Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern
Band: 80 (2018)
Heft: 2

Artikel: Grand Prix Suisse 1934-54 : Bern im Rennfieber
Autor: Höchner, Marc / Mathys, Nora / Rüegg, Severin
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-842410

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: 02.10.2025

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

Grand Prix Suisse 1934–54

Bern im Rennfieber

Marc Höchner, Nora Mathys, Severin Rüegg,
Lisa Schlittler, Oliver Schneider

Einleitung

Der Grand Prix Suisse in Bern

Von 1934 bis 1939 und wiederum von 1947 bis 1954 war Bern jedes Jahr im Sommer für einige Tage das Zentrum des internationalen Motorrennsports. Der Grand Prix Suisse war ein Sportereignis, das europäische Bedeutung und nach dem Zweiten Weltkrieg weltweite Ausstrahlung hatte. Er gehörte zusammen mit dem Rennen auf dem Nürburgring sowie mit denjenigen in Monte Carlo und Silverstone zu den grossen Klassikern des Motorrennsports.[1] Neben dem Grand Prix Suisse fanden am Rennwochenende weitere Autorennen für verschiedene Fahrzeugkategorien statt: der Preis von Bern und der Preis vom Bremgarten.

Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 150 km/h fuhren die Fahrzeuge auf einem engen, anspruchsvollen Rundkurs mitten durch den Bremgartenwald. Das spektakuläre Autorennen war ein grosses Ereignis zu einer Zeit, als Bernerinnen und Berner noch merklich ruhiger unterwegs waren: meistens zu Fuss, im Tram oder auf zwei Rädern.

Die Rundstreckenrennen waren der grösste Sportanlass der Schweiz. Internationale Stars trafen in Bern ein, Rennfahrzeuge waren in der Stadt zu bewundern. Das bestbesuchte Rennen im Jahr 1948 wurde von über 120 000 Gästen[2] aus dem In- und Ausland mitverfolgt, eine beeindruckende Zahl in einer Stadt mit damals 141 000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Die Motorradrennen

Vor oder an den Rennwochenenden für Automobile wurde jeweils auch der Grand Prix Suisse für Motorräder in unterschiedlichen Klassen ausgetragen. 1922 veranstaltete der Motosacoche-Club Genf das erste Rundstreckenrennen der Schweiz, das auf einer teilweise geteerten Strecke um den Lac de Joux führte.[3] In den folgenden Jahren fand das Rennen als Grand Prix Suisse auf einer extra hergerichteten Rennpiste in Meyrin statt. 1930 wurde es im Tessin und ein Jahr später zum ersten Mal in Bern ausgetragen. War der Grand Prix Suisse zu Beginn ein nationaler Anlass, wurde er 1928 erstmals als Rennen um die Europameisterschaft ausgetragen und bildete fortan einen festen Bestandteil des internationalen Rennsportkalenders.[4]

Während das Automobil auch noch in den 1920er-Jahren das Privileg der oberen Schichten blieb, fand das deutlich preisgünstigere Motorrad bei Arbeitern, Angestellten und Bauern guten Absatz. In vielen ländlichen Gemeinden

Oben: Startsignal zum Rennen, wohl 1937.
Nächste Doppelseite: Plan der Rundstrecke im Bremgartenwald, ca. 1949.

verkehrten 1929 mehr Motorräder als Automobile.[5] Getragen wurde der Siegeszug des Motorrads von einer nationalen Industrie, deren bekannteste Namen Motosacoche in Genf, Allegro in Neuenburg, Condor in Courfaivre oder Zehnder in Gränichen waren.[6] Nicht selten organisierten sich Besitzer von Motorrädern der gleichen Marke in Clubs, veranstalteten Ausfahrten und Rennen und sorgten so für die Anfänge einer eigenständigen Motorradkultur.

Die Motorradrennen zeichneten sich in ihrer Frühphase durch eine enge Verbindung zwischen Alltags- und Sportbetrieb aus, ein guter Fahrer konnte mit der eigenen, nur leicht umgebauten Strassenmaschine Rennen gewinnen.[7]

Die Rennstrecke

Auf dem Streckenplan ist der gut 7 km lange Kurs im Bremgartenwald am nordöstlichen Rand der Stadt eingezeichnet. Die Strecke führte vom Start- und Zielgelände an der Murtenstrasse im Uhrzeigersinn durch das Kiesgrubenareal bei Bethlehem, entlang des Eichholzes in nördliche Richtung zur Jordenrampe, erreichte dann die Eymattkurve und führte mit der Tennikurve, in der es des Öfteren zu Unfällen kam, erstmals gegen Osten. Die Wohlenstrasse entlang zog sich die Strecke weiter in südliche Richtung durch das Glasbrunnenareal. Höhepunkt war die Kurve beim Forsthaus Muesmatt kurz vor dem Ziel, bei der mancher Fahrer von der Strasse geriet.[8] Im Weiteren enthält der Plan Infrastruktur, wie etwa die Lautsprecheranlagen, die Absperrungen sowie die Zuschauerübergänge mit den Passerellen Eichholz und Glasbrunnen.

Unter den Teilnehmern galt der Bremgarten-Rundkurs als eines der schönsten, aber auch herausforderndsten und gefährlichsten Rennen. Geraden gab es kaum, dafür mehrere Hochgeschwindigkeitskurven. Die Strecke führte durch unebenes Gelände und über einen Abschnitt mit Kopfsteinpflaster. Sie zu befahren, erforderte speziell bei Regen besonderes Fahrgeschick. Wegen der häufigen Übergänge von den sonnigen und hellen Streckenabschnitten in den schattigen Wald hatten die Fahrer mit ständig wechselnden Lichtverhältnissen zu kämpfen. Das Gelände stellte für die Organisatoren insbesondere bezüglich der Sicherheit eine Herausforderung dar.[9] Das auf- und absteigende, waldige Terrain war ausserhalb der Tribünenbereiche trotz Telefonanlage und Streckenposten kaum zu überschauen, und Unfallstellen waren für Ambulanzen und Rettungskräfte oft nur schwer zu erreichen. Die Sicherheitsvorkehrungen und Absperrungen der Strecke waren einfach. Provisorische Zäune, Sandsäcke oder Strohballen boten nur geringen Schutz für Fahrer und Publikum.

RENNANLAGE DER RUND

Restaurant Kappelenbrücke

Tribüne Eymatt

Wohlenrampe

Jordenrampe

Passerelle Glas

Passerelle Eichholz

Start u. Ziel

Alleetribüne

Ehrentribüne

Hasli-Gut

Riedli

Riederen-Wald

Eymatt

Reinwald

Eichholz

Pfrundwald

Jordenmatt

Hinter Jorden

Vorder Jorden

Bethlehemacker

Neuhaus

Untermatt

Wegmeisterstation

Rudersport Weier

Wayermannshau

LEGENDE

LAUTSPRECHER

CAMPING

RUNDENTAFEL

TELEPHON

KASSEN

ABSCHRANKUNG

1949 / G 3501

83/31

TRECKEN A.-G. BERN.

Neubrück

Kleiner Bremgartenwald

Brückboden

Drakau

Nägelisboden

Nägelisschlössli

Geschundener Hubel

Bannwartenhubel

Neufeld

Studerstein

Glasbrunnenrampe

Haupt-Eingang

Länggasse

Güterbahnhof der S.B.B.

L. v. Roll'sche Giesserei Bern

Forsthaus Miesmatt

Bannwartstation Neufeld

WC

10

11

12

13

Zieltribüne

Startkurventribüne

Promenoir

nach der Stadt

PLAN

über den

GR. BREMGARTEN-WALD

der Burgergemeinde Bern

0 1 2 3 4 500 METER

45.

102/68

3 Pl Bern 1949

Die Rennkategorien

In den 1930er-Jahren fanden die Motorrad- und Automobilrennen jeweils an unterschiedlichen Wochenenden statt, erst in der Nachkriegszeit wurden sie zusammengelegt. Die Renntage begannen am Donnerstag und Freitag mit den Trainings und erreichten am Samstag und Sonntag mit den Wettkämpfen ihren Höhepunkt.[10] Am Tag vor den Rennen prüfte die Rennleitung jedes gemeldete Fahrzeug und entschied über dessen Zulassung. Die Rennen wurden in verschiedenen Klassen durchgeführt. Die Motorräder waren je nach Grösse der Motoren in Klassen von 125 cm^3 bis zu 500 cm^3 Hubraum eingeteilt, zusätzlich gab es die Kategorie für Seitenwagen. Bei den Automobilen unterschieden die Veranstalter zwischen dem nationalen Preis vom Bremgarten mit Kategorien für Sportwagen und Rennautos und den internationalen Rennen um den Preis von Bern und den Grand Prix Suisse. Letzterer zählte in der Vorkriegszeit (1935–1939) zu den Grandes Épreuves der Grand-Prix-Europameisterschaft. 1948 erhielt der Grand Prix Suisse zusätzlich den Titel Grosser Preis von Europa, er war in diesem Jahr das grösste Motorsportereignis Europas. Ab 1950 gehörte das Rennen zur Formel-1-Weltmeisterschaft.

Die weltbesten Fahrer kommen nach Bern

Die grossen internationalen Autorennen waren Werbeträger für die konkurrierenden Autohersteller.[11] Die Werksteams von Firmen wie Alfa Romeo oder Mercedes-Benz waren professionelle Rennställe, die mit selbst gebauten Fahrzeugen antraten. Daneben starteten private Rennställe ohne direkten Firmenbezug, die ihre Fahrer auf eingekauften Fahrzeugen ins Rennen schickten. Neben den Fahrern der Werksteams und der privaten Rennställe füllten Privatfahrer das Feld auf. Als Privatfahrer wurden Rennfahrer bezeichnet, die nicht als Teil eines Teams starteten, sondern mit ihren privaten Fahrzeugen Rennen bestritten. Das konnten sich nur gut situierte Fahrer leisten, da die Teilnahme an Automobilrennen zeitaufwendig und kostspielig war. Die Privatfahrer hatten gegen die Fahrer der Werksteams und der privaten Rennställe im Rennen keine Chance, da sie keine professionelle Equipe im Hintergrund hatten. Sie genossen aber als Einzelkämpfer beim Publikum grosse Beliebtheit. Auf der Strecke kämpften also motorsportbegeisterte Amateure gegen die damals besten Fahrer der Welt. Es fand sich ein bunt gemischtes Fahrerfeld aus internationalen Stars, reichen Adligen und lokalen Grössen ein. Der Kreis der Siegesanwärter des Grand Prix Suisse war allerdings klein.

Vor Ausbruch des Krieges begeisterte das Duell zwischen den vom NS-Regime geförderten Werksteams Mercedes-Benz und Auto Union die Zuschauer, in der Nachkriegszeit drückten die Fahrer der italienischen Werksteams Alfa

Romeo und Ferrari den Rennen ihren Stempel auf. In den Motorradrennen waren die Engländer und Italiener führend, während die Schweizer in den Seitenwagenrennen brillierten.[12]

Die Zuschauer strömten in Massen nach Bern. Inklusive Trainings verfolgten regelmässig mehr als 50 000 Zuschauerinnen und Zuschauer die Renntage. Das internationale Publikum vergnügte sich an verschiedenen Bällen,[13] und Bern erlebte die ersten Verkehrsstaus seiner Geschichte.

Der Motorrennsport hatte in den 1930er-, 1940er- und 1950er-Jahren noch etwas Brachiales: Die Leistung der Wagen war gross, und der Ehrgeiz der Ingenieure und Konstrukteure zielte primär auf die Verbesserung von Motorenleistung und Aerodynamik; Sicherheit und Komfort für die Fahrer spielten kaum eine Rolle.[14] Das Rennen im Bremgartenwald konnte über eine Länge von bis zu 510 km (70 Runden) gehen und dauerte über drei Stunden. Die damaligen Rennfahrer hatten den Ruf, tollkühne Helden zu sein, die Strecke, Wetter und Müdigkeit trotzten, ihre Maschinen bändigten und den schwierigen Rundkurs meisterten. Dass es dabei auch zu Unfällen mit Verletzten und Toten auf Fahrer- und Zuschauerseite kam, wurde als unvermeidlicher Bestandteil des Spektakels in Kauf genommen.

Ein internationales Grossereignis

Die Fachpresse im In- und Ausland äusserte sich 1934 begeistert über den ersten Grand Prix Suisse. Das britische *Motor Sport Magazine* war vom Rennsport-Enthusiasmus in der Stadt beeindruckt, die Pariser Zeitung *L'Auto* lobte die Organisatoren und die *Gazzetta dello Sport* aus Mailand pries das Rennen als erstklassigen Erfolg an.[15] Bern wurde mit einem Schlag zu einem der berühmtesten Austragungsorte internationaler Rennen und erhielt publizistische Aufmerksamkeit weit über die Landesgrenzen hinaus.[16] Die Sportveranstaltung brachte viel Prominenz und Glamour in die Bundeshauptstadt.

