

jede gewerbliche Verwendung oder Vervielfältigung
ohne ausdrückliche Zustimmung des Autors ist unter-
sagt und wird gerichtlich geahndet.

Der nachfolgende Zeitungsartikel war nur eine Begleitschrift zu den beiden Veranstaltungen für Veteranenfahrzeuge, die ich 1995 u 1996 für den ÖAMTC organisieren durfte. Diese Zeilen hätte ich mir sparen können, wenn mein Freund Martin Pfundner sein Buch "Die Alpenfahrt 1910-1973" sowie in der 2. Auflage 2010: "100 Jahre Alpenfahrt" früher geschrieben hätte. So bleibt nur eine kurze Einleitung und bei weitergehendem Interesse der Hinweis auf das Werk von Martin Pfundner.

Die Geschichte der „Österreichischen Alpenfahrt“ des ÖAC und des ÖAMTC

Bereits vom 27.-29.August 1898 veranstaltete der Österreichische Touring-Club eine "Etappenwettfahrt" für Fahrräder in Südtirol. Der befreundete Österr. Automobilclub nutzte die vorhandenen Kontrollstellen zu einer Zuverlässigkeitsprüfung für Automobile, die als "Distanzfahrt" bezeichnet wurde. Es traten 2 Daimler und ein Benz-Wagen an, zu denen niemand Geringerer als Gottlieb Daimler selbst in Südtirol dazukam. Anders als bei den Distanzfahrten Paris-Bordeaux- Paris 1895 oder Paris-Wien 1900 beabsichtigte man eine Veranstaltung mit besonderer Betonung der Zuverlässigkeit unter erschwerten alpinen Verhältnissen und setzte damit den Grundstein für die späteren Alpenfahrten und auch den Rallyesport schlechthin.

Ab 1910 wurde aus diesem ersten zaghaften Versuch eine Veranstaltung des damaligen Österreichischen Automobilclubs, nachdem dieser von 1906 - 1909 sogenannte "Voituretten-Prüfungsfahrten" auf der Strecke Wien-Graz-Wien abhielt. 1910 fand die nunmehr offiziell "Österreichische Alpenfahrt" betitelte Veranstaltung noch "innerösterreichisch" statt aber ab 1911 mit starker internationaler Beteiligung. 1914 waren es dann bereits 95 Teilnehmer, deren Namen und Marken sich wie der "Who is Who".des (Automobil)adels lesen.

Es soll nur an die Tiefen und Höhen von Rolls-Royce, die Mannschaftstriumphe von AUDI erinnert werden. Wenn etwa Rolls Royce von einem grandiosen Erfolg 1913 spricht, dann muss auch erwähnt werden, dass 1912 diese Marke in Anbetracht ihrer weltweiten Reputation sang- und klanglos gegen die bergerfahrenere Konkurrenz wegen Schwierigkeiten bei der Anfahrprüfung an Steigungen unterging. 1913 trat Rolls-Royce mit geändertem Getriebe an und konnte immerhin von 4 gestarteten Wagen alle ins Ziel bringen, davon einer strafpunktfrei.

Unter den Teilnehmern findet man von Anfang an Namen, die Technikgeschichte geschrieben haben, wie Ferdinand Porsche, August Horch, Ledwinka und Marken wie Austro-Daimler, Gräf&Stift, Fiat, Puch, Opel Laurin und Klement, Fiat, Nesselsdorfer und viele andere Vergessene und Unvergessene.

Persönlichkeiten wie Graf Kolowrat, der österreichischen Filmpionier, Prinz Elias von Parma, jede Menge Erzherzöge (Karl Franz Josef und Josef Ferdinand, natürlich auf Austro-Daimler), Mayer von Melnhof, Prinz Croy als Teilnehmer und Ehrenpreise und Anwesenheit von Erzherzog Karl, dem späteren Kaiser Karl zeigen die Bedeutung auf, die die Alpenfahrt auch im gesellschaftlichen Leben der damaligen Zeit spielte.

Am Rande der Szene gab es lustige Ereignisse wie etwa die Erfindung einer Regenplane, die nur die Köpfe von Fahrer und Beifahrer sowie eine Durchreiche für eine Hand freiließe und von ihrem Erfinder, dem ewigen Spaßvogel Graf Kolowrat, als "Patent siamesisches Schwesterpaar Blazek" bezeichnet wurde.

