

Der Deutschland-Ring im Elbgebirge

Es mag für viele eine große Überraschung bedeutet haben, als am 27. April (1939, Anmerkung) der drahtlose Dienst über alle deutschen Sender meldete, dass am 26. April die Ihrer Vollendung entgegengehende Wagenrennstrecke im Elbgebirge bei Hohnstein den Namen „Deutschland-Ring“ verliehen wurde. Nun bleibt es aber keineswegs bei dieser ersten Überraschung. Die Betrachtung dieses Bauvorhabens und der erste Überblick über die Planung und Bedeutung des Deutschland-Ringes ergeben eine einzige Kette von Überraschungen, die wiederum zu allergrößten Erwartungen Anlass geben. Von der neuen Rennstrecke wurde ein Modell hergestellt, an Hand dessen ein genauer Überblick möglich ist. Es zeigt eindrucksvoll den Streckenverlauf, den Wechsel von Geraden und Kurven, von Steigung und Gefälle.

Damit geht ein langgehegter Wunsch aller derjenigen in Erfüllung, denen infolge der zu großen räumlichen Entfernung des Nürburg-Ringes eine Teilnahme an einem großen internationalen Automobilrennen bisher unmöglich war. Das gilt in besonderer Weise für die außerordentlich große Zahl der Kraftfahrersportbegeisterten Sachsen. Es sei an dieser Stelle daran erinnert, dass beim „Großen Preis von Europa für Motorräder 1938“ auf dem Sachsenring über 300.000 Zuschauer erschienen waren.

Die zentrale Lage des Deutschland-Ringes allein läßt darauf schließen, daß alle Rennen auf diesem Kurs Zuschauerzahlen erzielen werden, wie sie bisher auch nur annähernd erreicht worden sind. Daß gerade auch hierauf beim Bau besondere Rücksicht genommen wurde, geht daraus hervor, daß Millio-

nen Zuschauer ohne Schwierigkeiten an der Rennstrecke Platz finden können. 350.000 Kraftwagen und Krafträder können in nächster Nähe der Rennstrecke parken. Die Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten werden auf das sorgfältigste erwogen und ausgebaut. Nach Vollendung der Gesamtplanung wird auch ein Anschluß an die in unmittelbarer Nähe vorgesehene Reichsautobahn geschaffen sein. Das ist gerade für die Reichshauptstadt von größter Bedeutung. Die Verbindung von Berlin zum Deutschland-Ring wird also für den Kraftfahrer und für den Eisenbahnreisenden schnell und bequem sein. Groß wird die Zahl der Besucher allein schon aus Dresden sein, das mit über 600.000 Einwohnern in der Nähe der Rennstrecke liegt. Aber auch aus dem so dicht besiedelten übrigen Sachsen, den Großstädten Leipzig, Chemnitz, Plauen und Zwickau werden Tausende und aber Tausende Besucher kommen. Die günstigen Zufahrtsmöglichkeiten aus allen Teilen des Reichs werden erheblich dazu beitragen, den Deutschland-Ring zu einem Hauptanziehungspunkt für alle Kraftfahrersportbegeisterte zu machen.

Beim Bau des Deutschland-Ringes wurden die Erfahrungen, die bei allen anderen Rennstrecken gemacht wurden, berücksichtigt. So wurden die Erfahrungen von der Mehalla-Bahn in Tripolis, der Montléry-Bahn in Paris, der Monza-Bahn in Italien und des Nürburg-Ringes besonders beachtet.

Die Bahn hat eine Breite von 12 Metern. Die Breite der Kurven beträgt bis über 20 Meter. Einmalig und völlig neu ist, daß dieser Rennkurs die genaue Länge von 10 Kilometer aufweist.

Bei Hohburkersdorf ist eine zwei Kilometer lange und 24 Meter breite Gerade als Startbahn entstanden. Von der hier geplanten

Haupttribüne können 3 Kilometer der Strecke übersehen werden. Der gesamte Höhenunterschied beträgt 532 Meter. Die größte Steigung liegt in den 16 Serpentinaen vom Polenztal zum Hockstein. Der Startplatz liegt etwa 400 Meter über NN. Der Ort Hohburkersdorf wird durch eine 12 Meter hohe Brücke überquert. Der Kurs kann in vier große Abschnitte eingeteilt werden: erstens die Hochfläche bei Hohburkersdorf; zweitens Abfahrt in das Polenztal; drittens Talstrecke entlang der Polenz und viertens Bergstrecke am Hocksteinmassiv.

