

Seifenkistlerennen

1950

Das Wort "Seifenkistl" ist vielen heute durchaus noch geläufig. Den Jüngeren (unter 50!) dürfte aber kaum bekannt sein, dass Mitterfels im Jahre 1950 der Austragungsort für die Niederbayern-Qualifikation zur Bayerischen Meisterschaft war.



Die Rennleitung lag in den Händen amerikanischer Offiziere.

Ausscheidungsrennen für Bayerische Meisterschaft in Mitterfels

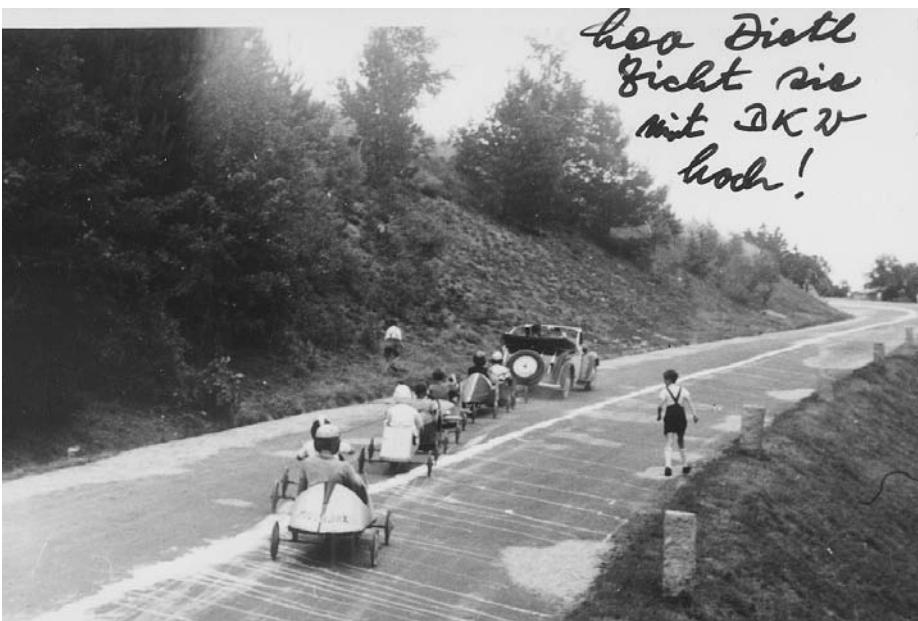
Auch zu diesem Ereignis finden wir Hinweise im „Mitterfeler Gemeindeboten“. In Nr. 23 vom 10. Juni 1950 wird „die Einwohnerschaft von Mitterfels ersucht, das morgige Rennen auf der Straße Mitterfels-Steinburg (Hölmühlerberg) zahlreich zu besuchen. Eintritt wird nicht erhoben.“ Es ist die Vorentscheidung für die Landkreise Bogen, Straubing

und die Stadt Straubing. Erstmals nehmen auch Mitterfeler Jungen im Alter von 10-13 Jahren an einem derartigen Rennen teil. Es werden genannt: Werner Lang, Berthold Schwinghammer, Hans Jakob, Hermann Schwarz, Horst Stenzel, Joachim Hetz.

Wochenlang hatten sich die angehenden Renn-Profis auf den Tag-X vorbereitet. Das war mit großen Schwierigkeiten verbunden, denn die

„Kistlwagen“ mussten selbst gebaut werden. Die Firma Opel stellte lediglich die Räder und die Achsen zur Verfügung. Wie Bert Schwinghammer (damals 12 Jahre) berichtet, geschah es in seinem Fall in Teamarbeit. Sein um 2 Jahre älterer Bruder Franz war Chef-Konstrukteur und technischer Leiter, außerdem gehörte Hermann Albert als Testfahrer zum Team. Das größte technische Problem war die Funktion der Lenkung für die unerfahrenen Konstrukteure. Nach unzähligen Fehlversuchen wurde das Problem schließlich zufriedenstellend gelöst. Aber auch auf „Windschlüpfrigkeit“ der Modelle musste geachtet werden. Das war ebenfalls mit Schwierigkeiten verbunden, denn es durfte nur Holz als Material verwendet werden. Auch die Bremsen mussten einwandfrei funktionieren, denn die „Kistl“ wurden vor dem Start von der Rennleitung genau auf Fahrtüchtigkeit geprüft.

