Einsteins Relativitätstheorie und die Bergprüfungsfahrt in Saalfeld –

95 Jahre Bergrennen von Saalfeld nach Arnsgereuth (Autor Göran Cialla)

Von Vielen vergessen und in den Geschichtsbüchern falsch datiert sind die Bergrennen von Saalfeld nach Arnsgereuth. Bereits 1921 hatte der ADAC zu einer Doppelwertungsfahrt bestehend aus einer Bergprüfungsfahrt, später nannte man dies Bergrennen, und einer Flachstrecke aufgerufen.

Am 18. September 1921 gingen 23 Motorräder und 13 Automobile an den Start, um die 3,5 km Bergstrecke zu bewältigen und anschließend eine Flachstrecke im fliegenden Start zu durchfahren. Diese Veranstaltung in Saalfeld war als Abschluss des ADAC-Sportjahres 1921 geplant, nachdem die Thüringer Motorrad- und Automobilbauer bereits zum bedeutenderen Gabelbachrennen in Ilmenau ausgezeichnete Platzierungen einfahren konnten. In Ilmenau zeigten 49 Starter im Kampf um die Klassensiege ihr Können. Es war bereits der zweite Start am Gabelbach im Jahr 1921, da beim ersten Termin, dem Himmelfahrtstag, starker Schneefall zum Rennabbruch führte und eine Wiederholung angesetzt wurde. Diese und viele anderen Geschichten rund um die legendären Gabelbachrennen ist in einem preisgekrönten Buch mit vielen Bildern aufgearbeitet. Ausführliche Informationen gibt es unter www.gabelbachrennen.de .

Bild 1 Am Start zum ersten Bergrennen Saalfeld – Arnsgereuth am 18.9.1921

Die Bergfahrt von Saalfeld zum Arnsgereuther Berg war um ca. 200 m länger und bedeutend kurvenreicher als die Ilmenauer. So lagen trotz größerer Steigerung am Gabelbach die Durchschnittsgeschwindigkeiten in Ilmenau mit 57,12 km/h höher als die in Saalfeld gefahrenen 54 km/h. Bei den Motorradfahrern wurden 1921 in Saalfeld die schnelleren

Durchschnittsgeschwindigkeiten als am Gabelbach gefahren. Dies resultierte einzig aus der Tatsache, dass in jenem Jahr gerade die „großen“ Motorradfahrer in den letzten beiden Kurven kurz vor dem Berghotel Gabelbach stürzten und gute Zeiten verschenkten. So stehen 46 km/h (Max Krieger auf KG) in Ilmenau hervorragenden 63 km/h am Arnsgereuther Berg gegenüber. Sowohl in Ilmenau, als auch in Saalfeld gewann der namhafte Konstrukteur und Technische Direktor der Apollo-Werke (Apolda) Karl Slevogt die Gesamtwertung der Automobile. In jenen Jahren war es durchaus noch üblich, dass Firmeninhaber und die Konstrukteure von Automobilen ihre Entwicklungen bei Wettbewerben selbst an den Start brachten. Erfolge waren früher wie heute für die Werbung und das Hervorheben der eigenen Leistungsfähigkeit im harten Konkurrenzkampf unabdingbar. So konnte in Saalfeld der Direktor und Firmeninhaber Karl Koch mit einem weißen Kleinwagen „Koco“, welcher in Erfurt gebaut wurde, dank eines ausgezeichneten Wertungsfaktors seine Klasse gewinnen.

Bild 2 Direktor Koch auf seinem Koco

Interessanter Weise fuhr man zur damaligen Zeit nach einer Wertungsformel:

$$W = \frac{\mathrm{t}}{\sqrt{G/N}}$$

mit W = Wertungspunkte, t= gefahrene Zeit, N=Steuer-PS, G= Gesamtgewicht des bemannten KFZ.

