

## Bis heute unvergessen:

### Die Burrenwaldrennen der Jahre 1924 und 1925

Zu den großen motorsportlichen Ereignissen der 20er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts in Oberschwaben zählen die beiden Burrenwaldrennen der Jahre 1924 und 1925, die bis heute in guter Erinnerung sind. Aus Anlass des 125. Geburtstages des Automobils soll nun in diesem Jahr am 26. Juni wieder ein Burrenwaldrennen – wegen des Verbots von Autorennen auf öffentlichen Straßen als Gleichmäßigkeitslauf – von Biberach nach Schammach führen. Aus diesem Anlass soll ein Rückblick auf die beiden ersten Burrenwaldrennen gegeben werden.

Autorennen waren in der Zeit 1924/1925, zumal in unserer Gegend, recht selten. Es war wohl nicht so einfach, passende Strecken zu finden, und der logistische Aufwand war hoch. Der Ulmer Automobilclub mit seinen zahlreichen Mitgliedern wollte so ein Rennen austragen, und fand erst nach einigem Hin und Her in Biberach eine für ein Motorrad- und Autorennen passende Strecke.

Als Rennstrecke wurde die Staatsstraße von Biberach nach Schammach für gut befunden. Sie führte von der Riedlinger Straße, Startpunkt Gasthaus Hirsch, die Steigung hinauf zu den Fünf Linden, dann weiter durch den Burrenwald zur Burrenwirtschaft, abwärts zum Gutershof Weiher und wieder ansteigend bis zum Zielpunkt 300 m vor Schammach. Die Rennstrecke war durchweg ungeteert und das Rennen damit eine recht staubige Angelegenheit.

Durch die Berichte im „Anzeiger vom Oberland“ sind wir über die beiden Burrenwaldrennen gut unterrichtet. Ein erster Hinweis findet sich in der Zeitung vom 19. Juli 1924. Es heißt da:

„Morgen Sonntag findet bekanntlich die von der Sektion Ulm des Allgemeinen deutschen Automobilclubs, Gau 12, veranstaltete Berg- und Flachprüfungsfahrt auf der Staatsstraße Biberach-Schammach statt. Der Start beginnt morgens 7 Uhr. Ab ½7 Uhr ist die Strecke polizeilich für jeden anderen Verkehr gesperrt. Sämtliche Teilnehmer haben sich spätestens bis 5½ Uhr morgens in Biberach zur Abnahme der Fahrzeuge einzufinden. Den Weisungen der aufgestellten Ordner ist unbedingt Folge zu leisten. Die Fahrt findet bei jeder Witterung statt. Nach dem Rennen gemeinsame Rückfahrt mit Musik. Anschließend Frührschoppen im Biberkeller. Nachmittags musikalische Darbietungen; um 4 Uhr wird die Preisverteilung vorgenommen werden.“

Über den Verlauf des Rennens, dessen Teilnehmer bis von Stuttgart und München kamen, berichtete der



Gedenkmedaille 1924.

„Anzeiger vom Oberland“ am 21. Juli 1924: „Ein herrlicher Sommertag begünstigte das gestrige Rennen des ADAC, Gau 12, Sektion Ulm. Schon in der vierten Morgenstunde knatterten die Autos und Motorräder durch die Straßen der Stadt, gleichsam die ‚Tagwache‘. In Biberach war das Rennen ein Ereignis. Es ist das erste Mal, daß man in Biberach ein Auto- und Motorrad-Wettrennen zu sehen bekam. Große Menschenmassen zogen der Rennstrecke zu, um hauptsächlich

an den Kurven Aufstellung zu nehmen. Die Staatsstraße Biberach-Schammach ist zweifellos als eine ideale Rennstrecke zu bezeichnen. Reich an Kurven, kann sie auch manchem Renner zum Verhängnis werden. Die Strecke hat ihren Reiz, die Biegungen aber ihre Tücken. Als eine der gefährlichsten Strecken muß zweifellos die Kurve nach Gutershofen bezeichnet werden. Dort war es auch, wo vier Motorradfahrer aus der Bahn geworfen wurden. Ein Glück, daß die Verletzungen nur leichter Natur waren. Die Fahrtstrecke betrug 9 Kilometer. Der Start war kurz vor dem Bezirkskrankenhaus, das Ziel etwa 200 Meter vor Schammach. Als bester Fahrer beim Motorradrennen ging Freiherr von König-Fachsenfeld, Stuttgart, hervor, der die Strecke in 6.03 Min. auf AJS zurücklegte. In der 2. Abteilung (Wagen) zeigte sich als erster Walther Kaufmann, Ingenieur Burgrieden, Zeitdauer 5.10.1 Min., auf Steiger. – Gegen 6.30 Uhr wurde die Rennstrecke abgesperrt. Polizei, Feuerwehr (Steigerabteilung) und Mitglieder des Sportvereins führten die Absperrmaßnahmen in mustergültiger Weise durch. Etwa 20 Minuten vor 8 Uhr begann das Rennen, welches das

