



# Das große „Antonibergrennen“ anno 1924

Vor 100 Jahren traf sich die Motorsport-Elite in Bad Reichenhall beim „Antonibergrennen“ – ein einmaliges Erlebnis.

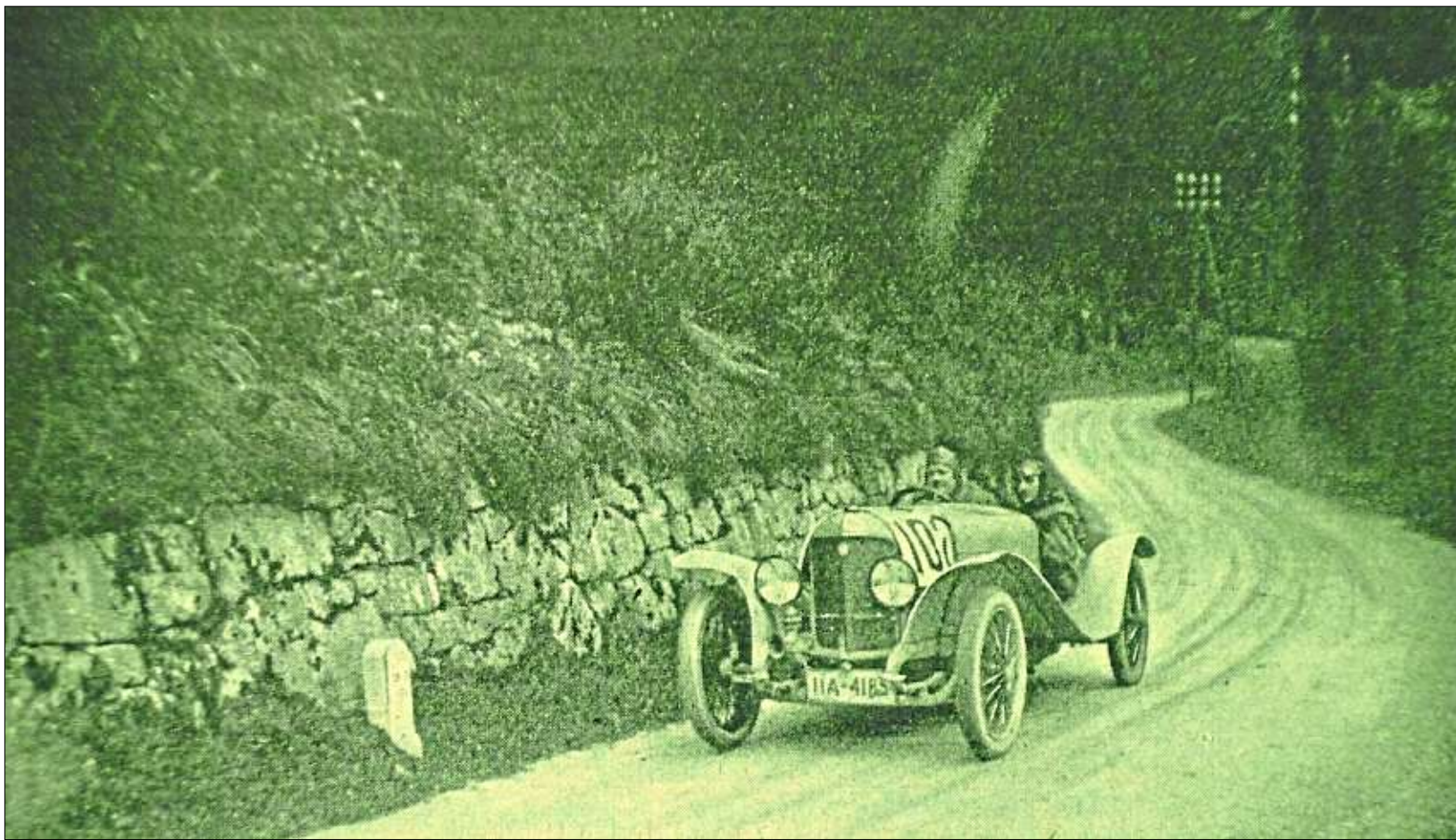
Von Stadtheimatspfleger Johannes Lang

**Bad Reichenhall.** An das große Automobilrennen von Paris nach Wien, das im Juni 1902 auch durch Bad Reichenhall geführt hatte, erinnerten sich gut 20 Jahre später nicht mehr viele. Erinnerung war vielleicht noch, dass die seinerzeit ankommenden Autos, genauso wie deren Fahrer, mit zentimeterdicken Dreckkrusten behaftet gewesen waren, so dass man sie zunächst gar nicht identifizieren konnte, ehe sie bei ihrer Fahrt durch die Kurstadt zur Abhilfe mit Wasser übergossen worden waren. Im Gedächtnis war außerdem geblieben, dass an jenem Tag der Verkehr der Pferdefuhrwerke auf die Poststraße beschränkt gewesen war und die Fiaker ihren Standplatz nicht, wie gewohnt, vor dem Axelmannstein beziehen durften, sondern in der Kurstraße einnehmen mussten, damit es nicht zu Kollisionen mit den Rennwagen kam. Das alles war lange her, und angesichts der enormen technischen Dynamik auf dem Automobil- und Motorradsektor wirkten derlei Erinnerungen schon zu Beginn der 1920er-Jahre, als seien sie aus der Zeit gefallen. Fiaker und Pferdefuhrwerke erblickte man in Bad Reichenhalls Straßen immer seltener, während die Motorisierung stetig zunahm.