Der Grand Prix Suisse war bei Fahrern, Experten und Zuschauern gleichermassen beliebt. Für die von nah und fern angereisten Besucher ging es um mehr als nur den sportlichen Wettkampf. Wer sich auf dem Circuit einfand, spürte den Puls der Zeit und erfuhr die moderne Technik mit all seinen Sinnen.[17] Bern vibrierte während Tagen im Rhythmus der Motoren. Das Rennfieber ergriff auch die Jungen, die in Seifenkisten ihren Helden nacheiferten.[18]

Nächste Doppelseite: Mechaniker und Rennfahrer in ihren Maserati im Gespräch bei den Boxen am Grand Prix Suisse 1951.

EXTRA
MOTOR OIL
VEEDOL
R BESTE SCH
ATÈ
5
42
38

ENERGOL
MIERUNG
formation
FORD
30
30

Auch für den Tourismus und das Gewerbe der Stadt war das Rennen von grosser Bedeutung. Die Belegung der Hotels in der Bundesstadt erreichte während einer Rennwoche Rekordziffern.[19] Die Beschäftigung von rund 3200 Arbeitskräften für die Durchführung der Rennen dürfte besonders während der Wirtschaftskrise in den 1930er-Jahren hochwillkommen gewesen sein. 1900 dieser Beschäftigten waren administrative und technische Funktionäre, Personal in der Gastronomie und Rennfahrer mit ihrer Equipe. Weiter wirkten Kolporteure, Polizisten und Hilfspolizisten, Securitas-Wächter, Sanitäter, Telefonisten, Sprecher und Radiotechniker sowie Arbeiter am Grand Prix mit. Unter den Profiteuren waren auch Garagen, Transportgeschäfte, Druckereien, Zeitungen oder Versicherungen. Auf rund zwei Millionen Franken schätzte die Rundstrecken AG den jährlich generierten Umsatz der Rennen.[20]

Die Kritik am Rennen

Ein Rennwochenende mit schweren Unfällen oder gar Toten führte in der Bundesstadt fast reflexartig zu grundsätzlichen Diskussionen über Sinn und Unsinn der Rennen. Kirchliche Kreise gehörten zu den entschiedensten Kritikern des Grand Prix Suisse. Der Berner Synodalrat scheiterte aber 1949 und 1952 mit seinem Versuch, beim Regierungsrat ein Verbot der Rennen zu erwirken.[21]

Als 1955 am 24-Stunden-Rennen in Le Mans infolge einer Wagenkollision 84 Menschen starben und mehr als 100 Personen verletzt wurden, kippte die Stimmung. Der Grand Prix Suisse wurde 1955 abgesagt.[22] 1956 erteilte der Berner Regierungsrat keine Rennbewilligung. Bei den Beratungen über das neue Strassenverkehrsgesetz sprachen sich National- und Ständerat für ein vollständiges Verbot von Rundstreckenrennen in der Schweiz aus. Seit 1958 steht in Artikel 52 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes geschrieben: «Öffentliche Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen sind verboten. Der Bundesrat kann einzelne Ausnahmen gestatten oder das Verbot auf andere Arten von Motorfahrzeugrennen ausdehnen; er berücksichtigt bei seinem Entscheid vor allem die Erfordernisse der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung.»[23]

Alle späteren Versuche für eine Aufhebung des Verbots scheiterten im Parlament, zuletzt wurde 2003 ein entsprechender Vorstoss eingereicht. Heute dreht sich die Debatte nicht wie in den 1950er-Jahren um die Sicherheit, sondern um umwelt- und verkehrspolitische Aspekte. 2016 entschied der Bundesrat, Rundstreckenrennen für Elektroautos zuzulassen.[24] Im Juni 2018 fand in Zürich ein Rennen für Elektroautos der Serie Formel E statt. Der Hauptspon-

sor warb mit Schlagworten wie «umweltfreundliches Rennspektakel» und betonte, dass sich die neue Rennserie für «saubere Luft und den Klimaschutz» einsetze.[25]

Neue Möglichkeiten für Fotografen

Mit der Verbreitung der illustrierten Zeitschriften etablierten sich neue Berufsgattungen unter den Fotografen: der Fotoreporter und der Pressefotograf. Ersterer war meist als freier Fotograf in der Schweiz und im Ausland unterwegs, um den Leserinnen und Lesern Bildgeschichten von Alltäglichem und Aussergewöhnlichem nahezubringen. Letzterer war in der Regel für Zeitungsverlage und Bildagenturen tätig und absolvierte täglich sein geplantes Programm, das von den angekündigten Ereignissen, aber auch von Zufällen geprägt war.

In der Schweiz wurden zeitgleich zu den ersten Rennen auf der Bremgarten-Strecke erste grosse Bildagenturen gegründet. In Zürich nahm 1931 die Photopress ihren Betrieb auf. 1936 erwuchs ihr mit dem Bilderdienst ATP (Arnold Theodor Pfister) Zürich eine direkte Konkurrenz. In der Romandie wurde 1937 die Agentur Presse-Diffusion Lausanne aufgebaut. Eine zweite Gründungswelle folgte nach dem Zweiten Weltkrieg, als sich 1952 ehemalige Fotografen von ATP zur Bildagentur Comet AG zusammenschlossen, 1953 Keystone in Zürich und 1954 die Bildagentur Actualités Suisses Lausanne eröffnet wurden.[26]

Unter den Fotografen des Grand Prix Suisse fanden sich bekannte Berner wie Carl Jost, Walter Studer oder Paul Senn, aber auch der Zürcher Jakob Tuggener. Viele Bilder in der vorliegenden Publikation stammen von ihnen.

Streckenbau

1931 fand in Bern die nationale Hygiene- und Sportausstellung Hyspa statt. Die hart von der Krise der 1930er-Jahre getroffene und auf eine Belebung ihrer Wirtschaft angewiesene Stadt empfahl sich damit als Veranstaltungsort für Grossanlässe. Im Rahmen der Hyspa organisierte der Motorrad-Club Bern den «Grossen Preis der Schweiz» für Motorräder im Bremgartenwald, der auch in den folgenden zwei Jahren ausgetragen wurde.[27]

Vertreter der städtischen Wirtschaft suchten nach Möglichkeiten, die Austragung von Motorsportgrossanlässen in der Bundeshauptstadt langfristig zu sichern. Von den Rennen erhoffte man sich eine Belebung des Tourismus, die Stärkung des lokalen Gewerbes und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Im Februar 1934 gründeten interessierte Kreise die Rundstrecken AG, die den Ausbau der Strecke im Bremgartenwald für Autorennen und den zukünftigen Rennbetrieb sicherstellen sollte. Die Rundstrecken AG finanzierte die Erweiterung zusammen mit der Einwohnergemeinde Bern, dem Kanton und dem Bund, für den Betrieb der Strecke kamen mit Ausnahme des Bundes dieselben Geldgeber auf. Beim Streckenausbau fanden 200 Männer Beschäftigung, was während der Wirtschaftskrise gern gesehen war. Die Rundstrecken AG liess die Eymatt- und die Wohlenstrasse auf mindestens acht Meter verbreitern und mit neuen, festen Belägen versehen, um die Staubemission zu reduzieren. Die Murtenstrasse wurde ebenso verbreitert, doch die Kopfsteinpflasterung behielt man bei. Eine komplett neue Strasse entstand bei der Kiesgrube kurz vor Bethlehem; sie ersetzte den früheren Streckenabschnitt, der mitten durch das Dorf führte. Die Boxen, die Haupttribüne und das Zeitmesserhaus wurden als permanente Bauten errichtet und mit einer Telefon- und Lautsprecheranlage ausgestattet. Gegenüber der Tribüne fand die grosse Anzeigetafel ihren Platz. Auch die Sicherheitsvorkehrungen entlang der Strecke wurden verstärkt. Nach nur fünf Monaten waren die Arbeiten an der 7,28 km langen Strecke und den zusätzlichen Bauten abgeschlossen. Die Kosten für den Ausbau beliefen sich insgesamt auf 1,01 Millionen Franken, wobei die Verbesserung des Strassenbelags mehr als die Hälfte dieses Betrags verschlang.[28] Die Fotografie zeigt vier der 200 beschäftigten Männer bei Belagsarbeiten.

Tribüne

Die Tribüne im Zielbereich des Rundkurses an der Murtenstrasse wurde 1934 im Zuge des Ausbaus der Strecke neu errichtet, während man sich zuvor mit Provisorien beholfen hatte.[29] Zu sehen ist auf der Fotografie der Start zum Grand Prix Suisse 1935. Die Tribüne, deren metallenes Dach aus dieser Perspektive fast über den Sitzplätzen zu schweben scheint, wird also erst zum zweiten Mal für die Veranstaltung genutzt.

Die Haupttribüne bot Platz für 4000 Personen. Die Plätze waren Zuschauern, die sich die teuren Tickets leisten konnten, und Journalisten vorbehalten. Die Sicht auf Start und Ziel sowie auf die gegenüberliegende Anzeigetafel war von der erhöhten Haupttribüne aus optimal, das Dach schützte die Besucherinnen und Besucher vor Regen und Sonne. Neben der fest installierten Haupttribüne wurden jährlich sechs weitere Tribünen provisorisch aufgebaut, bei der Startkurve und der Zielgeraden sowie in der Eymatt entlang der Strecke. Gut zehn Prozent der Besucher hatten sich Plätze für die Tribünen gekauft, die Mehrzahl jedoch suchte sich – mit Klappstühlen, Schemeln, Kisten oder Leitern ausgestattet – einen eigenen Platz an der Strecke mit möglichst guter Sicht auf das Geschehen.[30]

Im Parterre der Tribüne befanden sich drei Restaurants.[31] Die Zuschauerinnen und Zuschauer konnten sich dort verpflegen, ohne den schützenden Komplex verlassen zu müssen.

Nach dem letzten Rennen 1954 liess man die Tribüne stehen und nutzte sie noch für unterschiedliche Veranstaltungen, zum Beispiel für die Tour de France, die 1955 von Zürich herkommend durch Bern führte. Bevor das markante Bauwerk 1970 abgerissen wurde, drehte der Oldtimerclub im Gedenken an die Zeit der Rennen noch einige Ehrenrunden daran vorbei.[32]

GRAND PRIX
BERN
Marchandise de qualité
chez le charcutier du métier!
17./18. MAI 1952
CHAMPIONNATS DU MONDE
M. JENNY
Tél. 1044

Vorboten

Einige Wochen vor den Rennen kündigten die Zeitungen jeweils den Grand Prix Suisse mit einer kurzen Notiz ein erstes Mal an. Von da an berichteten sie fortlaufend darüber, welche Werksmannschaften der Automobilfirmen mit ihren Neukonstruktionen am Start waren. So wurde in der ganzen Stadt Spannung aufgebaut, und das Rennfieber brach wieder aus.[33]

Rückte das Rennwochenende näher, begannen auf der Rundstrecke und in der Stadt die Vorbereitungen für das Grossereignis. Alle an der Organisation beteiligten Ämter, Organisationen und Firmen nahmen ihre seit Langem geplanten Arbeiten auf. Die Rundstrecken AG kontrollierte die Strecke und veranlasste notfalls Nachbesserungen. Die aufgebotenen Firmen errichteten die Streckensicherung und die Zuschauertribünen sowie Passerellen über die Rennstrecke. In der Nähe der Strecke wurden Parkfelder abgesteckt und Anwohner und Firmen über die Strassensperrungen informiert. Die Verkehrs- und Bahnbetriebe organisierten Extrazüge und erstellten Sonderfahrpläne. Die Sicherheits- und Sanitätsdienste wurden eingeteilt und instruiert.[34]

Auch die Stadt bereitete sich auf den Grand Prix vor. Der Verkehrsverein rührte die Werbetrommel. Die Stadt schmückte ihre Strassenzüge festlich mit Fahnen und installierte die ausserordentlichen Beleuchtungen von Bauten wie Münster, Bundeshaus und Historisches Museum. Auf dem Bahnhofplatz wurde ein grosser, mit Rennplakaten und -fotos dekorierter Kiosk aufgestellt, über dem Bubenbergplatz hingen kleine Wimpel. Die offiziellen Grand-Prix-Plakate klebten an Wänden und Werbesäulen, und einzelne Ladenbesitzer dekorierten ihre Schaufenster für den Anlass.[35] Der Metzger Jenny in Freiburg platzierte das Plakat des Grand Prix Suisse 1952 humorvoll exakt so hinter dem Logo seiner Metzgerei, dass aus dem Motorradfahrer eine Kuh wurde.

