

Früher Motorsport in der Ortenau: Das Ruhenstein-Bergrennen 1946 war die erste deutsche Rennveranstaltung nach dem Zweiten Weltkrieg

Martin Walter

Entgegen aller Vorstellungen ist der Schwarzwald eine Region, die seit vielen Jahrzehnten sehr eng mit dem Motorsport verbunden ist. Das mag zunächst verwundern, aber der Schwarzwald bot mit seiner verkehrstechnischen Infrastruktur geradezu ideale Strecken für spannende Bergrennen. Zwischen Pforzheim und Pforzheim-Huchenfeld fand zu Beginn der 1920er-Jahre ein weithin bekanntes Bergrennen „An der Pforte des Schwarzwaldes“ statt, ebenso eines im Kurort Bad Herrenalb. Hier wurden 1922 und 1923 hochkarätige Motorsportveranstaltungen in Richtung Dobel geboten. Bei Freiburg wurde über viele Jahre hinweg das berühmte Schauinsland-Rennen durchgeführt, das heute als anspruchsvolle Oldtimer-Prüfung immer noch Tausende von Zuschauern in seinen Bann zieht. Damals, beispielsweise im Jahre 1927, kamen über 50.000 begeisterte Menschen an den Schauinsland. Ebenso war das nicht allzu weit entfernte Feldbergrennen ein Besuchermagnet, auch hier donnerten die Boliden mit heulenden Motoren den Schwarzwald hinauf. Und nicht zu vergessen, die anspruchsvollen Bergrennen im mondänen Baden-Baden, die zum einen als Teil des damals weltbekannten Baden-Badener Automobilturniers stattfanden, zum anderen aber auch im Rahmen der Baden-Badener Herbstsporttage als Schlossbergrennen die Besucher am Rande der Rennstrecke begeisterten. So steht das Ruhenstein-Bergrennen 1946 in einer langen Tradition motorsportlicher Veranstaltungen im Schwarzwald.

Prolog

30.000 Zuschauer waren gekommen, weit über 100 Fahrer hatten sich am 21. Juli 1946 zum ersten deutschen Bergrennen nach dem Zweiten Weltkrieg in Baiersbronn im Schwarzwald eingefunden. Aufgerufen hierzu hatte die Süddeutsche Motorrennfahrer-Vereinigung unter Vorsitz des Karlsruher Motorsportenthusiasten Kurt Nitschky. Nicht einmal 15 Monate waren seit dem Ende des unsäglichen Krieges vergangen, hinzu kam in jenen Tagen die unzureichende Versorgungslage in fast allen Bereichen des täglichen Lebens. Lebensmittel, Brennholz, Dinge des täglichen Bedarfs konnten nur mit zugeteilten Marken und unter unsäglichen Schwierigkeiten eingekauft, bzw. organisiert werden. Deutschland war seit Kriegsende

