Aus der Reihe „Radsport in Dresden“:

Das Jahr 1950

zusammengestellt von Dr. Detlef Bommhardt

Dresden, März 2024

Der 31-jährige Tour-de-France-Sieger Ferdinand „Ferdy“ Kübler (Schweiz, 4. im Giro d´Italia, 6. bei Mailand – San Remo, 5. Lombardei-Rundfahrt) gewann die Jahreswertung „Challenge Desgrange-Colombo“ der vielseitigsten und erfolgreichsten Profi-Radsportler:

Es wurden jeweils 20 / 17 / 15 / 13 / 11 / 10 / 9 / … / 1 Punkt(e) an die besten 15 Fahrer vergeben.

1950	Mailand – San Remo
1950	Paris – Roubaix
1950	Flandern-Rundfahrt
1950	Paris – Brüssel
1950	Flèche Wallone
7.5.1950	Paris – Tours
24.5. – 13.6.1950	Giro d´Italia (doppelte Punktzahl)
24.6. – 1.7.1950	Tour de Suisse
13.7. – 7.8.1950	Tour de France (doppelte Punktzahl)
22.10.1950	Lombardei-Rundfahrt

1. Ferdinand Kübler (Schweiz)	89 Punkte
2. Fiorenzo Magni (Italien)	68 Punkte
3. Hugo Koblet (Schweiz)	60 Punkte
4. Fausto Coppi (Italien)	56 Punkte
5. Gino Bartali (Italien)	54 Punkte
6. Raymond Impanis (Belgien)	36 Punkte
7. Jean Kirchen (Luxemburg)	35 Punkte
8. Stan Ockers (Belgien)	34 Punkte
9. Louison Bobet (Frankreich)	32 Punkte
Guy Lapébie (Frankreich)	32 Punkte

1. Italien	420 Punkte
2. Frankreich	349 Punkte
3. Belgien	300 Punkte
4. Schweiz	176 Punkte
5. Luxemburg	64 Punkte

Erstmals fand eine Weltmeisterschaft im Querfeldeinfahren statt – nur für Berufsfahrer. Ab 1967 werden auch die Amateure um einen WM-Titel in dieser Disziplin kämpfen.

Frankreich	3x Gold	3x Silber	3x Bronze
Australien	2x Gold	---	---
Italien	1x Gold	1x Silber	2x Bronze
Belgien	1x Gold	---	---
Großbritannien	1x Gold	---	---
Niederlande	---	4x Silber	2x Bronze
Schweiz	---	---	1x Bronze

Der Bund Deutscher Radfahrer war zwar seit Mai 1950 Mitglied des Weltradsportverbandes UCI, durfte jedoch wegen des Einspruchs des Gastgeberlandes Belgien keine Sportler der BRD zu den Weltmeisterschaften schicken.
Die DDR war noch nicht Mitglied des UCI und wurde deshalb nicht zu Weltmeisterschaften eingeladen.

In einer durch die Internationale Sport-Korrespondenz durchgeführten Umfrage unter 360 Sportjournalisten der BRD nach dem besten deutschen Sportler des Jahres 1950 kam der Radsportler

Erich Bautz auf den achten Platz:

1.	Herbert Klein (Schwimmen)	1.511 Punkte
2.	Herbert Schade (Leichtathletik)	570 Punkte
3.	Josef Hipp (Leichtathletik)	380 Punkte
4.	Ria Baran / Paul Falk (Eiskunstlauf)	339 Punkte
5.	Sepp Weiler (Skispringen)	298 Punkte
6.	Heiner Fleischmann (Motorsport)	207 Punkte
7.	Gottfried von Cramm (Tennis)	150 Punkte
8.	**Erich Bautz (Radsport)**	132 Punkte
9.	Heinz Neuhaus (Boxen)	121 Punkte
10.	Adalbert Dickhut (Turnen)	120 Punkte

Bei der Rundfrage nach dem populärsten Sportler der Deutschen Demokratischen Republik, die das „Deutsche Sport Echo" durchgeführt hat, belegte unser Lothar Meister mit 672 Stimmen einen achtbaren 4. Platz. Sein Kollege Trefflich wurde noch 6. Preisträger bei diesem interessanten Wettbewerb.

aus: „Illustrierter Radsport und Motorrennsport" Heft 18 vom 5. Mai 1951

Der erste bedeutende internationale Start von DDR-Radsportlern war die Teilnahme an der III. Internationalen Friedensfahrt Warschau – Prag vom 30. April bis 9. Mai 1950 über 1.539 km. Die DDR-Mannschaft belegte Platz 8 (2:57:35 Stunden Rückstand auf die siegreiche ČSR). In der Einzelwertung war Lothar Meister als 14. (58:56 Minuten Rückstand auf den Sieger Willy Emborg / Dänemark) der beste DDR-Fahrer.

Am 6. Juli 1950 erschien in der DDR das Heft 1 „Illustrierter Radrennsport“, das „amtliche Fachblatt der demokratischen Sportbewegung“. Von nun an informierte wöchentlich einmal eine kleine Zeitschrift die Radsportfreunde ausführlich über die radsportlichen Höhepunkte im In- und Ausland.

Natürlich durften politische Appelle nicht fehlen. In dieser Zeit waren der „Kampf gegen die Kriegstreiber“ und die „Durchführung der Stockholmer Beschlüsse zur Ächtung der Atombombe“ die Hauptthemen.

Die Fahrt des Friedens berührt auch unsere Stadt

An die Dresdner Bevölkerung!

Am 2. August, 10.30 Uhr, gab der 1. Vorsitzende der Freien Deutschen Jugend, Erich Honecker, in Berlin das Startzeichen für die Fahrt des Friedens durch die Deutsche Demokratische Republik. Hunderttausend umsäumten bereits die Straßen, die die Fahrt des Friedens bis zum heutigen Tag durchlaufen hat. Früher waren solche Radrennen nur Gegenstand der Rekordsucht. Für uns in der Deutschen Demokratischen Republik werden sie uns über die sportliche Leistung hinaus helfen, den Gedanken der Einheit und des Kampfes um den Frieden im Volk zu vertiefen.

Deshalb ruft der Kreisausschuß der Nationalen Front des demokratischen Deutschland die gesamte Dresdner Bevölkerung auf, sich am Freitag, dem 11. August, 14 Uhr, an der Friedenskundgebung am Schlachthof, wo auch die Begrüßung und Verabschiedung der Teilnehmer der Fahrt des Friedens stattfindet, zu beteiligen.

Der Kreisausschuß fordert weiterhin alle Betriebe, die Freie Deutsche Jugend, die Jungen Pioniere und die gesamte Bevölkerung auf, von 15 Uhr ab die Straßen, durch die die Fahrer des Friedens ihren Weg nehmen, einzusäumen und diese Friedensfahrt zu einem Volksfest werden zu lassen. Alle Betriebe und die gesamte Bevölkerung fordern wir auf, ihre Betriebe und Häuser zu beflaggen und auszuschmücken.

Deshalb jede Frau, jeder Mann, jeder Jugendliche auf die Straße! Stellt diese Fahrt des Friedens in den Dienst der Volkswahl am 15. Oktober!

Vorwärts für den Frieden und ein glückliches Leben!

Es lebe das geeinte demokratische friedliebende Deutschland!

Es lebe die Weltfriedensbewegung!

Der Kreisausschuß Dresden der Nationalen Front des demokratischen Deutschland

aus: „Sächsische Zeitung“ vom 9. August 1950

Die vom 2. bis 13. August ausgetragene 2. Rundfahrt durch die DDR stand unter dem Motto „Fahrt für den Frieden durch die DDR“ oder kurz „Friedensfahrt“. Später wird sie DDR-Rundfahrt genannt, um sie von der größten Amateur-Rundfahrt – der Internationalen Friedensfahrt – zu unterscheiden. In diesem Jahr

wurde die Rundfahrt vom Weimarer Kletterkünstler Bernhard Trefflich gewonnen.

In der DDR war noch immer Profi-Radsport erlaubt, sogar Landes- und DDR-Meisterschaften wurden ausgetragen. Im „Illustrierter Radrennsport“ Nr. 12 (21.9.1950) war zu lesen, welch großen Zuschauerandrang Radsportveranstaltungen mit Profis erlebten.

Neue Wege im Radsport in der DDR

Das Urteil eines Fachmannes

Als ehemaliger Olympiasieger 1936, englischer Meister und deutscher Fliegermeister möchte ich zu dem Artikel in Heft 9 „Neue Wege im Radsport in der DDR“ Stellung nehmen.

Bei all meinen Rennen, die ich im In- sowie Ausland als ehemaliger Spitzenfahrer gefahren habe, mache ich die Feststellung, daß der Radsport in allen Ländern von Werktätigen für Werktätige betrieben wird; d. h. also, daß ein Werktätiger, der sich sportlich betätigt, sonntags der werktätigen Masse Entspannung und Freude durch seine sportliche Leistung bereitet. Das ist von jeher die gesunde Grundlage eines Sportlers und wird sie auch in Zukunft bleiben.

Da ich nun selbst seit 1937 Berufsfahrer und neben meinem Dienst als Volkspolizist seit 1948 Schrittmacher bin (Aschenbahnrennen hinter Motoren in Chemnitz), so bin ich doch selbstkritisch genug und sage ganz offen, daß der Berufssport nur von einer kleinen Anzahl von „Herren Veranstaltern und Rennfahrern“ geführt und gelenkt wird; denn ich weiß, daß es den Herren Veranstaltern nur darum geht, recht viel Geld an den Rennfahrern zu verdienen, das Sportliche aber an zweite Stelle setzen. Beispiele gibt es genug dafür, wo Veranstalter am Rande der Radrennbahn die Rennen dirigiert, gelenkt und geleitet haben.

