschky aus Karlsruhe, Maxreiter aus Plattling, Busse, der „Löwe von Flettmar" aus Hannover, schließlich der große Sepp Gunzenhauser aus Neidlingen und Europameister Schneeweiß aus Wien, den inzwischen die kühle Erde deckt. Herxheim erlebte erbitterte Motorenschlachten. Gunzenhauser und Schneeweiß jagten die Rekorde.

Herxheim wird seine alte Zugkraft und Popularität nicht verloren haben. Wir wissen das und werden es am Himmelfahrtstag 1949 erleben.

Boxmeister und ihr Alter

STUTTGART (isk) — Als jüngster Meister hat sich der Schweinfurter Schömig in die Liste der deutschen Titelträger im Profi-Boxsport eingeschrieben. Im einzelnen lautet die Meisterliste: Fliegen: Färber (Augsburg) 30 Jahre, Bantam: Schömig (Schweinfurt) 23 Jahre, Feder: Simon (Leverkusen) 27 Jahre, Leicht: Titel vakant, Welter: Eder (Berlin) 40 Jahre, Mittel: Schmidt (Hamburg) 29 Jahre, Halbschwer: Vogt (Hamburg) 35 Jahre, Schwer: ten Hoff (Hamburg) 29 Jahre

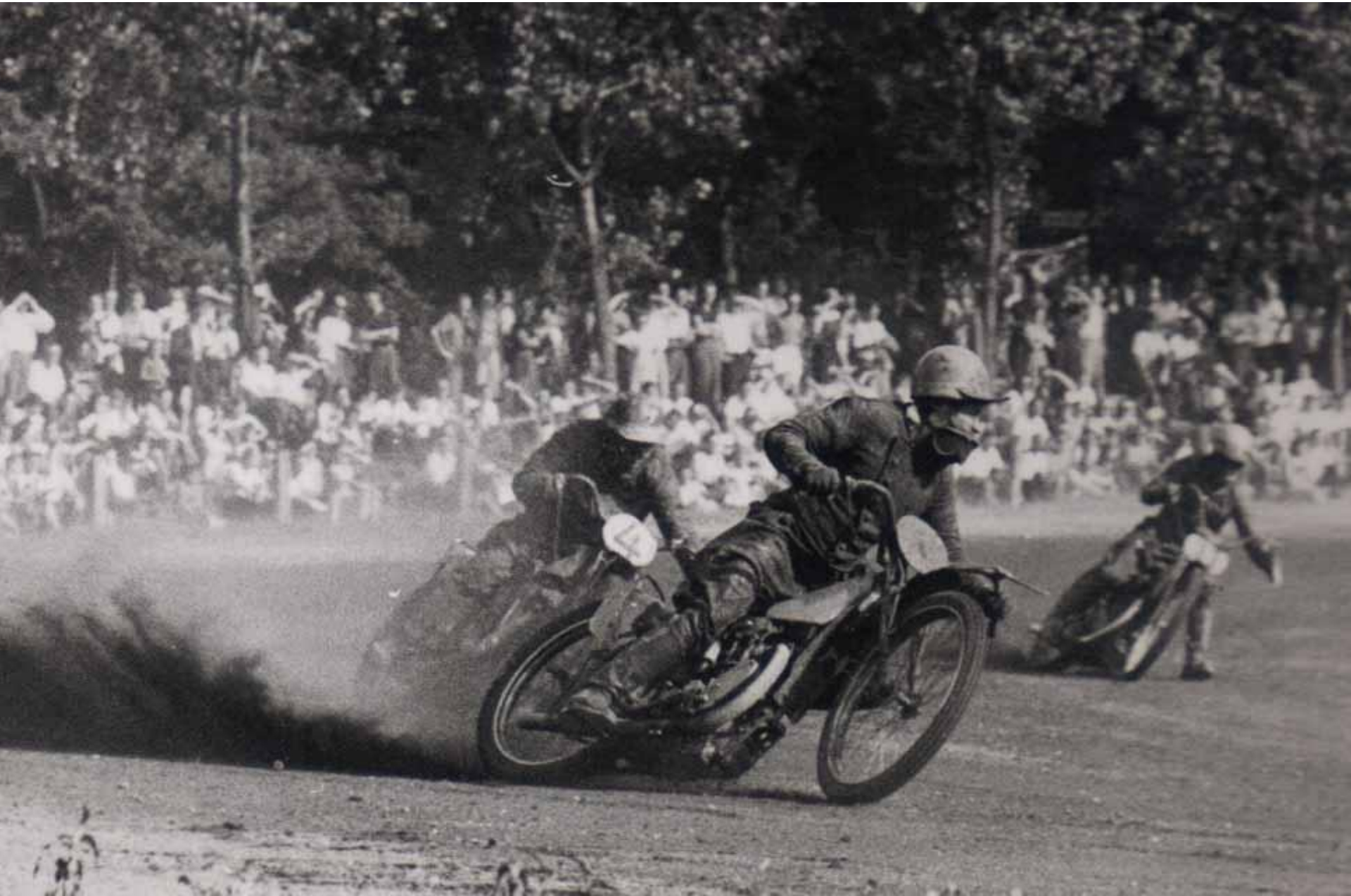
Es geht wieder los....