Lausanne
Neuchâtel
TOURING CLUB
Bergferien
OFFICE
Scheidegg Hotels
CITY HOTE
LEINENWEBERE

Rekordwagen

Trotz des schlechten Wetters bestaunen viele Passanten das Gefährt, das im Vorfeld zum Grand Prix Suisse 1937 in Bern auf dem Bahnhofplatz präsentiert wird. Zu bewundern gibt es den stromlinienförmigen, in eine Schutzhülle verpackten Geschwindigkeitsrekordwagen des deutschen Automobilherstellers Auto Union. Rennfahrer Bernd Rosemeyer hatte damit im selben Jahr auf der Autobahn zwischen Frankfurt und Darmstadt die Rekordmarke für die Durchschnittsgeschwindigkeit von 393 km/h erreicht und damit einen vorläufigen Geschwindigkeitsweltrekord für Automobile aufgestellt. Seinen nächsten Rekordversuch mit diesem Gefährt sollte er im Jahr darauf nicht überleben. Rosemeyer starb am 28. Januar 1938 auf dem Autobahnabschnitt zwischen Frankfurt und Darmstadt. Kurz zuvor hatte Rudolf Caracciola für Mercedes-Benz mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 436 km/h eine neue Rekordmarke aufgestellt. Rosemeyers Tod war ein grosser Verlust für das Auto-Union-Team und seine Fans, die grosse Hoffnungen in das junge Talent gesetzt hatten. Der Auto-Union-Rekordwagen wurde den Zuschauern des Grand Prix auf Demonstrationsrunden auf der Bremgarten-Rundstrecke kurz vor dem Start der Rennen vorgestellt.[36] Das war beste Werbung für Auto Union und die Veranstalter des Rennwochenendes.

Verkehrsstau

Eine Blechkolonne so weit man sehen kann! 1936 stauen sich auf der Schanzenstrasse Tram, Autos und Motorräder. An der Kreuzung zur Laupenstrasse und zum Bubenbergplatz hat sich eine Traube aus Fussgängern und Fahrradfahrern gebildet. Die Strasse zur Länggasse ist noch von Bäumen und stattlichen Gründerzeitbauten gesäumt, doch viele werden in den 1950er- und 1960er-Jahren dem Bau der Schanzenpost und des Postbahnhofs weichen müssen.

Die Ursache der Verkehrsüberlastung sind die zahlreichen Automobilisten, Zweiradfahrer und Fussgänger, die vom Renngelände zurückkehren. Der Besucherstrom forderte die städtische und touristische Infrastruktur heraus. Für motorisierte Anreisende standen nebst den öffentlichen Parkplätzen in der Stadt fünf nahe der Rundstrecke angelegte Parkfelder zur Verfügung. Die SBB und die BLS setzten Extrazüge ein; die Trams und Busse der städtischen Verkehrsbetriebe fuhren vom Bahnhof und aus der Innenstadt zur Haupttribüne oder in die Eymatt. In der Nähe des Bubenbergplatzes konnten die Velofahrer ihre Gefährte abstellen, und einige Bewohner des Länggassquartiers verdienten sich einen Zustupf, indem sie für 40 Rappen pro Velo bewachte Fahrradparkplätze anboten.[37]

Die zahlreichen Gäste sorgten nicht nur für Stau auf den Strassen, sondern steigerten auch den Umsatz von Gastgewerbe und Hotellerie. In einer Umfrage von 1949 zeigten sich Wirteverband, Verkehrsverein und Hotelierverein mit der Nachfrage sehr zufrieden. Diese positiven Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft konnten aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Rennen an sich überwiegend Verluste schrieb, die von der öffentlichen Hand gedeckt werden mussten.[38]

Zuschauermassen

Eine grosse Menschenmasse drängt sich um Hans Stuck, den Gewinner des ersten Grand Prix der Schweiz.[39]

Im ersten Jahr verfolgten etwa 76 000 Menschen die Rennen. Diese Zahl umfasst die Zuschauer der Motorradrennen, die am 7. und 8. Juli 1934 stattfanden, der Autowettbewerbe vom 26. August, aber auch der Trainings. Letztere zogen wegen der tieferen Eintrittspreise bis zu 16 000 Zuschauerinnen und Zuschauer an. Die weiteren vor dem Zweiten Weltkrieg ausgetragenen Rennen vermochten jeweils zwischen 35 000 und 45 000 Besucherinnen und Besucher zu begeistern.[40]

Nach dem Zweiten Weltkrieg, erstmals am Grand Prix von 1947, wurden die Motorrad- und die Automobilrennen am gleichen Wochenende durchgeführt. Das wirkte sich spürbar auf die Besucherzahlen aus. Mit jeweils rund 120 000 Auto- und Motorradfans verzeichneten die Grands Prix von 1947 und 1948 Besucherrekorde. Diese Spitzen erreichten die folgenden Ausgaben nicht mehr, und bei der letzten Austragung 1954 kamen schliesslich noch 83 000 Zuschauerinnen und Zuschauer in den Bremgartenwald.[41]

Was diese Menschenmassen für die Stadt Bern bedeuteten, lässt sich erahnen, wenn die Besucher- den Einwohnerzahlen gegenübergestellt werden. Die Stadt Bern zählte 1930 etwa 111 000 Einwohner, 1950 waren es rund 146 000. Zur Veranschaulichung lassen sich auch die Fassungsvermögen städtischer Sportstätten heranziehen. Das 1925 errichtete Fussballstadion Wankdorf bot Platz für rund 30 000 Fans, die 1933 erbaute Eissportanlage Ka-We-De, bis 1967 die Spielstätte des Schlittschuhclubs Bern, fasste etwa 10 000 Eishockey-Begeisterte.[42] Im Vergleich mit grossen Motorsportereignissen im Ausland war der Andrang zum Grand Prix allerdings eher bescheiden. Die Rennen auf der «Automobil-Verkehrs- und Übungsstrasse» (AVUS) in Berlin zogen zur gleichen Zeit um die 300 000 Zuschauer an.

Zaungäste

Diese Frauen und Männer haben einen Weg gefunden, den Grand Prix auch ohne Eintrittskarten zu verfolgen. Im Vorgarten eines Hauses am Streckenrand haben sie mithilfe von Brettern und einem Transportfahrzeug eine improvisierte Tribüne errichtet.

Dieser Erfindungsreichtum kam nicht von ungefähr. Viele Bernerinnen und Berner konnten sich ein Billett für den Grand Prix schlicht nicht leisten. Der Beginn der Rennen 1934 fiel in die Zeit der Grossen Depression, die mit einer hohen Arbeitslosigkeit einherging. Doch auch für die arbeitende Bevölkerung waren die Billetts nur bedingt erschwinglich. Ein gelernter Handwerker verdiente 1938 etwa Fr. 1.70 in der Stunde. Ein Stehplatz am Grand Prix Suisse, der in jenem Jahr am Sonntag, dem 21. August, ausgetragen wurde, kostete im Vorverkauf drei Franken. Wer auf der Ehrentribüne Platz nehmen wollte, musste mindestens Fr. 13.20 für einen ungedeckten Sitzplatz bezahlen – ein Preis, der fast acht Stundenlöhnen entsprach.[43]

Jugendliche waren, obwohl für sie Karten zu reduzierten Preisen angeboten wurden, nicht weniger einfallsreich als Erwachsene, wenn es darum ging, sich das Geld für ein Billett zu sparen. Ein Leutnant der Kantonspolizei berichtete 1955, dass sich (wohl mehrheitlich) Buben auf die Abschrankungen gesetzt hätten, nachdem sie deren Spitzen absägt hatten. Wagemutige kletterten im Bremgartenwald auf Bäume oder spannten wie 1938 sogar Hängematten zwischen die Äste.[44]

MG
1937

Rennleiter

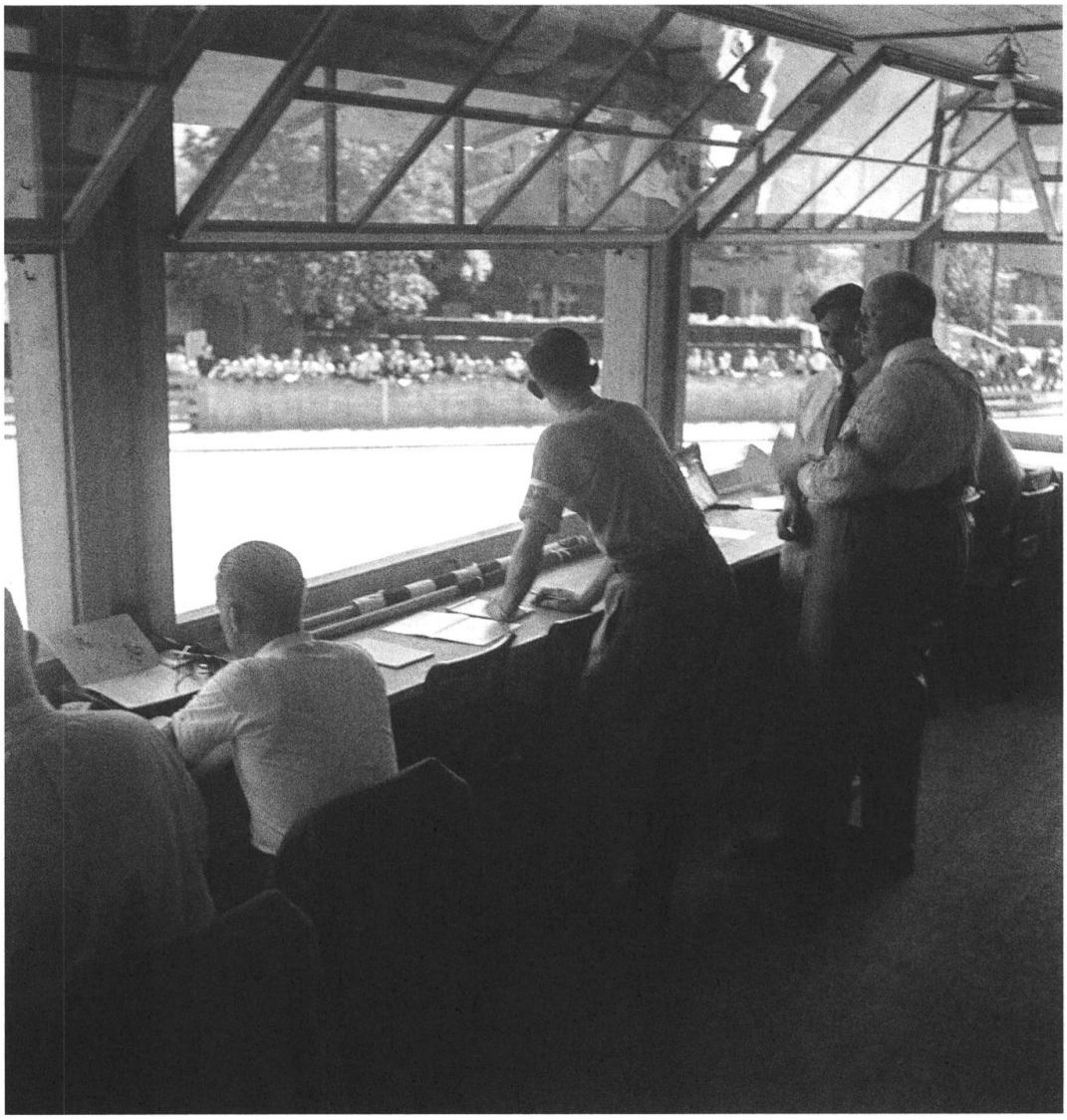
Aufmerksam lauschen die Fahrer den Worten des Rennleiters Eduard Huber. Huber übte sein Amt zwischen 1934 und 1938 aus. Nach ihm übernahmen Fritz Christen bis 1950 und Marcel Massara bis zum letzten Rennen 1954 die Rennleitung.[45] Die auf dem Bild zu sehende Fahrerorientierung war für den reibungslosen Ablauf der Rennen wichtig. Die Aufnahme entstand wahrscheinlich am Grand-Prix-Wochenende 1937.

