

**Zeitschrift:** Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses  
**Herausgeber:** Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer  
**Band:** 5 (1930)  
  
**Artikel:** Das Bernina-Rennen  
**Autor:** Locher, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-727435>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 08.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# *Das Bernina-Rennen.*

Von

Dr. A. LOCHER, St. Moritz.

Woran man vor vier oder fünf Jahren noch nicht zu denken gewagt, was dannzumal gemeinhin als eine Utopie betrachtet worden wäre, das hat sich im vergangenen Sommer 1929 verwirklicht: St. Moritz, das sich nach der Oeffnung der bündnerischen Strassen für das Motorfahrzeug in erstaunlich kurzer Zeit zur «Drehscheibe des Autotourismus» in Alt Fry Rhätien entwickelt hatte, trat mit einer gross angelegten Automobilwoche auf den Plan, mit einem Ereignis, wie man es in solchen Dimensionen und in derartiger Aufmachung zum ersten Mal im schweizerischen Automobilsport erlebte. Und das Wagnis gelang, der grosse Wurf glückte in jeder Beziehung. Davon legen die Pressekommentare beredtes Zeugnis ab.

Von rein sportlicher Warte aus gesehen steigerte sich das St. Moritzer Meeting zu seinem Höhepunkt im Bernina-Bergrennen. Zugegeben: der schweizerische Sportskalender leidet durchaus keinen Mangel an Bergprüfungsfahrten. Dessenungeachtet durfte das Bernina-Rennen als eine glückliche, wertvolle Bereicherung unseres Auto-Rennbetriebes gewertet werden — wurde es auch. Denn die Berninastrasse von Poschiavo bis zur Passhöhe ist etwas Einmaliges. Wir wollen damit nicht behaupten, sie sei die schönste Bergrennstrecke der Schweiz, die schönste im Sinne moderner Strassenbautechnik. Darauf will sie keinen Anspruch erheben. Dafür aber darf man ihr getrost das Attribut der schwersten Bergpiste der Schweiz zugestehen. Und dieses Urteil bestätigen die Aussagen, die wir aus dem Munde von Fahrern wie von kompetenten Fachleuten vernommen haben. Das ist vielleicht ihr grösster Reiz, die stärkste Quelle ihrer Anziehungskraft: die unausgesetzten Schwierigkeiten, die sie dem Fahrer aufgibt, die unaufhörliche Nervenspannung, die sie verlangt und der Kampf, zu welchem sie den Mann am Volant von der ersten bis zur letzten Minute herausfordert.

Von Poschiavo (1011 m), dem Startort aus, folgt die Berninastrasse über San Carlo der rechten Talseite, immer gleichmässig ansteigend, am Fuss der das Puschlavertal umrahmenden Berge, durch Wiesen und Matten. Bei der Einmündung des Val Campo biegt sie nach links ab und windet sich in einer Menge Kurven durch lichten Bergwald und saftige Weiden auf die Höhe von La Rösa empor. Stellt schon dieser letztere Abschnitt mit seinen wechselnden Steigungen, seinen zum Teil sehr kniffligen Kurven, an Mann und Maschine bedeutende Anforderungen — nicht selten liegen die höchsten Steigungen ausgerechnet in den Kehren — so wird die Sache von La Rösa ab erst recht interessant und pikant. Da entwickelt die Piste voll und ungehemmt ihre Eigenwilligkeit, ihren «ränkevollen» Charakter. Eine Kurve und Schlinge an der andern, klettert sie die jähren Hänge zur Passhöhe (2251 m)



Phot. O. Rutz

### *Die Berninastrasse*

Die Entwicklung der Strasse von oberhalb La Rösa bis zum Ziel

hinan, bald links, bald rechts ausholend, duckt sich in die Falten des Geländes, springt vorwitzig hinaus auf Gräte, schlängelt sich um Felsklippen herum, verkriecht sich, ein paar Meter hinter dem Ziel, in eine Lawingalerie. Sind auch die Kurven teilweise erweitert, der Schwierigkeiten gibts noch immer genug und es heisst vollständig auf dem Boden der Tatsachen bleiben, wenn man behauptet, die Berninastrasse bilde eine Prüfstein für die Qualitäten von Fahrer und Wagen. Bei einer Länge von 16,5 km und einer Höhendifferenz von 1216 m weist der Parcours eine Durchschnittssteigung von 7,04 ‰ und eine Maximalsteigung von 8,5 ‰ auf.

