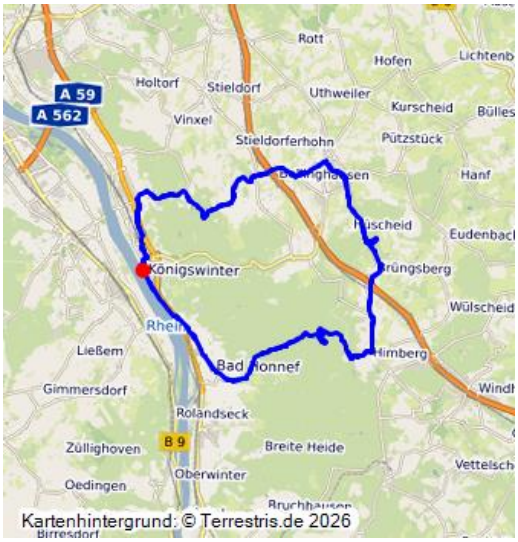
Motorradrennstrecke „Goldener Kranz des Siebengebirges“

zeitweise „Goldener Kranz des Nürburgrings“

Schlagwörter: Rennstrecke, Motorsportanlage, Außerortsstraße
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Bad Honnef, Königswinter
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Erinnerungsplakette zum Motorradrennen "Goldener Kranz des Siebengebirges" am 1. Oktober 1922.
Fotograf/Urheber: Hoffmann-Freunde Siebengebirge

Das Motorradrennen um den „Goldenen Kranz des Siebengebirges“ wurde insgesamt dreimal - 1922, 1925 und 1926 - auf einem Straßenkurs ausgetragen, der von Königswinter aus durch Teile des namensgebenden Siebengebirges führte. Das Rennen galt seinerzeit als größte Motorrad-Rennveranstaltung in Deutschland. Spätere Ausgaben des Rennens wurden dann auf den 1927 eröffneten Nürburgring verlegt.
Im Rahmen der Rennen wurden teils auch Automobil- und Fahrradrennen veranstaltet.

Das Motorrad-Rennen im Siebengebirge 1922 (und die Absagen 1923 und 1924)
Das Motorrad-Rennen im Siebengebirge 1925
Die Automobil-„Bergmeisterschaft des Siebengebirges“ 1925
Weitere „Siebengebirge“-Rennen im Rahmen der Jahrtausendfeiern 1925
Das Motorrad-Rennen im Siebengebirge 1926
Das Motorrad-Rennen Köln - Nürburgring - Köln 1927 (und die Absage 1928)
Die Motorrad-Rennen am Nürburgring 1929 und 1933
Weitere Absagen für Motorrad-Rennen im Siebengebirge 1934, 1949, 1950 und 1953
Objektgeometrie
Quellen, Internet, Literatur

Das Motorrad-Rennen im Siebengebirge 1922 (und die Absagen 1923 und 1924)

Nach Rob Semmeling (2009 und www.wegcircuits.nl) wurde der „Goldene Kranz“ erstmals am 1. Oktober 1922 als Motorradrennen auf einem 35,8 km langen Rundkurs über Königswinter, Niederdollendorf, Oberdollendorf, Heisterbach, Bellinghausen, Oberpleis, Brüngsberg, Hövel, Aegidienberg, Himberg, Honnef und Rhöndorf ausgetragen. Im Aachener Anzeiger vom 29.09.1922 ist dazu von 250 Teilnehmern *„aus allen Teilen des deutschen Reiches“* bei der *„größte[n] Veranstaltung dieser Art …, die in Westdeutschland jemals abgehalten worden ist“* und Preisgeldern von über einer Viertelmillion Mark die Rede!
In der lokalen Zeitung „Echo des Siebengebirges“ vom 2. September 1922 wird das anlässlich der Sportwettkämpfe der „Ersten Rheinischen Heimatspiele“ geplante erste Rennen wie folgt angekündigt:

„Die Fahrt ist offen für alle ordentlichen Mitglieder des A.D.A.C. Zugelassen werden Fahrräder mit Hilfsmotoren und Motorräder ohne Seitenwagen. Die verschiedenen Motorstärken werden in sieben Klassen eingeteilt, für die bestimmte Mindestgeschwindigkeiten festgelegt sind. Die Fahrt führt über eine Rundstrecke von 35,8 Kilometer. ... Diese Rundstrecke wird der Klasseneinteilung entsprechend mehrmals durchfahren. ... Der Start erfolgt am 1. Oktober, 8 Uhr vormittags, in Königswinter, und zwar mit stehenden Motor und ohne fremde Beihülfe. Das Ziel ist an gleicher Stelle wie der Start. Bei jedesmaligem Durchfahren des Zieles wird die Zeit genommen. ... Der Sieger jeder Klasse erhält den goldenen Kranz des Siebengebirges (Silber vergoldet). Auf jeden Zweiten und Dritten kommen wertvolle Ehrenpreise zur Verteilung."
Im Echo vom 30. September wird dazu erläutert, dass das Rennen *„gelegentlich der Ersten Rheinischen Heimatspiele"* gefahren werde, und *„die Rundstrecke ... von Klasse I zweimal, Klasse II viermal, Klasse III-VII sechsmal durchfahren* [wird]. *Der Start erfolgt am 7 Uhr vormittags am Rheinufer hierselbst. An die Königswinterer Bürgerschaft ergeht die Bitte, nach Möglichkeit alle Straßen von vormittags 7 bis 11 freizuhalten und darauf zu sehen, daß Kinder nur in Begleitung Erwachsener die Straßen kreuzen. Erwünscht wäre es auch, wenn alle Haustiere ... von den Straßen ferngehalten würden."*
In der Honnefer Volkszeitung vom 27. September wird zu den Sicherheitsvorkehrungen u.a. ergänzt: *„Die Strecke wird an allen Gefahrenpunkten, Abzweigungen, Anfang und Ende von Ortschaften durch Kontrollposten mit weißer Binde am linken Arm besetzt. Winke mit der roten Flagge bedeuten in jedem Falle Halt. Das Zeigen der gelben Flagge bedeutet Anfang und Ende einer geschlossenen Ortschaft."*

