Caracciola-Denkmal am Deichweg in Remagen

Denkmal für den Automobilrennfahrer Rudolf Caracciola

Schlagwörter: Personendenkmal
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Remagen
Kreis(e): Ahrweiler
Bundesland: Rheinland-Pfalz





Das Caracciola-Denkmal in Remagen, das an den von hier stammenden Rennfahrer Rudolf Caracciola (1901-1959) erinnert (2020).
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel

Das Denkmal am Deichweg erinnert an den aus Remagen stammenden Autorennfahrer Rudolf Caracciola (1901-1959). Der meist „Karratsch“ (seltener auch „Caratsch“) genannte Weinhändler- und Hotelierssohn war ein Grand-Prix-Autorennfahrer der Vorkriegszeit. Vor dem Zweiten Weltkrieg galt Caracciola als erfolgreichster Rennfahrer in Europa und – je nach Zählung – mit 143 Siegen als erfolgreichster deutscher Fahrer aller Zeiten.

Denkmäler und Erinnerungsstätten für Rudolf Caracciola
Das Caracciola-Denkmal am Remagener Deichweg
Der Weinhändler- und Hotelierssohn Rudolf Otto Wilhelm Caracciola
Der erfolgreiche und populäre Rennfahrer „Karratsch“
Caracciola und der Nürburgring
NS-„Heldenfahrer“ und Schweizer Wahlheimat
Späte Comebackversuche und früher Tod
Internet, Literatur

Denkmäler und Erinnerungsstätten für Rudolf Caracciola

Bereits um 1981 hatte sich ein *Rudolf Caracciola Club e.V. Remagen* als *„einziger von der Familie autorisierter Gedächtnisclub“* gegründet. Dieser Verein betreut ein im Alten Jugendheim Remagen untergebrachtes *Caracciola-Gedächtniszimmer*, in dem Plakate, Fotos, Pokale und andere Erinnerungsstücke an Rudolf Caracciola zu sehen sind. Zuletzt veranstaltete der Club im Spätsommer 2019 zum achten Mal ein *Caracciola-Oldtimer-Gedächtnistreffen* (www.aw-wiki.de und ga.de).
Die umfangreiche Pokalsammlung von Rudolf Caracciola ist im Museum *Motor Speedway Hall of Fame* zur Geschichte des seit 1911 ausgetragenen Rennens *Indy 500* im US-amerikanischen Indianapolis ausgestellt. Die Renntrophäen gelangten nach „Karratschs“ Tod durch seine zweite Frau Alice dorthin – das Paar pflegte eine freundschaftliche Beziehung zu dem langjährigen Betreiber der Strecke, Anton „Tony“ Hulman Jr. (1901-1977), während sich in Deutschland seinerzeit offenbar niemand für die Hinterlassenschaften interessierte (www.firstsuperspeedway.com).

Anlässlich seines 100. Geburtstags im Jahre 2001 wurde Caracciola besonders geehrt, als auf der Nordschleife des Nürburgrings ein besonderer Streckenabschnitt, die alte Karussell-Steilkurve, offiziell in „Caracciola-Karussell“ umbenannt wurde. Im dortigen alten Fahrerlager wird „Karratsch“ seit 2011 durch eine eigene Garagenbox Nr. 39 gewürdigt. Zum 16. Juni 2017 wurde an der Auffahrt aus dem alten Fahrerlager ins Fahrerlager der Grand-Prix-Strecke eine Stele mit einer lebensgroßen Caracciola-Bronzebüste enthüllt (nuerburgringclassic.de).
Bereits am 6. Mai 2008 war Rudolf Caracciola in die virtuelle Ehrenstätte „Hall of Fame des deutschen Sports“ der Stiftung Deutsche Sporthilfe aufgenommen worden.
In seiner Heimatstadt ist seit 2009 der Caracciolaplatz an der Rheinpromenade dem Rennfahrer und seiner für Remagen bedeutsamen Familie gewidmet. Unweit dieses Platzes erinnert seit 2001 das Denkmal an „Karratschs“ Geburtshaus im Deichweg an den Rennfahrer.