Eine Fahrt über den fertigen Deutschland-Ring läßt nur ahnen, welche unerhörten Erdbewegungen durchgeführt werden mußten, bis dieser ideale Rennkurs in dem bergigen Gelände entstand. Allein im Polenztal mußte an der Heeselicht-Mühle ein gewaltiges Felsriff entfernt werden. Preßluft-Bohrer und Sprengstoff haben Monate lang dieses gewaltige Felsriff bearbeitet. Über 30.000 Kubikmeter Packlager, und über 15.000 Kubikmeter Granitschotter wurden an dieser Stelle gebrochen. Dieser harte Lausitzer Garanit wurde für den gesamten Unterbau der Rennstrecke verwendet. Jetzt ist das Felsriff verschwunden. An seiner Stelle ragt eine gewaltige Felswand zur Berghöhe. Eine weit geschwungene Kurve führt an ihr entlang.

In Europa, ja vielleicht in der Welt einmaliger Rennkurs

Es soll niemand glauben, daß es sich um einen Phrasen handelt, wenn gesagt wird, im Elbgebirge entstand und entsteht „Europas modernste Autorennstrecke“. 6 Jahre lang wurde in aller Stille gebaut. Jetzt wird der Deutschland-Ring fertig – und auch nicht. Es

ist der unbedingte Wille der Schöpfer, daß dieses Bauwerk der Zukunft gehört. So wird verständlich, daß der Ausbau des Deutschland-Ringes keineswegs beendet ist, wenn zum ersten Mal die Rennwagen über den Kurs jagen werden. Auf Grund der Erfahrungen und Beobachtungen, die bei den ersten Rennen gemacht werden, wird der endgültige Ausbau der Strecke erfolgen. Im Laufe der nächsten Jahre werden an den geeignetsten Stellen umfangreiche Bauwerke errichtet. An der Startbahn auf der Hochebene bei Hohburkersdorf werden die Boxen der Rennfahrer, die Montage-Hallen der Industrie, große massive Tribünen, eine Pressetribüne, Sprechstellen für den Rundfunk und Aufnahmeplätze für die Wochenschauen gebaut. An der Haupttribüne wird eine Untertunnelung der Rennstrecke geschaffen für die Straßen Rathewalde-Zeschnig. Dadurch wird es möglich werden, das Innenfeld des Ringes zu erreichen ohne Brückenüberquerung der Rennstrecke. Eine weitere Autostraße in das Innenfeld des Ringes wird ferner geschaffen unter der großen Brücke, über die der Rennkurs führt, wo der Ort Hohburkersdorf zu beiden Seiten des Kurses liegt.

Die endgültige Beschaffenheit der Straßendecke wird ebenfalls erst entschieden, wenn die Erfahrungen von den ersten Rennen vorliegen. 1940 wird das erste Große Wagenrennen in Sachsen ausgetragen. Das soll natürlich nicht heißen, daß 1940 in Sachsen zum allerersten Male ein Wagenrennen ausgetragen würde. Allein am Motorsport Interessierten sind geläufig das Bergrennen in Lückendorf im Zittauer Gebirge, die Rennen auf der Warthenbergstraße, und wenn schon frühere Rennen erwähnt werden, dann müssen Namen wie Grillenburg, Moritzburg, Marienberg, Hohenstein-Ernstthal, Zittau usw. vermerkt sein. Sachsen war von Anfang an stark am Motorsport beteiligt. Im Laufe der Jahre ent-

stand in Sachsen Europas bekannteste Motorrad-Rennstrecke der „Sachsenring“, bei Chemnitz. Auf dieser Rennstrecke wird der „Große Preis für Motorräder“ ausgetragen. 1936 waren am „Sachsenring“ 240.000 Zuschauer, 1937 waren es 210.000, und 1938 nahmen am großen Europapreis auf dem „Sachsenring“ 300.000 Zuschauer teil. Diese Zahlen stellen Rekorde dar. Es ist bemerkenswert, was die Zeitschrift „Das Motorrad“ zu den Rennen auf dem Sachsenring einmal schrieb: „Berlin liegt nicht in Sachsen, wo ein Motorradrennen jeden anderen Sport an die Wand drückt. Es ist nur berechtigt, wenn man den „Großen Preis von Deutschland“ immer wieder nach dem Sachsenring verlegt, die Sportbegeisterung dort ist doch einzigartig!“ Diese ehrliche und fachliche Anerkennung der Situation ist sehr wichtig. Aus ihr heraus kann man erkennen, unter welcher Anteilnahme etwa ein Wagenrennen auf dem „Deutschland-Ring“ stattfinden wird. Man braucht kein Prophet zu sein, um sagen zu können, daß jedes Wagenrennen auf dem „Deutschland-Ring“ Erfolge aufzuweisen haben wird, wie sie sich kaum die kühnsten Optimisten vorstellen.