Zu dem Rennen selbst wird anschließend mit Begeisterung berichtet:
„Scharfe Konkurrenz zwischen deutschen und ausländischen Fabrikaten. Zehntausende Zuschauer. … eine der großartigsten Veranstaltungen, wenn nicht das größte Motorrennen des Jahres … Wohl kaum ist eine derartig große Veranstaltung in einem so verkehrsreichen Terrain abgehalten worden und zur größten Zufriedenheit der Fahrer und des Publikums verlaufen. …
Eine Anzahl Maschinen war von englischen Offizieren in Zivil besetzt. Ein scharfer Kampf zwischen den deutschen und englischen Fabrikaten setzte gleich zu Anfang ein, den die deutschen siegreich bestritten. … Die Kurven forderten eine Anzahl, zum Glück unerhebliche Stürze. In der Kurve unterhalb Schaaffhausen's Kreuz flog beim Ueberholen eine engl. Triumphmaschine … aus der Bahn. Fahrer und Maschine überschlugen sich, kamen jedoch in der weichen, von einem Bach durchflossenen Straßenböschung nicht zu Schaden. … In der großen Serpentine geriet ein Motorrad in Brand, konnte aber von hilfsbereiten Autoinsassen durch übergeworfene Decken gelöscht werden." (Honnefer Volkszeitung vom 02.10.1922)
Zu den aufgrund der langen Strecke notwendigen Tankpausen wird bezeugt, dass *„alte erprobte Straßenfahrer, … sich in der Zwischenzeit noch schnell eine Zigarette und einen Cognac bewilligten, um die abgespannten Nerven zu neuem Kampf zu beruhigen."*

1923 wurde die Wiederholung des Rennens für den 3. Juni vom Kölner „Club für Motorsport" anlässlich der zweiten Ausgabe der „Rheinischen Heimatspiele" geplant. Das Echo berichtet am 27. März 1923 rückblickend, dass das Vorjahres-Rennen *„einen solch ausgezeichneten Erfolg hatte und ... über 140 Fahrer am Start waren"*. Man verspreche sich für dieses Jahr, dass es *„noch viel umfangreicher* werde*, da bereits aus allen Gauen Deutschlands Meldungen der bedeutendsten Fahrer vorliegen."* Ferner sei geplant, dass eine *„Werbemeisterschaft des Siebengebirges für Motor-Wagen auf der Strecke Honnef, Löwenburg, Einsiedel-Tal nachmittags ausgefahren wird"*, welche vom „Mittelrheinischen Automobil-Club Köln" vorbereitet werde. In der Honnefer Volkszeitung vom 23. März ist hingegen die Rede davon, dass geplant sei, das Rennen *„in Köln"* zu wiederholen.
Über das Rennen selbst finden sich dann keine Berichte, hingegen berichtet das Echo am 2. Juni, dass die eigentlich für den Folgetag geplanten *„Rheinischen Heimatspiele im Siebengebirge ... infolge der Lage auf unbestimmte Zeit verschoben worden."*
Der „Goldene Kranz" wurde im Krisenjahr 1923 - im Herbst des Jahres erreichten die Separatistenkämpfe auch das Siebengebirge - offenbar abgesagt bzw. fand nur in bescheidenem Rahmen statt (vgl. auch nachfolgend zu 1925).
Die Honnefer Volkszeitung berichtet am 26. Mai des Jahres, der Kölner Motorsportclub sehe sich *„durch die Ruhrbesetzung und die damit verbundenen Schwierigkeiten für die Fahrer aus dem unbesetzten Gebiet … gezwungen in Uebereinstimmung mit den übrigen Teilnehmer an den zweiten Rheinischen Heimatspielen das Rennen um den ‚Goldenen Kranz des Siebengebirges' vorläufig auf unbestimmte Zeit zurückzustellen."* Ersatzweise plane man für den 10. Juni eine Zuverlässigkeitsfahrt im Bergischen Land. Der Duisburger General-Anzeiger berichtet dazu am 29. Mai 1923, dass bereits eine große Anzahl von Meldungen vorgelegen habe und *„daß infolge der Rückstellung dieser Veranstaltung eine andere Fahrt stattfindet und ganz besonders im Bergischen Land."*

Abgesagt wurde auch die ein Jahr später für den 2. September 1924 geplante Veranstaltung, deren Ausrichtung erneut in Händen des „Klub für Motorsport E.V. Köln (Ortsgruppe des A.D.A.C.)" lag (Echo vom 14.06.1924, analog die Honnefer Volkszeitung vom 11.06.1924).

Das Motorrad-Rennen im Siebengebirge 1925

Der „Goldene Kranz des Siebengebirges“ wurde schließlich erst am Sonntag, dem 26. April 1925 als gemeinsame Veranstaltung der Kölner Ortsgruppen des ADAC, des „Clubs für Motorsport Köln“, des „Rheinischen Motorclubs Köln“, des „Motorsport-Clubs e.V. Deutz“ und des „Ehrenfelder Motorsport-Clubs“ wiederholt. Das Rennen wurde im Rahmen der „Rheinischen Jahrtausendfeier“ (auch „Jahrtausendfeier der Rheinlande“) ausgerichtet, die 1925 mit zahlreichen Veranstaltungen in den seinerzeit besetzten Rheinlanden stattfand.
Das ausweislich eines Artikels der „Deutschen Reichszeitung“ (DRZ) vom 10. Februar 1925 zunächst für den 19. April geplante *„für Motorräder aller Stärken offene Geschwindigkeitsrennen“* führte als Rundstrecke von Königswinter aus über Ober- und Niederdollendorf, Oberpleis, Aegidienberg, Himberg, Rhöndorf über nunmehr 34,6 Kilometer.
Das Echo berichtet am 12. Februar zu dem Motorradrennen, dass bereits *„eine Anzahl Meldungen von Fahrern der letzten Veranstaltung vor*[liegen]“ und es sei *„zu erwarten, daß in diesem Jahre die Beteiligung eine weit größere sein wird, als wie vor zwei Jahren.“* Diese wortgleich auch in der DRZ geführte Formulierung könnte darauf schließen lassen, dass das Rennen 1923 doch noch in kleinerem Rahmen stattgefunden hatte, während hingegen im Echo vom 25. April des Jahres erwähnt wird, die Rennstrecke sei *„dieselbe wie vor drei Jahren“* und in derselben Zeitung dann für 1926 vom *„dritten Rennen“* (d.h. nach 1922 und 1925) die Rede ist.

