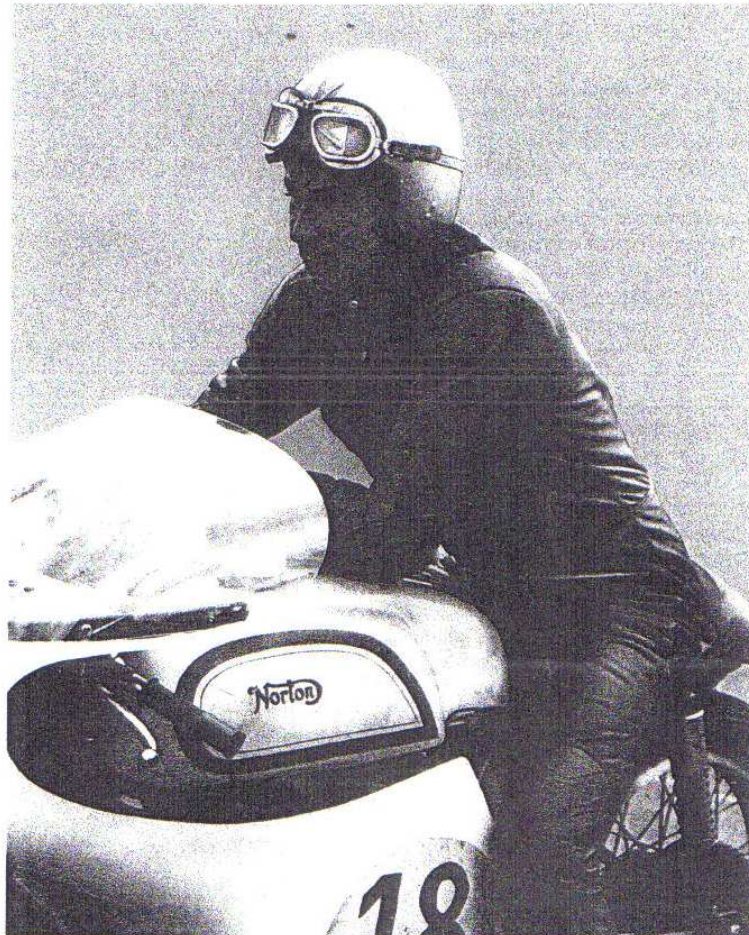


Wenderbacher Leit von frieher onn heit



Karl Recktenwald

„Europas schnellster Polizist“, wie ihn die Fachwelt titulierte, war wohl international der sportlich bekannteste Winterbacher Bürger bis heute. Mit seiner „Norton“ fuhr er viele große Siege ein, bevor er 1964 bei einem Rennen auf der „Solitude“ bei Stuttgart leider tödlich verunglückte.

Leo Hersemeyer, einer seiner Freunde von damals, schildert auf der Rückseite des Titelbildes den Lebenslauf eines großartigen Menschen und Sportlers.

Winterbacher Dorfkalender 2006

Heimatfreunde Winterbach e.V.

Karl Recktenwald

Karl Recktenwald wurde am 23.04.1931 in Winterbach geboren und kam am 19.07.1964 bei einem Rennunfall auf der Rennstrecke Solitude bei Stuttgart ums Leben.

In diesem kurzen, aber ereignisreichen Leben, machte Karl viele Höhen und Tiefen durch, die hier von seinem Cousin und Motorradfreund Leo Hersemeyer geschildert werden.

Karl Recktenwald war in seinem dreiunddreißigsten Lebensjahr Europas schnellster Polizist und hatte Dank seiner Rennerfolge im In- und Ausland in der Fachwelt einen sehr hohen Bekanntheitsgrad.

Beim 12. und gleichzeitig auch letzten „Internationalen Preis des Saarlandes“ am 3. Mai 1964 beim „Colin Waters“ Gedächtnislauf auf dem St. Wendeler Stadtkurs errang der Lokalmatador vor starker deutscher und internationaler Konkurrenz in einer dramatischen Regenschlacht den 2. Platz und war somit, wie ihn die „Saarbrücker Zeitung“ titulierte: „Europas schnellster Polizist“. Stolz trug er als Zeichen seiner beruflichen Verbundenheit immer den Polizeistern auf seinem Schutzhelm.

