



Durch den Kurort mit einem Radler voraus

Das große Rennen von Paris nach Wien führte die Fahrer 1902 auch durch Reichenhall. In der Stadt war man überrascht von der Anfrage für die Durchreise. Ein Rückblick.

Von Stadtheimspfleger
Dr. Johannes Lang

Es war eine unerwartete Anfrage, die da im Mai 1902 bei der Stadt Bad Reichenhall einging: Man wollte wissen, ob es möglich sei, die Kurstadt zum Etappenort des weltweit größten Automobilrennens des Jahres zu machen, der „Fernfahrt Paris – Wien“. Und es presste ein wenig, denn eigentlich hätte das für Monatsende Juni angesetzte Rennen über eine lange Strecke durch Süddeutschland führen sollen, was allerdings durch die ablehnende Haltung des Großherzogtums Baden wie auch der Regierung von Oberbayern vereitelt worden war.

Mit Hinweis auf die Gefährdung von Mensch und Tier durch „rasende Automobile“ hatte man von deren Seite die Durchfahrten untersagt, weshalb die Organisatoren sich Alternativen überlegen mussten. Die erste Tagesetappe von Paris nach Belfort war noch problemlos zu planen, doch dann begannen wegen der Badener Absage auch schon die Schwierigkeiten, da auch die Schweiz eigentlich keine Autorennen wünschte; doch man wollte mit sich reden lassen.

Wohl oder übel musste der Arlberg erklommen werden

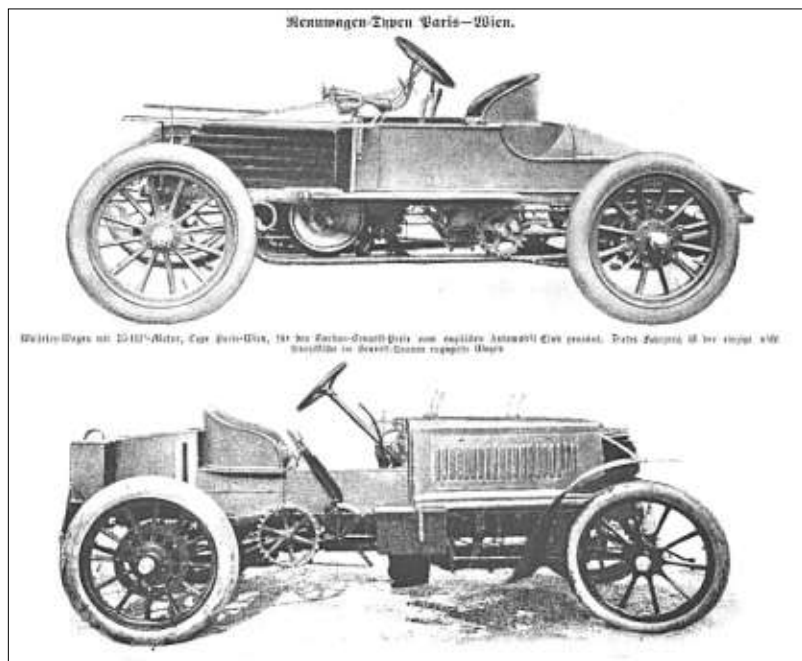
Dann, von Vorarlberg aus, wäre man gerne dem größten und kaum zu überwindenden Hindernis, dem fast 1800 Meter hohen Arlberg, ausgewichen, aber dagegen stand ja die ablehnende Haltung des Königreichs Bayern. Also musste der Arlberg wohl oder übel genommen werden, woraufhin man durch das Inntal und über St. Johann in Tirol, Salzburg, Linz, St. Pölten bis nach Wien gelangen wollte. – Aber Halt, da war doch noch was, genau: Um nach Salzburg zu gelangen, musste man durch das „Kleine Deutsche Eck“ – damals „oberbayerischer Winkel“ genannt –, also wieder auf bayerischen Boden. Und hierzu erwartete man nun einfach ein Entgegenkommen durch die Behörden des Königreichs Bayern. Im Vorfeld wollte man schon einmal die grundsätzliche Bereitschaft der Bad Reichenhaller abklopfen.

In dem beschaulichen Heilbad dürfte man von der Anfrage einigermaßen überrascht gewesen sein, gehörten Autos doch nach wie vor zu den ungewöhnlichen Erscheinungen auf den Straßen der Stadt. Um genau zu sein, hatte der Ort erst 1899 erstmalig ein Auto gesehen, als der damalige Kurarzt Dr. Karl von Heinleth sich persönlich nach Mannheim begeben hatte, um bei Carl Benz das neueste Modell „Duc“ um 6000 Mark (nach heutiger Kaufkraft ca. 46 000 Euro) zu erwerben. Der „Motorwagen“ war ein so genannter „vis-à-vis“ und glich einer mit einem Motor ausgestatteten Kutsche, während zwischen den beiden gegenüberliegenden Sitzreihen das Steuerrad senkrecht nach oben führte. Der am Heck angebrachte 6 PS starke Einzylindermotor übertrug die Kraft mittels Riemenantrieb auf die Räder, die



Mors-Rennwagen bei der Jagd über den Arlberg. Gemälde von Peter Helck.

