

Das Schauinslandrennen in den dreißiger Jahren

Das vom ADAC veranstaltete Auto- und Motorradrennen auf den Schauinsland war seit 1925 ein herausragendes Erlebnis für die Freiburger und viele andere Menschen aus der nahen und weiteren Umgebung. Für die Günterstaler war es wegen der Nähe der Veranstaltung erst recht ein Ereignis; tagelang war die Hauptstraße durch das Tal zum Berg belebt von Rennfahrzeugen mit ihren besonderen Geräuschen, die den Fans solcher Veranstaltungen Musik, anderen indessen ein Greuel waren. Viele Rennfahrer waren für die Tage des Trainings und des Rennens in Günterstal stationiert; gastfreundliche Häuser, besonders solche, die über einen Hof oder gar einen geräumigen Schopf verfügten, nahmen die Sportler mit ihren Fahrzeugen gerne auf. So konnten interessierte Jungen die Wagen und Motorräder ganz aus der Nähe, vielleicht sogar in auseinander genommenem Zustand aus nächster Nähe betrachten, war doch an den Maschinen an den Vortagen immer wieder manches zu reparieren oder zu verbessern. Allerdings waren die Rennwagen der höheren Klassen, die siegberühmten Fahrzeuge deutscher oder ausländischer „Kanonen“ (so hießen damals die Champions des Sports) eher in der Stadt stationiert; dass die berühmtesten Fahrer dort im Zähringer Hof logierten, erzählt man sich mit Respekt.

Was aber war dann erst an der Rennstrecke und im Fahrerlager unterhalb des Starts zu erleben! Das Lager nahm damals die Wiesen bei den Gehöften Muckenhirn und Bernauer ein; der Start lag einen halben Kilometer talabwärts von der Gaststätte „Zum Bohrer“ (diese an der Abzweigung der Straße zur Talstation der Schauinslandbahn und nach Horben). Hier konzentrierten sich noch mehr die Geräusche und Gerüche der Motoren, die nicht nach trivialem Auspuffgas, sondern in Folge des zugegebenen Rizinusöls etwas süßlich dufteten. Ordner wiesen die Fahrzeuge in einer bestimmten Reihenfolge zum Training auf der eigentlichen Rennstrecke, das ab Donnerstag bis zum Samstag dort stattfand. Stillter war es auf den Halteplätzen auf der Schauinsland-Passhöhe, wo die Fahrer bis zur Rückfahrt warten mussten.

Begeisterte Fans konnten sich dort Autogramme der Berühmtheiten erbitten – für Jungen zumindest ein aufregendes Unternehmen. War es nicht etwas beklemmend, an solche internationalen Größen wie Rudolf Carraciola oder Hans Stuck heranzutreten und die Bitte um die Unterschrift vorzubringen? Man kam ja zudem auch in die unmittelbare Nähe der Rennfahrzeuge, von denen einige schon 1937 mehr als 500 PS leisteten und Gegenstände nationalen Stolzes waren.

Am Renntag selbst kamen in den besten Zeiten an die 100.000 Zuschauer an den Berg. Schon in der Nacht zuvor strömten Tausende von der Stadt her durch Günterstal, oft von ermunternden Weisen der mitgeführten Handharmoniken begleitet. Es galt ja vor Allem, sich frühzeitig einen Platz mit möglichst weiter Sicht auf die Rennstrecke zu sichern. Allzu lange dehnte sich die Zeit bis zum wirklichen Beginn des Rennens; dann aber gab es die aufregendsten Anblicke, vor Allem bei der Vorüberfahrt der Motorräder mit Beiwagen. Diese höchst prekär zu lenkenden Fahrzeuge forderten von ihrem Beifahrer, sich je nach Kurve und Seitenwagenposition weit nach außen bis knapp über die Fahrbahn zu legen, um ein Umschlagen des Gespanns zu verhindern. Mit Sturzhelm und in solider, schwarzer Lederkleidung mussten die Beifahrer sich während der neun oder zehn Minuten der Bergfahrt mehr als hundertmal auf die eine oder andere Seite werfen und immer auch auf ein absolut sicheres Festhalten achten.

In den frühen dreißiger Jahren stellte die Rennstrecke auf Grund ihrer Steigung für nicht wenige Fahrzeuge, besonders Wagen mit kleinen Motoren, ein erhebliches, an ihrer mäßigen Geschwindigkeit zu erkennendes Problem dar – ganz im Gegensatz zu den

Verhältnissen in späteren Jahren, wo es zunehmend auf die Bändigung der Kräfte und die unfallfreie Bewältigung der vielen Kurven ankam. Im letzten Rennen vor dem Kriege (1937) gab es auch wirklich einen Rennfahrer aus Günterstal selbst, Giselbert Freiherr von der Horst aus der Reutestraße, der sich mit seinem eleganten Sportwagen an der Konkurrenz beteiligte.

Wolfhard Wimmenauer