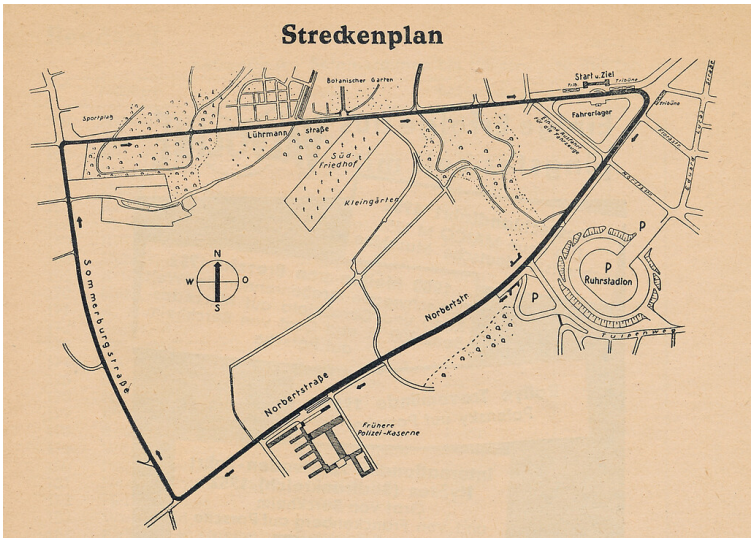
Motorsport-Rennstrecke am Grugapark

Kurs des „Grugapreises der Stadt Essen“

Strecke für Fahrradrennen

Schlagwörter: Motorsportanlage, Rennstrecke, Radrennbahn, Park
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Essen (Nordrhein-Westfalen)
Kreis(e): Essen (Nordrhein-Westfalen)
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Streckenskizze zum Rennen um den "Gruga-Preis der Stadt Essen" am 20. Juli 1952 aus dem Programmheft. Rechts im Plan das damalige "Ruhrstadion", Vorgängeranlage des 1961-63 erbauten Grugastadions Essen.
Fotograf/Urheber: unbekannt

Auf einem für diesen Zweck angelegten Rundkurs südlich des seinerzeit noch kriegszerstörten Essener Grugaparks wurden 1951 und 1952 Motorsportveranstaltungen für Motorräder und für Rennwagen ausgetragen.

Motorsport in Essen vor dem Zweiten Weltkrieg
Die Rennen um „Gruga-Preis der Stadt Essen“ 1951 und 1952
Der Rundkurs an der Gruga
Neben den „großen“ Rennen und Strecke für Fahrradrennen
Quellen, Internet, Literatur

Motorsport in Essen vor dem Zweiten Weltkrieg

Auch in Essen gab es zu Beginn der Epoche der allgemeinen Motorisierung eine *„hohe Sportbegeisterung, das gemeinsame Interesse und die Freude am Autofahren“*, die schließlich zur Gründung von Automobil-Clubs führten. So wurde zum 7. Dezember 1904 im damaligen Berliner Hof in Essen-West der *Motorfahrer-Verein, Ortsgruppe Essen der Deutschen Motorradfahrer Vereinigung* (D.M.V.) gegründet, der am 29. Mai 1906 in das Vereinsregister eingetragen und 1907 in *Essener Automobil-Club* (EAC) umbenannt wurde. Als Ortsclub des 1903 in Stuttgart gegründeten *D.M.V.*, der 1911 seinen Namen in *Allgemeiner Deutscher Automobil-Club* (ADAC) änderte, gehört der EAC zu den ältesten Automobil-Clubs in Deutschland und ist der zweitälteste Ortsclub innerhalb des ADAC.
Der 1955 gegründete *Essener Damen-Automobil-Club e.V. im ADAC* ist noch heute einer der wenigen Damen-Automobilclubs in Deutschland.
Ende der 1920er-Jahre wurde außerdem der regionale *Automobil und Yacht Club Ruhrland* gegründet, der der 1899 als *Deutscher Automobilclub* (DAC) gegründeten, 1905 in *Kaiserlicher Automobil-Club* (KAC) umbenannten und seit 1918 unter ihrem heutigen Namen *Automobilclub von Deutschland* (AvD) bekannten Vereinigung nahestand.

Im Jahr 1907 waren in Essen immerhin bereits 37 Krafträder, 52 PKW und 6 LKW registriert, was im Schnitt immerhin einem Kraftfahrzeug auf 5.187 Einwohner entsprach (hier und nachfolgend v.a. nach www.gartenstadt45149.de und Schröer 2004).

