



Der "Schneck" aus dem Frankenland

Wer sich der "Gnade der späten Geburt" erfreut, der dürfte erstmal wenig mit "Schneck" anzufangen wissen. Und auch die schon etwas Älteren unter den Rennsportanhängern kommen vielleicht ins grübeln. Das "Schneck" ein Spitzname oder Kosenname ist, ist vermutlich klar. Aber wer verbirgt sich dahinter? Mit der Einschränkung auf das Frankenland dämmert es möglicherweise jetzt bei diesem und jenem. Des Rätsels Lösung lautet:

Karl Rührschneck

Diese kurze Biographie soll nun ein wenig den Lebensweg eines Mannes aus der Frankenmonopole Nürnberg beleuchten, die ja nicht nur durch Lebkuchen, Bratwürste und den "Club" Bekanntheit erlangte, sondern auch durch seine Zweiradherstellung und dessen Fahrer.

"Schneck" erblickte am 2. Juni 1911 das Licht der Welt. Von Kindesbeinen an interessierte ihn alles was mit Technik zu tun hatte. Sein Vorbild zu der Zeit war der um fast sechs Jahre ältere Bruder Otto, welcher eine Mechanikerlehre hinter sich gebracht hatte und bei Triumph eine Anstellung als Einfahrer für Straßenmaschinen fand. Die richtige Verbindung von Bruder Otto zum Rennsport kam dann, als der damals bekannte Meisterfahrer Otto Ley einen Mechaniker suchte und Otto diese Stelle erhielt.



Doch zurück zu Karl. Auf Wunsch seines Vaters erlernte er das Bäckerhandwerk, "denn dieser Beruf könne ihn später mal ernähren", so Papas Aussage. Aber statt frühmorgens die Brötchen an die Türen der Kundschaft zu hängen, interessierten Karl mehr die "Rennbrötchen", auf dem die Fahrer sitzend ihre schnellen Runden drehen. Sparen war also angesagt und jeder Pfennig "Trinkgeld", was er von den Kunden für die Frühstücksbrötchen bekam, wurde beiseite getan. Mit kleiner finanzieller Unterstützung reichte es dann, kaum 18-jährig, für ein erstes Motorrad, eine Ardie. Zwei Jahre später trat er dann als Praktikant in die Montageabteilung von Triumph ein.



Bereits ein Jahr später beteiligte er sich als Privatfahrer an verschieen Geländefahrten. Da er sehr lernwillig und technisch begabt war, wechselte er in die Versuchsabteilung von Triumph. Dieser Wechsel brachte "Schneck" natürliche erneut viele Erkenntnisse und Einsichten in die Technik. Auf einer Norton (!) erreichte er zahlreiche vordere Plätze bei den Privatfahrern. Zwischen 1936 und 1938 startete er auch international bei vielen Grand Prix Veranstaltungen, so in Holland, Belgien, Italien und der Schweiz. Er etablierte sich zum besten Privatfahrer und belegte in der Europameisterschaft 1938, gleichzusetzen mit der heutigen Weltmeisterschaft, in der Halbliterklasse einen sechsten Gesamtrang.

Erinnert sei in dem Zusammenhang an eine schöne Geschichte 1938 auf dem Schottenring. Sein älterer Bruder Otto (Bild rechts), ebenfalls begeistert und natürlich routinierterer Fahrer und Karl fochten einen denkwürdigen Kampf um die Führung aus, Runde um Runde. Das Ergebnis stellte schließlich beide zufrieden, es endete als "totes" Rennen und beide wurden als Sieger gekürt.



