

Parkplatz Oberes Naßfeld.



Zielkontrolle in Heiligenblut.

Das I. Internationale Großglockner-Rennen.

Sonntag, den 4. August, erfuhr die neu eröffnete Alpenstraße ihre sportliche Weihe. Trotz des an diesem Tage nicht besonders günstigen Wetters war das Interesse und die Teilnahme sehr groß. An 2000 Kraftfahrzeuge brachten zirka 15.000 Zuschauer in die Hochregion.

Die Veranstalter, der Österreichische Automobil-Club und der Salzburger Automobil-Club, haben monatelange Vorarbeit geleistet, um das Gelingen der Veranstaltung zu sichern. Die österreichische Sport- und Turnfront förderte diese Veranstaltung weitestgehend und auch seitens der anderen Behörden wie nicht minder des Landes Salzburg wurde die Veranstaltung im großen Stil unterstützt. Die Mehrzahl der offiziellen Persönlichkeiten, die bei der Eröffnung der Großglocknerstraße sich eingefunden hatte, fand sich auch zum Besuche des Rennens ein, an ihrer Spitze Bundespräsident Miklas und der Oberste Sportführer Vizekanzler Fürst Starhemberg sowie die Minister Doktor Berger-Waldenegg, Kommerzialrat Stockinger und Staatssekretär General Zehner und Landeshauptmann Rehr. Von sämtlichen ausländischen Staaten waren Herren des diplomatischen Corps erschienen, alle sportlichen Korporationen waren durch Mitglieder des Präsidiums vertreten, von den beiden Veranstaltern des Rennens die Präsidenten Alexander Graf van der Straaten und Baron Franz Preuschen mit den Präsidial- und Vorstandsmitgliedern. Die Rennleitung hatte am Ziel der Gruppenführer des österreichischen Motorsports Vizepräsident Artur Graf Pächta-Rayhofen des O. A. C. inne, der die Organisation in vorbildlicher Weise leitete, am Start war Vorstandsmitglied des Salzburger Automobil-Clubs Amratsrat Franz Stengl tätig. Die Information des Publikums besorgte eine Serie von 16 Pressebulletins, weiters waren mehrere Lautsprecher in Tätigkeit.

Das Rennen ging auf der 19½ km langen Strecke zwischen Fusch und dem Fuschler Törl auf der Nordrampe der Großglocknerstraße vor sich. Der Höhenunterschied betrug 1593 m, die Maximalsteigungen sind bis nahezu 11 Prozent registriert. Es traten erstklassige Bewerber aus Österreich, Deutschland, Frankreich, Italien, Ungarn, der Schweiz, Niederlande, der Tschechoslowakei, Belgien und England in Konkurrenz; insgesamt kamen 75 Fahrer an den Start, von denen 13 durch Maschinendefekte

ausschieden. Diese Ziffern verteilen sich auf 30 Motorradfahrer, 24 Sportwagenfahrer und 21 Rennwagenfahrer. Von diesen kamen 6, 3 und 4 aus dem Wettbewerb. In den Motorradklassen dominierten die Österreicher, die durch Zangerl, Deimel, Gayer und Schneeweiß die Sieger stellten. Schneeweiß war mit 15:17,57 auf seiner Austro Omega der Schnellste aller Fahrer auf einspurigen Motorrädern und aller Motorräder überhaupt, der Schweizer Stärke wurde Hauptsieger in der Kategorie der Motorräder mit Beiwagen in der Zeit von 16:31,82 als Bestzeit für diese Kategorie. In der Kategorie der Sportwagen gelangten in die Siegerliste die Italiener Villoresi, Strazza, weiters der Schweizer Kautz und schließlich wieder ein Italiener Pintacuda auf Alfa Romeo, der die beste Zeit für die Sportwagenkategorie mit 15:15,69 verzeichnete. Die Rennwagenklasse brachte die Klassensiege des Deutschen Kohlrausch, des Engländers Seaman, des Schweizer Christen und des Italieners Tadini, der mit 14:42,74 die beste Zeit des Tages aller Fahrzeuge erzielte und damit den absoluten Streckenrekord für die Glocknerstraßen-Rennstrecke geschaffen hat.

Nachstehend die Resultate:

Kategorie Motorräder einspurig.