Der Siegeszug der neuen Verkehrsmittel brachte freilich neue Herausforderungen mit sich. Obwohl internationale Verkehrsregeln bereits 1910 beschlossen worden waren, oblag die Aufstellung von Verkehrstafeln, die zunächst nur in geringem Ausmaß auch internationale Gültigkeit besaßen, überwiegend den örtlichen Automobilclubs. Und an einem solchen mangelte es der Stadt Bad Reichenhall vorerst. Die Durchsetzung einer dem Kurort dienlichen Fahrdisziplin war das eine Anliegen, das andere war eine Verbesserung des Verhältnisses zwischen den KFZ-Besitzern einerseits und den Behörden andererseits, die mit dem zugewandten motorsportlichen Wildwuchs nicht selten überfordert waren. Und dann kam da noch eine insgesamt erkennbare Animosität großer Bevölkerungsteile gegen die rasant zunehmende Motorisierung in Stadt und Land hinzu, zumal die Straßen noch nicht asphaltiert waren und das Befahren – sehr zum Unmut der Anrainer – regelmäßig riesige Staubwolken aufwirbelte.

## Ruf nach Verein wurde immer lauter

Der Ruf nach einem entsprechenden Verein, der im Sinne eines Lobbyisten mehr Verständnis für die Auto- und Motorradfahrer einwerben, der aber auch auf die eigene Zunft disziplinierend wirken und der zudem für eine bessere Zusammenarbeit mit den amtlichen Stellen sorgen sollte, wurde daher immer lauter. Zu Jahresbeginn 1923 fand sich ein Arbeitsausschuss zusammen, der die Gründung eines „Motorfahrer-Clubs in Bad Reichenhall“ zum Ziel hatte. Nachdem wichtige Vorbereitungsmaßnahmen getroffen worden waren, kündigte man per Annonce in der Lokalpresse für den Abend des 22. Februar 1923 die Gründungsversammlung eines solchen Vereins an. Tatsächlich fanden sich rund 50 interessierte Reichenhaller im Nebenzimmer des Gasthofs „Goldener Löwe“ ein, um den „Rei-



Adolf Wickenhäuser, Sieger in der Zwei-Liter-Klasse, in den Kurven des Antonibergs.

– Repros: Dr. Johannes Lang



Nach dem Rennen feierte das Publikum die Siegerfahrzeuge am Reichenhaller Rathausplatz.



Die Siegerplakette für das Antonibergrennen aus versilberter Bronze.

chenhaller Automobil-Club“ (RAC) aus der Taufe zu heben. Zum ersten Vorsitzenden wählte man den Hotelier des Axelmannstein, Anton Seethaler sen. (1860-1933), zweiter Vorsitzender wurde der Direktor der „Bayerischen Autogarage“ in Bad Reichenhall, Daschner. Ferner bestand die Vorstandschaft aus einem Schriftführer, Kassier, Sportwart sowie Vertretern der Motorradfahrer, unter denen sich auch der Zeitungsvorleger Fritz Wiedemann befand, weshalb ihm das Thema der Werbung übertragen wurde. Man legte die Mitgliedsbeiträge fest, wobei die Beträge bewusst sehr moderat gewählt waren, um dem Autofahren das bis dahin verbundene elitäre Image zu nehmen. So etwa kostete der Jahresbeitrag für ein Auto 6000 Mark, für ein Motorrad 2000 Mark (übertragen auf die heutige Kaufkraft rund 15 bzw. fünf Euro).

Neben den bereits skizzierten vordringlichen Zielen erhoffte man sich durch die neue Vereinsstruktur eine Erleichterung des automobil Grenzverkehrs nach Österreich, die Beschaffung billiger Betriebsstoffe, eine Regelung für Mindestfahrpreise für Mietautobesitzer, und natürlich sollte auch die Geselligkeit, beispielsweise in Form gemeinsamer Ausfahrten, nicht zu kurz kommen.

## Erste Rundfahrt ging an den Königssee

Schließlich erblickte man in der Durchführung motorsportlicher Veranstaltungen – sprich Rennen – eine Möglichkeit zur touristischen Attraktivitätssteigerung des Heilbads. Entsprechend euphorisch rückten am 22. April 1923

zwölf Autos und ebenso viele Motorräder zu einer ersten Rundfahrt an den Königssee aus, wobei am Pass Hallthurn ein Motorradrennen für drei Hubraumklassen abgehalten wurde: Vom Gasthaus Alpgarten, wo sich der Übergang über die Bahngeleise befand, bis zur Passhöhe benötigte der Beste des Tages auf seiner schweren „Wanderer“-Maschine eine Zeit von 4 Minuten und 18 Sekunden.