Wenn ich mir das große Ziel in der DDR, den Fünfjahrplan, vor Augen halte, so fällt uns Sportlern ein großer Teil von Arbeit mit zu, denn wir wissen doch, daß es nicht allein die Aufgabe der deutschen Sportler ist, den Arbeitern sonntags Erholung und Freude zu verschaffen, sondern darüber hinaus die Freundschaft mit den Volksdemokratien und der Sowjetunion zu festigen. Zum Beispiel durch gemeinsame Länderkämpfe, Friedensfahrten und dergleichen mehr könnte das Vertrauen wiedergewonnen werden.

In all meinen Aufführungen stimme ich eurem Artikel zu und stelle mich ganz im Sinne für den neuen Weg im Radsport in der DDR als Schrittmacher zur Verfügung. In bezug auf die Gestellung von Schrittmachermaschinen möchte ich den Vorschlag

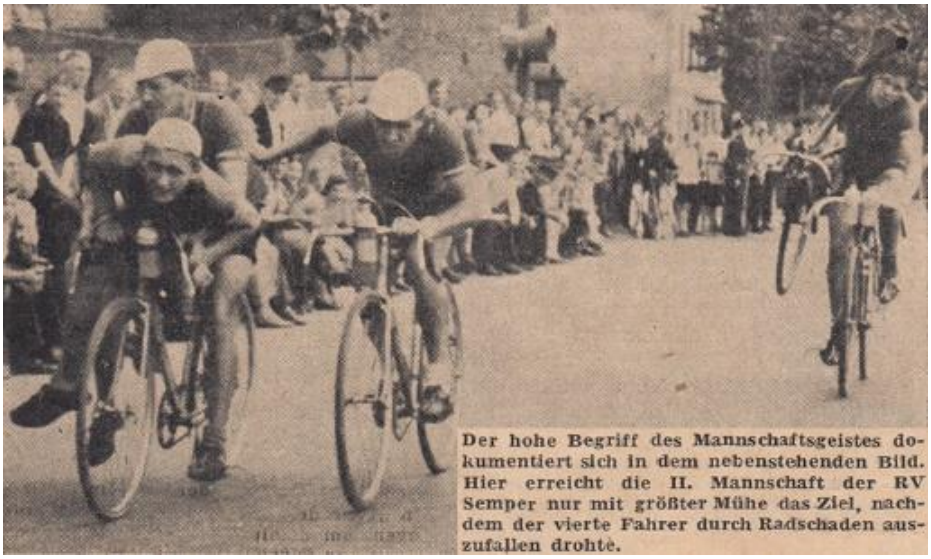
So kannten wir ihn! Den schnellen Carly Lorenz aus Sachsen, der heute in der Volkspolizei einen verantwortungsvollen Posten bekleidet.

bringen, daß die volkseigenen Betriebe in Chemnitz (Diamant, Presto, Wanderer und Ifa) beauftragt werden, für die kommende Saison 1951 Schrittmachermaschinen herzustellen. Es steht fest, daß die Fahrradindustrie als solche durchaus in der Lage ist, den Plan des DS mit allen Mitteln und Material unterstützen und verwirklichen zu helfen.

aus: „Illustrierter Radrennsport“ Heft 11 vom 14. September 1950

Doch die Diskussion über ein Verbot des Profi-Radsports in der DDR war bereits im Gange. Der in Riesa geborene Carl Lorenz, Olympiasieger von 1936 im Tandemfahren mit Ernst Ihbe, war selbst Profi und votierte gegen den Berufssport, „denn ich weiß, dass es den Herren Veranstaltern nur darum geht, recht viel Geld an den Rennfahrern zu verdienen, das Sportliche aber an zweite Stelle setzen."

Eine kuriose Szene gab es im Juli während der Landesmeisterschaften Groß-Berlin im 100-km-Mannschaftsfahren:



Der hohe Begriff des Mannschaftsgeistes dokumentiert sich in dem nebenstehenden Bild. Hier erreicht die II. Mannschaft der RV Semper nur mit größter Mühe das Ziel, nachdem der vierte Fahrer durch Radschaden auszufallen drohte.

aus: „Illustrierter Radrennsport" Heft 2 vom 13. Juli 1950, Seite 3

1950 fanden die ersten DDR-Meisterschaften statt. Die Meister des Vorjahres nannten sich noch Ostzonenmeister.

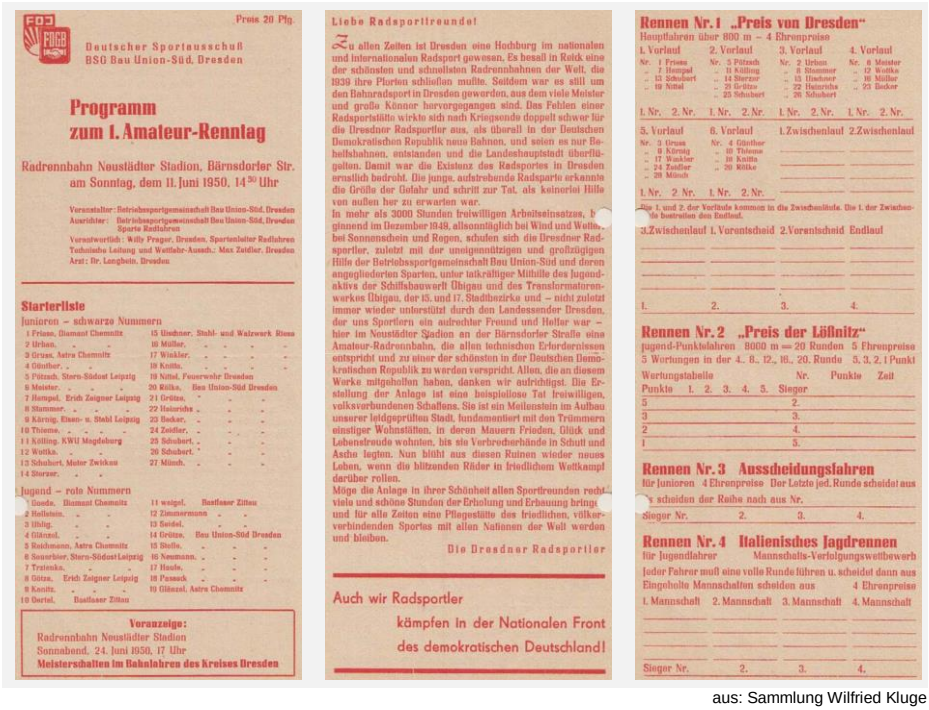
Über die Radsportszene in Dresden resümierte die Zeitschrift „Illustrierter Radrennsport" wenig schmeichelhaft: „Schwer, sehr schwer und steinig ist der Weg des Aufstiegs für den Radsport in Dresden gewesen und ist es noch immer. Als schon an vielen Orten unserer Deutschen Demokratischen Republik erfreulichen Auftrieb zeigte, war in Dresden nur wenig Aktivität zu verzeichnen." Umso erfreulicher war es, als am 11. Juni vor 10.000

Zuschauern die neue 400-m-Radrennbahn in der Bärnsdorfer Straße in Dresdens Neustadt eingeweiht wurde.

Im Juli besuchten gar 20.000 Zuschauer die Bahnwettkämpfe an gleicher Stelle.

Rechts das mit Hand auf Karton gemalte Plakat für die Veranstaltung am 11. Juni 1950, unten die ersten drei Seiten des Programmheftes.

aus: Sammlung Wilfried Kluge



Preis 20 Pfg

Deutscher Sportausschuß
BSG Bau Union-Süd. Dresden

Programm zum 1. Amateur-Rennlag

Radrennbahn Neustädter Stadion, Bärnsdorfer Str. am Sonntag, dem 11. Juni 1950, 14 30 Uhr

Veranstalter: Betriebssportgemeinschaft Bau Union-Süd, Dresden
Ausrichter: Betriebssportgemeinschaft Bau Union-Süd, Dresden Sparte Radfahren
Verantwortlich: Willy Prager, Dresden, Sportleiter Radfahren
Technische Leitung und Wettkampf-Ausschr.: Max Zeidler, Dresden
Arzt: Dr. Langbein, Dresden

Starterliste

Junioren – schwarze Nummern

1 Friese, Diamant Chemnitz	15 Lindner, Stahl- und Walzwerk Riesa
2 Urban, ...	16 Müller, ...
3 Gruse, Astra Chemnitz	17 Winkler, ...
4 Günther, ...	18 Knitte, ...
5 Pötzsch, Stern-Südost Leipzig	19 Nittel, Feuerwehr Dresden
6 Meister, ...	20 Klike, Bau Union-Süd Dresden
7 Hempel, Erich Zeigner Leipzig	21 Grütze, ...
8 Stammer, ...	22 Heinrichs, ...
9 Körnig, Eisen- u. Stahl Leipzig	23 Becker, ...
10 Thieme, ...	24 Zeidler, ...
11 Kölling, KWU Magdeburg	25 Schubert, ...
12 Wuttke, ...	26 Schubert, ...
13 Schubert, Meister Zwickau	27 Münch, ...
14 Storzer, ...	

Jugend – rote Nummern

1 Goede, Diamant Chemnitz	11 weigel, Bastlaser Zittau
2 Hellmich, ...	12 Zimmermann, ...
3 Uhlig, ...	13 Seidel, ...
4 Glänzel, ...	14 Grütze, Bau Union-Süd Dresden
5 Reichmann, Astra Chemnitz	15 Stolle, ...
6 Sauerbier, Stern-Südost Leipzig	16 Neumann, ...
7 Trainka, ...	17 Haase, ...
8 Götze, Erich Zeigner Leipzig	18 Passack, ...
9 Kanitz, ...	19 Glänzel, Astra Chemnitz
10 Gertel, Bastlaser Zittau	

Voranzeige:
Radrennbahn Neustädter Stadion
Sonnabend, 24. Juni 1950, 17 Uhr
Meisterschaften im Bahnfahren des Kreises Dresden

Liebe Radsportfreunde!