Wertungsgruppe I, bis 250 ccm: Ludwig Zangerl, Salzburg (Rudge), 17:18,09, Stundendurchschnitt 67,629 km, 1.; R. Bianchi, Mailand (Müller-Balsamo), 17:59,17, 2.; Hermann Mäser, Feldkirch (DKW), 18:32,71, 3.; Franz Nowotny, Wien (Puch), 18:24,92, 4.

Wertungsgruppe II, bis 350 ccm: Hermann Deimel, Wien (Velocette), 16:05,71, 1., Stundendurchschnitt 72,746 km; Otto Steinfellner, Wien (NSU), 16:12,23, 2.; Hubert Hubmann, Wagnar (Velocette), 16:42,04, 3.



Plaketten-
Ausgabestelle
in Bruck.

Links: Ziel-
kontrolle Zell
am See.

Rechts: Die
Großglock-
ner - Plakette
der Semperit-
werke.





Die Zielfahrt-Plakette.



Links: Mit dem Steyr 100 auf der Nordrampe der Großglocknerstraße.

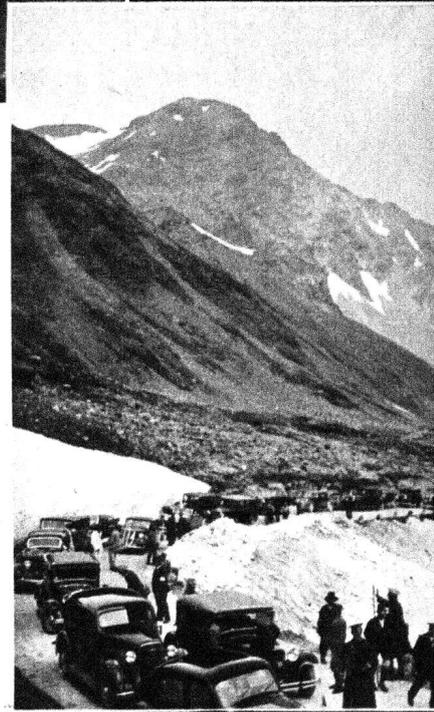
Die Großglockner Zielfahrt.

Der Österreichische Automobil-Club, der Österreichische Touring-Club mit seinen Landesorganisationen in Kärnten und Salzburg, der Kärntner Automobil-Club und der Salzburger Automobil-Club haben aus Anlaß der Straßeneröffnung und des Rennens eine Zielfahrt für Automobilisten und Motorfahrer arrangiert, deren Erfolg ein sehr befriedigender war. An 1000 Kraftfahrer des In- und Auslandes haben sich an dieser Zielfahrt, deren Durchführung dem Österreichischen Touring-Club übertragen war, beteiligt. Sie führte einerseits zur Nordrampe der Großglocknerstraße, und zwar von Salzburg her über Paß Lueg, Bischofshofen, St. Johann, beziehungsweise über Reichenhall, Lofer, Saalfelden, Zell am See, andererseits für die Fahrer aus dem Westen über Innsbruck, Kitzbühel, Paß Thurn, Mittersill, beziehungsweise St. Johann, Lofer, Saalfelden nach Zell am See, schließlich zur Südrampe für die Fahrer aus dem Drautal über Dölsach, Iselsberg und Winklern nach Heiligenblut. Die Ziele befanden sich demnach in Zell am See und in Heiligenblut, wo die Kontrollen amtierten. Prämien in Form je eines Ehrenpreises waren für die bestplacierten ausländischen Fahrer und Klubs bestimmt, weiter wurden an alle Teilnehmer künstlerische Plaketten ausgegeben. In Zell am See waren vom Ö. T. C. die Herren Generalsekretär Hummel, Hauptmann Keppel, Klimek sowie Chefredakteur Montor tätig; in Heiligenblut waren vom Ö. T. C. Herren der Kärntner Sektionen am Werk. Eine Plakettenausgabestelle in Bruck leitete Hauptmann Musil (Ö. T. C., Salzburg) sehr umsichtig.

Die überaus große Arbeit, die die Bequartierungsfrage der vielen Gäste und die Organisation einer gigantischen Pressefahrt erforderte, gab Herrn Hofrat Hofmann-Montanus Gelegenheit, sein in schon so vielen Fällen bewährtes Organisationstalent in den Dienst der großen Sache zu stellen.