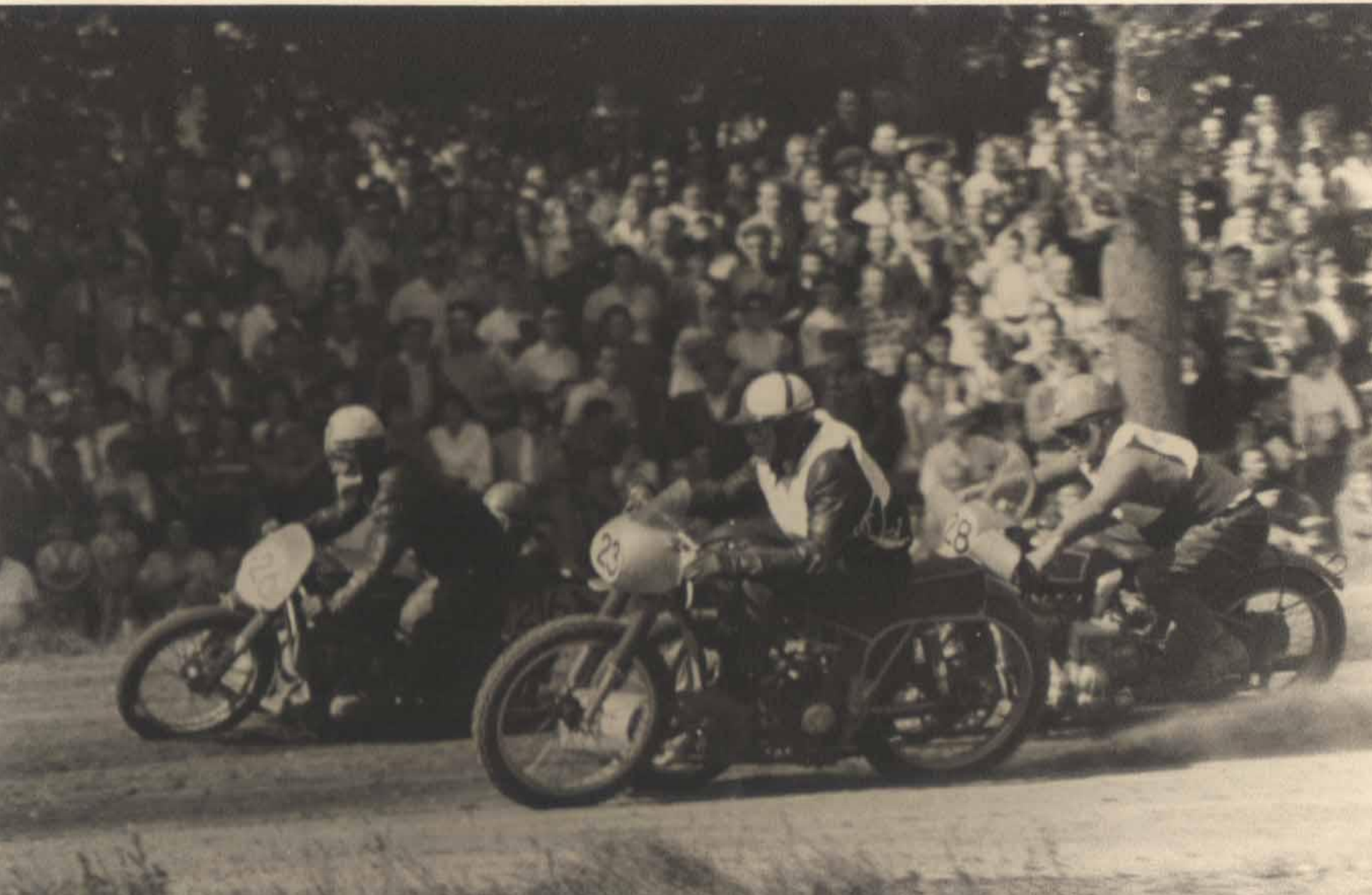
Start zum 1. Rennen nach dem Kriege

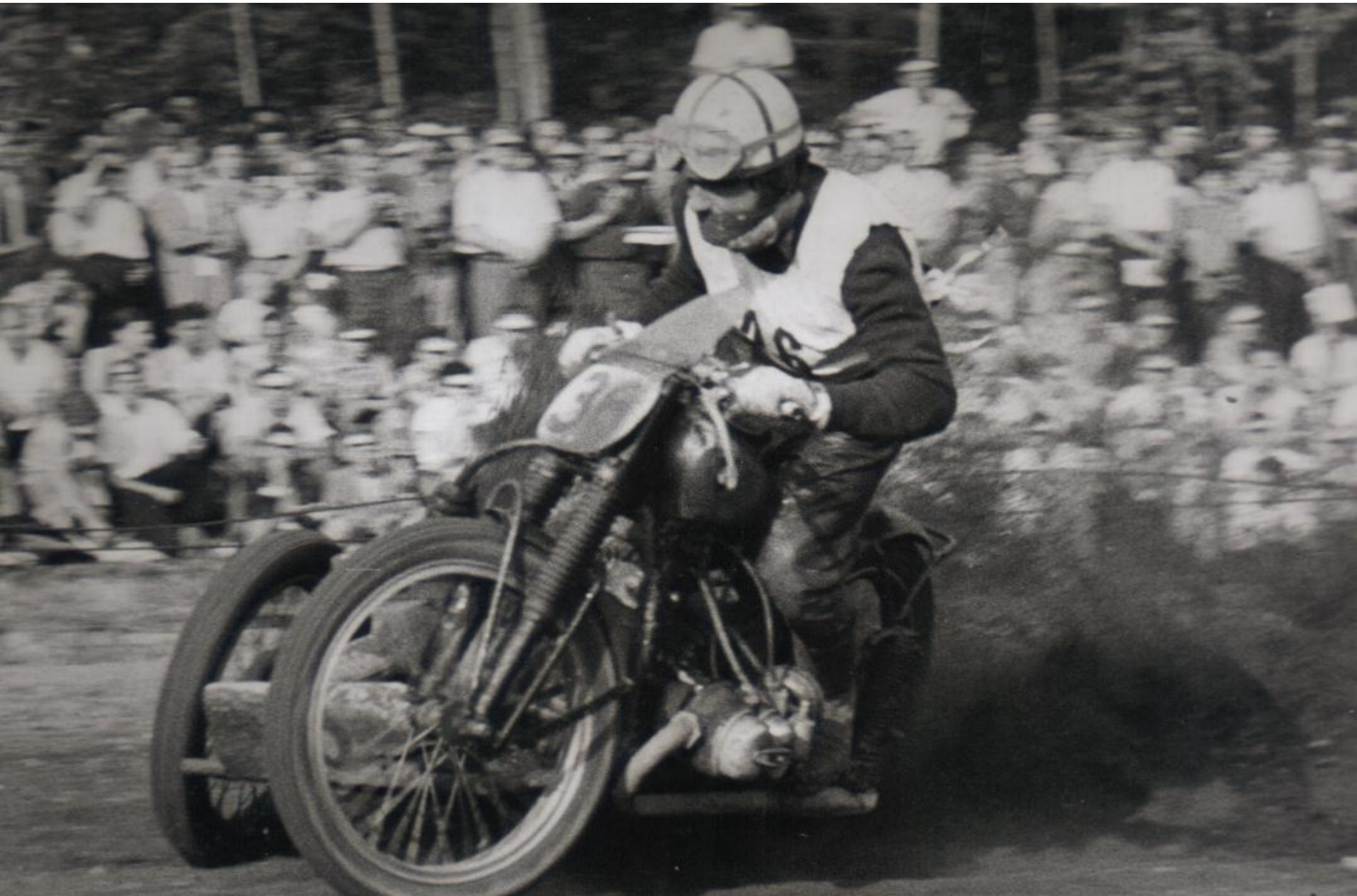
Der Mann am Schaltpult

Ein Mann der ersten Stunde

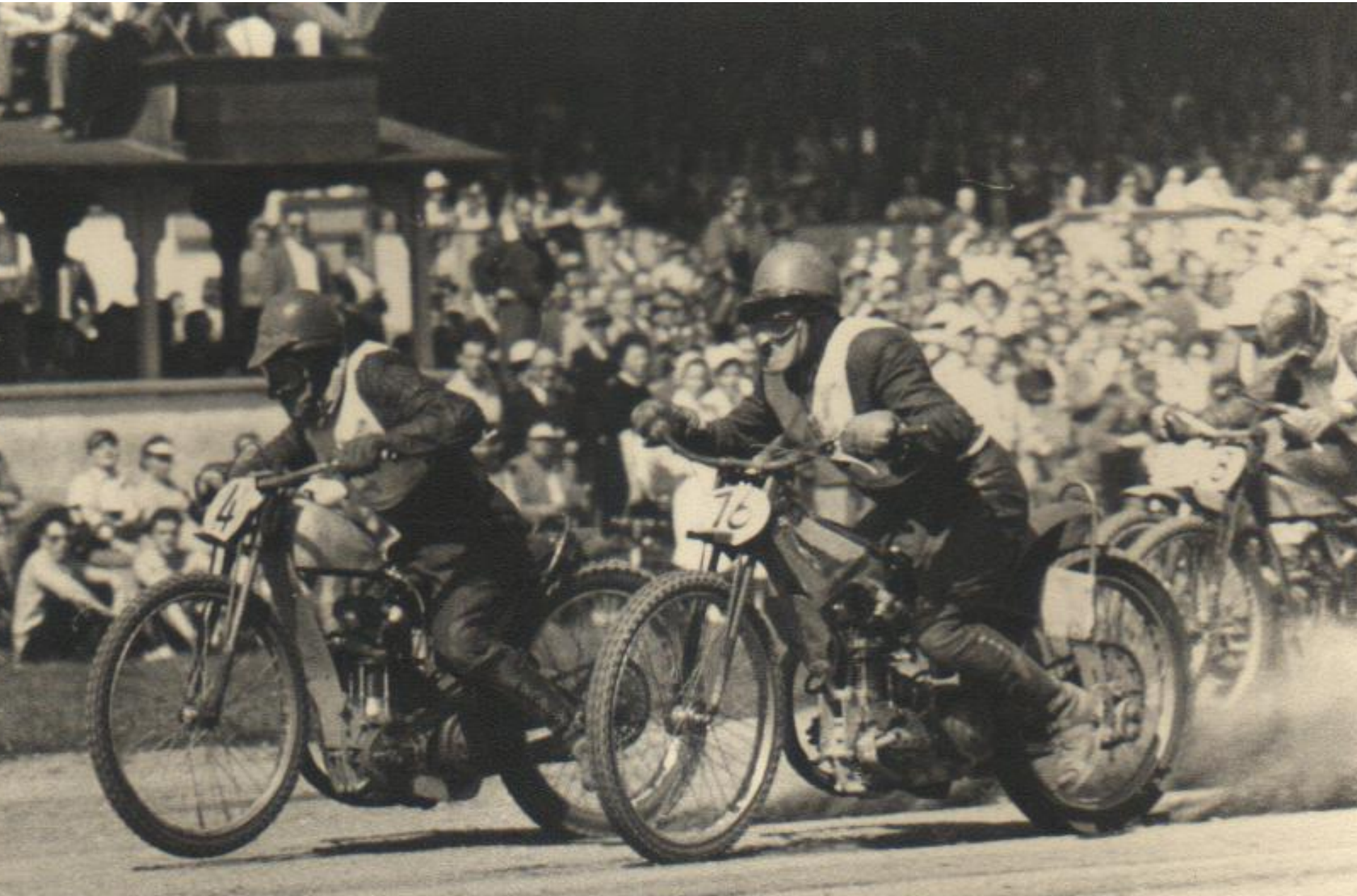
Ludwig Beiner







Die Wochenschau filmt die Sieger


4
7c

10
3

Das Wetter war nicht immer gut!

Jede Sitzgelegenheit wurde genutzt!

Anmarsch 1951

Anmarsch 1959

Abmarsch 1959

Albin Siegl

Goldhelmgewinner 1954

FRITZ DIRTL

mehrfacher österreichischer Meister mit über 700 Siegen und 26 europäischen Rekorden.

Wien, VI. Gumpendorferstr. 72.

„Wack“ Josef Hofmeister
mit Ludwig Beiner

Fahrerlagerszene.

Reparaturen...!

Rennbüro noch ohne PC

Sicherheit in den 50-ern !

Auch das gab es. Ein Versuch!

