

Masters und Supermoto lassen Fans hoffen

Motorsport könnte im Herbst mit Zuschauern erwachen

Nordsachsen. Viele nordsächsische Motorsportfans fahren gern mal in die in knapp anderthalb Autostunden günstig erreichbare Motorsportarena Oschersleben, um dort ihrem Hobby zu fröhnen. Allerdings sollte man sich in den nächsten Wochen und Monaten vorher genau informieren, ob wegen der Auswirkungen der Pandemie-Krise dort „gerannt“ oder verschoben oder gar abgesagt wird.

Das ADAC-GT-Masters für Sport-, Touren- und Formelrennwagen ist bereits vom April auf den 24./25. Oktober verlegt worden und hat damit noch gute Chancen, stattzufinden. Womöglich dann sogar mit Zuschauern. Anderen Veranstaltungen ergeht es nicht so gut. Nachdem die



Die GT-Sportwagen des ADAC-Masters sollen die Motorsportarena erst im Oktober aufmischen.

FOTO: STF

Tourenwagenrennen der TCR-Europe und des TW-Junior-Cups am 27./28. Juni sowie die Superbike-Weltmeisterschaft am 1./2. August bereits abgesagt wurden, stehen die Motorradrennen der Börde-Klassik am 25./26. Juli noch im Terminplan und könnten eventuell ohne Publikum stattfinden.

Supermoto-Meisterschaft im Herbst

Hingegen können sich die Fans die Internationale Deutsche Supermoto-Meisterschaft, die am 19./20. September im Rahmen des BikeToberfestes in Oschersleben steigen soll, die Seitenwagen-Weltmeisterschaft am 3./4. Oktober sowie den Deutschen Motorrad-Langstrecken-Cup (DLC) am 17. Oktober schon mal vormerken. Denn im Herbst könnte ja gefahren werden, sofern das bis Ende August geltende Verbot von Großveranstaltungen nicht verlängert wird (www.motorsportarena.com). Abwarten und nachschauen. *stf*

Fanfarenklänge im Mai

Etappe bei der Friedensfahrt: Im Jahr 2002 gab es für die internationalen Radsportler auch ein Mannschaftszeitfahren von Oschatz nach Riesa über den Collmberg

Von Frank Thomas

Vor einigen Jahren war das so sicher wie das Amen in der Kirche: Im Mai ist Friedensfahrzeit. Der „Course de la Paix“, die Friedensfahrt, war das größte Radrennen in Osteuropa, das 1948 erstmals von Prag nach Warschau und Warschau nach Prag ausgetragen wurde. So mit gab es damals zwei Sieger, die Pedaleure Prosiněk und Zoric kamen beide aus Jugoslawien.

Die Sehnsucht der Menschen nach Frieden nach den Jahren des Krieges war groß – schließlich säumten noch riesige Trümmerberge die Strecken. Essen und Material waren knapp, die Beschaffung der Verpflegung für alle Radler und den Tross eine gewaltige Aufgabe, hatte man doch für die eigenen Leute nicht genug – aber es funktionierte.

Der völkerverbindende Gedanke „Frieden“ wurde durch die Sportler über Ländergrenzen getragen. Ab 1952 kurbelten die Friedensfahrer auf dem Kurs Warschau – Berlin – Prag. So wechselten jedes Jahr die Etappen durch die Volksrepublik Polen, die Deutsche Demokratische Republik und die Tschechoslowakei.

Hunderttausende Zuschauer

Die Straßen waren von Hunderttausenden Menschen gesäumt, die das Rennen verfolgten und die Rennfahrer anfeuert. Sport als Ablenkung von der misslichen Lage, Achtung der Athleten, die die Strapazen des harten Radrennens auf sich nahmen. Alle waren an der Strecke, wenn die Friedensfahrer kamen – von den Schulklassen bis zu den Arbeitskollektiven (in einigen kleineren Betrieben verlagerte man sogar die Pause), Hausfrauen und Rentner, es herrschte eine prächtige Stimmung. Mit Blumen und vor allem den selbstgebastelten Pappschilfern mit der Friedenstaube von Pablo Picasso winkte man. War doch die Friedenstaube das Symbol dieser Rundfahrt. Wenn im Radio am Nachmittag die „Friedensfahrtfanfare“ erklang, war es überall mucksmäuschenstill, aus dem fahrenden Übertragungswagen gab es die neuesten Rennberichte. Gespannt lauschten die Zuhörer den Reportern.