Zu allen Zeiten ist Dresden eine Hochburg im nationalen und internationalen Radsport gewesen. Es besaß in Reick eine der schönsten und schnellsten Radrennbahnen der Welt, die 1939 ihre Pforten schließen mußte. Seitdem war es still um den Bahnradsport in Dresden geworden, aus dem viele Meister und große Könner hervorgegangen sind. Das Fehlen einer Radsportstätte wirkte sich nach Kriegsende doppelt schwer für die Dresdner Radsportler aus, als überall in der Deutschen Demokratischen Republik neue Bahnen, und seien es nur Behelfsbahnen, entstanden und die Landeshauptstadt überflügelten. Damit war die Existenz des Radsportes in Dresden ernstlich bedroht. Die junge, aufstrebende Radsportgemeinde ballte die Fäuste der Gefahr und schritt zur Tat, als keinerlei Hilfe von außen her zu erwarten war.

In mehr als 3000 Stunden freiwilligen Arbeitseinsatzes, beginnend im Dezember 1948, allsonntäglich bei Wind und Wetter, bei Sonnenschein und Regen, schufen sich die Dresdner Radsportler, zuletzt mit der uneigennützigen und großzügigen Hilfe der Betriebssportgemeinschaft Bau Union-Süd und deren angegliederten Sparten, unter tatkräftiger Mithilfe des jugendaktivs der Schiffsbauwerft Übigau und des Transformatorenwerkes Übigau, der 15. und 17. Stadtbezirke und – nicht zuletzt immer wieder unterstützt durch den Landessender Dresden, der uns Sportlern ein aufrichtiger Freund und Helfer war – hier im Neustädter Stadion an der Bärnsdorfer Straße eine Amateur-Radrennbahn, die allen technischen Erfordernissen entspricht und zu einer der schönsten in der Deutschen Demokratischen Republik zu werden verspricht. Allen, die an diesem Werke mitgeholfen haben, danken wir aufrichtigst. Die Erstellung der Anlage ist eine beispiellose Tat freiwilligen, volksverbundenen Schaffens. Sie ist ein Meilenstein im Aufbau unserer leidgeprüften Stadt, fundamentiert mit den Trümmern einstiger Wohnstätten, in deren Mauern Frieden, Glück und Lebensfreude wohnten, bis sie Verbrecherhände in Schutt und Asche legten. Nun blüht aus diesen Ruinen wieder neues Leben, wenn die blitzenden Räder in friedlichem Wettkampf darüber rollen.

Möge die Anlage in ihrer Schönheit allen Sportfreunden recht viele und schöne Stunden der Erholung und Erbauung bringen und für alle Zeiten eine Pflegestätte des friedlichen, völkerverbindenden Sportes mit allen Nationen der Welt werden und bleiben.

Die Dresdner Radsportler

Auch wir Radsportler
kämpfen in der Nationalen Front
des demokratischen Deutschland!

Rennen Nr. 1 „Preis von Dresden"
Hauptfahren über 800 m – 4 Ehrenpreise

1. Vorlauf	2. Vorlauf	3. Vorlauf	4. Vorlauf
Nr. 1 Friese	Nr. 5 Pötzsch	Nr. 2 Urban	Nr. 8 Meister
„ 7 Hempel	„ 11 Kölling	„ 8 Stammer	„ 12 Wuttke
„ 13 Schubert	„ 14 Storzer	„ 15 Lindner	„ 16 Müller
„ 19 Nittel	„ 25 Grütze	„ 22 Heinrichs	„ 23 Becker
	„ 26 Schubert	„ 26 Schubert	
1. Nr. 2. Nr.	1. Nr. 2. Nr.	1. Nr. 2. Nr.	1. Nr. 2. Nr.

5. Vorlauf	6. Vorlauf	1. Zwischenlauf	2. Zwischenlauf
Nr. 3 Gruse	Nr. 4 Günther		
„ 9 Körnig	„ 10 Thieme		
„ 17 Winkler	„ 18 Knitte		
„ 24 Zeidler	„ 20 Klike		
„ 27 Münch			
1. Nr. 2. Nr.	1. Nr. 2. Nr.		

Die 1. und 2. der Vorläufe kommen in die Zwischenläufe. Die 1. der Zwischenläufe bestreiten den Endlauf.

3. Zwischenlauf	1. Verantscheid	2. Verantscheid	Endlauf
1.	2.	3.	4.

Rennen Nr. 2 „Preis der Lößnitz"
Jugend-Punktefahren 8000 m = 20 Runden 5 Ehrenpreise
3 Wertungen in der 4., 8., 12., 16., 20. Runde 3, 3, 2, 1 Punkt

Wertungstabelle						Nr.	Punkte	Zeit
Punkte	1.	2.	3.	4.	5.	Sieger		
5						2.		
3						3.		
2						4.		
1						1.		

Rennen Nr. 3 Ausscheidungsfahren
für Junioren 4 Ehrenpreise Der Letzte jed. Runde scheidet aus

s scheiden der Reihe nach aus Nr.			
Sieger Nr.	2.	3.	4.

Rennen Nr. 4 Italienisches Jagdrennen
für Jugendfahrer Mannschafts-Verfolgungswettbewerb
Jeder Fahrer muß eine volle Runde führen u. scheidet dann aus
Eingeholte Mannschaften scheiden aus 4 Ehrenpreise

1. Mannschaft	2. Mannschaft	3. Mannschaft	4. Mannschaft
Sieger Nr.	2.	3.	4.

aus: Sammlung Wilfried Kluge

Ein lange gehegter Wunsch aller Sportler und Interessenten des Radsportes ging 1950 in Erfüllung. Das schönste und bedeutendste Ereignis des Sportjahres 1950 war für Dresden die Erstellung der Radrennbahn an der Bärnsdorfer Straße, deren glanzvolle Eröffnung und Weihe am 11. Juni stattfand. 12 000 Besucher erlebten eine kulturelle und sportliche Großveranstaltung ersten Ranges. Zahlreich waren die Gratulanten der Parteien, der Massenorganisationen, des DS u. a., die der Radsparte der Bau Union-Süd Dresden zum Zeichen der Anerkennung wertvolle Stiftungen für den weiteren Ausbau der Bahn, für die Förderung des Radsportes und nicht zuletzt wertvolle Ehrengaben für die Sieger der Eröffnungsrennen überbrachten. Glanzvoll wie die Weihe der Bahn war auch das Eröffnungsprogramm. Es wurde zu einem Treffen der Spitzenkönner der DDR.

Stammer-Hempel (Leipzig) gewannen mit Rundenvorsprung das Mannschaftsrennen vor Wottka-Kölling, Friese-Urban, Pötzsch-Meister, Körnig-Thieme, Gruß-Günther, Uschner-Müller und weiteren Mannschaften. Das Hauptfahren gewann der kleine Sachsenmeister Uschner vor dem Dresdner Rölke, Körnig und Hempel (Leipzig).

Für die Aktiven Dresdens wirkte sich die Schaffung der neuen Bahn revolutionär aus. Sie erschloß ihnen endlich die Möglichkeit der Ausübung des Bahnrennsportes auf breiter Grundlage. Daß sie ausgiebig Gebrauch davon machten, zeigt die Schlußbilanz des Jahres.

Vier weitere Großveranstaltungen rollten im Laufe des Jahres über die schmucke 400-m-Bahn. Der Große Preis von Dresden sah am 30. Juli vor 20 000 Besuchern erneut ein Klassefeld am Ablauf, darunter die neue Kombination Pötzsch-Stammer (Leipzig), die den Großen Preis der Stadt Dresden, ein 200-Runden-Mannschaftsfahren, erst in der Schlußwertung mit einem Punkt Vorsprung vor Gruß-Heller und Rölke-Grütze gewannen. Mit Rundenrückstand folgte das andere starke Feld. Den schönsten Sprinterkampf des Jahres lieferten sich im Fliegerhauptfahren Pötzsch, Gruß, Rölke und Heller. Bei der Glocke ging Pötzsch mit mächtigem Antritt davon, gefolgt von Gruß und Rölke, die ihn auf der Gegengeraden überspurteten. Unter tosendem Beifall gewann Gruß vor Rölke und Pötzsch, im Ziel auf engstem Raum zusammengedrängt. Im 4000-m-Verfolgungsfahren siegte Grütze vor Schubert und Zeidler. Bei der Jugend gewann Adamek (Leipzig) beide Wettbewerbe.