Man fand Gefallen an dieser Art des Wettbewerbs, wie er damals in zahlreichen deutschen Städten, allen voran in den Kurorten, immer öfter durchgeführt wurde. Insbesondere die großen Heilbäder versprachen sich von derartigen Veranstaltungen einen weiteren touristischen Impuls, und so ist es kein Zufall, dass ausgerechnet in einem der bedeutendsten Kurorte Europas, im belgischen Spa, bis heute eines der renommiertesten Formel-1-Rennen weltweit ausgetragen wird. Gerade im Hinblick auf die Etablierung moderner Sport-Events übten Kurorte eine Trendsetterfunktion aus, zumal der „Erlebnisqualität“ – auch in der Konkurrenz zu anderen Heilbädern – eine immer wichtigere Rolle zugestanden wurde. Kur und Sport gingen nach dem Ersten Weltkrieg weit über den bis dahin gekannten Grad hinaus: Sie bedienten nicht nur den Tourismus, sondern auch den Journalismus, die Gesundheits-, Mode- und Sportartikelbranche, waren letztlich imageprägend. Allein im Jahr 1924 sollten nur in Deutschland mehr als 1000 Auto- und Motorradrennen ausgetragen werden, wobei die Kurstädte eine führende Rolle spielten.

Für den RAC stand nun auch Bad Reichenhall im Fokus derartiger Überlegungen, zumal sich der

noch junge Verein von Beginn an als sehr rührig erwies. Bei einer Versammlung am 12. Februar 1924 beschloss die bis dahin selbstständige und unabhängige Vereinigung, sich der Dachorganisation des „Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs“ (ADAC) anzuschließen, da man sich einerseits dessen Beratung und Mitwirkung bei künftigen motorsportlichen Ereignissen erhoffte und andererseits damit einen Imagegewinn durch den Schulterchluss mit dem damals schon sehr einflussreichen Club verbunden sah. Als weiteres Ergebnis dieser Vereinsitzung wurde zudem eine Bergprüfungsfahrt hinauf zum Antoniberg beschlossen. Und grundsätzlich wollte man – so der Tenor – künftig derartige Rennen regelmäßig wiederholen, da man sich davon eine Hebung des Fremdenverkehrs versprach. Dass man damit auch der motorsportlichen Leidenschaft und Autobegeisterung der Vereinsmitglieder frönen wollte, blieb unausgesprochen, war aber freilich die Hauptantriebsfeder für derartige Ideen.

## Durchführung um eine Woche verschoben

Um die Details zu planen, berief der RAC am 3. März eine außerordentliche Hauptversammlung für den inzwischen auf rund 100 Mitglieder angewachsenen Verein ein, wollte man das „Antonibergrennen“ doch bereits für die Zeit vom 2. bis 4. Mai durchführen. Bereits im Vorfeld hatte man Furchung mit den zuständigen Behörden aufgenommen und von diesen die Freigabe der in Betracht kommenden Straßen für den angefragten Zeitraum erhalten. Ein

motorsportliches Ereignis ersten Ranges sollte es werden, während man sich von der terminlichen Festlegung an den Beginn der Kursaison eine allgemeine Belebung der Geschäfte versprach. Zugleich wollte man den Kurbetrieb in keiner Weise beeinträchtigen, wiewohl eine jährlich durchzuführende „Automobilwoche“ in Zukunft eine feste Veranstaltungsgröße in der Kurstadt bilden sollte – dies zumindest war der Anspruch. Indem man die Eckpunkte für das „Antonibergrennen“ beschloss, kündigte die Vorstandschaft für die nächsten Tage die offizielle Ausschreibung für die Nennungen an. Als Siegesprämien wollte man Ehrenpreise und Plaketten verteilen und hoffte auf die Errichtung eines entsprechenden Fonds, um die Zugkraft für das Rennen dadurch noch zu erhöhen.

Nachdem einige Wochen vergangen waren, hatte sich die Durchführung des Rennens noch einmal auf das Datum 10./11. Mai verschoben. Inzwischen waren etliche Nennungen eingegangen, wobei sich vor allem die motorsportbegeisterten Kreise der besseren Münchener Gesellschaft hervortaten, darunter bekannte Namen und renommierte Marken. Die Planungen für weitreichende Sicherheitsvorkehrungen und Ordnungsmaßnahmen liefen auf Hochtouren, und für die Auslobung von Preisen gingen Spenden von Reichenhaller Hoteliers, Kuranstaltsbesitzern und Bankiers ein, die sich allesamt eine große Werbewirksamkeit des Rennens versprachen. Um den Anreiz weiter zu steigern, stellte man einen Teil der Preise im Ladengeschäft einer Münchener Silberschmiede in der dortigen Maximilianstraße aus. Noch bis zum 2. Mai nahm man Nennungen entgegen, dann stand das 129 Teilnehmer zählende Starterfeld mit teils durchaus namhaften Automobilisten fest, unter ihnen auch zwei Fahrerinnen. Die Gesamtsumme der gezeichneten Startgelder betrug über 4000 Reichsmark, was nach heutigem Kaufkraftäquivalent ungefähr 20 000 Euro entspricht.

