

Arbeitskreis
„Stadtmuseum“

Liezen im Zeitenwandel

Folge 38 · Juni 2010



Das Pyhrnpass-Bergrennen

Erinnerungen an die legendäre Motorsportveranstaltung von 1955 bis 1959

Von Karl Zach und Gerhard Vasold

Die Sektion Liezen des STAMK (Steiermärkischer-Automobil- und Motorsportklub) heute ÖAMTC, war schon vor dem Krieg als Veranstalter motorsportlicher Bewerbe tätig. So gab es u. a. Ski-jörings im Raume Liezen-Weißenbach oder in Aigen am Putterersee.

In den 50er Jahren war es wieder soweit, ein Bergrennen sollte veranstaltet werden. Da der Pyhrnpass als Rennstrecke praktisch vor der Tür lag, entschloss man sich diesen günstigen Umstand zu nutzen.

Von 1955 bis 1959, mit Ausnahme von 1957, kämpften Motorroller, Motorräder, Seitenwagen und Automobile um die Bestzeiten. Die Pyhrnstrecke (ca. 6,5 Km) übte schon damals, wie auch heute noch, eine gewisse Faszination auf die Fahrer motorbetriebener Fahrzeuge aus.

Die absoluten Kenner aller Streckenteile waren klarerweise die „eingeborenen“ PS-Ritter. Die Herren Hohl, Lechner und Capellari drehten kräftig an den

Steierm. Automobil- und Motorsportklub
Sektion Liezen



3. Pyhrnpaß- Bergwertungsfahrt

Sonntag, den 1. Juni 1958

Gasgriffen ihrer Puch und Horex. An der Nachahmung ihrer berühmt-berüchtigten Fahrweise soll so mancher kläglich gescheitert sein. Leider nahm keiner an den Rennen teil.

Die Nennungen zum 1. Rennen am 17.7.1955 kamen zahlreich aus allen Teilen des Bezirkes und der Bundesländer, insgesamt rund

hundert. Die Puch-Werke-Graz meldeten ebenso ein Team, wie der Internationale Triumph-Club-Wien mit bewährten Fahrern. So mancher Liezener besaß schon ein wettbewerbsfähiges Fahrzeug, z.B. Johann Schachner – Maico 175, Josef Tatschl – Puch und AJS 350, Wolfgang Vasold eine BSA-Rocket und Triumph Bonneville, bei den



1959: Faszination „Huber-Brückerl“: Nach dem kurzen Sprung lässt Eisenhof-Gründer Gerd Aigner seinen Dreizylinder-DKW, mit 48 PS aus 1000 cm³, zur Begeisterung der Zuseher freien Lauf ...



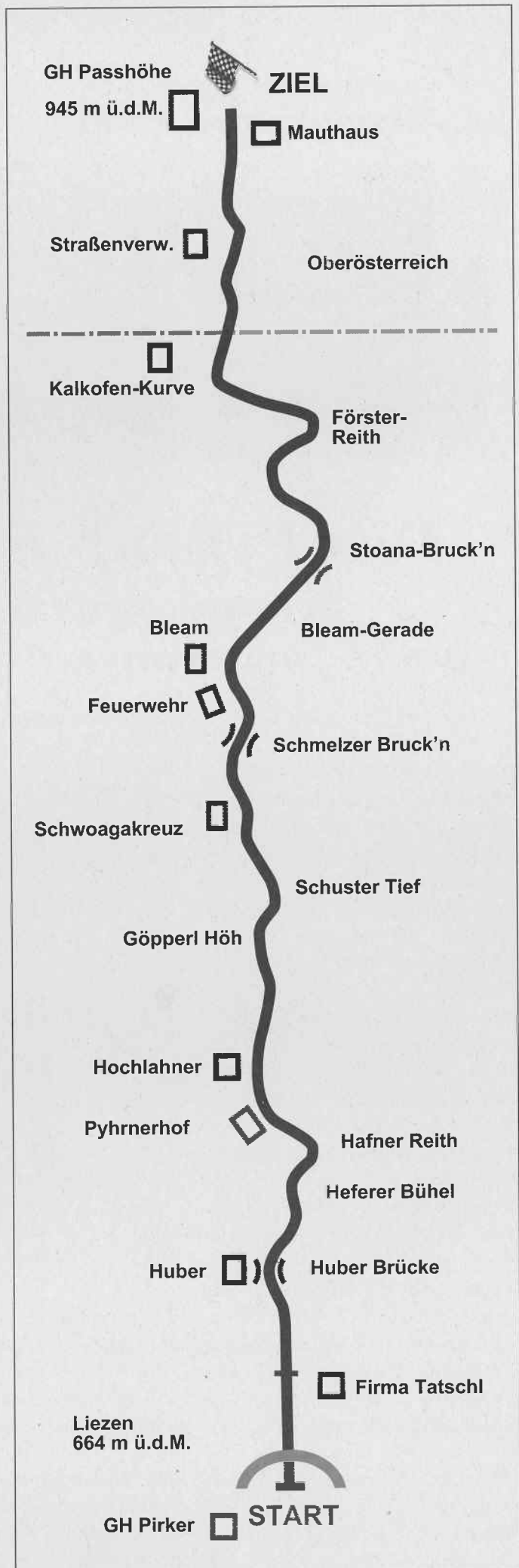
... um dann, nach dem Heferer-Bühel sein Können in grandioser Weise in der Kurve vor der Hafner-Reith zu zeigen. Die mächtige Staubwolke zeigt hohe Geschwindigkeit an. Schmitt 81,5 km/h. Die Fahrt endet im Ziel nach 4 Min. 46,4 Sek. Das bedeutet Klassensieg, Goldmedaille und Tagesbestzeit für Autos.