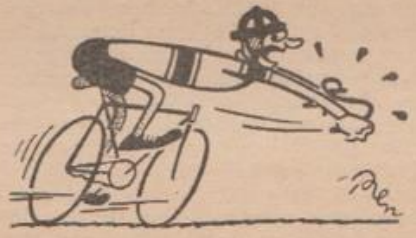
Der 9. September brachte den Städtekampf Chemnitz—Dresden—Zittau—Zwickau als Omnium für vier Zweier-Mannschaften in drei Läufen. Hier zeigte sich offensichtlich die Verbesserung der Dresdner Fahrer. Dresden gewann mit Rölke-Heinrichs den Städtekampf vor Zittau (Nitzsche-Schmidt), Chemnitz (Gruß-Bachseitz) und Zwickau (Schubert - Stürzer). Im Punktefahren kamen Schubert, A. und Nittel und in den beiden Jugendwettbewerben Haufe, Passeck und Neumann jeweils dicht hinter den Siegern auf den Plätzen ein. Das abschließende Mannschaftsfahren brachte Gruß-Günther einen eindrucksvollen Sieg vor den Zittauern Nitzsche-Schmidt, Mally-Seidenglanz (Chemnitz) und Heinrichs-Nittel (Dresden) und — Dresden den „Fall Rölke", dessen ungeheuerliches Strafmaß für den Betroffenen die Gemüter gegenwärtig stark erregt. Am 10. Oktober umsäumten noch einmal 10 000 Besucher die schöne Dresdner Bahn, die inzwischen in der Anlage weiter verbessert worden war. Mit 50 Fahrern war die gut gelungene Veranstaltung, betitelt „Großer Friedenspreis", recht gut besetzt. Sie war zugleich Symbol und Mahnung für die Volkswahlen am 15. Oktober. Die Chemnitzer und Leipziger Streitmacht stand in erdrückender Übermacht der Dresdner und Zwickauer Vertretung gegenüber. Gruß, Körnig, Fritzsche und Urban im Endlauf des Hauptfahrens. Gruß, von Körnig im Auslauf der Zielkurve nach außen gedrängt, verlor damit an Schwung und sah sich im Ziel von Fritzsche und Urban mit knappstem Ergebnis geschlagen. Nittel (Dresden) Sieger im Vorgabefahren vor Heller (Leipzig). Reichmann (Chemnitz) gewann bei der Jugend das Ausscheidungsfahren und Adamek (Leipzig) das Punktefahren vor dem in letzter Zeit stark nach vorn gekommenen Dresdner Schneider. Dreizehn erlesene Manschaften gingen in das 150-Runden-Rennen um den Großen Friedenspreis, den Fritzsche-Lohse (Chemnitz) nach dramatischem Verlauf vor Friese-Urban und Gruß-Günther gewannen.

Zwischen dem Großkampfgeschehen lagen am 24. Juni die Kreismeisterschaften im Bahnfahren. Sie füllten einen ganzen Renntag aus, der für das Wochenende mit 3000 Besuchern recht ansprechend verlief. Überraschungen blieben nicht aus. Die Meister von 1950 präsentieren sich wie folgt: 1000-m-Malfahren für Junioren: Erich Grütze vor Rölke, Heinrichs und Becker. 1000-m-Zeitfahren: Heinz Rölke in 1:27,9 vor Heinrichs 1:28,9 und Grütze 1:30. 4000-m-Verfolgunsfahren: Günther Zeidler 6:03 Min. vor Grütze 6:12,5 und Heinrichs 6:13,5. 1000-m-Malfahren für Jugend: Neumann vor Schneider und Passeck. 1000-m-Zeitfahren: Neumann 1:34 vor Passeck 1:35,5 und Haufe 1:35,8. 4000-m-Verfolgungsrennen: Haufe 5:50 Min. vor Neumann und Schneider. 100-Runden-Mannschaftsrennen gewannen Rölke-Grütze (Dresden) vor Nitzsche-Schmidt (Zittau), Herzog-Becker (Zittau-Dresden), Nittel-Heinrichs (Dresden), Pietzsch-Zimmermann (Freiberg).

aus: „Illustrierter Radrennsport" Heft 2 vom 11. Januar 1951

Nittel-Heinrichs erzielten 63 Punkte

Zu unserer Veröffentlichung: „Waren Wottka-Kölling das beste Paar" erhielten wir von der Sportvereinigung der Volkspolizei Dresden eine Zuschrift, in der bemängelt wird, daß das Paar Nittel (VP



Dresden)-Heinrichs (Bau-Union Süd Dresden) übersehen wurde. Nittel ist nicht mehr der Jüngste, aber einer der erfolgreichsten Aktiven unter den Radsportlern. Einst Mitglied des Dresdener RC Exzelsior, reichte es sogar für ihn 1935 zur Deutschen Meisterschaft im Mannschafts-Verfolgungsrennen (5. Sieg von Excelsior in der Meisterschaft). Seit März 1950 fährt Nittel wieder. Sein bestes Ergebnis war der 6. Platz im DS-Auswahlrennen in Chemnitz. Die Erfolge von Nittel-Heinrichs waren 1950 im einzelnen folgende:

3. 6. 50	Leipzig	9. Pl.	2 Pkt.
4. 6. 50	Wittenberge . .	4. „	7 „
25. 6. 50	Zittau	3. „	8 „
2. 7. 50	Riesa	3. „	8 „
30. 7. 50	Dresden . . .	5. „	6 „
8. 8. 50	Görlitz	1. „	10 „
9. 9. 50	Dresden . . .	4. „	7 „
16. 9. 50	Görlitz	3. „	8 „
7. 10. 50	Dresden . . .	6. „	5 „
22. 10. 50	Chemnitz . . .	9. „	2 „
Mit insgesamt			63 Pkt.

muß die obige Mannschaft in der Tabelle auf dem 7. Rang eingesetzt werden.

aus: „Illustrierter Radrennsport" Heft 3 vom 18. Januar 1951

4.3.1950: 1. Weltmeisterschaft im Querfeldeinfahren in Paris (Frankreich)

Deutsche Fahrer waren nicht am Start.

Profis (23,25 km):
1. Jean Robic (Frankreich) 51:44 Minuten
2. Roger Rondeaux (Frankreich)
3. Pierre Jodet (Frankreich) 1:58 Min. zurück

5.3.1950: Europakriterium im Bahnfahren in Zürich (Schweiz)

Profis: Zweiermannschaftsfahren:
1. Gerrit Schulte (Niederlande) / Gerrit Peters (Niederlande)
2. Achille Bruneel (Belgien) / Roger Lapebie (Belgien)
3. Hugo Koblet (Schweiz) / Armin von Büren (Schweiz)

30.4. – 9.5.1950:

III. Internationale Friedensfahrt
Warschau – Prag

1. Etappe: Rund um Warschau (143 km) am 30. April 1950
1. Jan Veselý (ČSR) 3:48:27 Stunden (1 Min. Bon.)
2. Knut-Erik Andersen (Dänemark) 1:00 Min. zurück
3. Maurice Herbulot (Frankreich) 1:03 Min. zurück

2. Etappe: Warschau – Łódź (183 km) am 1. Mai 1950
1. Bronisław Klabiński (Frankreich/Polen) 5:00:12 Stunden (1 Min. Bon.)
2. Ilja Krestew (Bulgarien) 1:01 Min. zurück
3. Willy Emborg (Dänemark) 1:02 Min. zurück

3. Etappe: Łódź – Wrocław (218 km) am 2. Mai 1950
1. Vlastimir Ružička (ČSR) 6:05:45 Stunden (1 Min. Bon.)
2. Jan Veselý (ČSR) 1:00 Min. zurück
3. Marin Niculescu (Rumänien) 1:00 Min. zurück

4. Etappe: Wrocław – Chorzow (183 km) am 3. Mai 1950

1.	Vlastimir Ružička (ČSR)	5:46:40 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Jacques Alix (Frankreich)	2:08 Min. zurück
3.	Milko Dimow (Bulgarien)	4:23 Min. zurück

5. Etappe: Chorzow – Cieszyn (216 km) am 4. Mai 1950

1.	Willy Emborg (Dänemark)	6:21:02 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Alexander Sowa (Frankreich-Polen)	4:53 Min. zurück
3.	Milko Dimow (Bulgarien)	7:29 Min. zurück

6. Etappe: Cieszyn – Gottwaldov (161 km) am 6. Mai 1950

1.	Vlastimir Ružička (ČSR)	4:14:24 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Bronisław Klabiński (Frankreich-Polen)	1:00 Min. zurück
3.	Georgi Geschew (Bulgarien)	1:00 Min. zurück

7. Etappe: Gottwaldov – Brno (146 km) am 7. Mai 1950

1.	Bronisław Klabiński (Frankreich/Polen)	3:46:47 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Willy Emborg (Dänemark)	1:33 Min. zurück
3.	Wedell Östergaard (Dänemark)	1:39 Min. zurück

8. Etappe: Brno – Pardubice (143 km) am 8. Mai 1950

1.	Vlastimir Ružička (ČSR)	3:34:35 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Børge Saxil Nielsen (Dänemark)	1:00 Min. zurück
3.	Bronisław Klabiński (Frankreich-Polen)	1:00 Min. zurück

9. Etappe: Pardubice – Prag (146 km) am 9. Mai 1950

1.	Jan Veselý (ČSR)	4:07:23 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Marin Niculescu (Rumänien)	1:03 Min. zurück
3.	Bronisław Klabiński (Frankreich-Polen)	1:04 Min. zurück

Gesamteinzelwertung (Gelbes Trikot):

1.	Willy Emborg (Dänemark)	43:01:04 Stunden
2.	Bronisław Klabiński (Frankreich-Polen)	7:19 Min. zurück
3.	Vlastimir Ružička (ČSR)	8:14 Min. zurück
14.	Lothar Meister I (DDR)	58:56 Min. zurück
20.	Horst Gaede (DDR)	1:30:24 Std. zurück
32.	Werner Gräbner (DDR)	2:15:58 Std. zurück
44.	Otto Busse (DDR)	4:04:16 Std. zurück
45.	Karl-Heinz Hey (DDR)	4:04:27 Std. zurück
	Kurt Plitt (DDR) ausgeschieden	

Gesamtmannschaftswertung:

1.	ČSR	129:42:52 Stunden
2.	Dänemark	15:38 Min. zurück
3.	Rumänien	45:36 Min. zurück
8.	DDR	2:57:35 Std. zurück

19. und 20.8.1950: 17. Weltmeisterschaften im Straßeneinzelfahren in Moorslede (Belgien)

Deutsche Fahrer waren nicht am Start.