– Fotos: Stadtharchiv



Ansichten der Rennwagen, wie sie beim Rennen Paris-Wien 1902 im Einsatz waren.

vorne deutlich kleiner ausfielen als hinten. Mit einem Leergewicht von 750 Kilogramm schaffte der „Duc“ eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und war in der Lage, 20-prozentige Steigungen zu bewältigen.

Immerhin lag die Erfindung des Automobils mit Verbrennermotor durch besagten Carl Benz 1886 gerade einmal 15 Jahre zurück, und erst ab 1894 stellte man Autos, deren überwiegende Bauteile dem Kutschen- und Fahrradwesen entstammten, serienmäßig her. Der Automobilismus in der westlichen Welt war eine im Aufbruch befindliche Entwicklung, deren Reichweite man wohl erahnte, die aber noch in den Kinderschuhen steckte. Trotzdem hatte man sich bereits zum großen Kräftenessen in Form von Autorennen aufgeschwungen.

Erlaubnis ein Gebot internationaler Höflichkeit

Der „Reichenhaller Grenzbote“ betrachtete es als ein „Gebot der internationalen Höflichkeit“, die Durchfahrt für die Fernfahrt zu gestatten, während der „Bayerische Automobilklub“ bei der Regierung noch einmal alle Hebel in Bewegung setzen wollte, um – mit Hinweis auf einen zu erwartenden enormen touristischen Andrang – das Rennen über eine lange Distanz und unter Berührung Münchens (Lindau-Kempten-Buchloe-München-Salzburg) auf bayerischem Terrain erfolgen zu las-

sen. Doch die Regierung ließ sich nicht drängen, so dass die abgespeckte Variante über den „oberbayerischen Winkel“ immer wahrscheinlicher wurde.

Wer aber waren diejenigen, die hier anfragten? In erster Linie stand dahinter der „Österreichische Automobilklub“, der seit Oktober 1901 gemeinsam mit dem „Automobile Club de France“ die Planungen zu dem Rennen arbeitete. Im Unterschied zu späteren Zeiten war damals nicht Deutschland das führende Automobilland, sondern Frankreich, das die enorme volkswirtschaftliche Bedeutung des neuen Industriezweigs zuerst erkannt hatte. Daher waren nicht nur die führenden Automobilmarken in Frankreich beheimatet, sondern die „Grande Nation“ tat auch alles, um die internationale Marktführerschaft ihrer Produkte zu sichern. Zur wichtigsten Maßnahme entwickelten sich dabei Autorennen, die man ab dem Jahre 1898 nicht mehr nur innerhalb Frankreichs abhielt, sondern auch prestigeträchtig ins benachbarte Ausland trug: „Paris-Amsterdam“ lautete der überwiegend im Flachland veranstaltete Wettbewerb, doch schon 1901 folgte das große Rennen „Paris-Berlin“, das neue Maßstäbe in puncto Mensch und Material setzte und in dem die französischen Wagen mit ihren tollkühnen Fahrern die Konkurrenz nach Belieben dominierten.

Bei all dem mochte die Automobil-Lobby des Kaiserreichs Österreich-Ungarn nicht zurückstehen, weshalb man für das darauffol-



Der gefeierte Graf Zborowski auf seinem Mercedes Simplex.

gende Jahr die Fernfahrt zwischen Paris und Wien anberaumen wollte. Die Autoindustrie der Donaumonarchie müsse auf diese Weise dringend gefördert werden, lautete eines der populärsten, aber auch fragwürdigsten Argumente, waren doch die österreichischen Automobile den französischen im Rennbewerb hoffnungslos unterlegen. Dagegen machten österreichische Ingenieure damals mit bedeutenden Innovationen auf dem Autosektor von sich Reden, so etwa mit der Erfindung des Frontantriebs durch die Firma „Gräf & Stift“, mit dem ersten Allradantrieb durch Ludwig Lohner und Ferdinand Porsche oder aber mit sehr leistungsfähigen Elektroautos beziehungsweise Autos mit Hybrid-Antrieb.

Etliche Menschen und Tiere überfahren und gestorben

Entsprechend gab es innerhalb der Gesellschaft nicht zu überhörende kritische Stimmen, die vor allem auf das Resultat des vorangegangenen Rennens nach Berlin hinwiesen: Auf dem rund 1300 Kilometer langen Kurs waren etliche Menschen und Tiere überfahren worden; allein das dabei getötete Vieh veranschlagte man auf mindestens 50 000 österreichische Kronen. Die Sozialisten im Wiener Parlament verlangten eine Garantie für die „körperliche Sicherheit der Bevölkerung“.