Der „Colin Waters“ Gedächtnislauf fand 1964 erstmalig zu Ehren des 1963 in der Kurve vor Start und Ziel tödlich verunglückten Amerikaners Colin Waters statt. Ein bekanntes Foto zeigt ihn mit der Startnummer 23 neben Karl mit der Startnummer 2 am Vorstart des 3,8 km langen St. Wendeler Stadtkurses.

Karl Recktenwald mit der Startnummer 2 beim Start auf dem Wendeler Stadtkurs. Daneben mit Startnummer 23 der Amerikaner Colin Waters, der bei diesem Rennen tödlich verunglückte.



Am Vorstart sammelten sich die Fahrer der bestimmten Klasse, ließen die Maschinen Probe laufen, schraubten die Rennkerzen ein und brachten alles mit ihren Helfern in Ordnung. Danach führen sie zur Startaufstellung an Start und Ziel. Hier mussten die Motoren abgestellt werden, der Streckensprecher, Jochen Luck, stellte die Fahrer vor, gab Streckenhinweise und wünschte allen viel Glück. Helfer und Funktionäre mussten daraufhin die Strecke verlassen. Das Startzeichen erfolgte, die Fahrer schoben ihre Maschinen mit gleichzeitigem Aufspringen an, Anlasser oder Kickstarter gab es noch nicht und die Reise ging los. In den großen Klassen lagen 30 Runden à 3,8 km vor den Fahrern.

Wenige Wochen vor diesem grandiosen Erfolg war seine Rennmaschine, - eine 500er Norton, die er vom Werk über Detlev Louis aus Hamburg bezog und 6.500 DM gekostet hatte, für nochmals 3000 DM bei Ray Paddy in England getunt worden. Wenn man alle sonstige Ausgaben für Kleidung, Transport, Unterkunft u.s.w. hinzurechnet und einen Monatsverdienst zugrunde legt, der damals im Durchschnitt etwa 600 DM betrug, kann man sich den finanziellen Kraftakt in etwa vorstellen, den Karl aufbringen musste, um seinen Sport auszuüben.

Beim „Großen Preis von Deutschland“ am 19. Juli 1964, der gleichzeitig ein Weltmeisterschaftslauf für Motorräder war, startete Karl wieder mit den großen deutschen und weltbekannten internationalen Rennfahrern, zu denen er alle ein gutes freundschaftliches Verhältnis hatte und dieses auch pflegte zum Rennen um die „Deutsche Meisterschaft“ auf dem Solitudering bei Stuttgart.

200 000 Zuschauer, darunter viele Winterbacher, säumten die 12 km lange Strecke mit ihren 45 Kurven, die 18 mal zu umfahren war und verfolgten schweißgebadet an diesem sehr heißen Sonntag das Rennen. Das Thermometer zeigte etwa 38 Grad an. In der vorletzten Runde kam der Deutsche Meister aus Bremen, Walter Scheimann, nach eigener Schilderung durch eine Hinterradblockierung zu Fall. Karl direkt dahinter liegend, musste ausweichen, kam von der Strecke ab und verunglückte in einem angrenzenden Waldstück schwer. Es wurde aber auch von einer Touchierung nach mehreren Führungswechsel der beiden Rennrivalen berichtet.

Ohne das Bewusstsein wieder zu erlangen wurde Karl in das Leonberger Krankenhaus gebracht, wo er den erlittenen schweren inneren Verletzungen erlag. Die Betroffenheit aller war groß, zumal Karl als sicherer Fahrer galt.

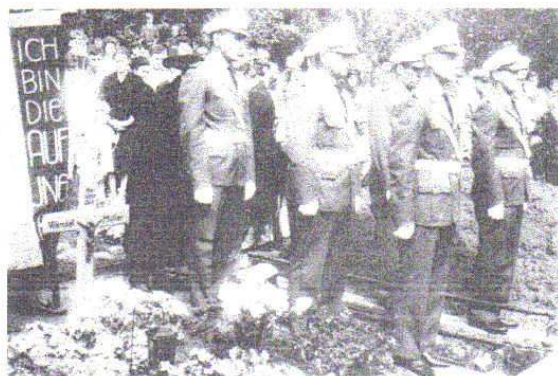
Beim Heimtransport des Verstorbenen ließ August Balthasar, der ehemalige St. Wendeler Rennleiter, Mäzen von Karl und Freund der Familie, den Leonberger Leichenwagen am Start- und Zielpunkt der St. Wendeler Rennstrecke

zu einer Gedenkminute anhalten. August Balthasar, der sich sehr um die Familie des Rennfahrers kümmerte, war es auch, der sonntags mit Sohn und Tochter die Todesnachricht überbrachte.

