

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland
Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau
Band: 64 (2021)

Artikel: Das Hauenstein-Archiv
Autor: Howald, Hansruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071587>

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: 05.10.2025

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

Das Hauenstein-Archiv

Von Hansruedi Howald

Hat nicht jeder von uns irgendein Archiv oder eine geliebte Sammlung? Fotos, Schallplatten, Briefmarken, Kaffeerahmdeckeli, Bücher, Gemälde? Vieles wird akribisch gesammelt und gepflegt. Was persönlich höchst wichtig erscheint, ist aber meistens für die grosse Mehrheit eher ohne Wert.

Dieser Wert ist jedoch Teil des Erbes einer Gesellschaft, das sich aus vielen dieser Teile zusammensetzt und die sie als Ganzes ausmacht.

Was zeichnet ein Archiv aus? Wo liegt der Unterschied zwischen Sammlung und Archiv?

Wertvoll, einmalig, nachhaltig oder überflüssig? Fragen, die wohl jeder von uns mit seinen eigenen Wertvorstellungen beurteilen und damit erklären oder begründen kann (oder es zumindest versucht). Lassen Sie mich das Hauenstein-Archiv aus meiner Sicht darlegen.

Der Zweck des Hauenstein-Archivs erklärt sich aus unserem Vorsatz, die Vergangenheit in der Gegenwart für die Zukunft zu bewahren. Das Archiv ist nach Urs Hauenstein benannt. Urs ist pensionierter Lehrer und seit 1966 selbst erfolgreicher Rennfahrer in verschiedenen Klassen im In- und Ausland. Seine Dokumente und sein Fachwissen bilden die Grundlage des Archivs. Damit schrieb er 1992 als Teil seiner Ausbildung eine Semesterarbeit. Hier ein Auszug aus dem Vorwort dieses einmaligen Nachschlagewerkes:



1996: Urs Hauenstein im Griffon-Rennsportwagen. (Bild: zvg)

Für mich ist der Autorennsport ein zentrales Thema, und er war es auch schon, soweit ich mich zurückerinnern kann. Seit mehr als 25 Jahren bin ich als Fahrer aktiv, und ich habe noch nie einen Gedanken an einen möglichen Rücktritt verschwendet. So war es für mich naheliegend, meine Semesterarbeit auf mein Hobby auszurichten. Dass ich mich ausgerechnet



1965: Bruno Huber in seinem
Eigenbau mit NSU-Technik.
(Bild: zvg)



Urs Hauenstein. (Bild: zvg)

für «Schweizer Sport- und Rennwagenkonstruktionen» entschied, hat vor allem zwei Gründe. Ich bewunderte schon immer die «Kleinen» in diesem materialintensiven Sport, die mit viel Fantasie und Eigenleistung versuchen, den «Grossen» ab und zu ein Schnippchen zu schlagen. Ich habe auf den Rennplätzen während eines Vierteljahrhunderts so viel gesehen, das unterdessen beinahe wieder in Vergessenheit geraten wäre. So entschloss ich mich, alles noch Greifbare zu sammeln und dafür zu sorgen, dass neben Automobilrennfahrer Enzo Ferrari und Konstrukteur Colin Chapman auch die vielen kleineren und grösseren Schweizer Rennwagenbauer nicht einfach aus dem Gedächtnis verschwinden. Allerdings brauchte es dazu einen Anstoss – und das war eben der Auftrag, eine Arbeit zu schreiben.

Das Archiv



Einblick in das analoge Archiv.
(Bild: Herbert Rentsch)

So wie das Fachwissen von Urs im Laufe der Jahre gewachsen ist, wurde auch das Archiv immer umfangreicher und befindet sich nun nach mehreren Umzügen in Wangenried. Zu Urs sind weitere Archivare hinzugekommen. Max Kilchenmann, Hansruedi Küpfer und Jürg Kaufmann können mit ihrem Fachwissen manche Lücke in der Geschichte eines Rennfahrzeuges füllen.

Vor der Digitalkamera wurde haushälterisch mit dem Filmmaterial umgegangen. Es war teuer – und das Resultat sah man erst nach dem Entwickeln. Wie gross war die Freude, wenn einzigartige Aufnahmen in bester Qualität gemacht wurden. Die Enttäuschung über verwackelte oder falsch belichtete Fotos war noch grösser. Heute drückt man einfach auf den Auslöser, und die Digitalkamera oder das Mobiltelefon speichert unzählige Fotos/Filme in verschiedensten Formaten und Qualitäten auf unbegrenzten Speichermedien. Diese sind sofort verfügbar und werden blitzschnell über die sozialen Medien verteilt.