in vier Besatzungszonen eingeteilt, die Bundesrepublik Deutschland wie auch die „DDR“ waren noch nicht geboren. Und doch gab es die Unentwegten, die Motorsportbegeisterten, die im Sommer 1946 ein einzigartiges Bergrennen auf die Beine stellten, das mit 8.000 Meter Streckenlänge und einer zu bewältigenden Höhendifferenz von gut 500 Metern sehr anspruchsvoll und schnell angelegt war. Wie lange schon die Idee zu einer Veranstaltung zwischen Baiersbronn und dem Kurhaus Ruhestein kursierte, wird nicht mehr zu rekonstruieren sein. Am 30. Juni 1946 war die Süddeutsche Motorrennfahrer-Vereinigung unter Beteiligung von Kurt Nitschky sowie den Brüdern Rolf und Kurt Hammer aus Reutlingen gegründet wurden. Die Geschäftsführung übernahm Kurt Nitschky, der seit 1940 in der Baiersbronner Murgtalstraße eine Motorradhandlung und Reparaturwerkstätte unterhielt. Mit im Boot waren zudem einer der besten deutschen Rennfahrer, Europameister Georg „Schorsch“ Maier und der begnadete Baden-Badener Motorradrennfahrer Siegfried Fuss. Unterstützung fand das Vorhaben bei dem damaligen Tübinger Landesbeauftragten für Sport und Körperkultur Klumpp, der darüber hinaus zwei wertvolle Preise zur Verfügung stellte. Ohne das Wohlwollen der Französischen Besatzungsmacht, allen voran Major König in Baden-Baden, hätte das Bergrennen nicht veranstaltet werden können. Die Genehmigung wurde am 4. Juni des Jahres von der Abteilung „Jeunesse et Sport“ der Militärregierung erteilt. Zudem unterstützten der Kreis Freudenstadt sowie das württembergische Staatssekretariat das einzigartige Motorsportevent. Die schreibende Zunft publiziert vorab sehr angetan darüber. Das Schwäbische Tagblatt berichtet: *„Mit dem am 21. Juli stattfindenden 1. Ruhestein-Bergrennen gelangt in Deutschland eine Motorsportveranstaltung zur Durchführung, bei der zum ersten Mal seit Kriegsende auch wieder deutsche Sport- und Rennwagen an den Start gehen dürfen.“*

Vorbereitungen zum Rennen

Die Nennungen für das Ruhesteinbergrennen mussten bis spätestens 7. Juli, 18.00 Uhr vorliegen (der Nennungsschluss wurde allerdings später auf den 14. Juli vorverlegt). Melden konnten alle Inhaber eines gültigen Fahrer ausweises oder einer Fahrerlizenz der bestehenden bzw. neu gegründeten Rennsport-Vereinigungen. Zugelassen waren Fahrer aus allen vier deutschen Besatzungszonen. Allerdings stammte der große Teil der Fahrer aus der französischen Besatzungszone. Nur wenige kamen aus anderen Besatzungszonen, so wie der Marburger Karl Lottes, der aus Bad Honnef stammende Bugatti-Pilot Kurt Kiefer oder der Bad Godesberger Heinrich Thorn Prikker auf seiner eindrucksvollen Imperia. Etwas größer war da schon die Gruppe, die aus der „benachbarten“ amerikanischen Zone anreiste, hier sind der Karlsruher Hermann Gablenz oder der aus Graben-

Neudorf stammende Hermann Herzog zu nennen, der aber mit dem Ausgang des Rennens nichts zu tun hatte. Ein großer Teil der Rennfahrer kam aus Bayern.

Rennleiter Georg „Schorsch“ Maier, ebenfalls ein waschechter Bayer, verschob aufgrund der unerwarteten feuchten Witterung, es setzte an diesem 21. Juli, einem Sonntag, Regen ein, den Rennbeginn von 9.30 Uhr auf 10.30 Uhr, andere Quellen nennen 10.00 Uhr. Aufgrund der folgenschweren Stürze, bei denen zunächst zwei Fahrer bei den Trainingsläufen zu Tode kamen, war dies eine besonnene und vertretbare Entscheidung. Die Strecke selbst war von vielen Helfern aufwändig präpariert worden. Die Schlaglöcher wurden eingeebnet. Französische Soldaten schufen durch das Abholzen einiger Festmeter Holz die dringend benötigten Auslaufzonen. Trotzdem war die Strecke bei den herrschenden Wetterverhältnissen recht rutschig und an einigen Stellen unberechenbar. Fünf Spitzkehren sorgten zudem für entsprechende fahrerische Anforderungen. Leitplanken oder ein nur in etwa den heutigen Ansprüchen genügender Fahrerschutz gab es keinen. Kaum eine der Außenkurve war mit Heuballen gesichert, so wie es bei den Vorkriegsrennen in Deutschland Standard gewesen war. Leitplanken waren in jenen Jahren ebenso unbekannt, nur alle 20 Meter zeigte ein Granitsstein den Fahrbahnrand auf. An der Strecke wurde eine Lautsprecheranlage (der Streckensprecher ist bedauerlicherweise nicht bekannt), und eine elektrische Zeitmessanlage installiert. Die Rennstrecke selbst forderte den Rennfahrern und ihrem Material alles ab. Sie war ungemein schnell, aber auch sehr kurvenreich und damit auch sehr gefährlich. Organisator Kurt Nitschky schätzte diese folgendermaßen ein: *„So oft ich diese tückische Strecke befahre, immer wieder bringt sie neue Überraschungen, man muß mit allem rechnen. Die 500 Meter Höhenunterschied haben es in sich.“*¹