Wenn im Jahre 1940 das erste große Wagenrennen auf dem „Deutschland-Ring“, und damit in Sachsen, gefahren wird, dann wird es sich zeigen, daß dieser Ring alles andere übertrifft, und daß der „Deutschland-Ring“ die Wagenrennstrecke des Kontinent ist. Was heut Hoffnung und Vermutung ist, wird dann erwiesene und unumstößliche Tatsache sein. Der erste große Tag dieser Rennstrecke an dem die besten Fahrer der Nationen auf den schnellsten Wagen der Welt um den Siegfämpfen werden, wird ein gigantisches Ereignis sein und den Namen „Deutschland-Ring“ über alle Erdteile tragen. 35 Kurven hat der Deutschland-Ring aufzuweisen, deren engste einen Radius von nur 15 Metern

hat. Die Kurven wurden in der höchstzulässigen Querneigung, 8 v.H., gebaut. Dadurch werden größte Geschwindigkeiten in den Kurven bei geringster Gefährdung der Fahrer ermöglicht. Die stärkste Steigung beträgt 11 v.H.. Die tiefste Stelle des Ringes befindet sich im Polenztal mit 180 Meter Meereshöhe und die höchste Stelle auf der Hochebene bei Hohburkersdorf mit etwa 400 Meter Meereshöhe. Die Brücke, die den Ort Hohburkersdorf überspannt, ist etwa 50 Meter lang, 12 Meter breit und 12 Meter hoch. Die Fortsetzung der Start- und Ziel-Geraden bildet die Brücke von Hohburkersdorf, an die sich die große Schleife bei Stürza schließt. Diese Schleife zwischen Hohburkersdorf und der Einmündung in das Polenztal ermöglichte die auf den Meter genaue Längeneinstellung. Nirgends anderswo hätte das bergige Gelände die Möglichkeit gegeben, den Ring auf die genaue Länge von 10 Kilometer zu bringen. Daß der Ring in vollendeter Weise in die Landschaft eingefügt wurde, und daß alle widernatürlichen Hindernisse vermieden wurden sind, zeigen folgende beiden Zahlen: 110.000 Kubikmeter Erdbewegungen, 30.000 Kubikmeter Felsabtragungen. Von der Breite des Ringes bekommt man sofort eine richtige Vorstellung, wenn man den Nürburgring zum Vergleich heranzieht. Der Nürburgring hat eine Breite von 8 Metern aufzuweisen. Der „Deutschland-Ring“ ist 12 Meter breit. Die größte Breite erreicht der „Deutschland-Ring“ in der oberen Kurve am Hockstein mit 24 Meter.

Jede Betrachtung über den „Deutschland-Ring“ ist unvollkommen, die an den landschaftlichen Schönheiten der Rennstrecke vorüber geht. Der Rennring liegt inmitten des wundervollen Elbgebirges, das eine falsche Romantik „Sächsische Schweiz“ nannte. Das weltberühmte Basteigebiet mit seiner bizarren Felsenwelt liegt im Bannkreis des

Ringes. Bis zu den bekannten Kurorten Wehlen, Rathen, Bad Schandau an der Elbe sind es nur wenige Autominuten. Zwei Burgen thronen über dem Ring: die Burg Hohnstein und Burg Stolpen. Von der Tribüne an der Startbahn reicht der Blick weit über das Land, im Norden: zur Burg Stolpen und nach Osten bis zum Valtenberg in der Oberlausitz und dem Tanzplan im Sudetenland. Stolz ragt in nächster Nähe die Burg Hohnstein empor. Elbwärts erheben sich kühn und mächtig die Feste Königstein, der Lilienstein und im Horizont schließen der Schneeberg und droben im Erzgebirge der Geisingberg das wundervolle Panorama ab. Rundum ein Bild von erhabener Schönheit.

Bald wird – so darf man doch mit Recht sagen – Europas jüngster und zugleich schönster und idealster Rennkurs vollendet sein.

Bald werden dort die Motoren ihr ehernes Lied zwischen Bergen und Burgen singen. Die besten Rennfahrer der Nationen werden auf den schnellsten Maschinen der Welt ihr Können und ihre Kräfte messen. Nach harten Kämpfen wird die siegreiche Flagge im Bergwind wehen – weit kündend, wer Sieger war im Kampf um Sportliche Ehre!