Der Start für die Motorräder erfolgte bereits um 6 Uhr vormittags vor dem Düsseldorfer Hof in Königswinter, so dass *„Fuhrwerke irgend welcher Art nach 5.30 Uhr nicht mehr durchgelassen werden“* (Echo vom 16.04.1925).
Am 25. April 1925 berichtet das Echo, dass der Gau Frankfurt des ADAC eine Gesellschaftsfahrt zum Besuch beider Veranstaltungen geplant habe, bei der mehrere hundert Fahrzeuge bereits am Samstag in den beiden Rheinorten eintreffen würden: *„In Königswinter findet am 25. April die offizielle Begrüßung statt. Geplant ist ferner eine Bootsfahrt auf dem Rhein. Hierzu werden die Städte Königswinter und Honnef illuminieren. Die Preisfeier und Siegerverkündigung findet am 26. April in den Räumen des Kurhauses in Honnef statt.“*
Nicht nur die beiden Orte am Rhein, sondern auch die Burgruine Drachenfels sollte *„in prachtvoller Beleuchtung erstrahlen“* (Echo vom 16.04.1925). Mit Vorfreude und Stolz wird die Rennstrecke gerühmt, die *„durch ihre vorzügliche Beschaffenheit und durch ihre landschaftliche Schönheit die Bewunderung aller Teilnehmer hervorgerufen* [habe] *und ist es zu begrüßen, daß dieses klassische Rennen in diesem Jahre wiederholt wird.“*

Nach dem Rennen berichtet das Echo am 28. April, dass dieses *„bei zwar kühlem, aber prachtvollem Frühlingswetter unter starker Beteiligung von Konkurrenten und Zuschauern einen großartigen Verlauf“* genommen habe: *„Der Start des Rennens war am Düsseldorfer Hof, der sich zur Bewillkommnung der Fahrer in ein Festgewand gehüllt hatte. Am Rheinufer selbst hatten die einzelnen Firmen von Motorrad Erzeugnissen ihre Reklame entfaltet, die in Gestalt von Fahnen und Fahnen-Guirlanden einen prächtigen Eindruck machte. Daß das Interesse für das Rennen hierorts wie auch anderwärts ein ungemein reges war, zeigte sich schon am Samstag-Nachmittag, denn als die Abnahme der Maschinen vor sich ging, wimmelte es am Düsseldorfer Hof von sportslustigen Menschen, deren Zahl in den Abendstunden sich um Tausende vermehrte, als nach beendeter Motorbootsfahrt des Hessischen Motorrad-Klubs und des Gau Frankfurt die seitens der Stadt Königswinter und der Besitzer der Rheinhotels veranstaltete bengalische Beleuchtung der Rheinufer einsetzte, welcher sich auch der Drachenfels und der Petersberg anschlossen und welche auf die zahlreichen auswärtigen Gäste einen ausgezeichneten Eindruck hinterließ. Später vereinigten sich die Mitglieder des Allgemeinen deutschen Automobilklubs (Bezirk Köln) mit ihren Gästen im Saale des Düsseldorfer Hof zur offiziellen Begrüßungsfeier, bei welcher das Rheinische Sänger-Quartett gesanglich mitwirkte und zur Verschönerung dieser Feier wesentlich beitrug.“*

Die Automobil-„Bergmeisterschaft des Siebengebirges“ 1925

Im Rahmenprogramm des Motorradrennens wurde am 26. April 1925 auch eine als „Bergmeisterschaft“ bzw. „Bergmeister des Siebengebirges“ deklarierte *„Bergprüfung für 4rädrige Touren- und Sportwagen aller Stärken“* auf der Strecke Honnef - Himberg vom „Mittelrheinischen Automobil-Club e.V. Köln“ ausgetragen. Der Ausschreibung zufolge waren dabei alle Mitglieder des ADAC, des Automobilclubs von Deutschland und dessen anerkannten Kartellclubs für ein Nenngeld von 30 RM pro Fahrzeug zur Teilnahme berechtigt. Technische Veränderungen der Serienfahrzeuge waren ausdrücklich untersagt.
„Der Fahrer muß Eigentümer des Wagens sein und ehrenwörtlich versichern, daß er weder direkt oder indirekt Unterstützungen vom Handel oder von der Industrie … erhält.“ (Der Mittag vom 21.04.2025)
Der Rennstart für die ca. 50 teilnehmenden Automobile erfolgte um 11 Uhr:
„Die 6,0 km lange Strecke war ein Teilstück der Motorradstrecke ‚Goldener Kranz des Siebengebirge' vom selben Tag, die bereits um 06:00 Uhr startete und ca. 10:30 endete. Die Strecke wurde entgegen des Uhrzeigersinnes gefahren und somit entgegen der Motorradrichtung. Startpunkt war der Honnefer Schützenplatz, die Ziellinie befand sich auf der Schmelztalstraße, vermutlich am Parkplatz vor Himberg. ‚Bergmeister des Siebengebirge' wurde Noll aus Düsseldorf auf Rabag (3. Sportwagenklasse bis 8 PS). Er fuhr mit 4:52 Minuten die beste Tageszeit und sicherte sich so den Titel. “ (Christoph Wijbenga)
An der Automobil-Bergprüfung nahm auch ein Kleinwagen der nur kurzlebigen Kölner Amor-Automobilbau GmbH teil (vgl. Abb.).