Der letzte Triumphator der Alpenfahrt - bevor der erste Weltkrieg alles verdunkelte - war die Mannschaft von AUDI, die den Wanderpokal, eine vom Hofjuwelier Klinkosch gestaltete Skulptur erhielt. Daß man mit den Auszeichnungen nicht sparsam war, zeigt ein im Jugendstil gehaltener Pokal von Powolny und Hoffmann, der Ehrenpreis 1912 des späteren Kaiser Karl, der vor einigen Jahren bei einer Auktion mit S 320.000.- zugeschlagen wurde !

In der Zeit zwischen den beiden großen Kriegen kann man von einer Blütezeit dieser Veranstaltung sprechen. Der Grundstein für die rasante Entwicklung alltagstauglicher und für die Alpenstrecken geeigneter Reise- und Sportfahrzeuge wurde in dieser Zeit und hier besonders durch die „Internationale Österreichische Alpenfahrt“ gelegt.

Stets war die Alpenfahrt durch den Wertungsmodus der Zuverlässigkeit gekennzeichnet. Es war erklärtes Ziel, Fahrzeuge zu entwickeln, die diese schwierige Streckenführung ohne Pannen in einem sinnvollen Reisetempo bewältigen. Dementsprechend gab es Medaillen für alle strafpunktfreien Teilnehmer. Es ist interessant, die Entwicklung der Fachausdrücke besonders aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg zu beobachten. Anstelle des heutigen Begriffes der "Ausschreibung" oder "Einladung" zu einer Veranstaltung wurde das Regelwerk als "Proposition" bezeichnet. Entsprechend dieser Proposition wurde die Einhaltung der Regeln durch Kontrollorgane, die in den Anfängen als Begleitpersonen in den Wettbewerbsfahrzeugen mitfuhren, streng kontrolliert. So durfte etwa der Motor während der gesamten Etappe nicht abgestellt und auch kein Kühlwasser (!) nachgefüllt werden, die Motorhaube war plombiert und durfte nicht geöffnet werden, der "unfreiwillige Aufenthalt in größeren Steigungen" und Ähnliches wurden mit Strafpunkten belegt. Die Berge wurden nicht im ersten Gang sondern mit der ersten "Geschwindigkeit" genommen und nicht selten kam es vor, dass die Zahnräder einer "Geschwindigkeit" zu Bruch gingen.

Die erfolgreichen, strafpunktfreien Teilnehmer begrüßten sich bei Kontrollstellen mit dem Ruf "Punktfrei!", was vergleichbar mit einem heutigen "Pole-Position !" wäre. Die Teilnehmer waren ja über ihr Punktekonto zumindest in den Anfängen der Alpenfahrt immer informiert, da in jedem Teilnehmerfahrzeug stets ein - täglich wechselnder - Beobachter mitfuhr, der die Regelverstöße sofort und unbestechlich protokollierte. Das gefahrene Tempo war hingegen weniger von Bedeutung, es mussten lediglich die Etappenziele bis zu einem abendlichen Schlußtermin erreicht werden.

Die Streckenführung sowie der Termin der Durchführung variierten stets, doch waren immer die berühmt-berüchtigten Alpenpässe wie Katschberg (Teilnehmerjargon: "Quatschberg"), Turrach, Pötschen, Wurzenpass und später natürlich der "Großglockner" auf dem Programm. Vor dem ersten Weltkrieg wurde auch Triest besucht, die Etappe von Aussee nach Triest mit 404 km (anno 1911) war unter den genannten Bedingungen sicherlich keine Spazierfahrt. 1933 war als Kuriosität sogar Nizza der Zielpunkt der Alpenfahrt, in diesem Jahr wurde sie als Ausnahme auch nicht vom österreichischen sondern vom Schweizer Automobilclub veranstaltet.

Wenn auch bereits zwischen den Kriegen die Motorräder bei der Alpenfahrt in Erscheinung traten - es sei nur an den Triumph von "Brough Superior" 1934 erinnert - so kann man nach dem Krieg ab 1949 geradezu von einem Motorradboom sprechen. Besonders heimische Teams, mit und ohne Beiwagen, waren zahlenmäßig im Vordergrund und auch extrem erfolgreich. Nebenbei: 1950 war die österreichische Rennlegende Otto Mathe auf Porsche trotz seiner Behinderung - er fuhr einarmig - der erfolgreichste Einzelfahrer! Im gleichen Jahr trat als ältester Teilnehmer der 72-jährige Herr Chrastek aus Innsbruck auf einem Austro-Daimler Baujahr 1922 an ! Hier schließt sich der Bogen zu unserer heutigen historischen Betrachtung.

Dkfm. Hans Jachim / ÖAMTC