51 und 53 in der Spitzengruppe

Jeder wusste, die Startnummern mit den Fünfiger Zahlen trugen die Rennfahrer aus der DDR. Die 51 und 53 in der Spitzengruppe dabei, das könnte heute was werden. Im Fernsehen gab es Schaltungen an die Strecke oder in den Zielbereich. Das sachkundige Publikum hatte sich mit Starterlisten und Streckenplänen der jeweiligen Etappen des Rennens aus den Tageszeitungen eingedeckt. Erspähte man im Pulk der herannahenden Friedensfahrer



Schöne Erinnerungen: die Akkreditierung des Autors aus dem Jahr 2006. Von der Fahrt 2002 ist der Streckenverlauf zu sehen.

FOTO: FRANK THOMAS

einen Mann im gelben Trikot, so hatte man den Gesamtführenden gesehen. Die blauen Trikots hatten die Speicherschinder der besten Mannschaft an – die Vertreter ihrer Nation. Im violetten Trikot konnte man den aktivsten Fahrer erkennen. Der Mann in grün war der beste Kletterspezialist und hatte die meisten Wertungspunkte bei den Bergwertungen der ersten und zweiten Kategorie erkämpft. Ob Hohe Tatra, Riesengebirge oder Erzgebirge, alle hatten ihre gefürchteten Berganfahrten und Tücken. Kurzfristig eingebaute Streckenänderungen im Gastgeberland mit saftigen Anstiegen forderten so manchen Mechaniker. Meerane war 17-mal Gastgeber der Friedensfahrt, die steile Wand war unter den Pedaleuren gefürchtet. Nach einer Linkskurve war man plötzlich im Anstieg. Einen Trost gab es, so eine Stimmung wie hier gab es wohl nirgendwo. Da half nur kurbeln, kurbeln, kurbeln.

Legende „Täve“ Schur

Ganz bekannte Namen wie Jan Veselý (CSSR), Gustav Adolf „Täve“ Schur, Bernhard Eckstein, Klaus Ampler, Olaf Ludwig, Uwe Ampler (alle DDR), Stanisław Szozda und Ryszard Szurkowski (beide Polen), Sergej Suchorutschenkow, und Dschamoludin Abduschaparow aus der Sowjetunion (letzterer mit usbekischen Wurzeln) prägten viele Jahre das Renngeschehen und wurden zu Helden bei den Fans. Sportbe-

geisterte gestalteten Wandzeitungen und vervollständigten die Streckenpläne mit den Siegerbildern.

Für den Nachwuchs organisierte man kleine Friedensfahrten, manch ein Knirps erkämpfte da seine erste Medaille. In den Wendejahren kam dieses größte Radrennen in Mitteleuropa fast zum Erliegen. Landesmannschaften kämpften gegen Profiteams. Die einstigen Träger dieser Veranstaltung, die großen kommunistischen Parteizeitungen der Bruderländer: Trybuna Ludu (Polen), Neues Deutschland und Rude Pravo (Tschechien) schraubten ihre Zuwendungen runter.

Trotz Ananas und manch verlockendem Konsumprodukt: Wenn die Friedensfahrer in die Etappenorte kamen, war die neue Zeit oftmals vergessen. Die 55. Friedensfahrt vom 10. bis 18. Mai 2002, von Tschechien durch Deutschland nach Polen, passierte auf der 5. Etappe über 163 Kilometer am 14. Mai 2002 auch die Stadt Döbeln.