In dieser frühen Zeit des Motorsports und bei der damaligen rasanten Entwicklung der KFZ-Technik sollte der Wertungsfaktor einen Ausgleich für die stark differierenden Modelle bieten. Letztendlich wurde der Fahrer belohnt, dessen Fahrzeug weniger Hubraum bei gleichem Gewicht besaß. War dann noch genügend Leistung vorhanden, stand einer guten Zeit bei guter Fahrzeugbeherrschung nichts mehr im Wege. Für die Sportkommissare hieß es damals rechnen, rechnen und nochmals rechnen. Dies alles ohne Taschenrechner oder Computer! Kamen dann noch Proteste von unterlegenen Fahrer hinzu, wurden, wie 1921 in Ilmenau, bis zu 4 Stunden

gerechnet und geprüft! Die daraus resultierende Unzufriedenheit unter den Fahrern und Zuschauern entstand nicht zu Letzt aus der Tatsache, dass die Klassifizierung der Sieger nach den erreichten Wertungsfaktoren in den offiziellen Ergebnislisten mitunter stark von der Reihenfolge nach gefahrenen Zeiten abwichen.

Zum Eklat kam es, als die Zeiten der Flachstrecke ausgewertet werden sollten: Auf Grund eines Defektes der Startuhr für diesen Abschnitt kamen einzelne Teilnehmer früher an als sie abgefahren waren!

Hierzu gab es dann auch den passenden Kommentar eines dabei gewesenen Doktors der Philosophie: „Meine Damen und Herren, was wir soeben erlebt haben, ist nichts mehr und nicht weniger als eine ungeheuerliche Bestätigung und Bereicherung der Relativitätstheorie des Professors Einstein über Raum und Zeit, und ich schlage vor, sofort an Einstein zu telegraphieren: Raum und Zeit sind nur Chimäre, und es gibt kein Vorher und Nachher.“ Das Telegramm wurde sicherlich nicht aufgegeben, stattdessen gab es zahlreiche Proteste der Fahrer.