Die Vergebung der Preise für die Zielfahrer fand im Rahmen der Preisverteilung für das Großglocknerrennen statt und brachte folgende Ergebnisse:

Weiteste Strecke, Automobilisten: Jerzy Zochowska, Wilna, 1300 km (Ehrenpreis der Lebensversicherungsgesellschaft Phönix). Weiteste Strecke, Motorradfahrer: E. R. Osborn, London, 1050 km (Ehrenpreis der Anglo Elementarversicherungs-A.-G.). Zweitweiteste Strecke, Automobilisten: Frau Fanny Kronbauerowa, Cherbourg (Ehrenpreis der Großglockner-Hochalpenstraßen-A.-G.). Zweitweiteste Strecke, Motorräder: Fräulein A. Schoutens, Den Haag (Ehrenpreis des Generalkonsuls Dr. Hohenau). Drittweiteste Strecke, Auto: Milos Mecir, Cherbourg (Ehrenpreis der Großglockner-Hochalpenstraßen-A.-G.). Drittweiteste Strecke, Motorrad: Stephanus Arnolens, de Ryk, Amsterdam (Ehrenpreis der Lenkwerk-A.-G., Wien). Viertweiteste Strecke, Motorrad: D. J. van Werkkorn, Arnhem (Ehrenpreis der Österreichischen Argenterwerke, Wien). Für den Automobil-Club mit den zahlreichsten Fahrzeugen: Der Deutsche Automobil-Club (DDAC), München (Ehrenpreis des Österreichischen Touring-Clubs). Für den Automobil-Club mit der zweitgrößten Fahrzeuganzahl: Königlich Ungarischer Automobil-Club, Budapest (Ehrenpreis des Österreichischen Automobil-Clubs). Ferner wurden noch 20 Silberplaketten an die Automobilisten Ing. Nic. Went, Alkmar, C. Walrunen, Alkmar, Doktor I. Wetzener, Den Haag, I. M. Bots, Den Haag, Harry Herkuleyne, Amsterdam, G. Stapel, Amsterdam, Ing. Makro Korenic, Amsterdam, A. F. van den Meeren, Amsterdam, Adolf Sprave, Amsterdam, Jirima Zavrelowa, Gand, Dr. Andre Canvin, Brüssel, L. G. Gruna van Aelst, Arnhem, Dr. F. Graby, Arnhem, Dr. Ch. C. Dagnelli, Arnhem, und an die Motorradfahrer T. H. Sauleczu, Orodea Mare, Norbert Feest, Rumburg, Rudolf Blumrich, Neustadt, Robert Brunnbauer, Rochlitz, Osss, Honey, Rochlitz, Rud. W. Storch, Teplitz, als Prämien vergeben.



Auffahrt zum Hochtort.



Staatskommissar des Ö. T. C. Hauptmann v. Maculan mit Gemahlin und Baronin Stillfried auf der Edelweiß-Spitze.



Blick von der Hexenküche gegen das Steinerne Meer.



Der Präsident des D. D. A. C. München, Baron v. Egloffstein, welcher mit 30 Fahrzeugen an der Zielfahrt teilnahm.

Unten: Miß Eileen Ellison gewann den Damenpreis für Automobile.



Mario Tadini erzielte auf Alfa-Romeo die beste Zeit aller Automobile.



Hermann Mäser, Feldkirch, auf D.K.W.

Salzburger Automobilklub Präsident Franz Baron-Preuschen, die Vizepräsidenten Kommerzialrat Josef Klein, Kommerzialrat E. Schurich und Ingenieur Graf B. Coreth.

Die Begrüßung der Anwesenden erfolgte durch den Präsidenten des Salzburger Automobilklubs Baron Franz Preuschen. Er dankte den erschienenen Ehrengästen, besonders dem Vizekanzler Fürsten Starhemberg, den Mitgliedern des diplomatischen Korps, schließlich auch den Fahrern, die von nah und fern herbeigekommen waren.

Der Präsident des Österreichischen Automobil-Clubs, Van der Straaten, sprach dem Bundespräsidenten Miklas für die Übernahme des Ehrenschutzes über das Großglockner-Rennen den Dank aus und überreichte dem Landeshauptmann Dr. Rehl und dem Oberbaurat Ingenieur Wallack je eine silberne Tasse, in der die Namen von vielen Automobilisten eingraviert sind, die den beiden Genannten für ihre Bemühungen um das österreichische Straßenwesen danken.

Schließlich dankte er dem Sieger des Großglockner-Rennens, dem italienischen Staatsangehörigen Tadini, und den übrigen Rennfahrern für ihr sportliches Verhalten.

