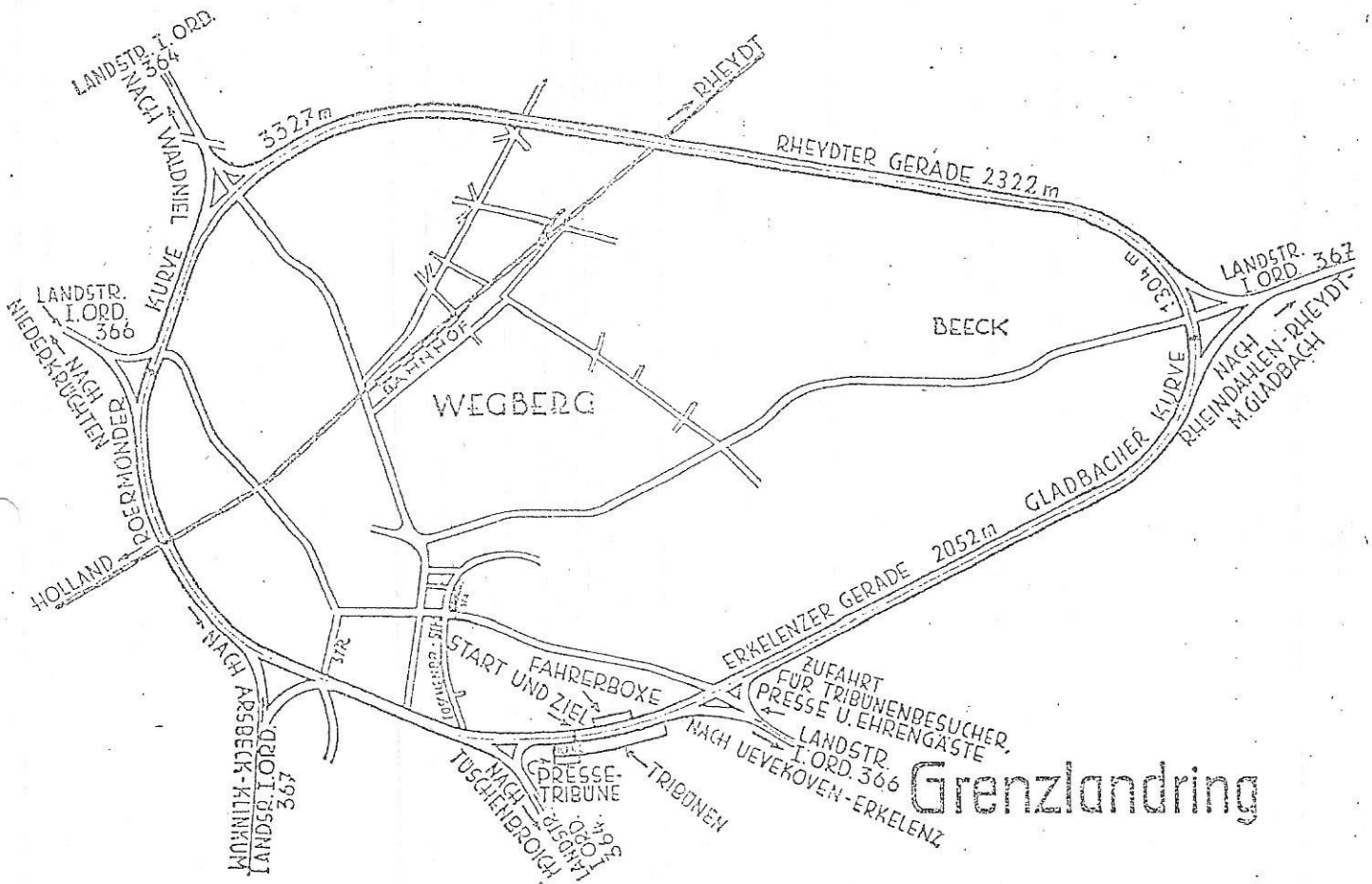


Markus Hofmann



Grenzlandring

RENNSTRECKE

GRENZLANDRING

#### Anmerkung

Die hier vorliegende Arbeit "Rennstrecke Grenzlandring", angefertigt innerhalb der Projektwoche der Edith-Stein-Realschule in Wegberg in der Zeit vom 23.1. bis 1.2.1991, erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit und Ausgewogenheit der Themen, da zur Bearbeitung der Themen nur wenig Zeit zur Verfügung stand.

