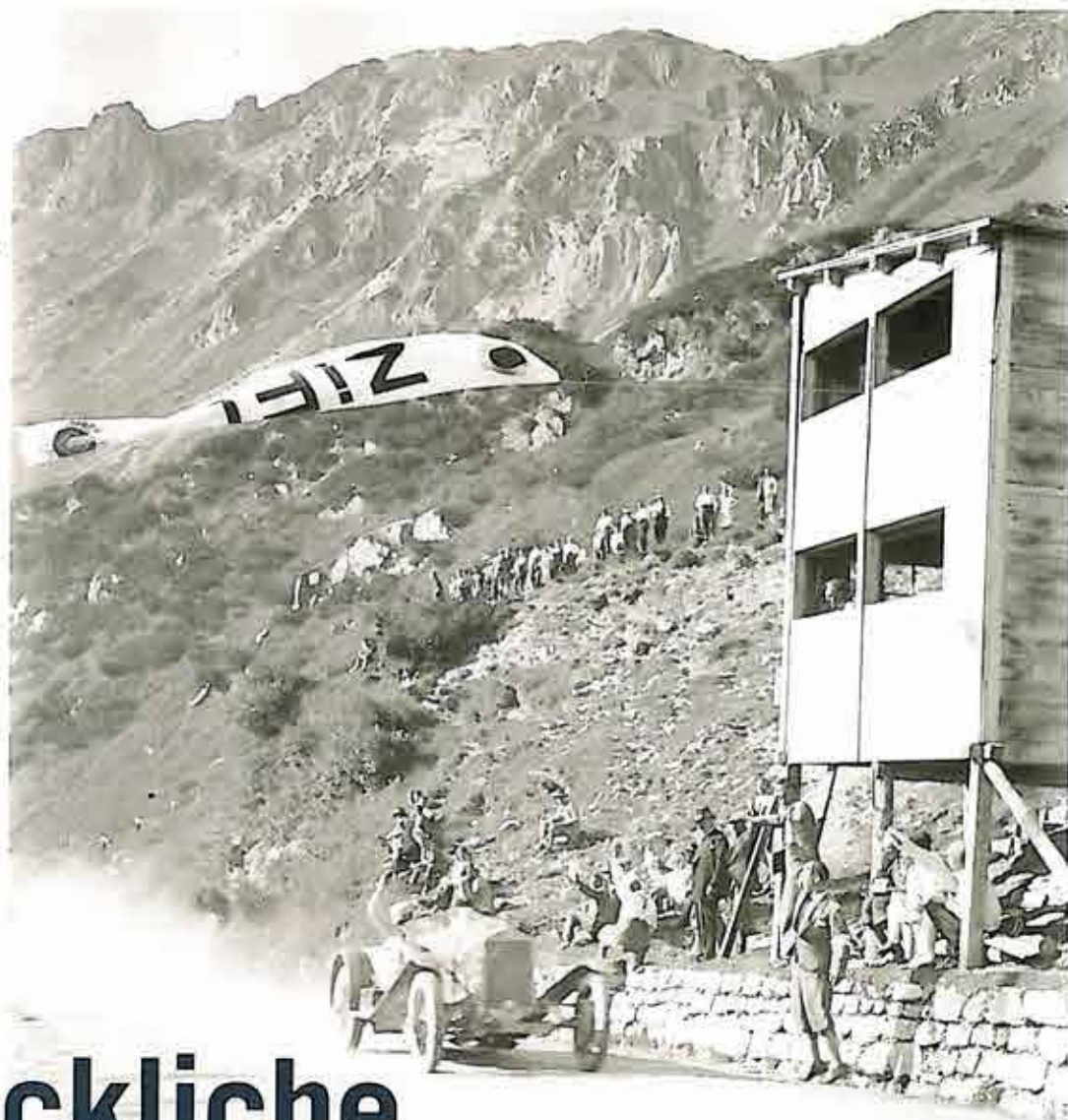


Am 25. September 1927 fand das 1. Internationale Arlbergrennen für Autos und Motorräder statt.



Unglückliche Arlbergrennen

Text: Dietmar Gasser
Photos: Bildarchiv Manfred Noger

Genau vor 80 Jahren, veranstaltete der Österreichische Automobil-Club (Oe.A.C.) das 1. Internationale Arlbergrennen, verbunden mit dem „Großen Bergpreis von Österreich“. Die große treibende Kraft hinter dem Rennprojekt war der damalige Generalsekretär des Oe.A.C., Ing. Friedrich. Es war geplant, das Arlbergrennen aus kleinen Anfängen heraus, sich entwickeln zu lassen, um später eine große Bedeutung im internationalen Rennkalender zu erlangen, mit einem Semmering- oder Klausenrennen zu konkurrieren. Doch es sollte anders kommen. Schon die Erstlingsveranstaltung im Herbst 1927 stand unter keinem glücklichen Stern: Der Veranstalter hatte einen Teil der Wiener Presse gegen sich, weil der Austragungsort so weit von Wien abliegt und das Wetter spielte mit dem Oe.A.C. und den Aktiven eine üblen Streich, denn am Renntag sorgten Starkregen, Nebel und Schneefall für unwirtliche Verhältnisse.

Drei Tage lang vor dem Rennen durfte trainiert werden. Die Fahrzeugabnahme fand nach den „Übungsfahrten“ in Bludenz, Nähe Bahnhof, statt. Am Samstagnachmittag lud der Vorarlberger Automobil-

Club (VAC) - als Kartell-Mitglied des Oe.A.C. - zu einer Pressekonferenz in das Hotel „Bären“ in Feldkirch ein.