*

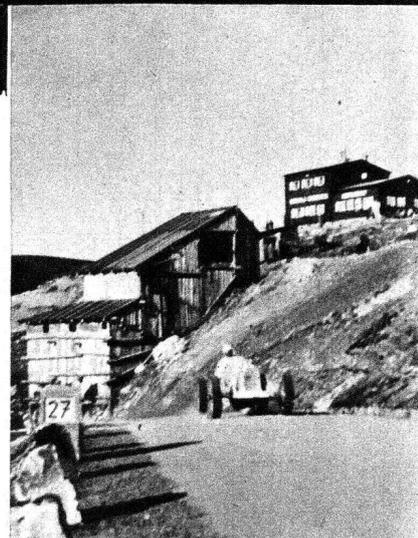
Staatskommissär Hauptmann von Maculan beglückwünschte den Österreichischen und Salzburger Automobil-Club zu dem Erfolg, den sie durch die Veranstaltung des Rennens errungen haben. Der Rahmen zu diesem Rennen war die vom Ö. A. C. und Ö. T. C. veranstaltete Zielfahrt, welche dank der gemeinsamen Arbeit zu dem großen Erfolg geführt hat. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß diese Zielfahrt eine dauernde Institution werden möge, damit auf diese Art und Weise recht viele Freunde unserem schönen und geliebten Vaterlande Österreich zugeführt werden können.

Landeshauptmann Dr. Rehl dankte allen jenen, die mitgeholfen haben, daß das Erste Internationale Großglockner-Straßenrennen einen so prächtigen Verlauf nahm.

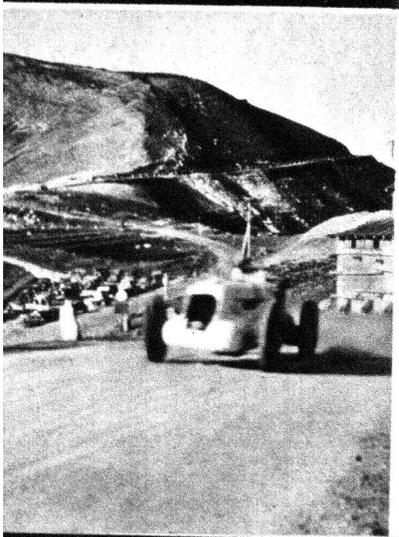
Hierauf ergriff Vizekanzler Fürst Starhemberg, mit großem Beifall begrüßt, das Wort:

„In erster Linie möchte ich namens des österreichischen Volkes, namens der Österreichischen Turn- und Sportfront und namens der österreichischen Regierung herzlich danken allen, die sich verdient gemacht haben um diese Veranstaltung, in erster Linie denen, die sich als ausübende Sportler beteiligten. Sportkameradschaftlicher Dank gebührt allen, die als Rennfahrer die Hochalpenstraße hinaufgesaust sind, ihre Gesundheit und auch die Gesundheit ihrer Kraftfahrzeuge aufs Spiel gesetzt haben, die in erster Linie beigetragen haben, diese Veranstaltung zu einem Erfolg zu führen.

Ich begrüße besonders herzlich die Autosportler aller Länder, die heute hier vertreten sind, und freue mich, daß sie so zahlreich hier versammelt sind. Besonders herzlich danke ich auch den Vertretern der ausländischen Autoklubs und ihren Organisationen. Dann möchte ich noch den Dank aussprechen namens der Regierung und der Turn- und Sportfront dem Österreichischen Automobil-Club und seiner Leitung und dem Österreichischen Touring-Club und seiner Leitung für die ausgezeichnete Vorarbeit und Organisation, durch die die Veranstaltung erst richtig zu einem Erfolg geführt werden konnte. Ich möchte hier, und das sei keine Unbescheidenheit, feststellen, daß durch diese Organisation, die der Österreichische Automobil-Club und der Österreichische Touring-Club durchführten, für Österreich wieder richtige Propaganda gemacht und gezeigt wurde, daß man in Österreich solche Veranstaltungen erstklassig durchführen kann. Nicht minder herzlicher Dank gilt auch den verschiedenen Teilnehmern, die aus den



Die Rennstrecke mit dem Schutzhaus am Fuscher Törl.



Die Rennstrecke, im Hintergrund Auffahrt zur Edelweiß-Spitze.

Photos: Montor, Zapletal und Hpt. Musil.