Ging man (ich verzichte auf die gendergerechte Schreibweise) an eine Veranstaltung, blieb man bis nach der Siegerehrung. Den Siegern wurde applaudiert, und für die Rangliste stellte man sich in die Warteschlange



1965: Bruno Huber mit seinem Eigenbau. (Bild: zvg)

vor dem Zeitnehmerbüro. Was erst mit der Schreibmaschine, dann mit PC und Nadeldrucker erstellt wurde, kann heute online und in Echtzeit erstellt und angeschaut werden. Rundenzeiten können direkt vom Rennwagen auf der französischen Rennstrecke ins Internet und von dort auf ein Handy weltweit übertragen und betrachtet werden. Ranglisten werden als PDF-Dateien erstellt und sind somit auch sofort verfügbar.

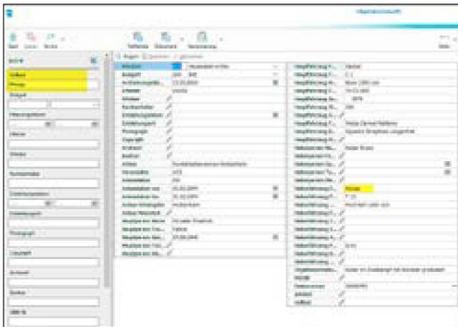
Der Beschaffungsaufwand für eine Information aus früheren Jahren ist oft sehr intensiv. Die Archivare wenden fast profihafte Methoden an, um an Daten zu kommen. Alle Informationen können in irgendeiner Form vorhanden sein und sich somit für die nachhaltige Archivierung eignen. Sehr viele Informationen sind aber nur in den Köpfen der Menschen aus dieser Zeit vorhanden. Leider ist hier der Faktor Zeit unser Feind beim Beschaffen dieser Erinnerungen.

Am Beispiel von Bruno Huber sehen Sie, dass unsere Zeitzeugen vor über 50 Jahren Geschichte schrieben.

War das Auto damals rot oder doch hellblau? Konnte der Fahrer das Rennen nicht beenden oder war er, obschon im Programmheft gemeldet, gar nicht anwesend? Wie weiter, wenn sich der Sender nur selektiv erinnert und uns nur dies weitergibt? Dies zu erkennen und wenn nötig zu korrigieren, ist ein wichtiger Bestandteil der Recherche unserer Archivare.

Sind dann die verschiedensten Informationen geprüft und geordnet, gilt es, diese zu archivieren. Hier kommt nun die Digitalisierung zum Zuge. Dokumente, Bilder und Filme werden in bestmöglicher Form in elektronisch verfügbare Formate übertragen und auf dem Archivserver gespeichert (Provenienzprinzip). Die erfassten Dokumente bleiben dann im Archiv oder werden dem Besitzer zurückgegeben. Vor allem bei Bildern ist immer das Copyright abzuklären. Dies verhindert bei einer eventuellen Veröffentlichung böse Überraschungen.

Auch wenn die Informationen bereits elektronisch vorhanden sind, müssen sie noch in unserem Archivsystem erfasst werden. Zu diesem Zweck verwenden wir das Dokumentenmanagementsystem HABEL. Die einzelnen Dokumente werden eingelesen und mit den verschiedensten Infor-



Eingabemasken unseres digitalen Archivsystems HABEL. (Bild: zvg)

mationen zusammen abgespeichert. Dies ermöglicht später bei der Suche nach Informationen, gezielt Dokumente und deren Zusammenhang zu finden.

Neben der Informationsbeschaffung und Informationsprüfung nimmt das korrekte Erfassen der Dokumente die meiste Zeit in Anspruch. Weit über 50 einzeln zu erfassende Angaben werden mit dem Dokument verknüpft und archiviert. Dadurch können fast alle Bedürfnisse einer Suche nach bestimmten Informationen abgedeckt werden.

Warum und von wem werden denn solche Informationen gesucht? Das können einfache Anfragen von Rennsportbegeisterten sein, die Angaben über ein bestimmtes Fahrzeug suchen. Oder jemand sucht Bilder eines Vorfahren, von dem er nur weiss, dass er Rennen gefahren ist. Ein anderer möchte gerne wissen, wo der Fahrer Bruno Huber 1974 gefahren ist und welche Rennen er in jenem Jahr gewonnen hat. Jemand hat ein altes Rennauto, und es fehlen ihm die Angaben über dessen Renngeschichte. Ein Rennsportverein feiert Jubiläum und sucht aus diesem Grund Bilder der vergangenen Anlässe.