Mit großen Schwierigkeiten kämpften zudem die Fahrer, die ihre Maschinen und Sportwagen für das Rennen angemeldet hatten. Nur mit viel Glück hatte vieles die Wirren des Krieges überstanden. Manches Teil fehlte, ging verloren, und wurde doch mit viel Improvisationstalent beschafft und passend gemacht. Hinzu gesellten sich der Mangel an Benzin und, was wichtig war, an passenden neuen oder neuwertigen Reifen. Auch die Beschaffung von Verschleißmaterial, wie Bremsbelägen, Motoröl oder Dichtungen geriet zu einem manchmal kaum lösbaren Unterfangen. Nur so ist es zu erklären, dass viele der Sportwagen ausfielen.

Bereits am Freitag und am Samstag hatten die rund 120 Fahrer Gelegenheit sich mit der Strecke vertraut zu machen. Michael Wiesent aus dem oberbayerischen Gröbenzell rutschte mit seiner Halbliter-NSU beim Samstags-Training von der nassen Fahrbahn und erlitt tödliche Verletzungen. Der Allgäuer Walter Müller verunglückte beim Rennen am Sonntag. An einer kleinen, leicht zu unterschätzenden Kurve zwischen Wiesloch und

unterer Steinhütte wurde er aus der Kurve getragen und schleuderte über den Abgrund und traf mit voller Wucht auf einem Baum². Walter Müller starb noch an der Rennstrecke. Der aus dem badischen Achern stammende Rüdiger Franke erlitt bei seinem Sturz am Samstag so schwere Verletzungen, dass er beim Transport in die Heimat verstarb.

Die technische Abnahme der Fahrzeuge fand am Samstag Nachmittag in Baiersbronn statt, hier war in der Ortsmitte ein Fahrerlager eingerichtet worden. Mancher Teilnehmer schraubte bis kurz vor dem Start an seiner Maschine. Eintrittskarten für das Rennen konnten schon einige Wochen im Vorverkauf zum Preis von 4,- Mark erworben werden, so warben das Autohaus von Siegfried Fuss in Baden-Baden im Badischen Tagblatt, aber auch die Gebrüder Hammer, die in Reutlingen ein Autohaus unterhielten, für das Bergrennen und den Vorverkauf.