Profis (284 km):

1. Albéric Schotte (Belgien)	7:49:54 Stunden
2. Theofiel Middelkamp (Niederlande)	1:01 Min. zurück
3. Ferdinand Kübler (Schweiz)	1:48 Min. zurück

Männer (175 km):

1. Jack Hoobin (Australien)	4:29:24 Stunden
2. Robert Varnajo (Frankreich)	gleiche Zeit
3. Alfo Ferrari (Italien)	gleiche Zeit

...8.1950: 40. Weltmeisterschaften im Bahnfahren in Lüttich (Belgien)

Deutsche Fahrer waren nicht am Start.

Profis:

Sprint:
1. Reginald Harris (Großbritannien)
2. Arie van Vliet (Niederlande)
3. Jan Derksen (Niederlande)

5000 m:
1. Antonio Bevilacqua (Italien)
2. Wim van Est (Niederlande)
3. Paul Matteoli (Frankreich)

Dauerfahren (100 km):
1. Raoul Lesueur (Frankreich)
2. Jan Pronk (Niederlande)
3. Georges Sérès jr. (Frankreich)

Männer:

Sprint:
1. Maurice Verdeun (Frankreich)
2. Pierre Even (Frankreich)
3. Johannes Hijzelendoorn (Niederlande)

4000 m:
1. Sidney Patterson (Australien)
2. Aldo Gandini (Italien)
3. Guido Messina (Italien)

1950: Berlin – Angermünde – Berlin

Männer (206 km):
1. Horst Rauschenberger (Spandauer RV 91)
2.
3.

1950: 23. Berlin – Leipzig

Männer (188 km):
1. Max Bartoskiewicz (Berlin) 6:59 Stunden
2. Willy Irrgang (West-Berlin)
3. Horst Schellhammer (Berlin)

3.4.1950: 32. Berlin – Cottbus – Berlin

Männer:
1. Paul Dinter (SG Mittenwalde)
2. Erwin Horn (BSG Rotation Berlin)
3. Walter Baumann (BSG Astra Chemnitz)

30.4.1950: Rund um das Ostragehege

Im Vorjahre siegte bei den Junioren der Dresdner Heinz Rölke in 1 : 43 : 55 Stunden und 23 Punkten. Jugendsieger wurde Heinz Sauerbier, Leipzig in 53 : 20 Minuten und 6 Punkten. Bei den Altersfahrern gewann der Dresdner Oskar Richter in 52 : 40 Minuten. Im Preis der Volkseigenen Betriebe kam Wolfgang Gnauck, Dresden zu einem eindrucksvollen Siege in 43 : 20 Minuten und 15 Punkten. Den wertvollen Adolf Hennecke-Wanderpreis gewann das Dresdner Transformatoren- und Röntgenwerk endgültig in einer Fahrzeit von 2 : 10 : 03 Stunden mit den Fahrern Gnauck, Gräbner und Grahle.
Die heutige Veranstaltung steht wieder am Vortage des Weltfeiertages aller Schaffenden im Zeichen des nationalen Kampfes aller Sportler für Frieden, Einheit und Aufbau. Sie dient gleichermaßen der Vorbereitung zur Teilnahme an den III. Weltfestspielen der Jugend und Studenten im Sommer 1951 in Berlin.
Die Besten mögen in allen Klassen in diesem friedlichen Wettstreit Sieger sein.
Sport frei!

aus: Programmheft zu „Rund um das Ostragehege“ am 29. April 1951

Kriterium (20 Runden = 64 km in 1:43:55 Stunde):
Männer:
1. Heinz Rölke (BSG Bau-Union Süd Dresden) 23 Punkte
2. Siegfried Schmidt (BSG Bastfaser Zittau) 8 Punkte
3. Martin Scholz (BSG Bastfaser Zittau) 7 Punkte

2.7.1950: 13. Harz-Rundfahrt

Erschöpft, aber doch glücklich über den schönen Sieg in der Harzrundfahrt, erfrischt sich der Berliner Erich Schulz am Ziel

Männer(208 km):

1. Erich Schulz (SG Berliner Bären)
   6:16:51,9 Stunden
2. Paul Dinter (SG Mittenwalde)
   3:45,9 Min. zurück
3. Karl-Heinz Hey (BSG Metall Mühlhausen)
   3:45,9 Min. zurück

aus: Illustrierter Radrennsport“ Heft 1 vom 6. Juli 1950

16.7.1950: DDR-Meisterschaften im Bahnfahren in Leipzig

Profis:

Sprint:
1. Heinz Drescher (Berlin)
2. Gerhard Müller (BSG „Erich Zeigner“ Leipzig)
3. Rudolf Voigt (Chemnitz)

5000 m:
1. Rudi Keil (Erfurt) 5:45,8 Minuten
2. Karl Wiemer (Berlin)
3. Herbert Gerber (Chemnitz)

Zweiermannschaftsfahren (100 km in 2:27:33 Stunden):
1. Werner Richter (Chemnitz) / Otto Weckerling (Magdeburg)
   44 Punkte
2. Gerhard Bolte (Chemnitz) / Heinz Flemig (Chemnitz)
3. Gerhard Schulz (Berlin) / Willy Funda (Zossen)

1950: DDR-Meisterschaften im Bahnfahren in Zwickau

Profis: Stunden-Einzelfahren:

1. Gerhard Huschke (Berlin)
2. Walter Nickel (Berlin)
3. Gerhard Oelze (Magdeburg)

Dauerfahren (100 km):

1. Gerhard Huschke (Berlin) hinter Walter Heßlich
2. Hermann Hille (Leipzig)
3. Werner Richter (Chemnitz)

16.7.1950: 23. Großer Sachsenpreis
Chemnitz – Dresden – Leipzig – Chemnitz

FDJ FDGB

6. DS-Auswahl-Straßenrennen über 270 km

Friedensfahrt durch Sachsen

Veranstalter: Deutscher Sportausschuß
Ausrichter: Kreissportausschuß Chemnitz

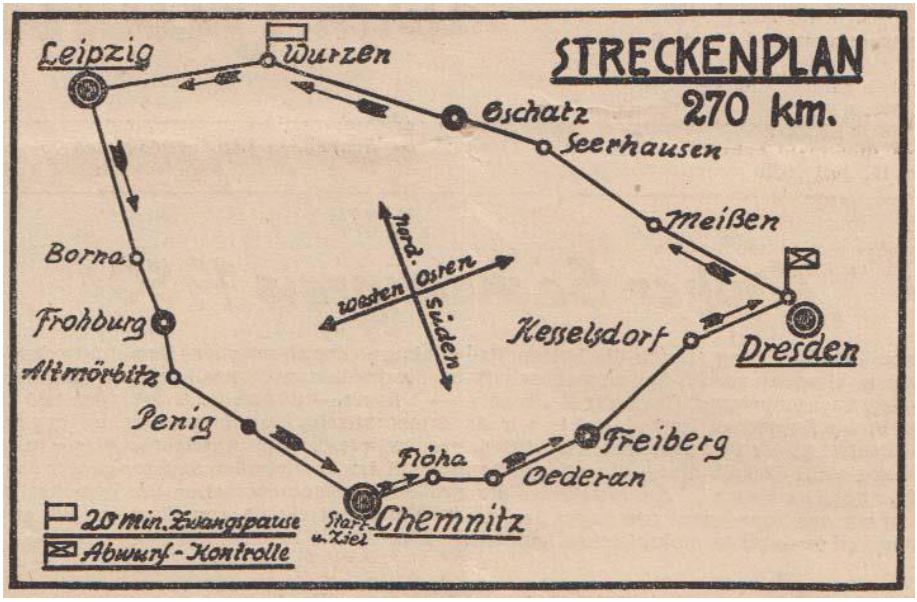
Preis 20 Pf

Chemnitz — Freiberg — Dresden — Meißen — Oschatz — Wurzen — Leipzig — Borna — Frohburg — Chemnitz am 16. Juli 1950

Großer Sachsenpreis 1950

Nach langjähriger Unterbrechung starten die besten Radamateure der Deutschen Demokratischen Republik am 16. Juli zum 6. Auswahlrennen zur DS-Spitzenmannschaft im Straßenfahren erstmalig wieder auf der traditionellen Strecke des „Großen Sachsenpreises" Chemnitz — Dresden — Leipzig — Chemnitz. Gemeinsam mit unserer Trägerorganisation, der Freien Deutschen Jugend, stehen wir als demokratische Sportbewegung im gegenseitigen Wettbewerb des vom Zentralrat der FDJ proklamierten „Friedensaufgebotes". Der Ausrichter dieser großen radsportlichen Veranstaltung stellt deshalb dieses gigantische Rennen auf den Landstraßen Sachsens unter das Motto „Friedensfahrt durch Sachsen". Als Mitglieder der großen Massenorganisation der demokratischen Sportbewegung bekennen wir uns konsequent zum Lager des Friedens und Fortschritts, angeführt von der großen sozialistischen Sowjetunion und den volksdemokratischen Ländern.

aus: Programmheft für „Großer Sachsenpreis 1950"



Der junge FDJler Lothar Meister sagt: „Der demokratischen Regierung gehört das Vertrauen aller Sportler am 15. Oktober"

Männer (272 km):

1. Lothar Meister I
   (BSG Stern Südost Leipzig)
   7:45:36 Stunden
2. Horst Gaede
   (BSG Aufbau Börde Magdeburg)
   gleiche Zeit
3. Paul Dinter (SG Mittenwalde)
   6:15 Min. zurück