Andere prophezeiten in einem derartigen Rennen wieder nur

einen weiteren Siegeszug französischer Produkte, waren doch nach dem letzten Rennen der Autoindustrie Frankreichs 20 Millionen Francs zugeflossen, wobei vor allem das Ausland umgehend nach den begehrten Sieger-Marken verlangte. Insbesondere in Deutschland hörte bemerkenswerterweise beim Autokauf der Patriotismus auf, denn den eigenen deutschen Produkten attestierte man lediglich biedere Zuverlässigkeit, nicht aber Kraft, Athletik und Kühnheit. „Mors“, „Panhard-Levassor“ oder „Darracq“ – Markennamen, die heute nur noch Eingeweihten etwas sagen – lösten in der damaligen Männerwelt ungeahnte Sehnsüchte aus, während deren Piloten den Status von Superstars genossen.

Trotz alledem ging der „Österreichische Automobilklub“ das Wagnis ein und einigte sich mit seinem französischen Pendant auf die viertägige Streckenführung Paris-Belfort (410 km), Bregenz (380 km), Salzburg (350 km) und Wien (329 km), so dass man insgesamt auf rund 1470 Kilometer kam. Der schwierige Kurs würde, davon war man überzeugt, das Rennen nach Berlin im Vorjahr noch einmal in den Schatten und höchste Ansprüche an Mensch und Material stellen. Zugleich verschärfte man das Reglement, erlaubte weder das Austauschen wichtiger Wagen- und Maschinenteile – diese wurden vor dem Start verplombt –, noch durften abends nach dem Renntag Reparaturen oder Betankungen durchgeführt werden, weshalb die am Rennen beteiligten Fahrzeuge nächstens penibelst überwacht wurden. Benzin, Öl oder Wasser durften nur während der Fahrt besorgt werden und wurde dies der Fahrzeit zugeschlagen. Nicht der „Sieg der Fahrkunst, sondern [...] die rein technische Erprobung der diversen Konstruktionen über große internationale und terrainschwierige Distanzen“ stand im Fokus des Interesses. Über allem aber lag natürlich der Faktor Zeit!

Ein Ereignis der Superlative

Und tatsächlich zeichnete es sich bereits Monate zuvor ab, dass das Rennen „Paris-Wien“ ein Ereignis der Superlative werden würde. Bald schon setzte der „Automobile Club de France“ eine bis dahin nicht gekannte Organisations- und Werbemaschinerie in Gang, man lobte zahlreiche Gewinn- und Ehrenpreise aus, darunter auch der französische Landwirtschaftsminister, der sich durch einen Spezialpreis die Förderung der landwirtschaftlichen Spiritusindustrie erhoffte.

Prompt entschied sich einer der Starpiloten, René de Knyff, zu einem Auto mit Spiritusmotor. Und die Firma Michelin, die wenige Jahre zuvor den auswechselbaren Luftreifen erfunden hatte, sponserte die mit ihren Reifen fahrenden Wagen in einer Gesamthöhe von 350 000 Francs und wollte für das Rennen einen Tross von 50 Arbeitern und Monteuren mit Pneumatics zur Verfügung stellen. Auf der Strecke zwischen Paris und Belfort, wo die bei weitem besten Straßenverhältnisse herrschten, sollte zudem der prestigeträchtige „Gordon-Bennett-Preis“ ermittelt werden. Allein die von den Fahrern zu bezahlenden Nennelder überstiegen die Gesamthöhe von 100 000 Francs; so etwa hatten „schwere Wagen“ 800 und Motorräder immer noch 200 Francs zu bezahlen. Eingeteilt waren die Wertungsklassen in „Schwere Wagen“ bzw. „Vollwagen“ (ca. 40-70 PS), gefolgt von

den „Leichten Wagen“ (ca. 10-39 PS), „Voituretten“ (unter 10 PS, mitunter als Dreiräder ausgeführt), „Motocycles“ (mehr als 100 kg) und „Motocyclettes“ (unter 100 kg), wobei die motorisierten Zweiräder erst vor wenigen Jahren überhaupt entwickelt worden waren und in diesem Reigen gewissermaßen die jüngste Erfindung darstellten.

Das Starterfeld belief sich auf insgesamt 205 Nennungen. Man kalkulierte, dass hier die geballte Ladung von 4000 PS zum Einsatz kommen und der Gesamtverbrauch während der Fernfahrt bei 200 000 Litern Benzin bzw. carburiertem Alkohol liegen würde, was einem Gesamtwert von rund 100 000 Francs entspräche. Die zu erwartenden Höchstgeschwindigkeiten würden sich voraussichtlich im Bereich jener bewegen, die im Jahr zuvor beim Rennen nach Berlin gemessen worden waren: zwischen 90 und 100 km/h. (Nebenbei sei bemerkt, dass der damalige, von Léon Serpollet mit seinem dampfbetriebenen KFZ auf einer Rennbahn bei Nizza aufgestellte Geschwindigkeitsrekord bei 121 km/h lag.)