Als Arbeitsunterlagen standen uns Akten aus dem Stadtarchiv Wegberg, Zeitungsausschnitte der Jahre 1948 bis 1952, die Jubiläumszeitschrift des Verkehrs- und Verschönerungsvereins aus dem Jahre 1957 und persönliche Unterlagen zur Verfügung.

Bedanken möchten wir uns bei der Stadtarchivarin Frau Klössel für ihre freundliche Unterstützung.

Wegberg, den 2. Februar 1991

## Die Geschichte des Ringes

### a) Bau

Hitler ließ den Ring als strategische Straße an den Bunkerstellungen des Westwalls bauen. Im Kriegsjahr 1940 wurde eine Umgehungsstraße gebaut, die mit den engen Straßen in Wegberg und Beeck verbunden ist. Die Kölner Firma A.Lindmann KG brauchte für den Bau des Ringes folgendes Material:

11585 ts. Zement  
9000 ts. Basaltdedelsplit  
41500 m<sup>3</sup> Grubenkies  
35 ts. Fugenvergußmasse  
150 ts. Eisen  
150000 m<sup>2</sup> Unterlagpapier  
150000 m<sup>2</sup> Umlagspapier

Der Bau wurde am 12.6.1940 begonnen und am 27.6.1942 beendet. An Arbeitsstunden fielen 434300 an. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 3 Millionen Reichsmark. Die Fahrbahn ist 6,80 m breit. Durch Grünstreifen war eine Erweiterung möglich. Die Gesamtlänge beträgt 9005,20 m. Die Bevölkerung von Harbeck, Dorp und Beeckerheide hatte keine Ahnung, daß der Ring eine Verwendung für Motoren sein würde.

### b) Rennstrecke

Der Ring hatte während des Krieges keine Bedeutung. Am 23.1.1945 wurde die Umgehungsstraße durch einen Verband Bomber angegriffen. Schaden entstand jedoch nicht. Der Name des Rheydter Oberbürgermeisters Dr.Markus tauchte in vielen Zeitungen auf. Er sah einen Radfahrer mit Spitzbart und Tirolerhut.

Später zum zweitenmal, weil der Radfahrer die Straße im Kreis befuhr. Durch Dr. Markus wurde die Rennstrecke entdeckt. Er und der Rennfahrer Teddy Vorster gaben der Strecke den Namen Grenzlandring. Dem Präsidenten ist es mit zu danken, daß der Ruf des Ringes als eine bekannte Flachrennstrecke in die Motorwelt getragen wurde. Nach der Tagung des Deutschen Motorclubs in Köln am 20. und 21.3.1948 fand am Montag, dem 22.3.1948 im Wegberger Hof der Empfang der Teilnehmer der Kölner Tagung statt. Alle, die Rang und Namen hatten, waren gekommen, um die Rennstrecke zu sehen. Dr. Ernst vom Rundfunk leitete die Reportage. Den Bürgern wurde erst jetzt klar, welche Bedeutung der Ring als Rennstrecke hatte. Am nächsten Tag stand in der Zeitung: Der Grenzlandring, eine neue Flachrennstrecke. Mit einer Länge von 9,005 km ist er die längste Rennstrecke der Welt. Der Ring ist im Winter schneefrei und dient als Trainingsbahn. Die Grenzlandring GmbH wurde am 10.4.1948 gegründet. In Erkelenz und Rheydt gab es einen Motorsportclub. Die Strecke wurde entgegengesetzt des Uhrzeigers gefahren. Als Start- und Zielplatz kam die Straße von der Einfahrt vor Uevekoven in Frage. Dazu gehörten: ein Start- und Zielhaus, Ersatzteillager, Fahrerlager, Betriebsstofflager, sowie ein Arzttraum und auf einer der beiden Seiten Tribünen. Fußgänger konnten mit Hilfe von Brücken über die Strecke gelangen. 100000 Zuschauer fanden bequem an der Rennstrecke Platz. Rennen konnten nur nach Aberntung der Felder gefahren werden. Am 19.9.1948 wurde das Eröffnungsrennen für Solo- und Seitenwagenmotorräder, Kleinstrennwagen und Sportwagen durch Karl Arnold gestartet. Bei diesem ersten Rennen waren 100000 Zuschauer anwesend. Herz drehte mit seinem