Man versprach sich ein motorsportliches Ereignis der Extraklasse und kündigte an, der beschauliche Kurort werde ein Spektakel erleben, wie man es seit der erwähnten Fernfahrt Paris-Wien im Jahre 1902 nicht mehr zu Gesicht bekommen habe. Die Freiwillige Feuerwehr mit 80 Mann, außerdem die Mitglieder des Schiclubs, der Sanitätskolonne mit mehreren Ärzten, des Gebirgstrachten-Erhaltungsvereins „Alt-Reichenhall“, ja selbst die Burschen des „Jungbayerbunds“, eine der vielen paramilitärischen Jugendorganisationen in der Zeit der Weimarer Republik, boten sich als Helfer an. Direkt angesprochen und um Mithilfe gebeten wurden zudem die örtlichen Automobilbesitzer, ferner die Eigentümer von versperrbaren Garagen und Hallen, wo die ankommenden Autos und Motorräder untergebracht werden konnten. Außerdem erging ein Aufruf an Berufs- und Amateurfotografen, Bilder für eine mögliche Ausstellung später der Lokalpresse zur Verfügung zu stellen.

Im Laufe des Freitagnachmittags, des 9. Mai 1924, trafen die meisten der gemeldeten Fahrer mit ihren Kraftfahrzeugen hier ein; einige stießen auch am Folgetag, da die vorgesehene Rennstrecke in der Zeit von 14 bis 17 Uhr für ein freies Training zur Verfügung gestellt wurde, noch dazu. Man begrüßte Fahrer aus München, Landshut, Straubing und Salzburg; zu den Prominenten zählte das motorsportbegeisterte Ehepaar Wickenhäuser aus München, das in der Landeshauptstadt eine NSU-Niederlassung (später Opel) mit Generalvertretung gegründet hatte, um bei Bewerbungen als Werkfahrer aufzutreten. Besonders Hilda Wickenhäuser (1892-1949) sorgte – als eine der ersten Rennfahrerinnen überhaupt – mit ihren Rennauftritten regelmäßig für Furore, zumal sie in der Motorsport-Szene wiederholt Podestplätze belegte. Die damaligen Autorennen, wo nach Klassen und nicht nach Geschlecht angetreten wurde, trugen somit auch eine emanzipatorische Komponente in sich.

## Viele Unfälle beim Training wegen nasser Strecke

Nach dem Eintreffen fuhren die Fahrzeuge in den Innenhof des Hotels „Deutscher Kaiser“, wo die technische Abnahme der Wagen und Motorräder erfolgte. In der angrenzenden Ludwigstraße herrschte größte Geschäftigkeit, allerorten hörte man das Geknatter der Motoren und Geheue ungeduldiger Piloten, unter denen sich sowohl Amateure als auch Werkfahrer befanden. Da der Regen die Fahrbahn schwierig machte, geriet das Training zu einem nicht ungefährlichen Unterfangen, wobei einige der Fahrzeuge in den Kurven oft meterweit geschleudert wurden. Zwei Fahrzeuge, eine Beiwagenmaschine sowie ein „Steyr“-Wagen, schieden unfallbedingt aus und konnten, da an eine rasche Reparatur nicht zu denken war, am Rennen tags darauf nicht teilnehmen.

Während sich die Funktionäre am Samstagabend zu einem letzten Besprechungstermin im Gasthof „Bürgerbräu“ versammelten, gab es für das Starterfeld zunächst ein Stelldichein im Café „Flora“, wo die Startberechtigungen ver-

geben wurden, ehe es hinüber ging ins Kurhaus. Im großen Saal richtete man unter Mitwirkung der Stadtkapelle und im Beisein mehrerer Münchener Pressevertreter einen feierlichen Empfang für die zahlreich gemeldeten Frauen und Männer aus. Nachdem Politiker und Funktionäre Grußworte gesprochen hatten, erläuterte der Geschäftsführer des Kurvereins, Josef Niedermeier, anhand von Diapositiven und geographischen Skizzen den Rennverlauf. Er zeigte die besonderen Herausforderungen der 5,6 Kilometer langen Strecke, in deren Verlauf ein rund drei Kilometer langer Anstieg mit bis zu zwölf Prozent Steigung zu meistern war, während ca. zwei Kilometer auf die Flachstrecke entfielen. Jenen, die an diesem Tag keine Gelegenheit zur Trainingsfahrt gehabt hatten, sollte damit auch eine Kenntnis der Rennstrecke vermittelt werden. Allerdings dürften die Sportler schon früh das Bett aufgesucht haben, denn am Sonntag, 11. Mai, startete das fieberhaft herbeigesehnte „Antonibergrennen“ wegen des großen Starterfelds bereits um 7 Uhr in aller Früh.

