Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 37 (1947)
Heft: 24

Artikel: Der "Grand Prix" in Bern
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-646177

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: 01.08.2025

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

Der «Grand Prix» in Bern

hatte noch nie eine solche krasse Gegenüberstellung der Aktiv- und Passivseite aufzuweisen gehabt, wie das der Fall war in den denkwürdigen Tagen des 7. und 8. Juni 1947.

Die Aktivseite ist eigentlich ausschliesslich beherrscht durch den sportlichen Erfolg und die erzielten Resultate. Schon die Ausscheidungskämpfe zeigten glänzende Leistungen der Fahrer und Maschinen. Im Final aber wurden alle gestellten Anforderungen noch übertroffen. *Im Grossen Preis von Europa für Motorräder der 250-ccm-Klasse* siegten die Italiener und belegten auf der Maschine Marke Guzzi die ersten Plätze.

In der 350-ccm-Klasse dominierten die Engländer auf Velocette. Dritter in der Kategorie wurde der Schweizer Fahrer Cordey, der in ausgezeichneter Form eine beachtenswerte Leistung vollbringen konnte. Seine Fahrerqualitäten stempeln ihn schon heute zu einem der besten Fahrer unseres Landes.

Das Rennen der Seitenwagenklasse der Motorräder von 600 ccm verlief überaus spannend. Sieger wurde der Italiener Cavanna Luigi auf Guzzi, den zweiten Platz belegte der Schweizer Fahrer Hans Haldemann auf Norton und den dritten Platz der Schweizer Fahrer Hans Stärkle auf NSU. Die Schweizer zeigten sich von ihrer besten Seite, und das Publikum spendete den Fahrern besonderes Lob.

Den Höhepunkt um den Europapreis für Motorräder bildete der Endkampf der Maschinen der 500-ccm-Klasse. Auch da belegten die Italiener nach glänzender Fahrt die zwei ersten Plätze.

Das Rennen der Automobile steigerte um Vieles mehr die Leistungen der Fahrer und der neuesten Maschinen. Im Preis vom Bremgarten siegte in der Kategorie der Rennwagen Hürzeler Ernst auf Maserati, in der Kategorie der Sportwagen über 1500 ccm Berglas Peter, Ruswil, auf Alfa Romeo, und in der Kategorie der Sportwagen unter 1500 ccm Heeb Joseph, Appenzell, auf MG. Der Fahrer des Wagens Nr. 6 in dieser Kategorie, der eigentlich Erster wurde, musste wegen Vergehen gegen das nationale Sportreglement disqualifiziert werden. Der dem Wagen entnommene Treibstoff unterschied sich bei der Riechprobe deutlich vom normalen Benzin. Eine Untersuchung des betreffenden Wagens ergab, dass im Benzineinfüllstutzen ein kleiner Benzinbehälter eingesteckt war, der mit normalem Benzin gefüllt war, wodurch der Eindruck erweckt werden sollte, der Wagen fahre mit handelsüblichem Benzin, während in Wirklichkeit der Tank mit einem Spezialtreibstoff gefüllt war. Bei der durch die Nationale Sportkommission angeordneten Einvernahme gab der Fahrer zu, mit einem Gemisch von 50 Prozent Benzol und 50 Prozent Alkohol gefahren zu sein, was seine Disqualifikation auf zwei Jahre von allen nationalen und internationalen Rennen zur Folge hatte.

Den Gipfelpunkt der Sportveranstaltung bildete das Autorennen um den Grand Prix. Schon in den beiden Vorläufen zeigten sich die Fahrer von ihrer besten Seite, so dass zum Endkampf die beste Europaklasse beieinander war. Wimille, Varzi, Trossi und Sanesi auf Alfa Romeo, Sommer, Chiron, Bira, Ansell, Pagani und de Grafenried auf Maserati, Louveau, Loyer, Hürzeler auf Delage u. a. m.

Vom Start weg übernahmen Wimille und Varzi die Spitze, und Sommer auf Maserati setzte sich an die dritte Stelle. Der Kampf der Maschinen und Fahrer steigerte sich von Runde zu Runde. Nach 10, 15 und 20 Runden stand der Sieg der Alfa-Romeo-Werke ausser Zweifel. Wimille fuhr unbestritten dem Sieg entgegen, während Sommer an dritter Stelle mit allen zu Gebote stehenden Kräften versuchte, die Ueberlegenheit der Italiener zu brechen. Er musste aber wegen Kerzenwechsel und Brennstoffmangel an der Boxe zweimal halten, so dass er nur guter Vierter im Endkampf werden konnte. Wimille fuhr in einer glänzenden, sicheren und weit überlegenen Form, er überrundete fast das ganze Feld, ausgenommen seine Kollegen Varzi und Trossi. Als Sieger wurde er stark bejubelt, ebenso empfingen seine «Stallkollegen» Varzi der Zweite, und Trossi, der Dritte, jubelnden Beifall. Sommer belegte, wie schon erwähnt, den vierten, und Sanesi den fünften Platz.

Anschliessend an das Ende des Kampfes der Giganten soll nun die grosse *Passivseite* des Rennens Erwähnung finden. Im Augenblick, als Wimille als Erster die Ziellinie passierte, durchbrach das Publikum den Kordon und stürmte auf die noch befahrene Rennpiste, um den Sieger zu beglückwünschen. Varzi, der glänzende Zweite, sah sich bei der Einfahrt in die Gerade dem Menschenhaufen gegenüber; er konnte, da er unangefährdet fuhr, seine Maschine schon von weitem her abstoppen, ohne dass es Schaden unter den Zuschauern gab. Der Dritte aber, Conte Trossi, fuhr, da er von Sommer bedrängt wurde, mit einer Geschwindigkeit von ca. 200 km in die Zielgerade ein und dann mitten in die Menschen hinein, welche sich wie eine Horde auf der Rennpiste zusammengedrängt hatten. Nur seiner Geistesgegenwart ist es zu verdanken, dass keine Opfer verzeichnet wurden. In brillanter, aber auch für ihn sehr gefährlicher Weise stoppte er den Wagen ab und verhütete ein grosses Unglück. Desgleichen musste auch Sommer mit seiner Maschine ein wahres Kunststück vollbringen, um die Masse, welche vor Trossi auf die Seite gewichen war, nicht niederzumachen.

Dieses Verhalten des Publikums ist und bleibt für einen normal denkenden Menschen unbegreiflich, um so mehr, als das Publikum ständig von der Rennleitung und den Polizeiorganen gewarnt und zur Ordnung gerufen wurde. Drei Todesopfer eines solch ungebührlichen Verhaltens konnten die Masse nicht zur Besinnung bringen.

80 000 Zuschauer umgaben die Rennstrecke, und es ist klar, dass auch bei bester Organisation, vollem Einsatz der Polizei und der Rennorgane Verfehlungen nicht zu vermeiden sind, doch für sträflichen Leichtsinn — nein, für das hat der Berner kein nachsichtiges Verständnis.