

Geschichte im Westen

Geschichte im Westen

Zeitschrift für
Landes- und Zeitgeschichte

begründet von Walter Först (†),
herausgegeben im Auftrag des Brauweiler Kreises
für Landes- und Zeitgeschichte e. V.
von Markus Köster
in Verbindung mit
Alfons Kenkmann, Sabine Mecking,
Georg Mölich, Christoph Nonn,
Martin Schlemmer und Daniel Schmidt

Schwerpunktthema:
Geschichte des Sports in
Nordrhein-Westfalen

Jahrgang 39
2024

Gedruckt mit Unterstützung
der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe



Titelbild:
Jährliches Radrennen rund um den Stadtgarten
Castrop-Rauxel, September 1980
(Helmut Orwat / LWL-Medienzentrum für Westfalen)

„Geschichte im Westen“ erscheint einmal im Jahr:

KLARTEXT

Jakob Funke Medien Beteiligungs GmbH & Co. KG
Jakob-Funke-Platz 1, 45127 Essen
info.klartext@funkemedien.de
www.klartext-verlag.de

Redaktion: Dr. Julia Volmer-Naumann, Münster/Genf
Satz und Umschlag: Medienwerkstatt Kai Münschke, Essen

Druck: Medienhaus Plump GmbH,
Rolandsecker Weg 33, 53619 Rheinbreitbach

© Klartext Verlag, Essen 2024

ISSN 0930-3286

ISBN 978-3-8375-2697-4

Zuschriften und Manuskripte an:

Prof. Dr. Markus Köster,
markus.koester@uni-muenster.de

Bezugsbedingungen:

Einzelheft 25,00 €, zzgl. Versandkosten
Bestellungen richten Sie bitte an Ihre Fachbuchhandlung
oder unmittelbar an den Verlag.

Inhalt

Schwerpunktthema:

Geschichte des Sports in Nordrhein-Westfalen

Markus Köster

Editorial 7

Ansgar Molzberger

Mehr als nur eine Großsportanlage

Geschichte und Entwicklung des Kölner Sportparks Müngersdorf 11

Axel Heimsoth

Stadion oder Kampfbahn?

Eine publizistische Debatte im Westen Deutschlands 35

Florian G. Mildenerberger

Zurück in die gute alte Zeit?

Der Sportverband DJK Rhein-Weser nach 1945 69

Andreas Höfer

Wolfgang Graf Berghe von Trips

Eine Lichtgestalt des deutschen Sports? Eine biografische Skizze 95

Hans-Christoph Seidel

Jenseits des Fußballs

Die Entwicklung des „anderen“ Spitzen- und Zuschauersports
in Nordrhein-Westfalen seit 1946 119

Niklas Hack/Mathias Schmidt

Digitaler Gedächtnisspeicher?

Zeitzeugen-Interviews als Zugang zum nordrhein-westfälischen Sport:

Das Oral History-Projekt „Menschen im Sport in NRW“ 147

Freie Beiträge außerhalb des Schwerpunktes

Martin Schlemmer

Der „Adel“ unter den Separatisten?

Der rheinische „Aristo-Separatismus“ und die Rheinstaatbestrebungen
in den Jahren 1918 bis 1923 169

Timo Nahler

„Vergessene Verfolgte“

(Zwischen-)Bilanz eines Forschungsprojekts zu marginalisierten
Verfolgten des Nationalsozialismus und der Nachkriegszeit in Münster . . 197

Markus Köster

Privates Glück und Propaganda

Amateurfilme als Spiegel der NS-Geschichte in Westfalen 223

Tagungsbericht

Oliver Schmidt

„Geschichte des Sports in Nordrhein-Westfalen“

Wissenschaftliche Jahrestagung des Brauweiler Kreises für
Landes- und Zeitgeschichte e. V., Köln 7.–8. März 2024 235

Autoren 239

Andreas Höfer

Wolfgang Graf Berghe von Trips

Eine Lichtgestalt des deutschen Sports?

Eine biografische Skizze¹

„Es war der Sieg, nach dem wir uns sehnten und den wir uns vorstellten. Man konnte ihn nicht stehlen, und er wurde einem auch nicht geschenkt. Kein Mann auf der Erde war reich genug, ihn zu kaufen, und er war nichts wert. Am Ende war es alles gar nichts wert.“²

James Salter, Verbrannte Tage

Wolfgang Graf Berghe von Trips war ein Sieger, der auch Niederlagen einstecken musste. Am Ende, er war gerade 33 Jahre alt, hat er alles, vor allem sein Leben verloren. War es das wert?

James Salter, 1925 in New Jersey geboren – einer der großen amerikanischen Autoren des vergangenen Jahrhunderts, dessen Autobiografie das Eingangszitat entnommen ist –, wurde 84 Jahre alt. Wenn auch nicht den frühen Tod, so hatte er mit Graf Berghe von Trips doch eine Leidenschaft gemein – nämlich die Geschwindigkeit, vielleicht auch die Gefahr. Der eine war in jüngeren Jahren, während des Zweiten Weltkriegs und auch danach, Flieger, der andere Rennfahrer.

Als solcher auf den Pisten der Welt zu Hause, zudem auch privat sehr reiselustig und von daher als ziviler Vielflieger vergleichsweise häufig in der Luft, vorzugsweise in Richtung USA oder auch Argentinien und Kuba, hätte sich Trips, wäre ihm mehr Lebenszeit vergönnt gewesen, vielleicht auch fürs sportliche Fliegen begeistern können.

1 Der Autor ist Direktor des Deutschen Sport & Olympia Museums in Köln, in dem im März 2024 die Jahrestagung des Brauweiler Kreises stattfand. Der Beitrag ist die überarbeitete Fassung seines Vortrags.

2 James Salter, *Verbrannte Tage*. Erinnerung, Berlin ²2000, S. 211.

Ein entsprechendes Erlebnis, etwa fünf Wochen vor seinem Tod und wenige Tage vor dem Großen Preis von Deutschland, bei dem er am 6. August 1961 auf dem Nürburgring als Zweiter wertvolle Punkte für die Formel-1-Weltmeisterschaft sammelte, scheint ihm, wie Hermann Harster als Augenzeuge später berichtete,³ jedenfalls gefallen zu haben. Gleichsam als Co-Pilot – vor ihm am Steuer saß ein Major Davis – hatte er bei einem gut einstündigen Flug über den Nürburgring und seinen Heimatort Horrem die Schallmauer durchbrochen.

1. Ein kurzes Leben

Wolfgang Graf Berghe von Trips starb am 10. September 1961. Am gleichen Tag am gleichen Ort starben weitere 15 Menschen – elf an Ort und Stelle, vier später an ihren Verletzungen. Deren Alter, Namen und Lebensgeschichte haben keinen Platz im öffentlichen Gedächtnis gefunden.

1961 wurden in der Bundesrepublik Deutschland über eine Million Unfälle polizeilich registriert, bei etwa 5,3 Millionen zugelassenen PKW. Die Zahl der Unfalltoten betrug 14.543. Graf Trips nicht eingerechnet, denn sein Unfall ereignete sich im Ausland, in Monza, unweit von Mailand. Und auch nicht im zivilen Straßenverkehr. Zum Vergleich: Die Unfallstatistik 2023 weist bei etwa 48 Millionen PKW lediglich 2.830 Tote aus.⁴ Das mag man Fortschritt nennen. Dem zum Beispiel die 1959 patentierte Erfindung eines Dreipunkt-Sicherheitsgurt eines schwedischen Volvo-Ingenieurs in die Karten spielte. Eine Innovation, die vom Deutschen Patentamt 1985 als eine der acht Erfindungen benannt wurde, die der Menschheit in den letzten hundert Jahren den größten Fortschritt gebracht haben.

Im Rennsport waren Gurte Anfang der 1960er noch umstritten. Manche Fahrer verzichteten darauf, weil sie glaubten, bei Unfällen bessere Überlebenschancen zu haben, wenn sie aus dem Wagen geschleudert werden würden. Ohnehin waren die Boliden zu dieser Zeit hochgezüchtete Blechkisten mit einfachen Sitzschalen, ohne Knautschzone, Überrollbügel oder isolierte Leitungen fürs Benzin. Brandschutz: Fehlanzeige.

Auch die Rennstrecken waren Hochrisiko-Zonen – für Fahrer und Zuschauer. 1955 etwa, beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans, nahm der französische Fahrer Pierre Levegh 82 Zuschauer mit in den Tod. Ein Jahr später gewann Wolfgang

3 Vgl. Hermann Harster, *Das Rennen ist nie zu Ende. Die Geschichte des Grafen Berghe von Trips*, Berlin/Frankfurt a. M./Wien 1962, S. 12–14.

4 Gestützt auf Angaben des Statistischen Bundesamtes; vgl. <https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/02/PD24_072_46241.html> (17.9.2024).