Vor dem eigentlichen Renntag hatte der Rennleiter alle Hände voll zu tun. Als Vorstandsmitglied des Organisationskomitees bemühte er sich, das Rennen in Bern möglichst attraktiv zu gestalten und viele Besucher anzulocken. Bekannte Rennfahrer zu verpflichten, war für den Erfolg entscheidend. Die Startberechtigung erhielten die Fahrer nur per Einladung von der Rennleitung. Bei hohen Anmeldezahlen kam es vor, dass das Komitee Fahrer abwies, die es als nicht interessant genug für die Zuschauer einstufte. Die Rennleiter boten jedoch nicht nur renommierte Fahrer auf, sondern förderten auch Nachwuchsfahrer, indem sie ihnen die Starterlaubnis erteilten. Um die Nachwuchsfahrer auszusuchen, reisten sie eigens an Rennen im Ausland. Nicht nur fahrerisches Können spielte bei der Auswahl eine Rolle, sondern auch die Vielfalt der Fahrzeuge und das Vermarktungspotenzial der Fahrer.[46]

Die begehrten Spitzenfahrer der grossen Rennställe mussten frühzeitig angeworben werden, da sich die Verhandlungen um die Startgagen in die Länge ziehen konnten. Das Rennen in Bern gehörte nicht zu den grössten und bestbesuchten Europas, weshalb die Rennleitung den Spitzenfahrern für ihre Teilnahme keine ähnlich hohen Prämien zahlen konnte wie andere Veranstalter. Trotzdem einigten sich Fahrer und Rennleitung meistens. Einerseits galt das Rennen als reizvoll, andererseits soll der erste Rennleiter Eduard Huber dank seinen guten Beziehungen zu den Rennställen und Fahrern eine solide Basis für die Verhandlungen gehabt haben.[47]

Die Organisatoren analysierten die Rennverläufe: Kam etwa während des Rennens bei den Zuschauerinnen und Zuschauern Langeweile auf, beispielsweise wegen der hohen Rundenzahl, wurde das Rennreglement für den nächsten Grand Prix wenn möglich angepasst.[48]

Während des Rennens übernahm der Rennleiter eine Reihe von Aufgaben: Nach der Fahrerorientierung gab er das Startsignal mit der Flagge. Zudem winkte er die Zieleinfahrt ab. Auch bei der Siegerehrung durfte der Rennleiter keinesfalls fehlen. In der Regel stand er bei diesem Anlass neben dem Siegfahrer.[49]



Zeitmessung

Für die Rennleitung und die Zeitmesser, Chronometreure genannt, stand ein eigenes Gebäude bei der Start- und Ziellinie bereit. Seine Positionierung übers Eck und seine auf zwei Seiten angeordneten Fenster boten den Chronometreuren einen freien Blick auf die Rennstrecke. Für Aussenstehende war der Arbeitsraum der Zeitmesser im ersten Stock während der Rennen geschlossen, damit diese die für ihre Aufgabe notwendige Ruhe hatten und ihnen niemand die Sicht verdeckte. Die Fotografie entstand denn auch nicht während eines Rennens, sondern während eines Weiterbildungskurses.

Die Rennen wurden von Hand gestoppt. Den drei offiziellen Chronometreuren stellte die Rennleitung eine Reihe von zuverlässigen Hilfskräften zur Seite. Jeder der Zeitmesser und jede Hilfskraft hatte eine spezielle Aufgabe. Der sogenannte Rufer beispielsweise rief die Nummern der vorbeirasenden Fahrzeuge laut aus, damit sie der Sekretär notieren konnte.

Neben der Reihenfolge in jeder Runde musste auch die Gesamtzeit jedes Fahrers notiert werden, und das auf den Fünftel einer Sekunde genau. Die Werte wurden weitergeleitet und die einzelnen Rundenzeiten der Fahrer ausgerechnet. Die Reihenfolge, die ausgerechneten Rundenzeiten und Rundenrekorde der Fahrer wurden der Rennleitung, der Presse und den Mitarbeitern bei der grossen Anzeigetafel regelmässig per Telefon bekannt gegeben. Bei Rennen wie dem Grand Prix Suisse, die über drei Stunden dauerten, waren die Rundenrekorde und Zwischenstände von besonderer Bedeutung, damit die Zuschauer und Journalisten den Überblick über das Rennen behielten und die Spannung nicht verflog. Das System der Zeitmessung war bis ins kleinste Detail durchdacht. Das eingespielte Team der Chronometreure und ihrer Hilfskräfte musste über die gesamte Renndauer hoch konzentriert arbeiten, um Fehler zu vermeiden.[50]

Anzeigetafel

Das Rennen zum Grand Prix Suisse ist in vollem Gange: Zwei Rennfahrzeuge von Mercedes-Benz haben an den Boxen Halt gemacht, Mechaniker wechseln gerade die Reifen. Die zwischen 1936 und 1939 entstandene Fotografie oben zeigt die Boxengasse und die darüber angebrachte Anzeigetafel. Neben, ober- und unterhalb der Tafel prangen an prominenter Stelle Werbebanner unter anderem für den Berner Schokoladenhersteller Tobler. Die Anzeigetafel präsentiert dem Publikum, insbesondere den Zuschauerinnen und Zuschauern auf der direkt gegenüberliegenden Haupttribüne, den Rundenrekord und die Zwischenresultate.[51]

Das Bild unten zeigt einen Ausschnitt der Anzeigetafel. Ein Mitarbeiter ist über ein Gerüst hochgeklettert, um die Tafel von Hand mit den Zeitangaben zu bestücken. Einen Moment lang kann er das Renngeschehen durch eine der Öffnungen, die der Platzierung der Zahlenschilder dienen, beobachten. Nach jeder Runde wechselt er die Zahlen auf der Anzeigetafel aus, bei Rennen mit anfänglich bis zu 70 Runden eine sportliche Herausforderung.[52] Zieht man seinen Kopf zum Grössenvergleich heran, lassen sich die Dimensionen der Anzeigetafel erahnen. Zuoberst auf der Tafel, hier nur teilweise zu sehen, steht «Classement». Wir befinden uns in der 35. Runde des Rennens, das bereits etwas über eine Stunde und 44 Minuten dauert. Der Führende hat auf den ersten Verfolger zwölf Sekunden Vorsprung, andere Konkurrenten haben die 35. Runde noch nicht absolviert. «Rekord» am unteren Bildrand steht für den Rundenrekord, also für die schnellste Runde im Rennen. Als Zusatzinformation wird angezeigt, in welcher Runde und von welchem Fahrer der Rekord herausgefahren wurde. Ganz links neben der Stundenangabe – hier nicht zu sehen – wurden die Nummer des Fahrers und seine Position im Rennen angegeben.

TEXACO
MOTOR OIL
PALLAS-CORD
AUTOMARKEN
CLASSEMENT
NACH 10 RUNDEN
Continental
DAS QUALITATIV ANERKANNTE MARKEN-OEL
MERCEDES BENZ
UNTER DIESEM STERN FAHREN SIE AM BESTEN
Wm. Penn Motor Oil
100% PURE PENSYLVANIA
RECTA
DIE FÜHRENDE SCHWEIZERKERZE
LA BOUGIE SUISSE
Pneu Continental
Continental Pneumatik
Téréfina
DIE HERRGÜSSE Tobler CHOCOLADE
KÜHLEND
Tobler North-Pole
RAFRAÎCHISSANT
MARQUES MONDIALES : LA GARANTIE DU GRA

SEMENT
35 RUNDEN
1 MIN. 44 SEC. 22
1 " 44 " 34
1 " " 02
REKOR

Automobilhersteller

Die zwei silbernen Mercedes-Benz mit der Nummer 4 (Juan Manuel Fangio) und 8 (Karl Kling) führen im letzten Grand Prix Suisse 1954 das Feld an, dicht gefolgt von José Froilán González auf Ferrari und Stirling Moss auf Maserati.[53]

Die Spitzenfahrer der Werksmannschaften waren die Aushängeschilder der grossen Automobilhersteller, die sich gegenseitig anspornten, die Technik ihrer Fahrzeuge ständig zu verbessern. Getragen wurde der Motorsport bereits in den 1930er-Jahren von der Industrie. In den Grand-Prix-Suisse-Rennen dominierten anfänglich die deutschen Werksteams von Auto Union und Mercedes-Benz. Die Werksteams aus anderen Ländern mussten sich mit den hinteren Plätzen begnügen. Darunter waren die Teams von Delahaye aus Frankreich sowie Maserati und Alfa Romeo aus Italien. Letztere tauchten in den 1930er-Jahren im Schlussklassement in der Regel direkt hinter Mercedes-Benz und Auto Union auf. Die Werksmannschaft von Maserati zog sich bereits 1935 aus den Grand-Prix-Rennen zurück, um sich auf kleinere Wagen zu spezialisieren.[54]

Nach der Niederlage des Deutschen Reichs im Zweiten Weltkrieg sah die Situation ganz anders aus. Die deutschen Werksmannschaften waren bis 1953 von der noch jungen Weltmeisterschaft ausgeschlossen. Das erste Rennen in Bern nach dem Krieg fand 1947 statt. Die ersten sieben der acht Berner Nachkriegs-Grands-Prix gewannen Fahrer der italienischen Werksteams. Die «Alfetta» des italienischen Herstellers Alfa Romeo hängte in den ersten beiden Rennen die Konkurrenz ab. Alfa Romeo pausierte 1949 und zog sich 1952 vorübergehend aus dem Rennsport zurück. Auch ohne Alfa Romeo standen die Italiener jeweils zuoberst auf dem Podest: Ferrari, seit 1948 am Start, gewann drei Grands Prix Suisse. Im weiteren Feld machte Maserati den italienischen Triumph perfekt, ab 1953 wieder als offizielles Werksteam. Die Teams der französischen Automobilhersteller Talbot und Gordini feierten zwischen 1950 und 1952 dritte Ränge. Um die Plätze im hinteren Teil des Klassements fuhren Teams von Delage und Delahaye aus Frankreich, die Briten Cooper, Frazer-Nash und HWM (Hersham and Walton Motors).[55]

Mercedes-Benz erreichte 1954 mit dem deutschen Comeback einen ersten und dritten Platz im letzten Grand Prix Suisse. Die Kräfteverhältnisse hatten sich aber geändert, Ferrari war zusammen mit Maserati ein ernst zu nehmender Gegner für Mercedes-Benz geworden.[56]

ENTREE
Block A

Werksteams

Die Mercedes-Benz-Fahrer marschieren 1939 zum Grand Prix Suisse auf. Die Wagen werden von den Mechanikern geschoben, während die Fahrer nebenher gehen. Fahrer des vordersten Mercedes-Benz W 154 mit der Nummer 10 ist Manfred von Brauchitsch, dahinter Hans-Hugo Hartmann (im Gespräch mit dem Mechaniker).[57]

Die Rennleiter der Werksmannschaften, darunter bekannte Persönlichkeiten wie Alfred Neubauer von Mercedes-Benz und Dr. Karl Feuereisen von Auto Union, betreuten ihre Fahrer und Mechaniker, leiteten sie auf dem Rennplatz an und legten die Renntaktik fest. Werksfahrer unterstanden der Order des Rennleiters. Der Automobilrennsport war zum Teamsport geworden. Meistens gab es im Team eine Nummer eins und einen Ersatzfahrer. Je nach Stand des Rennens galt es für die anderen Fahrer, die Nummer eins zu unterstützen und gegen Verfolger abzuschirmen, statt selbst um den Sieg mitzufahren. Es kam auch vor, dass ein Fahrer sein Fahrzeug einem anderen im Team überlassen musste und das Rennen nicht beenden konnte. Um die Vorrangstellung im Team trugen die Fahrer Machtkämpfe aus, was nicht weiter erstaunt, fanden sich doch unter ihnen einige eigenwillige Charaktere oder siegesgewohnte Einzelkämpfer. Diese Streitereien einzudämmen, gehörte zu den eher undankbaren Aufgaben des Rennleiters der Werksmannschaften.[58]

Zum Wohle des Teams auf den Sieg verzichten musste der Ferrari-Fahrer Giuseppe Farina am Grand Prix Suisse 1953. Da sein Teamkollege Alberto Ascari im Kampf um den Weltmeistertitel in Führung lag, sorgte der Rennleiter von Ferrari während des Rennens dafür, dass Farina das Tempo drosselte und sich von Ascari überholen liess. Diese Taktik schien vorher nicht abgesprochen worden zu sein, weil der siegessichere Farina nach Zuschaueraussagen wütende Gesten machte, als Ascari ihn überholte.[59]

Um die besten Männer im eigenen Team zu haben, wurden bereits früh Fahrer von anderen Teams abgeworben. Für die Zuschauer überraschend startete beispielsweise der Italiener Tazio Nuvolari am Grand Prix Suisse von 1937 für Auto Union anstatt für Alfa Romeo.[60]

Mit der Einführung der Fahrerweltmeisterschaft 1950 wurde das Fahrerfeld noch internationaler. Auffallend begehrt waren die Argentinier Juan Manuel Fangio und José Froilán González, die für unterschiedliche europäische Werksteams fuhren und siegten.[61]