Mitte der 1920er-Jahre begann die Zeit der Straßenrennen in Essen, die zwar als *„regionale Veranstaltungen ohne internationale Besetzung und eher als Nachwuchs-Rennen“* anzusehen sind, es aber gleichwohl auf beachtliche Besucherzahlen zwischen 10.000 und 20.000 brachten.
Zu nennen sind 1924 eine erste Bergprüfungsfahrt an der Villa Hügel, 1926 ein Rennen am Werdener Berg (der nach seinem Ausbau von den Teilnehmern als „ideale Rennstrecke“ gelobt wurde - immerhin betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit beachtliche 82 km/h!) und im Jahr 1927 ein Rennen auf dem „Esel“ (zwischen Kettwig und dem „Krummen Weg“). Als Siegprämie wurde der „Wanderpreis der Stadt Essen“ verliehen.
Zum 25-jährigen Bestehen des EAC nahmen 1929 über 300 Fahrer und Fahrerinnen aus dem In- und Ausland an einer Sternfahrt nach Essen teil, die aus allen Himmelsrichtungen kommend um den „Ehrenpreis der Gruga“ fuhren. Sieger wurde der Fahrer eines Einzylinder-Hanomag, der 1.750 km entfernt im spanischen Barcelona gestartet war.

Sportleiterin des EAC war in dieser Zeit die mit - fast ausschließlich gegen Männer errungenen! - 17 Rennsiegen erfolgreichste Rennfahrerin Europas Clärenore „Cläre“ Stinnes (1901-1990), Tochter des Ruhrindustriellen Hugo Stinnes (1870-1924). Bekannt wurde Cläre Stinnes vor allem über eine im Mai 1927 begonnene Weltreise auf einem 50PS-Adler-Standard 6-Automobil. Die über zwei Jahre andauernde abenteuerliche Fahrt über fast 50.000 Kilometer und zugleich erste Erdumrundung in einem serienmäßigen Personenwagen wurde über einen in allen großen Kinos laufenden Dokumentarspielfilm und das zugehörige Buch „Im Auto durch zwei Welten“ populär.

Bereits während des Ersten Weltkriegs hatte 1915 infolge der Beschlagnahmung von Wagen und Reifen durch die Heeresverwaltung ein Erlöschen der Automobilclubs gedroht. Nach 1933 bedeutete schließlich die Gleichschaltung aller Vereine im *Nationalsozialistischen Kraftfahr-Korps* (NSKK) - eine paramilitärische Unterorganisation der NSDAP, die sämtliche motorsportlichen Vereinsaktivitäten im Deutschen Reich bündelte - die vorübergehende Auflösung aller Motorsportvereine. So löste sich auch der EAC mit Beschluss vom 30. April 1934 selbst auf (Stadt Essen 1952, S. 103).

Die Rennen um „Gruga-Preis der Stadt Essen“ 1951 und 1952
Nach dem Zweiten Weltkrieg erwachte der alte Sportgeist wieder und der Wille, das automobile Clubleben wieder aufleben zu lassen. Dieser *„war stärker und konnte auch durch das Verbot von Sonntagsfahrten, durch die erschwerte Beschaffung von Kraftfahrzeugen und Reifen, die ein Sportprogramm noch nicht wieder zuließen, nicht erschüttert werden. ... schließlich bedeutete das eigene Auto den Gipfel des ersehnten Wohlstandes!“* (Schröer 2004, S. 21)
Zum 7. April 1949 erfolgte die Wiedergründung des *Essener Automobil-Clubs* und *„zu den alten Veteranen gesellte sich eine Schar neuer sportbegeisterter Mitglieder“* (Stadt Essen 1952, S. 104).