Leichter hatte es da Werner Lang, denn in der Wagnerwerkstatt seines Vaters war alles nötige Werkzeug und Material vorhanden. Wenig technische Probleme hatte auch Joachim Hetz als Sohn eines Elektromeisters.



Sein Fahrzeug dürfte technisch am ausgereiftesten gewesen sein, denn er konnte sich als einziger Mitterfelser Teilnehmer für das nächste Rennen qualifizieren. Hermann Schwarz (Dschani) wurde wegen technischer Mängel der Bremsen zum Rennen nicht zugelassen und musste die Startrampe vorzeitig verlassen.

Dem Aufruf zur zahlreichen Teilnahme waren nicht nur viele Mitterfelser gefolgt sondern auch Schaulustige aus der näheren und weiteren Umgebung. Dass das Rennen durchaus überörtlichen Charakter hatte, geht aus dem ausführlichen Bericht des Straubinger Tagblatt vom Montag 12. Juni hervor: „Ein richtiges Rennwetter! Nicht bloß für die Fahrer, auch für die Zuschauer, die wie Bienenschwärme an dem Abhang über der Straße hingen.“ Der Berichterstatter bedauert, dass die Fahrer einzeln starten mussten, was dem Rennen einen gewissen Reiz nahm, aber einige schwere Stürze beim Training am Samstag machte dies erforderlich. Die meisten Stürze verliefen glimpflich mit Hautabschürfungen und Prellungen. Nur ein Teilnehmer musste mit einem Schlüsselbeinbruch ins Krankenhaus eingeliefert werden. Wahrscheinlich hatten Fahrer und Rennleitung das starke Gefälle unterschätzt.

Auch der Testfahrer Hermann

Der Start befand sich oberhalb der Höllmühle in Richtung Steinburg.



Albert vom Renn-Team Schwinghammer erlitt einen Sturz, der zwar ohne Personenschaden verlief, aber der Schaden am Fahrzeug war so erheblich, dass Bert Schwinghammer damit am Sonntag nicht starten konnte. Wochenlang mühevoller Arbeit war vergeblich! Die große Enttäuschung kann man sich leicht vorstellen! Hermann Schwarz war nicht der einzige, der wegen technischer Mängel nicht zugelassen

wurde. Von den 52 Seifenkisteln durften nur 45 starten.

Dass das Rennen auch für die Zuschauer gefährlich werden konnte, erfahren wir aus dem Zeitungsbericht: „Dem Fahrer Nr. 23, Horst Petersilie aus Straubing versagte an der unteren Kurve die Steuerung. Horst versuchte noch zu bremsen, aber es war schon zu spät. Er sauste über die Böschung und streifte eine ältere Frau und zwei Knaben, die mit Hautabschürfungen, Prellungen und mit dem Schrecken davon kamen. Der Fahrer selbst lief bald wieder munter herum. Zum Glück sind die Fahrer mit einem Holzhelm bewehrt, so dass gefährliche Stürze kaum möglich sind“, beruhigt der Berichterstatter.

Auch die 346,5 m lange Fahrstrecke wird genau beschrieben: „Bald nach dem Start, der von einem erhöhten Podium aus (mit Verschlussbrett) erfolgte, kam eine Strecke von etwa 50 m Länge mit rauhem Schotter. Während die übrige Fahrbahn nur einige Schotterflecken aufwies, war der Rand, namentlich in den Kurven, stark beschottert.“ Um einen der 14 Plätze für die nächste Ausscheidung



Die Teilnehmer in gespannter Erwartung vor dem Start.

zu erreichen, wurde den jungen Rennfahrern viel Geschick abverlangt.

Fredi Lindekuh aus Straubing belegte mit 35,5 Sekunden den ersten Platz, gefolgt von den Bogenern Alfons Hafner (36,0), Albert Sänger und Werner Stumbeck (36,2). Den 5. Platz belegte mit 36,9 Sekunden Christian Endlich aus Straubing. (Man beachte die genaue Zeitmessung!) Von den Mitterfeler Teilnehmern konnte sich als einziger Joachim Hetz für das nächste Ausscheidungsrennen qualifizieren.

Die Rennleitung hatten amerikanische Offiziere inne, an der Spitze Resident Officer Lawrence. Als einziger Deutscher fungierte der Leiter der Fahrbereitschaft Bogen, Herr Hahn. Die beiden ersten Sieger gewannen eine 3-tägige Fahrt zu den Opel-Werken nach Rüsselsheim, gestiftet von der Firma Opel-Hofbauer Straubing. Als 3. Preis hatte die Gemeinde Mitterfels einen Fußball gestiftet. Die nächsten Sieger, die sich für das kommende Ausscheidungsrennen qualifiziert hatten (insgesamt 14), erhielten Freikarten für das Waldschwimmbad Mitterfels.