Rund 7000 Zuseher säumten die Strecke. Beim Kampf um die Sekunden gab es keine Gnade für Mensch und Maschine, wie hier der Niederösterreicher Johann Strobl auf Skoda Octavia eindrucksvoll beweist.



1959: Johann Schachner treibt sein Goggomobil mit Vollgas nach dem Heferer-Bühel der Hafner-Reith entgegen. Den Antrieb für das „Goggerl“ besorgte ein Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 350 cm³. Die 12 PS reichten zum Klassensieg.





1955: Anspannung im Gesicht von Speditionsgründer Josef Tatschl, der hier in der Schuster-Tief'n mit den schwierigen Streckenverhältnissen zu kämpfen hat. Sollte seine Puch TL mit 10 PS hinten ausbrechen, ist die linke Stütze bereits ausgefahren. In den folgenden Jahren begeisterte Josef Tatschl auf AJS 350, die Konkurrenz war zum Staubschlucken verurteilt.

Zweirädern. Gustav Siuka eine Zündapp 600 Seitenwagenmaschine und Gert Aigner pilotierte einen DKW Type Meisterklasse bei den Automobilen.

Vom Rennfieber gepackt, wurde aber auch so manche brave Alltagsmaschine für das große Rennen „frisirt“. In den Liezener Garagen, Kellern und Scheunen wurden neue Zündkerzen eingeschraubt, Ketten gespannt, Gasseile geölt und neue Reifen aufgezogen.

Für so manch lahmen Motor wurde ein „Zaubertrank“ aus Äther-Rizinus gemixt, den die Patienten aber leider oft genug nicht vertrugen und mit kapitalen Motorschäden quittierten. Aber Erfolg verlangt eben Einsatz.

Bei Gustav Siuka, dem Beiwagenspezialisten war weniger Schrauben, als vielmehr Suchen angesagt, denn ein Beifahrer, der sogenannte Schmiermaxe, dem Angst ein Fremdwort war, musste erst gefunden werden. Der Name ist leider unbekannt, aber vielleicht kann sich ein Leser an diesen waghalsigen Burschen (siehe Fotos) erinnern. Aber auch die Automobile wurden getunt. Dieser Begriff war zwar noch



... die Bleam-Gerade, sowie die Stoanerne-Bruck'n hat Balthasar Pichler schon hinter sich und steuert seine Puch 175 mit 9 PS in flotter und sauberer Fahrweise der Förster-Reith entgegen um über die Kalkofen-Kurve zum Ziel zu gelangen. Goldmedaille.

unbekannt, trotzdem verbrachte der Mechaniker von Gerd Aigner's schnellern 3-Zylinder DKW mehr Zeit im Motorraum als zu Hause.