Sonderstempel gab es immer wieder

Arnold Frey

Eine Institution in den 50-ern

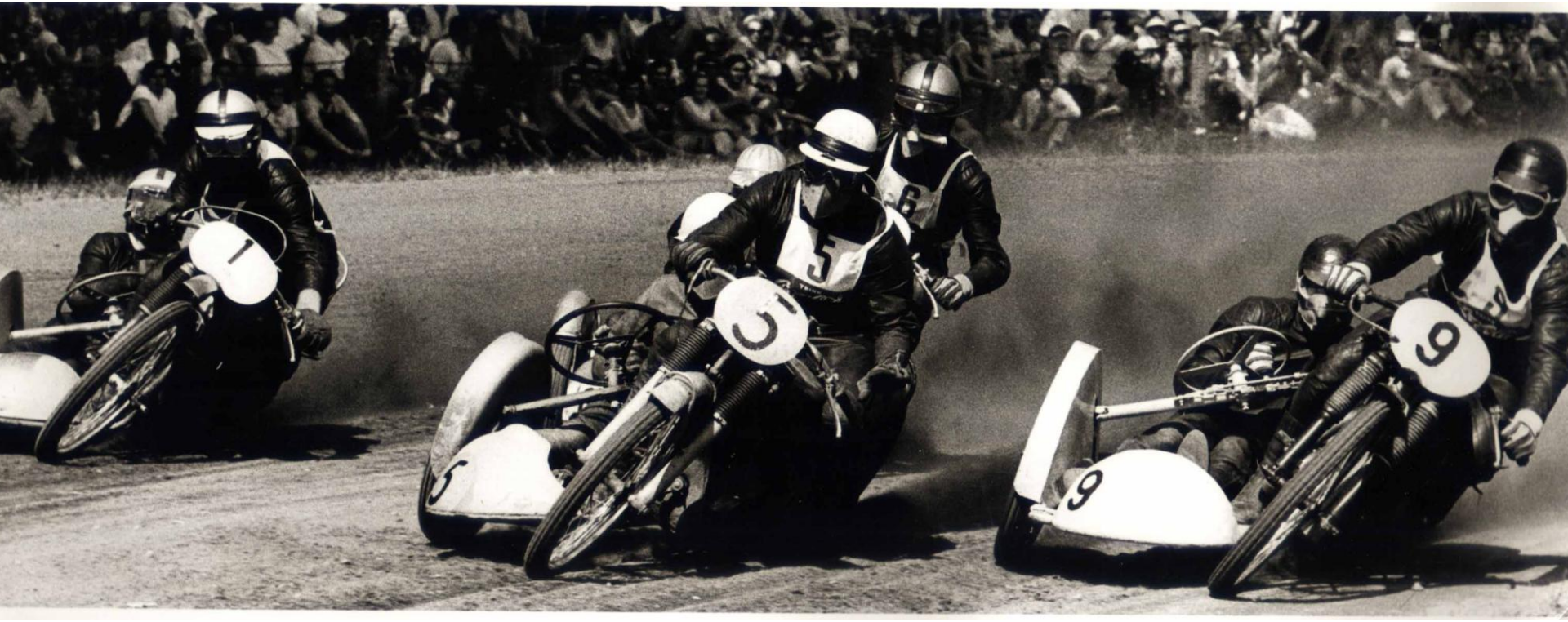
Infrastruktur Ende der 50-er

Die 60-er und frühen 70-er Jahre

Erfolgsjahre ohne Prädikate

„Schwenker“