Dass die Berninastrasse ernst genommen sein will und dass sie ihre Tücken hat, mag aus der Tatsache erhellen, dass am Rennen in einzelnen Kategorien erhebliche Ausfälle zu verzeichnen waren. Noch einprägsamer redet der Umstand, dass ein Chiron, der heute als der vorsichtigste Fahrer Europas gilt, auf der Berninastrecke scheiterte, nachdem er eine Woche zuvor in blendendem Stil das Klausenrennen gewonnen hatte. Kurz nach dem Start schon ereilte ihn das Schicksal: er bekam es mit einer Strassenmauer zu tun, demolierte ein Vorderrad und schied aus.

Am Nennungserfolg des ersten Berninarennens gabs nichts zu deuteln. Für eine Premiere war er ausgezeichnet. Eine Beschickung, die quantitativ und qualitativ alle Erwartungen übertraf. Nicht weniger denn sieben Nationen meldeten sich zu diesem ersten automobilistischen Grosskampf an der Bernina: Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich, die Tschechoslowakei und die Schweiz. Nahezu alle Asse des Volants gaben sich in St. Moritz ihr Rendez-vous. Namen? Chiron, Stuck, Rosenberger, Momberger, de Sterlich, Clerici, Prinz zu Leiningen, Zettritz, Strazza unter den Ausländern, Stuber, Sarbach, Escher, Scheibler, Gloggner, Keller unter den Schweizern, um nur einige der Prominenten aufzuzählen. Auch Caracciola, der nach seinem Sieg in der englischen Tourist Trophy schleunigst ein Flugzeug bestieg, auf dass er die St. Moritzer Rennen nicht verfehle, hatte sich eingeschrieben, ging jedoch an der Bernina nicht zum Start. Summa summarum eine Beteiligung, die sogar optimistisch hochgeschraubte Hoffnungen in den Schatten stellte und die an Internationalität keinen Wunsch offen liess.

Ein herrlicher, sonnendurchfluteter Sommertag rückte der 25. August 1929 ins Land. Endlos fast rollte die Kette der Wagen dem Bernina-Hospiz und den Gefilden jenseits der Passhöhe zu. Und die Berninabahn führte Extrazüge, schwer beladen mit Menschenfracht. Kurz unterhalb der grossen Lawingalerie, beim Wegerhaus, spannte sich das Zielband über die Strasse, eine gute Viertelstunde vom Bernina-Hospiz entfernt.

Den Reigen eröffneten kurz nach 12 Uhr die Tourenwagen. Buchwald auf Dixi ging in der Klasse 750 ccm allein auf die Reise und brachte mit 20 Min. 26,6 Sek. eine Zeit heraus, an die manches grössere « Kaliber » nicht heranzukommen vermochte. Die Klasse 1100 ccm sah Schneider auf Derby



*Phot. O. Rutz*

Momberger (Mercedes-Benz), Sieger der Kategorie Sportwagen

klar und deutlich in Front: 19 Min. 47 Sek. Als Favorit der 1500 ccm galt Keller auf Alfa Romeo; er machte denn auch nicht lange Federlesens mit seinen Gegnern und setzte sich mit 18 Min. 53,6 Sek. resolut an die Spitze. Bei den Zweiliterwagen absolvierte Petley auf Lagonda einen Sologang. Aus der Klasse der Dreiliterwagen sollte der absolute Sieger der Tourenwagen hervorgehen: der Routinier Strazza (Lancia) meisterte die Strecke in 17 Min. 47,8 Sek. und sicherte sich damit den Spezialpreis für die beste Tourenwagenzeit. Ein starkes Feld rang in der Klasse 5000 ccm um den Lorbeer, wobei Giger auf Martini obenausschwang. Als Alleingänger erledigte Hirte (Mercedes Benz) in der Achtliterklasse sein Pensum mit 19 Min. 11,4 Sek.

Hart auf hart gings bei den Sportwagen; schärfer spitzte sich der Kampf zu und heller sangen die Motoren. Holte sich Steinweg (B. N. C.) mit 18 Min. 49,6 Sek. die Klasse 1100, so zeigte bei den 1 1/2-Literwagen Gloggner, dass er immer noch ein Bergfahrer von Format ist, kam er doch auf seinem roten Bugatti mit 18 Min. 26,8 Sek. als Erster ein.

Escher nahm die Sache con brio und holte aus seinem Bugatti 2000 ccm die famose Zeit von 16 Min. 15,6 Sek. heraus, ein Resultat, dem auch Freuler (Steyr) nichts anzuhaben vermochte, wiewohl er die Kategorie 5000 vor Lambert sicher nach Hause fuhr. Eine glänzende Partie lieferte in der Klasse 8000 ccm der kleine Momberger; in höllischem Tempo und mit verblüffender Sicherheit brachte er seinen schweren Mercedes durch die unzähligen Kurven. Sein Resultat von 16 Min. 5 Sek. redet für sich; es stellt die beste Zeit der Kategorie Sportwagen dar und entspricht einem Stundenmittel von 61,7 km.