Am Rande dieses tragischen Geschehens ereignete sich zudem eine Geschichte, die manchem Beteiligten zu denken gab: Ziemlich genau zur Todeszeit des Verunglückten blieb auch dessen sehr geschundener Renntransporter, ein VW-Bus, gefahren von den Rennbegleitern Rudi Brill und Horst Rauber, vor Neunkirchen plötzlich stehen und musste abgeschleppt werden.

Eine riesige Trauergemeinde mit einer Ehrenkompanie der „Saarländischen Polizei“ gaben Karl das letzte Geleit zum Winterbacher Friedhof.

*Die Kameraden von Karls
Dienststelle stellten die Ehrenwache
bei der Beerdigung auf dem
Winterbacher Friedhof.
Sein Rennfahrerhelm mit dem
Polizeistern wurde ihm mit ins Grab
auf den Sarg gelegt.*



1965 ließen die Motorsportfreunde einen dem Verunglückten gewidmeten Gedenkstein fertigen, fuhren mit einem großen Bus an den Solitudering zur Unfallstelle an der Hedersbachkurve und stellten ihn dort auf. Der Gedenkstein steht heute noch und wird immer wieder von Motorsportfreunden aufgesucht. Im gleichen Jahr fand auch hier wie in St. Wendel wegen Sicherheitsbedenken das letzte Rennen statt. Bereits 1964 endete mit Karls letztem Rennen der Lauf der 500.er Klasse in Stuttgart, den Mike Hailwood mit einem erstaunlichen Schnitt von 157 kmh mit der berühmten Vierzylinder MV Augusta gewann. Mike Hailwood, die Rennlegende aus England war mehrfacher Weltmeister. Er erlitt 1981 einen tödlichen Autounfall. Das gleiche Schicksal traf auch Weltmeister Gary Hocking aus Südrhodesien, dem heutigen Simbabwe. Er fuhr mit einer MV4 1962 den St. Wendeler Streckenrekord mit 126,5 kmh.



*Karl Recktenwald bei einem
seiner früheren Rennen in
Neunkirchen*

*Sein Vater Walter reinigt
gerade seine Brille auf dem
Halbschalenhelm.
Daneben ein treuer Helfer von
Karl, Franz Josef Trost,
genannt „Jule“.*

Schon in den frühen fünfziger Jahren begann Karl Recktenwald bei lokalen Veranstaltungen mit dem erfolgreichen Rennfahren. Das Motorradfahren lag in der Familie. Schon sein Vater Walter, geb. am 19.3.1907 und verstorben am 27.9.1991, fuhr lange Jahre Motorrad und war auch fast bei jedem Rennen dabei. Lange Jahre machte er sich den Vorwurf, dass er am Unfalltag ausnahmsweise nicht dabei war. Durch seine Anwesenheit, so meinte er, wäre das Unglück vermieden worden. Er hatte aber Sonntagsdienst bei der Werksfeuerwehr des Neunkircher Eisenwerks und konnte somit nicht mit den vielen Winterbacher Motorsportfreunden nach Stuttgart fahren.

Die Mutter Rosa, genannt „Reesje“, geb. am 7.5.1909, stand dem Motorsport immer skeptisch und voller berechtigter Angst, wie sich zeigen sollte, gegenüber. Das hielt sie aber nicht davon ab, die Motorradleute aus nah und fern freundlich aufzunehmen und immer gut zu bewirten.