Zudem glaubte man, dass die Sperrung der Straße für den allgemeinen Verkehr ab 11 Uhr immer schwieriger werde und das Publikum sich dann von der Benutzung derselben hinauf zum Antoniberg kaum mehr zurückhalten lassen würde. Da man derartige Eigenmächtigkeiten von Seiten der Zuschauer fürchtete, erging in der Zeitung sogar die Empfehlung, man solle nicht schon zur Startzeit das Rennen besuchen, sondern „wer um 9 oder 10 Uhr kommt, sieht auch noch genug“. Man sollte sich auf den Fußwegen neben der Straße, auf der Weitwiese oder dem Soleleitungsweg aufhalten und zu dem Spektakel keine Hunde mitbringen, lautete eine weitere Direktive. Dazu passte, dass das Hotel „Deutsches Haus“ ein großes Frühschoppen-Konzert veranstalten wollte, während die ersten Wagen bereits auf der Rennstrecke sein würden.

### Wissenwertes auf acht Sonderseiten

Bereits am Samstag war anlässlich des Rennens eine Sondernummer des „Reichenhaller Tagblatts“ der Tageszeitung beigelegt worden, was zweifellos dem in der Vorstandschafft des RAC tätigen und für Werbung zuständigen Verleger Fritz Wiedemann zu verdanken war. Auf acht Seiten erfuhren die Leserinnen und Leser Wissenswertes aus der Automobilwelt, wurden mit historischen Reminiszenzen, aber auch mit den neuesten Errungenschaften der Technik konfrontiert. So etwa war zu erfahren, dass sich die einst verpönte Vorderradbremse bei Motorrädern allgemein wieder einer Renaissance erfreuen würde; und Henry Ford beschäftigte – so konnte man lesen – damals weltweit fast 163 000 Menschen für die Produktion seiner Kraftfahrzeuge und Motoren. Zu derartigen Benzingesprächen gehörte natürlich auch eine Abhandlung über die neuesten Erkenntnisse zu den besten Ölen für die Motorschmierung. In einem angeschlossenen Anzeigenteil schalteten örtliche, aber auch auswärtige Mechaniker und Garagen Annoncen für ihre Firmen, boten Versicherer ihre Kaskoversicherungen an und machten Vertragshändler auf die letzten Modelle der in ihren Häusern ausgestellten Fahrzeuge aufmerksam.

Seit dem großen Rennen Paris-Wien hatte sich auf dem Auto- und Motorradsektor Enormes getan. Ein erstes Motorrad, ein im Besitz des Reichenhaller Goldarbeiters Josef Schreiner befindliches 1,45 PS starkes Modell des belgischen Herstellers „Antoine Fils et Compagnie“, war in der Stadt Bad Reichenhall bereits im Jahre 1901 aufgetaucht. Schon zwei Jahre später wurden damit erste Urlaubsfahrten an den Gardasee, nach Venedig und Mailand unternommen. Hinsichtlich der Automobile blieben seit Dr. Karl von Heinleths Erwerb eines ersten



Driftendes Motorrad am so genannten Kaitl-Eck.



Sturz eines Motorrads zwischen den Brunnhäusern Fager.



Rennauto am Kaitl-Eck: Die Stelle zählte zu den spektakulärsten, da es von der Ebene mit einer Doppelkurve in die Steigung ging.

Benz-Wagens im Jahre 1899 zunächst auch die finanzkräftigen Kurärzte Vorreiter der lokalen Motorisierung, ehe noch vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs erste berufsmäßige Chauffeure, Spediteure, später auch Busunternehmen – man nannte das Omnibuswesen anfänglich „Auto-Gesellschaftsfahrten“ – hier Fuß fassen. Obwohl es nach wie vor Menschen in der Stadt gab, die das Automobil als nur vorübergehende Erscheinung erachteten und dessen Siegeszug sogar zu behindern versuchten, so waren sich andere, wie der Zeitungsschriftleiter Max Wiedemann, doch sicher, „daß diese Versuche scheitern werden an dem stetigen Fortschritt, der nimmer rastet und auch unserer schnelllebigen Zeit in Bälde das Gepräge einer überwindenen ‚Epoche des Uebergangs‘ aufprägen wird.“ Nichts war nun geeigneter, diesen Siegeszug mit aller Wirkmächtigkeit zu demonstrieren, als ein prominent besetztes Rennen unmittelbar vor Ort.