Am Sonntag dem 23. September 1951 fand mit dem vom EAC ausgerichteten ersten Rennen um den „Grugapreis der Stadt Essen“ das mit großer Begeisterung aufgenommene erste Nachkriegs-Meisterschaftsrennen in Essen statt.
Die Rennstrecke verlief südlich der Überreste des im Zweiten Weltkrieg durch zahlreiche Bombentreffer fast völlig zerstörten Gruga-Parks (erst 1951 war der Beschluss der Stadt Essen erfolgt, diesen wieder aufzubauen) auf einem für diesen Zweck angelegten Rundkurs entlang des Straßendreiecks (zum Streckenverlauf vgl. nachfolgend).
Die Meisterschaftsläufe wurden als offene Rennen für Motorräder in Serien- und Renn-Ausstattung sowie mit Seitenwagen ausgerichtet. In den Autorennen gingen Sportwagen und Formel-3-Monoposto (Einsitzer) an den Start, die seinerzeit allerdings fast alle mit Motorradmotoren betrieben wurden:
„Über 200 Motorräder und Wagen verschiedener Klassen waren am Start, der sich vor dem Haupteingang der Ausstellung ‚Schiene und Straße' befand. ... Die Begeisterung bei den Fahrern und den Zuschauern war so groß, daß nachdrücklich der Wunsch laut wurde, dieses Rennen zu einer ständigen Einrichtung zu machen.“ (Stadt Essen 1952, S. 105)
Im Rennen der Formel 3 siegte zur Freude der über 30.000 Zuschauerinnen und Zuschauer ein Essener Lokalmatador. Der Tabakhändler Gottfried Vollmer (1906-?) ging auf einem von ihm nach einer bekannten Zigarrenmarke „Atlas“ benannten Formel 3-Cooper mit einem J.A.P.-Motor von *J. A. Prestwich Industries* (Tottenham) an den Start. Seine 33:17,4 Minuten für die 15 Runden á 4,2 km (= 63 km) entsprachen einem Schnitt von 113,5 km/h (www.formel3guide.com, 1951).

Ein zweite Motorsportveranstaltung *„Um den Grugapreis der Stadt Essen“* wurde am Sonntag dem 20. Juli 1952 ausgetragen, also während der vom 10. Mai bis 19. Oktober stattfindenden zweiten großen Gruga-Ausstellung in Essen (einzig unter www.wegcircuits.nl wird als Datum der 27. Juli angeführt, auf den das Rennen vom ursprünglich geplanten 4. Mai verlegt worden sei).

Die schnellsten Runden dauerten etwa 2:05 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 121 km/h entspricht (Semmeling 2009, S. 85). Sieger des im Rahmen der deutschen Sportwagen-Meisterschaft ausgetragenen Hauptrennens wurde der Vorkriegs-Grand-Prix-Fahrer Heinz Brendel (1915-1989) auf einem Glöckler-Porsche (www.wsrp.cz und www.racingsportscars.com). Das Formel-3-Rennen über 15 Runden konnte Hellmut Deutz für sich entscheiden, seine 33:42,5 Minuten entsprachen einem Schnitt von 112,8 km/h (www.formel3guide.com, 1952).

Offenbar hatten beide Rennveranstaltungen jedoch lediglich eine regionale Bedeutung und daher auch deutlich kleinere Zuschauerzahlen als die bedeutenderen Grand-Prix- oder Weltmeisterschafts-Läufe, die in den 1950ern teils bis zu 100.000 Zuschauer anzogen (vgl. etwa die Auflistung ähnlicher Veranstaltungen dieser Jahre unter amc-krefeld.de).

Der Rundkurs an der Gruga

Die etwa 4,2 Kilometer lange, dreieckige Rennstrecke wurde auf dem Straßendreieck aus Lührmann-, Norbert- und Sommerburgstraße eingerichtet und im Uhrzeigersinn umfahren.
Start und Ziel lagen am östlichen Ende der Lührmannstraße, die zu dieser Zeit noch geradeaus durch das Ausstellungsgelände führte und gegenüber der heutigen Joseph-Lenné-Straße an der Norbertstraße endete. Das Fahrerlager befand sich gegenüber von Start und Ziel in der nordöstlichen Ecke der Strecke im heute durch die Messe Essen (Bereich Eingang Süd) überbauten Dreieck zwischen der damaligen Norbert- und Lührmannstraße.
Von Start und Ziel aus führte der Kurs über eine scharfe 50-Grad-Kurve die Norbertstraße vorbei am Ruhrstadion und der Polizei-Kaserne (der heutigen Landespolizeischule) bis zur Sommerburgstraße, wo er über eine 90-Grad-Kurve in Richtung Margarethenhöhe weiterführte. An der Kreuzung mit der Lührmannstraße bog die Rennstrecke über eine weitere 90-Grad-Kurve um die Storp'sche Villa herum wieder in die Lührmannstraße ab in Richtung Start und Ziel.
„Rechts und links der Sommerburgstraße lagen hier zu der Zeit noch Felder. In den Kurven wurden zur Sicherung Strohballen aufgestellt, hinter denen man das Treiben beobachten konnte.“ (Heinz Kaschulla)
Der Verlauf der Rennstrecke wurde hier anhand des historischen Streckenplans auf dem Wegenetz der topographischen Karte TK 1936-1945 eingezeichnet (vgl. Abb. und Kartensicht).