Vormachtstellung französischer Autos

Die gewaltige Vormachtstellung der französischen Autoindustrie spiegelte sich in den Startnennungen wieder, denn nur rund drei Prozent waren ausländische Produkte, darunter vier deutsche „Mercedes“ aus dem Automobilwerk des Gottfried Daimler sowie ein britischer „Wolfeley“. Aus Österreich-Ungarn meldete die Firma „Lohner-Porsche“ die Teilnahme mit einem Elektroauto an, zog dann angesichts der überwältigenden Konkurrenz an hoch motorisierten französischen Verbrenner-Autos aber wieder zurück, zumal der Erfolg ohne die Mitwirkung eines großen Rennteams so gut wie aussichtslos war. Somit verblieb nur das im böhmischen Jungbunzlau (tschech. Mladá Boleslav) angesiedelte Unternehmen „Laurin & Klement“ (heute: Škoda), das insgesamt drei Motorräder mit dem damals besten nationalen Motorradfahrer, Jacob Dietrich, ins Rennen schickte.

Wenige Tage vor Rennbeginn sollte auch eine „Touristenfahrt“ für weniger ambitionierte Fahrer angeboten werden, die einen größeren Rundkurs – via Brenner und Klagenfurt – passieren und kurz vor dem Finale in Wien eintreffen sollten. Dies war ein untrügliches Zeichen dafür, dass der automobilisierte Individualverkehr als zukunftsträchtiges Segment der Tourismusbranche erahnt wurde. Und nicht zuletzt sollte damit auch ein Zeichen gesetzt werden, dass Fernfahrten mit dem Automobil nicht zwangsläufig Tollkühnheit und Technikaffinität voraussetzten.

Ein massives Problem stellte nach wie vor die ablehnende Haltung der Schweiz dar, die auf ihrem Terrain keine Renngeschwindigkeit zulassen wollte. Somit blieb nur die Möglichkeit, den über 300 Kilometer langen Schweizer Streckenabschnitt zu „neutralisieren“, das heißt die Geschwindigkeit auf 15 km/h – die damals zulässige Fahrgeschwindigkeit – zu drosseln, was dem Rennen einen merkwürdigen Charakter geben sollte. Und auch für den „oberbayerischen Winkel“ mit Bad Reichenhall, der einzigen reichsdeutschen Stadt in diesem Rennen, musste man sich etwas überlegen, zumal die Bemühungen des „Bayerischen Automobilklubs“ bei der Regierung von Oberbayern endgültig gescheitert waren. Daher traf am 10. Mai 1902

einer der österreichischen Generalkommissäre der Wettfahrt, Dr. Richard Ritter von Stern (1858-1941), in einem „prächtigen Automobil“ in Bad Reichenhall ein, um mit den Stadtverantwortlichen die nötigen Vorkehrungen für den 28. Juni, den Tag der anberaumten Durchfahrt durch die Kurstadt, treffen zu können. Man entschied sich ebenfalls zur „Neutralisierung“ der rund 22 Kilometer langen Strecke von Melleck / Steinpass bis nach Schwarzbach / Walsberg, wo die Autos in der Zeit zwischen 12 und 18 Uhr erwartet wurden. Die Organisation für diesen Streckenabschnitt übertrug man dem Vorstand des hiesigen Radfahrervereins, Schreiner, der dafür zu sorgen hatte, dass die Rennfahrer einerseits sich nicht verfahren und andererseits die Geschwindigkeitsbeschränkung einhielten.

Das geplante Rennen hatte aber noch mit einer weiteren Unwägbarkeit zu kämpfen: Ob es nämlich möglich sein würde, den tief verschneiten Arlberg zu überwinden. Bei der Besichtigung lag immer noch eine über zwei Meter dicke Schneedecke auf der Passhöhe, so dass nun Hunderte von Arbeitern akquiriert wurden, um die Strecke auf einer Breite von vier Metern freizuschaukeln. Fallweise wollte man Zugochsen bereitstellen.

Am Arlberg kapituliert

Tatsächlich befuhren jene Piloten, die sich die größten Hoffnungen auf einen Gesamtsieg machten, gut zehn Tage vor dem Rennstart die Strecke ab, mussten aber meist auf dem Arlberg kapitulieren. So etwa blieb Henry Fournier, Sieger des Vorjahresrennens nach Berlin, mit seinem 70 PS starken „Mors“ im Schnee stecken und musste den Gebirgszug durch den Tunnel und mittels Eisenbahn durchqueren. Während auch andere Fahrer auf dem Arlberg in einen Schneesturm gerieten und umkehren mussten, gelangte der Engländer Eliott Zborowski (1858-1903) mit seinem 40 PS starken „Mercedes-Simplex“ bemerkenswerterweise wohlbehalten über die Passhöhe.