Das Caracciola-Denkmal am Remagener Deichweg

Das Remagener Denkmal steht auf einer kleinen Grünfläche in einer Kurve des Deichwegs in unmittelbarer Nachbarschaft zur katholischen Pfarrkirche St. Peter und Paul und damit zugleich nur wenige Meter von den Betriebsgebäuden der Remagener Weinhändler- und Hoteliersfamile Caracciola entfernt, aus der „Karratsch“ entstammte. Rudolf Caracciolas Geburtshaus ist das auch „Caracciola-Villa“ genannte Wohnhaus im Deichweg 6, das heute zwei Arztpraxen und eine Wohnung beherbergt (www.aw-wiki.de).

Das von dem Steinmetz und Bildhauer Gerd Hardy (*1940) von der Bildhauerei Netze-Mühle im Brohltal geschaffene Denkmal aus Basaltstein stellt Rudolf Caracciola stehend hinter einem der frühen „Silberpfeil“-Rennwagen Mercedes W 125 von 1937 dar. Die Inschrift unter der größenmäßig nicht unbedingt proportionalen Darstellung von Fahrer und Wagen lautet *„Rudolf Caracciola *1901 in Remagen“*.
Die linke der beiden Säulen, die das Denkmal tragen, ist mit *„Verschönerungsverein u. Daimler Chrysler A.G. 2001“* beschriftet und die rechte weist ein Zitat des legendären Mercedes Rennleiters von 1926 bis 1955 Alfred Neubauer (1891-1980) aus: *„Meiner Meinung nach ist von allen Fahrern der ganzen Welt Rudolf Caracciola der Größte gewesen“*.

Bereits im Jahr 2006 wurde der Caracciola-Figur offenbar aus Vandalismus die Nase abgeschlagen.
Im Mai 2011 wurde ein ursprünglich zu dem Denkmal gehörender verchromter Mercedes-Stern von Unbekannten gestohlen. Nachdem dieser 2013 über eine Sammlung des Caracciola Clubs provisorisch erneuert werden konnte, wurde der Stern jedoch nur zwei Tage später erneut entwendet (vgl. mit Bildern www.aw-wiki.de, Caracciola-Denkmal). Der daraufhin ebenfalls von Gerd Hardy aus Basalt angefertigte und ergänzte aktuelle Stern wurde vom Verschönerungsverein Remagen e. V. initiiert und durch eine Spendensammlung sowie einen Zuschuss der Daimler AG finanziert.

Der Weinhändler- und Hoteliersohn Rudolf Otto Wilhelm Caracciola

Als Enkel des Kaufmannes, Weinhändlers, Hoteliers und Politikers Johann August Otto Caracciola (1815-1886) wurde Rudolf Otto Wilhelm Caracciola am 30. Januar 1901 im Deichweg 6 in die für Remagen bedeutende italienischstämmige Familie Caracciola geboren. Während sein älterer Bruder Otto (*1895) sich der Übernahme der Familiengeschäfte widmete, ermöglichten „Karratschs“ Eltern Otto Maximilian Caracciola (1866-1915) und Mathilde (1867-1937, geborene Preutz) ihrem Sohn bereits früh erste Fahrversuche mit einem Mercedes Typ 16/45. Die Eltern hatten den Kindern – drei weitere Geschwister waren Clementine, Ilse und Egon – eine Garage eingerichtet, in der diese an Autos und Motoren herumbasteln konnten. Mit einer Sondererlaubnis durfte Rudolf bereits im Alter von 15 Jahren seinen Führerschein machen.
„Nach seiner Schulzeit an der höheren Knabenschule ‚Institut Kalkuhl‘ (heute Ernst-Kalkuhl-Gymnasium) in Oberkassel war Caracciola zunächst als Volontär bei der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau AG in Köln tätig und wechselte anschließend als Verkäufer zum Aachener Automobilbauer Fafnir. Seine mehr als 30 Jahre währende Rennfahrerkarriere begann auf dem Motorrad.“ (de.wikipedia.org)
Als Motorradrennfahrer hatte Rudolf Caracciola 1922 das Rennen „Rund um Köln“ auf seinem privaten NSU-Motorrad gewonnen.