42
42

Fahrzeugabnahme

Bevor die Fahrzeuge für das Rennen freigegeben werden können, müssen sie kontrolliert werden. Die Wagenabnahme ist für die Fans bereits ein Höhepunkt. Sie bietet ihnen die Gelegenheit, aus nächster Nähe einen ersten Blick auf die Rennfahrzeuge zu werfen. Auf dem Bild stehen neben den Prüfern mit ihren Unterlagen der Mechaniker und in den hinteren Reihen einige Schaulustige, welche die Motorkontrolle neugierig mitverfolgen. Das Auto mit der Nummer 42 ist der Alfa Romeo 8C 2300 «Saxophon» von Paul Glauser, der damit 1947 im Preis vom Bremgarten auf den zweiten Platz in der Kategorie Sportwagen über 1500 cm^3 fahren wird.[62]

Für die Rennwagen des Grand Prix Suisse galten die internationalen Bestimmungen, beim nationalen Preis vom Bremgarten konnten die Organisatoren die Richtlinien selbst festsetzen. Gemäss Vorschrift musste ein Sportwagen beispielsweise ein Reserverad und eine Stopp-Leuchte mitführen, damit er sich deutlich von der Kategorie der Rennwagen unterschied.[63]

Die Kontrolleure hatten nicht nur im Vorfeld viel zu tun. Es stand ihnen auch frei, die Siegerfahrzeuge nach dem Rennen einer unangekündigten Kontrolle zu unterziehen. Tatsächlich deckten sie nach dem Rennen um den Preis vom Bremgarten 1947 einen Betrugsfall auf. In der Kategorie der Sportwagen bis 1500 cm^3 fuhr der Auslandschweizer Norbert Eberle allen anderen davon. Die Benzinprobe aus dem Siegerauto ergab jedoch, dass er ein Gemisch aus Alkohol und Benzol anstelle des vorgeschriebenen Normalbenzins im Tank gehabt hatte. Nicht nur war Eberle mit einem regelwidrigen Gemisch gefahren, er hatte ausserdem in seinen Tank einen zusätzlichen, «falschen» Einfüllstutzen eingebaut, der das reguläre Benzin enthielt, aber keinen Zugang zum Motor hatte. Bei einer Benzinprobe durch den Einfüllstutzen wäre der Betrug nicht aufgeflogen, die Prüfer entnahmen das Gemisch aber direkt aus dem Vergaser. Der ausgeklügelte Betrugsversuch misslang, Eberle wurde disqualifiziert und für zwei Jahre international gesperrt.[64]

Startvorbereitung

Mitarbeiter des Werksteams von Alfa Romeo haben eben vier Rennwagen abgeladen, neugierige Beobachter drängen sich um die Autos. Im Vordergrund stehen mit den Nummern 36 und 34 die beiden «Alfetta» 158 der italienischen Fahrer Carlo Felice Trossi und Achille Varzi, dahinter erkennt man die Nummer 32 des Italieners Consalvo Sanesi sowie die Nummer 38 des späteren Siegers Jean-Pierre Wimille aus Frankreich. Es ist der Donnerstag vor dem Rennen, am darauffolgenden Sonntag, dem 8. Juni 1947, werden die Fahrer auf dem Bremgarten-Rundkurs zum ersten Mal seit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wieder um den Sieg im Grand Prix Suisse kämpfen. Der Rennstall aus Mailand ist mit vier Fahrern und einer Vielzahl von Mechanikern und Betreuern nach Bern gereist. Direktor Pasquale Gallo und Rennleiter Giovanbattista Guidotti wollen beim ersten Grand-Prix-Start der «Alfetta» in diesem Jahr nichts dem Zufall überlassen.[65]

Nur Werksteams von grossen Automobilherstellern konnten sich einen Aufwand wie Alfa Romeo leisten und bereits zum ersten Training am Donnerstag mit der gesamten Equipe anreisen. Die Werksfahrer nutzten die beiden Trainingstage, um zusammen mit ihren Rennleitern und Mechanikern die optimale Renneinstellung für den Sonntag zu finden.

Die Möglichkeiten der kleineren Teams waren hingegen deutlich bescheidener. 1952 musste zum Beispiel der Franzose Jean Behra aufgrund finanzieller Probleme seines Teams Gordini komplett auf die Trainings vom Donnerstag und Freitag verzichten. Stattdessen fuhr er einen Tag vor dem Rennen mit seinem Gordini T16 von Paris direkt zur Rennstrecke in Bern und erledigte die Feineinstellung seines Rennautos während der Fahrt gleich selbst.[66] Diese unkonventionelle Vorbereitung hinderte ihn am Sonntag nicht daran, das Rennen um den Grand Prix Suisse als Dritter zu beenden.

Die Boxengasse befand sich aus Sicht der Fahrer rechts gleich gegenüber der Haupttribüne. Hier hatte jedes Team eine eigene Holzbox, die an einem Rennwochenende gleichzeitig als Werkstatt, Rückzugsort der Fahrer und Kommandozentrale der Rennleiter der Werksteams diente. An den Trainingstagen herrschte ein reges Kommen und Gehen.[67] Fahrer stiegen in ihre Wagen oder diskutierten nach getaner Arbeit in der Box, Mechaniker tüftelten an der Einstellung der Motoren, Offizielle und Fotografen, Freundinnen und Bekannte umgaben die Fahrer. Die Motoren dröhnten, und in der Luft lag der Geruch von Benzin.

36
34

GIE CHAMPION
86
42
44

Auf die Plätze!

Drei Rennwagen stehen an der Startlinie. Sie warten in der ersten Reihe auf das Startsignal, mit dem das Rennen um den nationalen Preis vom Bremgarten 1936 beginnt. Die Fahrer und ihre Betreuer nutzen die letzte Chance, Einstellungen zu prüfen, bevor es losgeht. Die Chronometreure sind bereit. Die Besucher der Haupttribüne richten ihren Blick auf den Start. Der Kampf um die Spitzenposition im Rennen geht in wenigen Sekunden los. Am hintersten Fahrzeug wird trotzdem noch gewerkelt – ob das wohl gut geht? Später wird sich herausstellen, dass es nicht startbereit war. Mit einer Verspätung von 40 Sekunden nimmt Christian Kautz mit seinem Maserati 4CM 1500 die Verfolgung auf, wird aber später wegen seines irregulären Starts vom Rennen ausgeschlossen. Martin Walther auf seinem Bugatti 35B mit der Nummer 44 vorne im Bild und Hans Rüesch auf seinem Alfa Romeo P3 mit der Nummer 42 duellieren sich zu diesem Zeitpunkt bereits auf der Strecke. Rüesch gewinnt in der Kategorie der Rennwagen über 1500 cm^3 vor Walther.[68]

Beim ersten Grand-Prix-Rennen in Bern 1934 wurde die Startposition noch ausgelost. Später entschied sich die Rennleitung dafür, die Startaufstellung nach den besten Trainingszeiten festzulegen. So zogen bereits die Trainings Tausende von Besucherinnen und Besuchern an. Bei hoher Anmeldezahl nutzte man Vorläufe als Qualifikationsrunden für das Hauptrennen. Die Startposition an der Innenbahn war bei den Fahrern begehrt: Wer einen guten Start erwischte, konnte sich direkt an die Spitze des Rennens setzen. Da Überholmanöver auf der Strecke schwierig waren, kamen Start-Ziel-Siege, sofern der führende Wagen keinen Defekt erlitt, nicht selten vor.[69]

Motorradfahrer

Die Motoren heulen auf, die Fahrer springen vor dem gespannten Publikum auf ihre Maschinen: Start zum Grand Prix Suisse für Motorräder. Vor den Fahrern liegen mehr als 100 km Renndistanz. Seit 1931 finden auf dem Bremgarten-Rundkurs Motorradrennen statt, sie brachten Bern zum ersten Mal die Aufmerksamkeit der internationalen Rennsportgemeinde und legten den Grundstein für den Grand Prix Suisse für Automobile.[70]

In den Klassementen der Motorradrennen tauchen sowohl in den 1930er-Jahren als auch in der Nachkriegszeit überdurchschnittlich viele Fahrer aus Italien und von den britischen Inseln auf. Auch Schweizer fuhren auf dem Bremgarten-Rundkurs besonders in den kleinen Klassen und in der Kategorie Seitenwagen immer wieder aufs Podest. Das war kein Zufall, in diesen Ländern blühte damals eine starke nationale Motorradindustrie. 1931 und 1932 entschieden zum Beispiel Maschinen der Firma Zehnder aus Gränichen die Rennen der 125er-Klasse auf der Bremgarten-Strecke für sich.

In der Frühphase des Motorradsports fuhren bei den Rennen viele Fahrer ganz vorne mit, die nicht von einer Werksmannschaft unterstützt wurden. Rennsport begeisterte Amateure, die unter der Woche einem anderen Beruf nachgingen und an Renntagen internationale Stars herausforderten. Damals konnte ein guter Fahrer auf einer nur unmerklich umgebauten Strassenmaschine Rennen gewinnen.[71]

Manche Fahrer traten an einem Wochenende sogar in mehreren Klassen an, der Brite Fergus Anderson wurde 1953 in Bern zum Beispiel Dritter in der 250er-Klasse und siegte wenig später in der 350er-Klasse. Fliessend waren damals auch die Grenzen zwischen den Rollen als Fahrer und Mechaniker. Der Berner Hans Haldemann gewann in der Nachkriegszeit mit selber konstruierten und zusammengeschweissten Gespannen diverse Rennen in der Seitenwagenklasse, 1951 auch den Grand Prix Suisse. Der gelernte Mechaniker rutschte Mitte der 1930er-Jahre zufällig in seine erfolgreiche Karriere als Fahrer, als er beim Rundstreckenrennen in Olten an der Boxengasse stand und ein Seitenwagenpilot dringend einen Ersatz für seinen verletzten Beifahrer suchte. Kurz entschlossen rannte Haldemann herbei, schnappte sich einen Helm und sprang auf.[72]

Bier
ist etwas
Gutes

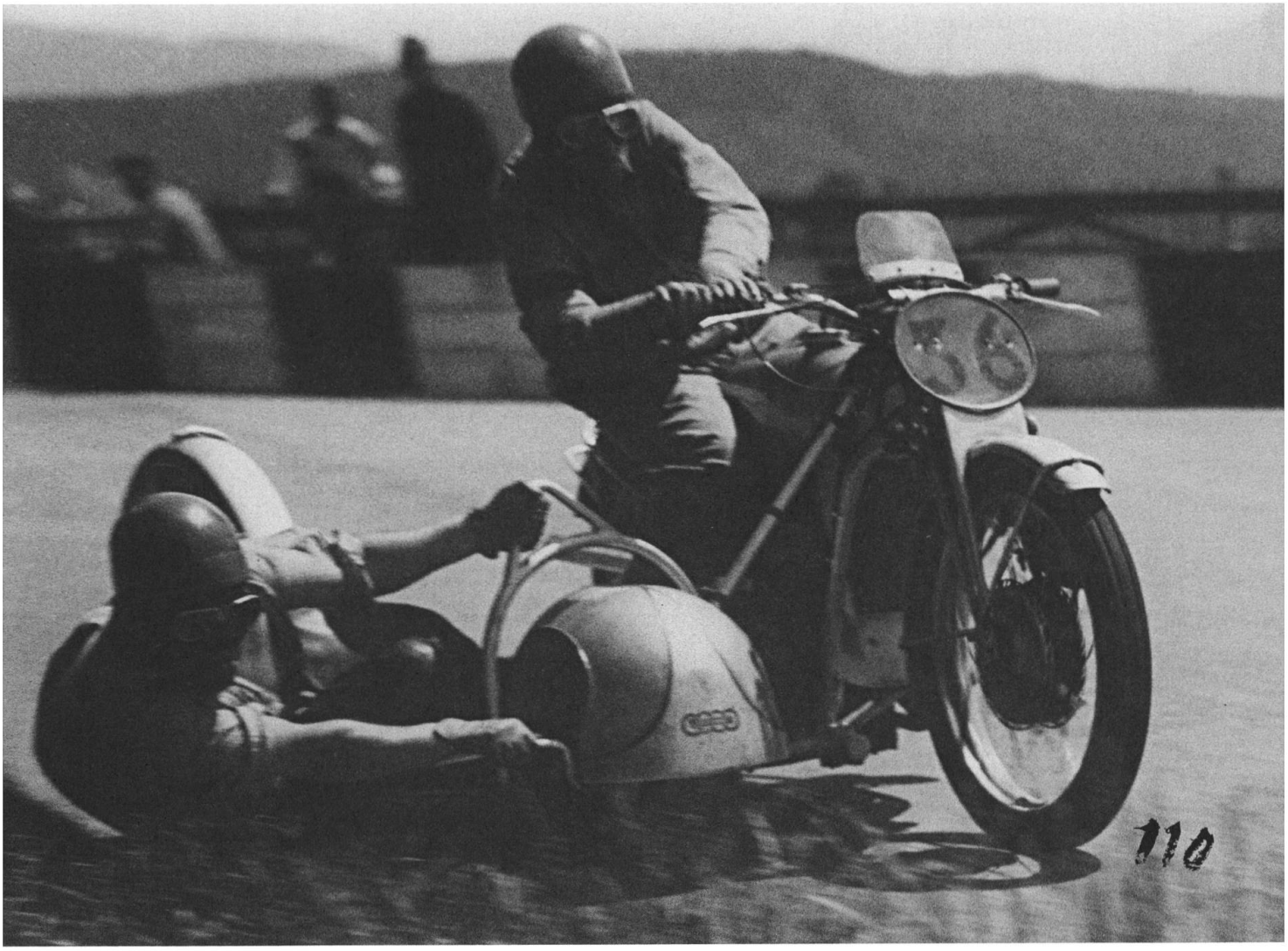
BOSCH
NSU
16
NSU
10

NSU-Blauwal

Es laufen die letzten Vorbereitungen vor dem Start zum Motorradrennen der 250er-Klasse des Grand Prix Suisse 1954 in Bern. In der vordersten Startreihe stehen die Maschinen der NSU-Werksfahrer Rupert Hollaus, Georg Braun und Hermann Paul Müller. Ihrer charakteristischen Verkleidung wegen, die das gesamte Vorderrad umhüllt, werden die 250er-NSU-Rennmax auch «Blauwale» genannt. Helfer des Rennstalls aus dem baden-württembergischen Neckarsulm schützen die Fahrer mit Planen und Schirmen vor dem intensiven Regen. Gut 15 000 Zuschauerinnen und Zuschauer trotzen an diesem Samstag im August 1954 dem schlechten Wetter, um die vier Rennen der verschiedenen Motorradklassen vor Ort mitzuverfolgen.