Um die Anhänger des Motorsports rechtzeitig zu den Zuschauerplätzen zu bringen, richtete der RAC zwei Omnibusfahrten ein, die zunächst um 6.45 Uhr, dann neuerlich um 8.15 Uhr das Publikum an den Kolonnaden des Axelmannstein aufnahmen und zum Kaitlwirtshaus nach Karlstein brachten. Da das Rennen am Kirchbergschlössl begann und sein Ziel an der Antoniuskapelle hatte, war der Bereich beim Kaitl jener, wo die Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit aus der Ebene heranrasten, eine starke Kurve nahmen und hochtourig bergwärts in Richtung Thumsee hinaufzogen. Wenn man Glück hatte, driftete das eine oder andere Kraftfahrzeug auch noch publikumswirksam, so dass das „Kaitl-Eck“ mit seiner anschließenden Doppelkurve der attraktivste Standort für die Zuschauer war. Zugleich hatte die Klubleitung des RAC unter seinem Vorsitzenden Alois Seethaler im Kaitl das Standortquartier mit mehreren Ehrengästen für das Rennen aufgeschlagen, während die Wirtsleute sich eifrig um die Verköstigung der zahlreichen Gäste kümmerten.

Mit großen Geheue und Getöse begann der Morgen des 11. Mai in der Stadt. Während die Feuerwehrleute mit Lkw nach Kirchberg hinaustransportiert wurden, fuhren die für das Rennen gemeldeten Autos und Motorräder in dieselbe Richtung. Selbst die Stadtkapelle begab sich zum

Startplatz, um dort unter der Leitung von Hans Markthaler aufzuspielen. Neben mehreren Fotografen und Reportern hatten sich sogar zwei Filmteams eingefunden, die das Rennen auf Zelluloid bannen wollten. Zahlreiche Menschen säumten die Straßenränder, darunter auch die Gegner des Rennens, in erster Linie bestehend aus den bäuerlichen Grundstückseigentümern, die – nicht selten angetreten in Stärke einer Großfamilie – dem Publikum lautstark untersagten, die angrenzenden Wiesen zu betreten: „Ob’st aussa gehst aus meiner Wies’n!“, „Halt, koan Schritt weita, da Staat zahl ins nix für insa Wies’n“, „De verdamm’t’n Schindakar’n überanand, bald’s do grod allesammt mitanand da Deifi hola!“ oder „Geh aufla aus’m Gros, moanst meine Viecha mög’n an Dreck fressa und Benzin sauffa?“ – so und ähnlich lautete die Schimpftirade, die zweifellos einer nicht unberechtigten Ursache entsprang. Wenn es auch bei dem eigentlichen Rennen zu keinerlei Unfällen kommen sollte, so ereigneten sich doch auf diese Weise zwischen den bäuerlichen Grundeigentümern und den motorsportbegeisterten Gästen mehrere verbale Zusammenstöße, die für einiges Amusement sorgten und die ordnungshütenden Feuerwehrmänner immer wieder auf den Plan riefen.

### 45 Motorräder und 32 Automobile am Start

Und dann ging es los: Um 7 Uhr wurde das erste von insgesamt 45 Motorrädern vom Start gelassen, danach folgten 32 Automobile. Einige der gemeldeten Fahrer, unter anderem die Münchnerin Ada Ott auf ihrem französischen Modell „Otto“, waren nicht erschienen. Immerhin elf Fahrer kamen aus Bad Reichenhall, vier stammten von den Motorrädern in insgesamt sechs nach Hubraum gegliederten Wertungsklassen (bis 150 ccm, bis 250 ccm, bis 350 ccm, bis 500 ccm, bis 750 ccm, über 750 ccm) gefahren wurde und nur drei Beiwagen-Maschinen angetreten waren, bestanden die Autos aus ebenfalls sechs Klassen, die nach den berechneten „Steuer-PS“ gelistet waren (entspricht ca. bis 1000 ccm, bis 1500 ccm, bis 2000 ccm, bis 2600 ccm, bis 4000 ccm, über 4000 ccm). Da die Strecke auf Grund der Regenfälle des Vortages

noch sehr glitschig war, versetzten die Fahrmanöver in der berühmten Kaitl-Doppelkurve das Publikum wiederholt in Schrecken und Bewunderung zugleich. Auch die Passage an der Seebachmühle, wo die Fahrer das Dorf Karlstein in Richtung Thumsee verließen, hielt manch denkwürdiges Schauspiel parat: Insbesondere die Beleitmannen der Beiwagenmaschinen lehnten sich, geradezu artistisch, waagrecht aus ihren gespannten und drohten stets, mit den Köpfen am Hauseck der Mühle zu zerschellen. Ein anderes Fahrzeug nahm beim wilden Manöver schon einmal eine Zaunlatte mit, um anschließend mit über 90 km/h auf nicht asphaltierter Strecke bergwärts zu rasen. Dichtgedrängt, mit Geschrei und mit reckenden Hälsen verfolgten die Zuschauer das Geschehen. Neben Kennern der Materie hatten sich auch Leute eingefunden, den bis dahin kaum jemals ein motorisiertes Gefährt begegnet war. Vor allem Beiwagenmaschinen – ein Karlsteiner bezeichnete, des Fachjargons offenbar unkundig, den Beiwagen als „Trucha“ – machten auf sie einen spektakulären Eindruck. Andere Gäste wiederum machten sich Sorgen über den künftigen Zustand der Straße, die ihrer Meinung nach in der Zeit nach dem Rennen nicht mehr benutzbar sein würde.