Graf Berghe von Trips das ebenso spektakuläre wie gefährliche Rennen, zusammen mit Richard von Frankenberg.⁵ Einer der ersten großen Triumphe des ambitionierten Rennfahrers, dem weitere folgen sollten. Bezeichnend für den Charakter von Trips ist eine Begebenheit aus dem Jahr 1958: Nach einem Unfall des französischen Fahrers Jean Hébert stoppte Trips an der Unfallstelle, um erste Hilfe zu leisten – und möglicherweise ein Leben zu retten.⁶

2. Eine Lichtgestalt?

Als der Sarg mit den leiblichen Überresten von Wolfgang Graf Berghe von Trips am 14. September 1961 in strömendem Regen in einem, *seinem* grünen Ferrari, am Steuer saß Gert Gentsch, der langjährige Mechaniker seines Vertrauens, durch seinen Heimatort Horrem bei Kerpen zur Familiengruft auf dem kleinen Friedhof an der örtlichen Clemens-Kirche gebracht wurde, säumten etwa zehntausend Menschen seine letzte Fahrt.

Bei der Trauerfeier fand der Präsident des Automobilclubs von Deutschland (AvD), Paul Alfons Fürst von Metternich-Wünneburg folgende Worte:

„Graf Trips war der fairste Sportsmann. Er ist über sich hinausgewachsen. Tapfer, voller Talent, liebenswürdig, charakternvoll und auf der Höhe seines Ruhms bescheiden, war er ein Vorbild für die Jugend. [...] Er hat auf Erden schon das Licht in sich getragen.“⁷

Huschke von Hanstein, in den 1930er Jahren selbst Rennfahrer, wie später auch Trips Gewinner der deutschen Bergmeisterschaft und nach dem Krieg lange Rennleiter bei Porsche, sagte:

5 Vgl. Paul Frère, *Die 24 Stunden von Le Mans. Die Geschichte des härtesten Langstreckenrennens der Welt*, Stuttgart 2023. Vgl. auch Philipp Didion, „Viel Kontinuität, wenig Neuanfang. Akteure und Diskurs im französischen und westdeutschen Autosport der frühen Nachkriegszeit 1945–1955“, in *Stadion. Internationale Zeitschrift für Geschichte des Sports* 47 (2023) 2, S. 214–237.

6 Bei Jörg-Thomas Födisch/Jürgen Schneider, *Wolfgang Graf Berghe von Trips. Erinnerungen*, 2. erw. Aufl. Linz 2024, S. 180 f., findet sich ein Abdruck des handschriftlichen Dankschreibens Héberts an Trips vom 2. Juli 1958 inklusive deutscher Übersetzung.

7 Zitiert bei Harster, *Das Rennen* (wie Anm. 3), S. 129.

„Über Tote soll man nur Gutes sprechen. Über Dich, Wolfgang Graf Berghe von Trips, *kann* man nur Gutes sprechen.“⁸

Tatsächlich ist über den gräflichen Rennfahrer vielfach Gutes gesprochen und geschrieben worden.⁹ Von den Journalisten Richard von Frankenberg¹⁰ oder Hermann Harster¹¹ etwa, die mit Trips gut befreundet waren. Oder von Reinhold Louis,¹² dem langjährigen Leiter der nach dem Tod der Eltern gegründeten Stiftung, in die der familiäre Nachlass überführt wurde.¹³ Oder von Jörg-Thomas

- 8 So zitiert in einem Beitrag von Huschke von Hanstein, in Födisch/Schneider, Berghe von Trips (wie Anm. 6), S. 13. Vgl. auch Harster, Das Rennen (wie Anm. 3), S. 141.
- 9 Der vorliegende Beitrag stützt sich auf die im Folgenden genannten Publikationen sowie auf eine Reihe von Gesprächen mit Zeitzeug*innen, insbesondere dem damaligen Rennfahrer Heinz Oebels und Elfriede Floßdorf, der langjährigen Sekretärin von Trips, die der Autor in den 1990er Jahren führen konnte. Im Juli 2024 sprach der Autor mit der Tochter von Elfriede Floßdorf, Margit Malgadey, die in jungen Jahren dem Grafen vielfach begegnet ist. Der Nachlass von Eltern und Sohn Trips ist im Stadtarchiv Kerpen einsehbar. Ein kleiner Aktenbestand ist im Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Rheinland, verfügbar.
- 10 Der 1922 geborene Richard-Alexander Ruthard Edi Wolf Eberhard von Frankenberg und Ludwigsdorff entstammte einem schlesischen Adelsgeschlecht. In den 1950er Jahren war er Werksfahrer bei Porsche, siegte dreimal in Le Mans und zweimal bei der Mille Miglia. Später wurde er einer der profiliertesten und bekanntesten Rennsport-Journalisten in Deutschland. Ende der 1960er Jahre veröffentlichte Richard von Frankenberg die Hommage: Wolfgang Graf Berghe von Trips, Stuttgart 1969.
- 11 Dr. Hermann Harster gilt als einer der profiliertesten deutschen Motorsport-Journalisten der Nachkriegszeit. Harster war 1933 Mitglied der NSDAP und der SS geworden. Später bekleidete er den Rang eines SS-Obersturmführers. Er fungierte u. a. als Pressechef der Olympischen Winterspiele von 1936 in Garmisch-Partenkirchen und später als Sportreferent beim Reichskommissar für die besetzten niederländischen Gebiete. Nach Kriegsende wurde er verhaftet und verbrachte etwa zweieinhalb Jahre in verschiedenen Internierungslagern. Harster arbeitete danach zunächst als freier Sportjournalist, 1956 wurde er Chefreporter bei der „BILD“-Zeitung. Vgl. Uwe Setzke, Der „unpolitische“ Propagandist: Hermann Harster, in: Wolfgang Proske (Hg.), NS-Belastete aus Niederbayern, Gerstetten 2022 (= Täter, Helfer, Trittbrettfahrer, Bd. 13), S. 181–191.
- 12 Reinhold Louis hat die bei weitem umfänglichste und detailreichste Biografie des Grafen vorgelegt: ders., Wolfgang Graf Berghe von Trips. Biographie, Köln 1989. Verdienstvollerweise hat Louis Trips' Tagebücher ausgewertet und umfänglich zitiert. Da diese dem Autor dieses Beitrags nicht zugänglich waren, vertraut er auf die Verlässlichkeit bei der Zitierung durch Louis.
- 13 Die wenig ruhmreiche Geschichte der „Trips-Stiftung“ (Gräflin Berghe von Trips'sche Sportstiftung zu Burg Hemmersbach) soll in diesem Beitrag nicht reflektiert werden.

Födisch,¹⁴ bis heute Mitglied des Stiftungsrates, der im Frühjahr 2024 wieder eine aufwändige, großformatige Publikation mit Erinnerungen von Weggefährten und Zeitgenossen vorgelegt hat.¹⁵ Hier sind weit mehr als hundert Beiträge versammelt, aber fast keine auch nur ansatzweise Einlassung mit kritischem Zungenschlag zu finden.

Bernard Cahier, ein für den Rennsport bestens ausgewiesener französischer Journalist und Fotograf, wird wie folgt zitiert:

„In den Jahren bis 1961 habe ich ihn [Trips] bei Formel-1-Rennen und Sportwagen-Läufen oft fotografiert. Sein Tod war ein weiterer schwerer Schlag für den Sport. Trips war einer der talentiertesten Fahrer seiner Generation und ein wahrer Gentleman mit Klasse und Charisma. An jenem 10. September 1961 verlor der Rennsport einen wahren Champion und den letzten Adligen, der diesen gefährlichen Sport mit Elan betrieb. Ganz Deutschland stand unter Schock, und es sollten noch viele Jahre vergehen, bevor ein anderer Fahrer aus diesem Land in den Vordergrund treten würde.“¹⁶

Oder Hans Herrmann, ein ebenfalls erfolgreicher deutscher Rennfahrer, der 1970 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewann:

„Wolfgang hat es verstanden, nach dem Zweiten Weltkrieg Misstrauen und Vorurteile gegen Deutsche abzubauen, Kontakte zu pflegen und zu erneuern. Er hat sich nicht nur als Rennfahrer, sondern auch als Mensch, Vermittler und Partner große Verdienste erworben. Selbst als er durch den Rennsport schon weltbekannt war, kannte er das Wort Distanz nicht. Während seiner ganzen Karriere waren für ihn Tugenden wie Bescheidenheit, Hilfsbereitschaft und Höflichkeit oberstes Gebot. Sein edler Charakter, ja seine Ritterlichkeit, haben ihn unvergessen gemacht.“¹⁷

14 Jörg-Thomas Födisch ist einer der besten Kenner der deutschen Rennsport- sowie der Lebensgeschichte von Trips. Zu seinen zahlreichen Publikationen zählen: ders./Reinhold Louis, *Eine deutsche Rennfahrerkarriere*. Graf Berghe von Trips, Königswinter 1996; ders./Michael Behrndt, *Wolfgang Graf Berghe von Trips. Erinnerungen an eine Rennfahrerlegende*, Berlin 2012; ders./Schneider, *Berghe von Trips* (wie Anm. 6).