Die 250er-Klasse bildet den Auftakt des Renntages, sie verspricht für die Zuschauerinnen und Zuschauer allerdings wenig Spannung. Zu überlegen präsentierten sich die NSU-Fahrer in den bisherigen fünf WM-Läufen. Die «Blauwal»-Verkleidung, die erst im Verlauf der Saison entwickelt wurde, hat die Dominanz des deutschen Rennstalls noch weiter zementiert. Mit dieser Neuerung reduzierten die Ingenieure den Luftwiderstand und steigerten die Spitzengeschwindigkeit im Vergleich zu einer NSU-Rennmax ohne Verkleidung von 185 km/h auf über 215 km/h.[73] Nach 18 Runden auf dem Rundkurs im Bremgartenwald gewinnt denn auch wenig überraschend der Österreicher Rupert Hollaus vor seinen deutschen NSU-Teamkollegen Braun und Müller. Bis Ende des Jahres werden die vier Fahrer des NSU-Werksteams bei 24 Starts ebenso viele Siege herausgefahren haben und mit Werner Haas respektive Rupert Hollaus die Weltmeister der 125er-Klasse und 250er-Klasse stellen.[74] Die Rennen der kleinen Soloklassen hatten in der Nachkriegszeit italienische Hersteller wie Moto Guzzi, Mondial oder Benelli beherrscht, doch das erst seit 1953 wieder an WM-Läufen teilnehmende NSU-Team beendete die Dominanz der Südeuropäer abrupt.

In den 1870er-Jahren als Betrieb zur Herstellung von Strickmaschinen gegründet, ging NSU zehn Jahre später zur Konstruktion von Fahrrädern über und baute ihnen ab 1901 Motoren ein. Diese wurden zu Beginn der NSU-Produktion noch von der Schweizer Firma Zedel S.A. geliefert. Zu den weiteren Kunden der Neuenburger gehörten damals auch Firmen wie Triumph aus England oder Motosacoche in Genf, die später Motorradgeschichte schreiben sollten.[75]


110

Seitenwagen

Das Seitenwagengespann der Klasse bis 1000 cm³ mit der Nummer 36 fährt am Grand Prix Suisse von 1937 in eine Kurve. Der Beifahrer muss das Gewicht verlagern und legt sich gefährlich nah an den Boden. Der volle Körpereinsatz lohnt sich: Das Duo mit dem deutschen Fahrer Hans Schuhmann und seinem Beifahrer Julius Beer holt sich den Sieg auf einer Maschine von DKW und gewinnt im selben Jahr die Europameisterschaft in der Kategorie Seitenwagen bis 1000 cm³.[76]

Motorräder mit Seitenwagen sind eine Erfindung des beginnenden 20. Jahrhunderts, wobei der Beiwagen zuerst als Korbsessel auf einem schwenkbaren Gestell konstruiert war. Im Ersten Weltkrieg rüsteten sich die Armeen mit Motorradgespannen aus, auf denen ein Maschinengewehr angebracht war. Diese Beiwagen mit dem sogenannten Boot (Karosserie) ersetzten die Korbsessel. Den grossen Boom erlebte der Beiwagen in den 1920er-Jahren als «Auto» für den kleinen Mann. Er wird bei Rechtsverkehr rechts montiert und zieht das Gespann wegen des Roll- und Luftwiderstands stets etwas nach rechts, weshalb der Fahrer diese Abweichung fortlaufend ausgleichen muss.[77]

Die ersten europäischen Seitenwagenrennen fanden 1912 in England statt. 1949 wurde erstmals die Motorrad-Weltmeisterschaft für Gespanne ausgetragen. Die ersten Renngespanne waren herkömmliche Rennmotorräder, an die leichte Rennbeiwagen fixiert wurden. Gestartet wurde in zwei Kategorien: in der Klasse für kleinere Gespanne mit einem Hubraum von maximal 600 cm³, ab 1951 auf 500 cm³ reduziert, und in der Klasse für grössere Gespanne mit einem Hubraum von bis zu 1000 cm³.

Die Seitenwagenklasse bis 600 cm³ galt als eine Schweizer Spezialität. In Bern fand bereits 1928 ein Bergrennen auf den Gurten statt. Mit dabei war das Berner Ehepaar Fritz und Marie Mühlemann. Gemeinsam bestritten sie fast alle Grand-Prix-Rennen in Bern zwischen 1931 und 1952. Sie klassierten sich meist im Mittelfeld, feierten jedoch 1948 einen Sieg. Sie gehörten zu denjenigen Fahrern mit den meisten Starts am Grand Prix in Bern. Auch die Basler Brüder Ernst und Hans Stärkle machten sich unter den Seitenwagenfahrern einen Namen. Hans Stärkle und seine Ehefrau Cilly als Beifahrerin fuhren in Bern besonders erfolgreich: Gemeinsam gewannen sie ab 1931 fünfmal in Folge den Grand Prix in der Kategorie der Seitenwagen bis 600 cm³.

Sinneserfahrung

Was die Schwarzweissbilder von Rennfahrzeugen aus der Zeit der 1930er- bis 1950er-Jahre nicht vermitteln, sind der Glanz und die Farbe der Lackierungen. So erstrahlten die italienischen Rennfahrzeuge typischerweise in einem satten Rot. Auch andere Sinneseindrücke lassen sich anhand der Fotografien nicht nachleben. Nicht so auf diesem Schnappschuss, der auf dem Titel der Zeitschrift *L'Illustré* von 1937 zu sehen war. Das Bild zeigt eine Frau und einen Mann bei den Boxen, die sich die Ohren zuhalten. Die Geste zeugt vom Lärm während der Rennen, der selbst für rennerfahrene Begleiter ohrenbetäubend gewesen sein muss. Die Illustrierte mutmasste, dass es sich bei der Dame um Rennfahrerin Anne-Cécile Itier handelte, und fand das Zuhalten der Ohren für eine Fahrerin unerhört.[78]

Wenn die Fahrzeuge ihre Motoren aufwärmten, verbreiteten sich Lärm und Abgase in der Luft. Während die einen den Geruch von verbranntem Rizinusöl als Gestank wahrnahmen, weckte er bei den grossen Rennfans die Vorfreude auf den Start.[79]

Die Rennfahrer waren sowohl dem Lärm als auch den Gerüchen stärker ausgesetzt als die Zuschauer. Zudem nahmen sie in ihrem Gefährt die Geschwindigkeit durch das Vibrieren des Fahrzeugs, den Druck auf den Körper beim Beschleunigen und Abbremsen, den Fahrtwind im Gesicht und die vorbeibrausende Landschaft wahr.

BOUGIE CHAMPION

Journalisten

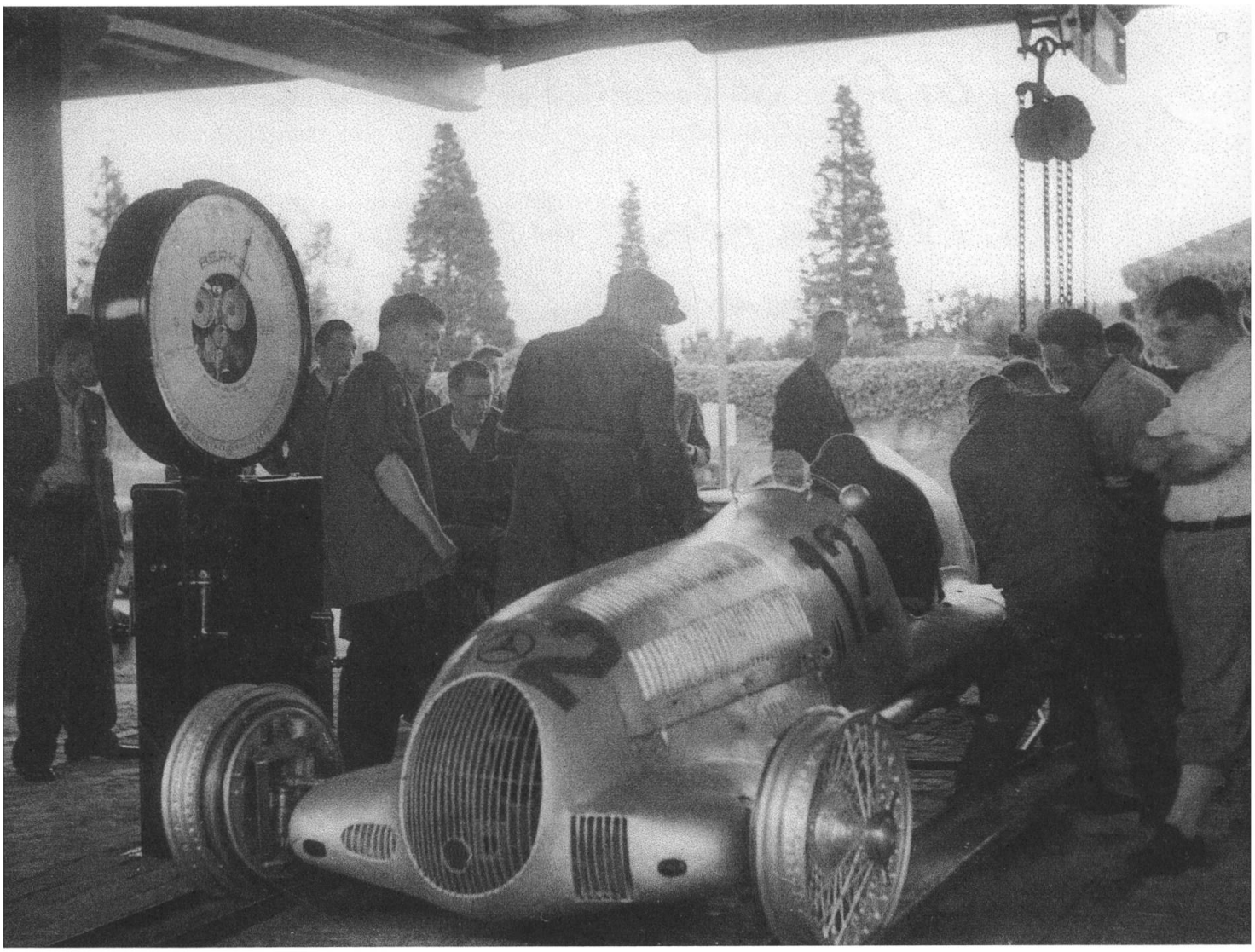
Die Motorrad- und Autorennen zogen nicht nur Tausende von Zuschauerinnen und Zuschauern an, sondern ebenso Heerscharen von Reporterinnen und Reportern, die sich von den Höchstgeschwindigkeiten der Motorräder und Automobile und den waghalsigen Helden begeistern liessen. Die internationalen, nationalen und lokalen Medien berichteten auf allen Kanälen von den Rennen. Ihre Beiträge erschienen am selben Abend oder am nächsten Morgen in den Tageszeitungen und einige Tage danach in den Zeitschriften.[80] Die Verantwortlichen der Rundstrecken AG erkannten die wichtige Rolle, welche die Medien für die Propagierung des Grossanlasses spielten. Beim Ausbau der Rennbahn 1934 liessen sie daher zahlreiche Einrichtungen eigens für die Medienschaffenden erstellen. So waren für die Reporter ein Pressesaal mit 15 eingebauten Telefonkabinen und – wie auf der Fotografie zu sehen – ein abgesperrter Bereich auf der Tribüne reserviert:[81] Der Blick von dort aus auf die Fahrbahn war optimal. In jeder Reihe gab es ein durchgehendes Schreibpult, auf dem die Journalisten bequem ihre Notizen festhalten konnten. Die Reporter verfolgten den Start und die Zieleinfahrt und waren dank der gegenüberliegenden Anzeigetafel stets auf dem neusten Stand. Aus dem Zeitmesserhaus wurden sie zusätzlich über den Verlauf des Rennens informiert.[82] Pressearmbinden gewährten ihnen den freien Zutritt zu Zonen, die für die übrigen Zuschauer gesperrt waren. Die Presseleute sahen und hörten mehr als der gewöhnliche Zuschauer und konnten so auch über Nebenschauplätze des Rennens berichten. Die Zeitschriften und Bilder kursierten noch lange nach den Renntagen unter den Fans und bereicherten deren persönliche Erinnerungen.