Zur Ausrüstung:

Es wurden Jacken, Hosen, Stiefel und Handschuhe aus bestens gefettetem und gepflegtem Leder getragen. Die Sturzhelme aus Aluminium waren wohl mehr moralische Unterstützung, als wirksamer Kopfschutz, während die Brillen für guten Durchblick sorgen sollten, durch die Staubentwicklung oft nur für kurze Zeit (siehe Foto Beiwagen). Keine Bekleidungs Vorschrift gab es für die Vierrad-Piloten, Helmpflicht gab es aber auch für diese.

Die Fahrzeuge:

Motorroller und Motorräder, meist Zweitakter von 125 bis 350 ccm mit einer Leistung von 6 bis 18 PS. Von 350 bis 750 ccm stieg die PS-Zahl von 18 bis 46 Pferdestärken an. Viele der damaligen Marken werden heute nicht mehr erzeugt, damals aber der Traum jedes Mannes: Ariel, AJS-Adler, BMW, BSA, DKW, Horex, Matchless, Norton, NSU, HMW, Triumph, Puch, Jawa, Maico, Viktoria, Vespa oder Zündapp. Bei den Automobilen fanden Zwei- und Viertaktmotoren von



1955: Am Zündapp-Gespann sieht man den namentlich leider unbekanntem „Schmiermax'n“ beim Turnen. Gustav Siuka driftet nach der Bleam-Geraden über die Stoanerne-Bruck'n mit ruhigem Blick der Förster-Reith und der Goldmedaille für den Klassensieg entgegen.

350 ccm bis zu Zwei-Liter-Maschinen mit Leistungen von 12 PS !!! bis 120.

Die Marken waren: Borgward, Opel, Alfa, Mercedes, Ford, VW, Fiat, DKW, Peugeot, Simca, Renault, Citroen, Puch, Saab, Skoda, Porsche, MG, Austin, Lloyd, Goggomobil, BMW und Wolseley.

Die Wertung:

Ein Durchgang, ohne Trainingsfahrt (am Renntag).

Die Fahrweise:

Bei den Motorradfahrern war es, heute wie damals auf Sandstraßen üblich, mit dem Stiefel vor der Kurve den Boden zu berühren, damit das Motorrad abzustützen und so sauber und schnell um die Kurve zu schleifen.

Im Beiwagen hatte der Schmiermaxe die Aufgabe, durch Gewichtsverlagerung, einmal das Hinterrad für besseren Antrieb zu belasten, andererseits durch hinauslehnen das „Boot“ vor dem aufsteigen zu hindern; wie die Bilder eindrucksvoll zeigen.

Die Autofahrer mussten besonders die Kurven mit Schotterpassagen mit perfekt quergestellten Fahrzeugen meistern, wollte man auf das Podest.

Der Start:

Im Jahr 1958 wurde beim Gasthaus und Fliesenleger Pirker losgefahren. Fahrerlager und Rennbüro waren in der Straßenverwaltung Liezen eingerichtet. In den anderen Jahren waren Rennbüro und Start beim Gasthaus Tatschl. Das Fahrerlager befand sich am Areal der Getränkeherstellung Tatschl, berühmt geworden mit dem Spitzengetränk „Jota-Traubisoda“.

Die Strecke:

Steigen Sie auf den Sozius, lieber Leser, Helm auf und begleiten Sie uns auf einer Bergfahrt, auf der ehemaligen Pyhrnpassstraße. Wir starten bei Gasthaus Tatschl, kurze Gerade, Sprung über das Huber-Brückerl, weiter über den Heferer-Bühel zur Hafner-Reith ansteigend – Pyhrnerhof – Göpperlhöh, kurze Abfahrt in die Schuster-Tief'n, leicht steigend zum Schwoga-Kreuz, leicht bergab zur Schmelzer-Bruck'n, Feuerwehrdepot, Bleam-Gerade (Höchstgeschwindigkeit 143 km/h von Staatsmeister Wolfgang Vasold) Stoanerne-Bruck'n, weitersteigend zur Förster-Reith, Kalkofenkurve, Landesgrenze, mit wenig Steigung über den kleinen