Dies und noch viele andere Gründe führen zur Suche nach Informationen in unserem Hauenstein-Archiv. Stellen Sie sich vor, jemand bietet Ihnen einen angeblich ganz besonderen Rennwagen mit einer unglaublichen Geschichte oder einem berühmten Fahrer an. Ein Bild von Picasso kostet deutlich mehr, als eines unseres Nachbarn, Künstler Reto Bärtschi. Stellt sich dann heraus, dass das Bild von Picasso eine Fälschung war, hätte man sicher besser einen echten Bärtschi gekauft.

So ist es bei den Rennwagen eben auch. Viele haben eine Geschichte, die dadurch den Wert des Autos in die Höhe treibt. Aber stimmt die Geschichte auch wirklich? Hier kann das Hauenstein-Archiv helfen, Lücken in der Historie zu schliessen.

Aber selbst ein Eintrag in einem Programmheft beweist noch nicht, dass der Rennwagen auch wirklich gefahren ist. Hier sind dann die Erinnerungen der Zeitzeugen wieder enorm wichtig.

Unsere Archivare sind selbst Zeitzeugen und können auf ein immenses eigenes Fachwissen zurückgreifen. Allein Jürg Kaufmann hat mit über 175'000 privaten Bildern/Dokumenten das Hauenstein-Archiv ergänzt und bereichert. Erfreulicherweise erhalten wir auch immer wieder Fotoal-



Von links nach rechts: Hansruedi K pfer,
Urs Hauenstein (im Auto), Hansruedi Howald,
Max Kilchenmann, J rg Kaufmann.
(Bild: Herbert Rentsch)



Ausgeschrieben als AF89 im Internet. Eine Schweizer Konstruktion von Alain Feuz, der FASTER (oben). Unten: Der gleiche Rennwagen 1992 mit dem damaligen Fahrer Andreas Jenzer in England, Modellbezeichnung AF90. (Bilder: zvg)

Die Diplomarbeit am Bergrennen Les Rangiers 1971. (Bild: zvg)



ben oder andere Dokumente von Personen, die uns solche Zeitdokumente zur Archivierung überlassen. Das ist sehr hilfreich.

Oder wie im Beispiel des gelben Fasters, konnte dank des Hauenstein-Archivs mit einem ehemaligen Fahrer Kontakt aufgenommen werden. Dieser Fahrer, Andreas Jenzer, hat uns dann bei einem Besuch in Wangenried bestätigt, dass der angebliche Typ AF89 in Wahrheit sein Rennwagen von 1990 ist. So half er, die Geschichte des Rennwagens zu korrigieren und zu vervollständigen. Solche Begegnungen sind Höhepunkte der Archivarbeit. Allein die Geschichten aus jener Zeit, die bei diesen Abenden zum Besten gegeben werden, sind für die Insider mit keinem Geld aufzuwiegen.

Die Sammlung

Der genannte Rennwagen ist Teil der Sammlung Griffon, die sich ebenfalls in Wangenried befindet.

Bei dieser Sammlung handelt es sich um Rennwagen, die Schweizer gebaut haben. Zum Beispiel Rennwagen des Genfer Konstrukteurs Jean-Louis Burgnard. Mit seinen Studenten baute er anlässlich einer Diplomarbeit seinen ersten Griffon-Prototyp. Diese Konstruktion war sehr erfolgreich. Der Pilot Charles Ramu-Caccia wurde damit schon im ersten Jahr Schweizermeister. Es folgten weitere Rennwagen in verschiedenen Kategorien.

Schweizer Rennwagen zu finden, zu restaurieren und auch wieder auf den Rennstrecken einzusetzen, ist das Ziel der Sammlung. Dabei sind die Fahrzeuge meistens in einem desolaten Zustand. Jeder Besitzer baute irgendwas um und passte die Konstruktion oft den ändernden Reglementen an. Dies nicht immer zum Vorteil der Substanz.