Der Fafnir-Experte Hubert Hansmann führt zu dessen Aachener Zeit aus: *„Caracciola war als Volontär zu Fafnir gekommen, um Buchhaltung zu lernen. Es war ursprünglich vorgesehen, dass er das Hotel in Remagen übernehmen sollte und in Aachen sollte er die Grundlagen der dafür nötigen Buchhaltung lernen. Sein Interesse galt aber den Motoren und Rennwagen und so kam es, dass er die Chance bekam, beim Training für das Eifelrennen rund um das 30 Kilometer entfernte Nideggen mitzufahren. Der Fafnir-Direktor Carl Springsfeld war zunächst nicht wirklich überzeugt von seinem Talent, aber nachdem er beim 1922er AVUS-Rennen mit dem 5. Platz der 6-PS-Klasse das beste Ergebnis für Fafnir eingefahren hatte, durfte er weiter als Werksfahrer starten. So holte er auch 1922 auf der Opel-Bahn den einzigen Sieg, den es für die Rennwagen mit der charakteristischen Kühlermaske gab.“*
Verschiedenen Anekdoten zufolge, musste Caracciola aus Aachen fliehen, da er in eine Schlägerei mit einem Besatzungsoffizier

geraten war. Über Remagen ging es dann nach Dresden, wo er für kurze Zeit als Verkäufer für Fafnir tätig war, bis er zu Mercedes wechselte (Hansmann 2025).

Auf dem Automobil trat Rudolf Caracciola als typischer „Herrenfahrer“ seiner Zeit an – dies waren meist begüterte Amateure, die mit eigenen Wagen an Rennen teilnahmen. Um 1922 zog er zum Studium an der Technischen Hochschule nach Dresden. Auf einem 4-PS-Kleinwagen der von 1921-1927 bestehenden Berliner „Ego-Werke“ errang Caracciola bei einem Rennen im Berliner Grunewald-Stadion am 28./29. April 1923 seinen ersten Sieg mit einem Automobil (Oldtimer Markt 2022).

„Ein Brief von Mercedes in Untertürkheim veränderte das sportliche Leben. Er sollte zu einer Probefahrt erscheinen und wurde angestellt. Daraus wurde eine ebenso lange wie erfolgreiche Zusammenarbeit. Bei den Rennen war Rosemeyer von der Auto-Union sehr oft der Gegner – Nuvolari, Chiron, Brauchitsch, Stuck und Lang hießen die Namen bei den großen Siegen.“ (www.hall-of-fame-sport.de)
Von Daimler-Benz erhielt Caracciola in Dresden eine Stelle als Verkäufer und durfte von nun an gelegentlich mit – zunächst nur geliehenen – Mercedes-Sportwagen an Rennen teilnehmen (www.remagen.de). Für Mercedes konnte „Karratsch“ 1923 auf einem 6/25/40-PS-Kompressor-Sportwagen sein erstes Autorennen als Werksfahrer in Baden-Baden gewinnen und erzielte noch im selben Jahr elf weitere Siege.
Seinen endgültigen Durchbruch erreichte der junge Nachwuchspilot mit seinem unter widrigen Wetterbedingungen erreichten Überraschungssieg beim ersten Großen Preis von Deutschland 1926 auf der Berliner AVUS-Rennstrecke auf einem Mercedes-8-Zylinder-Rennwagen vom Typ „Monza“:
„Am Start würgte er das Auto ab, ein Defekt zwang ihn zum Boxenstopp, wo er selbst die Zündkerzen wechseln musste. Dann aber kam der Regen, und während die Konkurrenz der Reihe nach verunfallte, behielt Caracciola die Nerven und fuhr mit drei Minuten Vorsprung zum Heimsieg. Belohnung: Heldentum auf ewig, und der ehrfürchtige Titel ‚Regenmeister‘.“ (www.motorsport-magazin.com)

Im gleichen Jahr 1926 heiratete Rudolf Caracciola seine erste Ehefrau Charlotte „Charly“ Liesen, die im Februar 1934 bei einem Lawinenunglück in der Schweiz, der späteren Wahlheimat des Ehepaars, tragisch ums Leben kam.

