

Gewerbebegenehmigung als Simson – Vertreter und war damit erst einmal gerettet. Das ihm dabei auch die Freundschaft zu Albert Gärtner behilflich war um wieder auf die Beine zu kommen, dass erfuhren wir erst nach der Wende.

So ein Weltmeisterschaftslauf auf dem Sachsenring war schon eine ganz besondere Angelegenheit. Nicht nur für die sagenhaft vielen Zuschauer, nein auch für uns Fahrer war das Ganze eine furchtbar aufregende Sache. Wir waren am Sonntag Punkt 10.00 Uhr dran und das Feld der Klasse bis 125 ccm zählte 46 (!) Starter. Ich hatte mit Startplatz 21 schon eine gute Position im Feld der ganz großen aus aller Welt und nun ich wollte nur ankommen, dass war mein größter Wunsch. Der Sprecher stellte die ersten zehn auf ihren Startplätzen namentlich vor und begann dann auf Englisch mit dem Countdown:

Achtung – Rotes Licht - eine Minute bis zum Start !
Achtung, Achtung – Gelbes Licht - 20 Sekunden bis zum Start !
S t a r t !

Als der Mann endlich das Wort Start brüllte, habe ich ihn aber schon nicht mehr gehört. Denn kein Mensch, der nicht schon mal so etwas erlebt hat, kann sich vorstellen, was dann passiert. Diese Meute von Wahnsinnigen rast in Abständen, die manchmal kleiner sind als eine Hand breit ist, auf die Stadt Hohenstein – Ernstthal zu, dass man nicht glauben kann, dass das alles gut geht. Mitten drin hat man sowieso keine Chance, daran auch nur das Geringste zu verändern. Das Sicherste ist, man macht den Irrsinn einfach mit und versucht so gut es geht, voran zu kommen. Auf der Auffahrt zum Badberg hinauf habe ich versucht zu zählen, um eventuell fest zu stellen, ob ich Plätze verloren oder gar gewonnen hätte. Diese Aktion war aber vollkommen sinnlos, denn um mich herum war es so eng, dass mir fast schwindelig wurde. Ganz schlimm war dann noch mal auf der Abfahrt zur MTS – Kurve, mit dem sechsten Gang rein und am Brückengeländer den „Fünften“ und dann umlegen nach links und den Gashahn voll auf, um mit viel Schwung auf die Gerade an der Autobahn entlang zu kommen. Das lässt sich heute so einfach erzählen, aber damals war das eine grausam enge Angelegenheit. Alles was ich im Training von Friedel gelernt hatte, war in der ersten Runde in der MTS – Kurve, nur noch Schall und Rauch. Mensch war das bei dem Tempo eng, ich hätte meine Konkurrenten rechts und links neben mir, ohne Mühe anfassen können. Aber irgendwie ging alles gut und in der Anfahrt zur

Jugendkurve, hatte sich das Feld schon etwas auseinander gezogen. Trotzdem ist es schon ein komisches Gefühl, wenn man bei knapp 200 Km/h die Abfahrt am Guthrie – Stein vorbei, zum Queckenberg hinunter rast und man weiß ganz genau, dass einen Meter hinter einem, noch einer und wieder dahinter noch eine ganze Menge solcher Verrückter, mit dem gleichen Tempo unterwegs sind. Als ich kurz hinter dem Wasserwerk anbremsen wollte, machte mein Motorrad plötzlich nicht mehr das was ich wollte und ich hatte alle Hände voll zu tun, um nicht zu stürzen. Der Motor klang astrein, aber ich hatte hinten einen Plattfuß !!!

In langsamer Fahrt überquerte ich die Ziellinie und stellte die MZ bei Helmut und Peter an den Boxen ab. Vor mir war schon Frank Perris aus Kanada, mit der Werks – Suzuki ebenfalls ohne Luft im Hinterrad an die Box gekommen und eine Runde später kam dann auch noch Dieter Krumpholz mit einer Werks – MZ ebenfalls ohne Luft im Hinterrad, in die Boxen gerollt. Alle drei, hatten wir jeder einen sogenannten 70- ziger Nagel, im hinteren Reifen stecken. Alle Träume ausgeträumt, alle Vorbereitungen, all die Freude nun endlich dabei zu sein, alles war einfach nur aus.

Der Neuseeländer Hugh Anderson gewann mit einer Suzuki, von der man hinter vor gehaltener Hand hörte, dass sie von Ernst Degner vorbereitet gewesen sein soll. In wie weit das den Tatsachen entsprach, dass konnte wir kleinen Leute sowieso nicht prüfen und mit der Verbreitung solchen Meldungen, musste man ganz vorsichtig sein. Zweiter wurde der kleine Luigi Taveri mit der Honda, gefolgt von seinem Teamchef Jim Redmann, der nach dem Tod von Bruce Phillis, auf der englischen Tourist Trophy, nun der Chef für den Einsatz der Honda – Maschinen in Europa war. Das ich zwei Jahre danach, mit eben diesen Jim Redmann Freundschaft schließen würde, dass konnte damals noch keiner auch nur ahnen. Wenn die Freude um den fünften Platz meines Freundes Friedhelm Kohlar nicht gewesen wäre, hätte ich bestimmt geheult. So aber lief die ganze Familie mit den Maschinen zurück ins Fahrerlager, wir packten unsere sieben Sachen und mussten noch geschlagene zwei Stunden nach dem letzten Rennen warten, denn die Zuschauer wanderten nur langsam ab und alle Straßen rings um den Sachsenring waren total verstopft.