Anfänglich war Karls Rennsport seinen Dienstherrn im Polizeipräsidium nicht genehm. Später aber, nach zahlreichen Ehrungen als erfolgreicher Sportler war er ein Aushängeschild der saarländischen Polizei und konnte sogar Einfluss darauf nehmen, dass 10 der damals schnellsten BMWs vom Typ R 69S für die Saarländische Polizei

angeschafft wurden. Dies war ein persönliches Anliegen von ihm, da er sich über die lahmen Dienstmotorräder der „Weißen Mäusen“, zu deren Dienstseinheit er gehörte, immer wieder ärgerte.

Nach den ersten frühen Rennen, die er im Saarland bestritt, startete Karl nach Erhalt der nationalen Lizenz (1960) und der internationalen Lizenz (1962) alsbald bei den großen deutschen und europäischen Rennen. Ein Start im damaligen „Ostblock“ war ihm als Polizeibeamten allerdings verboten.

Außer in der 500er Königsklasse startete Karl auch mehrmals mit einer „AJS 7R Boy Racer“ in der 350er Klasse. Mit einer 500er englischen Triumph mit 32 PS, die ihn 325.000 ffrs kostete, fing Karls Rennfahrergeschichte an. Eine „Velocette“ gehörte auch zu seinen Maschinen.

Bei „Ausweissfahrer – Rennen“, wie z.B. in Neunkirchen, mussten mehrere Siege eingefahren werden, um die jährlich befristeten Lizenzen zu erhalten. Diese waren die Voraussetzung für einen der nicht leicht zu bekommenen Startplätze bei den großen Rennen. Ebenfalls mussten spezielle Versicherungen abgeschlossen und Gesundheitstests vorgelegt werden. Letzteres war für Karl, dem durchtrainierten fast 1,90 m großen Polizisten das leichteste. An Startgeldern erhielten die deutschen Fahrer je nach Entfernung einige hundert DM. Als Preisgeld für einen Sieg gab es neben den Pokalen, Kränzen und Prämien etwa 500 DM. Der fünfte des Rennens bekam immerhin noch 50 DM.

Das junge Hochzeitspaar Karl Recktenwald und Doris Hoffmann.



Verheiratet war Karl mit der schon verstorbenen Doris Hoffmann, einer Krankenschwester aus Püttlingen, die er beim Neunkircher „Dreiecks-Rennen“ kennenlernte. Die Ehe hatte aber wegen seines unruhigen Rennfahrerlebens leider keinen Bestand.

Die finanziellen Mittel für seinen Sport erwarb er sich vorerst als gelernter Maurer mit dem Bauen von Wohnhäusern und dem Betrieb seiner „Donner Bräu“-Gaststätte „Waldeck“. Erst später kam er nach seinem Dienst beim Saarbataillon zur Polizei. Wegen seines Talents sponserte ihn der damalige Vorsitzende des St. Wendeler Motorsportclubs „MCW“ August Balthasar, der die Vaterfigur des St. Wendeler Stadtkurses und der hier startenden Rennfahrer aus der ganzen Welt war. Er verstarb 1973 im Alter von nur 59 Jahren.



1. Sieger der 500er Klasse Heiner Butz mit Siegerkranz und 2. Sieger Karl Recktenwald bei der Siegerehrung 1964 in St. Wendel.

Mit auf dem Bild: links August Balthasar, in der Mitte dessen Tochter Monika (verheiratete Schuh) und rechts Werner Maurer, der Geschäftsführer der Rennleitung.

Karls Gaststätte war stets ein sehr beliebter Treffpunkt für viele Motorsportler und war unter anderem das Vereinslokal der Motorsportfreunde Winterbach unter dem damaligen 1. Vorsitzenden Alois Huwer. Karl war der 2. Vorsitzende. Häufig waren hier Rennfahrer aus aller Welt zu Gast, insbesondere die Fahrer aus dem britischen Commonwealth, die auf dem St. Wendeler Stadtkurs in den großen Klassen nach dem Ausscheiden des französischen Meisters und mehrfachen Siegers in St. Wendel, Jacques Collot aus Vesoul, dominierten.

Postkarte vom Gasthaus Waldeck aus Winterbach- Saar.

Das Haus wurde von ihm gemeinsam mit seinem Vater Walter selbst gebaut.