15 Vgl. Andreas Höfer, „Gentleman und Lichtgestalt: Erinnerungen an Graf Berghe von Trips“, in: Födisch/Schneider, *Berghe von Trips* (wie Anm. 6), S. 264–267.

16 Födisch/Schneider, *Berghe von Trips* (wie Anm. 6), S. 128.

17 Ebd., S. 102.

Ein edler Charakter, ein Gentleman, ein Freund, ein fairer Sportsmann – kurz: eine Lichtgestalt? Wenn auch von Herkunft und Lebenslauf ganz anders als etwa Fritz Walter, einem der „Helden von Bern“, die mit dem Gewinn der Fußball-Weltmeisterschaft von 1954 Deutschland und den Deutschen keine zehn Jahre nach Ende des Krieges zu einem neuen Selbstbewusstsein und neuem Ansehen verhalfen, war auch Graf Trips eine herausragende Persönlichkeit der Nachkriegszeit, die in der öffentlichen Wahrnehmung stets positiv konnotiert war. So wie etwa der „Tennis-Baron“ Gottfried von Cramm, der im Einzel, Doppel und Mixed fünf Grand-Slam-Titel gewann, dreimal in Wimbledon im Finale stand und 1947 und 1948 zum „Sportler des Jahres“ gewählt wurde. Oder wie Sepp Herberger, als Trainer auch einer der „Helden von Bern“, oder Max Schmeling, deren jeweilige Haltung und Handeln in der Zeit des „Dritten Reiches“ erst in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts ernsthaft unter die Lupe genommen wurden.¹⁸

Es bedarf wohl keiner überbordenden Phantasie sich vorzustellen, dass Graf Trips, zumal wenn er, vielleicht mehrfach, Weltmeister geworden wäre, eine ähnliche Rolle im öffentlichen Leben und Diskurs der Bundesrepublik gespielt hätte wie die Genannten. Als diesbezügliches Indiz mag die Tatsache gelten, dass Trips 2008 von der Stiftung Deutsche Sporthilfe in ihre „Hall of Fame des deutschen Sports“ aufgenommen wurde. In einem biografischen Kurztext ist dies wie folgt begründet:

„Berghe von Trips galt als Visionär. Er machte den Rennsport durch sein Auftreten und seine Erfolge wieder salonfähig, kümmerte sich intensiv um den Nachwuchs, war Gründer des Deutschen Sportfahrer Kreises und brachte den Go-Kart aus den USA nach Deutschland.“¹⁹

Die zitierten und andere Ausführungen haben dazu beigetragen, dass Graf Berghe von Trips bis heute nicht in Vergessenheit geraten ist – wenn auch nur bei Menschen mit einem „special interest“.

18 Vgl. etwa Jürgen Leinemann, Sepp Herberger. Ein Leben, eine Legende, Berlin 1997; Volker Kluge, Max Schmeling. Eine Biografie in 15 Runden, Berlin 2004, oder Nils Havemann, Fußball unterm Hakenkreuz. Der DFB zwischen Sport, Politik und Kommerz, Frankfurt a. M./New York 2005.

19 <<https://www.hall-of-fame-sport.de/mitglieder/detail/wolfgang-graf-berghe-v-trips>> (17.9.2024). Trips wurde am selben Tag (6. Mai 2008) wie Gottfried von Cramm, Sepp Herberger, Fritz Walter und Rudolf Caracciola in die „Hall of Fame des deutschen Sports“ aufgenommen; vgl. <<https://www.hall-of-fame-sport.de/>> (17.9.2024).



Abb. 1: Wolfgang Graf Berghe von Trips in einem Porsche-Rennwagen beim Großen Bergpreis von Österreich am 15. August 1958 auf dem Salzburger Gaisberg (picture alliance / dpa, Foto: Klaus-Dieter Heirler)

Im Übrigen hat Trips jahrelang fleißig Tagebuch geführt und dabei durchaus auch selbstkritische Reflexionen niedergelegt. Erinnerungen und Gedanken hat er auch auf Tonband festgehalten. Zwar sind die Bänder inzwischen digitalisiert, doch leider nicht öffentlich zugänglich.²⁰ Zudem gibt es eine Vielzahl von Fotos,

20 Die Bänder befinden sich in der Obhut der Trips-Stiftung und sind auf Anfrage wohl für Forschungszwecke grundsätzlich zugänglich. Aus organisatorischen Gründen blieb dem Autor dieses Beitrags ein Zugang verwehrt.

die den gut aussehenden Grafen in unterschiedlichen Kontexten meist vorteilhaft ins Bild setzten. In seinem Nachlass befindet sich auch eine Reihe von Filmen, die er als passionierter Hobbyfilmer mit seiner 16 mm-Kamera selbst aufgenommen hat. Auch lassen sich eine Reihe von Videos finden, die ihn als Rennfahrer in den Fokus rücken. Zum Beispiel ein „Tribute“ von Chris Rea aus dem Jahr 1995, das er mit seiner Musik unterlegt und seinem Album „La Passione“ beigelegt hat.²¹

Im Blick auf diese und andere Reminiszenzen, die eine vermeintlich gute alte Zeit aufscheinen lassen, gibt ein kürzlich in einem Podcast geäußelter Gedanke des Filmkritikers Wolfgang M. Schmitt zu denken. „Eine Heldenerzählung“, sagt dieser, „ist immer ein Flirten mit der Lüge“. Schließlich sei man „versucht, die Wirklichkeit dem anzupassen, was wir als Heldenerzählung im Kopf haben. Da muss man das eine oder andere weglassen oder ausschmücken.“²²

Nun muss im Kontext dieses Beitrags sicher einiges, nein, vieles weggelassen werden, doch eine „Ausschmückung“ soll nicht erfolgen. Von daher ist der Begriff der „Lichtgestalt“, der für den Titel des Beitrags mit Bedacht gewählt wurde, nach guter akademischer Gepflogenheit mit einem Fragezeichen zu versehen.

Ist der Begriff der „Lichtgestalt“, wie der des „Helden“, ohnehin schwer zu fassen, ist er hierzulande in besonderer Weise mit Franz Beckenbauer assoziiert, dem als Fußballer und in seinem Leben danach vermeintlich alles gelang.²³ Und dem die mediale Öffentlichkeit gerne verzieh, wenn doch mal was „danebenging“. Bis zu einem Punkt, wenige Jahre vor seinem Tod, als er – ein typisch deutscher Reflex (?) – plötzlich relativ gnadenlos vom strahlenden Sockel gestoßen wurde, u. a. wegen Vorwürfen im Zuge der Vergabe der Fußball-Weltmeisterschaft 2006.

Das Leben von Wolfgang Graf Berghe von Trips war deutlich zu kurz, um – wie andere Größen des deutschen Sports – Kritik, Verhöhnung und Ächtung, ja eine biografische Zäsur zu erfahren. Ein Mensch ohne Schatten war der früh Verstorbene aber sicherlich nicht.

21 Vgl. Chris Rea, La Passione, 1996, bei YouTube: <<https://www.youtube.com/watch?v=UjUV4CVlcDY>> (16.9.2024).

22 Vgl. <<https://www.ndr.de/kultur/Brauchen-wir-noch-Helden-Mit-Wolfgang-M-Schmitt-und-Aristoteles,audio1440538.html>> (16.9.2024).

23 Als solche wird Beckenbauer auch in der „Hall of Fame des deutschen Sports“ bezeichnet; vgl. <<https://www.hall-of-fame-sport.de/mitglieder/detail/franz-beckenbauer>> (17.9.2024).

3. Eine gräfliche Kindheit

Am 4. Mai 1928 in Köln geboren, als Sohn und einziges Kind von Eduard Reichsgraf Berghe von Trips und seiner Frau Thessa, einer – „bürgerlichen“ – Beamtentochter mit dem Geburtsnamen Melzer, die der hochwohlgeborene Reichsgraf auch ohne familiäres Wohlwollen im Mai 1925 geheiratet hatte, verbrachte Wolfgang Alexander, „Wölfchen“ genannt, seine ersten Lebensjahre in Bonn, der Heimatstadt seiner Mutter. In einem Haus in der Beringstraße, in dem auch die von Wolfgang geliebten Eltern seiner Mutter lebten, in Poppelsdorf, einer der sehr gediegenen Bonner Wohngegenden.²⁴

Nach Ende des Ersten Weltkriegs waren es schwierige Weimarer Zeiten, mit stetigen politischen Verwerfungen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Als Kriegsverlierer 1920 und 1924 ausgeschlossen, nahm Deutschland 1928 erstmals seit 16 Jahren wieder an den Olympischen Spielen teil, die knapp zwei Wochen nach Wolfgangs Geburt in Amsterdam eröffnet wurden. Mit 31 Medaillen, davon zehn goldene, belegte das Reich den zweiten Platz im inoffiziellen Medaillenspiegel. Die Namen der Olympiasieger sind heute nur noch Experten geläufig.