1971 aus Sicherheitsgründen verboten



Seitenwagen, schon immer das Salz in der Suppe.

Josef Seidel

Jahrelang der Zweite hinter Hofmeister.

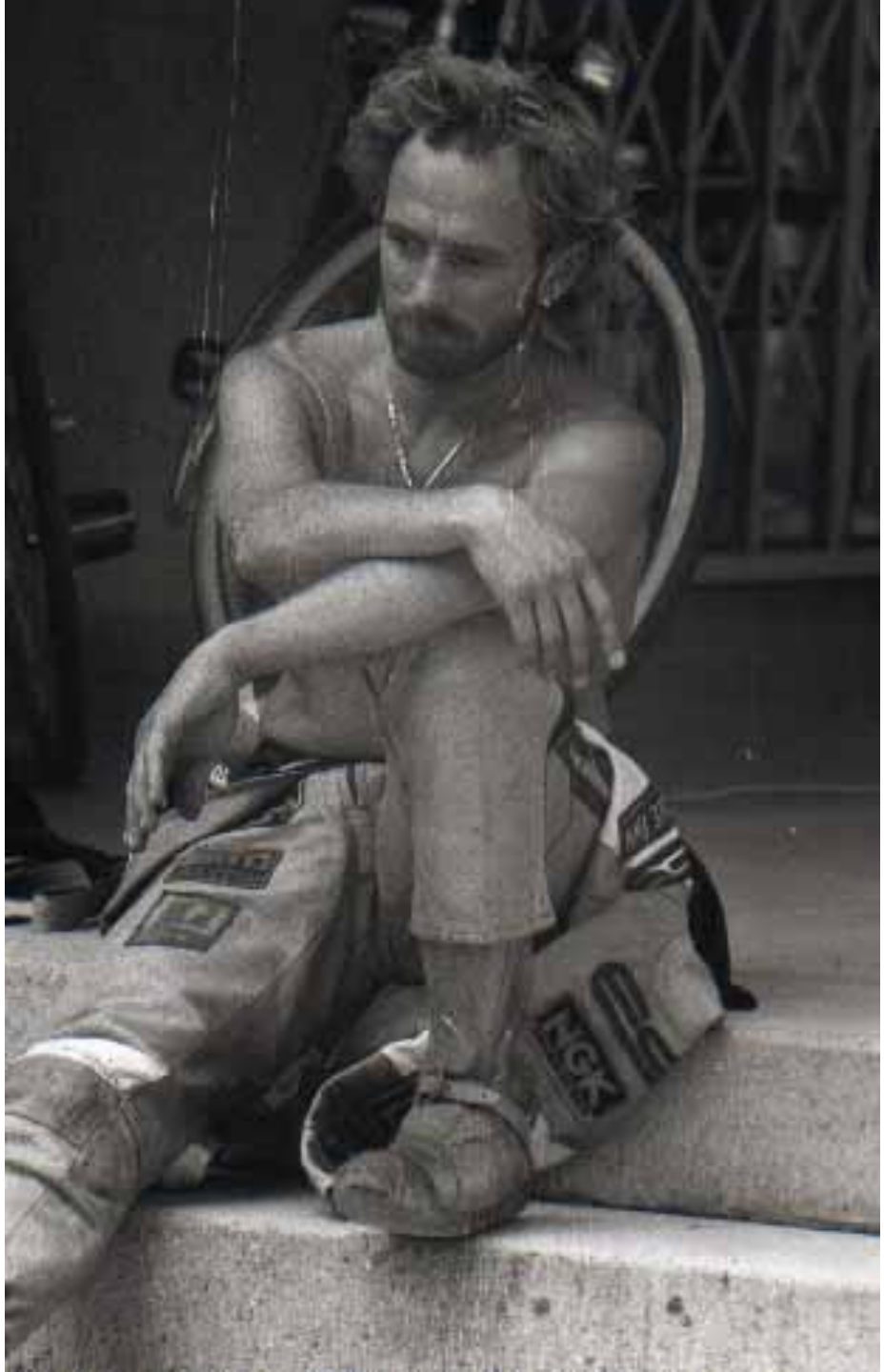
Endlich hat er es geschafft!