Selbstverständlich entgingen solche Duelle nicht den Chefs der Rennabteilungen der deutschen Motorradindustrie. Die Bayrischen Motorenwerke schickten Karl eine Einladung zum Nachwuchsfahrerlehrgang (mit 27 Jahren!) nach Hockenheim. Dort kam er in die engere Wahl zu einem weiteren Lehrgang auf den Nürburgring. Auf der Südschleife war Karl immer um einige Sekunden den Mitbewerben voraus. Später dann ließ der BMW-Verantwortliche seine besten "Schüler" noch einige Runden über die Nordschleife am Ring donnern. Auch hier war der "Schneck" wieder der Schnellste. Als Lohn erhielt er einen Vertrag als Werksfahrer für das Jahr 1939. Als Werksfahrer startete er dann beim "Ersten Großen Preis von Großdeutschland" auf dem Sachsenring. Er wurde Zweiter und bester Deutscher hinter dem überragenden Italiener Dorino Serafini auf einer Gilera. Auf dem Weg nach oben wurde seine Karriere durch den Krieg unterbrochen...

Überliefert ist aus 1938 noch eine nette Episode. Die veranschaulicht, wie sich das Rennfahrerleben seinerzeit abspielte:

Karl hatte 1938 eine Einladung für ein Rundstreckenrennen in Locarno im schweizerischen Kanton Tessin erhalten. Sein Start war sowohl für die 350er als auch für die 500er Klasse vorgesehen. Also packte er seine zwei (damals noch) Nortons in den Anhänger und ab ging es in den Süden. An der deutsch/schweizerischen Grenze kam es aber zu unerwarteten Problemen. Die Zollbeamten der Schweiz gaben "Schneck" zu verstehen, daß es unmöglich sei mit zwei Rennmaschinen im Anhänger in die Schweiz einzureisen. Da half auch die

Einladung zum Rennen nichts. Nach Paragraph "soundso", Absatz "soundso", der Verfügung "soundso" ist es bestenfalls erlaubt, im Anhänger Reisegepäck mitzuführen. Das Zugfahrzeug interessiere nicht. Also zurück zum deutschen Zoll, wo man Karl mit lächelnden Gesichtern empfing. Man kannte die Probleme und hatte gleich die passenden Ratschläge parat. Also Zugfahrzeug ausräumen, inklusive Sitze. Die Maschinen grob zerlegen in Rahmen, Räder, etc. und im Auto verstauen. Das Reisegepäck mit den Sitzen wurde jetzt in den Anhänger umgeladen. Wieder ging es zum Schweizer Zoll und nun war allen Verfügungen genüge getan. Doch schon bald wartete die nächste Überraschung. Der Spritverbrauch war durch die Bergstraßen um einiges höher als geplant. Schweizer Franken waren für einen Tankstopp kaum noch vorhanden, man brauchte ja das Startgeld, aber Locarno war noch einige Kilometer weg und außerdem drängte die Zeit. Da nahte Hilfe in Form des Rennfahrerkollegen Otto Kohfink. Der hatte noch einige Fränkli übrig. Als ob das Unglück noch nicht genug war. In der 350 cc Klasse sprang ein Dritter Platz heraus. Beim Rennen der Halbliterklasse stelle Karl aber gegen Ende ein "schwimmen" der Maschine fest. Letztlich reichte es noch für einen vierten Platz. Nach der Zieldurchfahrt ergab eine Kontrolle, daß der Rahmen der Norton gebrochen war. Eigentlich waren die erreichten Plätze ja nicht schlecht, denn im Starterfeld waren keine geringeren als Italiens Meisterfahrer Omobono Tenni und der Schweizer George Cordey dabei. Letzterer übrigens hatte sich vor seiner Rennfahrerkarriere auch einen Name als Radrennfahrer gemacht (Schweizer Meister).

Am Tag danach ging es Richtung Monza, wo das nächste Rennen stattfand...