Der erfolgreiche und populäre Rennfahrer „Karratsch“

In den Jahren zwischen 1926 und 1939 errang Caracciola insgesamt 15 Grand-Prix-Siege, davon alleine sechs als Rekordsieger des Großen Preises von Deutschland (1926 auf der Berliner AVUS sowie 1928, 1931, 1932, 1937 und 1939 auf dem Nürburgring). Ferner gewann er die Großen Preise von Italien 1934 und 1937, Frankreich 1935, Schweiz 1935, 1937 und 1938, Belgien 1935, Spanien 1935 und Monaco 1936.
„Karratsch“ wurde damit – es gab noch keine Formel-1-Weltmeisterschaft – dreifacher Grand-Prix-Europameister in den Jahren Jahre 1935, 1937 und 1938, nachdem er zuvor bereits 1930, 1931 und 1932 dreimal den Titel eines Berg-Europameisters errungen hatte.
Bei den italienischen „Tausend Meilen“, dem klassischen Langstrecken-Straßenrennen *Mille Miglia* Brescia-Rom-Brescia, siegte er 1931 als erster Nicht-Italiener gegen 150 Konkurrenten zusammen mit seinem Beifahrer Wilhelm Sebastian (1903-1978) auf einem Mercedes SSKL.
Seine bedeutendsten Erfolge errang „Karratsch“ fast ausschließlich auf Mercedes-Benz-Rennwagen während der ersten legendären „Silberpfeil-Ära“ der Marke von 1934 bis 1939. Einzig in den Jahren 1932 und 1933 fuhr er aufgrund mangelnder Mercedes-Unterstützung infolge der Weltwirtschaftskrise für Alfa Romeo.
Seinen Ruf als „Regenmeister“ verdankte er seiner fast konkurrenzlos überlegenen Fahrzeugbeherrschung auf nasser Strecke, die ihm viele Triumphe ermöglichte.

Unter seiner (Mit-) Autorschaft entstanden v.a. in den 1930er Jahren zahlreiche populäre Caracciola-Bücher über sein Leben und die sportlichen Erfolge, die teils auch in andere Sprachen übersetzt wurden und beachtliche Auflagen erzielten – darunter „Rennen-Sieg-Rekorde! Ein Autobuch“ (1935, bereits 1938 mit einer 21. Auflage), „Caracciola, der 'Mann ohne Nerven' erzählt.“ (1937), „Mein Leben als Rennfahrer“ (1939) sowie noch ein Jahr vor seinem Tod „Meine Welt“ (1958).

Caracciola und der Nürburgring

Besondere Popularität erlangte Rudolf Caracciola durch seine Erfolge auf dem von seinem Geburtsort nur gut 30 Kilometer entfernten Nürburgring, den er selbst als *„bärig schwer“* beurteilte.
Hier auf seiner „Hausstrecke“ wurde er unsterblich, als er als Lokalmatador das in der Tradition der Eifelrennen ausgetragene Hauptrennen zur Eröffnung der Strecke am 19. Juni 1927 gewinnen konnte. Nach 12 Runden auf dem 28,265 Kilometer langen Gesamtkurs (340 Kilometer auf der Kombination von Nord-, Beton- und Südschleife) siegte „Karratsch“ nach 3,33:21,0 Stunden,

was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 96 km/h entsprach. Ebenso siegte er bei den Eifelrennen der Jahre 1931, 1932 und 1935.
Als Nachwuchsfahrer war der junge Caracciola bereits 1922 und 1924 bei den beiden ersten Austragungen der Eifelrennen auf einem Rundkurs durch die Nordeifel angetreten, hatte aber jeweils nicht das Ziel erreicht.

Die später ihm zu Ehren in „Caracciola-Karussell“ umbenannte enge Linkskehre „Karussell-Steilkurve“ nahe der Steilstrecke war von den Erbauern des Nürburgrings ursprünglich lediglich als Regenwasser ableitender Straßengraben angelegt worden.
Als Caracciola jedoch merkte, dass sich beim Durchfahren der Innenseite des Grabens ein deutlich höheres Tempo erreichen ließ, befuhr er diese stets absichtlich. Später wurde das Karussell mit Betonplatten als Steilkurve befestigt und die heute wohl berühmteste Kurve der Nordschleife damit ein regulärer Teil der Strecke.

NS-„Heldenfahrer“ und Schweizer Wahlheimat

Rudolf Caracciolas Verhältnis zur Diktatur des Nationalsozialismus erscheint ambivalent.
Caracciola hatte Adolf Hitler bereits im Jahr 1931 persönlich kennengelernt, als er ein von der NSDAP bestelltes Mercedes-Fahrzeug im Auftrag von Daimler-Benz in der Münchner Parteizentrale übergab – der auch in der Rüstung aktive Konzern suchte bereits früh die Nähe zu den späteren Machthabern – und mit dem Automobilfan Hitler spontan eine Rundfahrt durch die Stadt unternahm (www.berliner-zeitung.de).
Bei weiteren Begegnungen mit dem „Führer“ posierte Caracciolas lächelnd neben diesem und nahm auch gerne *„mit zackigem Hitlergruß (…) Glückwünsche von NS-Funktionären und Rennfahrerkollegen für seine Grand-Prix-Siege entgegen.“* (ebd.)
Nach der NS-Machtergreifung 1933 trat „Karratsch“ ins Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) ein. In der paramilitärischen Unterorganisation der NSDAP, die im Sinne der NS-Gleichschaltung ab 1933 auch sämtliche motorsportlichen Vereinsaktivitäten bündelte, erreichte er den Rang eines Obersturmführers.