Manfred Poschenrieder

Sympathisch und erfolgreich

Don Godden gegen Manfred Poschenrieder

Fahrtechnik



„Der Denker“

Egon Müller in der psychologischen Startverbereitung

Der „ADAC-Ball“

Ein gesellschaftliches Highlight in Herxheim

Große Reden vor der Wahl,
hinterher die große Qual!
1
DEUTSCHE
MARK

St.Apollinaire" heißt die Stad
die Herxheim bald zum Partner

Die späten 70-er

bis Mitte 90-er Jahre

Weltmeisterschaft und neue Bahn

Der Vorstand im Neubaujahr 1977

Vogel: Drei Pläne mit Vorrang

Nürburgring, Betzenberg und Herxheim werden ausgebaut

ZWEIBRÜCKEN (red). Der Breitensport in Rheinland-Pfalz erfährt zwar durch den Landesportbund und die Landesregierung ihre Förderung, doch darüber wird auch nicht der Spitzensport vergessen. Beide gehören nun einmal zusammen und sind nicht voneinander zu trennen. Dies bestätigte in Zweibrücken Ministerpräsident Dr. Bernhard Vogel bei einem Informationsbesuch, bei dem er gleich drei Projekten „Vorrang" bestätigte.

„Spätestens bis 1981 sollen auf dem Nürburgring wieder Formel-1-Rennen stattfinden", erklärte Vogel. Und er sprach sich in diesem Zusammenhang für den Ausbau der Südschleife auf dem traditionsreichen „Ring" aus. Als zweitem Projekt räumte der Ministerpräsident dem Ausbau des Betzenberg-Stadions in Kaiserslautern Priorität ein: „Allerdings muß der 1. FCK sehr bald ein brauchbares Konzept vorlegen, wonach das Stadion auch in zehn Jahren noch den Anforderungen genügt." An diesem Plan arbeiten derzeit die FCK-Vorstandsherren, es gibt sogar einen exakten Plan, der die Anhebung der Zuschauerzahlen auf 40 000 vorsieht, wobei auch die Sitzplatzmöglichkeiten erweitert werden sollen.

Als dritte Sportstätte schließlich soll die Bahn in Herxheim, das „Mekka der Sandbahnfahrer" gefördert werden. Denn schon im nächsen Jahr werden hier Vorläufe zur Sandbahn-Weltmeisterschaft gestartet.

Nürburgring, Betzenberg und Herxheim - drei große Projekte! Aber Sportler und Zuschauer werden's danken!

Ministerpräsident Bernhard Vogel
besichtigt die Herxheimer Rennbahn.

Rechts: MSVH-Clubfahrer Stefan Faath

Erstes Rennen auf der 1000-m-Bahn 1977

Die neue Tribüne wurde 1983 erbaut

Anfang der 90-er Jahre wurden auch die Aussenanlagen neu angelegt.

uvex
Castrol
MEFO
KRAUSER
HZ

Programmtitel zum
1. WM-Finale in
Herxheim

Egon Müller Erik Gundersen Karl Maier

Der Sieger Erik Gundersen wird gefeiert!

Anspannung pur!

Erst 18 Jahre und schon im WM-Finale: Gerd Riss

Am Ende sogar 6.!

Kutschenfahrt bei der Fahrervorstellung WM-Finale 1984.

Programmtitel zum
2. WM-Finale in
Herxheim

Nach dem Start ging es mit 8 Fahrern sehr eng zu

Im Augenblick des Triumphes

Simon Wigg ist Weltmeister

Karl Maier Simon Wigg Hans-Otto Pingel

Der „kleine Weltmeister“ Martin Theobald siegt gegen Barth und Diener

Unverwechelbar: Marcel Gerhard
gegen Henrik Gustafson

Programmtitel
zum
3. WM-Finale in
Herxheim

Harley-Truppe bei der Fahrervorstellung zum WM-Finale 1996

Der glückliche
Sieger Gerd Riss!

Lokalmatador Riss fährt Konkurrenz in Grund und Boden

BAHNSPORT: Letztes Weltfinale nach altem Muster im Zeichen des MSVH-Starters - Im Halbfinale noch neuen Bahnrekord aufgestellt

Von usnerem Mitarbeiter
Andreas Schaurer

▸ Herxheim erlebte gestern das letzte Sandbahn-Weltfinale nach altem Strickmuster - und 20 000 Fans wollten dabeisein. Ab der nächsten Saison gilt der Grand-Prix-Modus. Das historische Ereignis wurde von einem Mann gekrönt, der in der Südpfalz besonders beliebt ist: Gerd Riss, Mitglied der veranstaltenden Motorsportvereinigung, fuhr die Konkurrenz in Grund und Boden.