Klangvollere Namen hatten seinerzeit andere Sportler. Max Schmeling zum Beispiel, der am 4. April 1928 Deutscher Meister im Schwergewicht wurde. Oder Fritz von Opel, der am 11. April in Rüsselsheim den ersten Rennwagen mit Raketenantrieb vorstellte – ein Geschoss, das in acht Sekunden von null auf hundert beschleunigte und eine Höchstgeschwindigkeit von 238 km/h auf die Piste brachte. Oder Rudolf Caracciola, der am 19. Juni 1927 das erste Internationale Eifelrennen auf Mercedes gewonnen hatte, mit dem der als konjunkturfördernde Maßnahme in zwei Jahren erbaute Nürburgring eröffnet wurde.²⁵

Ganz in der Nähe, bei Breitscheid, befand sich das Jagdrevier der Familie Trips, das der Vater, auch in Begleitung seines Sohnes, gerne besuchte. Die himmlische Ruhe der Idylle wurde nur durch das Dröhnen von Motoren gestört – oder bereichert: Für den jungen Wolfgang klang es wohl wie Musik in den Ohren. Auch der Vater fühlte sich offenbar nicht gestört oder aufgeschreckt. So versteht sich, dass sich unter den Zuschauern des Premierenrennens für Automobile am „Ring“ am 19. Juni 1927 – Sieger wurde Rudolf Caracciola – auch das Ehepaar

24 Die hier und im Folgenden referierten biografischen Eckdaten folgen im Wesentlichen der Darstellung von Louis, Berghe von Trips (wie Anm. 12) sowie den oben genannten Biografien von Harster (wie Anm. 3) und von Frankenberg (wie Anm. 10).

25 Vgl. etwa Michael Behrndt/Jörg-Thomas Födisch, 90 Jahre Nürburgring. Chronik einer Rennstrecke, Königswinter 2018.

Trips befand. Fortan würden sie Stammgäste sein, ab Mitte der 1930er Jahre auch in Begleitung ihres Sohnes.

Auch 1928 waren Graf und Gräfin, gerade Eltern geworden, wieder dabei, als Caracciola, gemeinsam mit Christian Werner, in größter Hitze den (dritten) „Großen Preis von Deutschland“, ein nachgerade mörderisches Rennen über 507 Kilometer, gewann. Sollte sie die Begeisterung für den Rennsport zum zweiten Mal an die wohl spektakulärste und härteste Rennstrecke der Welt gelockt haben, dann könnte diese durch den Verlauf des Rennens einen Dämpfer erfahren haben. Waren doch die hässlichen Implikationen eines faszinierenden Sports in aller Deutlichkeit vor Augen geführt worden: In der vierten von 18 Runden erlitt der Hamburger Ernst von Halle, der sieben Wochen zuvor an gleicher Stelle das ADAC-Eifelrennen gewonnen hatte, einen schweren Unfall, an dessen Folgen er einen Tag später sterben sollte. In der achten Runde verunglückte der Tscheche Vincenc (Čeněk) Junek auf Bugatti bei Breitscheid. Er war auf der Stelle tot. Weitere Unfälle gingen glimpflicher aus. Am Ende kamen nur zehn von 41 gestarteten Wagen ins Ziel.

Vielleicht war es diese Erfahrung, die Reichsgräfin Thessa die spätere Karriere ihres Sohnes immer missbilligen ließ. Sie bestand auf einem Anruf nach jedem Rennen, um sich vom Wohlergehen ihres Sohnes überzeugen zu lassen. Vater Eduard war wohl etwas weniger skeptisch. Er war ein passionierter Reiter, der gerne Rennen bestritt und dabei Unfälle in Kauf nahm.

So wirkte er wohl weniger als seine Frau, wenn überhaupt, bremsend ein, als der Stammhalter seine Faszination für fahrbare Untersätze entdeckte. Im Alter von acht Jahren drehte er mit einem Sechszylinder-Opel aus dem elterlichen Fuhrpark erste Runden auf dem Hof. Allerdings war er noch zu klein, um gleichzeitig auf die Kupplung zu treten und die Schaltung zu bedienen. So musste ein Freund assistieren. Später notierte er:

„Das war das größte für mich. Es dauerte keine zwei Monate und ich war fähig, diesen Wagen aus der Garage raus und dann wieder rein zu fahren. Der Vater hat das schon mal erlaubt, die Mutter war allerdings immer dagegen.“²⁶

Offenbar war Graf Trips ein Naturtalent. Freilich dauerte es nicht lange, bis sich erste Blechschäden einstellten. Viele kleinere und größere sollten folgen. Sie sollten ihm den Spitznamen „Count Crash“ einbringen.

26 Zitiert bei Louis, Berghe von Trips (wie Anm. 12), S. 22.

4. Eine begeisterte Jugend

Am 26. Juli 1936 besuchte der achtjährige Wolfgang mit seinen Eltern zum ersten Mal den Nürburgring, beim Großen Preis von Deutschland. 350.000 Zuschauer wollten deutsche Autos und deutsche Fahrer siegen sehen. Die berühmten Silberpfeile von Mercedes und Auto Union und die großen Vier: Rudolf Caracciola und Manfred von Brauchitsch (Mercedes), Hans Stuck und Bernd Rosemeyer (Auto Union). Sie sollten der italienischen Konkurrenz, den Alfa Romeos, Maseratis, Bugattis und etwa Tazio Nuvolari, den Ferdinand Porsche einmal den „größten Fahrer der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft“ nannte, zeigen, wozu deutsche Technik und deutscher Kampfgeist fähig seien – und Adolf Hitler Ehre machen. Dessen Konterfei zierte selbstredend das Programmheft.

Der Held des Tages war jedoch nicht Hitler, sondern Rosemeyer, der mit fast vier Minuten Vorsprung vor seinem Teamkollegen Stuck gewann. Leicht vorzustellen, wie sehr er auch den jungen Grafen beeindruckt haben dürfte. Im Übrigen hatte Bernd Rosemeyer gerade zwei Wochen zuvor die bekannte Fliegerin Elly Beinhorn geheiratet.

Rosemeyer und Beinhorn wurden, wie Max Schmeling und Anny Ondra, ein Vorzeigepaar des „Dritten Reiches“, bis Rosemeyer am 28. Januar 1938 auf der Reichsautobahn Frankfurt – Darmstadt, der heutigen A5, bei dem Versuch, den gerade von Caracciola mit 432,7 km/h aufgestellten Geschwindigkeitsrekord zu überbieten, bei Mörfelden-Walldorf tödlich verunglückte. Er war 28 Jahre alt.²⁷

23 Jahre später, im April 1961, begegnete Trips dem Sohn, Bernd Rosemeyer jun., am Nürburgring, bei einem der vielen Trainings, die er mit Begeisterung und Ausdauer und in dem Bestreben durchführte, sein Wissen und sein Können an „gewöhnliche“ sowie junge, sportlich ambitionierte Autofahrer weiterzugeben.²⁸

27 Zum Motorsport im Dritten Reich vgl. etwa Uwe Day, Silberpfeil und Hakenkreuz. Autorennsport im Nationalsozialismus, Berlin 2005; Thomas Rehmet/Werner Schnur, Der Weg des deutschen Automobilsports von den Anfängen bis ins Dritte Reich oder Rennsport unterm Hakenkreuz, Frankfurt a.M. 1993, oder Eberhard Reuß, Hitlers Rennschlachten. Die Silberpfeile unterm Hakenkreuz, Berlin 2006.

28 Vgl. eine diesbezügliche Erinnerung von Bernd Rosemeyer jun. in: Födisch/Schneider, Berghe von Trips (wie Anm. 6), S. 174f. Hier findet sich auch eine Vielzahl an Fotos. Erwähnenswert ist in diesem Kontext auch die Gründung der „Scuderia Colonia“ am 13. Januar 1960 in Trips' Geburtsstadt Köln – auch diesbezüglich war Trips eine treibende Kraft. Das Team beteiligte sich mit verschiedenen Fahrern an zahlreichen Rennen. Mit Wolfgang Seidel qualifizierte sich das Team auch für das Rennen am 10. September 1961 in Monza. Dieser schied auf Lotus in der ersten Runde mit Motorschaden aus. Bei diesem, wie bei den Rennen zuvor, trug Trips einen Helm mit dem Wappen der Scuderia. Der Verein ist bis heute u. a. im Sinne einer Nachwuchsförderung aktiv.