Motorrad die schnellste Runde mit 195,8 km/h.  
Folgende Fahrer fuhren auf dem Ring:  
Karl Kling (Veritas), Hans Stuck (AFM),  
H. von Hanstein (Pertrix), Toni Ulmen (Veritas),  
Andre Pillette (VSM), Fritz Ries (Ferrari) usw.,  
sowie Motorradkämpen wie u.a. Schorsch Meier (BMW),  
Wilhelm Herz (NSU), Wiggerl Kraus (BMW),  
Heiner Fleischmann (NSU) und H.P. Müller (BMW).  
Der Ring wurde als Freundschaftsstrecke bezeichnet.

Im Ort selbst und in den umliegenden Dörfern gab es für die Nacht zum Sonntag kein freies Bett und keine freie Couch mehr. Die Zuschauer kamen vielfach das erste Mal in unser schönes Schwalm-tal. Der Ministerpräsident, der persönlich zur Eröffnung gekommen war, zerschnitt das blaue Band und gab als Schirmherr die Strecke frei. Der Ring bestand seine Feuerprobe. Sechs Stunden donnerten die Motoren, sechs Stunden jagten Maschinen in kurzen Abständen über die weiße Betonbahn. Schnellster Mann des Tages war Georg Meyer auf BMW mit 198 km/h. Vorster gewann den ersten Preis mit seinem 1100 ccm Sportwagen. Mit dem Rennen war auch eine Lotterie verbunden. Ein Gewinn über 4000 DM wurde von einem 100% schwerkriegsbeschädigten, hirnverletzten Vaters von vier Kindern abgeholt. Der Gewinn von 6200 DM erhielt ein Wachtmeister, der am Grenzlandring an seinem freien Sonntag Absperrdienst machen mußte. Das Rennen verlief ohne Unfall. Der Grenzlandring wurde als schnellste Bahn der Welt anerkannt. Am 28.1.1949 wurde der Motorsportclub Grenzlandring gegründet, dem sofort 254 Mitglieder beitraten. Am 20.4.1949 wurde die Motor-

union Grenzlandring gegründet.

Die Gründer waren:

Rheydter Club für Motorsport e.V., Rheydt  
Motorsport Club Grenzlandring e.V., Wegberg  
Automobil und Motorclub e.V., Krefeld  
Gladbacher Motor Club e.V., Gladbach

Die Veranstaltung des Jahres 1949, die als "Preis von Deutschland" startete, hatte einen gleich großen Erfolg. Meyer, München, raste in neuer Rekordzeit mit 216 km/h wie der leibhaftige Teufel über die Bahn. Der Belgier Roosdorn, der in der Rennwagenklasse auf Ferrari zweiter war, äußerte sich:

" Die Strecke, die sie hier entdeckt haben, wird Geschichte machen." Durch eine sorgfältige Absperrung und weit intensivere Kassierung, vor den Rennen, trug die Bürgerschaft wesentlich zu dem finanziellen Erfolg bei, wobei das gegenseitige Vertrauen erheblich vertieft wurde. Der Ring hat in 4 Jahren, weit über die Grenzen Deutschlands hinweg, eine internationale Anerkennung gefunden.

