

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 29 (1939)
Heft: 34

Artikel: Grosser Preis für Automobile in Bern
Autor: H.W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-648304>

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

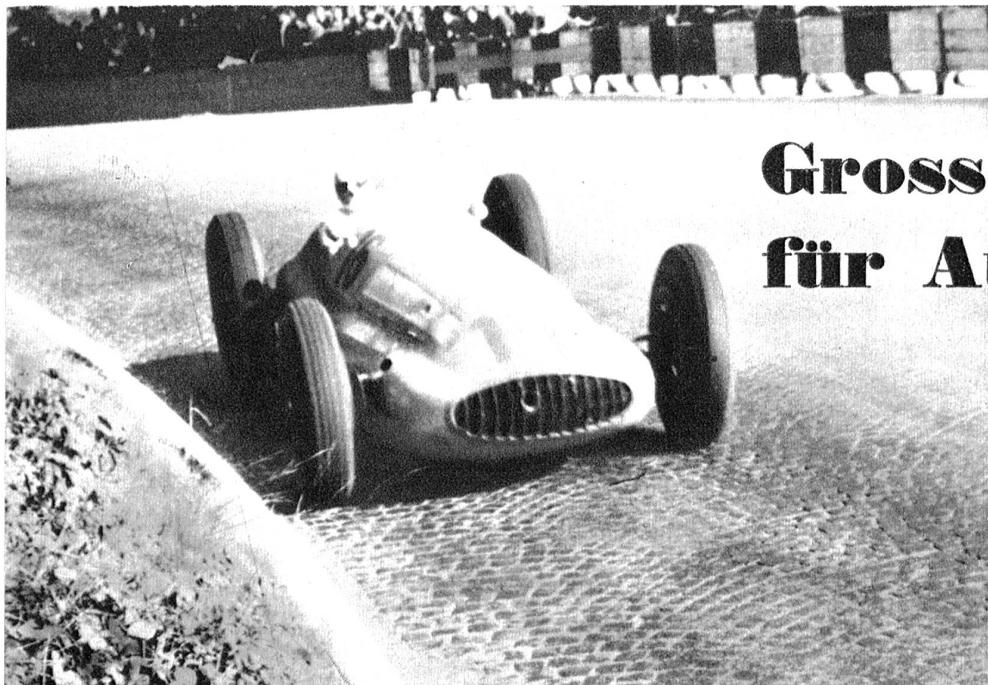
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 09.02.2026

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



Grosser Preis für Automobile in Bern



Bild Mitte: Hier der Start zum Endlauf für die grossen Wagen. Ein letzter Rat noch, ein letzter Glückwunsch — und fort sind sie!

Bild links unten: Mittagspause an der Murtenstrasse. Wenn man zu sowas gezwungen würde, wie würde man doch schimpfen! Aber freiwillig, nicht wahr, so ist das geradezu ein Vergnügen.

Bild unten: Der Freiburger de Graffenried, Sieger im Preis vom Bremgarten.

(Photos Robert)



Nebenstehendes Bild: Nummer 16: Das ist Hermann Lang auf Mercedes, der Sieger des Vorlaufs und des Endlaufs der grossen Wagen.

Großer Preis der Schweiz in Bern

Mit dem Autorennen ist das so, daß ich nicht eigentlich weiß, warum ich jeweilen hingehe. Aber hingehen muß ich jedesmal, — und vielleicht gerade deshalb, weil ich nicht weiß warum. Denn die Dinge, über die wir ein fertiges Urteil haben und genau Bescheid wissen, deren Woher, Womit und Wozu wir ohneweiters überblicken können, die sind für uns erledigt und abgetan, die lassen uns kalt. Oder nicht?

Nun, ich bin jedenfalls auch diesmal mit dabei gewesen. Ich hatte mir ein Presseabzeichen verschafft, und ich kann versichern, daß ich es nicht in der Tasche getragen habe. Dabei verstehe ich vom Autofahren ungefähr soviel wie ein Nilpferd vom Zitherpiel. Wenn sich ein Autofahrer ein Rennen wie dasjenige von Bern mitansiehen geht, nicht wahr, so ist das ohne weiters verständlich; das ist, wie wenn sich ein Klavierspieler ein Konzert von Edwin Fischer oder von Arthur Schnabel anhört. Da geht man hin, um etwas für die Technik und die Auffassung eines Stücks hinzu zu lernen, und selten geht man weg, ohne einen neuen Auftrieb, einen neuen Impuls empfangen zu haben durch den Genuß einer Leistung, wie man sie sich in allen Ekstasen der Phantasie nicht hätte vorstellen können.

Aber auch bei Konzerten sind nie lauter Kenner und Kritiker zugegen, und es ist eine alte Streitfrage, ob nicht gerade der naive Zuhörer von einer solchen Veranstaltung den größern Genuß habe als der Kenner, der oft zu stark im Formalen und Technischen befangen bleibt. Was die Musik betrifft, so bin ich nun allerdings der Meinung, daß der Gewinn größer sei, den einer davonträgt, wenn er sich einigermaßen auf die Sache versteht; des Geheimnisvollen und Unerklärlichen bleibt ja auch für den Gesehrten immer noch mehr wie genug im Nest.