13. Alfred Schubert
    (BSG Bau-Union Dresden)
    14:12 Min. zurück
14. Schlick (Zittau)
    14:12 Min. zurück

aus: „Illustrierter Radrennsport" Heft 14 vom 5. Oktober 1950

22. und 23.7.1950: DDR-Meisterschaften im Bahnfahren in Zwickau

Männer:

Sprint:
1. Heinz Rothmund (BSG Olympia Erfurt)
2. Horst Pötsch (BSG Stern Südost Leipzig)
3. Bruno Zieger (BSG KWU Erfurt)

1000 m:
1. Helmut Körnig (BSG Eisen und Stahl Leipzig) 1:19,0 Minute
2. Horst Pötsch (BSG Stern Südost Leipzig) 1:19,5 Minute
3. Karl-Heinz Neye (BSG „Willi Sänger“ Potsdam)

4000 m:
1. Lothar Wottka (BSG KWU Magdeburg) 5:36,3 Minuten
2. Rudolf Schubert (BSG Kompressor Zwickau) 5:36,9 Minuten
3. Erich Stammer (BSG „Erich Zeigner“ Leipzig)

4000 m Mannschaft:
1. BSG Eisen und Stahl Leipzig 5:21,3 Minuten
   (Otto Busse, Helmut Körnig, Rolf Thieme, Gerd Thiemichen)
2. BSG KWU Erfurt
   (Bruno Zieger, Georg Stoltze, Seiffert, Rudi Keil)
3. BSG Olympia Erfurt

Zweiermannschaftsrennen (eine Stunde):
1. Georg Stoltze / Bruno Zieger (BSG KWU Erfurt) 22 Punkte
2. Karl-Heinz Neye /
   Bergmann (BSG „Willy Sänger“ Potsdam) 12 Punkte
3. Hans Friese / Henry Urban (BSG Diamant Chemnitz) 8 Punkte

Jugend 16 – 18:

Sprint:
1. Karl-Heinz Zinke (BSG Kompressor Zwickau)
2. Heinz Paulus (BSG KWU Magdeburg)
3. Ladensack (BSG KWU Erfurt)

1000 m:
1. Ladensack (BSG KWU Erfurt) 1:23,5 Minute
2. Hübner (BSG KWU Erfurt)
3. Karl-Heinz Zinke (BSG Kompressor Zwickau)

4000 m:
1. Wolfgang Terpe (Buna Merseburg) 5:49,0 Minuten
2. Werner Klempin (SG Derby Pankow Berlin) 5:53,1 Minuten
3. Hübner (BSG KWU Erfurt)

4000 m M.:
1. BSG KWU Erfurt 5:24,8 Minuten
   (Hans Stoltze, Ladensack, Hübner, Weißmantel)
2. BSG „Erich Zeigner“ Leipzig
3. BSG Astra Chemnitz

Jugend 14 – 16:

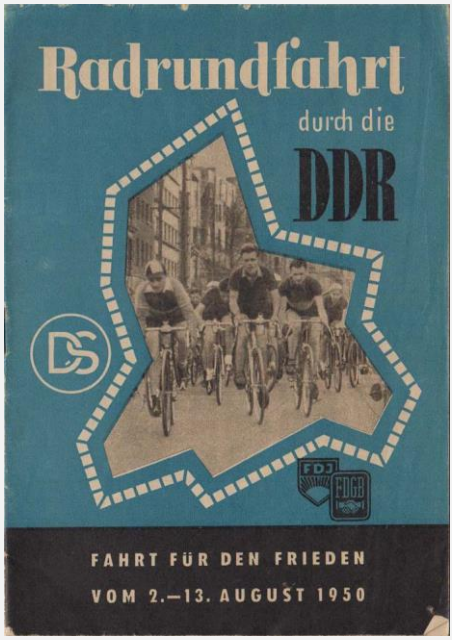
Sprint:
1. Hans Stoltze (BSG KWU Erfurt)
2. Karl-Heinz Lehrmann (BSG Stern Südost Leipzig)
3. Joachim Sauerbier (BSG Stern Südost Leipzig)

1000 m:
1. Hans Stoltze (BSG KWU Erfurt) 1:20,6 Minute
2. Joachim Sauerbier (BSG Stern Südost Leipzig) 1:24,4 Minute
3. Karl-Heinz Lehmann (BSG Stern Südost Leipzig)

4000 m:
1. Hans Stoltze (BSG KWU Erfurt) 5:45,5 Minuten
2. Bauer (BSG Grün-Rot Magdeburg) 5:56,1 Minuten
3. Karl-Heinz Lehmann (BSG Stern Südost Leipzig)

Zweiermannschaftsrennen (30 Minuten):
1. Hans Stoltze / Hübner (BSG KWU Erfurt) 13 Punkte
2. Paulus / Bauer (BSG Grün-Rot Magdeburg) 11 Punkte
3. Manfred Reichmann / Gerhard Glänzel (BSG Astra Chemnitz)

2. – 13.8.1950: Fahrt für den Frieden durch die DDR (später: „DDR-Rundfahrt“)



Fahrt für den Frieden

durch die Deutsche Demokratische Republik

In der Hauptstadt Deutschlands erfolgt am 2. August der Start zum größten Radsportereignis. Die Fahrt geht durch die entscheidenden Zentren des politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens unserer Deutschen Demokratischen Republik.

Nachdem bereits im Vorjahr die Radrundfahrt durch die damalige sowjetische Zone ein großer Erfolg für unsere demokratische Sportbewegung bedeutete, wird das diesjährige Straßenrennen unserer besten Fahrer durch die Deutsche Demokratische Republik zu einer gewaltigen Demonstration für den Kampf um den Frieden werden.

Vom Start in Berlin angefangen, werden unsere Fahrer beweisen, daß sie in den vergangenen Monaten in harter Trainingsarbeit ihr Können vergrößert haben, daß sie gelernt haben von der großen Friedensfahrt Warschau–Prag. Sie werden beweisen, daß sie gelernt haben von den Leistungen der Fahrer der Volksdemokratien, von der wirklichen Freundschaft und Kameradschaft unter Sportlern, die den Frieden lieben und für ihn zu kämpfen bereit sind.

So wird der Ausgangspunkt dieses gewaltigen Rennens, die Hauptstadt unseres Vaterlandes, jedem Fahrer den Willen des demokratischen Berlins für den Frieden und die demokratische Einheit Deutschlands mit auf den Weg geben.

Hunderttausende werden die Straßen säumen, werden dieses Rennen zu einem Volksfest gestalten, werden das Rennen zu einem Millionenbekenntnis unseres Volkes werden lassen für den unerschütterlichen Willen, alle Kraft einzusetzen gegen die USA-Kriegsbrandstifter und ihre deutschen Agenten, zur Stärkung der Weltfriedensbewegung.

Diese Radrundfahrt, die im Zeichen des Friedensaufgebotes der deutschen Jugend und der demokratischen Sportbewegung steht, wird zugleich eine gewaltige Manifestation für die Freundschaft mit der sozialistischen Sowjetunion und dem Führer der Weltfriedensbewegung, Generalissimus Stalin, für die Freundschaft mit den Völkern der Volksdemokratien und für die Solidarität mit der um ihre Freiheit und Unabhängigkeit kämpfenden Volksrepublik Nordkorea.

Im Kampf für die demokratische Einheit Deutschlands wird dieses sportliche Großereignis ein großer Auftakt und ein Bekenntnis für den Sieg der gemeinsamen Kandidatenliste zu den Volkswahlen am 15. Oktober 1950.

Unseren Fahrern wünschen wir zu dieser Fahrt des Friedens auf der über 1825 km langen Rennstrecke, die einen großen Einsatz von jedem einzelnen fordert, recht guten Erfolg.

Das Band des gemeinsamen Kampfwillens für die Interessen unseres Volkes helft ihr fester schmieden; ausstrahlend in den Westen unserer Heimat und nach Westberlin, wird diese Kraft den Sieg der Nationalen Front herbeiführen.

Vorwärts!
Für die Unabhängigkeit und demokratische Einheit Deutschlands!
Vorwärts!
Für den Frieden und für ein glückliches Leben!

Ernst Horn
Leiter des Deutschen Sportausschusses

aus: Deckblatt und Vorwort des Programmheftes zur Rundfahrt

1. Etappe: Berlin – Stralsund (258 km) am 2.8.1950
1. Rudi Kirchhoff (Berlin II) 7:11:41 Stunden (1 Min. Bon.)
2. Bernhard Trefflich (Thüringen) 1:04 Min. zurück
3. Heinz Winter (Sachsen III) 1:04 Min. zurück

2. Etappe: Stralsund – Schwerin (162 km) am 3.8.1950

1.	Paul Dinter (Brandenburg)	5:03:32 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Rudi Kirchhoff (Berlin II)	4:11 Min. zurück
3.	Bruno Zieger (Thüringen)	4:11 Min. zurück

3. Etappe: Schwerin – Magdeburg (214 km) am 4.8.1950

1.	Werner Weber (Sachsen I)	6:44:30 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Rudi Kirchhoff (Berlin II)	1:00 Min. zurück
3.	Paul Dinter (Brandenburg)	1:00 Min. zurück

4. Etappe: Magdeburg – Leipzig (156 km) am 5.8.1950

1.	Lothar Meister I (Sachsen I)	4:21:05 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Paul Scherner (Thüringen)	1:00 Min. zurück
3.	Edgar Schatz (Sachsen-Anhalt I)	1:00 Min. zurück

5. Etappe: Leipzig – Erfurt (187 km) am 7.8.1950

1.	Bruno Zieger (Thüringen)	5:25:50 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Werner Weber (Sachsen I)	9:21 Min. zurück
3.	Hans Friese (Sachsen III)	9:21 Min. zurück

6. Etappe: Erfurt – Gera (216 km) am 8.8.1950

1.	Werner Weber (Sachsen I)	6:34:17 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Lothar Meister I (Sachsen I)	1:00 Min. zurück
3.	Rudolf Fensl (Sachsen I)	1:00 Min. zurück

7. Etappe: Gera – Chemnitz (141 km) am 9.8.1950

1.	Erich Schulz (Berlin II)	4:11:38 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Werner Gräbner (Berlin II)	1:00 Min. zurück
3.	Lothar Meister I (Sachsen I)	3:24 Min. zurück

8. Etappe: Chemnitz – Zittau (167 km) am 11.8.1950

1.	Paul Dinter (Brandenburg)	4:28:48 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Lothar Meister I (Sachsen I)	55 Sek. zurück
3.		