Der von W. Lefrere jr. aus Köln gesteuerte Wagen belegte in der 1. Tourenwagenklasse (bis 4 PS) mit 5:52 Minuten den ersten Platz.

Im Bestand des Siebengebirgsmuseums der Stadt Königswinter befindet sich seit 2004 ein Pokal zum „Goldener Kranz"-Automobil-Rennen von 1925 (Inventar-Nr. 2018-FH-0080; vgl. Abb.), über den allerdings keine weiteren Hintergrundinformationen vorliegen. Der Pokal trägt unter einer Bordüre mit floralen Zierelementen die in Versalien gehaltene Aufschrift *„Bergmeister des Siebengebirge / 1925 / Mittelrheinischer Automobilklub Köln"* und ist sicher diesem Rennen zuzuordnen (Hinweis Herr Wijbenga).

Weitere „Siebengebirge"-Rennen im Rahmen der Jahrtausendfeiern 1925

Im Rahmen der Vielzahl von Veranstaltungen zu den Jahrtausendfeiern des Jahres 1925 wurden offenbar noch weitere Rennveranstaltungen und Prüfungsfahrten für Motorräder, Automobile und Fahrräder ausgerichtet.

Da sich die Stadt Königswinter für die zentrale Veranstaltung am 27. und 28. Juni die Kooperation des Bundes Deutscher Radfahrer (BdR) gesichert hatte, lieferten „dessen sportliche Ausschreibungen das Gerüst für die Programmfolge", darunter auch eine Wanderfahrt unter Teilnahme von sage und schreibe 127 Radfahr-Vereinen (u.a. mit dem örtlichem Radfahr-Verein *Drachenfels 1897*). Das Echo berichtet in seiner Ausgabe vom 2. Juli 1925, dass *„der große historische Festzug der Ortsvereine mit anschließendem Korso der Radfahrer unstreitig der Glanz- und Höhepunkt der Königswinterer Jahrtausendfeier war."*

Den Abschluss der Feierlichkeiten des „2. Teiles der Rheinischen Heimatspiele" bildete eine „Deutsche Bergmeisterschaft" für Radfahrer am 28. Juni. Für dieses Radrennen hoch zum Drachenfels besteht aufgrund der Namensgleichheit Verwechslungsgefahr mit dem zwei Monate zuvor stattgefundenen Automobilrennen. Die 3,7 km lange Strecke, auf die die Fahrer in Abständen von dreißig Sekunden geschickt wurden, führte vom Winzerhaus Bobby Wittmann an der Talstation der Drachenfelsbahn in Königswinter über die Ittenbacher Gemeindestraße und die Drachenfelsstraße vorbei an der Hirschburg und dem Dechen-Denkmal hinauf zum Drachenfelsplateau (Scheuren 2009, S. 304-305 u. Hinweise der Herren Mechlinski, Scheuren und Wijbenga 2025).
Laut Echo meldeten für das Radrennen 40 „Berufsfahrer" (Profis) und weitere 177 „Herrenfahrer" (Amateure), von denen letztlich 32 bzw. 134 auch starteten:
„Die äußerst schwierige Strecke … war stellenweise durch den voraufgegangenen Regen stark im Unstande, aber trotzdem gaben die Fahrer ihr bestes her. Die einzelnen Leute fuhren eine fabelhafte Geschwindigkeit trotz der enormen Steigungen. … Bei den Herrenfahrern trug der jugendliche [Willy] *Damm (Köln) den Sieg davon. Hiermit hat die Bergmeisterschaft zum dritten Male ein Kölner Fahrer errungen. Unter den Berufsfahrern schoß der bestens bekannte Herbert Nebe (Leipzig) den Vogel ab. Nebe fährt in diesem Jahre zum ersten Male als Berufsfahrer, deshalb ist ihm der Sieg besonders anzuerkennen."*

Ebenfalls durchgeführt wurde eine „Geschicklichkeitsprüfung für Motorradfahrer", die *„der Kölner Klub für Motorsport … ohne besondere Vorbereitungen auf Einladung des Bundes Deutscher Radfahrer zur Ausführung brachte."* (Echo vom 02.07.1925) Hierbei musste eine am Rand mit Flaschen begrenzte Strecke bewältigt werden. Für das Publikum stand dabei vermutlich auch der Spaß im Vordergrund, hatten die Fahrer doch gleich nach dem Start eine Wippe zu passieren *„und alsdann von dem an der nächsten Windung aufgestellten Tisch ein Glas, welches ¾ mit Wasser gefüllt ist, abheben, ohne mit der Maschine zu halten, dieses austrinken und auf einen weiterhin stehenden absetzen. Der Fahrer sollte alsdann auf seiner Weiterfahrt, den auf einem Tisch niederliegenden Hammer ergreifen und damit beim Passieren den aufgehangenen Klöppel des Totbogens anschlagen. Es durfte nur ein einziger Versuch gemacht werden zu schlagen. Weitere Versuche wurden nicht gerechnet."*