Rennergebnisse vom 19.9.1948

Lizenzfahrer bis 125 ccm

- 1.ST.Nr.141 Döring, Wiesbaden DKW 19:57,0=108,4km/h
- 2.ST.Nr.145 Dietrich, Frankfurt DKW

Ausweisfahrer bis 250 ccm

- 1.ST.Nr.123 Lippert, Fürth DKW 15:3,2=136,2km/h
- 2.ST.Nr.106 Jaensch, Marburg DKW
- 3.ST.Nr.103 Henkels, Leichlingen TRIUMPH

Ausweisfahrer bis 350 ccm

- 1.ST.Nr.83 Weber, Göttingen NORTON 15:20,4=140,9km/h
- 2.ST.Nr.79 Wörner, Wiesbaden NORTON
- 3.ST.Nr.71 Hilkemeyer, Iserlohn NORTON

Ausweisfahrer bis 500 ccm

- 1.ST.Nr.1 Baranowski, Viersen NORTON 14:12,5=152,1km/h
- 2.ST.Nr.37 Spahl, Hamburg BMW
- 33ST.Nr.31 Winter, Düsseldorf englischer TRIUMPH

Kleinstrennwagen bis 750 ccm

- 1.ST.Nr.15 Rosenhammer, Dessau Eigenbau 11:52,3=137,8km/h
- 2.ST.Nr.8 Leder, Neu-Isenburg LTE
- 3.ST.Nr.5 Komoss, Recklinghausen SOOMPOLO

Lizenz Solo bis 250 ccm

- 1.ST.Nr.106 Kuhnke, Braunschweig DKW 18:00,8=142,5km/h
- 2.ST.Nr.103 Lottes, Marburg DKW
- 3.ST.Nr.107 Kohlfink, Bietigheim DKW

Lizenz Solo bis 350 ccm

- 1.ST.Nr.60 Herz, Lampertheim NSU 14:36,5=184,9km/h
- 2.ST.Nr.74 Knees, Ahlshausen DKW
- 3.ST.Nr.60 Mansfeld, Kreuznach DKW

Beiwagen bis 600 ccm

- 1.ST.Nr.39 Schumann, Mittelmaier DKW 18:57,3=142,5km/h
- 2.ST.Nr.35 Ziemer/Wels NSU
- 3.ST.Nr.40 Böhm/Bauer NSU

Sportwagen bis 1100 ccm

- 1.ST.Nr.42 Vorster, Rheydt AFM 17:19,2=155,9km/h
- 2.ST.Nr.41 Müller, PM Velpke VW
- 3.ST.Nr.56 Hennig, Braunschweig VW

Seitenwagen bis 1200 ccm

- 1.ST.Nr.1 Müller/Fuchs, BMW 18:36,4=145,2km/h
- 2.ST.Nr.9 Schumann/Mittelmaier BMW
- 3.ST.Nr.16 Meyer/Werschke BMW

Sportwagen bis 1500 ccm

- 1.ST.Nr.25 Hummel, Freiburg VERITAS 16:41,4=161,8km/h
- 2.ST.Nr.22 Kathrein, Lorsbach BMW
- 3.ST.Nr.34 Haeger, Bochum MG

Sportwagen bis 2000 ccm

- 1.ST.Nr.1 Schäufele, Paris VERITAS 15:36,4=173,3km/h
- 2.ST.Nr.13 Philippe, Paris VERITAS
- 3.ST.Nr.11 Schöpflin, Paris BMW



Rennergebnisse vom 11.9.1949

Solomaschinen bis 125 ccm

- 1.ST.Nr.1 Korn DKW 108,4km/h
- 2.ST.Nr.? Wolf Puch
- 3.ST.Nr.? Ried DKW

Solomaschinen bis 250 ccm

- 1.Gablenz DKW 157,3km/h
- 2.Winkler DKW
- 3.Kühnke DKW

Solomotorräder bis 250 ccm

- 1.Herz NSU 184,4km/h
- 2.Knees,DKW-Kompressor
- 3.Wünsche,DKW-Kompressor

Solomaschinen bis 500 ccm

- 1.Meier,Georg BMW 209,0km/h
- 2.Kraus BMW
- 3.und schnellster Saugmotorfahrer Hoske BMW

Kleinstrennwagen bis 750 ccm

- 1.von Hanstein CONDOR 134,5km/h
- 2.Comossa SCAMBOLA
- 3.

