

Die Präsidenten des HMSC

Albrecht, Walter
Besier, Günther
Carius, Volker
Chase, James
Eickhorn, Friedhelm
Franke, John
Hubbard, Glen
Klee, Hans
Kroeber, Gerd
Langejürgen, Frank
McKnight, Ken
Nuthall, Jack
Patersohn, Louis
Phillips, Jack
Purdy, John
Sieber, Manfred
Tours, Elliot
Truax, Sam
Tuttle, James

Gerd Kroeber (1927-1979)

Über zwei Jahrzehnte lang prägte Gerd Kroeber in verschiedenen Funktionen den HMSC bis zu seinem plötzlichen Tod am 8. Februar 1979. Erstmals im Vorstand vertreten war er 1959, und als 1965 erstmalig ein rein deutscher Vorstand gewählt wurde - bis zu diesem Zeitpunkt bestand er meist aus amerikanischen Mitgliedern - entschied man sich für Gerd Kroeber als Präsident.

Er war eine Autorität ohne autoritär zu sein. Gerds Führungsstil "wir sind eine Demokratie: jeder kann sagen, was er will, was aber gemacht wird, bestimme ich", war natürlich scherzhaft gemeint.

In den langen Jahren seiner Clubzugehörigkeit bekleidete er viele Ämter. So war er:

Schrittführer
Sportpräsident
Präsident
ONS Sportwart
ONS Sportkommissar
Rennleiter (auch Formel 1)
Fahrtleiter
Abnahmekommissar für Rennstrecken

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Volker Carius (1932-1994)

In jungen Jahren konnte er sich nicht entscheiden zwischen Judo und Motorsport. Aber die vielen blauen Flecken, die er nach den Judo-Trainingsstunden an sich entdeckte, erleichterten ihm die Wahl. Mitte der 50er Jahre wurde er Mitglied des HMSC und schon 1962 wählte man ihn zum Sportpräsidenten, worauf 1963 die Wahl zum Vize-Präsidenten folgte. Unter der Präsidentschaft von Gerd Kroeber bekleidete er diese beiden Ämter in Abständen immer wieder (die beiden waren ein gutes Team!) bis er einige Jahre nach Gerds Tod sein Nachfolger wurde.

Unter Volkers Regie veranstaltete der Club die letzten Presberg Rennen und die berühmten Finthen Rundstrecken Rennen sowie das Oldtimer Grand Prix. Seine Leidenschaft für den Motorsport übertrug sich auch auf seinen Beruf. Als Teamchef der Formel Ford Deutschland organisierte und managte er seit 1976 die FF 1600 und 2000, die sogenannte Einsteigerklasse für zukünftige Rennfahrer. Gleichzeitig war er Vizepräsident der Formula Ford Organizer Association Europe.

Im Laufe der Jahre erwarb er die Lizenzen für Fahrleiter, Sportkommissar (auch für Formel 1), und Rennleiter. Als ONS-Funktionär war er u.a. auch Beisitzer im ONS Sportgericht.

Er gründete eine Sportfahrer-Nachwuchs-Schule und ließ die Aspiranten auf dem Hockenheimring ihre Runden drehen. Außerdem betrieb er noch seine eigene Werbe-Agentur "Motorsport Promotion". Viel zu früh verließ er uns plötzlich im Juli 1994.

Klaus Hölzlhammer
(1947-2000)

Als junger Mann begann Klaus Hölzlhammer Anfang der 70er Jahre mit einem BMW 2000 seine motorsportliche Laufbahn. Schon bald wurde er Mitglied im HMSC und beteiligte sich mit seinem Opel (Gruppe 1) an zahlreichen Rallyes im In- und Ausland. (Marlboro-Arctic-Rallye, Läufe zum Mitropa-Cup in Deutschland, Österreich und Italien). Als er 1972 mit Friedhelm Eickhorn die Olympia Rallye fuhr, verpassten beide den Klassensieg nur um wenige Sekunden!

Einige Jahre (VON WANN BIS WANN?) betreute Klaus Hölzlhammer im Club-Vorstand das Amt des Sportpräsidenten sowie des Vize-Präsidenten und war allseits erfolgreich und beliebt.