Das Motorrad-Rennen im Siebengebirge 1926

Zum dritten Mal wurde „Der Goldene Kranz des Siebengebirges" am 9. Mai 1926 unter Leitung der „Kölner Ortsgruppe des A.D.A.C." wiederholt. Entsprechend den Vorschriften des damaligen Motorradweltverbands F.I.C.M. (*Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes*) waren nun nur noch Motorräder zugelassen, die *„zwei unabhängig sicher wirkende Bremsen haben. Schutzblech, Hinterradständer, Vorderradständer und Reserve-Brennstoff-Behälter sind nicht vorgeschrieben."*
Am 8. Mai 1926 berichtet das Echo, dass bei Meldeschluß ca. 90 Anmeldungen *„fast aller gebräuchlichen Fabrikate"* vorlagen, darunter *„unsere besten und bekanntesten Fahrer des Rheinlandes"* und dass *„ohne Zweifel durch die bedeutend verbesserten Maschinen ganz neue Zeiten gefahren werden."*

Vermutlich aus leidlicher Erfahrung wird nun bereits im Vorfeld extra darauf hingewiesen, dass beim Training *„unter keinen Umständen durch die Ortschaften mit einer größeren als der zulässigen Geschwindigkeit"* gefahren werden dürfe (Echo vom 22.04.1926; analog die Bonner Zeitung vom 22.04.1926 und der Bonner General-Anzeiger vom 03.05.1926).
Die Honnefer Volkszeitung ergänzt dazu am 8. Mai: *„Umfangreiche Absperrmaßnahmen sind zur Verhütung von Unfällen und zur*

Sicherung der Fahrt durch die Stadt von der Polizei unter Unterstützung der freiwilligen Feuerwehr getroffen. Den Warnungszeichen und sonstigen Anweisungen der Feuerwehr-Absperrposten muß von Seiten des Publikums unweigerlich und in einsichtiger Weise Folge geleistet werden, denn diese Anordnungen ergehen nur zum Schutze des Publikums und der Fahrer selbst.“

Im Bericht des Echos über den „Goldenen Kranz“ ist dann von heftigem Regen und schweren Stürmen die Rede, welche die Straßen dermaßen aufgeweicht hatten, dass *„während der ersten Runden die Fahrer ihre Maschinen nicht bis zur Höchstleistung ausfahren konnten. Eine ungeheure Zuschauermenge umsäumte die herrlichen Berge und Täler des Siebengebirges. ... Der gebotene Sport war ausgezeichnet. Die gefahrenen Zeiten waren erheblich besser wie in den Vorjahren. Trotz der Schwierigkeiten der Rennstraße mit ihren unendlich vielen Steigungen und Kurven sowie schwierigen Serpentinen ist die Höchstgeschwindigkeit während einer Runde von 88 km erreicht worden. Auf den Geraden konnte man sehr häufig Geschwindigkeiten von 130 km beobachten. ... Schon die ersten Kurven bei Oberdollendorf, Himberg und Aegidienberg brachten eine Menge Stürze, die aber alle glimpflich verliefen.“* (Echo vom 11.05.1926; analog der Bonner General-Anzeiger und die Bonner Zeitung vom 10.05.1926)
Ein gefährlich aussehender Sturz über Schienengleise ereignete sich am Ortsausgang von Königswinter, *„glücklicher Weise waren die Verletzungen jedoch nicht erheblich.“*

Im Rahmen der das Rennen begleitenden Feierlichkeiten mit dem Landrat des Kreises und Bürgermeistern der anliegenden Ortschaften wurde das rege Interesse für die Veranstaltung bekundet und dem Wunsch Ausdruck verliehen, dass der Goldene Kranz auch künftig regelmäßig auf derselben Strecke ausgefahren werde. Bedauert wurde im Echo vom 11. Mai allerdings auch kritisch, dass die deutsche Industrie sich *„sehr zu ihrem eigenen Schaden“* so wenig an der der *„größten westdeutschen reinmotorsportlichen Veranstaltung“* beteiligt habe. In Zukunft sollten doch unbedingt mehr deutsche Fabrikate an den Start gehen, die *„bestimmt die ausländische Konkurrenz nicht zu fürchten“* brauchen.

Das Motorrad-Rennen Köln - Nürburgring - Köln 1927 (und die Absage 1928)
Am 30. April 1927 berichtet das Echo des Siebengebirges dann, dass das Rundstreckenrennen nunmehr in wesentlich veränderter Form veranstaltet werden solle, *„da eine genügende Straßenabsperrung für ein reines Rennen mit den größten Schwierigkeiten verbunden sein würde und kaum durchzuführen ist“*. Die Kölner Ortsgruppen des ADAC seien mit Planungen für eine *„verschärfte Zuverlässigkeitsfahrt mit einer Geschwindigkeitsprüfung auf dem Nürburgring“* am 12. Juni betraut, deren Strecke über rund 120 Kilometer von Köln aus über Düren, Monschau, Schleiden, Blankenheim, Adenau, Altenahr, Mayen, Koblenz, Neuwied, Altwied, Kurtscheid, Roßbach, Willscheid, Kahlenborn, Himberg, Aegidienberg, Dollendorf nach Königswinter führen solle. Erst im letzten Teil sollte die Fahrt über die Rennstrecke des „Goldenen Kranzes“ führen (analog Bonner General-Anzeiger vom 27.06.1927 und Bonner Zeitung vom 02.05.1927). In der Deutschen Reichs-Zeitung vom 2. Juni wird dazu eine *„eingelegte Geschwindigkeitsprüfung bei Kelberg bei Adenau“* angekündigt.