Finden wir so einen Rennwagen, muss zunächst die Geschichte lückenlos gesucht und geprüft werden. Auch hierfür sind die Daten im Hauenstein-Archiv sehr wertvoll. Mit Infos aus dem Archiv erinnern sich auch Vorbesitzer wieder an vergangenen Zeiten und Geschichten. Damit können wir das zu restaurierende Fahrzeug geschichtlich vervollständigen



Scheunenfund Griffon Formel Renault von 1972. (Bild: zvg)

und gemäss der Periodeneinteilung für historische Rennwagen richtig restaurieren.

Der Griffon Formel Renault von 1972 ist nach dem Reglement von 1976 restauriert worden, da er in dieser Periode die meisten Renneinsätze hatte. Wenn der Rennwagen historisch eingesetzt wird, muss ein von der FIA ausgestellter historischer Wagenpass erstellt werden. Die FIA ist die höchste Autorität im Rennsport. Sie vergibt über ihre Ländervertretungen weltweit die Fahrerlizenzen und Wagenpässe.

Restaurierungen

Bevor wir einen alten Rennwagen restaurieren und damit fahren, ist also sehr viel Vorarbeit zu leisten. Defekte Teile müssen wenn nötig periodengerecht neu aufgebaut werden. Periodengerecht bedeutet, dass zum Beispiel keine elektronische Zündung verwendet werden darf, wenn es das damalige Reglement nicht vorgesehen hat. Bei der technischen Wagenabnahme an einer FIA-Veranstaltung zeigt sich dann, ob man den historischen Vorgaben gerecht wurde.

Historischer Motorsport ist stark reglementiert. Vor allem bei der Sicherheit müssen sehr strenge Vorschriften eingehalten werden. So sind etwa Benzintanks, Sicherheitsgurten, Rennoveralls oder Helme mit einem Datum oder Zulassungscode versehen. Laufen die Daten ab, muss das entsprechende Teil ersetzt werden. In vielen Rennserien muss das Kopfrückhaltesystem (HANS) getragen werden. Dies erfordert oft Anpassungen am historischen Rennwagen.

Trotzdem ist historischer Rennsport – wie ihn das in Wangenried beheimatete Team Formel Ford 1600 mit den selbst restaurierten Rennwagen betreibt – in finanzieller Hinsicht kein Himmelfahrtskommando. Die Kosten sind sehr moderat – ausser, das Hindernis war näher als die Distanz, die zum Bremsen nötig gewesen wäre. Aber auch dann hilft das Hauenstein-Archiv. Aus den archivierten Daten können die zur Reparatur benötigten Angaben gefunden werden. Sind nun alle Vorgaben zusammen, gilt es, das Rennauto zu restaurieren. Dabei werden viele verschie-



Teile nach der Restauration und vor dem Vernickeln. (Bilder: zvg)



Roli Scholl korrigiert die Sicherheitsstruktur am Chassis.



Schweissarbeiten Alu, Stahl und Magnesium.



Res Küffer und Peter Siegrist bei Einstellarbeiten.



GFK-Formenbau für den Griffon
Formel Renault Europe.



Nietarbeiten am Unterboden.

dene Handfertigkeiten benötigt. Leider werden die fachkundigen Berufsleute immer seltener. So muss man suchen, um einen Fachmann zu finden, der die alten Techniken versteht und entsprechende Teile herstellen kann.

«So leicht wie möglich – und so stark wie nötig», lautet die Devise beim Rennwagenbau. Die Fahrzeuge wurden nicht so gebaut, dass sie Jahrzehnte halten. Damit wir also auch nach 50 Jahren sicher fahren können, müssen oft viele Teile ersetzt werden. Ein Chassis kann schön lackiert sein, aber im Innern verrostet.

Das Team Formel Ford 1600



Bekleidung des Rennfahrers
– feuerhemmend für etwa
35 Sekunden. (Bild: zvg)

Der Rennwagen ist restauriert und entspricht den Reglementen. Nichts wie los auf die Rennstrecke?

Weit gefehlt! Wie bereits erwähnt, benötigt man nun einen Wagenpass und eine Fahrerlizenz (FIA) – dazu die passende Schutzkleidung inklusive feuerhemmende Unterwäsche, Schuhe und Handschuhe.

Geht's jetzt los? Noch nicht. Wenn wir im Ausland auf einer Rundstrecke fahren möchten, ist noch ein Carnet ATA (Zolldokument) erforderlich. Damit administrieren wir am Schweizer Zoll einen Export aus der Schweiz, beim französischen Zoll einen Import in die EU, dann bei der Rückkehr beim französischen Zoll eine Ausfuhr aus der EU und beim Schweizer Zoll eine Einfuhr in die Schweiz. Weshalb? Weil die Schweiz nicht Mitglied der EU ist.