Präsident des Wiener Automobil-Clubs Oberbaurat Dr. Franz Quidenus und Vizepräsident des Ö. A. C. Graf Pachta-Rayhofen bei der Überprüfung der Fahrfläche.



Links:
Der Start in Fusch.



Michael Gayer (Husqvarna), Sieger
in der 500-ccm-Klasse.



Otto Steinfeldner vom Akademischen
Motorsportklub (N. S. U.) placierte
sich in der 350-ccm-Klasse an
zweiter Stelle.

Wertungsgruppe V, bis 1500 ccm: J. Graf Lurani-Cernuschi, Fahrer Strazza, Mailand (Maserati), 16 : 09,74, Stundendurchschnitt 72,445 km, 1.; F. Schmidt, Fahrer Bruno Sojka, Jägerndorf (Bugatti), 16 : 45,66, 2.; Giuseppe Girelli, Verona (Alfa Romeo), 17 : 36,34, 3.; Thomas Clarkes, England (Aston Martin), 20 : 08,34, 4.

Wertungsgruppe IV, bis 2000 ccm: Christian Kautz, Zug (Alfa Romeo), 16 : 47,68, Stundendurchschnitt 69,711 km, 1.; Pierre Rey, Carpentras (Bugatti), 16 : 48,69, 2.; Ing. H. Tschugguel, Bozen (Alfa Romeo), 17 : 15,50, 3.; Dipl.-Ing. Walter Delmar, Budapest (Adler), 21 : 21,24,4.

Wertungsgruppe III, bis 3000 ccm: Scuderia Ferrari, Fahrer Carlo Pintacuda, Modena (Alfa Romeo), 15 : 15,69, Stundendurchschnitt 76,720 km, 1.; Zdenek Pohl, Libneves (Bugatti), 16 : 09,01, 2.; Karl v. Pretz, Bozen (Alfa Romeo), 16 : 38,31, 3.; Ing. Wilfried Proskowetz, Kvasice (Bugatti), 17 : 05,80, 4.

Kategorie A, Rennwagen.

Wertungsgruppe IV, bis 1100 ccm: Bobby Kohlrausch, München (M. G.), 15 : 10,30, Stundendurchschnitt 77,142 km, 1.; Zdenek Pohl, Fahrer Georg Pohl, Libneves (M. G.), 16 : 44,62, 2.; Harry Herkuleyns, Amsterdam (M. G.), 20 : 10,03, 3.; Robert Fleischer, Waidhofen a. d. Ybbs (Amilcar), 22 : 04,22, 4.

Wertungsgruppe III, bis 1500 ccm: R. Seaman, London (E. R. A.), 14 : 54,44, Stundendurchschnitt 78,522 km, 1.; Hans Keßler, Zürich (Maserati), 14 : 57,74, 2.; Königlich Ungarischen Automobil-Club, Fahrer Alexander Wilhelm, Budapest (Bugatti), 16 : 51,51, 3.; Miß Eillen Ellison, Great Shelford (Bugatti), 17 : 41,87, 4.

Wertungsgruppe II, bis 2000 ccm: Max Christon, Zürich (Maserati), 15 : 55,74, Stundendurchschnitt 72,123 km, 1.; Black-shirt, Wien (Bugatti), 16 : 54,63, 2.; Nereo Pertile, Padua (P. N.), 16 : 57,62, 3.; Hans Muschik, Wien (Bugatti), 17 : 40,44, 4.

Wertungsgruppe I, über 2000 ccm: Scuderia Ferrari, Fahrer Mario Tadini, Modena (Alfa Romeo), 14 : 42,74, Stundendurchschnitt 79,580 km, 1.; C. U. Renato Balestrero, Genua (Alfa Romeo), 15 : 26,25, 2.; Marquis Enrique Pateras Pescara, Fahrer Juan E. Zanelli, Nizza (National Pescara), 15 : 36,93, 3.

Die Preisverteilung.

Das Erste Internationale Großglockner-Rennen für Automobile und Motorräder fand in Zell am See seinen festlichen Abschluß in der feierlichen Preisverteilung, zu der die Veranstalter geladen hatten.