Wie weit sich der junge Trips dem Geist der (nationalsozialistischen) Zeit verbunden fühlte, muss jenseits entsprechender Indizien spekulativ bleiben. Bezeichnend, dass der verfügbaren Literatur diesbezüglich nur wenige Hinweise zu entnehmen sind. Die politische Haltung der Eltern dürfte schon von Standes wegen konservativ gewesen sein. Der Vater war passionierter Reiter, der im Ersten Weltkrieg in der neunten Kavallerie-Division gedient hatte und in Frankreich und Russland eingesetzt gewesen war.

Im Übrigen – sofern seine Angaben im Rahmen seines Entnazifizierungsverfahrens zutreffend sind – wurde er „37/38“ Mitglied der NSDAP und blieb dies bis 1945. Zudem gab er an, Mitglied in der Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt (NSV), dem Reichskriegerbund – „als Ehrenmitglied mit 20 RM Jahresbeitr.“ – sowie dem Deutschen Roten Kreuz (DRK) gewesen zu sein. Führende Positionen habe er nicht innegehabt, keine entsprechenden Reden gehalten oder Texte veröffentlicht. Während des Krieges sei er Oberleutnant z. V., also „zur Verfügung“ oder „zur Verwendung“, gewesen und habe „einige Wochen an Pferdemonstrationen teilgenommen“. Vor diesem Hintergrund wurde der Reichsgraf vom „Entnazifizierungs-Hauptausschuß für den Kreis Bergheim“ „ohne Bedenken“ der Kategorie V zugeordnet und damit als entlastet ausgewiesen. Als Gebühr für den Bescheid wurden 250 DM erhoben.²⁹ Der für die Familie erfreuliche Bescheid datiert vom 10. September 1948. Auf den Tag genau 13 Jahre später sollte das Ehepaar Trips eine erschütternde Nachricht erreichen.

Eduards Sohn Wolfgang musste nicht entnazifiziert werden. Er war zu jung, um Parteimitglied gewesen zu sein. Verbrieft ist aber, dass er Mitglied der Hitler-Jugend war. Das Bild seines späteren Auftretens vor Augen, fällt es schwer, ihn sich als einen fanatischen Anhänger der Nationalsozialisten vorzustellen.

Allerdings geben diesbezüglich spätere Tagebucheinträge zu denken. In einer auf Oktober 1947 datierten Notiz erinnerte er sich an eine vermeintlich gute alte Zeit,

„als wir ein Volk waren, das zusammenhielt, ehrlich war und kämpfte, ich als Junge mit Begeisterung an allem hing und stolz war, wenn unsere Flieger kamen, in allem nicht Schlechtes sah. [...] Und das ist nun alles aus. Für immer. Nie, nie mehr werden wir Waffen tragen, Soldaten haben. Alles ist schlecht, gemein und niederträchtig, was vorher noch Ideal und Vorbild gewesen. Nie mehr werde ich mich unbeschwert und aus wirklich tiefem Herzen

29 Die Angaben sind der Entnazifizierungsakte von Eduard Graf Berghe von Trips entnommen. Diese ist – auch digital – verfügbar: Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Rheinland, NW 1049, Nr. 71432.

für etwas begeistern können. Ich weiß heute, und sehe es auch vollkommen ein, dass manches, was früher mein höchstes Ideal war, tatsächlich nicht ganz richtig war. Aber ich trauere dem allem doch nach, weil es eben nicht mehr wiederkommt und es auch keinen Ersatz dafür gibt.“³⁰

„Nicht ganz richtig“!? Das ist, zweieinhalb Jahre nach Ende des Krieges, für einen Neunzehnjährigen ein erstaunlich niederschwellig reflektierter, aber wohl auch ein zeittypischer Umgang mit der schlimmsten Katastrophe der Menschheitsgeschichte – und der jeweils persönlichen Involvierung. Zumal Trips, der Monate zuvor noch begeistert deutschen Kampfflugzeugen am Himmel hinterherblickte, nach Ende des Krieges die verheerenden Schäden, namentlich in seiner Geburtsstadt Köln in Augenschein genommen hatte.³¹

Das „Dritte Reich“ und den Krieg hatten er und seine Familie vergleichsweise unbeschadet überstanden. Auf Schloss Hemmersbach, dem Stammsitz der Familie, der im Sinne der Erbfolge, nach dem Tod des Großvaters, 1932 in den Besitz des Vaters übergegangen war und sich mit seinen 45 Zimmern für die Familie fortan als eine Zier, aber auch als eine Last ausnahm. Viel Geld war nicht vererbt worden, aber großflächige Ländereien, die mit der darauf betriebenen Landwirtschaft ein gutes Einkommen sicherten und in schwierigen Zeiten die Option von Veräußerungen boten.

Hier hätte Wolfgang eine unbeschwerte und privilegierte Kindheit und Jugend erleben können, wenn ihm ein Mangel an sozialen Kontakten außerhalb der Schule nicht das Gefühl der Isolation vermittelt hätte. Hinzu kamen teils schwere Erkrankungen, etwa eine Gesichtslähmung, die ihn häufig, auch längerfristig, ans Krankenbett fesselten. Ein physischer Zusammenbruch bewahrt ihn letztlich auch vor einem späten Einsatz an der Westfront. Wie sein Vater wurde er aber für den Volkssturm verpflichtet, um Schützengräben auszuheben.

Auch später, als er als einer der weltbesten Rennfahrer reüssierte, blieb seine labile Konstitution ein Handicap. Gerade sommerliche Hitze brachte ihn schnell an den Rand seiner Kräfte. Sein Fahrerkollege und Freund Richard von Frankenberg hielt in seiner 1969 erschienenen biografischen Skizze fest: „Es fehlten ihm Zähigkeit und Ausdauer, es fehlte ihm wirkliche Kraft. Er musste mit großer Energie versuchen, diese Schwächen auszugleichen.“³²

Diese sicher treffende Feststellung lässt sich freilich insofern relativieren, als selbst die großen Fahrer der 1950er und 1960er Jahre vielfach körperliche Schwä-

30 Zitiert bei Louis, Berghe von Trips (wie Anm. 12), S. 52 f.

31 Vgl. dazu ebd., S. 33–36.

32 Frankenberg, Berghe von Trips (wie Anm. 10), S. 46 f.

chen zeigten. Sie waren alles andere als durchtrainierte Modellathleten. Selbst wenn die besten von ihnen gutes Geld verdienten, waren sie in gewisser Weise Amateure, die bei aller Leidenschaft fürs Fahren vielfach auch anderen Beschäftigungen nachgingen. Die mit ihren privaten Fahrzeugen oder selbst gebuchten Flügen zu den Rennen anreisten, sich bisweilen selbst um ihre Unterkunft kümmerten und sich finanziell auch schon einmal einschränken mussten.

5. Eine harte Schule

Anfang März 1945, als die Amerikaner – buchstäblich – vor der Tür standen, entschied die Familie Trips, sich nach Bonn abzusetzen.

Als sie nach einigen Wochen nach Horrem zurückkehrte, hatten US-amerikanische Soldaten vom stattlichen Gebäude Besitz ergriffen. Die Eigentümer mussten mit Räumlichkeiten in einem Nebengebäude Vorlieb nehmen. Freilich verstand sich der gerade 17jährige Wolfgang bald gut mit den Besatzern, lernte deren Spielart der englischen Sprache und war gerne zu Diensten, wenn es etwas auf dem Schwarzmarkt zu besorgen galt. Für solche „Dienstfahrten“ durfte er einen der Jeeps nutzen.³³

Als bei einer Straßenkontrolle festgestellt wurde, dass er ohne Führerschein unterwegs war, ließ sich das Problem schnell lösen: Er fuhr in die Kreisstadt Bergheim, natürlich mit dem Auto, trug sein Begehr vor und fuhr mit einem gültigen Fahrausweis nach Hause. Die Bürokratisierung steckte offenbar noch in den Kinderschuhen.

Ein anderes Problem war dagegen nicht so leicht, schon gar nicht auf die Schnelle zu lösen: die Schule. Mehr für die Eltern als für den Sohn war ein Abschluss von Bedeutung. Zwei Jahre quälte dieser sich am Pädagogium Godesberg – mit dem Stoff und mit sich selbst. Immer wieder vertraute er seinem Tagebuch an, wie sehr er sich über seine „Faulheit“ ärgerte – und dass er sich ändern wolle oder müsse. Vielfach schrieb er über Antriebslosigkeit und melancholische Phasen. Küchenpsychologisch könnte man von depressiven Schüben sprechen.