Sportwagen bis 1100 ccm

- 1.Heeks auf AFM 158,5km/h
- 2.von Alten hansen AFM
- 3.Müller Peter MAX VW Eigenbau

Seitenwagen bis 1200 ccm

- 1.Böhm-Fuchs NSU 168,0km/h
- 2.Klänkenmeier-Bolz BMW
- 3.Saugmotorfahrer Roth-Ruf BMW

Sportwagen bis 1500 ccm

- 1.Glöckler VERITAS 177,6km/h
- 2.Greske VERITAS
- 3.Katherein VERITAS

Rennwagen Formel II

- 1.Ulmen VERITAS 185,8km/h
- 2.Rofdorn (Antwerpen) VERITAS
- 3.Hans Stuck AfM

Rechner bis 1000

Rechner bis 1000 bis 1100000

1. H. H. H. (Hamburg) VW-Maschinen
2. H. H. H. (Hamburg) VW
3. v. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.

Rechner bis 2000000

1. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
2. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
3. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.

Rechner bis 3000000

1. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
2. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
3. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.

Rechner bis 4000000

1. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
2. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
3. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.

Solarmaschinen bis 1250000

1. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
2. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
3. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.

Solarmaschinen bis 2500000

1. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
2. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
3. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.

Solarmaschinen bis 5000000

1. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
2. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
3. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.

Seitenwagen bis 5000000

1. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
2. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.
3. H. H. H. (Hamburg) H. H. H.

## Rennergebnisse 1951

### Solomaschinen bis 125 ccm

- |             |     |
|-------------|-----|
| 1. Daiker   | NSU |
| 2. Reinhard | NSU |
| 3. Müller   | DKW |

### Sportwagenklasse bis 1500 ccm

- |                   |        |
|-------------------|--------|
| 1. Glöckler       |        |
| 2. Fischhaber     | Lanzia |
| 3. Baron de Barry |        |

### Sportwagenklasse bis 1100 ccm

- |                |         |
|----------------|---------|
| 1. H.P. Müller | VW      |
| 2. Kathrein    | Porsche |
| 3. Trenkel     | VW      |

### Solomaschinen bis 250 ccm

1. Thorn-Prikker
2. Kluge
3. Wünsche

### Solomaschinen bis 350 ccm

1. Basso
2. Aldinger
3. Mezanec

### Sportwagen bis 2000 ccm

- |             |         |
|-------------|---------|
| 1. Ulmen    | Veritas |
| 2. Helfrich | Veritas |
| 3. Peters   | Veritas |

### Rennwagen Formel III

- |              |              |        |
|--------------|--------------|--------|
| 1. Brown     | (England)    | Cooper |
| 2. Brandon   | (England)    | Cooper |
| 3. Patterson | (Australien) |        |

### Solomaschinen bis 500 ccm

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| 1. Walter Zeller | BMW              |
| 2. Georg Meier   | BMW              |
| 3. Goffin        | (Belgien) Norton |

### Rennwagen Formel II

- |            |         |
|------------|---------|
| 1. Stuck   | AFM     |
| 2. Comotti | Ferrari |
| 3. Ulmen   | Veritas |

## Rennergebnisse von 1952

### Motorräder bis 125 ccm

- |                |     |
|----------------|-----|
| 1. Werner Haas | NSU |
| 2. Lang        |     |
| 3. Lottes      |     |

### Sportwagen bis 1500 ccm

- |                       |          |
|-----------------------|----------|
| 1. Hans Hugo Hartmann | Borgward |
| 2. Pietsch            |          |

### Motorräder bis 250 ccm

- |                |        |
|----------------|--------|
| 1. Werner Haas | NSU    |
| 2. Felgenheier | DKW    |
| 3. Gablens     | Horrex |

### Seitenwagen 500 ccm

- |                         |        |
|-------------------------|--------|
| 1. Kraus/Huser          | BMW    |
| 2. Drion/Stoll          | Norton |
| 3. Deronne/v.d.Stichele | Norton |

### Seitenwagen 750 ccm

- |                     |     |
|---------------------|-----|
| 1. Staschel/Schick  | BMW |
| 2. Hillebrand/Barth |     |
| 3. Pohlens/Müller   |     |

### Rennwagen Formel III

- |                  |           |
|------------------|-----------|
| 1. Cooper        | (England) |
| 2. Brandon       | (England) |
| 3. Sterling Moss | (England) |

### Motorräder bis 350 ccm

- |                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| 1. Ray Amm        | (Süd-Rhod.) Norton |
| 2. Roland Schnell | Horrex             |
| 3. Goffin         | (Belgien)          |

### Rennwagen Formel II

- |               |         |
|---------------|---------|
| 1. Toni Ulmen | Veritas |
| 2. Klenk      | Veritas |
| 3. Peters     | Veritas |

### Motorräder bis 500 ccm

- |                  |        |
|------------------|--------|
| 1. Walter Zeller | BMW    |
| 2. Hans Meier    | BMW    |
| 3. Ranson        | Norton |

Interview mit dem ehemaligen Motorradrennfahrer  
Hans-Josef T h e l e n  
aus Mönchengladbach-Broich.