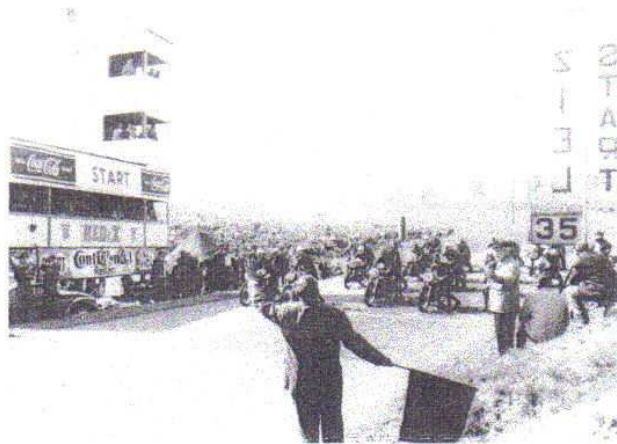
Diese Rennen auf dem St. Wendeler Stadtkurs hatten einen beachtlichen Bekanntheitsgrad in Deutschland und sogar darüber hinaus. Nach dem im Jahre 1957 erfolgten Wiederein Anschluss an das Bundesgebiet liefen die Rennen unter der ADAC-Flagge. 1958 war der verstorbene Bundesminister Dr. h. c. Franz Josef Strauß Schirmherr dieses Rennens. Häufig verfolgten mehr als 75.000 Zuschauer die Geschehnisse der oft mehr als 200 Starter aus bis zu 19 Nationen. Diese brachten eine Atmosphäre und einen Welthauch in die hiesigen Lebensbereiche, wie es wohl nie wieder zu verzeichnen sein wird.

Sehr beliebt waren auch die eleganten Gesellschaftsabende zu Ehren der Rennfahrer, mit Tanz und künstlerischen Darbietungen und großen Persönlichkeiten wie z.B. dem Boxweltmeister Max Schmeling.

1964, mit dem letzten großen Erfolg von Karl Recktenwald, endete leider diese Ära.

Unterstützt wurde dieses Renngeschehen immer wieder vom damaligen Stadtbürgermeister Franz Gräff, sowie den verstorbenen Landräten Dr. Schütz und W. Zeyer, den Hilfs- und Ordnungsdiensten des Kreises und sogar von der französischen Garnison in St. Wendel. Der ebenfalls verstorbene Ministerpräsident Dr. Franz Josef Röder fungierte auch als Schirmherr und ließ es sich nicht nehmen, Siegespokale selbst zu überreichen.

Rennleiter August Balthasar schickt die Rennfahrer auf den Kurs. Damals mussten die Fahrer ihre Maschinen noch anschieben und nicht selten kam es beim nachfolgenden Aufspringen zu Touchierungen mit den anderen Startern.



Erst 1982 kam es zu einem Neuanfang der St. Wendeler Motorradrennen, allerdings außerhalb der Innenstadt. Anregung und Unterstützung kamen vom damaligen Ministerpräsidenten Werner Zeyer und den Stadtbürgermeister Jakob Feller und Klaus Bouillon. Regie führte bei der jetzigen „Internationalen August Balthasar Gedächtnistrophy in St. Wendel“ der Motorsportclub Nordsaar MSC mit dem Vorsitzenden Juppi Brill und weiteren Winterbacher Motorsportfreunden.

Mit der Teilnahme am 2. Rennen um die Deutsche Meisterschaft 1964 in Stuttgart endete Karl Recktenwalds leidenschaftliches Motorradrennfahren. Den Meistertitel gewann wieder Walter Scheimann.

Ehemalige Rennfahrerkollegen wie Willi Scheidhauer, Heiner Butz -, dem Sieger des letzten Stadtkursrennens im Jahre 1964 in der 500er Klasse, Ernst Hiller, der Schweizer Luigi Taveri und viele andere Zweiradchampions starten heute noch mit ihren damaligen Maschinen, die heute für das 10malige ihres damaligen Preises gehandelt werden, bei den sehr beliebten Veteranenveranstaltungen und erinnern sich gern an die früheren Rennen mit Karl Recktenwald aus Winterbach. Schade, dass er das als so sehr beliebter und geschätzter Sportsmann nicht mehr erleben durfte.