Und dann die Rennwagen! Fiebernde Spannung schlug ihnen entgegen, verfolgte sie auf ihrem Weg. Leben und Bewegung kam in die Massen. Dem alten, vielgewandten Mailänder Clerici war der erste Platz bei den 1100 ccm nicht zu nehmen. In 17 Min. 43,6 Sek. fegte er mit seinem Salmson über die Strecke. In der nächsten Klasse hielt der Berner Stuber (Bugatti) vollauf, was man von ihm nach seinen früheren Leistungen erwartet hatte. Um zwei Minuten fast drückte er die Fahrzeit der vorhergehenden Klasse und fertigte mit 15 Min. 28,8 Sek. seinen Rivalen de Sterlich, der doch auch nicht von schlechtestem Holz ist, glatt und spielend ab. Doch mit dieser wahrhaft bravourösen Leistung war das letzte Wort noch nicht gesprochen. Chiron und Stuck standen noch aus. Und zwischen ihnen beiden musste die Entscheidung um den ersten Berninarekord fallen. Der Franzose donnert los — und landet schon nach zwei Kilometern an einer Mauer. Kein Härchen wird ihm dabei gekrümmt, aber ein Vorderrad geht in Trümmer. Was nichts anderes heisst, als dass Chiron, einer der Hauptanwärter auf den Titel des « Königs der Bernina », auf der Strecke bleibt. So stürmt denn Stuck den Berg auf der Jagd nach der höchsten Ehre. Und der verwegene Draufgänger schafft es, schleudert den blauen Austro-Daimler mit unheimlichem Tempo



*Phot. Engadin Press*

Stuck auf Austro-Daimler, Inhaber des ersten Berninarekordes

und unfehlbarer Sicherheit durch die Kurven. 14 Min. 58,4 Sek. verkündet der Lautsprecher. Zwar kommt auch Rosenberger wie die Kugel aus dem Rohr geschossen, aber Stuck kriegt er nicht unter. Ebenso wenig gelingt es von Dojmi, der in der Klasse 8000 ccm auf seinem Mercedes Benz im Sologang startet. Stuck also ist der Held des Tages, als erster trägt er seinen Namen in die Liste der Berninarekorde ein. Was es bedeutet, die Berninastrecke mit einem Durchschnitt von 66,4 km zu erledigen, das wissen voll und ganz nur jene zu würdigen, die Zeuge von Stucks atembeklemmender Fahrt waren.

Fassen wir die drei Categoriesieger des I. Internationalen Berninarennens zusammen:

Tourenwagen: 1. Strazza (Lancia), 17 Min. 47,8 Sek., Stundenmittel 55,8 km.

Sportwagen: 1. Momberger (Mercedes Benz), 16 Min. 5 Sek. Stundenmittel 61,7 km.

Rennwagen: 1. Stuck (Austro-Daimler), 14 Min. 58,4 Sek. Stundenmittel 66,4 km.

Mit dem Berninarennen fiel der Vorhang über dem letzten Akt der schweizerischen Automobilmeisterschaft 1929 und so konnten bei der Preisverteilung in St. Moritz auch die schweizerischen Automobilmeister 1929 proklamiert werden, die da sind:

Tourenwagen: Giger O., Zürich (Martini), 386,6 Punkte.

Sportwagen: Scheibler Aug., Laupen (Fiat), 363,9 Punkte.

Rennwagen: Stuber Hans, Bern (Bugatti), 400 Punkte.

Zwei Worte noch zur Organisation: Für die Sektion Graubünden des A. C. S., in deren Händen sie lag, wars keine Kleinigkeit, eine Veranstaltung von solchen Ausmassen durchzuführen, umsomehr, als sie sich zum ersten Mal einer derartigen Aufgabe gegenübersah. Aber der weitverzweigte Apparat funktionierte tadellos, ohne Störung, ohne Reibung wickelte sich die Sache ab. Wohin man horchte: einstimmig war das Lob und die Anerkennung für die in allen Teilen gelungene Veranstaltung. Das grosse Wagnis ist geglückt, St. Moritz hat seine Feuerprobe auch in automobilistischen Belangen höchst ehrenvoll bestanden und seinen Ruf in die ganze automobilistische Welt hinausgetragen. Und *der* Erfolg wiegt all die Mühe und Arbeit voll und ganz auf.



Nach dem Siege

(v. l. n. r.) Der Rennleiter Töndury. Die Sieger: Stuck (Rennwagen),  
Mömberger (Sportwagen) und Strazza (Tourenwagen)



*ST. MORITZ*

*der Brennpunkt des Automobilverkehrs in Graubünden*