Lieber als zu lernen ging er ins Kino, auch ins Konzert. Auch erfreute er sich am Interesse der jungen Damenwelt. Auf etwas Festes wollte er sich aber nicht einlassen, auch später nicht. Vielleicht waren seine Ansprüche zu hoch, oder er wollte nicht Frau und Kinder hinterlassen, wenn der Worst Case des Rennfahrens

33 Vgl. hierzu und im Folgenden Louis, Berghe von Trips (wie Anm. 12), S. 38–41.

eintreten sollte. Seinem Erfolg bei den Frauen standen mangelhafte Leistungen in Latein, Englisch und Chemie gegenüber. Bevor er die Schule verlassen musste, wurde er von den Eltern abgemeldet. Seinem Tagebuch vertraute er an:

„Habe mich in der Godesberger Zeit nicht günstig entwickelt. Fehlt Ordnung, Energie, na ja, kann im Moment nicht ausspinnen.“³⁴

Eine recht glückliche Zeit erlebte er ab 1949 in Benefeld, an einem der ersten Waldorf-Internate, das nach dem Verbot durch die Nationalsozialisten in Deutschland – in einer früheren Munitionsfabrik – seinen Lehrbetrieb aufnahm. Hier meldeten ihn seine Eltern auf Empfehlung einer mit ihnen bekannten Kölner Industriellen-Familie an.

„Mit den Faxen war es aus, denn ich kam in diesem Landschulheim in eine Gruppe ernster und reifer junger Menschen. Wir wohnten in winzigen Zimmern zu dritt zusammen, schliefen in Klappbetten bzw. in diesen Türmen, zu zweit und zu dritt übereinander, und hatten kaum etwas zu essen. Abends mussten wir früh schlafen gehen, weil das Licht abgeschaltet wurde.“³⁵

Die Eltern finanzierten ihm eine 125 M Maico, ein Motorrad, das 1948 in Serie gegangen war, damit er von der abgelegenen Schule in ein Hotel fahren und dort essen konnte. Auf einer seiner Fahrten „passierte es eines Tages, dass vor einer Bahnschranke neben ihm plötzlich eine 500er BMW stand. Etwas Sensationelles, diese R 51, diese klassische BMW, die bereits vor dem Krieg eine Hinterradfederung hatte und diese Maschine sah aus wie neu.“³⁶ Die Maschine musste er haben – und er bekam sie auch. Damit nahm eine Geschichte ihren Anfang, die im Autodromo Nazionale Monza ihr Ende finden sollte.

Mit besagter R 51 fuhr Trips im Oktober 1950 sein erstes Rennen, eine Orientierungsfahrt des Braunschweiger BMW-Clubs. Nach 120 Kilometern war er Fünfter. Gut ein Dutzend weitere Rennen folgten in den folgenden zwei Jahren, im Januar 1952 etwa die „ADAC-Rheinlandfahrt“ auf dem Nürburgring. Bei allem Enthusiasmus für seine neue Passion haderte er aber weiter mit seiner persönlichen Situation und Entwicklung.

Auch seine berufliche Zukunft stand in den Sternen. Im März 1951 hatte er in Benefeld Abitur gemacht. Nur in Französisch gab es ein „nicht ausreichend“. Nach

34 Ebd., S. 66.

35 Ebd., S. 69.

36 Ebd., S. 70.

einer zweijährigen landwirtschaftlichen Lehre, u. a. in Lenzen bei Euskirchen, absolvierte er die Höhere Landbauschule in Brühl – in Fachkreisen „Mist-Akademie“ genannt. Inzwischen war er 26 Jahre alt. Ob er wirklich Landwirt werden wollte, wenn er einmal der Hausherr auf Burg Hemmersbach sein werde, wusste er wohl nicht so genau. Zumal die Eltern, insbesondere die Mutter, jedem innovativen Gedanken des Sohnes mit Skepsis begegneten.

6. Eine rasante Karriere

Auf der Rennstrecke dagegen war er sein eigener Herr. Im März 1954 war er erstmals nicht mehr auf zwei, sondern auf vier Rädern schnell unterwegs, in Bad Dürkheim, bei einer Nachtzuverlässigkeitsfahrt über 500 Kilometer. Sein Wagen war ein Porsche mit 1.300 cm³, den er sich mit Unterstützung von Bekannten hatte leisten können. Insbesondere Victor Rolff, Spross einer bekannten Industriellen-Familie, der im Februar 1953 mit gut betuchten Porsche-Fahrern aus Köln und Umgebung den Kölner Porsche-Club gegründet hatte, half ihm auf die Sprünge. Trips und Rolff hatten sich knapp zwei Jahre zuvor bei einer Begegnung auf der Aachener Straße in Köln, heute würde man von einem illegalen Motorrad-Rennen sprechen, kennengelernt und blieben bis zum Schluss gute Freunde.

Die Eltern, insbesondere die Mutter, die auch in dieser Hinsicht den familiären Ton angab, waren, verständlicherweise, nicht begeistert. Sie hatten am Nürburgring die hässliche Seite des faszinierenden Sports mit eigenen Augen erlebt. Die Missbilligung und/oder Sorge der Mutter veranlassten Wolfgang, bei den Rennen unter einem Pseudonym an den Start zu gehen. Er nannte sich Axel Linther, Axel als Kürzel seines zweiten Vornamens und Linther in Anspielung auf eine frühere Namensvariante der Familie: Berghe zu Linther.

Wenn die Eltern sich später ins Unvermeidliche fügten – sicher waren sie auch stolz auf die Erfolge des Sohnes –, Unterstützung durfte er für sein exponiertes Hobby nicht erwarten. In einem Eintrag von 1954 heißt es im Tagebuch:

„Meine Eltern waren absolut gegen meine Fahrerei und drückten immer mehr den Geld- und damit den Benzinhahn zu. Meine Studentenbude in Brühl wurde bezahlt und an Geld bekam ich so gut wie kaum etwas und so habe ich mir meinen Lebensmittel-Vorrat von zu Hause mitgenommen, wenn ich am Wochenende auf Hemmersbach weilte, um ja keinen Pfennig Geld für meinen Lebensunterhalt ausgeben zu müssen. Alles habe ich in den Wagen gesteckt. Irgendwie habe ich schließlich das Geld zusammengekratzt, denn gerade noch

rechtzeitig vor dem „Großen Preis“ habe ich den reparierten Wagen wieder bekommen.“³⁷

Das hier erwähnte Rennen war der XVII. Große Preis von Deutschland des AvD am Nürburgring. Und besagter Wagen war ein Porsche 1600 Super, mit dem Trips wenige Wochen zuvor eine Spritztour nach Paris unternommen und den er auf dem Rückweg im Regen in einer Kurve geschrottet hatte.

Mit dem auf den letzten Drücker reparierten Wagen belegte Trips, alias Axel Linther, am 1. August 1954 einen hervorragenden zweiten Platz. „Mit meiner Siebprämie von 1000 DM“, notierte er, „konnte ich mein Schuldenkonto wieder etwas reduzieren und mir einen kleinen Rest als Rücklage ‚für alle Fälle‘ wegtun.“

Als fleißiger Chronist in eigener Sache hielt er auch eine für ihn bedeutsame Fügung nach dem Ende des Rennens fest. Unter den 300.000 Zuschauern am Ring waren nämlich nicht nur Bundespräsident Theodor Heuss und der rheinland-pfälzische Ministerpräsident Peter Altmeier, sondern auch Wolfgang's Eltern. Er erinnerte sich später genau an diesen Moment:

„Und da sehe ich meine Mutter mit dem Fernglas, genau auf mich guckend. Da war also nichts zu machen und habe deshalb gute Miene zum bösen Spiel gemacht und gewunken. Sie hat dann auch gewunken und ich bin zum Gaudium des Publikums auf der Tribüne, das alles verfolgt hatte, zu ihr gegangen. Bei meinen Eltern habe ich noch einen Platz gefunden und von der Tribüne aus das Rennen um den ‚Großen Preis von Europa‘ verfolgt, das Juan Manuel Fangio auf dem neuen Mercedes-Benz gewann. Viel mehr ist mir nicht in Erinnerung geblieben, denn die großen Rennen lagen damals außerhalb meiner Interessensphäre.“³⁸

Eben dies sollte sich bald ändern. Und dem Argentinier Juan Manuel Fangio, fünffacher Weltmeister und einer der größten seiner Zunft, sollte er auf und neben der Piste vielfach auch persönlich begegnen. Im Januar 1957 nämlich, Trips hatte gerade einen Vertrag als Werksfahrer bei Ferrari unterschrieben und in Buenos Aires seinen ersten Formel-1-Grand-Prix, den „Großen Preis von Argentinien“, bestritten und als guter Sechster beendet, lud Fangio ihn und Trips' schwedischen Ferrari-Kollegen Joakim Bonnier ein, mit ihm seine Eltern in seiner 300 Kilometer entfernten Heimatstadt Balcarce zu besuchen, in der heute ein

37 Ebd., S. 156.

38 Ebd., S. 157.

Museum an den 1995 Verstorbenen erinnert. Welche Ehre und welch grandioses Erlebnis für die jungen Fahrer – und ein Beleg dafür, wie locker der Umgang der Rivalen der Piste miteinander war. So waren immer wieder auch Fahrerkollegen von Trips, insbesondere sein Freund Joakim Bonnier, Trips war sein Trauzeuge gewesen, bisweilen mit seiner Frau auf Burg Hemmersbach zu Gast.³⁹

7. Eine exponierte Persönlichkeit

Die Burg war und blieb Wolfgangs Zuhause. Hierhin kehrte er immer wieder von seinen ausgedehnten – privaten und beruflichen – Reisen zurück. Ein Rückzugsort mit idyllischem Ambiente und elterlicher Geborgenheit, die der junge Graf Trips freilich auch als beengend empfand. Eigenen Ideen im Hinblick auf eine Modernisierung des wirtschaftlichen Betriebs, die nicht zuletzt einem zunehmenden Rückgang des Ertrags entgegenwirken sollten, standen die Eltern, die Mutter mehr als der Vater, in der Regel ablehnend gegenüber. Die stetigen Abwehrreflexe dürften Trips' ohnehin geringe Neigung, seine persönliche Zukunft auf Burg Hemmersbach zu verorten, nicht gerade beflügelt haben.