Das zweite Ausscheidungsrennen

Es fand eine Woche später, am 18. Juni statt. Auch darüber berichtet das

Straubinger Tagblatt am 19. Juni ausführlich. Neben den Fahrern aus Bogen und Straubing starteten nun auch die besten aus den Bezirken Deggendorf, Landau und Zwiesel. Es waren zwar weniger Zuschauer erschienen, aber das Rennen war wesentlich besser organisiert und interessanter. Eine Lautsprecheranlage, die in der vergangenen Woche wegen technischen Defekts ausgefallen war, informierte die Zuschauer. „Es starteten jeweils zwei Fahrer, was den Reiz des Rennens wesentlich erhöhte,“ so der Berichterstatter. Um die Gefahr zu verringern, war die Strecke verkürzt worden. Die Fahrzeuge wurden diesmal noch strenger kontrolliert. Von den sechs Zwieseler Teilnehmern wurden fünf ausgeschlossen. Auch der Mitterfeler Joachim Hetz wurde disqualifiziert, da sein Vater am Boden des Fahrzeugs zur Beschleunigung eine Eisenplatte angebracht hatte.

Nach dem entscheidenden zweiten Durchgang standen die 16 Teilnehmer für die Bayerische Meisterschaft in München fest. 1. Robert Mieslinger, Landau, 2. Josef Vogel, Zwiesel, 3. Alfons Hafner, Bogen, 4. Albert Sänger, Straubing, 5. Herbert Fredl, Bogen. Die Sieger erhielten ansehnliche Preise: Die ersten beiden je ein Fahrrad, gespendet von den

amerikanischen Einheiten des Fliegerhorstes Straubing, die nächsten fünf je eine Armbanduhr, gestiftet vom Rennleiter Lt. Heithaus, die nächsten einen Photoapparat, eine Trachtenjacke, eine Badehose. „Die Sieger waren von den Preisen so erfreut, dass manch einer vor Aufregung und Freude zu danken vergaß“, schreibt der Reporter. Der Sub-Post Chef Col. William Hones, der die Siegerehrung in deutscher Sprache durchführte, wird dies sicher nicht übelgenommen haben. Der Tatsache, dass die amerikanischen Soldaten das Rennen organisierten und leiteten, kann man entnehmen, wie gut das Verhältnis zwischen den Siegern und der einheimischen Bevölkerung war. Abschließend bedauert der Berichterstatter, dass das geplante Rennen zwischen Lt. John Heithaus und Bürgermeister Albert Dietl nicht mehr stattfand, weil die Straße nicht mehr freigehalten werden konnte. „Wir hätten jedoch gerne von dem Sieg von Lt. Heithaus über den Leichtgewichtler Dietl berichtet, wie auch die Zuschauer alle gerne dem Veranstalter Dank und Beifall bekundet hätten.“

Die Fotos stellten zur Verfügung:

Otto Wartner (1, 3),

Josef Brembeck (2, 4);

Sigurd Gall: Rosskur

In der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts war ein Traktor noch ein unbekanntes Ding auf dem Stegbauernhof (heutige Besitzer: Schmid) in Hofstetten, in der ehemaligen Gemeinde Dachsberg. Pferde zogen damals den Pflug oder den Wagen. Wie ein Traktor heute zuweilen in die Werkstatt muss, so brauchten die Rsser manchmal den Tierarzt.

Nicht so beim Stegbauern. Zeigten sich bei einem Pferd Anzeichen einer Krankheit, so schickte der Bauer einen seiner Shne hinter den Stadel; dort erstreckte sich in die Flur hinaus eine lange

Haselhecke, die aus einem Riegel ausgeklaubter Feldsteine herauswuchs. Der Sohn musste eine „Nadern“ (Kreuzotter) fangen; keine leichte Arbeit, wenn man die Giftigkeit dieses Tieres kennt. Die Schlange wurde getötet, in Stcke geschnitten und in einer alten Pfanne „grejzt“ (gerstet). Mit einem Stein oder Mörser zerrieb der Bauer die grejzte Nadern zu Pulver. Dieses gab er dem krnkelnenden Pferd in einem mit Wasser gefllten Eimer.

Nach glaubhafter Überlieferung wurde durch diese Medizin jedes Ross kuriert.