Im Echo-Artikel zu dem schließlich - immer noch unter gleichem Namen! - am 26. Juni 1927 ausgetragenen Rennen wird berichtet, dass 43 Motorradfahrer, davon sieben mit Beiwagen, um 7 Uhr morgens an der Ecke Militärring- und Bonner Straße in Köln starteten und in flotter Fahrt den Nürburgring erreichten, *„wo auf ungefähr 13,6 Kilometer langer Strecke bei strömendem Regen ein Bergrennen abgewickelt wurde.“* (Echo vom 28.06.1927)
Wegen Wartungsarbeiten an der erst eine Woche zuvor eröffneten Rennstrecke sowie Vorbereitungen für als „Große Preise“ ausgeschriebene Motorrad- und Autorennen in den Folgewochen, konnte das auf einer kleinen Schleife vorgesehene Rundstreckenrennen hingegen nicht stattfinden. Der „Goldene Kranz des Siebengebirges“ wurde daher als Zeitfahrprüfung gegen die Uhr auf dem stetig ansteigenden Nürburgring-Teilstück zwischen dem Abschnitt Breidscheid und dem Start- und Zielbereich ausgetragen.
„Aber auch bei dem Bergrennen wurden teilweise, besonders angesichts der schlechten Witterung, hervorragende sportliche Leistungen erzielt. ... In der Wertung wurde zunächst pünktliches Eintreffen in Adenau bzw. auf der Heimfahrt in Köln berücksichtigt; für die Bergprüfung wurde ein Strafpunkt für jede angefangene Sekunde, die ein Fahrer über die Zeit des Klassensiegers hinaus benötigte, zugeteilt.“ (ebd.)
Der Kurs des „Goldenen Kranzes“ führte also bereits im Jahr 1927 nicht mehr durch das namensgebende Siebengebirge. Die Bonner Zeitung berichtet in ihrem Artikel vom 27. Juni, dass die Streckenänderungen durch *„Nichtgenehmigung von seiten der Regierung bedingt waren“* und konstatiert: *„Mit dem Siebengebirge hatte das Rennen - vielmehr die Zuverlässigkeitsfahrt - in diesem Jahre nichts mehr zu tun; gefahren wurde von Köln nach Adenau-Nürburgring und zurück nach Köln.“*

Zu Jahresbeginn 1928 wurde für den 1. Juli des Jahres ein vom Kölner ADAC ausgerichteter „Goldener Kranz des Siebengebirges“ ohne Nennung eines avisierten Austragungsorts angekündigt, der dann aber offenbar nicht stattfand (Bonner General-Anzeiger

vom 13.01.1928 und Düsseldorfer Stadtanzeiger vom 24.01.1928).
Zum inzwischen in „Goldener Kranz des Nürburg-Ringes“ umgewidmeten Rennen 1929 berichtet die Bonner Zeitung am 8. Mai des Jahres, dass das Aus für die zuvor noch rund um Königswinter ausgetragenen *„Kämpfe, wie sie von keinem Rennen überboten werden konnten“* auf *„Verbote der Besatzungstruppen, auch Straßensperrungen deutscher Behörden“* zurückzuführen gewesen sei - *„und aus war es mit dem Motorradsport im Siebengebirge.“*
Als Grund für die Verlegung des Rennens darf - neben Verboten infolge der Rheinlandbesetzung und den strengen Vorschriften der Behörden aufgrund der Gefahren für Rennfahrer, Kinder, Haustiere und Vieh auf der ursprünglichen Strecke - wohl auch angeführt werden, dass das Siebengebirge als eines der ältesten Naturschutzgebiete Deutschlands bereits seit dem 7. Juni 1922 unter besonders strengem Schutz steht.
Es darf daher davon ausgegangen werden, dass bereits die ersten Ausgaben des Rennens 1922, 1925 und 1926 nur unter entsprechend hohen Auflagen stattfinden konnten, die dann letztlich weitere Durchführungen verhinderten.

Die Motorrad-Rennen am Nürburgring 1929 und 1933

Nun in „Goldener Kranz des Nürburgrings“ umbenannt, wurden auch die beiden folgenden Ausgaben auf dem Eifelkurs ausgetragen: am 9. Mai 1929 auf der Südschleife und nach drei Jahren Pause am 25. Juni 1933 auf der Start- und Zielschleife, der so genannten „Betonschleife“ (Daten nach Semmeling 2009, www.wegcircuits.nl, www.pro-steilstrecke.de und nordschleife1927.de).

Im Vorfeld der Ausgabe des „Goldenen Kranzes“ von 1933 berichtet der Ohligser Anzeiger am 24. Juni:
„Die ältere Generation unserer westdeutschen Motorsportfreunde erinnert sich wohl noch gerne jener Rennen, die in den ersten Jahren nach dem Kriege unter der Bezeichnung ‚Goldener Kranz des Siebengebirges' auf der Rundstrecke Königswinter-Honnef-Oberpleis ausgetragen wurden, späterhin auf dem Nürburgring ihre Fortsetzung fanden. Leider wurde dieses Rennen nur einmal auf dem Nürburgring wiederholt, erlebt aber jetzt eine Wiederauferstehung auf der schönen Betonschleife des Rings an Start und Ziel, wo wir schon so oft die wundervollsten motorsportlichen Kämpfe erlebten.
Leider muß gesagt werden, daß das westdeutsche Motorsport-Publikum die Bedeutung dieser Rennen bisher völlig verkannt hat. Gewiß, es ist schon ein Erlebnis, da oben am Start- und Zielplatz zu stehen und den Kampf der großen internationalen Rennkanonen mitzuerleben. Nun aber vergegenwärtige man sich, daß bei einem Rennen auf der Betonschleife ein fortwährender Kampf zu beobachten ist, daß in jeder Minute, ja, in jeder Sekunde da oben was zu sehen ist.“

Weitere Absagen für Motorrad-Rennen im Siebengebirge 1934, 1949, 1950 und 1953

Eine Rückkehr des „Goldenen Kranzes“ ins Siebengebirge wurde dann erneut für den 17. Juni 1934 angekündigt. Die Deutsche Reichs-Zeitung jubelte bereits am 19. Mai *„Das Siebengebirge wird so zum 'kleinen Nürburgring'.“* Geplant war ein Motorradrennen auf einem neuen Kurs über nunmehr 14 Kilometer mit Start und Ziel in Ittenbach, etwa 6 km östlich von Königswinter.
Im Vorfeld wurde eigens eine Planungskommission einberufen: *„In dieser Woche versammelten sich zum Zweck der näheren Festlegung der Strecke die Beauftragten des Gau 4 Mittelrhein im Siebengebirge, wo Gauführer Ebel neben den Mitgliedern der Sport-Kommission vor allem die Vertreter der Kreisleitung, Kreisleiter Hoffstätter und die Vertreter der Behörden des Siegkreises begrüßen konnte.“* Nachdem zwei Rennfahrer *„mit ihren Maschinen die Strecke mehrere Male abfuhren … einigte* [man] *sich schließlich auf folgende hochinteressante Streckenführung: Start in Ittenbach, Richtung Margaretenhof, Abzweigung über die Waldstraße Rosenau, Heisterbacherrott, Oberpleis, Ittenbach. Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 14 Km. und weist etwa 11 Km. gute Landstraße auf.“* (ebd.)
Tatsächlich fand die Rennveranstaltung dann jedoch nicht statt.