Karl war sein eigener Mechaniker und Organisator und war immer auf der Suche nach technischen Verbesserungen und Möglichkeiten der Leistungssteigerung seiner Maschinen. Nach jedem Renneinsatz mussten teure Verschleißteile und Schmierstoffe ersetzt werden. Ein Vertrag mit der Firma „Gastrol“ senkte seine Ausgaben erheblich.

Karl war eingeschworen auf englische Maschinen. Seine Rennfahrerkollegen aus England waren ihm bei der damals noch schwierigen Ersatzteilbeschaffung sehr gefällig. Seine englischen Sprachkenntnisse kamen ihm dabei sehr zu Gute. Ab 1963 bekam Karl als Polizeihauptwachtmeister vom Polizeidirektor Dr. Scheu für die Rennteilnahme Dienstbefreiung.

Außerhalb des Saarlandes startete Karl bei Rennen auf dem Nürburg-, Hockenheim-, Solitude- und Salzburgring sowie in Bremerhaven und in Freiburg. Weiterhin in Tubbergen und Assen in den Niederlanden, Chimay und Mettet in Belgien, Imola und Monza in Italien, Ulster in Nordirland und Opatja und Rijeka in dem damaligen Jugoslawien. Ein vom Saarländischen Innenministerium ausgerangierter VW-Bus Typ „Samba“, den er nur unter Schwierigkeiten bekommen konnte, war sein Renntransporter. Dieser musste, immer überladen mit Maschine, Material und Begleitern von Karl selbst gefahren, ständig unter Zeitdruck pünktlich die Rennorte erreichen.



Ständig gab's an den Maschinen etwas zu Schrauben.

Das Bild zeigt ihn vor einem seiner Starts auf dem Hockenheimring.

Übermüdet und weil als nebensächlich abgetan, schlecht versorgt, zudem Wind und Wetter ausgesetzt, begannen nach der leidigen Fahrzeugabnahme die Trainings- und Platzierungsläufe. Danach waren Ölwechsel und Abstimmarbeiten angesagt und was nicht selten vorkam, mussten Reparaturen an der Rennmaschine vorgenommen werden, wobei die Renndienste im Fahrerlager sehr behilflich waren.

Riesig war die Freude dann, wenn die Mühen und Strapazen von einem Erfolg gekrönt waren.

Seine größten Erfolge auf dem Weg zu seinem Ziel der Deutschen Meisterschaft:

1956	Neunkircher Dreiecksrennen	1. und 2. Sieger bei 2 Starts
1959	Nürburgring	1. Sieger
1961	St. Wendel	3. Deutscher
1962	St. Wendel	3. Deutscher
1963	St. Wendel	2. Deutscher
1964	St. Wendel	2. Gesamtsieger, 2. Deutscher

Seine Ränge in der „Deutschen Meisterschaft“

1961 – 5. 1962 – 4. 1963 – 4. 1964 – Unfall im 3. Meisterschaftslauf

Den Unfallhergang von Karl schildert der Chefredakteur der „Klassik Motorradzeitschrift“ Franz Albert Illg in seinem großen Werk „Die Solitude Rennen“ wie folgt: „Weniger Glück in diesem 500er Rennen hatte Walter Scheimann, dessen Getriebe seiner Norton blockierte und er beim unvermeidbaren Sturz auch noch Karl Recktenwald zu Fall brachte, der der dahinschitternden Norton nicht mehr ausweichen konnte. Während Scheimann mit Prellungen davon kommen sollte, musste Karl Recktenwald mit einem zunächst diagnostizierten Beinbruch in das Leonberger Krankenhaus eingeliefert werden. Offenbar waren die Verletzungen (es wurde auch eine Brustquetschung festgestellt) des 33-jährigen aus dem Saarland doch schlimmer. Völlig überraschend verstarb er am Sonntagabend um 19.30 Uhr noch im Krankenhaus.“

Der verstorbene Motorradjournalist Ernst Leverkus, genannt „Klacks“ widmete dem Andenken von Karl eine große Schallplatte über den Weltmeisterschaftslauf auf der Solitude 1964.

Abschließend ein herzliches Dankeschön an alle Zeitzeugen und Informanten, die die Recherchen für diesen Bericht unterstützten.

Winterbach im November 2005

Leo Hersemeyer