Der große Saal im Hotel Zentral am See konnte die Zahl der Gäste kaum fassen. Die Präsidien der veranstaltenden Klubs begrüßten insbesondere den Obersten Sportführer Vizekanzler Fürsten Starhemberg, der in Begleitung des Sportadjutanten Hauptmann Winkler, Adjutanten Prinz Windischgrätz und des Generalsekretärs der Österreichischen Sport- und Turnfront Baron Theobald Seyffertitz erschienen war. Ferner sah man den englischen Gesandten Sir Selby, Landeshauptmann und Präsidenten der Großglocknerstraßen-A.-G., Dr. Franz Rehr, Statthalter und Landesführer Dr. Wagenbichler, Landesdirektor Kemptner, Oberregierungsrat Egger von der Kärntner Landesregierung, Landesoberbaurat Ingenieur Wallack, den Präsidenten des Schweizer Automobilklubs Doktor Mende und Vizepräsidenten Töndury, den Präsidenten des Der Deutsche Automobilklub von Egloffstein und Sportdirektor Hörmann, vom Kärntner Automobilklub Präsidenten Kommerzialrat Koutnik, vom Königlich Ungarischen Automobilklub Feldmarschalleutnant Lenz, Hoffmann, von Almasy und Chefredakteur Illes, vom Ö. T. C. Staatskommissär Hauptmann von Maculan-Suchodol, Generalsekretär Hummel und viele andere.

Vom Präsidium des Österreichischen Automobilklubs leiteten den Empfang der Ehrengäste Präsident Graf Van der Straaten-Pontholz, die Vizepräsidenten Gruppenführer für den Motorsport Artur Graf Pachta-Rayhofen, Desiderius von Bitzy, Ulrich Fürst Kinsky, vom

Wertungsgruppe III, bis 500 ccm: Michael Gayer, Wien (Husqvarna), 15 : 30,98, 1.; Sepp Hofmann, Salzburg (Sarolea), 16 : 45,16, 2.; Otto Ceconi, Villach (Norton), 17 : 00,63, 3.; Viktor Spiller, Wien (AJS), 17 : 31,08, 4.

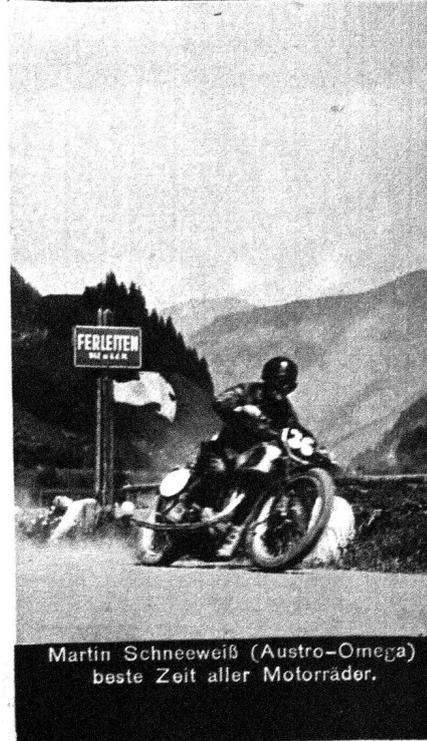
Wertungsgruppe IV, bis 1000 ccm: Martin Schneeweiß, Wien (Austro Omega), 15 : 17,57, 1., Stundendurchschnitt 76,552 km; Hans Kaufmann, Zürich (NSU), 15 : 25,66, 2.; Toni Untermarzonner, Innsbruck (NSU), 16 : 01,79, 3.; Willy Melichar, Wien (BMW), 17 : 04,52, 4.

Kategorie Motorräder mit Beiwagen.

Wertungsgruppe I, bis 600 ccm: Hans Stärkle, Basel (NSU), 16 : 31,82, Stundendurchschnitt 70,837 km, 1.; Gyula Patho, Budapest (NSU), 18 : 59,14, 2.; Georg Müller, Wien (Gillet Herstal), 35 : 59,24, 3.

Kategorie B, Sportwagen.

Wertungsgruppe VI, bis 1100 ccm: Luigi Villorosi, Mailand (Fiat), 18 : 23,50, Stundendurchschnitt 63,643 km, 1.; O. Capelli, Mailand (Fiat), 19 : 20,13, 2.; G. Mainardi, Genua (Fiat), 21 : 10,37, 3.; Walter Wustrow, Wien (M. G.), 21 : 31,98, 4.; E. A. Cornelius, Arnhem (Auto-Union DKW), 28 : 12,86, 5.



Martin Schneeweiß (Austro-Omega)
beste Zeit aller Motorräder.