Das Rennen

Die damals herrschende Atmosphäre muss eindrucksvoll gewesen sein. Schon lange vor Beginn strömten Tausende von Menschen in den Ort und wanderten von dort aus weiter an die Rennstrecke. Vor allem in den schwierigen Kurven waren „interessante Spurts“ zu erwarten und eben dort fanden sich, wie historische Bilder belegen, mehrere Hundertschaften von rennsportbegeisterten Menschen ein. Der Start, der aufgrund der Wetterlage um etwa 1 Stunde verschoben werden musste, fand in Höhe des Gasthauses Adler in Baiersbronn-Obertal statt. Dort war neben dem Starter- und Zeitnehmerhäuschen eine hölzerne Zuschauertribüne aufgebaut worden, die später beim Karlsruher Dreiecksrennen im September 1946 und in Hockenheim 1947 weitere Verwendung fand. Die ersten Starts wurden durch den herrschenden dichten Nebel erschwert, allerdings ließ der Regen mehr und mehr nach. Der jüngste Rennteilnehmer, der 18-jährige Rolf Hammer legte schon früh mit seiner Puch in der 125-ccm-Klasse der Ausweisfahrer eine glänzende Zeit von unter 7 Minuten vor, die zu einem ungefährdeten Klassensieg reichte. In der 350er-Klasse für Ausweisfahrer startete der Bühlertaler Ewald Kohler sein erstes Rennen. Das war ihm allerdings nicht anzumerken, denn mit 5.33 Minuten sorgte er doch für einen Paukenschlag gegen stärker eingeschätzte Konkurrenz. Allerdings schied der Klassenfavorit Kurt Kopf aus Baiersbronn nach einem Sturz aus. Er hatte aber Glück im Unglück und fuhr nur kurz darauf mit seiner glänzend präparierten Triumph in der Halbliterklasse der Ausweisfahrer einem ungefährdeten Sieg entgegen (5.03 Minuten). Der Zweitplatzierte, Hans Müller aus Wangen, benötigte über 23 Sekunden mehr. Besonders gespannt erwarteten die 30.000 Zuschauer den Start der Seitenwagenrennen, bei denen der Einsatz der Kopiloten für Geschwindigkeit und Platzierung mit entscheidend war. Eine glänzende

Leistung bot der Nürnberger Hermann Böhm mit seinem halsbrecherisch agierenden Beifahrer Karl Fuchs, den die zeitgenössische Presse als „den zurzeit Besten“ in Deutschland einstufte. NSU-Lizenzfahrer Böhm fuhr mit großer Präzision, oft nur wenige Zentimeter von hervorstehenden Felsnasen entfernt, die anspruchsvolle Strecke zum Ruhestein hinauf. Böhm gewann souverän die Lizenzfahrerklasse bis 600 ccm und das Rennen (Karl Braun Gedächtnislauf) bis 1000 ccm auf seiner NSU. Mitfavorit Seppenhauser aus München wurde hinter Eugen Haselbeck (Nürnberg) zwar guter dritter, seinen Erwartungen wird es aber nicht entsprochen haben.

In den verschiedenen Motorradklassen wurden von 100 Startern insgesamt 13 Läufe absolviert. In allen Klassen wurden hervorragende Leistungen geboten. Den Streckenrekord erzielte Josef Faistenhammer aus Ismaing auf seiner einzigartigen Rudge in der Halbliterklasse für Lizenzfahrer. Er schrammte mit durchschnittlich gefahrenen 98,63 km/h nur knapp an der magischen Schallmauer von 100 km/h vorbei. Seine Zeit: hervorragende 4.52 Minuten. Mitfavorit und Organisator Kurt Nitschky kam nur einen Wimpernschlag später ins Ziel, er benötigte lediglich vier Zehntelsekunden mehr.

Mit großer Spannung wurden die Rennen bei den Sport- und Rennwagen erwartet. Legt man die Angaben des Rennprogramms zu Grunde, waren 25 Fahrzeuge gemeldet. Mit am Start bekannte Namen jener Zeit, wie Hermann Lang, Kurt Kiefer, Alex von Falkenhausen, Heinrich Herbst oder Hermann Holbein. Zehn BMW, ebenso viele Bugatti, drei Morgan, ein Maserati und ein MG finden sich im Rennprogramm wieder. Mit der Startnummer „1“ wird zwar Hans Stuck genannt, der vor dem Krieg auf Mercedes-Benz und den Silberpfeilen der Auto-Union glänzende Grand-Prix-Erfolge einfuhr, allerdings sagte er ab, „angeblich stand ihm kein Fahrzeug zur Verfügung“, so der zeitgenössische Pressekommentar. Besonders spannend geriet der Zweikampf zwischen von Falkenhausen und Lang, beide auf BMW. Lang fuhr übrigens den Mille-Miglia BMW aus dem Jahr 1940 (im Vorfeld wurde auch über den Einsatz eines Mercedes-Benz Rennwagens mit Lang am Volant spekuliert). Lang erzielte mit 4.57 Minuten die schnellste Zeit bei den Sport- und Rennwagen. Alex von Falkenhausen kam 1,6 Sekunden später ins Ziel.