Etwa zeitgleich mit den Erkundungsfahrten der Top-Piloten brach von Paris aus eine Kolonne von Reportern und Redakteuren der bedeutendsten französischen Tageszeitungen und Automobilzeitschriften – allen voran „Le Figaro“ sowie „Auto-Vélo“ – auf, um in den dafür zur Verfügung gestellten dampfbetriebenen „Serpellet“-Wagen nach Wien zu gelangen. Ausnahmslos gute Presse war der Firma Serpelle damit garantiert, und auch die österreichische Tourismusbranche hoffte auf viele wohlwollende Artikel in den internationalen Blättern. Mit dem Orient-Express führen die Rennfahrer wieder zurück nach Paris, um sich auf den Start vorzubereiten. Zugleich verlegte das österreichische Militär ungezählte Kilometer an Telegraphenkabel entlang der Strecke, um die rasche Ergebnisübermittlung zu gewährleisten.

Nachdem am 19. Juni 1902 das 62 Autos zählende Fahrerfeld für die „Touristenfahrt“ gestartet war, stieg die Spannung bei den Teilnehmern des großen Rennens. Den stark motorisierten „Mors“ (die Marke ging 1925 an „Citroën“) und „Panhard & Levassor“ (1967 Fusion mit „Citroën“), die gemeinsam 29 Motorwagen stellten, räumte man die größten Siegchancen ein, zumal diese Marken die damals besten Profi-Fahrer verpflichten konnten. Nur Außen-seiterchancen gab man den Piloten von „Peugeot“, „Serpellet“, „Darracq“ (später unter dem Namen „Talbot“ bekannt) sowie „Mercedes“, dessen Wagen nur von Amateuren gesteuert wurden. „Unter ferner liefen“ führte man die Gebrüder Louis (1877-1944) und Marcel (1872-1903) Renault,

welche die von ihnen entwickelten, nur 24 PS starken Automobile selbst steuern wollten. Anderweitig gab es keine Konstrukteure, die sich selbst am Rennen beteiligten.

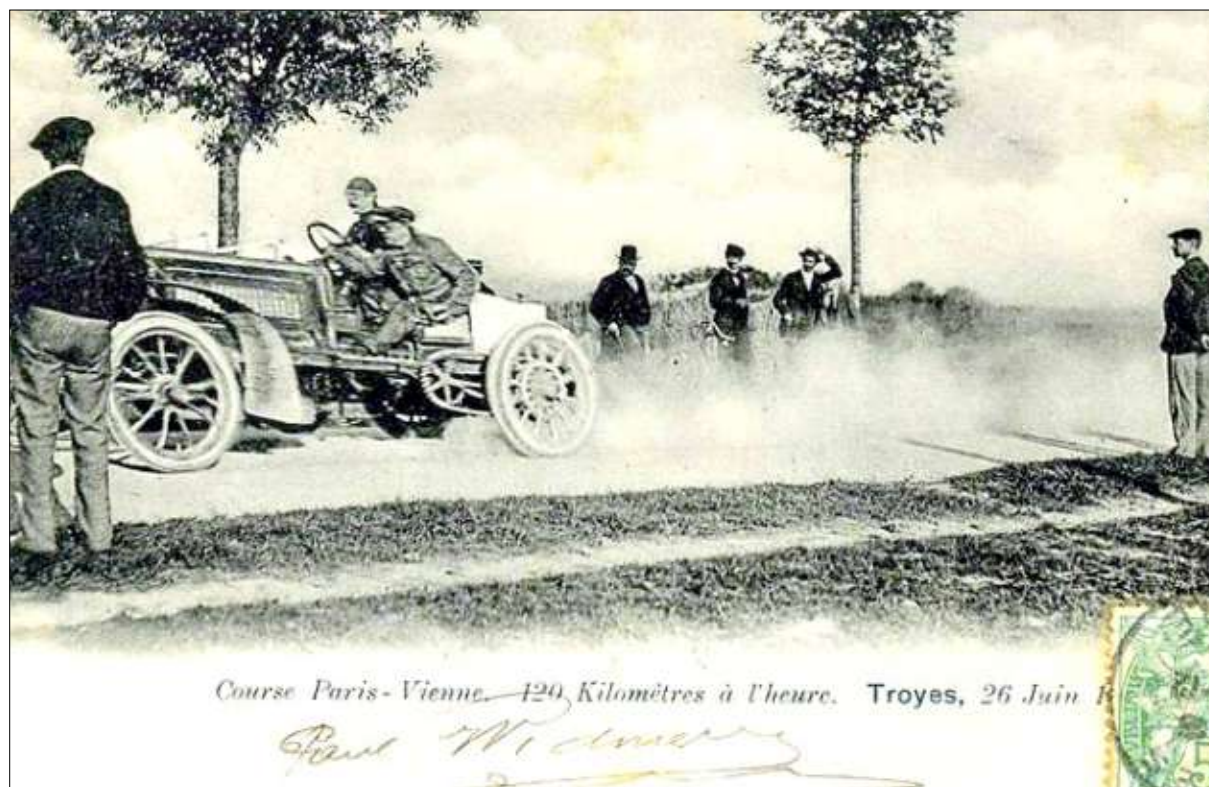
Der Start für die „Fernfahrt Paris-Wien“ am 26. Juni 1902 erfolgte in der Reihenfolge der Nennungen, mit zweiminütigem Abstand zum nachfolgenden Fahrzeug. Alle Autos waren mit einem Fahrer (Chauffeur) und Mechaniker besetzt. Im Falle von Pannen durfte keine fremde Hilfe in Anspruch genommen werden. Und dann ging es auch schon los, das große Rennen. René des Knyff siegte auf der ersten Etappe, die auf breit geschotterten Straßen nach Belfort führte, wogegen der favorisierte Henry Fournier einen Achsbruch erlitt und ausschied. Gleichwohl lagen die schweren Wagen weit voran, wobei Spitzengeschwindigkeiten von sage und schreibe 132 km/h gemessen wurden. Es war ein Spektakel von seltener Intensität, das sich vor den Augen der zahlreichen Zuschauer hier abspielte: Riesige Staubwolken kündigten schon von weitem ein Fahrzeug an, das mit Hornsignalen begrüßt wurde, während die am Fahrbahnrand stehenden Zuschauer auseinanderstoben. Hatte sich ein Auto zum Überholvorgang entschieden, so jagte man in tollkühner Fahrt dieser Staubwolke so lange hinterher, bis man selbst in dieser Wolke von aufgewirbeltem Staub, Sand und Abgasen fuhr.