Wenn sämtliche Hürden genommen sind, können wir endlich starten. An einem Rennwochenende gibt es jeweils zwei Trainingseinheiten und zwei Rennläufe zu je 20 Minuten. Die maximale Fahrzeit beträgt anderthalb Stunden. Während eines Jahres wird an sechs Wochenenden gefahren – gesamthaft sind es rund zehn Stunden auf der Rennstrecke. So ergibt sich ungefähr ein Verhältnis von 1 Minute Rennzeit zu 1 Stunde Vorbereitungsarbeiten, Reparaturen, Restaurationen, Reisezeiten und Unterhalt.

Was in Erinnerung bleibt, ist jeweils mehr als nur das Rennen. Wie früher, so auch heute, gehört am Rennwochenende das Zusammensein



Materialkontrolle vor dem Saisonstart. (Bild: zvg)

Ventil runter, Kolben hoch!
Motor hinüber ... (Bild: zvg)



unter Gleichgesinnten und Freunden wohl zu den schönsten Momenten unserer Passion. Erlebnisse, die man nie mehr vergisst und aus denen Inhalte für unser Hauenstein-Archiv werden – oder geworden sind.

Unfallfrei als oberstes Ziel

Den Siegerpokal nimmt man gerne entgegen. Das Wichtigste ist aber, dass am Ende der Veranstaltung alle Fahrer und Rennwagen «ganz» sind. Dazu trägt der Austragungsmodus unserer Rennen bei. Nicht der Erste im Ziel ist Sieger, sondern derjenige mit der schnellsten Runde. So können Zweikämpfe verhindert werden, und die Gefahr eines Unfalls wird massiv reduziert.

Wir dürfen jedoch nie vergessen, dass Motorsport gefährlich sein kann. Bei aller Vorsicht kann es zu Unfällen kommen. Wir sind uns dessen bewusst und verhalten uns entsprechend. Schäden werden von jedem Teilnehmer selbst bezahlt. Geschieht doch mal ein Missgeschick beim Hochschalten, wird eine aufwendige Reparatur fällig.

Rennsport hat nichts mit Rasen zu tun! Raser oder Möchtegern-Rennfahrer sind bei uns nicht willkommen. Nach dem Rennen ist vor dem Rennen. Deshalb gibt es immer viel zu tun. Dies selbst dann, wenn sich kein Unfall zugetragen hat. An unzähligen Abenden werden die historischen Rennwagen unterhalten und auf den nächsten Einsatz vorbereitet. Hier wird eine Getriebeübersetzung gewechselt, dort ein ausgeleiertes Gelenk ersetzt. Der ganze Rennwagen wird auf lose Teile kontrolliert und gereinigt. Dann wartet er wieder rennbereit auf den nächsten Einsatz. «Dank» Corona ist Geduld angesagt, weshalb wir zurzeit mehr Zeit zur Verfügung haben, um im Hauenstein-Archiv Ranglisten, Fotos und Geschichten von Zeitzeugen zu archivieren.

Der Geschichte verpflichtet

Die erwähnten Beispiele zeigen, dass das Hauenstein-Archiv nicht nur ein Ort ist, an dem ältere Herren ihre Zeit verbringen. Es ist auch – und vor allem – ein Ort, wo die Vergangenheit in der Gegenwart für die Zu-

Rivalen, aber Freunde. Unser Herbert Müller (rechts) mit Ludovico Scarfiotti 1965 am Gaisbergrennen. (Bild: zvg)



Hansruedi K pfer mit unserem ältesten Rennwagen (1962) in Oberhallau am Bergrennen. (Bild: zvg)



kunft bewahrt wird. Ein Begegnungsort, wo sich Gleichgesinnte treffen und ihre Leidenschaft ausleben können, wo gemeinsam restauriert und erhalten wird. Das Hauenstein-Archiv ist auch ein Ort zum Verweilen. Unzählige Zeitschriften, Bilder, Dokumente und Bücher können in Ruhe «studiert» werden.

294'000 Dateien sind bereits digitalisiert. Immer, wenn in mir doch ein leiser Zweifel über den Sinn und Zweck unseres Hauenstein-Archivs und der Sammlung Griffon aufkommt, schaue ich das Bild links an. Ich bin eindeutig zu spät geboren. Aber nicht zu spät, um zu helfen, dass die Erinnerung an solche Persönlichkeiten weiter bestehen wird.