Radio

Zur Zeit, als in der Schweiz Motorrad- und Automobilrennen aufkamen, entstanden auch verschiedene regionale Radiogesellschaften. Der Rundfunk, wie er damals genannt wurde, etablierte sich rasch, sodass sich die Zahl der Empfangskonzessionen zwischen 1930 und 1937 auf eine halbe Million verfünffachte. Mit der Gründung der Schweizerischen Rundspruchgesellschaft 1931 konnte zudem die Übertragungsqualität erhöht werden. 1950 war das Radio in zahlreichen Schweizer Haushalten anzutreffen, die Zahl der Konzessionen belief sich auf eine Million.

Die Sportberichterstattung hatte ihren festen Platz im Sendeprogramm. Sportreporter wie Vico Rigassi, Lelio Rigassi, Leo Held, Fernand-Louis Blanc, Hans Armin Treichler oder Cécilien Marais berichteten in Reportagen und in den Sportnachrichten für die Sender Beromünster, Sottens und Monte Ceneri über die Rennen im Bremgartenwald. 1935 waren die Radioreporter in Bern noch an drei Stationen positioniert: in den Radiokabinen bei der Tribüne sowie bei der Eymatt- und der Forsthauskurve. Doch aus technischen Gründen beschränkten sie sich später auf das Senden aus den Radiokabinen. In diesen bereits für das Rennen 1934 erbauten Häuschen – hier im Jahr 1947 – konnten die Reporter über die Köpfe der Zuschauerinnen und Zuschauer hinweg auf die Rennstrecke sehen und ungestört arbeiten.[83]

Die Radioreporter verstanden es, die Sportsendungen mit dramatischen Worten und viel Spannung mitreissend zu gestalten. Auch die Stars selbst kamen zu Wort: Die Sieger analysierten ihre Rennen am Radio für die Zuhörer zu Hause.[84]



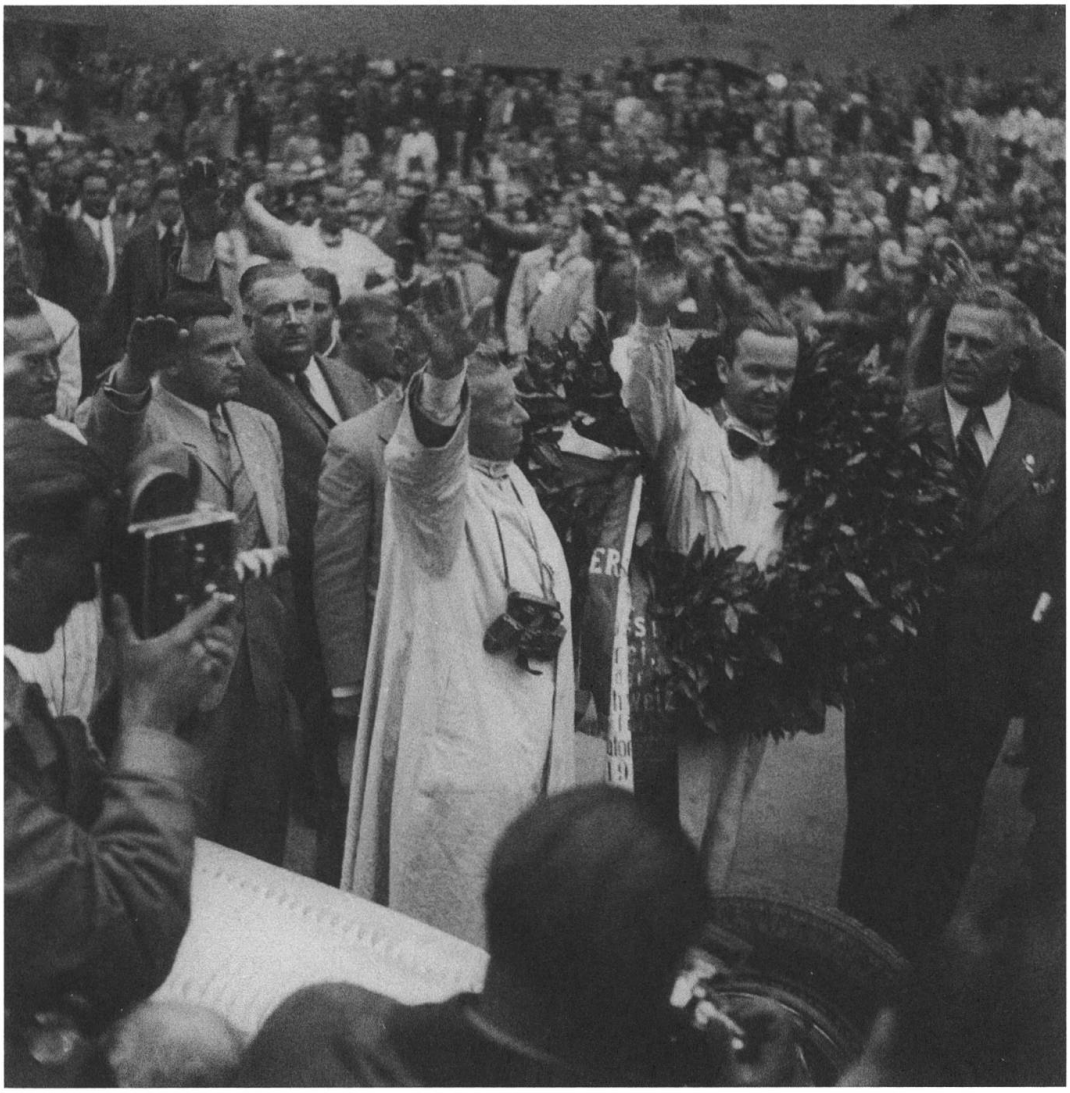
Silberpfeil

Ein silbernes Rennauto von Mercedes-Benz wird gewogen. Die Aufnahme entstand 1936 am Berner Güterbahnhof. Das Wägen auf der Eisenbahnwaage gehörte zur obligatorischen Wagenabnahme vor dem Grand Prix und zog jeweils eine Schar neugieriger Passanten an. Seit 1934 bestand ein Maximalgewicht für Grand-Prix-Fahrzeuge von 750 kg ohne Benzin, Öl, Kühlwasser und Pneus, aber mit Felgen. Der Mercedes-Benz W 25 C mit der Nummer 12 auf der Fotografie wurde von Spitzenfahrer Rudolf Caracciola aus Deutschland gefahren, der beim Rennen 1936 das Ziel wegen eines Defekts nicht erreichte.[85]

Mit dem Gewichtslimit erhoffte man sich eine Tempoverminderung, denn die Rennwagen waren zu schnell geworden, und das Risiko für Unfälle stieg.[86] Die Ingenieure der Automobilfirmen waren nun gefordert, einen möglichst leichten und trotzdem maximal leistungsfähigen Wagen zu entwickeln.

Alfred Neubauer, Rennleiter von Mercedes-Benz, beschreibt in seinen Memoiren diese Herausforderung als Geburtsstunde des legendären Silberpfeils. In der Nacht vor dem ersten Rennen der Saison 1934 soll der neue Mercedes-Benz 751 kg statt der erlaubten 750 kg gewogen haben. Ein Kilogramm musste also schnellstens verschwinden. Neubauer kam nun – so erzählte er es später – auf die Idee, den typischen weissen Rennlack, mit dem die deutschen Autos starteten, abzuschleifen, was die Mechaniker über Nacht auch taten. Am nächsten Tag erstrahlte der Mercedes in Silber und sein Gewicht entsprach dem Maximalwert. Bei der Geschichte dürfte es sich aber um nicht mehr als einen Mythos handeln, weil Jahre zuvor bereits Wagen der Auto Union in Silber präsentiert worden waren. Die Wortschöpfung «Silberpfeil» soll eine der zahlreichen Metaphern der Radioreporter gewesen sein, mit denen sie dem Zuhörer zu Hause eine lebhafte Vorstellung der Fahrzeuge vermittelten. Gegen «Silberfisch» und «silbergraue Wölfe» setzte sich «Silberpfeil» rasch im Volksmund durch.[87]

Wegen der Gewichtsbeschränkung konstruierten die Ingenieure der Automobilfirmen Fahrzeuge in Leichtbauweise, die trotzdem mehr Leistung brachten und schneller fuhren. Die neue Regelung, die den Zweck hatte, die Rennen zu verlangsamen, hatte also ihr Ziel verfehlt. Ab 1938 wurde die Gewichtsbeschränkung wieder aufgehoben.[88]



Weltpolitik

Anfang der 1930er-Jahre waren die Rennautos der Italiener allen anderen überlegen. Beim Grand Prix Suisse in Bern holten jedoch die deutschen Werksteams von Auto Union und Mercedes-Benz vom ersten Rennen 1934 an Sieg um Sieg, überholten die Italiener und galten im internationalen Rennsport spätestens seit der Saison 1937 als unbezwingbar. In den Rennen kam kaum Spannung auf wegen der deutschen Dominanz. Das Publikum in Bern verlor allmählich das Interesse, 1938 kamen lediglich rund 20 000 Personen in den Bremgartenwald – ein Rekordtief. Die Rennleitung versuchte 1939 wieder mehr Besucher anzulocken, indem sie den Preis von Bern mit dem Grand Prix Suisse zusammenlegte und so die kleineren Rennwagen von Alfa Romeo gegen die deutschen Fahrzeuge antreten liess. Die Strategie ging auf: 1939 kamen mehr als doppelt so viele Besucherinnen und Besucher zum Rennen wie 1938. Schliesslich feierte Mercedes-Benz einen Dreifachsieg, der beste Italiener klassierte sich auf dem sechsten Rang.[89]

Die Nationalsozialisten nutzten die Überlegenheit der deutschen Fahrzeuge für ihre Propaganda. Die Hakenkreuzfahne und der Hitlergruss waren bei allen europäischen Rennen zu sehen, besonders prominent beim Abspielen der Nationalhymne während der Siegerehrung. Auch in Bern sollen einige Schweizer Zuschauer beim Erklingen der immer selben Siegerhymne den Arm zum Hitlergruss erhoben haben. Die deutschen Fahrer wurden zu Nationalhelden, der Sieg im Rennen zu einem Sieg der Nation emporstilisiert. Für die Nationalsozialisten widerspiegelten die Rennen den politischen Wettlauf um die Vormachtstellung in Europa. Der technische Vorsprung Deutschlands kam nicht von ungefähr: Die deutschen Werksmannschaften von Auto Union und Mercedes-Benz wurden staatlich gefördert und massen sich bei Geschwindigkeitsrekorden auf den neuen Autobahnen. Daimler-Benz entwickelte nicht nur die besten Motoren für Rennautos, sondern auch für Flugzeuge, die dann im Zweiten Weltkrieg zum Einsatz kamen.[90]

Auf der Fotografie steht ein bekränzter Sieger im Zentrum. Es handelt sich um Rudolf Caracciola bei seinem zweiten Berner Grand-Prix-Sieg 1937. Er und einige andere Männer auf der Fotografie setzen zum Hitlergruss an. Möglicherweise entstand die Aufnahme während der Siegerehrung.