In den späten 1930er Jahren war Rudolf Caracciola einer der „Heldenfahrer“ der berüchtigten NS-Rekordfahrten. Bei diesen üblicherweise durch die nationalsozialistische Führung im Sinne der „deutschen Überlegenheit“ propagandistisch ausgeschlachteten Rekordfahrten erzielte er insgesamt 17 Weltrekorde.
Am 28. Januar 1938 erzielte „Karratsch“ auf einem Abschnitt der Autobahn Frankfurt–Darmstadt (heutige A 5) mit einem Durchschnittstempo von 432,692 km/h die bislang höchste jemals auf einer öffentlichen Straße gefahrene Geschwindigkeit. Infolge eines Unfalls bei einem späteren Versuch am gleichen Tag starb Caracciolas Rennfahrer-Kollege und Konkurrent auf Auto Union, der dreifache Grand-Prix-Sieger und Europameister von 1936 Bernd Rosemeyer (1909-1938).
Bei den letzten Vorkriegs-Rekordfahrten im Februar 1939 erreichte Caracciola auf einem Autobahnabschnitt zwischen Dessau und Bitterfeld die Grenze von 400 km/h erstmals mit einem Rekordwagen der Drei-Liter-Klasse, einem futuristisch anmutenden mit einer Stromlinien-Karosserie vollverkleideten Mercedes W 154.

Rudolf Caracciola ließ sich ohne Widerstand in die NS-Propaganda einbinden, die ihn und seine Rennfahrerkollegen in einem beispiellosen Kult als heroische Volkshelden inszenierte und als umjubelte *„Popstars der Nazi-Zeit“* feierte (www.spiegel.de). Wie auch die anderen deutschen Spitzenfahrer profitierte er von der NS-Propagandamaschinerie um die als quasi-Nationalmannschaft untereinander und vor allem auch gegen andere Nationen konkurrierenden „Helden“ von Auto Union und Mercedes.
Nach einem Grand-Prix-Sieg 1938 sagt Caracciola: *„Die einzigartigen Erfolge dieser neuen Rennwagen in den vergangenen vier Jahren sind ein Symbol des Erfolgs unseres siegreichen Führers beim Wiederaufbau der Nation.“* (zitiert nach www.berliner-zeitung.de)

Gleichwohl verbrachte „Karratsch“ den Zweiten Weltkrieg zusammen mit seiner zweiten Frau, der mit ihm seit 1937 verheirateten Schwedin Alice Cecelia „Baby“ Hoffmann-Trobeck (1897-1976), an seinem Wohnsitz in der neutralen Schweizer Wahlheimat und lehnte Aufforderungen der Nationalsozialisten, er möge nach Deutschland zurückkehren, stets ab.
Der Rennsporthistoriker Mark Dill bezeichnet Caracciola als „Hitlerkritisch“ (*a critic of Hitler*, www.firstsuperspeedway.com).

Die von Caracciola im Oktober 1946 beantragte Einbürgerung in die Schweiz zog sich lange hin und ging nicht ohne Kritik vonstatten. 1948 ätzte die Schweizer Satirezeitschrift „Nebelspalter“, die traditionell *Frontisten* (NS-Mitläufer) in der Schweiz anprangerte, gegen den *„Nazi-Kraftfahr-Korps-Ober-Sturmführer Caracciola“* und karikierte ihn mit an die Rennfahrermontur gehefteter Schweizer Fahne und zugleich Hakenkreuzbinde am Arm (Abb. unter www.e-periodica.ch). Das Blatt konstatierte ironisch *„Großer Preis vom Hakenkreuz zum Schweizerkreuz. Sieger Caracciola!“* und dass er *„zu Recht im Tessin eingebürgert worden [sei], da er gesinnungsgemäß wie auch rein äußerlich längst Schweizer geworden sei.“* (www.berliner-zeitung.de)
Caracciola entgegnete auf die beißende Kritik, dass er immerhin schon seit 1929 im Tessin lebe und sich das Ehepaar dort bereits 1936 sein Haus gebaut hatte: *„Ich habe also vor zwei Jahrzehnten die Schweiz zur Wahlheimat bestimmt und nicht erst jetzt.“* (Der Spiegel 1948)