Sprint am Döbeler Stadtbad

Von Zwönitz über Augustusburg kommend wurden am Döbeler Stadtbad 15.45 Uhr die Friedensfahrer erwartet, als Höhepunkt wurde hier ein Sprint ausgefahren. Wenige Minuten später gab es noch eine Bergwertung der zweiten Kategorie. Das Etappenziel an diesem Tag war in Riesa an der Sachsenarena. Am darauffolgenden Tag fand ein Mannschaftszeitfahren von Oschatz

nach Riesa über den Collmberg statt. Auf der Suche nach Popularität mit den neuen Verbündeten ging das Organisationskomitee neue Wege. So wurde 2004 die Friedensfahrt in Brüssel gestartet, die nächste Etappe funktionierte nur durch lange Reisezeiten. Im Jahr 2005 fiel die Rundfahrt aus, die Polen hatten sich ganz zurückgezogen. Bei der bisher letzten Austragung im Jahr 2006 fungierte Herbert Notter aus der Schweiz als Tourdirektor (ehemaliger Radsport-Bundestrainer bei den Eidgenossen). Der ehemalige DDR-Kapitän der Friedensfahrer, Thomas Barth, war technischer Direktor. So fand der Start der 1. Etappe in Linz (Österreich) im Torbogen der Landeshauptmannschaft (Ehrenstart, 5 Kilometer einrollen und dann scharfer Start) statt. Im Ziel in einem Gewerbegebiet in Schrems waren mehr Friedensfahrer und Organisatoren als Zuschauer.

Volksfeststimmung

Als am Tag danach in Ceske Budejovice die Friedensfahrer diese südschleischische Stadt erreichten, war Volksfeststimmung in den Straßen und auf dem Hauptplatz unterhalb vom Schwarzen Turm im Ziel. In Tschechien lebte die Friedensfahrt nochmals richtig auf. Auch in den deutschen Etappenstädten Altenberg, Dippoldiswalde (Startort), Meerane, Delitzsch (Startort) und Thale wurde gewunken und gefeiert. Die letzte Etappe der Rundfahrt

wurde von Wernigerode nach Hannover gefahren. Im Harzstädtchen waren keine Zuschauer, in der westdeutschen Metropole Hannover wartete man im strömenden Regen auf die Friedensfahrer. Wer hätte das gedacht. Im Dezember 2006 liebäugelte man damit, die Friedensfahrt des Jahres 2007 sogar in Dänemark zu starten und die erste Bergwertung auf der Rügenbrücke über den Strelasund an den Toren Stralsunds auszutragen. Schließlich beendigte der Streit über Lizenzrechte (diese hatten die Tschechen inne) beim Weltradsportverband (UCI) dieses völkerverbindende Radrennen.

„Course de la Paix“

Die Geschichte der Friedensfahrt „Course de la Paix“ hat im Friedensfahrt-Museum in Kleinmühlingen in der Börde eine Heimstätte gefunden. Neben allerlei kleinen und großen Exponaten sind dort Trikots und Rennräder, die während dieser Rundfahrt zum Einsatz kamen, ausgestellt. Friedensfahrer aus verschiedenen Ländern schenken dem Museum viele wertvolle Preise und Ehrengaben.

Informationen dazu und Sonderveranstaltungen findet man über: www.friedensfahrt-museum.de Spricht man mit Initiator Horst Schäfer vom dortigen Verein, der das Museum betreibt, wird man schnell für die Friedensfahrt begeistert – ein Besuch lohnt sich auf jeden Fall.

ANZEIGE

Leser
werben
Leser

Ein neuer Leser für uns – eine wertvolle Prämie für Sie!

Unschlagbare Abo-Vorteile:

- ✓ Frühzustellung
- ✓ Günstiger als im Einzelverkauf
- ✓ Wöchentliche TV-Beilage
- ✓ Rund um die Uhr und unterwegs E-Paper und LVZ+ auf lvz.de
- ✓ Deutschlandweit Sparen mit der AboPlus-Karte

Weitere
Prämien online
unter
[www.lvz-online.
aboladen.de](http://www.lvz-online.aboladen.de)



LEIPZIGER VOLKSZEITUNG