Ein weiterer Versuch erfolgte nach dem Zweiten Weltkrieg. Der „Goldene Kranz“ sollte nunmehr von der Königswinterer Ortsgruppe des ADAC am 18. September 1949 auf einem neuen, nur noch 2,9 km langen Straßenkurs bei Königswinter ausgerichtet werden.
Im Bonner General-Anzeiger vom 8. September wurde das Rennen noch als *„Motorradrennen durch die Straßen von Königswinter - Tribüne am Düsseldorter Hof“* angekündigt: *„nach 23jähriger Pause* [sei] *das Rennen um den ‚Goldenen Kranz des Siebengebirges', … von der Obersten Motorsport-Kommission als geschlossene Veranstaltung für Solo-Lizenzfahrer der britischen Zone (einschl. der Enklave Bremen) und dem Nordteil der französischen Zone, wie für Ausweisfahrer des gleichen Gebiets zuzüglich Groß-Hessen, genehmigt worden“*. Man habe sich vorübergehend eine kurvenreiche Stadtrundstrecke ausgesucht, *„die an Fahrer und Material die höchsten Anforderungen stellt … die Veranstaltung* [werde] *eine ausgezeichnete Besetzung finden …, zumal deutsche Spitzenfahrer ihr Erscheinen zugesagt haben. Die Stadt hat bereits die Straßen des Rennens in Ordnung bringen lassen. Die Rennstrecke führt vom ‚Düsseldorfer Hof' am Rhein entlang bis zur Godesberger Straße (der Grenze von Dollendorf), dann über die Dollendorfer Straße durch die von-Claer-Straße zur Kurfürstenstraße an der Bahn entlang und über den Bahnhofsvorplatz, weiter über die Bahnhofstraße und Hauptstraße zur Drachenfelsstraße zum Rhein zurück. Das Ziel ist am*

‚Düsseldorfer Hof'. … Gegenüber und neben dem ‚Düsseldorfer Hof' werden Tribünen errichtet. Das Fahrerlager wird sich auf dem Markt an der Drachenfelsstraße befinden.“
Nur vier Tage später wurde dann jedoch am 12. September vermeldet, dass die offenbar zwischenzeitig bereits auf den 9. Oktober verschobene Veranstaltung (vgl. ebd. 12.09.1949 u. 09.10.1949) aufgrund mangelnder Genehmigungen abgesagt worden sei: *„‚Goldener Kranz' abgeblasen - Regierungspräsident versagte Genehmigung … Regierungspräsident Dr. Warsch versagte dem Rennen die Genehmigung mit der Begründung, die Enge der Straße gewährleiste nicht die nötige Sicherheit für Fahrer und Zuschauer. Man spricht davon, das Rennen im Oktober innerhalb der Sieben Berge auszutragen, wozu außer der Genehmigung des Regierungspräsidenten auch* [die] *des Verschönerungsvereins für das Siebengebirge erforderlich ist.“*

In der Folge fand auch ein für den 4. Juni 1950 geplantes Rennen nicht statt. Der Bonner General-Anzeiger berichtet wenig später am 20. Juli, dass die durch *„das geplante und immer wieder verschobene Rennen um den ‚Goldenen Kranz des Siebengebirges' … arg enttäuschten … Rennenthusiasten unter der Bevölkerung des Siebengebirges“* durch andere Rennen entschädigt werden sollen, darunter ein „Eröffnungsrennen im Siebengebirge“, dass anstelle eines Neuwieder Motorradrennens ausgerichtet werden sollte. Ferner würde am 6. August eine Zuverlässigkeitsfahrt stattfinden - mit Start und Ziel in Oberpleis und einem Kurs über Ittenbach, am Soldatenfriedhof vorbei in den Hardtenbruch, Bad Honnef, Aegidienberg, Himberg über Nonnenberg wieder nach Oberpleis. *„Die ganze, 20 km lange Strecke wird zwanzigmal gedreht. Was anschließend noch nicht gebrochen ist, wird überprüft (Bremse usw.). Das zuverlässigste Fahrzeug mit dem zuverlässigsten Fahrer ist Sieger.“*

Semmeling führt für den 13. September 1953 noch eine weitere als „Goldener Kranz des Siebengebirges“ geplante Veranstaltung auf der Nürburgring-Betonschleife an, die jedoch ebenfalls abgesagt wurde.

Erst im Jahr 2014 wurde der „Goldene Kranz“ schließlich über ein von den *„Hoffmann-Freunden Siebengebirge“* (HFS) ausgerichtetes Oldtimer-Motorradtreffen am 30. August des Jahres wiederbelebt (hoffmann-oldtimer.de). Die Sammler der zwischen 1949 und 1955 gebauten Motorräder des Herstellers *Hoffmann-Werke Lintorf* (Kreis Mettmann) legten bei ihrer Ausfahrt auf historischen Maschinen standesgemäß *„eine leichte Qualmwolke mit dem Geruch von verbranntem Öl“* über das Siebengebirge (ga.de).