Die ersehnte Staatsbürgerschaft, die es ihm neben der Erlangung einer Fahrerlizenz – Deutsche waren von 1945 bis 1949 grundsätzlich von der Teilnahme an internationalen Rennen ausgeschlossen – auch überhaupt erst erlaubte, in der Schweiz ein Auto zu besitzen, erlangte Caracciola schließlich im Jahr 1949 (so de.wikipedia.org und d-nb.info, nach www.remagen.de hingegen erst 1952).

Späte Comebackversuche und früher Tod

Rudolf Caracciola überlebte seine Rennfahrerkarriere, was für seine Zeit keineswegs üblich war.
In den 1930ern hatte er einige Rennunfälle teils schwer verletzt überstanden, konnte aber jeweils seine Laufbahn fortsetzen. Bei einem Unfall im Training zum Großen Preis von Monaco am 3. April 1933 hatte er schwerste Hüft- und Beinverletzungen erlitten, aufgrund derer sein rechtes Bein fortan fünf Zentimeter kürzer war und er über ein Jahr lang keine Autorennen fahren konnte.
Einen ersten Comebackversuch nach dem Krieg unternahm „Karratsch“ zum 500-Meilen-Rennen im US-amerikanischen Indianapolis, den am 30. Mai 1946 ausgetragenen *Indy 500*. Da er keine Genehmigung für den Transport seines eigenen Rennwagens bekam, fuhr er das Training auf einem *Thorne Engineering Special* und wurde dabei verletzt, als ihm ein Vogel die Fahrerbrille unter dem offenen Helm durchschlug. Der Sturzhelm, den er gegen jede vorherige Gewohnheit trug, rette ihm wohl das Leben (www.firstsuperspeedway.com).
Bei einem weiteren Comeback belegte der inzwischen über 50-jährige bei der *Mille Miglia* am 3. und 4. Mai 1952 mit seinem Beifahrer Peter Kurrle auf Mercedes-Benz 300 SL einen respektablen vierten Platz mit gerade einmal 40 Minuten Rückstand, wobei er jedoch *„unter ständigen Schmerzen in dem zusammengeflickten Bein [leidet]. Er fährt 1600 Kilometer auf öffentlichen Straßen dreizehn Stunden ohne Ablösung mit einem Schnitt von 123 Stundenkilometern.“* (www.hall-of-fame-sport.de)
Nur zwei Wochen später verunglückte Caracciola schwer bei einem Sportwagenrennen im Rahmen des Großen Preises der Schweiz am 18. Mai 1952 auf der Bremgarten-Rundstrecke bei Bern (Molter 1995, S. 186 ff.). Bei dem Unfall wurde er gegen einen Baum geschleudert und ein komplizierter Dreifach-Bruch seines linken Unterschenkels beendete seine Rennsport-Karriere endgültig: *„Rudolf Caracciola muss fünf Monate im Gipsverband bleiben. Zwei Jahre vermag er sich nur im Rollstuhl fort zu bewegen.“* (www.hall-of-fame-sport.de)

Caracciola erlag am 28. September 1959 in Kassel im Alter von 58 Jahren einem akuten Leberversagen als Folge einer Leberzirrhose, an der er bereits länger gelitten hatte. Sein Grab befindet sich auf dem Friedhof von Lugano-Castagnola im Schweizer Kanton Tessin.

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2020/25)

Quellen

- Freundliche Hinweise von Herrn Hubertus Hansmann, Fafnir-Spezialist aus Aachen, 2025.
- *„Omikron kam aus Berlin“*, in: Oldtimer Markt 2/2022, S. 163.