Im Blindflug verfolgte man sodann das vorausseilende Fahrzeug, dessen lauter werdendes Motorengeräusch ein Näherkommen andeutete. Ein Hupen sollte den Konkurrenten dazu bringen, zur Seite zu fahren, was jedoch meistens nicht geschah; also setzte man, immer noch im Blindflug, zum Überholen an – in der Hoffnung, dass die Straße breit genug und kein Hindernis im Weg sein würde. Täglich spielten sich unzählige solcher waghalsigen Manöver ab. Um sich gegen den Staub, aber auch gegen die ungewisse Witterung und starke Sonneneinstrahlung zu schützen, trugen die Fahrer und ihre Mechaniker – den Tod immer vor Augen – allesamt schwarze Gummimäntel mit Gesichtslarven und schwarzen Brillen, die den in rasender Geschwindigkeit daherkommenden Autos etwas Unheimliches und Dämonisches verliehen und unweigerlich an die 1911 kreierte Kriminalfigur des „Fantômas“ denken lassen.

Nur mit 15 km/h durch die Schweiz

Von weit schlechterer Qualität waren die Straßen in der Schweiz, was jedoch nicht weiter ins Gewicht fiel, durften die Wagen doch besagte 15 km/h Geschwindigkeit nicht überschreiten, ehe sie in Bregenz, dem ersten Etappenzielort auf österreichisch-ungarischem Boden ankamen. Dann, am dritten Tag, war jedoch wieder Renntempo angesagt und insbesondere der anspruchsvolle Arlberg, wo sich 120 Streckenposten befanden, sollte die Spreu vom Weizen trennen. Hinzu kam, dass die kurvenreichen österreichischen „Geleisewege“, die im Sinne von Feldwegen immer nur zwei Spurrinnen vorhielten, nicht vergleichbar waren mit den großzügig gekiesten französischen Chausseen. Als besonders lästig erwiesen sich die so genannten „Wagenrasten“ – quer zur Straße geführte Wasserabläufe –, vor denen Kutschenwagen üblicherweise deutlich abbremsen („rasteten“), wo nun aber die hoch motorisierten Automobile gnadenlos darüber jagten und dabei nicht selten einen halben Meter oder mehr in die Luft katapultiert wurden.

Großer Jubel brandete in Salzburg auf, als die telegraphische Nachricht einging, dass der führende René de Knyff bei Rattenberg von Graf Maurice Arnold Fo-



Mit 120 Kilometern pro Stunde über die Schotterpiste bei Troyes, Frankreich.

– Fotos: Stadtarchiv



Marcel Renault trifft auf seinem eigenen Wagen als Erster in Wien ein.



Von Radfahrern begleitet: Ein Rennwagen bei Bregenz.

rest überholt worden war. Dabei bejubelte man nicht so sehr die Person, denn beide waren französische Staatsbürger, sondern den Umstand, dass de Forest mit seinem 40 PS starken „Mercedes“ ein deutsches Produkt fuhr – und schon bekam der Bewerb eine nationale Komponente. War es wirklich denkbar, dass eines der unterschätzten Autos aus dem Cannstatter Werk Daimlers das große Rennen gewinnen könnte?