Wie sind Sie an Ihre erste Maschine gekommen  
und welche Maschine war das?

Die erste Maschine war eine 98 ccm NSU Fox, die  
mein Motorradclub von der Firma NSU geschenkt  
bekommen hatte.

Welches Benzin fuhren Sie?

Ganz einfaches Benzin, mit einem hochwertigen  
Motorenöl.

Sind Sie vor den Rennen nervös gewesen?

Eigentlich bin ich vor einem Rennen nie nervös  
oder aufgeregt gewesen.

Haben Sie schon einmal Unfälle auf der Rennstrecke  
gehabt?

Gott sei Dank habe ich noch keinen Rennunfall  
gehabt.

In welchen Klassen fuhren Sie?

Ich bin nur in der 98 ccm und in der 175 ccm  
Klasse gefahren.

Welchen Eindruck hatten Sie vom Grenzlandring?

Der Grenzlandring war eine Strecke, auf der man  
seine Maschine immer voll ausfahren konnte. Er war ohne  
Schikanen oder schwierige Streckenteile.

José Meiffret, Steher und Journalist aus Perthes, Département Haute Marne, Frankreich, stellte einen

#### WELTREKORD AUF DEM RING

auf. Im Juni 1950 hatte der kleine Franzose in Watern (Bethe) sein Trainingslager aufgeschlagen. In Ruhe bereitete er sich auf den Stundenweltrekord vor, den er am 28. Juni aufstellen wollte. Der Start war auf 20 Uhr festgesetzt, aber in den Morgenstunden auf 19 Uhr vorverlegt worden. Als am Nachmittag ein starker Westwind aufkam, schien der Start sehr fraglich. Seinen Freunden riet er: „Betet mit mir, daß sich der Wind legt!“ Wirklich trat am Abend Windstille ein, so daß er zu dieser Weltmeisterschaft antrat und siegte.

Tausende von Zuschauern hatten sich eingefunden, um diesen Rekord Meiffrets hinter seinem Schrittmacher Winter mitzuerleben.

Die erste Runde war mit einem Mittel von 98 km/h seine langsamste. José brauchte natürlich einige Zeit, um sich warm zu fahren. Die zweite Runde legte Meiffret in 5,22 Minuten zurück und erreichte damit ein Stundenmittel von 100 km. In der dritten, vierten und fünften Runde steigerte er seine Geschwindigkeit von 105 auf 107 Kilometer, ließ dann in der sechsten, siebten und achten Runde etwas nach, um dann in den letzten vier Runden wieder etwas zuzulegen. Die Zeit für die letzte Runde betrug 4,53 Minuten, was einem Stundenmittel von 110 km entspricht.

José Meiffret hatte in einer Stunde über 100 km auf dem Fahrrad zurückgelegt (nach genauen Angaben 104,780 km/h).

Auf den Schultern seiner Freunde, eingehüllt in ein Meer von Blumen, verließ Meiffret die Bühne. Die Anwesenheit von Radio Paris, der deutschen und französischen Wochenschau und der internationalen Fachpresse unterstrichen die Bedeutung dieses Tages.

## Wirtschaftlicher Aspekt der Rennen

Neben der sportlichen Bedeutung soll hier einmal die wirtschaftliche Seite der Veranstaltungen beleuchtet werden. Hunderttausende von Zuschauern, die Rennfahrer und der dazugehörige Tross stellen für die Gemeinde Wegberg einen nicht zu unterschätzenden wirtschaftlichen Faktor dar.