Seit Beginn der vergangenen Woche pilgerten die Anhänger des Bahnsports in die Südpfalz, schlugen auf Campingplätzen ihre Zelte auf und fieberten dem großen Renntag entgegen. Schon nach wenigen Tagen, so der Pressewart der MSVH, Rainer Fischer, waren sämtliche Fan-Artikel ausverkauft. Fischer weiter: „Selbst vor den großen Werbetafeln, die am Ortseingang aufgebaut waren, wurde nicht Halt gemacht. Insgesamt aber sind wir mit dem Verhalten der Fans sehr zufrieden. Zwischenfälle gab es nicht."

Im Fahrerlager herrschte vor Rennbeginn emsiges, nervöses Treiben. Letzte Arbeiten wurden an den Maschinen vorgenommen, bevor es dann endlich losging. Gleich mußten mit Gerd Riss und Marcel Gerhard die beiden MSVH-Clubmitglieder auf die gut präparierte, trockene Piste.

Dank eines tollen Startes sicherte sich Riss unter dem Jubel des Publikums die ersten fünf Punkte vor Gerhard, der auf den zweiten Platz kam. Für einen furiosen Auftakt aus deutscher (und Herxheimer) Sicht war also gesorgt. Anschließend gewann Bernd Diener seinen Lauf vor Karl Maier und Altmeister Egon Müller. Diener nach dem Lauf: „Ein guter Start ist auf dieser Bahn die halbe Miete. Meine Maschine ist hervorragend gelaufen, deshalb bin ich sehr zufrieden." Dies sollte sich auch im weiteren Verlauf der Wettbewerbe nicht ändern. Diener lag nach der Vorrunde mit 14 Punkten nur hinter einem Mann, der alle seine Vorläufe gewinnen konnte und so für beste Stimmung auf den Rängen sorgte: Gerd Riss.

Pech hatte dagegen der Titelverteidiger Kelvin Tatum aus Großbritannien, der in seinem letzten Lauf mit einem technischen Defekt ausschied. Ein Mechaniker: „Es ist etwas an der Zündung. Die ersten beiden Rennen ist er mit einer schwächeren Maschine gefahren, eigentlich sollte es jetzt erst so richtig losgehen." Auch Marcel Gerhard erreichte mit zwölf Punkten souverän das Halbfinale. „Ich bin zufrieden, als Vierter ins Halbfinale gekommen zu sein. Die Stimmung im Publikum ist hervorragend, es macht Spaß hier zu fahren." Vor allem die Harley-Davidson-Parade, mit der die Fahrer in das Stadion gebracht wurden, hatte es dem Schweizer angetan: „Diese Vorstellung war ein tolles Erlebnis", zollte er den Organisatoren Lob.

Ganz leise Abschied nahm Egon Müller, der nach der Vorrunde ausschied und seine Karriere nach dieser Saison beenden will : „Ich bin nicht allzu sehr enttäuscht, daß es nicht besser geklappt hat. Es war eine schöne Sache, nochmal hier in Herxheim zu fahren." Gerd Riss sorgte mit seinem zweiten WM-Titel nach 1991 und seinem im Halbfinale herausgefahrenen

Gewohntes Bild gestern: Gerd Riss (6) in Führung. Seinen Hinterreifen sahen Bernd Diener (12), Kelvin Tatum (16) und Karl Maier.

Endlich hat es für unseren Gerd auch in Herxheim geklappt!

Gerd Riss krönt sich zum zweitenmal mit dem Welttitel

MOTORSPORT: Drei Deutsche vorne bei der letzten Bahnsport-WM nach altem Modus — 15 000 Zuschauer in Herxheim

VON UNSEREM REDAKTEUR WOLFGANG KAUER

▸ HERXHEIM. Mit einem dreifachen deutschen Triumph und Gerd Riss als dem ersten deutschen Champion seit 1991 endete im südpfälzischen Herxheim die letzte in dem bisherigen Modus ausgefahrene Langbahn-Weltmeisterschaft der Motorradsportler. Nach 25 Jahren wird der Welttitel-Gewinner ab 1997 im Grand-Prix-Verfahren ermittelt, der Formel 1 entsprechend.

Zum Abschluß des Reglements, den Weltmeister nach einer Qualifikationsrunde und drei Halbfinales in einem Finale zu ermitteln, erlebten 15 000 Zuschauer an der 1.000-Meter-Sandbahn im Waldstadion der Großgemeinde insgesamt zwölf überwiegend sehr spannende Läufe von 18 Elitefahrern. Das Endklassement sah nach dem Herxheimer Vereinsmitglied Gerd Riss aus Seibranz bei Bad Wurzach (25 Punkte) als überraschenden Vizeweltmeister den Schwarzwälder Bernd Diener (Gengenbach; 23 Punkte) und als ebenso überraschenden WM-Dritten den Memmingener Robert Barth (18 Punkte).

Titelverteidiger Kevin Tatum (England) belegte mit 16 Punkten noch hinter dem Schweizer Marcel Gerhard (17) den fünften Platz. Mit je 11 Punkten kamen der vierfache Weltmeister Karl Maier (Neufinsing bei München) und der zu den großen Favoriten gerechnete fünfmalige Champion Simon Wigg (England, fährt mit niederländischer Lizenz) auf die Ränge sechs und sieben. Der fast 48jährige Egon Müller - dreimal Langbahn-, als einziger Deutscher auch Speedway-Weltmeister - kam in seinem offziell letzten Profi-Jahr mit fünf Punkten auf Platz 13.