Daten einfügen

Neben seiner beruflichen Tätigkeit organisierte und leitete er 16 Jahre lang die Oldtimer Rallye Wiesbaden. Der von ihm ausgearbeitete Streckenplan hat so manchem Teilnehmer der Veranstaltung enormes Kopfzerbrechen bereitet. Es ist ihm gelungen, die Oldtimer Rallye zu einem der Höhepunkte des gesellschaftlichen Lebens in Wiesbaden zu machen.

Fritz Huschke von Hanstein (1911-1996)

Der letzte "Herrenfahrer" oder auch "Rennbaron" war jahrzehntelang ein guter Freund des HMSC. In seiner Eigenschaft als Sportpräsident des AvD, Präsident der ONS und deutsches Mitglied der FIA konnten wir ihn oft als Gast bei unseren Rennen begrüßen. Auch an einigen Feiern unseres Clubs nahm er teil - allerdings im dunklen Anzug ohne seine Markenzeichen "kariertes Sacco, karierte Mütze.

Huschke von Hansteins eigene rennsportlichen Erfolge begannen ca. 1938 mit der Verleihung des Titels "Deutscher Bergmeister der Sportwagenfahrer". Als Gesamtsieger gewann er 1940 die Mille Miglia.

Der Krieg unterbrach seine Rennkarriere. In den Jahren danach engagierte er sich bei der Firma Porsche als Rennleiter. Er betreute so berühmte Fahrer wie Graf Berghe von Trips, Jochen Rindt, Dan Gurney oder John Surtees und band sie als Werks- oder Privatfahrer an das Haus Porsche. In dieser Zeit konnte die Sportabteilung des Werks zahlreiche nationale und internationale Meisterschaften und Erfolge verbuchen. Huschke von Hansteins hochgeschätzte Persönlichkeit hat dem Haus Porsche sowie dem deutschen Motorsport zu weltweiter Geltung verholfen.

**Peter Lindner
(1936-1964)**

HMSC Club Mitglied

1961 Tourenwagen-Rundstreckenrekord
auf dem Nürburg-Ring bei 11,51 Minuten.
Zum Vergleich: Bestzeit im selben Jahr
8,57,8 Minuten gefahren von Phil Hill
auf Ferrari Formel 1.

1961-1963 Sieger: Großer Preis der Tourenwagen.
Obligatorischer Fahrerwechsel mit
Peter Nöcker. Fahrzeug: Jaguar 3,4 MK II
mit den legendären Buchstaben WI-PL 1.

1963 Sieger des 6-Stunden-Rennens auf dem
Nürburg-Ring.

Laut Motorbuch-Verlag war der Jaguar MK II
seinerzeit der schnellste Tourenwagen der Welt.

~~Geburtsdatum prüfen!~~

Graf Berghe von Trips (kein Club-Mitglied)
1928-1961

Mille Miglia	1954	Porsche GT Klasse bis 1300 cc 1. Platz
	1955	Werkswagen Mercedes 300 SL
	1956	Werkswagen Porsche Spyder 1500
	1957	1. deutscher Werksfahrer
	1958	Porsche Formel II
10. Sept.	1961	Tödlicher Unfall in Monza. Kollision mit Jim Clark (Lotus)
Dezember	1961	Sportler des Jahres
13. Januar	1961	Mitbegründer der Scuderia Colonna
	1961	Vize-Welmeister

Mehrfacher Gewinner des HMSC-Rundstrecken-Rennens Pferdsfeld.

Graf Berghe von Trips fuhr zeitweise unter dem Namen „Axel Linther“ als ^{Pseudonym} ~~Pseudonym~~.

Tom Dooly

Als unermüdlicher Helfer und Alleinunterhalter bei vielen Motorsport-Veranstaltungen - natürlich auch beim HMSC - war schon seit langem ein junger, bärenstarker Mann bekannt, der Tom Dooly gerufen wurde. Beispiele seiner bärenstarken Kräfte gab es viele. Um nur eins zu nennen: Beim 1. Renault Pokal Rennen im Rahmen des Jim Clark Rennens auf dem Hockenheim Ring kamen etliche Fahrzeuge von der Strecke ab und überschlugen sich, da nach dem Reglement zwar Rennfahrwerke erlaubt waren, aber keine Rennreifen. Tom Dooly benötigte keinen Kran oder dergleichen, um die Fahrzeuge wieder aufzurichten. Er vollbrachte diese Leistung mit ~~seiner eigenen Händen.~~

eigener Hände Kraft

HMSC doc

OK