1. Einnahmen aus Unterkünften und Verpflegung im Hotel- und Gaststättengewerbe.

2. Im Innenring und in den umliegenden Ortschaften wurden offiziell Parkplätze eingerichtet.

Aus der Karte ist die Lage der Parkplätze ersichtlich.

Ein Beispiel:

Für das Rennen am 9.9.1951 wurden im Einvernehmen mit der Rennleitung etwa

1.000 Omnibusse

10.000 PKW

15.000 Motorräder

18.000 Fahrräder erwartet.

Beabsichtigte Erhebung der Parkgebühren:

Omnibus 3,-- DM

PKW 2,-- DM

Krad 1,-- DM

Fahrrad 0,30 DM

1951 parkten auf den Parkplätzen außerhalb des Ringes nach offiziellen Angaben:

520 Omnibusse  
4.520 PKW  
7.423 Motorräder  
17.500 Fahrräder

Demnach wurden an Parkgebühren 23.273,-- DM eingenommen.

Dazu kommen sicherlich noch sehr viele Fahrzeuge, die gar nicht erfaßt wurden.

### 3. Ambulantes Gewerbe.

Viele der hiesigen Gewerbetreibenden errichteten am Ring Verkaufsstände, an denen Eis, alkoholfreie Getränke, Schnaps, Wein, Bier, Süßwaren, Zuckerwaren, Backwaren, Rauchwaren, Schnittchen, belegte Brötchen, Würstchen, und Obst verkauft wurden.

1949 gab es 53 angemeldete Stände.

### 4. Außerdem konnte durch Karten- und Programmverkauf, Ordnungsdienst, Auf- und Abbauarbeiten usw. eine Mark dazuverdient werden.



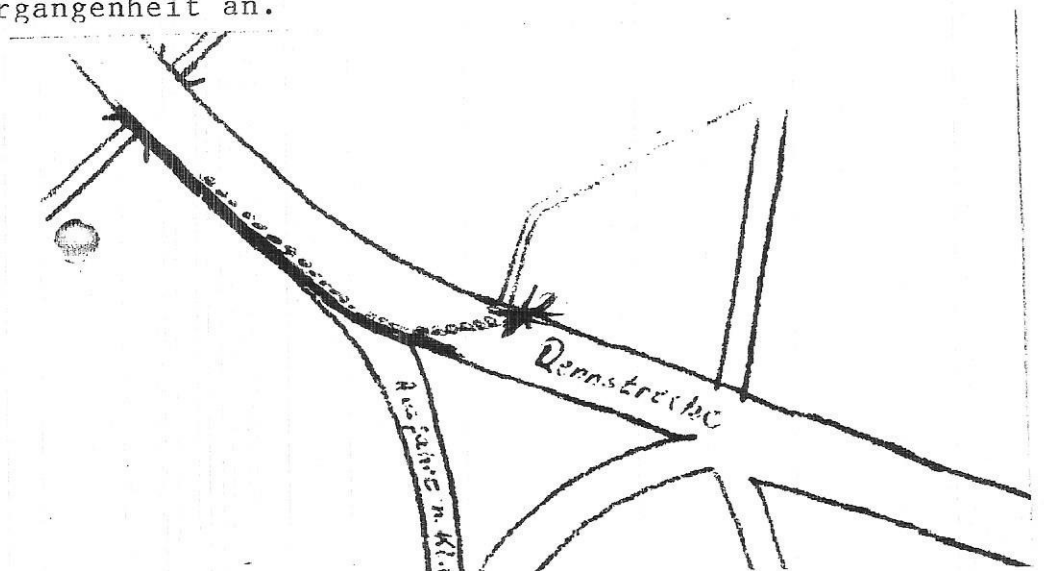
## DAS ENDE DER RENNEN

Am 31. August 1952 kam es in der ersten Runde des Formel II Rennens zu einem bedauerlichen Unfall. Der Wagen des Berliners Niedermeier wurde in der Roermonder Kurve aus der Bahn getragen und geriet in die Zuschauer. Während der Fahrer mit leichten Verletzungen davonkam und sein Fahrzeug völlig zerstört wurde, waren durch den Unfall bedauerlicherweise unter den Zuschauern 14 Tote und 24 Verletzte zu beklagen.