Bei so viel Begeisterung überraschte es eigentlich nicht, daß "Schneck" bereits 1946, also kurz nach dem Krieg, wieder bei den ersten Rennveranstaltungen dabei war. Es musste ja auch irgendwie weitergehen. So erinnerte man sich bei NSU an die "Künste" von Karl und bot ihm mit dem noch vorhandenen Vorkriegsmaterial eine Stelle als Werksfahrer an. Immerhin hatte der Rennsport seine Werbewirksamkeit für die Serienproduktion schon oft bewiesen und irgenwann sollte es ja auch mit der Serienproduktion losgehen. Bei kleineren Recherchen für diesen Bericht kam ich da auf Rennstrecken, von denen ich vorher nie etwas gelesen und gehört hatte. Nun ja, Rennstrecken? Vermutlich waren das nur abgesperrte Straßen und ich vermag mir nicht vorzustellen, wie diese damals ausgesehen haben, die "Rennstrecken". Aber immerhin wurde ab 1947 bereits wieder eine Deutsche Meisterschaft ausgetragen.

Um die These von den "Rennstrecken" zu untermauern, hier einige Platzierungen von "Schneck" in dieser Periode. So belegte Karl beim "Großen Preis von Braunschweig 1946" mit einer NSU den dritten Platz. Beim Karlsruher Dreieckrennen, diesmal mit einer Norton, belegte er den zweiten Platz. In Bludenz (A), beim Bürser Bergrennen, trug ihn seine NSU in der Halbliterklasse auf den ersten Platz. Ein Jahr danach, beim Bergrennen von Bad Ems, sprang ein zweiter Rang heraus. Auch beim Eggberg-Bergrennen in Säckingen war es wieder ein Platz auf dem Treppchen - Rang zwei. Wieder ein Jahr danach, beim Rundstreckenrennen "Durch Mainz" fuhr er seine DKW auf die oberste Stufe des Podestes. Beim Straßenrennen "Monte Carlo in Garmisch Partenkirchen" reichte es dann für einen zweiten Platz mit der DKW. Das "Ulmer Stadtringrennen" mit der Halbliter-NSU bescherte Karl den ersten Platz. Den "Grünen" der heutigen Zeit dürften bei der Nennung der Kurse "die Haare zu Berge stehen".

Die Protagonisten jener Tage waren oftmals jene Fahrer, die bereits erfolgreich vor dem Krieg unterwegs waren. Namen wie Georg Meier, Ewald Kluge, Siegfried Wünsche, Wiggerl Kraus und auch Karl Rührschneck, etc. waren bekannter als viele Fußballstars. Die Fußballweltmeisterschaft 1954 wurde ja erst Jahre später ausgetragen. Motorsport war in...Dabei waren deutsche Fahrer in der Motorradweltmeisterschaft, die 1949 eingeführt worden war, in den ersten beiden Jahren von der Teilnahme ausgeschlossen. Erstaunlich, bei so viel Erfolgen hat es für "Schneck" nur zu einem deutschen Meistertitel gereicht - 1949 als Beifahrer im Gespann vom Münchner Sepp Müller in der 1200 cc Klasse. Doch auch als Privatfahrer langte es noch zu einigen Siegen. So gewann "Schneck" beispielsweise noch 1952 auf dem Sachsenring die Halbliterklasse mit einer Norton, die er inzwischen erworben hatte. Auch beim Schleizer Dreieckrennen im gleichen Jahr war er erfolgreich. 1953 beim Eifelrennen wurde er gesamt Fünfter und zweitbesten Privatfahrer. Ähnlich auf seiner Heimstrecke, dem Norisring: gesamt Vierter und bester Privatfahrer. Wer weiß wie es weitergegangen wäre wenn die Sache mit der "Schnell-Horex" besser funktioniert hätte...?

Am 1. November 1997 hörte das Herz des rastlosen Nürnbergers auf zu schlagen.



Quellennachweis: "Das sind unsere Rennfahrer", Rennfahrer+Renmaschinen, Foto (2) Günter Geyler

mobile.de		Zu verkaufen: 9.000€			
------------------	---	--------------------------------	--	---	---

[zurück zur Startseite](#)