zahlreiche Publikum den Motor- und Auto-Sport in seinen interessantesten Formen kennen lernen ließ. Motorräder wie Autos hatten teilweise eine rasende Geschwindigkeit. Mit Geschick und gutem Tempo wurden die Steigungen und Biegungen genommen. Die Leistungen standen durchschnittlich gemessen auf hoher Stufe. Bis 11 Uhr dauerte das Rennen. Im geschlossenen Zuge fuhren die Fahrer, voraus ein Auto, auf dem sich der Musikverein „Stadtkapelle Biberach“ befand, zurück zur Stadt zum Biberkeller (die Fahrzeuge wurden zuvor auf dem Marktplatz abgestellt). Nachmittags 4 Uhr fand im Hotel ‚Zum Rad‘ die Preisverteilung statt. Die Preise bestanden durchwegs in sehr hochwertigen Gegenständen.“

Aus dem heutigen Landkreis Biberach haben am Rennen 1924 lt. Starterliste immerhin 10 Motorradfahrer und 6 Fahrer mit Wagen teilgenommen. Es waren dies die Motorradfahrer Fritz Thiel, Laupheim, auf Cockerell – 0,74 PS (1. Platz Privatfahrer bis 150 ccm), Christ. Gerster, Biberach, auf Boge – 0,86 PS, Th. Kibler, Unteressendorf, auf EMA – 0,97 PS, Karl Munding, Laupertshausen, auf NSU – 0,95 PS (7. Platz Indust-



Burrenwaldrennen 1924: Oskar Leupolz, Biberach, auf seinem „Wanderer“-Motorrad.



Blick auf die Zieltribüne beim Burrenwaldrennen 1925.

riefahrer bis 250 ccm), Richard Enßle, Biberach, auf Argo (2. Platz Privatfahrer bis 250 ccm), Oskar Miggel, Biberach, auf Flottweg (3. Platz Industriefahrer bis 250 ccm), Adolf Waser, Biberach, auf engl. Triumph – 1,9 PS (4. Platz Industriefahrer bis 500 ccm), Paul Schuler, Laupheim, auf Derad – 1,5 PS, Oskar Leupolz, Biberach, auf Wanderer – 2,35 PS (1. Platz Privatfahrer über 500 ccm), Ferd. Aabenstein, Biberach, auf Megola – 2,4 PS (3. Platz Industriefahrer über 500 ccm) sowie die Fahrer mit Wagen Hugo Leupolz, Biberach, auf Adler – 6 PS (6. Platz Klasse II), Anton Harsch, Winterstettenstadt, auf Wanderer – 4,99 PS (3. Platz Klasse II 4,5–6 PS), Hans Beck, Biberach, auf Hansa – 8 PS, Xaver Steinle, Burgrieden, auf Steiger – 10 PS (1. Platz Klasse IV 8–10 PS), Daniel Maier, Burgrieden, auf Steiger – 11,4 PS (2. Platz Klasse V), Walter Kaufmann, Burgrieden, auf Steiger – 11,4 PS. Bei den angegebenen PS handelt es sich um „Steuer-PS“; die tatsächliche Motorstärke war etwa das Fünffache.

„Je einen Wanderpreis, Pokal und goldene Plakette erhielten Ingenieur W. Kaufmann-Burgrieden und Freiherr R. von König-Fachsenfeld-Stuttgart. Ein Ehrenpreis wurde überwiesen an W. Kaufmann-Burgrieden und Daniel Maier-Burgrieden (Steigerwagen). Des weiteren wurde Frl. Neuenmaier-Stuttgart in Anerkennung ihrer hervorragenden Leistungen als Begleitfahrerin ein Blumenstrauß überreicht. Herr Diplomkaufmann Roß-

mann-Ulm, der als Vorsitzender der Sektion die Oberleitung des Tages übernommen hatte, teilte sodann den Beschluß der Kommission mit, Herrn Stadtschultheiß Hammer-Biberach als Erinnerung an das Burrenwaldrennen 1924 eine silberne Medaille zu überweisen. Des weiteren wurde Herr Autofabrikant Beck-Biberach in voller Anerkennung für seine großen Mühen um das Zustandekommen der Prüfungsfahrt und für die in bester Weise getroffenen Vorbereitungen auf das Rennen ein goldener Pokal gestiftet. Nach kurzen, markanten Schlußworten des Vorsitzenden, wobei er auch auf die Bedeutung des soeben ausgetragenen Sportes hinsichtlich der Ertüchtigung der Einzelpersonen, die wieder dem Vaterland zunutze kommt, hinwies, fand die Preisverteilung ihr Ende. (Infolge Überlastung des technischen Betriebes mußten wir den Bericht leider auf diese Kürze beschränken).“

Nach dem guten Verlauf des Burrenwaldrennens im Jahre 1924 waren die Erwartungen an das Burrenwaldrennen 1925 groß. Am 26. Juni 1925 berichtete so der „Anzeiger vom Oberland“:

„Burrenwaldrennen. Den Liebhabern für Tribünenplätze am Gutershofer Weiher kann die erfreuliche Mitteilung gemacht werden, daß die 400 Sitzplätze fassende Tribüne bereits fertiggestellt ist. Der Besitzer des Platzes hat seine Forderung etwas ermäßigt. Heute werden an der Rennstrecke 15 Telefonstellen errichtet,

welche etwaige Unfälle zu melden haben und die Verbindung zwischen Start und Ziel herstellen. Zu dem Rennen sind bis jetzt 108 offizielle Nennungen eingelaufen. Im ganzen ist jedoch mit mindestens 110–115 Nennungen zu rechnen. Der Wanderpreisträger von 1924, Freiherr König von Fachsenfeld hat sich zu guter Letzt auch noch entschlossen, den erworbenen Preis auf dem heutigen Rennen zu verteidigen. Ferner wird sich auch der Fürst von Hohenlohe-Bartenstein an dem Rennen beteiligen.“

Die Fahrzeuge starteten beim Gasthaus Hirsch in Biberach im Abstand von 1 Minute und wurden einzeln mit Startnummer und Startzeit mit dem Fernsprecher am Zielort in Schammach angemeldet. Bei Ankunft des Fahrzeugs dort wurde dann die gefahrene Zeit festgestellt. Die einzelnen Fernmeldestellen hatten auch die Aufgabe, eventuelle Unfälle sofort zurück zu melden, um gegebenenfalls startende Motorräder und Wagen aufzuhalten, bis die Strecke wieder frei war.

Ein weiterer Hinweis kam am 27. Juni in der Zeitung:

„Burrenwaldrennen. Über alle das Rennen betreffende Wichtigkeiten haben wir unsere Leser in mehrfachen Artikeln bereits schon unterrichtet. Die Zuschauer werden nochmals darauf aufmerksam gemacht, den Anweisungen der Ordner unbedingt und sofort Folge zu leisten; dies liegt im eigenen Interesse der Zuschauer. Dann muß auch vor allem davor gewarnt werden, Hunde mitzunehmen, was die schwersten Folgen nach sich ziehen könnte. Das Besteigen von Bäumen im Wald oder an den Straßen ist verboten, ebenso das Rauchen im Walde. Flurschaden muß unter allen Umständen vermieden werden; wer solchen anrichtet, ist persönlich dafür haftbar. In dieser Beziehung sollten alle Erwachsenen verständnisvoll eingreifen. Um 6 Uhr wird die Rennstrecke gesperrt. Wer auf kürzestem Umweg zu interessanten Aussichtsplätzen kommen will, der wählt am besten den Attenweiler Kirchweg. Empfehlenswerte Stellen sind neben der Tribüne (Gutershofer Weiher) der Eingang zum Burrenwald und bei den ‚Fünf Linden‘. – Die Rennleitung bittet die Zuschauer, mit ihren Fahrzeugen nicht über das Krankenhaus zu fahren, sondern für den Hin- und Rückweg die Straße über das Gaisental zu benützen, um die Insassen des Krankenhauses möglichst zu schonen. Es ist außerdem vorgesehen, die Rückfahrt, nicht wie üblich, über die eigentliche Rennstrecke, sondern ebenfalls wieder über das Gaisental umzuleiten. Für zu spät kommende Zuschauerfahrzeuge wäre der günstigste

Weg über Birkenhard–Aßmannshardt–Attenweiler. – Außer ca. 40 außerordentlich wertvollen Preisen stiftete die Stadt Biberach einen wundervollen Ehrenpreis. Sonstige Preise wurden von Biberach noch gestiftet von der Firma Auto-Beck und Herrn Maier, Hotel zum Württemberger Hof.“

Am 29. Juni 1925 schließlich brachte der „Anzeiger vom Oberland“ einen ausführlichen Bericht über das Rennen:

„Biberach, 29. Juni. Schon viele Wochen vorher sahen die Freunde und Gönner des Motorrad- und Autosports voller Erwartungen auf den 28. Juni, dem Tage, an welchem das Burrenwaldrennen auf der Staatsstraße Biberach–Schammach zum zweitenmale durchgeführt werden sollte. Heute gehört es bereits der Vergangenheit an. Das interessante Rennen des Vorjahres, das infolge seiner Neuheit auf einen großen hiesigen Bevölkerungskreis besonderen sportlichen Reiz ausübte, war noch in zu guter Erinnerung, als dass man sich in diesem Jahre davon abhalten ließ, dem Rennen als Zuschauer beizuwohnen. Die Mängel, die im letzten Jahre bezüglich der organisatorischen Durchführung bestanden, waren bei der diesjährigen Veranstaltung größtenteils beseitigt, dank der umfassenden Vorbereitung der Oberleitung des Unternehmens und der ihr stets hilfsbereit zur Seite stehenden Organe. Schon mehrere Tage vor den offiziellen Rennen bekam man innerhalb der Stadt einen Vorgeschmack vom baldigen Anbruch des eigentlichen Renntages. Insbesondere waren es die Anwohner der Riedlingerstraße, die davon mehr oder weniger zu kosten bekamen. – Leider hat der Training auch ein Todesopfer gefordert. Dieser tödliche Unfall mag vielleicht manchem Teilnehmer am Rennen eine Mahnung zur Vorsicht gewesen sein. Sonst sind, soweit das Training in Betracht kommt, Unfälle nicht zu verzeichnen. Erwähnenswert dürfte sein, dass am Samstag Abend Herr Karl Krause aus Straubing auf einer Trainingsfahrt vom Unglück ereilt wurde, insofern, als ein Reifen seines Stoewerwagens (8,92 PS) platzte, wodurch das Auto sich mehrmals überschlug, in Brand geriet und nahezu vollständig ausbrannte. Glücklicherweise ist dabei niemand nennenswert verletzt worden. Der Fahrer kam im Graben unter das brennende Auto zu liegen und konnte noch rechtzeitig hervorkriechen, während der Beifahrer im großen Bogen seitlich hinausgeschleudert wurde, jedoch ohne Verletzung davonkam. – Es sei übrigens bemerkt, dass sich bei der letzten Trainingsfahrt am Samstag Nachmittag eine ansehnliche Zuschauerzahl insbeson-



dere bei den ‚Fünf Linden‘ eingefunden hatte, um schon am Vortage Zeuge eines sportlichen Ereignisses zu sein. – Über kleinere Vorkommnisse innerhalb der Stadt (Motorraddefekte usw.) an dieser Stelle zu berichten, dürfte sich erübrigen.

Den Auftakt der Veranstaltung bildete ein **Festbankett** am Samstag Abend im Lautensaal, bei dem zahlreiche Mitglieder der A.D.A.C., sowie geladene Gäste erschienen waren. Infolge des Trainings hatte sich der Beginn des Banketts ziemlich stark verzögert. Das Streicherorchester der Stadtkapelle Biberach eröffnete den Abend mit dem Marsch ‚Hoch Heidecksburg‘, worauf Herr Sembinielli nachfolgenden, von Herrn Kaufmann Fritz Mayer hier verfassten Prolog in wirkungsvollster Weise zum Vortrag brachte:

#### Prolog zum Burrenwaldrennen 1925

Nun seid uns begrüßet mit Jubelschall  
Ihr Freunde zum frohen Beginnen!  
Die siegesbewußt Ihr gekommen All  
Zum fröhlichen Burrenwaldrennen!  
Zu messen die Kräfte in heißem Turnier  
Zu zeigen den Mut und das Können,  
Mög' mancher im festlichen Saale hier  
Die Palme des Sieges gewinnen!

Ein jeder von Euch, der dem Auto vertraut,  
Das er sich zum Rennen erkoren,  
Der muß es doch lieben wie seine Braut,  
Sonst ist sein Beginnen verloren!  
Und wer nichts wagt, der nimmer gewinnt,  
Dem winkt auch nicht Lorbeer und Ehre!  
Wenn kraftvoll er nicht und flink wie der Wind  
Voll Geistesgegenwart wäre!

Und was soll das Endziel sein vom Turnier,  
Den Ruhm deutscher Technik zu zeigen!  
Die deutschen Fabriken, sie mögen auch hier,  
Die Siege sich machen zu eigen!  
Alldeutschland voran auch im Autobau,  
Im Sturmeslauf soll dies verkünden,  
Euch morgen die todesmutige Schau  
Und Hemmnisse überwinden!

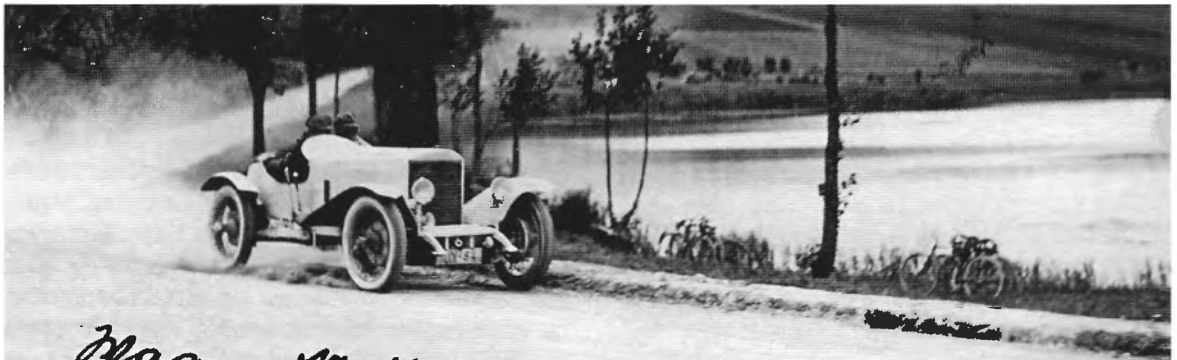
Und wenn auch so mancher dann morgen  
nicht fand,  
Was er sich im Traume ersehnte,  
Er nehme vom herrlichen Oberland,  
Wo er gern als Sieger sich wähte

Den Jubelgruß mit, der uns alle durchglüht,  
Eh' wir uns in Freundschaft dann trennen,  
Wir nehmen ein dankbar Erinnern mit  
An's fröhliche Burrenwaldrennen!