### VERSUCH EINER ERKLÄRUNG DES UNFALLS AUS EIGENER SICHT:

Auf Grund von Zeugenaussagen, die verlässlich erscheinen, hat der Unglückswagen versucht, drei vor ihm gestaffelte fahrende Fahrzeuge zu überholen. Er ist wahrscheinlich dabei über die Breite der Bahn an der Klinkumer Ausfahrt getäuscht worden, weil die Begrenzungstreifen der Bahn an den Zubringern fehlte. Beim Erkennen seines Irrtums hat der Fahrer die Strohballen gestreift, hat dadurch die Gewalt über den Wagen verloren und ist dadurch links über die Bahn in die Zuschauer hineingeschossen, die Drahtabsperrung mitnehmend.

Der damalige Innenminister verbot jede weitere motorsportliche Aktivität auf dem Grenzlandring, und somit gehörte fortan die einstige "schnellste Rennstrecke der Welt" der Vergangenheit an.



DIE FOLGEN DES UNFALLS

Namen der an der Unglücksstelle Getöteten:

1. Berg, Reinhold
2. Breiden, Lothar
3. Schauten, Gottfried
4. Vogel, Helmut
5. Kohnen, Nachtild

Namen der im Krankenhaus Wegberg Verstorbenen:

1. Elbers, Wilma
2. Menke, Fritz
3. Mankau, Kind Edi
4. Marx, Kind Josef
5. Schoepers, Hugo
6. Vogels, Erich
7. Wiene, Ludwig; und zwei weitere deren Namen unbekannt sind.

Namen der in stationärer Behandlung befindlichen Patienten  
im Krankenhaus Erkelenz

1. Pangel, Gertrud
2. Pangele Softe, Tochter
3. Menke, Maria geb. Matthes
4. Weber, Theodor
5. Kopka, Manfred
6. Linde, Hans Günter
7. Jeurissen, Goan; und noch achtzehn weitere Opfer.

Weitere Folgen sind auch, daß nach diesem schweren Unfall keine Rennen mehr gefahren wurden.

Finanzielle Abfindung  
=====

Zur Linderung der Not stellte die Stadt Rheydt 5000 DM zur Verfügung. Zur Verdeutlichung der finanziellen Abfindung nehmen wir ein Beispiel von 24 Verletzten:

Eine Frau aus Köln-Ehrenfeld erhielt 400 DM Schmerzensgeld.

Bei dem Unfall im Jahre 1952 wurden auch Sachschäden gemeldet. Darunter z.B. ein abhandengekommener Trauring, für den 45 DM ausgezahlt wurden.

Da bei dem Unfall Menschen ums Leben kamen, die beerdigt werden mußten, wurden im Durchschnitt 123 DM für Sargkosten erstattet.

Aus den zur Verfügung stehenden Akten geht nicht hervor, daß die Geschädigten eine weitere finanzielle Unterstützung erhielten.

Interview mit einem Verletzten, der am Ring durch den schrecklichen Unfall seinen Sohn verlor.

1. Wann und wie erfuhren Sie vom Tode Ihres Sohnes, durch wen?

Der Unglückstag war der 31.8.1952.

Nach 10 bis 14 Tagen erfuhr ich durch den Pastor vom Tode meines Sohnes, da ich selbst auch schwer verletzt war und noch im Krankenhaus lag.

2. Fanden Sie es richtig, daß es nach diesem Unglück keine Rennen mehr auf dem Grenzlandring gab?

Ich möchte das nicht aus meiner Sicht beurteilen. Wenn für die Allgemeinheit ein Interesse besteht, sollte dementsprechend entschieden werden. An erster Stelle müßte aber die Sicherheit stehen.

3. Welche Entschädigung haben Sie erhalten?

Ich habe sowohl für den Tod meines Sohnes als auch für mich persönlich keine Entschädigung erhalten. Der Unglücksfahrer als auch der Veranstalter waren unterversichert.

4. Wie stehen Sie heute zum Rennsport?

Großveranstaltungen mit großem Kommerz, wie heute veranstaltet, sind nicht in meinem Sinne. Der Sport als Hobby mit persönlichem Einsatz gehört zu unserem Leben.