Liezener Teilnehmer 1955 – 1959

Motorroller:

Sepp Mauser	Vespa 125
Fritz Pichler	Puch 125 RL
Paul Miklin	Maicoletta

Beiwagen:

Gustav Siuka	Zündapp 600
--------------	-------------

Automobile:

Fa. Franz Wimmeler	Goggomobil
Fa. Anton u.	
Franz Böhm	Renault 4 CV
Gert Aigner	VW, DKW
Sepp Uhl	VW
Ing. Sepp Letmaier	MG
Wilhelm Pupeter	Renault 4CV
Sepp Mauser	VW
Johann Schachner	Goggomobil
Wolfgang Vasold	Wolsey
Gustav Siuka	VW

Motorräder:

Ludwig Gassner	Jawa
Franz Dechler	Maico Taifun
Johann Schachner	Maico u. BMW
Baltasar Pichler	Puch 175 SV
August Singer	Puch 250 SGS
Josef Tatschl	Puch und AGS
Wolfgang Vasold	BSA-Rocket Triumph T 120

Sprunghügel zum Ziel beim alten Mauthaus auf der Passhöhe.

Das Ziel:

Nach ca. 6,5 km und ca. 270 hm



1959: Gustav Siuka setzt mit seinem 30 PS-Käfer, die er aus 4 Zylindern an Bord holte, zur Landung nach dem Huber-Sprung an und begeisterte die Zuschauer. Es folgen der Heferer-Bühel und Hafner-Reith.



1955: Seitenwagen-Rennsport in Reinkultur zeigt hier Gustav Siuka auf seiner Zündapp 600 cm³ mit 28 PS von einem Zwei-Zylinder-Boxermotor in der Hafner-Reith. Das 3er-Gespann ist einzigartig, die Fahrweise sensationell. Man betrachte die Stellung der Räder zueinander. ... weiter geht's zum Pyhrnerhof.

auf der Pyhrnpasshöhe auf 945 Metern ü. M. beim Gasthaus „Rauch-Rosa“, dem späteren „Franzosen“.



1955: ... mit hohem sportlichen Einsatz zieht Johann Schachner auf seiner MAICO 175 GS mit 14 PS nach der Stoanerne-Bruck'n der Förster-Reith entgegen. Die auf Vollgas drehende Gashand sowie der scharfe Siegesblick bleiben bis ins Ziel. Goldmedaille.



1958: Mit seiner einzigartigen „staatsmeisterlichen“ Fahrweise demonstriert hier Wolfgang Vasold die Leistung seiner 46 PS-starken 2-Zylinder Triumph Bonneville in der Hafner-Reith. Pyhrnerhof – Wiederlechner – Göpperlhöh' sind die nächsten Punkte. Tagesbestzeit in 4 Min. 11,8 Sek. Schnitt: 92,9 km/h, Höchstgeschwindigkeit auf der Bleam-Geraden (auf Schotter) 143 km/h.

Sehr geehrte Leser!

Es ist leider nicht einfach, heute nach 55 Jahren, genaue Renndaten zu ermitteln, da die meisten Teilnehmer leider nicht mehr unter uns sind. Der Dank gilt allen Personen, die noch vorhandenes Material zur Verfügung gestellt haben. Die von Karl Zach mit Zeitzeugen geführten Gespräche haben ebenfalls dazu beigetragen einzigartiges Wissen zu dokumentieren und Erinnerungen wachzurufen. Nur so konnte dieser Bericht zusammengestellt werden. Vielen Dank an alle. Die von Karl Zach angestellten Nachforschungen für diese Zeitreise sollten auch dazu dienen, die verstorbenen Teilnehmer, Funktionäre und Gönner in Erinnerung zu behalten.

Es ist alles längst Vergangenheit, aber, so sagt man, wenn es abends langsam still und dunkel wird, am Pyhrn, dann kann man sie noch hören, die Windgesichter auf ihren Puch's, Triumphs und Zündapps, wenn sie noch einmal die Strecke bezwingen. Ein Goggomobil und ein schneller DKW sollen auch dabei sein. Alles Wahrheit, auch nach 55 Jahren, denn der Pyhrn ruft noch immer, glauben freundlichst

Ihr Karl Zach und Gerhard Vasold