Nachdem die Rennfahrer einen der übelsten Streckenabschnitte, die Straße von Wörgl über St. Johann in Tirol nach Unken gemeistert hatten, trafen sie, wie vereinbart, auf bayerischen Boden. Und nun setzte das vereinbarte System der „Neutralisation“ ein, das in der Theorie wie folgt auszusehen hatte: Insgesamt sah die Strecke auf bayerischem Territorium fünf Kontrollstationen mit bestimmten verbindlichen Zeitfenstern vor, die am Grenzübergang Steinpass, an der Straßenabzweigung in Richtung Wachterl / Ramsau (25 Minuten), an der Schießstätte (9 Minuten; heute: Festplatz), am Friedhof St. Zeno (15 Minuten) und schließlich auf dem Walsberg (21 Minuten) eingerichtet waren.

Fünf Kontrollstationen auf bayerischem Territorium

Für jede Kontrollstation wurden mehrere Zeitnehmer, unter anderem der Automobil-erfahrene Dr. v. Heinleth, ausgewählt, während als Streckenchef der Vorstand des Radfahrervereins, Schreiner, fungierte. Dessen Mitglieder wie auch die Männer der Freiwilligen Feuerwehren von Weißbach, Jettenberg und St. Zeno sowie die Gendarmerie übernahmen den Sicherheitsdienst und postierten sich an Abzweigungen, Gefahrenstellen und unübersichtlichen Stellen. Die Sanitätskolonne stand in Bereitschaft, und Plakate sollten vor den Gefahren warnen.

Entscheidend war, dass der gesamte Streckenabschnitt nur „im

Tempo des Pferdetrabs“, also mit maximal 12 km/h, befahren werden durfte und dass innerhalb der Stadt Bad Reichenhall jedem Rennauto ein Radfahrer vorausfahren musste, der nicht überholt werden durfte.

Die Stadt war bunt beflaggt, als am Samstag, 28. Juni 1902, um 12.54 Uhr bei prächtigstem Wetter und unter Salutschüssen das erste Automobil, der „Mercedes“ des Grafen de Forest, in Bad Reichenhall eintraf und die seit 10 Uhr ungeduldig wartende autobegleitete Bevölkerung den Wagen wegen seines geringeren Tempos gut beobachten konnte. Eine unübersehbare Menschenmenge, darunter zahlreiche Kurgäste, säumte die Straßen und feuerte den Ankommenden mit Jubelrufen und Blumen Spenden an. Erst eine knappe Dreiviertelstunde später traf der Zweitplatzierte, der Profipilot Henry Farman auf seinem rund 60 000 Francs teuren „Panhard“ ein, der dritte Wagen aber war schon wieder ein „Mercedes“, jener des Engländers Zborowsky. Danach passierte, einigermaßen überraschend, Marcel Renault – nach dem Arlberg noch an der 11. Stelle gelegen – mit seinem eigenen „Leichten Wagen“ die Reichenhaller Kontrollstationen. Bis 22 Uhr kamen 76 Fahrzeuge, darunter einige Zwei- und Dreiräder, durch Bad Reichenhall, weitere gegen Mitternacht und die letzten erst am darauffolgenden Morgen.

Nervenzusammenbrüche und Sonnenstiche

Das von Paris abgegangene Kontingent von 138 Fahrzeugen war inzwischen auf 80 zusammengeschrumpft, und telegraphisch erfuhren die Reichenhaller von den Hiobsbotschaften: So etwa war der mit eigenem Auto mitreisende Mechaniker des Barons Henri de Rothschild (1872-1946), der als Rennarzt mitfahren und dessen Wagen mit einer Rotkreuz-Fahne gekennzeichnet war, bereits auf der ersten Etappe tödlich verunglückt. Ein anderer

Fahrer kam bei einem der waghalsigen Überholmanöver zu Tode, während dessen Auto gut 20 Meter durch die Luft geschleudert worden war. Und weiteres Fahrzeug war rund einhundert Meter tief von der Trisannabrücke am Arlberg gestürzt und vollkommen zerstört, wogegen der Fahrer aber wie durch ein Wunder am Leben blieb. Und sogar die Touristenfahrt forderte ihre Todesopfer. Etliche Piloten waren total erschöpft von der permanenten Motorenvibration und -lautstärke, erlitten Nervenzusammenbrüche oder bekamen Sonnenstiche.

Um die neutralisierte Strecke kaum geschert

Tatsächlich hatten sich die Fahrer um die „neutralisierte“ bayerische Strecke kaum geschert, hatten vermutlich auf Grund von Verständigungsschwierigkeiten auch nicht verstanden, warum gerade dieser kurze Streckenabschnitt nicht im Renntempo gefahren werden sollte.