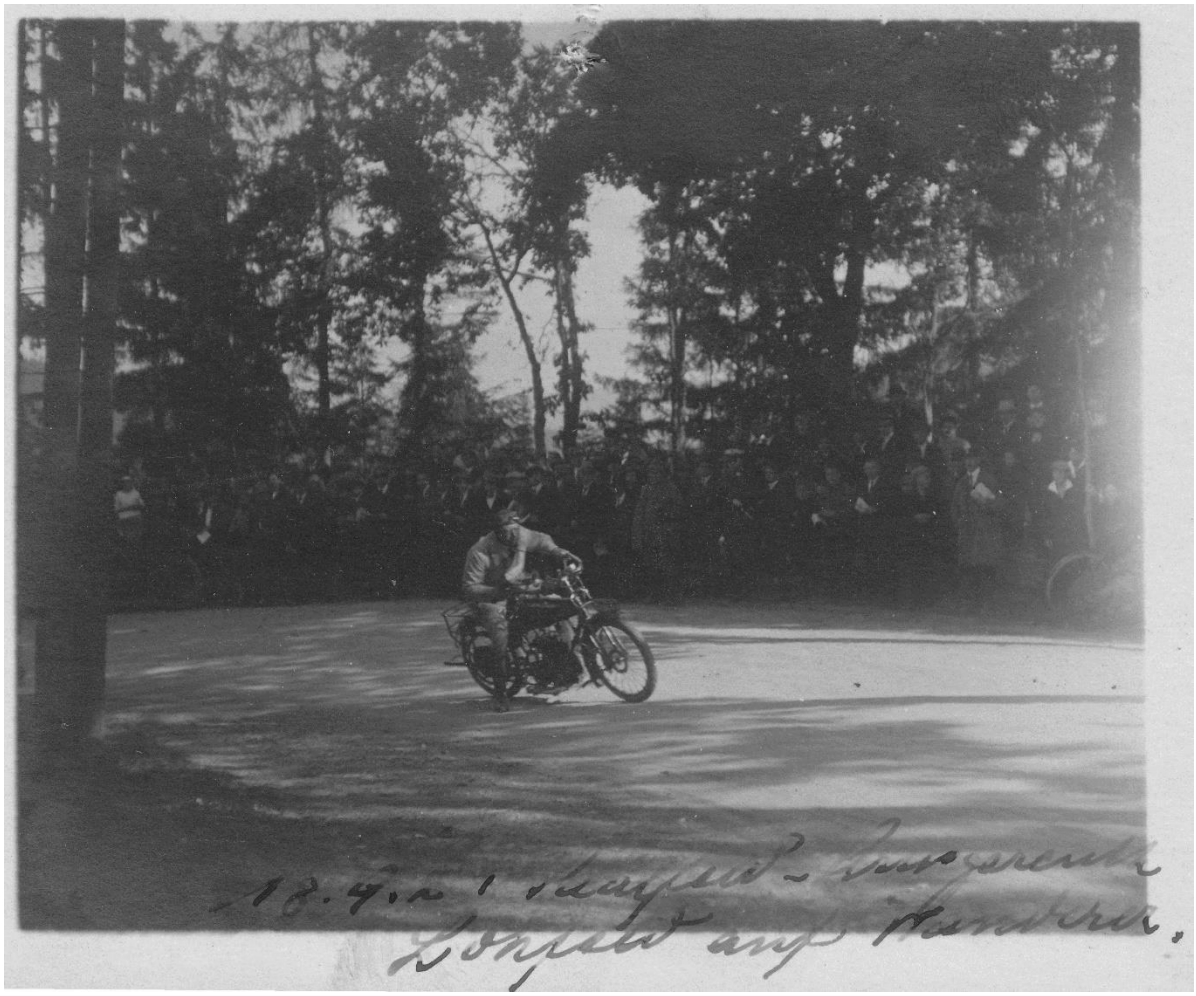

Bild 3 Lohfeld auf Wanderer

Die Wertung auf der Flachstrecke wurde daraufhin gestrichen und die Veranstaltung fand noch ein versöhnliches Ende. Wiedermal hatte sich der geniale Karl Slevogt auf seinem Apollo in Szene setzen können und den Gesamtsieg, wie auch in Ilmenau, eingefahren. Slevogt, 1912 übernahm er zur Vorstandswahl des Gaus Thüringen des ADAC den Posten des sportlicher Leiters, zeichnete maßgeblich für die Technik der Apollo-Wagen verantwortlich, liebte die Herausforderungen der Bergbezwingung. War er doch seit 1910 bei Ruppe & Sohn beschäftigt und an vielen

motorsportlichen Erfolgen persönlich beteiligt. Bis 1924 gewann er 4-mal als Gesamtsieger die Gabelbachrennen mit seinen kleinen Apollos dank der Wertungsformel. Mit deren Wegfall im Jahr 1925 war der Übergang von der Bergprüfungsfahrt zum Bergrennen schlussendlich vollzogen. Nunmehr fuhren die Sieger mit ihren Kränzen nach Hause, wenn sie auch die Schnellsten am Berg waren – das echte Rennfieber kam auf, da die Zuschauer die Zeiten sofort vergleichen und bewerten konnten. Fortan waren Rennwagenklassen und echte Rennmotorräder im Blickpunkt und jedwede Leistungssteigerung und Gewichtersparnis bei den Fahrern eine unerlässliche Voraussetzung für konkurrenzfähige Rennfahrzeuge. Faktoren, die bis heute im Rennsport ihre Gültigkeit haben.

Durch einen glücklichen Umstand konnte der Verfasser zahlreiche Originalaufnahmen vom 1. Bergrennen Saalfeld - Arnsgereuth in Empfang nehmen und seinem umfangreichen Archiv beifügen. Interessierte Leser können gern über die o.g. Webseite Kontakt aufnehmen.