22 km Bergrennstrecke Die Rennstrecke war mit 22 km (!) bemerkenswert lang. Der Start erfolgte 1927 noch in Innerbrax, das Ziel befand sich auf der Passhöhe, genau an der Landesgrenze zu Tirol. Der Grenzstein diente als Ziellinie, wo extra ein großes, zweistöckiges Zeitnehmerhaus errichtet wurde. Im Gasthof „Alte Post“ in Stuben hatte die Rennleitung ihr Hauptquartier bezogen. Die Organisation der Arlberg-Rennpremiere war vorbildlich: Ganze Kompanien von Militär, Gendarmerie und Mitgliedern von Turnvereinen aus Vorarlberg und Tirol wurden zur Streckenabsperzung aufgeboten, ein Sanitätsdienst eingerichtet und auch für die Verkabelung der gesamten Strecke für Telefondienst, Zeitnahme und Lautsprecheranlage wurde nicht gespart. Der Oe.A.C. lud auch viele Ehrengäste zur Premiere ein. So waren u. a. der Präsident des Bayerischen Automobil-Clubs, der Vizepräsident des Automobilclubs von Deutschland, oder der

Minki Klinger aus Linz war zwar nicht die einzige Dame im Starterfeld, aber wohl die bekannteste mit ihrem Steyr Sportwagen. Im Bild wird sie bei der Zieldurchfahrt bejubelt.



Sportpräsident des ADAC anwesend. Landeshauptmann Dr. Otto Ender, VAC-Präsident Otto Zumtobel und sein „Vize“ Quido Ortlieb vertraten das Ländle.

Dem Starter stellten sich bei denkbar schlechtem Wetter von 52 gemeldeten Fahrern (Automobile und Motorräder) insgesamt 32. Klassiert wurden 22 Fahrer, zehn Piloten gaben das Rennen auf. Der Start erfolgte um 11.00 Uhr. Die Fahrer wurden in Zeitabständen von drei Minuten abgelassen, nach eineinhalb Stunden war der „Spuk“ vorbei. Die Akteure mussten ohne Brille fahren, weil der sturmgepeitschte Regen und das Schneetreiben deren Gläser sofort beschlagen hätten.

Stucks 1. großer Sieg Die schnellste Zeit des Tages erzielte der Münchener Motorrad-Fahrer Bussinger auf seiner 500er-A.J.S. in 14:40,04 min (89,99 km/h Schnitt) vor dem Wangener BMW-Werkspiloten Ernst Henne. In der Klasse bis 1000 ccm wurde der Thüringer Alois Plattner (BSA) hinter den bekannten Josef Stelzer und Rudi Runtsch großartiger Dritter. Bei den Automobilen gewann Hans Stuck, der

damals gerade mit seiner erfolgreichen Karriere so richtig begann, auf einem Austro Daimler ADM 3 Liter Sport in 15:15,41 min vor Prinz Max zu Schaumburg-Lippe (Mercedes Benz-Kompressor). Der Dornbirner Hans Huber klassierte sich bei den Sportwagen bis 1,1 l auf F.N. als Zweiter hinter dem belgischen Leutnant Lamarche. Die Preisverteilung erfolgte auf der Tiroler Seite im Hospiz von St. Christoph.

Am 26. August 1928 sollte es noch ein zweites Arlbergrennen geben. Es wurde allerdings nur mehr als nationales Rennen ausgeschrieben. Veranstalter war nun der VAC (Vorarlberger Automobil Club) und die Strecke wurde auf sieben Kilometer gestutzt. Der Start erfolgte nun ab Langen. Erneut gewann Hans Stuck - diesmal bei idealen Bedingungen - auf einem Austro Daimler ADR das Rennen vor dem Bregenzer Arnold Anwander auf einem Steyr-Werkswagen. Da der Veranstalter aber trotz Schönewetter und 10.000 Zuschauern 4.000,- öS Defizit machte und die wirtschaftliche Lage damals alles andere als rosig war, kam kein drittes Arlbergrennen mehr zustande.

1 In Stuben am Arlberg war die Rennleitung im Gasthof „Alte Post“ untergebracht. 2 Arnold Anwander auf dem letzten Steyr-Rennwagen der mit Kompressor gebaut wurde bei der Durchfahrt in Stuben. Als Vertreter der Marke Steyr hatte er vom damaligen Rennleiter Hermann Rützler das Fahrzeug zur Verfügung gestellt bekommen für dieses Rennen, da Steyr selbst keine Werkseinsätze mehr durchführte. 3 Der bekannte deutsche Rennfahrer Hans Stuck holte sich 1927 und 1928 (im Bild beim zweiten Arlbergrennen) die Automobil-Tagessiege. 4 Die Tiroler Klassensieger auf Werksmaschinen von Victoria: Start Nr. 30. (Beiwagen) Eugen Grohmann (Mitte) mit Beifahrer Brandhuber (li.). Start Nr. 1 Ferdinand Mitterer (re.) Innsbruck, Victoria 350 ccm. Beide Werksmotorräder wurden vom Händler Ing. Bederlunger & Koegl aus Innsbruck zur Verfügung gestellt. 5 Die offiziellen Zeitnehmer des Ö.A.C kamen vom steiermärkischen Automobil Club. Ganz rechts mit Fernglas der Bregenzer Zielrichter Viktor Sohm, er war auch als Skispieler bekannt und führte 1906 den ersten Skikurs in Zürs durch.