Nach einem Liedervortrag des Doppelquartetts des Sängerbunds Biberach (‚In die Ferne‘), das sich in entgegenkommender Weise in den Dienst der Sache stellte und so durch seine prächtigen Liedergaben die Veranstaltung neben den anderen musikalischen Vorträgen verschönte, hielt der erste Vorsitzende des A.D.A.C., Sektion Ulm, Herr Dipl.-Kaufmann Roßmann, Ulm, eine kurze Begrüßungsansprache. Zum zweitenmale habe der Ulmer Automobilclub, Gau 12 des A.D.A.C., das Burrenwaldrennen zu veranstalten. Man werde am morgigen Tage eine größere Konkurrenz sehen wie vor einem Jahre und wohl auch bessere Leistungen erzielen. Namens des Automobilclubs Ulm heiße er die erschienenen Mitglieder aufs herzlichste willkommen, insbesondere den Ehrenvorsitzenden der Veranstaltung, Herrn Stadtschultheiß Hammer. Gleichzeitig möchte er damit den herzlichen Dank verbinden für den von der Stadt Biberach gestifteten wundervollen Ehrenpreis, ebenso für die übrige gastfreundliche Unterstützung, die der Automobilclub für seine Veranstaltung bis jetzt allseits gefunden hat. Einen weiteren herzlichen Willkommensgruß entbot sodann Herr Roßmann dem verehrten Gauvorsitzenden, Herrn Widmann, der sichs besonders angelegen sein ließ, der gesamten Veranstaltung beizuwohnen; ein Willkommen aber auch allen Herren und Damen, die zur Verschönerung des Abends beitragen werden. Mit einem kräftigen ‚Töff töff hurra!‘, schloß der Vorsitzende seine Begrüßungsansprache. Im Verlauf der weiteren Darbietungen, wobei neben den gesanglichen und musikalischen Leistungen des Doppelquartetts und des Streicherorchesters auch die Violinsolos von Herrn Ing. Mattes und der humoristische Vortrag von Herrn Sembinielli hervorgehoben zu werden verdienen, richtete auch Herr Stadtschultheiß Hammer einige Ausführungen an die Anwesenden. Mit humorvollen Worten in Bezug auf das verspätete Beginnen des Banketts leitete der Stadtvorstand seine Ansprache ein und hieß dann die verehrten auswärtigen Gäste namens der Stadtverwaltung und zugleich als Ehrenvorsitzender herzlich willkommen; besonderen Willkommgruß entbiete er den Ulmern, mit denen die Stadt Biberach jahrhundert alte freundschaftliche Beziehungen verknüpfe; ein Willkommen aber auch allen Fahrern, auf die morgen aller



Wagen Nr 26  
Kaiser v. Finnern (Herr/Jr.)  
auf "Dürkopp."



Wagen Nr 44  
Daniel Kaiser Burgrieden auf "Steiger."



Teilnehmer am Burrenwaldrennen 1925: Alfons Hierlemann, Biberach, auf „Astra“; Oskar Leupolz, Biberach, auf „Wanderer“; Eugen Heck, Möhringen, auf „Sunbeam“.

Augen gerichtet sein werden. Mit den besten Wünschen für das Rennen und einem Trinkspruch auf das Wohl des Ulmer Automobilclubs fand die Ansprache ihren Ausklang. Es war bereits in vorgertückter Stunde, als das Festbankett seinem Ende nahte.

### Das Rennen am Sonntag

Sonntag morgen – bewölkter Himmel – herbstliche Witterung. Bereits in den frühesten Morgenstunden setzten die Wanderungen zu Fuß, Rad und per Kraftwagen nach den besten Zuschauerplätzen, an die kurvenreichen Stellen, ein. Ein **umfangreicher Ordnungsdienst**, der umso notwendiger war, als nämlich die Zuschauermenge des diesjährigen Rennens die des Vorjahres übertraf, sorgte für eine ordnungsmäßige Abwicklung des für Biberach und seine Umgebung ungewohnten Verkehrs. Zur Mithilfe der Streckenabspernung, die von der Landjägersmannschaft des Bezirks Biberach und der hiesigen Feuerwehr durchgeführt wurde, ist außerdem noch eine Abteilung der Polizeibereitschaft Ulm herangezogen worden. Trotzdem hinlänglich bekannt gemacht wurde, daß um 6 Uhr früh die Rennstrecke gesperrt ist, konnte man um ½7 Uhr noch auf einem großen Teil der Rennstrecke Radfahrer antreffen, was manche Unannehmlichkeiten in Hinsicht auf den um diese Zeit von der Oberleitung durchgeführten Autoverkehr zur Folge hatte. Hier wäre ein schärferer Eingriff seitens der Streckenabspernung am Platze gewesen.