Im Übrigen wurde die anhaltende – seinem Naturell offenbar eigene – Sorge um eine befriedigende und auskömmliche Gestaltung seines Lebenswegs dies- oder jenseits familiärer Zwänge und Optionen einstweilen durch seine umfänglichen Investitionen in seine Leidenschaft wenn nicht befriedigt, so doch überlagert. Zumal sich inzwischen auch immer mehr der Erfolg eingestellt hatte.

Einen pointierten Blick auf die Persönlichkeit des Grafen wirft ein von Frankenberg überliefertes Erlebnis, das dieser im Jahr 1960 bei einem gemeinsamen Aufenthalt in Mailand hatte. Unterwegs zu einer Einladung beim Grafen Lurani, einem früheren Rennfahrer und inzwischen Sportkommissar des italienischen Automobilclubs waren sie, Wolfgang am Steuer, auf der Suche nach einem Parkplatz, während im Autoradio ein Klavierkonzert von Beethoven lief. Die beiden rätselten, ob es wohl das dritte oder das fünfte sei. „Dann“, so schildert es Frankenberg, „saßen wir in diesem Ferrari mitten im Mailänder Verkehr in einer kleinen Parkbucht und hörten uns das Konzert bis zu Ende an, das Adagio und das Scherzo. Und sagten nichts mehr, außer dass Wolfgang einmal erklärte, es sei doch egal, ob wir eine Viertelstunde früher oder später zur Party kämen.“⁴⁰ Sein

39 Vgl. dazu Margit Malgadey, in: Födisch/Schneider, *Berghe von Trips* (wie Anm. 6), S. 230 f. Joakim Bonnier starb am 11. Juni 1972 in Le Mans.

40 Frankenberg, *Berghe von Trips* (wie Anm. 10), S. 23.

Faible für klassische Musik dürfte Trips von seiner Mutter geerbt haben, die gut und gerne Klavier gespielt hat.

8. Ein verhinderte Weltmeister

Im Sommer 1961 war nun der Gewinn der Weltmeisterschaft zum Greifen nahe, fast nur noch Formsache, wenn der Rennsport, namentlich die Formel 1, nicht eine Wette auf Leben und Tod gewesen wäre. Gleichwohl oder gerade deswegen wäre der Gewinn dieses Titels, sieben Jahre nach dem „Wunder von Bern“ und zwanzig Jahre nach den Triumphen der „Silberpfeile“ nicht nur einem gleichsam persönlichen Quantensprung, sondern einem Ereignis von nationaler Bedeutung gleichgekommen.

Man stelle sich das heute vor: Am Sonntag, dem 4. September 1961, eine Woche vor seinem Tod, machte sich Graf Trips von Burg Hemmersbach aus in seinem dunkelgrünen offenen Ferrari auf den Weg, um Weltmeister zu werden. Noch etwas angeschlagen von der ausgelassenen Party am Vorabend, bei der sein Freund Bonnier nicht hatte fehlen dürfen.

Mit im Wagen befanden sich eine große Tüte mit Äpfeln und Butterbrotten sowie eine gute Freundin, die er in München absetzte. Von München fuhr Trips weiter nach Mailand, von dort zum Training nach Monza und wieder zurück. Am Tag des Rennens erschien er seinem Freund Hermann Harster, der im selben Hotel abgestiegen war, locker und bestens gelaunt. Zu dessen Erstaunen hatte Trips sogar den Nerv, am späten Vormittag noch ein Stündchen durch die Stadt zu kutschieren – mit einem perlweißen VW 1500, einem neuen Modell, das gerade auf der Frankfurter IAA vorgestellt und seit dem 7. September ausgeliefert worden war, und das er am folgenden Tag im Auftrag von VW offiziell testen sollte.⁴¹ Wieder zurück, machte er sich, in seinem Ferrari, mit Joakim Bonnier auf den Weg nach Monza.

Auf den ersten vier Startplätzen standen Ferraris. Trips als Trainingsschnellster, neben ihm der Mexikaner Ricardo Rodríguez, dahinter der US-Amerikaner Paul Richard (Richie) Ginther und Trips' schärfster Konkurrent um den Titel, Phil Hill (ebenfalls USA). In Startreihe drei und vier standen der britische Fahrer Graham Hill auf BRM, der Mailänder Giancarlo Baghetti auf einem weiteren Ferrari sowie der Brite Jim Clark auf Lotus und Joakim Bonnier auf Porsche.

41 Vgl. Harster, Das Rennen (wie Anm. 3), S. 132 f.

Nach einem schlechten Start fiel Trips auf den fünften Platz zurück. Phil Hill ging in Führung. Doch es war noch nichts verloren, das Rennen hatte gerade erst begonnen. Im Übrigen musste Trips nur Dritter werden, dann war ihm der Titel nicht mehr zu nehmen. So machte er sich in der zweiten Runde daran, Jim Clark zu überholen. Er war schon fast vorbei, als es zu einer folgenschweren Berührung kam. Clark stieg unverletzt aus seinem Lotus, der nur geringe Beschädigungen aufwies.⁴² Für ihn war das Rennen beendet – für Trips sein Leben.⁴³

9. Eine bleibende Erinnerung

Dass der Person und der Nation der bedeutsame Titel auf so höchst dramatische, ja tödliche Weise verwehrt blieb, hat einem Mythos in die Karten gespielt, zumindest der Erinnerung an eine herausragende Persönlichkeit der Nachkriegsgeschichte eine glorifizierende Grundierung verliehen.

Im Dezember 1961 wurde Wolfgang Graf Berghe von Trips posthum zum „Sportler des Jahres“ gekürt. Seitdem wurde und wird er bei unterschiedlichen Gelegenheiten und in unterschiedlichen Formaten – wenn auch nicht explizit – immer wieder als „Lichtgestalt“ gewürdigt. Dabei werden seine Leistungen und Erfolge als Rennfahrer, aber auch eine Persönlichkeit in den Fokus gerückt. Sein gutes Aussehen, sein exponierter familiärer Hintergrund, sein ebenso bescheidenes wie selbstbewusstes Auftreten, seine sportliche Fairness, sein gesellschaftliches Engagement, etwa für die Förderung des rennsportlichen Nachwuchses, das öffentliche Eintreten für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und – natürlich – sein früher Tod. Und damit verbunden die Frage, wer oder was er ansonsten noch hätte sein oder werden können.

42 Jim Clarke wurde 1963 und 1965 auf Lotus Formel-1-Weltmeister. Am 7. April 1968 erlitt er auf dem Hockenheimring einen tödlichen Unfall bei einem Formel-2-Rennen. Von 1969 bis 1984 firmierte der jährliche Lauf zur Formel-2-Meisterschaft in Hockenheim als „Jim Clarke Gedächtnisrennen“.

43 Phil Hill gewann das Rennen in Monza und wurde später, mit nur einem Punkt Vorsprung vor dem verstorbenen Trips, als erster Amerikaner Formel-1-Weltmeister. Er starb 2008 im Alter von 81 Jahren in Kalifornien.

Epilog: Ein Pionier des Kartsports

34 Jahre nach Trips' tödlichem Unfall in Monza reüssierte Michael Schumacher als erster deutscher Formel-1-Weltmeister. Geboren in Hürth-Hermülheim am 3. Januar 1969, siebeneinhalb Jahre nach dem Tod von Graf Trips, wuchs er in Kerpen-Manheim auf, wenige Kilometer Luftlinie von Schloss Hemmersbach entfernt.