Eine Konstellation auf den Medaillenplätzen wie beim dritten Herxheimer WM-Finale nach 1984 und 1990 hatte es zuvor nur 1980 in Scheeßel (1. Karl Maier, 2. Egon Müller, 3. Josef Aigner) und 1982 in Korskro/Dänemark (1. Maier, 2. Alois Wiesböck, 3. Müller) gegeben.

Gerd Riss, der unter Woche als einer der wenigen Ausnahmefahrer einem anderen Beruf nachgeht (Zimmermann im elterlichen Betrieb), wiederholte in Herxheim seinen Triumph von 1991, als er im tschechischen Marienbad schon einmal Weltmeister geworden war. Mit seinem neuerlichen Coup krönte der 31jährige eine tolles Jahr: Vor kurzem war er jeweils Deutscher Speedway- und Langbahn-Meister geworden. Einen vierten Titel kann er am kommenden Samstag holen, wenn er zusammen mit Robert Barth und Robert Keßler als Team in Hofheim/Taunus um die Mannschafts-Weltmeisterschaft im Speedway fährt.

Die zwölf Läufe der Internationalen Lizenz-Soloklasse beim „Showdown" hätten kaum einen besseren Regisseur haben können. Mustergültig organisiert, liefen sie mit der Effektnote „Spannend bis geradezu dramatisch" ab, dazu fair und frei von Stürzen. Wie hervorragend die Motore und auch die Piste hergerichtet waren, zeigte sich daran, das in den Läufen 1, 2 und 11 zuerst Gerd Riss, dann Bernd Diener und später noch einmal Riss Finale-Bestzeiten rasten: 130,97 km/h, 131,53, 131,57. Der Bahnrekord, aufgestellt beim „Vatertagsrennen" 1996, steht bei 135,44 km/h, gehalten von Wigg.

Den Knackpunkt zu Gunsten des späten Gesamtsiegers gab es im achten Lauf. Kelvin Tatum, bis dahin noch Weltmeister und nach zwei Läufen und zehn Punkten gleichauf mit Riss, führte bis zur dritten von insgesamt vier Runden. Dann bekam der Motor seiner Maschine Zündungsprobleme und der Engländer trudelte auf dem letzten Rang ein. Von diesem Handikap profitierten später Riss, Diener und auch Barth.

Gemessen an der Stimmung der zum letzten „alten" WM-Finale seit 1957 in Solvalla/Schweden aus halb Europa zusammengekommenen Langbahn-Freaks werden es die Veranstalter ab dem kommenden Jahr schwer haben. Immerhin kann die WM, den insgesamt elf Rennen auf Sand- und Grasbahnen gefahren werden, schon vor dem letzten Rennen der Endserie in Marienbad (28. September 1997) entschieden sein.

Aufschlußreich sind die Meinungen der Veteranen Karl Maier (39) und Egon Müller. Maier, vom 1995 verkündeten Rücktritt zurückgetreten und offenbar auch beim Grand-Prix-System dabei: „Da sind fürchterliche Bahnen darunter". Müller: „Es entwickelt sich alles immer mehr in Richtung Formel 1, Straßen-GP und DTM. Bahnsport ist eben nur eine Randgruppe."

Trio im Kurven-Kampf: Der spätere Weltmeister Gerd Riss führt vor dem späteren Vize-Weltmeister Bernd Diener und Altmeister Karl Maier, der auf den sechsten Platz fuhr. —FOTO: THÜRING

Prominenz bei der Siegerehrung:

H.J.Köhler (ADAC) Kurt Beck (MP) Elmar Weiller (Bürgermeister)

Mitte 90-er Jahre bis heute

Die Neuzeit

Einbau einer Spitzkurve 1998

Rennbahn Herxheim
Rennbahn Herxheim
ADAC
Sparkasse
START
ZIEL
OTTO LO
Landau
Eichba
BEL

SCOTT
NU-TRAK
Castrol
HAGON
Silkolene
7
4

38
5
32
36
31

5
Castrol
3

69

31
32
38

Ein sehr vertrautes Bild:

Bürgermeister Elmar Weiller gratuliert Gerd Riss zum Sieg!

Ein ebenso vertrautes Bild:

MP Kurt Beck gratuliert
Gerd Riss zum Sieg

Bau einer Trainingsbahn für Schüler 1996

Harter Fight bei den B-Schülern

Herxheim
START
ZIEL
FENSTER + TÜREN
OTTO LOFFEL
Landau-Herxheim
Eichbaum Biere
Castrol
1
10
14

ALL
SAN

Miraculix
Spielfest Agentur
mit bei!

Für
Verlorene Gegenstände
keine Haftung
Inh. Fam. Heintz

Fahrkunst in der Spitzkurve.. Dani Bacher

75
Jahre

Der Tradition verpflichtet-

der Zukunft zugewandt!