Objektgeometrie

Der hier eingezeichnete Kurs der Rennen durch das Siebengebirge folgt den Angaben bei Semmeling (2009) und denen der Zeitungsberichte von 1922 mit einem Verlauf von Königswinter ausgehend, wo der Start des Rennens im Zentrum des Städtchens am Rheinufer erfolgte. Die Route führt dann über Nieder- und Oberdollendorf, vorbei an der Abtei Heisterbach, Thomasberg, Bellinghauserhohn, Oberpleis, Brüngsberg, Hövel, Aegidienberg, Himberg, durch das Schmelztal, den Kurort Bad Honnef und dessen Stadtteil Rhöndorf zurück nach Königswinter. Zwischen Oberdollendorf und Thomasberg verlief seinerzeit noch parallel die Heisterbacher Talbahn, eine Schmalspurbahn durch das Siebengebirge (1891-1948/50).
Die Rundstrecke des „Goldenen Kranzes“ folgt dabei den seinerzeit ausgebauten öffentlichen Straßen, wie diese sich in den zeitnahen historischen Karten der *Preußischen Neuaufnahme* (1891-1912), den topographischen Karten *TK 1936-1945* sowie den topographischen Karten *Meßtischblatt Nr. 5309, Honnef - Königswinter* darstellen (vgl. landkartenarchiv.de und Kartenansichten).

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2023/26)

Quellen

- Historische Zeitungen im Zeitungsportal zeit.punktNRW, online unter zeitpunkt.nrw (abgerufen 05. u. 06.10.2023), dort Sichtung von u.a. „Echo des Siebengebirges“, „Honnefer Volkszeitung“, „General-Anzeiger“ (verschiedene regionale Ausgaben), „Bonner Zeitung“ und „Deutsche Reichs-Zeitung“ (Ausgabe Bonn) in den entsprechenden Jahrgängen.
- Freundliche Hinweise und Materialien von Herrn Dr. Marco Kieser, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 2023.
- Freundliche Hinweise und Materialien von Herrn Christoph Wijbenga, Hoffmann-Freunde Siebengebirge, 2023 und 2025.
- Freundliche Hinweise und Materialien von Herrn Elmar Scheuren, Königswinter, 2023 und 2025.
- Freundliche Hinweise von Herrn Dieter Mechlinski, Virtuelles Brückenhofmuseum Königswinter, 2025.

Internet

www.wegcircuits.nl: Rob Semmeling, Germany 1921-1925 (abgerufen 27.09.2023)
www.wegcircuits.nl: Rob Semmeling, Germany 1926-1980 (abgerufen 27.09.2023)

www.pro-steilstrecke.de: Nürburgring-Kalender 1927 (und Folgejahre, abgerufen 27.09.2023)
nordschleife1927: Chronologie (abgerufen 27.09.2023)
landkartenarchiv.de: Topographische Karte 1:25.000 (Meßtischblätter 1868-1945) (abgerufen 27.09.2023)
www.rheinische-geschichte.lvr.de: Die „Jahrtausendausstellungen“ in Köln und Aachen 1925 (dort: 3. Überblick über die Jahrtausendfeiern, Text Rüdiger Haude, Aachen; abgerufen 13.10.2023)
de.wikipedia.org: Rheinische Jahrtausendfeier (abgerufen 27.09.2023)
hoffmann-oldtimer.de: Hoffmann-Freunde Siebengebirge, „Blauer Qualm über dem Siebengebirge“, 1. Hoffmann-Treffen am 30.08.2014 (abgerufen 27.09.2023)
virtuellesbrueckenhofmuseum.de: Bergmeisterschaft zur Jahrtausendfeier in Königswinter im Juni 1925 (abgerufen 16.09.2025)
ga.de: Sammlertreffen der Hoffmann-Freunde Siebengebirge - Dem „Goldenen Kranz“ auf der Spur (General-Anzeiger vom 08.09.2014, abgerufen 27.09.2023)
www.genios.de: „Goldener Kranz“ wiederbelebt (Auszug aus der Kölnischen Rundschau vom 09.09.2014, abgerufen 27.09.2023)

Literatur

Cepl-Kaufmann, Gertrude (Hrsg.) (2009): Jahrtausendfeiern und Befreiungsfeiern im Rheinland. Zur politischen Festkultur 1925 und 1930. (Düsseldorfer Schriften zur neueren Landesgeschichte und zur Geschichte Nordrhein-Westfalens, Bd. 71.) Essen.

Heimatverein Siebengebirge; Siebengebirgsmuseum der Stadt Königswinter (Hrsg.) (2026): Spurensuche - Geschichten aus dem Siebengebirge. S. 146-153, Rheinbreitbach.

Scheuren, Elmar (2009): Jahrtausendfeiern im Siebengebirge. In: Gertrude Cepl-Kaufmann (Hrsg.), Jahrtausendfeiern und Befreiungsfeiern im Rheinland, S. 301-314. Essen.

Semmeling, Rob (2009): Rennen! Races! Vitesse! Racing Circuits Netherlands, Belgium, Germany, Austria, Luxembourg, Switzerland. S. 93, o. O. Online verfügbar: www.wegcircuits.nl , abgerufen am 18.06.2020

Motorradrennstrecke „Goldener Kranz des Siebengebirges“

Schlagwörter: Rennstrecke, Motorsportanlage, Außerortsstraße
Ort: 53639 Königswinter
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger, Auswertung historischer Karten
Historischer Zeitraum: Beginn 1922, Ende 1927 bis 1950
Koordinate WGS84: 50° 40 29,71 N: 7° 11 26,61 O / 50,67492°N: 7,19072°O
Koordinate UTM: 32.372.162,92 m: 5.615.237,16 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.584.211,23 m: 5.616.159,92 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: „Motorradrennstrecke „Goldener Kranz des Siebengebirges““. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345785 (Abgerufen: 13. November 2026)

Copyright © **LVR**