Die meisten Zuschauer begaben sich auch diesmal wieder zur **Kurve am Gutershofer Weiher**, woselbst auch eine Tribüne erstellt war und die Stadtkapelle mit musikalischen Vorträgen aufwartete. Sehr viel Publikum hatte sich auch bei den ‚Fünf Linden‘, am Blockhaus und auf dem freien Gelände um den Burren eingefunden, insbesondere der letztere Platz war vorzüglich geeignet, das Rennen auf einer Strecke zu überblicken, die für die Fahrer heimtückisch werden konnte. Durch die Verbreiterung der Kurve bei Gutershofen ist die Gefahr des Sturzes, die vordem in großem Maße bestand, wesentlich herabgemindert worden; das konnte man heuer deutlich beobachten. Trotzdem war äußerste Vorsicht für den Fahrer am Platze, deren sie sich an dieser Stelle auch meistens befließigt haben. Mit besonderer Befriedigung kann festgestellt werden, dass **während des Hauptrennens kein Unfall vorgekommen ist**.

Unter den Gestürzten, jedoch ohne Verletzung, befinden sich Gottlob Lederer, Stuttgart, auf Kleinkraft- rad ‚Klotz‘; Max Holbein, Ulm, auf ‚Wanderer‘ (beide beim Gutershofer Weiher). Infolge Motordefekt sind ausgeschieden Hans Sprinz, Ravensburg, Krafrad mit Seitenwagen ‚B.M.W.‘, und Jos. Pfeiffer, Ulm (Tourensportwagen ‚Tatra‘), bei Station 4, sowie Richard Haug, Stuttgart (auf Marke ‚Spiegler‘) bei Station 5. Des weiteren ist gestürzt bei Station 2 Paul Reichert, Mergentheim H.K.R., Kleinkraft- rad. Eugen Prinz zu Schaumburg-Lippe (Kleinkraft- rad, KL E über 750 cbcm)



Walter Kaufmann, Burgrieden, mit seinem „Steiger“.



stürzte bei seiner zweiten Fahrt unweit der Burrenwirtschaft. Er fuhr im schnellsten Gange, scheint aber an der oben bezeichneten Stelle etwas unsicher geworden zu sein und stürzte kurz darauf; die Maschine ist stark beschädigt worden, der Fahrer selbst wurde nicht verletzt. Allgemein war übrigens der Eindruck, daß sich sowohl der Fahrer auf Rädern wie auf Wagen bei der Burrenwirtschaft eine gewisse Unsicherheit bemächtigte. Die dort folgenden Kurven sind zweifellos nicht zu unterschätzen. Auffällig in Erscheinung trat das geradezu halbschwerkereiche Verlegen des Gleichgewichts der Mitfahrer in Beiwagen bei den einzelnen Kurven. Vorbildliches, insbesondere im Befahren der Kurven leisteten neben den ersten Preisträgern (siehe unten) Frhr. v. König-Fachsenfeld (Kleinkraftad, Klasse E über 750 cbcm, Norton); Hermann Dobler, Stuttgart, auf Kraftad mit Seitenwagen, Klasse G bis 1000 cbcm, N. Imperial; Fürst Hohenlohe-Bartenstein in gleicher Klasse, Harl. David.; ebenso Carl Imholz, München. Des weiteren Schmid, v. Hinrichs & Co., auf Tourensportwagen, Klasse 4 (bis 8 PS); Armin Winkle, Altenstadt/Ilter, Klasse 6 (über 10 PS) und Richard Wochner, Leutkirch, Rennwagen Klasse G (bis 1,1 Liter), der die Kurve am Gutershofen Weiher äußerst scharf aber sicher nahm. So bot das Burrenwaldrennen 1925 für den Sportler und Interessenten wieder höchst Interessantes. Für die Zuschauer weniger angenehm war die **allzu langsame** Abwicklung des **Rennprogramms** – von 8 Uhr (statt 7 Uhr) bis ½ 12 Uhr vormittags – und in nicht geringem Maße die ziemlich starke **Staubentwicklung**. Es scheint ein sehr schlechtes Mittel zu sein, diese „Immertau“-Lösung?!

Was die **Disziplin des Zuschauerpublikums** betrifft, so konnte man im allgemeinen damit zufrieden sein. Daß es immer wieder Personen gibt, die sich bei derartigen Anlässen nicht an Ordnung gewöhnen können, ist eine zu bekannte Tatsache. – An **Flurschaden** dürfte, soweit es sich bis jetzt übersehen ließ, wenig angerichtet worden sein.

Beim Durchgehen der Startliste fiel besonders auf, daß sich so **wenig Biberacher** an dem Rennen beteiligten. Angesichts der zahlreichen Fahrer in hiesiger Stadt ist dies umso unerklärlicher.