Der „Fritz-Held-Gedächtnislauf“, das Rennen der Rennwagen, sollte als Höhepunkt das Ruhestein-Bergrennen abschließen. Am Start waren neben einem Maserati³ mit Kurt Kiefer am Steuer, insgesamt fünf schnelle Bugatti. Fritz-Georg Martin gewann die Klasse mit 5.13,4 Minuten. Mit dieser Zeit blieb er weit hinter den Erwartungen der Zuschauer zurück. Martin hatte man aufgrund seines Bugatti eine weitaus schnellere Zeit zugetraut (Eventuell muss man zugutehalten, dass das Fahrzeug nur notdürftig für das Rennen präpariert werden konnte).

Der aus Lörrach stammende Fritz Herbst, der sich selbst gute Chancen auf den Gewinn ausrechnet, rutschte aufgrund zu hoher Geschwindigkeit aus einer Kurve. Sein Bugatti geriet aus der Bahn und schoss annähernd ungebremst in den Wald einen Abhang hinunter. Das Fahrzeug prallte gegen einen Baum und wurde beschädigt. Wie durch ein Wunder blieb Herbst unverletzt. Auch wenn Herbst bei diesem 17. Lauf nicht in das Geschehen am Ruhenstein eingreifen konnte, so weist sein Fahrzeug doch eine bemerkenswerte und interessante Geschichte auf. Heinrich Herbsters Bugatti entstand 1930 als Typ 35 B (8-Zylinder, 2,3 Liter Hubraum mit Kompressor) in Molsheim. Gekauft hat er ihn 1938 oder 1939 von Herbert Wimmer aus dem bei Achern liegenden Kappelrodeck. Der Wagen wurde 1930 beim Großen Preis von Monaco eingesetzt und dabei von Guy Bouriat pilotiert. Der Franzose Bouriat erzielte einen hervorragenden dritten Platz. Es ist damit das einzige erfolgreiche Grand-Prix-Fahrzeug, das beim Ruhenstein-Bergrennen teilnahm. Das weitere Schicksal des Rennwagens ist allerdings tragisch. Heute haben sich nur der Motor und einige andere Einzelteile erhalten, die in einem nachgebauten Chassis eingebaut wurden⁴.

Das Ende des Ruhenstein-Bergrennens nahte für die Besucher und die Rennfahrer allerdings allzu rasch. Der letzte Rennwagen durchfuhr nach rund vier Stunden Dauer gegen 14.30 Uhr die Ziellinie⁵. Am Abend fand in Baiersbronn-Obertal sehr wahrscheinlich im Gasthaus Adler und unter großem Beifall die Ehrung der Sieger und die Preisübergabe durch den Landesbeauftragten für Sport und Körperkultur Willi Klumpp⁶ und Georg „Schorsch“ Maier statt. Dabei wurde in einer stillen Minute auch den beiden Rennfahrern gedacht, die beim Training und dem Rennen ihr Leben lassen mussten (Franke lebte zu diesem Zeitpunkt noch). „Die Sprecher der bayerischen, württembergischen und süddeutschen Motorrennfahrer-Vereinigungen sprachen in kurzen Worten allen Teilnehmern und Helfern sowie den Baiersbronnern für ihre Gastfreundschaft ihren Dank aus.“ So ein zeitgenössischer Pressebericht. Die Süddeutsche Motorradrennfahrer-Vereinigung stiftete den Reingewinn des Ruhenstein-Bergrennens in Höhe von 10.000 RM für die „Ostflüchtlinge und für die soziale Betreuung“ an die Gemeinde Baiersbronn.⁷