Folglich brausten die meisten mit hoher Geschwindigkeit durch den „oberbayerischen Winkel“, hielten nur bei den Kontrollstationen und verlangsamt die Fahrt lediglich dort, wo ein Radfahrer vorausfuhr. So schnell das große Rennen gekommen war, so rasch war es auch schon wieder weg in Richtung Salzburg, dem dritten Etappenort, und die Reichenhaller verfolgten den weiteren Rennverlauf über die telegrafischen Meldungen, deren Ereignisse sich tags darauf geradezu überschlugen: Kurz vor Wien erlitt der „Mercedes“ des führenden Grafen de Forest einen Bruch des Benzin tanks und musste aufgeben. Die Riesenüberraschung aber war Marcel Renault, der mit seiner eigenen Maschine am 29. Juni 1902 um 14.18 Uhr nach 25 Stunden, 51 Minuten und 47 Sekunden als Erster in Wien eintraf, nachdem er in Paris mit Startnummer „147“ losgefahren war, zahlreiche deutlich höher motorisierte Wagen überholt und den zuvor nie-

mand auf dem Radar gehabt hatte. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit lag – man bedenke die damaligen Straßenverhältnisse – bei unglaublichen 62,5 km/h. Den zweiten Platz – später nachträglich disqualifiziert – belegte Zborowsky mit seinem „Mercedes“, wogegen der favorisierte Farman auf „Panhard“ vorerst nur auf dem dritten Platz landete. Es folgten drei „Darracq“-Wagen, wogegen lediglich einer von zehn gestarteten und siegverwöhnten „Mors“-Wagen abgeschlagen das Ziel erreichte.

Dem Auto technisch keine Grenzen gesetzt

Für die Fahrer gab es zahlreiche Empfänge und Ehrendinners, bevor sie im Orient-Express wieder nach Paris zurückgebracht wurden, doch im Hintergrund betrieben die Experten bereits die Rennanalyse, die – trotz des Sieges von Renault – für französische Autos vernichtend ausfiel: Denn es waren deutsche „Mercedes“ gewesen, die beinahe die begehrte Trophäe geholt hätten, weswegen sogar der französische Automobiljournalist Paul Meyan von den „Mercedes“ als den „moralischen Siegern“ sprach. Und auch von den drei böhmischen „Laurin & Klement“-Motorrädern waren immerhin zwei in Wien angekommen. Eine der Lehren aus dem Rennen war die Überzeugung, dass dem Auto technisch keine Grenzen mehr gesetzt waren; eine andere Erkenntnis war die, dass die Motorisierung und das Gewicht der Wagen harmonisieren und an das jeweilige Gelände angepasst werden mussten, dass das Fahrwerk gut abzustimmen war und dass pure Kraft im Vergleich zur Haltbarkeit und Zuverlässigkeit im Nachteil war.

„Die deutsche Industrie und die Cannstatter Fabrik gingen“, so schrieb damals der Chefredakteur von „Le France Automobile“, „in neuer Größe aus dem Rennen hervor und die Dividende des Mercedes-Hauses ist abermals um einige Tausender gestiegen. Ich frage nun: War es also das, was die Franzosen im Auslande suchten?“

Obwohl etliche Stimmen prophezeiten, dass dies das letzte von der französischen Autoindustrie im Ausland organisierte Rennen gewesen sei, führte man im Jahr darauf das Rennen Paris-Madrid durch. Marcel Renault, der mit seinem fulminanten Triumph in Wien den Siegeszug seines eigenen Unternehmens eingeläutet hatte, kam dabei ums Leben, ehe der Rennbewerb wegen zu vieler tödlicher Unfälle vorzeitig abgebrochen wurde. Dies war das Ende der großen Stadtrennen in der ersten Rennepoche der Automobilgeschichte.

Im Vorfeld zur Fernfahrt Paris-Wien 1902 hatte man immer wieder den völkerverbindenden Charakter des Automobilismus betont, während gleichzeitig die Motorwagen von den Militärs aller Länder für Kriegszwecke getestet wurden. Im Ersten Weltkrieg setzte man sie allenthalben genau dafür ein, und es waren die kleinen, wendigen und zuverlässigen Panzer der inzwischen zum Weltkonzern aufgestiegenen Firma „Renault“, die bei der französischen Gegenoffensive 1918 die Wende bringen sollten. Dagegen hatte der österreichisch-ungarische Offizier Gunther Burstyn bereits 1911 einen modernen Panzer mit Raupenantrieb konzipiert. Mit Verweis auf die hohen Herstellungskosten aber hatten die Kriegsministerien der Donaunarchie wie auch des Deutschen Reichs eine Serienproduktion seinerzeit abgelehnt. – Ein schönes Beispiel dafür, wie man sich täuschen kann.

„Heimatblätter“, Beilage zu „Reichenhaller Tagblatt“ und „Freilassinger Anzeiger“, gegründet 1920 von Max Wiedemann, Druck und Verlag der „Mediengruppe Bayern“, Bad Reichenhall.