Seine ersten schnellen Runden drehte der junge Michael auf der örtlichen Kartbahn, wo bald sein außergewöhnliches Talent entdeckt wurde. Besagte Kartbahn war im März 1980 als Deutschlands größte Kartbahn mit dem Namen „Erftlandring“ auf dem Gelände einer ehemaligen Kiesgrube eröffnet worden und schon im Folgejahr der Schauplatz der Kart-Europameisterschaft. Neben Michael Schumacher und seinem Bruder Ralf waren auch weitere später in der Formel 1 erfolgreiche Rennfahrer, etwa Heinz-Harald Frentzen oder Ayrton Senna und Mika Häkkinen, häufig auf der Bahn in Manheim unterwegs.

Im Kontext dieses Beitrags aber ist insbesondere die Vorgeschichte des Erftlandrings von Bedeutung.⁴⁴ Diese begann gewissermaßen am 9. oder 10. August 1961, jedenfalls wenige Tage nach dem Großen Preis von Deutschland, den Stirling Moss knapp vor Trips gewann. Das packende Rennen veranlasste vier Horremer Fans dazu, einen Club zu gründen, dem sie, mit expliziter Erlaubnis ihres Idols, dessen Namen gaben. Einen Monat später reisten sie nach Monza, weil sie miterleben wollten, wie der Verehrte das Rennen und den Weltmeistertitel gewann.

Später berichteten sie, dass sie zwanzig Minuten vor dem Start mit dem Grafen hätten sprechen konnten und dieser sich über den heimatlichen Zuspruch gefreut habe. Wenige Minuten nach dem Start habe sich der Traum in einen Alptraum gewandelt.

Unter dem Eindruck der Katastrophe von Monza beschlossen die „Rennsportfreunde Graf Berghe von Trips“, ihre Aktivitäten zukünftig auf eine Förderung des Kartsports auszuweiten und zu fokussieren. Dies manifestierten sie durch eine Ergänzung des Vereinsnamens: „Go-Kart-Club Horrem e.V.“. Damit hätten sie Trips zweifellos auf ihrer Seite gewusst. Dieser hatte nämlich im Zuge seiner Besuche in den USA Gefallen am dort populären Kartsport gefunden, diesen als ausgezeichnetes Vehikel für eine Frühförderung fahrerischen Talents identifiziert

44 Vgl. dazu Jörg-Thomas Födisch, Kartsport, in: Födisch/Schneider, Berghe von Trips (wie Anm. 6), S. 274–277. Vgl. auch ders., Graf Trips: Pionier des Kartsports in Deutschland, in: Födisch Fl. Historischer Rennsport, <<https://www.foedischfl.de/graf-berghe-von-trips/graf-trips-pionier-des-kartsports-in-deutschland>> (17.9.2024).

und – Anfang 1960 – ein Kart, gleichsam als Prototyp für eine hiesige Produktion, mit nach Horrem gebracht. Seine Einschätzung dazu:

„Mit dem Go-Kart haben wir ein Sportgerät, welches hervorragend zur sportlichen Ausbildung und gezielten Verkehrserziehung der Jugend beitragen kann. Mit rund 800.000 Go-Karts in Amerika, 100.000 in Frankreich und einigen Hundert in Deutschland gewinnt dieser Sport mehr und mehr an Interesse und Bedeutung. Es gibt viele tausend speziell für den Go-Kart gebaute Rennstrecken in aller Welt, nur in Deutschland haben wir noch keine einzige.“⁴⁵

Das erste Kart-Rennen in Deutschland fand im April 1960 auf dem Gelände einer Kaserne der US Army in Wiesbaden statt. In der Folge auch andernorts, zum Beispiel im November 1961 auf dem Messegelände in Leipzig. Vor diesem Hintergrund versteht sich das zentrale Anliegen der Horremer „Rennsportfreunde“, im Gedenken an den von ihnen verehrten Kartsport-Freund vor Ort eine Bahn zu bauen. Der Boden für das ambitionierte Vorhaben wurde bereitet, als Trips' Eltern, nach längerem Zögern der Mutter, dem Verein ein geeignetes Gelände aus dem Familienbesitz überlassen hatten. Am 19. April 1965, es war Ostermontag, wurde die Bahn am Ortsrand von Horrem feierlich eröffnet.⁴⁶ Heute erinnert nur noch ein Straßenschild an die einst innovative Anlage, die einige Jahre nationale und internationale Aufmerksamkeit erfuhr.

Seit Anfang der 1970er Jahre hatte sich zunehmend Widerstand artikuliert, namentlich von Anwohnern, die sich durch den Trubel und den Lärm belästigt fühlten. Zudem hatte die Erkenntnis Platz gegriffen, dass die vergleichsweise bescheidene Bahn der fortschreitenden Entwicklung des Kartsports immer weniger gerecht werden konnte.

So begaben sich die „Rennsportfreunde“ als der betreibende Verein auf eine – jahrelang vergebliche – Suche nach einem alternativen Standort, bis der Rat Kerpen 1977 beschloss, eine ab Anfang 1978 nicht mehr betriebene Kiesgrube in Mannheim zur Verfügung zu stellen. Dort entstand, ohne öffentliche Zuwendungen, in reiner Eigenleistung des Vereins, innerhalb von zwei Jahren eine moderne Bahn, die nach diversen Um- und Ausbauten längst zu den Topadressen des Kartsports in Europa zählt. Die Eröffnung erfolgte im März 1980. Als „Bahnmeister“ fungierte ein gewisser Rolf Schumacher, dessen Ehefrau Elisabeth den Kiosk an

45 Ebd.

46 Ein Foto von der Eröffnung mit Gräfin Thessa findet sich bei Födisch/Schneider, Berghe von Trips (wie Anm. 6), S. 279.

der Bahn betrieb. Für ihre beiden Söhne, die 1969 und 1975 geborenen Michael und Ralf, lag ihre Zukunft also nahe. Am 12. September 1981 wurde zwanzig Jahre nach Trips' Tod eine Kurve der Rennstrecke mit seinem Namen verbunden.

Bereits im Juni 1981 war die neue Bahn der Schauplatz der Kart-Europameisterschaft, an der u. a. der 14jährige Ayrton Senna teilnahm. Weitere drei Jahre später gewann dieser ein Schaulaufen im Rahmen der Neueröffnung des Nürburgrings in einem Mercedes-Tourenwagen und gab wenige Wochen danach sein Debüt in der Formel 1. 1988, 1990 und 1991 wurde er Weltmeister. Er blieb nicht der einzige Weltmeister, der den Erftlandring in Kerpen-Manheim als Sprungbrett für eine große Karriere zu nutzen wusste. Hier wären Mika Häkkinen (1998 und 1999) und Sebastian Vettel (2010 bis 2013) zu nennen – und vor allem natürlich Michael Schumacher. Er gewann nicht weniger als siebenmal den Titel, davon fünfmal mit und im Ferrari.

Damit spannt sich ein Bogen, über eine kurze Distanz und einen langen Weg, gleichsam von Kerpen-Manheim nach Kerpen-Horrem. Ein Bogen zwischen zwei Lichtgestalten?

Autoren

Niklas Hack (*1993), M. A., ist seit 2020 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Europäische Sportentwicklung und Freizeitforschung der Deutschen Sporthochschule Köln.

Axel Heimsoth (*1964), Dr. phil., ist Kurator für das 19. Jahrhundert in der Abteilung für Industrie- und Zeitgeschichte des Ruhr Museums, Essen.

Andreas Höfer (*1960), Dr., ist seit 2013 Direktor des Deutschen Sport & Olympia Museums in Köln.

Markus Köster (*1966), Prof. Dr. phil., ist Leiter des LWL-Medienzentrums für Westfalen in Münster und Honorarprofessor am Historischen Seminar der Universität Münster.

Florian G. Mildenerberger (*1973), Dr. phil. habil., lehrte 2011–2020 als außerplanmäßiger Professor Geschichte der Medizin an der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt/Oder und lebt seither als Privatgelehrter und Schriftsteller in Berlin.

Ansgar Molzberger (*1972), Dr. Sportwiss., ist Sporthistoriker an der Deutschen Sporthochschule Köln.

Timo Nahler (*1985), M. A., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter und Archivar der Arolsen Archives – International Center on Nazi Persecution. Als wissenschaftlicher Mitarbeiter des Stadtarchivs Münster forschte er 2021–2023 zu Münsters marginalisierten NS-Verfolgten.

Martin Schlemmer (*1975), Dr. phil., ist Oberstaatsarchivrat am Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Fachbereich Grundsätze, Duisburg.

Mathias Schmidt (*1985), B. A., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Deutschen Sport & Olympia Museum in Köln.

Oliver Schmidt (*1979), Dr. phil., ist Leiter des Sauerland-Museums des Hochsauerlandkreises in Arnsberg.

Hans-Christoph Seidel (*1962), PD Dr., ist Geschäftsführer des Instituts für soziale Bewegungen der Ruhr-Universität Bochum und der Stiftung Geschichte des Ruhrgebiets in Bochum.