Und so wird das auch — mutatis mutandis, wie der Lateiner sagt: mit den nötigen Abänderungen also — bei Autorennen sein. Dort wie hier kommt aber auf seine Weise auch der Laie auf die Rechnung. Seine Spannung ist so groß, wie diejenige des Kenners; auch er hat seine Lieblinge unter den Fahrern, denen er Sieg und Rekorde gönnt und um deren Schicksal er fiebert und bangt. Und auch er hat vielleicht das Gefühl und das Verständnis dafür, daß ein solcher Unfall nicht so ausschließlich dem Sensationsbedürfnis dient, wie man oft meinen könnte, daß vielmehr dahinter ein ernster Hintergrund heißer und angestrengter Bemühungen um den technischen Fortschritt steht. Denn soviel ist sicher, daß die Einsätze, wie sie bei einem solchen Rennen gewagt werden, sich nicht in Siegen und Niederlagen erschöpfen, und daß hinwiederum der Siegeszug eines Wagens oder Fahrers eine Teilstrecke, ein Teilergebnis jenes größeren, allgemeineren Siegeszuges der Technik darstellt. Und im übrigen gilt immer noch der Satz, daß sich nur dort Gewinne einzstellen, wo etwas gewagt wird.

Aber das ist, wie gesagt, nur der Hintergrund gewesen; im Vordergrund sah die Sache zuweilen doch etwas vergnüglicher aus. Habe ich schon gesagt, daß ich mir das Training und das Rennen zeitweise von den Voren aus angesehen habe? Ja, und so bin ich dort beispielsweise Zeuge gewesen, wie Manfred von Brauchitsch von der Mercedes-Equipe, rotbemüht, wie er war, von zwei Mädels erzählt wurde, mahren Herzläferinnen im übrigen, wie er meinte, die ihm irgendwo an der Kiesgrubenstrecke jedesmal bei seiner Durchfahrt gewinkt und zugelacht hätten. Er hat dann einen Mechaniker zu Fuß hingeschickt, damit der mal nachsehe, was es damit auf sich habe, und ob sich die beiden aus der Nähe und bei geringerem Tempo ebenso gut ausnähmen

wie von seinem Wagen aus. Denn er, das versteht sich, kam immer „im Schuß“ daher.

Diesen gleichen Brauchitsch habe ich dann aber auch am Sonntag gesehen, am Schlusse des Vorlaufes der großen Wagen war es, als er auf dem dritten Platz vor dem Zeitnehmerhaus einlief. Der Rennleiter der Mercedes, Neubauer, muß ihm dort wohl allerhand Liebenswürdigkeiten geslustert haben; anders kann ich es mir nicht erklären, daß Brauchitsch plötzlich zornestflammt aus dem Wagen auffrängt und, mit den geballten Fäusten fuchtelnd, ausrief: „Herrgott, wollen Sie mich denn ganz verrückt machen?“ Aber eine halbe Stunde später ist er doch wieder sicher und beherrscht mit seinem Riesenstaubsauger um die Strecke geschnurrt und hat sich auch im Endlauf wieder den ehrenvollen dritten Platz erkämpft.

Bor ihm aber sind seine beiden Stallgefährten Lang und Caracciola am Ziele gewesen, im Vorlauf wie im Endlauf. Und zwar hat sich das so gegeben, daß Lang von allem Anfang an dem Felde der übrigen Fahrer voraus war, während Karatsch erst in der sechsten, v. Brauchitsch in der zehnten Runde an Doktor Farina vorüberkamen, der mit seinem Alfa Romeo, einem Kleinwagen, ganz vorzügliche Figur machte. Auf diese Weise ist denn die Mercedes Benz zu einem dreifachen Triumph und zum vierten von sechs möglichen Siegen in Bern gekommen; Hermann Lang aber ist damit Europameister geworden.

Was jedoch ist mit der Autounion los gewesen? Nach ihren diesjährigen Erfolgen, insonderheit nach denjenigen von Hermann Müller, hatte man von dieser Marke doch etwas mehr erwartet, als sie gezeigt hat. Es scheint aber, daß der Konstrukteur hier in Bern eine Neuerung ausprobieren ließ; jedenfalls ist während des Trainings jedesmal, wenn die Motorhaube eines Autounion hochgehoben wurde, der hinterste Teil des Motors sofort mit einem Tuche bedeckt worden. Mein Begleiter, ein Photograph, hat immer wieder einmal versucht, diese verdächtige Motorenpartie zu schnappen, aber jedesmal waren die Mechaniker die schnelleren.

Was immer aber mit der Autounion los war, der Sieg der Mercedes ist durch eine ganz große Leistung verdient, und Hermann Lang hat sich durch seine große Fahrkunst und durch sein Draufgängertum des Titels würdig erwiesen, den er nun aus Bern nach Hause trägt. Nicht alle Zuschauer haben ihm zwar seinen Sieg gegönnt; das ist mir durch einen amüsanten Vorfall ganz zu Schluss des Rennens deutlich geworden. Die dreißigste Runde war bereits ausgefahren, das Rennen zu Ende und Lang sicherer Sieger. Aber so rasch hatten die Fahrer am Ziel nicht bremsen können, daß sie nicht noch eine zusätzliche ein- und dreißigste Runde hätten absolvieren müssen. Selbstverständlich wurde diese nicht mehr gewertet, aber nicht alle Zuschauer waren sich über die Anzahl der gefahrenen Runden im klaren. Und als nun in dieser Runde Caracciola vor Lang vorbeikam, mutmaßlich weil dieser vor der Tribüne stärker wie jener gebremst hatte, rief mir zunächst einer aus: „So ist's recht! So ist's schön! Das ist dem Karatsch zu gönnen! Das muß begossen werden, tüchtig begossen!“ Sprach's und machte sich davon. Er war aber noch nicht weit gekommen, als durch den Lautsprecher der Sieger, Lang also, offiziell bekannt gegeben wurde. „Was?“ fragte nun jener Freund von Karatsch, „doch der Lang also? Doch der Lang? Zum Trost sa . . . zum Trost trinke ich nun eins!“

Wir haben dann auch eins getrunken, nicht zum Trost jedoch, sondern weil wir's nötig hatten — es war durstiges Wetter am Sonntag! Sehr durstiges Wetter!

H. W.