Es ereigneten sich keinerlei Unfälle; lediglich zwei Motorradfahrer kamen zu Sturz, konnten jedoch wieder weiterfahren. Dagegen verzeichnete man etliche Ausfälle, wobei die Ursachen später auch damit begründet wurden, dass Sabotageakte unliebsame Konkurrenten hatten ausschalten sollen, zumal die Fahrzeuge in der Nacht zuvor nicht bewacht gewesen waren. So etwa stellte sich heraus, dass einem Fahrer Wasser in den Tank gemischt worden war. Bei einem anderen hatte sich ein Zündkabel, das tags zuvor noch extra festgeschraubt worden war, wie von Zauberhand gelockert. Und wieder ein anderer hatte plötzlich kein Benzin mehr in seinem Tank. Freilich konnte auch ein platter Reifen den Rennerfolg deutlich schmälern, so dass die Lokalpresse feststellte, „daß Glück die erste Bedingung in einem Rennen ist“.

Gegen 11 Uhr vormittags war das „Antonibergrennen“ entschieden: Bei den Automobilen siegte der mit Baujahr 1911 zwar schon etwas betagte, aber mit einem sechszylindrigen Flugzeugmotor und über 4000 ccm beson-

ders leistungsstark ausgestattete Austro-Daimler, Typ „Prinz Heinrich“, des Salzburger Fahrers Franz Ott (1895-1963) – Sohn des Salzburger Bürgermeisters – in einer Zeit von fünf Minuten und 17 Sekunden, während der Rosenheimer Christl Buchauer auf seinem 500 ccm schweren Viktoria-Motorrad – zur allgemeinen Überraschung – die Automobil-Bestleistung noch einmal um zwei Sekunden unterbot und die schnellste Zeit des Tages fuhr. Dies bedeutete zugleich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 64 Kilometern in der Stunde. Buchauers Sieg verwunderte auch deshalb, da man dafür eigentlich einen siegverwöhnten Münchener Harley-Davidson-Fahrer auf dem Radar gehabt hatte. Ein anderer Fahrer hatte auf seiner Megola-Maschine in der unter 750 ccm-Klasse den dritten Rang erreicht: der damals noch vollkommen unbekannt Ernst Jakob Henne (1904-2005), der hier schon einmal eine Kostprobe seines Könnens abliefern. Wenig später sollte er einer der besten Motorradsportler überhaupt werden, wiederholt die Deutsche Meisterschaft gewinnen und mehrere Hochgeschwindigkeitsweltrekorde aufstellen. Bemerkenswert war außerdem die Leistung von Hilda Wickenhäuser, die als einzige teilnehmende Frau in ihrer von Männern dominierten Wertungsklasse auf ihrem NSU-Wagen mit fünf Minuten und 50 Sekunden das Klassement anführte. Von den für heutige Verhältnisse ungewöhnlich klingenden Auto- und Motorradmarken, die an den Start des „Antonibergrennens“ gegangen waren, haben sich bis in die Gegenwart nur die wenigsten erhalten: DKW, Cockerell, Flottweg, NSU, Hecker, Emora, Haweka, AJS, Nestoria, Bayerland, D-Rad, Ardie, Helios, Megola, Phelon&Moore, Triumph, Wanderer, Indian, Harley-Davidson, Frerra, Pluto, Perl, Grade, Hattaz, Mathis, Dixi, Hildebrandt, Lancia, Dinos, Adler, Simson, Presto, NAG, Overland, Alfa Romeo und Opel. Interessanterweise suchte man französische Marken, die beim Rennen 1902 noch tonangebend gewesen waren, nun fast vergeblich – auch ein Indiz dafür, wie schnelllebig und dynamisch die Szene sich damals gestaltete und inzwischen von deutschen Produkten beherrscht wurde. Die österreichische Autoindustrie indessen frohlockte angesichts des Erfolgs, den Austro-Daimler wieder einmal eingefahren hatte, zumal die Marke allein im ersten Halbjahr 1924 bereits etliche Preise bei vergleichbaren Rennen gewonnen hatte.