9. Etappe: Zittau – Forst (118 km) am 12.5.1950

1.	Heinz Sippli (Berlin I)	3:37:16 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Heinz Jakob (Berlin I)	1:00 Min. zurück
3.	Bernhard Trefflich (Thüringen)	1:00 Min. zurück

10. Etappe: Forst – Berlin (206 km) am 13.8.1950

1.	Horst Franke (Sachsen-Anhalt II)	6:02:05 Stunden (1 Min. Bon.)
2.	Lothar Meister I (Sachsen I)	2:03 Min. zurück
3.	Werner Weber (Sachsen I)	2:03 Min. zurück

Gesamteinzelwertung (Gelbes Trikot):

1.	Bernhard Trefflich (Thüringen)	54:06:42 Stunden
2.	Lothar Meister I (Sachsen I)	22:57 Min. zurück
3.	Erich Schulz (Berlin II)	34:40 Min. zurück

Gesamtmannschaftswertung (Weißes Trikot):

1.	Sachsen I	164:44:59 Stunden
2.	Berlin II	26:04 Min. zurück
3.	Thüringen	1:36:46 Std. zurück
9.	Sachsen II	5:38:14 Std. zurück
11.	Sachsen III	6:11:36 Std. zurück

Sachsen 1. Mannschaft

Busse, Otto
geboren 16. 6. 1914

1948 Leipziger Straßenmeister. 1949 Berlin—Leipzig, 3-Runden-Rennen in Gera, Preis der Volkseigenen Betriebe in Riesa, Vierter im Gesamt der Ostzonenfahrt 1949. 1950 Teilnehmer der Friedensfahrt Warschau—Prag.

Meister, Lothar
geboren 26. 1. 1931

1949 Sieger in „Rund um Leipzig", Sechster bei der Ostzonenrundfahrt; bei der Friedensfahrt Warschau—Prag belegte Meister den 14. Platz. 1950 Sieger im Rennen von Görlitz und Sieger im Großen Sachsenpreis.

Fensl, Rudi
geboren 30. 5. 1914

Beständiger und erfolgreichster Chemnitzer Straßenfahrer, in jedem Rennen gut placiert. Aussichtsreichster Rundfahrtteilnehmer.

Pietzsch, Rudi
geboren 27. 1. 1911

1941 bis 1949 ruhte bei ihm jeglicher Sport. 1950 Zweiter im Eröffnungsrennen „Rund um die Dresdner Heide". Bei der Harzrundfahrt belegte er den 4. Platz.

Lohse, Helmut
geboren 23. 9. 1913

Straßen-Kreismeister, temperamentvoll, zäh und ausdauernd. Die zahlreichen Erfolge seiner gerade 20jährigen Rennfahrerlaufbahn lassen, besonders für seine Mannschaft, gute Leistungen hoffen. War zweimal in der DS-Auswahlmannschaft.

Weber, Werner
geboren 4. 4. 1926

Sieger im 100-km-Maienpreis in Chemnitz, dreimal in der DS-Auswahlmannschaft placiert. Ehrgeizig, noch jung und hoffnungsvoll. Dürfte sicher auch zur Rundfahrt gut abschneiden.

aus: Programmheft zur Rundfahrt, Seite 11

Die siegreiche Sachsenmannschaft der „Fahrt für den Frieden“

Von links: Busse (Leipzig), Pietsch (Freiberg), Lohse (Chemnitz), Fensl (Chemnitz), Weber (Chemnitz), Meister (Leipzig)

Sportfreund Fensl spricht im Namen der Mannschaft:

„Wer sein Volk liebt und ihm eine Zukunft des Friedens, des Fortschrittes, der Demokratie und des Wohlstandes sichern will, bekennt sich am 15. Oktober zur gemeinsamen Wahlliste der Nationalen Front des demokratischen Deutschland.“

aus: Programmheft zur „Fahrt für den 15. Oktober“ am 14. Oktober 1950, Seite 8

FDJ FDGB

Deutscher Sportausschuß DS

SPARTE RADFAHREN

Am 10. September 1950 in Greiz / Thüringen

Meisterschaften im Einer-Straßenfahren

der Deutschen Demokratischen Republik

Marschtabelle

Voraussichtl. Durchfahrtszeiten (Junioren)

Ort	km	Zeit
Greiz	—	6.30
Reichenbach	9,3	6.50
Zwickau	28,5	7.26
Meerane	45,2	7.55
Gößnitz	49,6	8.04
Schmölln	55,6	8.14
Ronneburg	68,9	8.38
Gera	77,3	8.52
M.-Pöllnitz	98,0	9.29
Schleiz	121,7	10.12
Mühltroff	129,7	10.25
Elsterberg	154,0	11.09
Greiz	160,5	11.20

Veranstalter:
Deutscher Sportausschuß

Verantwortlich:
Heinz Richter, Berlin, Spartenleiter im DS

Technische Durchführung:
Heinz Richter (Heirl) Straßentechniker i. DS

Leiter des WA:
Walter Heclau, WA-Obmann im DS

Arzt: Dr. Heil
Sanitäts- und Hilfsdienst

RENNSTRECKE

Greiz — Reichenbach — Zwickau — Meerane — Gößnitz — Schmölln
Gera — M.-Pöllnitz — Schleiz — Mühltroff — Elsterberg — Greiz

Es lebe die Weltfriedensfront gegen Faschismus und Krieg!

aus: Programmheft zur DDR-Meisterschaft im Straßeneinzelfahren am 10. September 1950, Seite 1

10.9.1950: DDR-Meisterschaften im Straßeneinzelfahren in Greiz

Männer (160 km):

1.	Edgar Schatz (BSG Buna Merseburg)	5:11:53 Stunden
2.	Lothar Meister I (BSG Stern Südost Leipzig)	gleiche Zeit
3.	Werner Gräbner (RV Semper Berlin)	gleiche Zeit

Jugend 16 – 18 (65 km):

1.	Gerhard Löffler (SG Derby Pankow Berlin)	1:59:25 Stunde
2.	Detlef Zabel (SG Derby Pankow Berlin)	gleiche Zeit
3.	Manfred Adamek (BSG Einheit Ost Leipzig)	gleiche Zeit

Jugend 14 – 16 (32 km):

1.	Joachim Eckert (BSG KWU Halle)	1:01:10 Stunde
2.	Peter Gelpke (RVg Berlin-Köpenick)	gleiche Zeit
3.	Manfred Fleischmann (SG Derby Pankow Berlin)	gleiche Zeit
4.	Siegfried Grütze (BSG Bau-Union Dresden)	gleiche Zeit

Klaus Törpe †

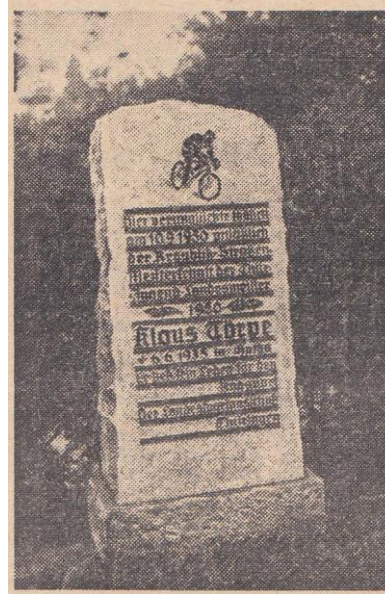
Bei der Meisterschaft der Deutschen Demokratischen Republik im Straßenfahren der Jugendklasse, 14—16 Jahre, ereignete sich am 10. September 1950 bei einer Talabfahrt kurz vor der Stadt Greiz ein bedauerlicher Unfall. Infolge der regennassen Straße kam der Jugendfahrer Klaus Törpe (BSG KWU Erfurt), geb. am 6. Juni 1935, wohnhaft Gotha (Thüringen), zu Fall. Mit schweren Verletzungen wurde der Jugendliche, der sich beim letzten Jugendlehrgang in Greiz als vorbildlicher und talentierter Sportler besonders hervorgetan hatte, ins Krankenhaus eingeliefert, wo er am Dienstag, dem 12. September 1950, verstarb.

Am 13. September erfolgte seine Aufbahrung im Kreissportausschuß Greiz, zu der Vertreter der Sportschule, der Freien Deutschen Jugend und der Stadt anwesend waren. Nach kurzem Gedenken und Ansprachen des Sekretärs Mank sowie eines Vertreters der Stadt erfolgte die Überführung nach Gotha, wo am Sonnabend, dem 16. September, um 11 Uhr, die Beerdigung stattfand.

Im Auftrage des Sekretariats des Deutschen Sportausschusses nahm Spartenleiter Richter an der Beerdigung teil und legte einen Kranz der Demokratischen Sportbewegung nieder.

aus: „Illustrierter Radrennsport“ vom 21. September 1950

10. September 1950 — der Kampf um den Titel „DDR-Straßenmeister“ trat in sein entscheidendes Stadium. Inmitten der Jugendfahrer rechnete sich der Landesmeister Thüringens, der begabte Klaus Törpe, reelle Siegeschancen aus. Dunkeldrohende Wolken zogen herauf. Sprühregen machte die Straßendecke glitschig. Plötzlich ein Aufschrei — einer der jungen Meisterschaftsaspiranten war gestürzt.