Neben den „großen“ Rennen und Strecke für Fahrradrennen

In den Jahren nach den großen Rennveranstaltungen fanden noch einige Fahrradrennen statt, die dem Rundkurs der Motorsport-Rennen folgten. Damit sich die Radrennfahrer nicht in den Straßenbahnschienen in der Sommerburgstraße festfahren und womöglich dabei verletzen konnten, wurden die Schienen dazu abgedeckt.
Ein größeres Rennereignis fand bereits 1950 anlässlich des 50-jährigen Gründungsjubiläums der *Essener Radsportgemeinschaft 1900 e.V.* statt, als der Verein ein Straßen-Radrennen über 156 km veranstaltete, an dem 150 Fahrer teilnahmen: *„Der ERG 1900 nannte das Rennen eine Große Hatz und dieses ging über Frohnhausen, Holsterhausen und die Margarethenhöhe. Auch dieses Rennen fand bei den Anwohnern reges Interesse und die Straßen waren gut besucht.“* (Heinz Kaschulla; vgl. www.erg1900.de)

Seit einigen Jahren werden Seifenkistenrennen für Kinder um den *„Grugapark-Pokal“* ausgetragen. Diese finden traditionell am internationalen Weltkindertag im September statt (www.essen.de).

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2020/2022 / Heinz Kaschulla, Essen-Margarethenhöhe, 2022)

Quellen

- Zahlreiche Materialien aus der privaten Sammlung von Herrn Heinz Kaschulla.

- Harald Schröer: „100 Jahre Essener Automobilclub im ADAC e.V., 1904-2004“, Festschrift 2004 (überarbeitet und aktualisiert von Klaus Hülsmann, Volltext-PDF-Datei, 3,71 MB, unter cdn.website-editor.net, abgerufen 01.03.2022).

Internet

www.wegcircuits.nl: Archives of racing, Germany 1926-1980, hier 1951 und 1952 (abgerufen 24.06.2020)
www.gartenstadt45149.de: Motorsport-Rennpiste Margarethenhöhe (Text Heinz Kaschulla, 15.02.2022, PDF-Datei, 635 KB, abgerufen 01.03.2022)
amc-krefeld.de: Automobil- und Motorsport-Club Krefeld 1921 e.V., Krefelder Glockenspitzrennen 1951 und 1952 (abgerufen 24.06.2020 und 01.03.2022)
www.formel3guide.com: Saison 1951, 23.09. Essen, „Um den Gruga Preis der Stadt Essen“ (abgerufen 03.03.2022)

www.formel3guide.com: Saison 1952, 20.07. Essen, II. „Um den Gruga Preis der Stadt Essen“ (abgerufen 03.03.2022)
www.racingsportscars.com: II. Gruga-Preis der Stadt Essen, 20. Juli 1952 (abgerufen 01.03.2022)
www.wsrp.cz: German Sportscar Championship 1952 (abgerufen 02.03.2022)
de.wikipedia.org: Heinz Brendel (abgerufen 02.03.2022)
de.wikipedia.org: Gottfried Vollmer (abgerufen 02.03.2022)
www.erg1900.de: Essener Radsportgemeinschaft 1900 e.V., Historie 1950 (abgerufen 02.03.2022)
www.essen.de: 22. Seifenkistenrennen um den Grugapark-Pokal (Pressemeldung vom 17.09.2018, abgerufen 24.06.2020)

Literatur

Semmeling, Rob (2009): Rennen! Races! Vitesse! Racing Circuits Netherlands, Belgium, Germany, Austria, Luxembourg, Switzerland. o. O. Online verfügbar: www.wegcircuits.nl , abgerufen am 18.06.2020

Stadt Essen (Hrsg.) (1952): Motor-Sport in Essen. In: Die Heimatstadt Essen (Jahrbuch Essen 1952), S. 103-105. Essen.

Motorsport-Rennstrecke am Grugapark

Schlagwörter: Motorsportanlage, Rennstrecke, Radrennbahn, Park
Straße / Hausnummer: Lührmannstraße
Ort: 45147 Essen - Rüttenscheid und Margarethenhöhe
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Übernahme aus externer Fachdatenbank, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1951, Ende 1952
Koordinate WGS84: 51° 25 42,66 N: 6° 59 41,13 O / 51,42852°N: 6,99476°O
Koordinate UTM: 32.360.599,37 m: 5.699.386,74 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.569.226,87 m: 5.699.789,42 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Motorsport-Rennstrecke am Grugapark“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-315833 (Abgerufen: 13. November 2026)

Copyright © **LVR**