Epilog

Das Ruhenstein-Bergrennen fand nur ein einziges Mal statt. Dass bei der Veranstaltung drei junge Männer ihr Leben lassen mussten, wurde weiter oben beschrieben. Und zunächst liegt die Vermutung nahe, als ob dies der Grund für diese „Einmaligkeit“ gewesen wäre. Organisator Kurt Nitschky war durchaus weiter gewillt, das Rennen in den Folgejahren auszurichten. Die zweite Ausgabe war für den 15. Juni 1947 ausgeschrieben, das Rennbüro wurde im Gasthaus „Zur Brücke“ eingerichtet. Bis Anfang Juni hat-

ten sich über 50 Rennfahrer gemeldet. Vielleicht erschien diese Zahl den Veranstaltern zu wenig. Das Rennen sollte allerdings verlegt werden, aus unbekanntem Gründen wurde es nicht durchgeführt.

Die extra zur Durchführung des Bergrennens gegründete „Süddeutsche Motorradrennfahrer-Vereinigung“ (SMRV) wurde Anfang September 1947 aufgelöst und sollte durch die Neugründung der „Motorrennfahrervereinigung Schwarzwald“ mit Sitz in Baiersbronn und mit Nitschky an der Spitze ersetzt werden. Warum diese Vereinigung keinerlei Tätigkeit aufnahm, ist aufgrund der Quellenlage nicht mehr zu klären. Als Nachfolger der „SMRV“ gilt der „Automobil- und Motorrad-Sportclub Württemberg-Hohenzollern in Tübingen, zumindest ist dies Stand der Akten im September 1948. Die Gemeinde Baiersbronn selbst war vom weiteren Erfolg des Rennens überzeugt. Im Februar 1948 schreibt das Bürgermeisteramt an die Arbeitsgemeinschaft des deutschen Motorsports (ADM) in Hamburg: *„Die Gemeinde Baiersbronn ist, vorbehaltlich der Genehmigung durch die französische Militärregierung, an den Ruhestein-Bergrennen sehr stark interessiert und würde es begrüßen, wenn dieses hier veranstaltet würde. Das 1. Ruhestein-Bergrennen wurde hier im Jahre 1946 mit sehr viel Aufwand und Mühe durchgeführt und bedeutet für die Gemeinde Baiersbronn natürlicherweise eine sehr starke Werbung und hoffentlich in aller Bälde eine Wiederbelebung des Fremdenverkehrs, auf den die Gemeinde nach der Währungsreform mehr denn je angewiesen sein wird.“*⁸

Die Zeilen machen deutlich, dass die Gemeindeverwaltung ohne Einschränkung hinter weiteren Rennveranstaltungen stand. Und in der Tat hatte das Engagement zunächst den entsprechenden Erfolg. Das Ruhestein-Bergrennen wurde 1948 in den Terminkalender der Motorsportveranstaltungen in Deutschland aufgenommen. Ein Veranstaltungstermin wurde auf den 1. August festgesetzt. Zur Bedingung machte der ADM allerdings, dass das Rennen von einer anerkannten Vereinigung, etwa dem in Gründung befindlichen Automobilclub Süd-Württemberg in Tübingen, veranstaltet und getragen wird. Hierzu kam es wohl zunächst nicht. Der Rennleiter des Bad Säckinger Eckberg-Rennens, Zumkeller, berichtete dem Baiersbronner Bürgermeister im Juni 1948, dass die „Motorsport-Vereinigung Oberrhein“ die Organisation des Ruhestein-Rennens übernehmen sollte, es aufgrund einer Verletzung eines Funktionärs aber nicht könne. Inwieweit diese Vereinigung ihre Finger im Spiel hatte, ist aus der Nachsicht nur schwer zu durchschauen. Das Eggberg-Rennen fand übrigens aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten nicht statt. Kurt Nitschky setzte sich auch weiterhin – allerdings ohne Erfolg – für eine Fortsetzung des Ruhestein-Bergrennens ein. *„Mit Rücksicht auf die Währungsreform und deren Auswirkungen ist ein solches Unternehmen mit einem zu großen Wagnis verbunden.“* So formulierte Bürgermeister Johannes Mast in einem Schreiben vom Juni 1948 das Ende des Ruhestein-Bergrennens. Was in diesem Som-