Internet

www.remagen.de: Die Familie Caracciola in Remagen (abgerufen 11.11.2020)
ga.de: Oldtimer-Schau, Kultige Boliden auf der Remagener Rheinpromenade (General-Anzeiger vom 02.09.2019, abgerufen 11.11.2020)
www.firstsuperspeedway.com: *der regenmeister, the rain master* (Text Mark Dill, abgerufen 11.11.2020)
www.e-periodica.ch: Berichtigung (Nebelspalter, 74. Jahrgang 1948, Heft 24, S. 20, abgerufen 11.11.2020)
www.spiegel.de: Großer Preis vom Hakenkreuz (Der Spiegel 40/1948 vom 02.10.1948, abgerufen 11.11.2020)
www.spiegel.de: Bernd Rosemeyer, Rekordjagd in den Tod (Ralf Klee und Broder-Jürgen Trede, 25.01.2008, abgerufen 11.11.2020)
www.berliner-zeitung.de: Und nach dem Krieg Schweizer werden (Berliner Zeitung vom 29.01.2011, abgerufen 11.11.2020)
www.verschoenerungsverein-remagen.de: Caracciolad enkmal (abgerufen 09.11.2020)
www.netze-muehle.de: Bildhauerei Netze-Mühle, Brohl-Lützing (abgerufen 10.11.2020)
www.hall-of-fame-sport.de: Rudolf Caracciola (Text Ulrich Kaiser, Mai 2008, abgerufen 10.11.2020)
nuerburgringclassic.de: Erfolgreicher Geburtstag und Premiere, Feierliche Enthüllung der Caracciola–Büste (Nürburgring Classic vom 15. August 2017, abgerufen 10.11.2020)
d-nb.info: Eintrag „Caracciola, Rudolf“ im Katalog der Deutschen Nationalbibliothek (abgerufen 10.11.2020)
www.regionalgeschichte.net: Rudolf Caracciola, Rennfahrer, geb.1901, gest. 1959 (Bearb. von Rebecca Mellone, abgerufen

09.11.2020)
ww.swr.de: Rudolf Caracciola, Schnellster Rennfahrer der Vorkriegszeit, Mercedesstern und Silberpfeil (SWR, Die 100 größten Rheinland-Pfälzer, Folge 63 vom 15.08.2007, abgerufen 09.11.2020)
www.rheinische-geschichte.lvr.de: Rudolf Caracciola, Rennfahrer (1901-1959) (ohne Darstellung der NS-Zeit, Text Andrea Rönz, abgerufen 09.11.2020)
www.motorsport-magazin.com: Formel 1 heute vor 120 Jahren: Der erste deutsche Regenmeister / Formel 1 heute vor 120 Jahren: Rudolf Caracciola wird geboren (Text Markus Steinrisser, 30.01.2021, abgerufen 01.02.2021)
de.wikipedia.org: Rudolf Caracciola (abgerufen 09.11.2020)
www.aw-wiki.de: Caracciola-Denkmal Remagen (abgerufen 09.11.2020)
www.aw-wiki.de: Rudolf Caracciola Club e.V. Remagen (abgerufen 10.11.2020)

Literatur

Behrndt, Matthias; Behrndt, Michael; Födisch, Jörg-Thomas (2008): Deutsche Rennfahrer. Porträts, Bilder und Erfolge aus 100 Jahren. S. 42-44, Königswinter.

Caracciola, Rudolf (1937): Caracciola, der „Mann ohne Nerven“, erzählt. (Spannende Geschichten 25.) Gütersloh.

Caracciola, Rudolf; Weller, Oskar (1935): Rennen, Sieg, Rekorde! Ein Autobuch. Stuttgart.

Molter, Günther (1995): Rudolf Caracciola – Titan am Volant. Stuttgart.

Peyton, Christine (1988): Karrieren auf den Rennpisten, Rudolf Caracciola und Bernd Rosemeyer. In: Sozial- und Zeitgeschichte des Sports 2. Jahrgang, Heft 3/1988, o. O.

Reuß, Eberhard (2006): Hitlers Rennschlachten. Die Silberpfeile unterm Hakenkreuz. Berlin.

Caracciola-Denkmal am Deichweg in Remagen

Schlagwörter: Personendenkmal
Straße / Hausnummer: Deichweg 6
Ort: 53424 Remagen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 2001
Koordinate WGS84: 50° 34 48,62 N: 7° 13 36,83 O / 50,58017°N: 7,2269°O
Koordinate UTM: 32.374.466,59 m: 5.604.640,99 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.586.942,71 m: 5.605.662,66 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Caracciola-Denkmal am Deichweg in Remagen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-324125 (Abgerufen: 7. November 2026)

Copyright © **LVR**