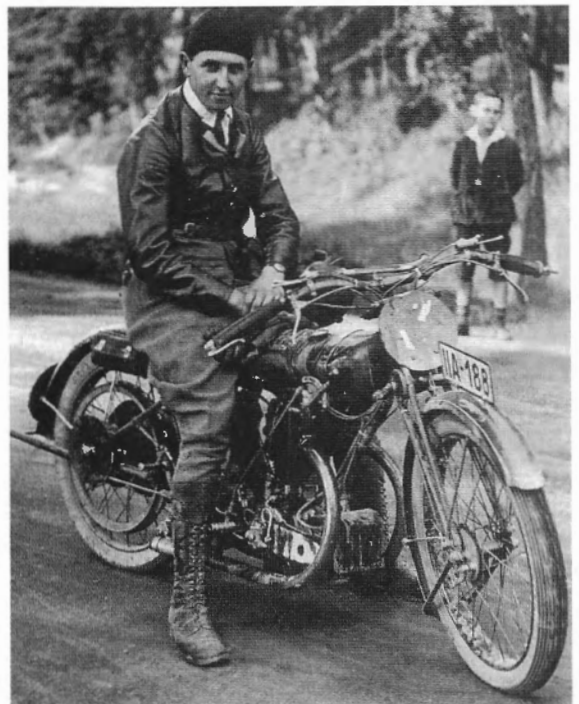
Nach Beendigung des Rennens fuhren die Teilnehmer gemeinsam zur Stadt; ein großer Teil nahm auf dem Marktplatz frontmäßige Aufstellung. Begreiflicherweise entwickelte sich dort um die Mittagszeit starker Verkehr. Umso angenehmer wirkte der straff durchgeführte polizeiliche Absperrungs- und Ordnungsdienst. Begrüßens-

wert war außerdem, daß auch die Zugangswege zum Kirchhofplatz für Fahrzeuge gesperrt worden sind.

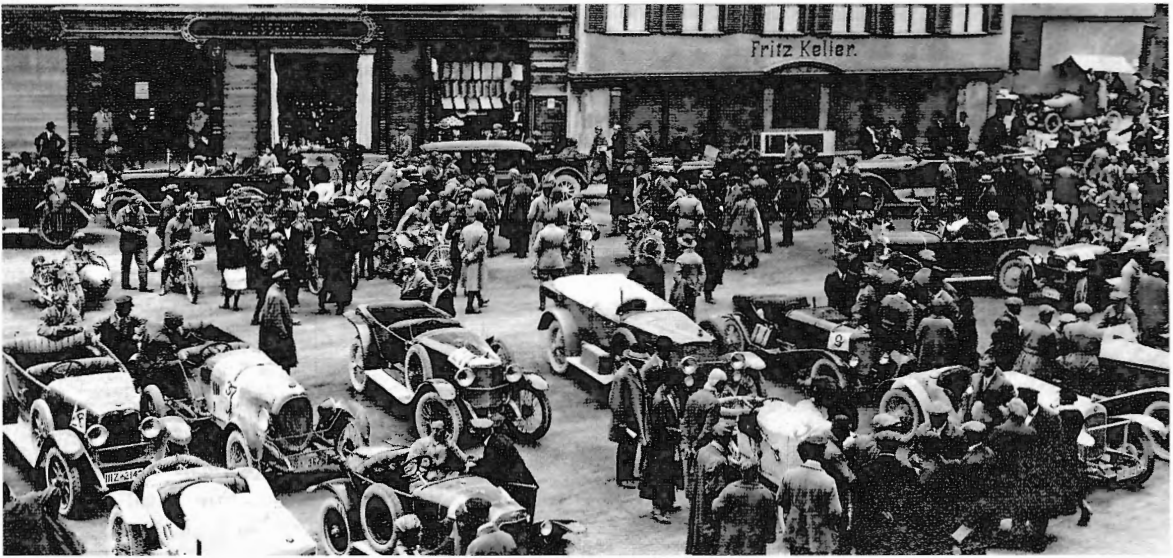
Nachmittags fand in der Schützenkellerhalle, die trotz ihrer Geräumigkeit kaum alle Besucher zu fassen vermochte, die **Bekanntgabe der Sieger mit darauffolgender Preisverteilung** statt. Es waren durchaus prächtige, sehr wertvolle Preisgegenstände, die zur Verteilung kamen.

Die Organisation am Renntag war eine durchaus mustergültige. Ein besonderes Verdienst gebührt hier in erster Linie Herrn Dipl.-Kaufm. **Roßmann**, Ulm, dann aber auch Herrn Hans Beck, Biberach, der sich in diesem Jahre wieder voll und ganz in den Dienst der Sache stellte. Anerkennung aber auch allen anderen Organen, die bei der organisatorischen Durchführung der Veranstaltung mitgewirkt haben.“ So weit der ausführliche Bericht der Zeitung.