mer übrig blieb, war ein Fünkchen Hoffnung, und so versuchte der umtriebige Bürgermeister Mast weiter, diese Idee am Leben zu erhalten, Er schrieb im September 1948 an den „Automobil- und Motorradsport-Club Süd-Württemberg in Tübingen: *„Die Gemeinde hofft nicht, dass mit dem diesjährigen Ausfall das Rennen überhaupt aus dem Terminkalender gestrichen wurde. Sie möchte aber trotzdem hierdurch bitten, das Ruhestein-Bergrennen im nächstjährigen Terminkalender aufzunehmen und durchzuführen. Es braucht sicher nicht von unserer Seite darauf verwiesen zu werden, dass das Rennen seinerzeit von den beteiligten Rennfahrern als ein Rennen von besonderer Eigenart gerne gefahren wurde. Die Rennstrecke, auch dies dürfte Ihnen bekannt sein, ist eine Leistungsprüfung für das Material und besonders für den Fahrer sehr günstig, wie es seinerzeit vor und nach dem Rennen mehrfach von den Teilnehmern bestätigt wurde.“*⁹

Wie wir wissen, kam es zu keiner weiteren Auflage der einzigartigen Rennveranstaltung. Das Ruhestein-Bergrennen blieb ein besonderes Bergrennen. Es war das erste Rennen nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland, es wurde trotz oder gerade wegen vieler Schwierigkeiten zu einer Zeit durchgeführt, in der viele Menschen in dem noch nicht geordneten Nachkriegsdeutschland existenzielle Probleme hatten. Gerade das macht es so einzigartig in der deutschen Motorsportgeschichte.

Anmerkungen

- 1 Stadtarchiv Reutlingen Nachlass Hammer: Pressebericht „30.000 Zuschauer erleben das Ruhestein-Rennen“.
- 2 Gemeindearchiv Baiersbronn, Bbr. AII/2F2 Nr. 8360, Maschinenschriftliches Manuskript von W. Günter.
- 3 Dieser Maserati-Rennwagen wurde 1931 gebaut, hatte einen 2,5-Liter Kompressor-Motor. Kurt Kiefer siegte damit u. a. 1949 auf dem „Kölner Kurs“.
- 4 Ebenda.
- 5 Eine erste Würdigung des Ruhestein-Bergrennens bietet auch Ernst Troeltsch in seinem Artikel: Wieder Rennsport in Deutschland! Premiere am Ruhestein. In: Das Auto. 1. Jahrgang, Heft 1, Dezember 1946, Seite 11.
- 6 Willi Klumpp wurde im Dezember 1945 von Staatsrat Prof. Carlo Schmid zum Landessportbeauftragten für Südwürttemberg-Hohenzollern berufen. Diese Tätigkeit endete 1949 mit der Gründung des Landessportbundes Südwürttemberg-Hohenzollern. Klumpp starb am 7. Januar 1992 in Tübingen. Freundlicher Hinweis von Herrn Udo Rauch.
- 7 Gemeindearchiv Baiersbronn, Amtsblatt 1946.
- 8 Gemeindearchiv Baiersbronn, Bbr. A II/2FS 8360.
- 9 Gemeindearchiv Baiersbronn, Bbr. A II/2FS 8360, Schreiben des Bürgermeisteramts an den AMC vom 13. September 1949.