Auf dem Weg nach Hause sprachen wir nur wenig und mein Selbstbewusstsein als Rennfahrer hatte einen ersten richtigen Knacks bekommen. Wie sollte es jetzt weiter gehen, in keiner Richtung war eine Lösung in Sicht. Es gab keinen stärkeren Motor, es gab kein besseres Fahrgestell und ich konnte mich fahrerisch auch nicht weiter vorwärts bewegen, weil die Möglichkeiten mehr

Rennen zu fahren, einfach nicht da waren. Das nächste Rennen war das Bergrennen in Lückendorf und das war gar nicht dazu angetan, meine Stimmung zu verbessern.

Der 9. August 1964 sollte ein ganz schwarzer Tag in der Geschichte des Lückendorfer Bergrennen werden. Eigenartiger Weise hatten wir alle schon im Training irgendwie zu gute Laune und allen voran machte unser Heinz Rosner mit seinen blöden Sprüchen die ganze Mannschaft verrückt. Jedes junge Mädchen, das wir zu Gesicht bekamen, wurde von uns begutachtet und irgendwie angemacht. Wir fanden an jeder irgendetwas auszusetzen und machten uns über alles und alle lustig. Ich habe die 125-ziger Lizenz selten so aufgedreht und kollektiv lustig erlebt, wie in Lückendorf 1964. Natürlich hatte es auch seinen Grund darin, dass wir immer lange auf der Straße in Eichgraben standen und auf unseren Start warten mussten. Die Zuschauer liefen auf dem Weg zur Rennstrecke an uns vorbei und dabei entstanden eben diese Kontakte, die sonst bei keinem anderen Rennen möglich gewesen wären. Den ersten Dämpfer erhielt die ganze Truppe, als bekannt wurde, dass der Fahrer Lutz Döpmann, aus der 250-ziger Ausweis schwer gestürzt war und lebensgefährliche Verletzungen erlitten hatte. Der Unfall ereignete sich im Training, in der letzten Rechtskurve vor dem Ziel. Die gute Laune war plötzlich wie weg geblasen und wir hingen alle nur noch unseren Gedanken hinter her. Nur dumme Rennfahrer sind der Meinung, mir kann so was nicht passieren und es trifft eh nur immer die anderen. Natürlich dachten wir alle, dem Himmel sei Dank, dieses Mal war ich nicht dran. Ich möchte nicht wissen, was der eine oder andere so gefühlt hat, als der Krankenwagen am Startplatz anhielt und Frau Döpmann zu steigen ließ. Wir standen alle auf der rechten Straßenseite aufgereiht und schauten uns nur still an. Keiner konnte mehr lachen oder gar Witze reißen, es war plötzlich sehr kalt geworden, am Startplatz in Lückendorf und ich musste an Spruch mit dem Rollstuhl denken.

Das es uns alle am Sonntag noch schlimmer erwischen sollte, dass hätte sich keiner von uns träumen lassen.

Wie so oft waren im Zeitplan erst mal die Klassen der Serienmaschinen am Start und so absolvierten die Fahrer der Klassen bis 250 ccm und 350 ccm ihren ersten Wertungslauf. Danach wurden die Rennmaschinen der Klasse bis 125 ccm Ausweis und Lizenz zum Start gerufen. Als die Rückführung der Serienmaschinen abgewickelt war, wurde die Strecke erneut

gesperrt und der erste Fahrer der Ausweis wurde auf die Reise geschickt.

Wenn so ein Start freigegeben wird, dann hören alle anderen, die noch in der Wartezone stehen, automatisch mit einem Ohr, auf alle Geräusche die damit verbunden sind.

Der Fahrer Theo Colditz war der erste der auf die Reise ging und alle hörten wie die MZ-RE hervorragend ansprang und Theo mit einem guten Start den Lückendorfer Berg in Angriff nahm. Als er an der tiefsten Stelle der Strecke, das war damals am Eingang zum Fahrerlager, in den zweiten Gang schaltete, schien alles gelaufen zu sein. Sein Motor klang hervorragend und wir unterhielten uns wieder über alles das, was vor dem Rennen eigentlich keinen mehr so richtig interessiert. Plötzlich brach der hell klingende Ton der MZ brutal schnell ab und es herrschte absolute Stille. Alle, die auf der Straße standen und auf ihren Start warteten, schauten sich fragend an. Da wir nach der Startnummer aufgereiht waren, stand neben mir mit der 164 Roland Rentzsch, wir sahen uns an und Roland sagte noch zu mir:

Die ist fest gegangen !

Das war ja für uns nicht Neues und wir unterhielten uns weiter. Aber plötzlich rannten alle Offiziellen aufgeregt durch einander und sahen irgendwie betroffen aus. Dann erreichte uns die Meldung, die wir alle nicht für möglich gehalten hatten. Theo war nur 500 Meter nach dem Start gestürzt und hatte dabei tödliche Verletzungen erlitten.

Das Rennen wurde vom Rennleiter Albert Gärtner sofort abgebrochen und wir rollten alle ohne Worte wieder ins Fahrerlager.

Was war passiert, wir unterhielten uns im Fahrerlager im Anbetracht der traurigen Ereignisse, leise über die Möglichkeiten, die zum Sturz geführt hatten. Alle Fahrer waren sich darüber einig, dass Theo beim hochschalten mit dem Unterbrecher, eine feuchte oder glatte Stelle auf der Asphaltdecke erwischt hatte und dadurch zu Sturz gekommen war. Das war in Lückendorf durchaus möglich, weil die Strecke dicht bewaldet war und die Feuchtigkeit auf der Straße, nicht schnell genug abtrocknen konnte. Eine Tatsache, die jeden von uns schon beim nächsten Rennen hätte passieren können, darüber waren wir uns alle einig.

Das Frohburger Dreieckrennen fand 1964 am 13. September statt und die Klasse 125 ccm –Lizenz war relativ schwach besetzt. Das