### Preisverleihung im „Deutschen Kaiser“

Über den Weinkaser und das Saalachtal kehrten die Fahrer zurück nach Bad Reichenhall, wo die Fahrzeuge zunächst am Rathausplatz zur Besichtigung aufgestellt wurden, während eine unüberblickbare Zuschauermenge nach dem Rennen über die Luitpoldbrücke – fast wie bei einem Triumphzug – zurückflutete, dazwischen immer wieder Fahrzeuge. Anschließend ging es für die Fahrer in die Restauräume des ebenfalls dem RAC angehörigen Hoteliers des „Deutschen Kaisers“, Viktor Jung, wo die Preisverleihung stattfand. Für das Fahrerfeld übernahm Adolf Wickenhäuser die Danksagung, die sich an den austragenden RAC richtete und den Organisatoren ein hervorragendes Zeugnis ausstellte, ehe der Vereinsvorsitzende Alois Seethaler das Wort ergriff und versicherte, man wolle „auf der beschrittenen Bahn fortfahren“, um die Fahrer anschließend zu verabschieden. Vor dem „Deutschen Kaiser“ standen schon die zahlreichen zu Abfahrt vorbereiteten Wagen und Motorräder. „Noch ein letzter prüfender Blick auf das Fahrzeug, noch ein Händedruck zum Abschied und der Motor läuft an und entführt einen Gast nach dem andern unsern Blicken“, be-

schrrieb der „Reichenhaller Grenzboten“ die Szene. „Und die Stadt liegt wieder in Ruhe und Frieden. Nur tönt so Manchem das Geknatter und Getute noch in den Ohren.“

Mit einer Anzeige in der Tagespresse stattete der RAC allen Beteiligten seinen Dank für das gute Gelingen ab. Und die örtlichen Fahrzeughändler warben in Annoncen mit den Siegermodellen der „Antonibergfahrt“, so etwa die Gebrüder Schindler mit den Motorrädern von „D.K.W.“, zumal einer der Schindler-Brüder selbst an dem Rennen teilgenommen und in der Motorradwertung bis 150 ccm den zweiten Platz belegt hatte. Diverse Zeitungen und illustrierte berichteten, teils unter Veröffentlichung spektakulärer Bilder, von dem Ereignis, so dass die Hoffnung der Verantwortlichen, damit auch einen Reklameeffekt für das Heilbad zu erzielen, aufging. Wiederholt war zu hören, dass dies die größte motorsportliche Veranstaltung gewesen sei, die die Stadt je gesehen habe, und man war felsenfest davon überzeugt, dass dies nur der Auftakt zu einem regelmäßig durchzuführenden Rennereignis sein würde.

### Berchtesgaden ruft „Salzbergrennen“ ins Leben

Nun, die Geschichte ist anders gekommen, und es sollte mit der einmaligen Durchführung des „Antonibergrennens“ tatsächlich sein Bewenden haben. In Berchtesgaden dagegen nahm man das Reichenhaller Rennen möglicherweise zum Anlass, um im Jahr darauf mit dem „Salzbergrennen“ einen eigenen Bewerb ins Leben zu rufen, nachdem auch im Markt Berchtesgaden ein Automobilclub nach Reichenhaller Vorbild gegründet worden war. (Zuvor hatten die dortigen Automobilisten Aufnahme im RAC gefunden.) Das „Salzbergrennen“ wurde auf einer kürzeren Strecke ausgetragen als das „Antonibergrennen“ und zog ein ähnlich großes Feld an Fahrern an. Nach der vierten Austragung im Jahr 1928 war aber auch am Salzberg Schluss. Und obwohl noch zu Beginn desselben Jahres eine Neuauflage des „Antonibergrennens“ angekündigt worden war, kam es doch nicht mehr zur Durchführung. – Zu unwichtig, zu teuer, zu viel Rennekonzurrenz. Tatsächlich trug man lediglich eine Clubmeisterschaft aus.

Ausschlaggebend für die rasche Aufgabe derartiger Rennsportveranstaltungen war sicherlich ein ganzes Bündel an unterschiedlichen Faktoren. Im Vergleich mit den großen und international renommierten Events waren sie zu wenig spektakulär und verloren damit rasch an Anziehungskraft. Die kurzen Distanzen ließen nur bedingt Aussagen über das Fahrvermögen wie auch die Tauglichkeit des Materials zu, gerade angesichts der in jenen Jahren neu angekommenen Boliden mit Kompressor-Technik, die nach langen und wuchtigen Rennstrecken geradezu verlangten. Selbst die Siegpriämien waren überschaubar. Ein weiterer Aspekt war die Sicherheit – nicht nur auf nicht asphaltierten Strecken, sondern grundsätzlich. Das „Antonibergrennen“ war seinerzeit zwar ohne Verletzungen über die Bühne gegangen, aber das war reines Glück gewesen, denn freilich wusste man, dass bei einem solchen Bewerb immer auch der Tod mitfuhr. Nur zwei Wochen danach beispielsweise raste ein schweres Motorrad mit hoher Geschwindigkeit in eine Prozession hinein, die sich von St. Zenon nach St. Nikolaus auf den Weg gemacht hatte, da der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hatte. Wie durch ein Wunder wurden die Betroffenen nur leicht verletzt. Aber auch das war letztlich nur Glück gewesen.

„Heimatblätter“, Beilage zu „Reichenhaller Tagblatt“ und „Freilassinger Anzeiger“, gegründet 1920 von Max Wiedemann, Druck und Verlag der „BGL-Medien und Druck GmbH & Co KG“, Bad Reichenhall.