Der blonde Thüringer Klaus Törpe, der drei Monate zuvor seinen 15. Geburtstag gefeiert hatte, erlag den schweren Verletzungen.

Am 10. September 1955 stand eine kleine Delegation vor dem an der Unfallstelle errichteten Gedenkstein und legte, während die besten Straßenfahrer der Deutschen Demokratischen Republik und Westdeutschlands um den Sieg in der Etappe Karl-Marx-Stadt nach Cottbus um neuen Siegeslorbeer kämpften, einen Kranz nieder. Klaus Törpe bleibt unvergessen.

aus: „Radsportwoche“ Nr. 47 vom 15. November 1955

24.9.1950: DDR-Meisterschaften im Straßenmannschaftsfahren in Berlin

Männer (100 km):

1. RV Semper Berlin 2:32:41,8 Stunden
   (Werner Gräbner, Willi Elsner, Rudi Kirchhoff, Erich Schulz, Werner Lepke, Horst Bräunlich)
2. BSG Stahl Südwest Leipzig 4:28,7 Min. zurück
   (Otto Busse, Johann Czikowski, Josef Ernst, Gustav Dreßler, Gerd Thiemichen, Franz Heller)
3. BSG Diamant Chemnitz 5:04,0 Min. zurück
   (Werner Fritsche, Helmut Lohse, Henry Urban, Hans Friese, Karl Mally, Rudi Seidenglanz)

7. BSG Bau-Union Süd Dresden 10:42,0 Min. zurück

Jugend (50 km):

1. SG Derby Pankow Berlin 1:22:09,8 Stunde
   (Gerhard Löffler, Werner Klempin, Manfred Fleischmann, Detlef Zabel)
2. RVg Köpenick Berlin 1:51,8 Min. zurück
   (Peter Gelpke, Böttcher, Heuer, Döhring)
3. RV Semper Berlin 3:20,8 Min. zurück
   (Hans Barkowski, Wolfgang Schnutz, Wolfgang Kohn, Skutnik)

9. BSG Bau-Union Süd Dresden 4:17,6 Min. zurück

1.10.1950: 44. Rund um Berlin

Männer (260 km):

1. Bernhard Trefflich (BSG KWU Weimar) 7:57:31,3 Stunden
2. Rudi Kirchhoff (RV Semper Berlin) gleiche Zeit
3. Paul Dinter (SG Mittenwalde) gleiche Zeit

12. Alfred Schubert (BSG Bau-Union Dresden) 23:44 Min. zurück

Zwei der besten Amateure der DS-Spitzenklasse, Trefflich (links) und der begabte Rudi Kirchhoff sonnen sich im Glanz ihres Erfolges

aus: „Illustrierter Radrennsport“ Heft 14 vom 5. Oktober 1950

8. und 9.7.1950: Sächsische Landesmeisterschaften im Bahnfahren in Leipzig

Männer:

Sprint:
1. Hans Zimoch (BSG „Erich Zeigner“ Leipzig)
2.
3.

1000 m:
1. Helmut Körnig (BSG Eisen und Stahl Leipzig) 1:22,4 Minute
2.
3.

4000 m:
1. Erich Stammer (BSG „Erich Zeigner“ Leipzig) 5:45,8 Minuten
2.
3.

4000 m Mannschaft:
1. BSG „Erich Zeigner“ Leipzig I 5:31,8 Minuten
   (Walter Dietrich, Fritz Heinrich, Erich Stammer, Rolf Hempel)
2.
3.

Zweiermannschaftsfahren (eine Stunde für 40,8 km):
1. Erich Stammer / Rolf Hempel
   (BSG „Erich Zeigner“ Leipzig) 21 Punkte
2.
3.

Jugend 16 – 18:

Sprint:
1. Achim Kanitz (BSG „Erich Zeigner“ Leipzig)
2.
3.

1000 m:
1. Manfred Adamek (BSG „Erich Zeigner“ Leipzig) 1:26,8 Minute
2.
3.

4000 m:
1. Erich Mähne (BSG Stern Südost Leipzig) 6:07,0 Minuten
2.
3.

4000 m Mannschaft:

1. BSG „Erich Zeigner“ Leipzig I
   (Manfred Adamek, Rolf Götze, Klaus Heinrich, Günter Naumann)
2.
3.

Jugend 14 – 16:

Sprint: 1. Joachim Sauerbier (BSG Stern Südost Leipzig)
2.
3.

1000 m: 1. Joachim Sauerbier (BSG Stern Südost Leipzig) 1:28,8 Minute
2.
3.

4000 m: 1. Joachim Sauerbier (BSG Stern Südost Leipzig) 6:20,6 Minuten
2.
3.

2.9.1950: Sächsische Landesmeisterschaften im Straßeneinzelfahren in Dresden

aus: letzte Seite (links) und Deckblatt (rechts) des Programmhefts

Männer (168 km):

1. Werner Weber (BSG Astra Chemnitz) 4:36:45 Stunden
2. Rudolf Fensl (BSG Astra Chemnitz) gleiche Zeit
3. Lothar Meister I (BSG Stern Südost Leipzig) gleiche Zeit

Jugend 16 – 18 (84 km):

1. Manfred Adamek (BSG Einheit Ost Leipzig) 2:55:15 Stunden
2.
3.

Jugend 14 – 16 (42 km):

1. Dieter Schmidt (BSG Einheit Ost Leipzig)
2.
3.

Senioren (84 km):

1. Rudi Thoß (BSG Diamant Chemnitz) 2:22:00 Stunden
2.
3.

August 1950: Kreismeisterschaft im Straßeneinzelfahren in Dresden

Die Dresdener Kreismeisterschaft im Straßenfahren konnte unter günstigsten äußeren Voraussetzungen durchgeführt werden. Acht Fahrer der Juniorenklasse starteten zu den zwei vorgeschriebenen großen Heiderunden über 84 km. Bald hatten sich zwei Gruppen gebildet, und Heinrichs kam in der Dr.-Kurt-Fischer-Allee in Dresden Nord als Sieger in 2:21:07 Stunden ein, dichtauf gefolgt von Becker, Grütze, Alfred Schubert und Dietler. Die zweite Gruppe führte dann Tebek mit 2:22:38 vor Ziller und Venus an. Kreismeister der Altersklasse wurde über 42 km Gulich in 1:18:20 Stunden vor Richter, Kaubisch, Rosenlöcher und Menzer. Die Jugendfahrer hatten ebenfalls 42 km zurückzulegen. Hier siegte in Klasse 14—16 Jahre Schneider in 1:16:27 vor Grütze 1:16:27.2. — In der Klasse 16—18 Jahre gewann Neumann in 1:16:27,1 vor Passek 1:16:27.3. Alle Fahrer gehören der BSG Bau-Union Süd an.

Die Kreismeisterschaft „Der erste Versuch" über 25 km für Fahrer, die noch an keinem öffentlichen Rennen teilgenommen haben, gewann bei den Junioren Irmer in 43:24 Minuten vor Seiffert, Krüger, Popke und Weinhold. — Jugend, 14—16 Jahre: Schröder 49:14 vor Loth; 16—18 Jahre: Clemens 47:51 vor Gocht.

aus: „Illustrierter Radrennsport" Heft 9 vom 31. August 1950

Danksagung

Hiermit danke ich allen, die mir bei der Zusammenstellung dieser Chronik halfen, indem sie mir Fotos, Radsportzeitungen und Programmhefte zur Verfügung stellten:

- Manfred Deckert (SG Dynamo Dresden-Nord),
- Klaus Dietzsch (BSG Einheit Radebeul),
- Klaus Gärtner (BSG Traktor Radeberg),
- Eduard Gauß (BSG Aufbau Dresden-Mitte),
- Martin Goetze (SC DHfK Leipzig und TSG Gröditz),
- Steffen Golbs (BSG Rotation Heidenau),
- Joachim Hütter (SG Dynamo Dresden-Nord),
- Siegfried Jurk (BSG Lokomotive Bautzen),
- Klaus Kellermann (BSG Medizin Dresden / ASK Vorwärts Leipzig),
- Karl-Heinz Kindler (Hobby-Fotograf aus Meißen),
- Wilfried Kluge (BSG Empor Heidenau / SG Dynamo Dresden-Nord),
- Dieter Lorenz (BSG Aufbau Dresden-Mitte),
- Christa Luding (SC Einheit Dresden),
- Günter Mosch (SG Dynamo Dresden-Nord),
- Manfred Niemann (SG Dynamo Dresden-Nord),
- Steffen Ottinger (Sporthistoriker aus Frankenberg),
- Gudrun Richter (Hobby-Fotografin für die BSG Lokomotive Dresden),
- Immo Rittmeyer (BSG Medizin Dresden und SC Karl-Marx-Stadt),
- Werner Ruttkus (Journalist),
- Bernd Schlechte (BSG Stahl Riesa / SG Dynamo Dresden-Nord),
- Siegfried Schreiber (SG Dynamo Dresden-Nord / SC Dynamo Berlin),
- Horst Schäfer (Leiter des Friedensfahrt-Museums in Kleinmühlingen),
- Dr. Thomas Scholl (Stadtrat in Stolpen),
- Jürgen Schröder (SG Dynamo Dresden-Nord / SC Karl-Marx-Stadt),
- Volker Uhl (BSG Lokomotive Dresden),
- Volkmar Zimmermann (SG Dynamo Dresden-Nord).

Bommi