Den 1. Wanderpreis für die beste Wagenzeit des Tages, gestiftet von der Steiger A. G., Burgrieden, erhielt der Sieger 1925: **Daniel Maier**, Burgrieden (5,31,1 Min. auf „Steiger“), den 2. Wanderpreis für die beste Motorradzeit des Tages, gestiftet vom Ulmer Automobilclub e.V., der Sieger 1925: **Ernst Henne**,



*Ernst Henne (1904–2005) begann beim Burrenwaldrennen 1925 seine beispiellose Karriere.*



München (5,48,1 Min., auf „Astra“), den Ehrenpreis der Stadt Biberach Ing. Walter Kaufmann, Burgrieden.

Was damals noch niemand wissen konnte: mit seinem Sieg im Burrenwaldrennen begann der steile Aufstieg des in Weiler im Allgäu geborenen Ernst Henne (1904–2005) zu einem der erfolgreichsten Motorradsportler der Motorsportgeschichte; bereits ein Jahr nach dem Burrenwaldrennen (1926) gewann er die Deutsche Meisterschaft, 1937 stellte er mit 279,5 km/h einen Geschwindigkeitsrekord für Motorräder auf, der erst 1951 gebrochen werden sollte, und war damit 14 Jahre lang der „Schnellste Mann der Welt“.

Beim Rennen 1925 wurde im Zeitungsbericht beklagt, dass sich so wenig Biberacher an dem Rennen beteiligt hätten. Es kann nur vermutet werden, dass durch zunehmende Professionalisierung der Rennen – die Teilnehmer kamen inzwischen aus ganz Süddeutschland – und verstärktes Auftreten von „Industriefahrern“ die „Privatfahrer“ nur noch geringe Erfolgchancen sahen. Zum Rennen 1925 haben sich aus dem heutigen Landkreis Biberach gemeldet die vier Motorradfahrer Alfons Hirlemann, Biberach, auf Astra (3. Klasse B bis 350 ccm), Oskar Leupolz, Biberach, auf Wanderer (3. Klasse D bis 750 ccm), Paul Schuler, Laupheim, auf Klotz, Karl Huchler, Ochsenhausen, auf BMW sowie die vier Fahrer von Wagen Josef Kundrath, Biberach, auf Opel (3. Klasse 1 bis 4 PS, Industriefahrer), Anton Harsch, Winterstettenstadt, auf Wanderer (3. Klasse 2 bis 5 PS, Privatfahrer), Daniel Maier, Burgrieden, auf Steiger (1. Klasse 6 über 10 PS, Industriefahrer und mit der besten Zeit des Tages) und Walter Kaufmann, Burgrieden, auf Steiger (1. Klasse D Rennwagen über 2 Liter und über 10 PS, Industriefahrer und Gewinner des Ehrenpreises der Stadt Biberach).

Einen Schlüssel für das Ende des Burrenwaldrennens nach nur zwei Jahren, zu dem wohl auch der tödliche

Unfall bei der Trainingsfahrt am Vortag beigetragen hat, bieten die in der Zeitung im Anschluss an die Ergebnislisten abgedruckten „Schlußbemerkungen: Man hört über das Rennen so viel Ansichten und Stimmen, teils dafür, teils dagegen. Viel Köpfe, viel Sinn! Aber eines muß dabei festgestellt werden: Diese Rennen bedeuten doch nur den Willen zum Fortschritt auf dem Gebiete des Autowesens, den Kampf um neue Errungenschaften, den Weg zum Sieg und Ruhm der deutschen Technik. Es ist ein Kampf zwischen einzelnen Fabriken in der Herstellung der solidesten Wagen und Rädern, es wird eine Konkurrenz zwischen Ländern werden. Darum vorwärts, deutsche Technik! Sodann sind es tausende von Arbeitern, die dieser Industrie ihre Existenz verdanken und dabei ihr Brot verdienen. Nun könnten allerdings die vielen Unglücksfälle im Motorwagenverkehr – aufgelegtes Selbstverschulden abgerechnet – unser Urteil beeinträchtigen; aber hat nicht jeder Fortschritt auf irgend einem Gebiete, so auch im Verkehrswesen, vom Pferdegespann angefangen bis zur Eisenbahn, Schiffswesen und Flugtechnik, von jeher ihre Opfer gefordert? Daß hier besondere Anforderungen an Wissen, Können und Geistesgegenwart gestellt werden, hinaus über das Alltägliche, hat für den Unternehmenden einen besonderen Reiz. Endlich läßt sich der Fortschritt niemals durch Nörgeln und Tadeln aufhalten“.

Herzlicher Dank gilt Herrn Eugen Stromaier, Ummendorf, der mit wichtigen Anregungen, Informationen und Materialien zu diesem Artikel beigetragen hat.

#### Bildnachweis

S. 65 Eugen Stromaier, Ummendorf.

S. 73 Aus: Karl Reese „Motorräder aus München“, Verlag Johann Kleine, Vennekate (ISBN 3-935517-17-3).

Alle weiteren Abbildungen Archiv Erich Fleisch, Biberach.