Kommunikation

Die Aufnahme entstand während des letzten Grand-Prix-Suisse-Rennens in Bern 1954. Alfred Neubauer, der Rennleiter von Mercedes-Benz – der Mann mit Hut –, und ein Mitarbeiter des deutschen Rennstalls kommunizieren über Schilder mit ihren Fahrern, zeigen ihnen Vorsprung oder Rückstand, Reihenfolge, Taktik und Boxenstopps an. Juan Manuel Fangio, der soeben mit seinem Mercedes-Benz W 196 mit der Nummer vier an ihnen vorbeigebraust ist, weiss nun, dass er mit 46 Sekunden Vorsprung auf den ersten Verfolger José Froilán Gonzáles von Ferrari unterwegs ist. Die Buchstaben «RG» stehen für «regular!», was soviel heisst wie Tempo halten, kein Risiko eingehen. Daran soll sich Fangio, der mit einem komfortablen Vorsprung führt, halten, um seinen Mercedes-Benz nicht zu überlasten.[91]

Souverän fuhr Fangio den Sieg im Grand Prix Suisse 1954 nach Hause. Für den späteren mehrfachen Weltmeister war es nach 1951 bereits sein zweiter Sieg in Bern, dieses Mal für Mercedes-Benz. Nicht immer gehorchten die Fahrer Neubauer. 1939 forderte er Rudolf Caracciola mehrmals auf, seinen Teamkollegen Hermann Lang nicht zu bedrängen. Caracciola missachtete die Stallorder und lieferte sich mit Lang einen internen Konkurrenzkampf, belegte jedoch trotzdem nur den zweiten Platz.[92]

Die Zeichen mussten möglichst einfach sein, da die Autos schnell daran vorbeifuhren. Mercedes-Benz-Rennfahrer Manfred von Brauchitsch äusserte sich einmal zur Schwierigkeit, das von seinem Rennleiter Angezeigte bei hoher Geschwindigkeit zu lesen, zu erfassen und umzusetzen. Er brauche jeweils eine längere Gerade, um zu verschnaufen, sich die Information noch einmal ins Gedächtnis zu rufen und die Rennstallstrategie zu befolgen.[93]

0 4 6
Gon
RG

16

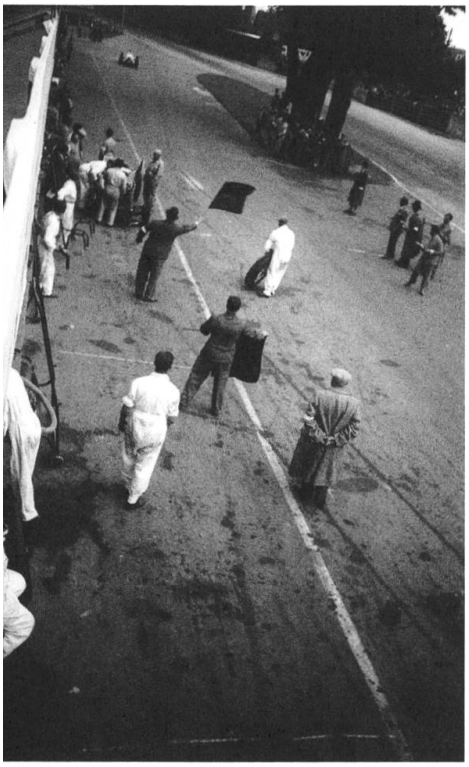
Tanken

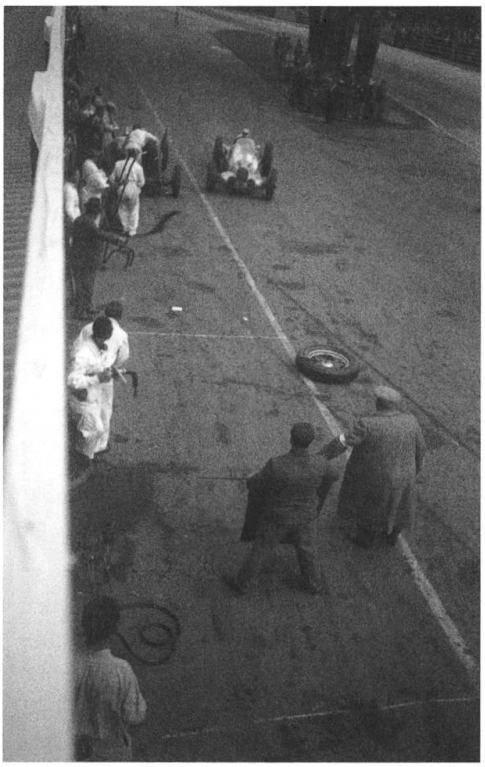
Zwei Mechaniker füllen unter den wachsamen Augen eines Funktionärs den Tank des Bugatti T51A mit der Nummer 16. Anne-Cécile Itier, die französische Fahrerin des Wagens, wartet ruhig daneben, von Hektik keine Spur. Während eines Rennens sah das ganz anders aus, ein Tankstopp konnte über Sieg oder Niederlage entscheiden und musste möglichst schnell ablaufen. 1934, als das Bild aufgenommen wurde, wurden die Tanks noch von Hand und mithilfe eines Trichters gefüllt. In diesem Jahr dauerte der kürzeste Tankstopp während des Rennens, jener des Auto-Union-Fahrers August Momberger, 51 Sekunden. Momberger hatte Zeit, auszusteigen und sich zu erfrischen. Neben seinem Auto stand ein Feuerwehrmann – bereit, einen allfälligen Brand sofort zu löschen.[94]

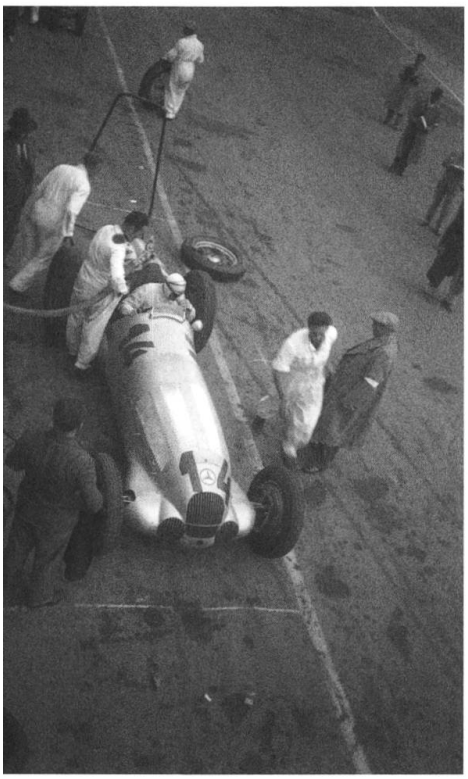
Mechanische Tank-Druckanlagen verkürzten die Zeit an den Boxen und veränderten den Tankablauf. 1935 wurden alle Wagen der Spitzenfahrer in weniger als einer Minute betankt, beim Mercedes-Fahrer Luigi Fagioli dauerte das Tanken nur noch 38 Sekunden. Druckanlagen bargen allerdings neue Gefahren. Als Felice Bonetto beim Grand Prix Suisse von 1950 mit seinem Maserati nach der 19. Runde einen Tankstopp einlegen musste, knallte es plötzlich, und ein Treibstoffregen ergoss sich über die Umstehenden. Grund für die Explosion war ein zu grosser Druck beim Tanken gewesen.[95]

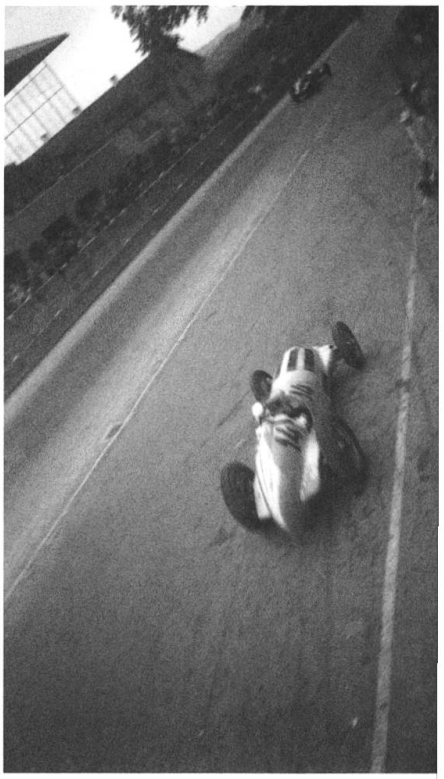
Ein Tankstopp während des Grand-Prix-Suisse-Rennens war in den 1930er-Jahren die Regel. Das änderte sich in der Nachkriegszeit. 1949 schafften es die Talbot-Fahrer dank viel geringerem Verbrauch ihres T26 C mit Saugmotor ohne Nachtanken über die gesamte Renndistanz von knapp unter 300 km. Das gelang zwei Jahre später auch Nino Farina mit einer modifizierten Version der «Alfetta» 158. Dank einem zusätzlichen Seitentank konnte er 225 Liter und somit rund 40 Liter mehr Treibstoff tanken als seine Markenkollegen.

Betankt wurden die Rennfahrzeuge mit speziell für den Motorsport entwickelten Treibstoffen, die ein vorzeitiges Entzünden des Benzin-Luft-Gemisches hinauszögerten und dadurch den Wirkungsgrad der Motoren erhöhten. Sie bestanden in den 1930er-Jahren aus einem Gemisch von Benzin und Alkohol, in der Nachkriegszeit entwickelte man Gemische aus Benzol, Methanol, Aceton und Nitrobenzol. Aus politischen Gründen kam es 1952 zu einem Engpass beim Benzin aus dem Iran. Das verbleite Ersatzbenzin vertrugen die favorisierten Norton-Motorräder aber nicht, und sie fielen im Rennen trotz Anstrengungen der Mechaniker aus. Das zeigt, wie sehr die Zusammensetzung des Benzins die Leistungsfähigkeit der Motoren beeinflusste.[96]









Boxenstopp

Der Boxenstopp wurde in den Rennen immer wichtiger: Das Tempo und die Präzision der Mechaniker konnten den Ausschlag geben über Sieg oder Niederlage. Die grössten Rennställe besassen die professionellsten und schnellsten Mechanikerteams und hatten damit gegenüber den Privatfahrern einen entscheidenden Vorteil. Bei Rennen über anfänglich 70 Runden waren Tankstopps notwendig,[97] ausserdem wurden bei einem Boxenstopp oft Reifen gewechselt. Ungeplante Boxenstopps mussten die Fahrer beispielsweise bei einsetzendem Regen einlegen, um Regenreifen zu montieren, oder bei einem Fahrzeugdefekt.

Der Berner Fotograf Paul Senn konzentrierte sich beim Grand Prix Suisse von 1937 auf das Fotografieren der Boxenstopps des Mercedesteams. Der Deutsche Rudolf Caracciola mit der Nummer 14 auf Mercedes W 125, der den Grand Prix für sich entscheiden wird, wird hier von seinem Rennstall per Flagge an die Boxen geordert. Mechaniker und Material stehen bereit. Damit der Boxenstopp möglichst reibungslos und schnell verläuft, muss der Fahrer genau an einem festgelegten Punkt anhalten. Ein Wagenheber wird gebracht, ein Ersatzrad liegt rechts neben dem Rennwagen, scheint aber nicht montiert zu werden. Ein Mechaniker eilt mit dem Tankschlauch zum Wagen und bietet Caracciola gleichzeitig einen Becher zum Trinken an. Während der Rennwagen aufgetankt wird, stärkt sich der Fahrer. Der Tankschlauch wird weggetragen, der Rennwagen ist wieder bereit für die Weiterfahrt. Der damalige Boxenstopprekord der Mercedesequipe lag bei 24 Sekunden.[98]

Nicht alle Boxenstopps verliefen so routiniert wie der abgelichtete. Einen besonderen Defekt am Fahrzeug hatte der französische Rennfahrer Jean Behra auf Gordini im Grand-Prix-Rennen von 1952: Sein Wagen verlor den Auspuff, die heissen Abgase strömten direkt in seine Fahrerkabine. Der Rennstall hatte allerdings keinen Ersatzauspuff und schickte den schmerzgeplagten Franzosen zurück auf die Strecke. Zur Kühlung wurde ihm lediglich ein Kübel Wasser über die Beine geschüttet. Da sich Behra in aussichtsreicher Position befand, rief das Gordiniteam einen seiner anderen Wagen in die Box, um kurzerhand dessen Auspuff zu demontieren. Dieser passte nicht ganz auf den defekten Rennwagen, weshalb Behra nochmals eine Runde drehen musste, bis die Mechaniker das fehlende Teil angepasst und montiert hatten. Der Aufwand und die Schmerzen waren nicht umsonst: Jean Behra fuhr auf den dritten Platz.[99]

26

Mechaniker

Ein Mechaniker schraubt am Motor des Wagens mit der Nummer 26, ein Helfer mit aufgespanntem Schirm schützt ihn und das Herzstück des Rennwagens vor dem Regen. Das Bild dokumentiert die letzten Arbeiten am 8-Zylinder-Motor mit 1479 cm^3 Hubraum und 430 PS des Autos von Emmanuel «Toulo» de Graffenried, kurz vor dem Start zum Grand Prix Suisse am Sonntag, dem 22. August 1951. Wenig später wird der Lokalmatador de Graffenried mit seiner «Alfetta» 159 von der zweiten Startreihe aus starten.[100]

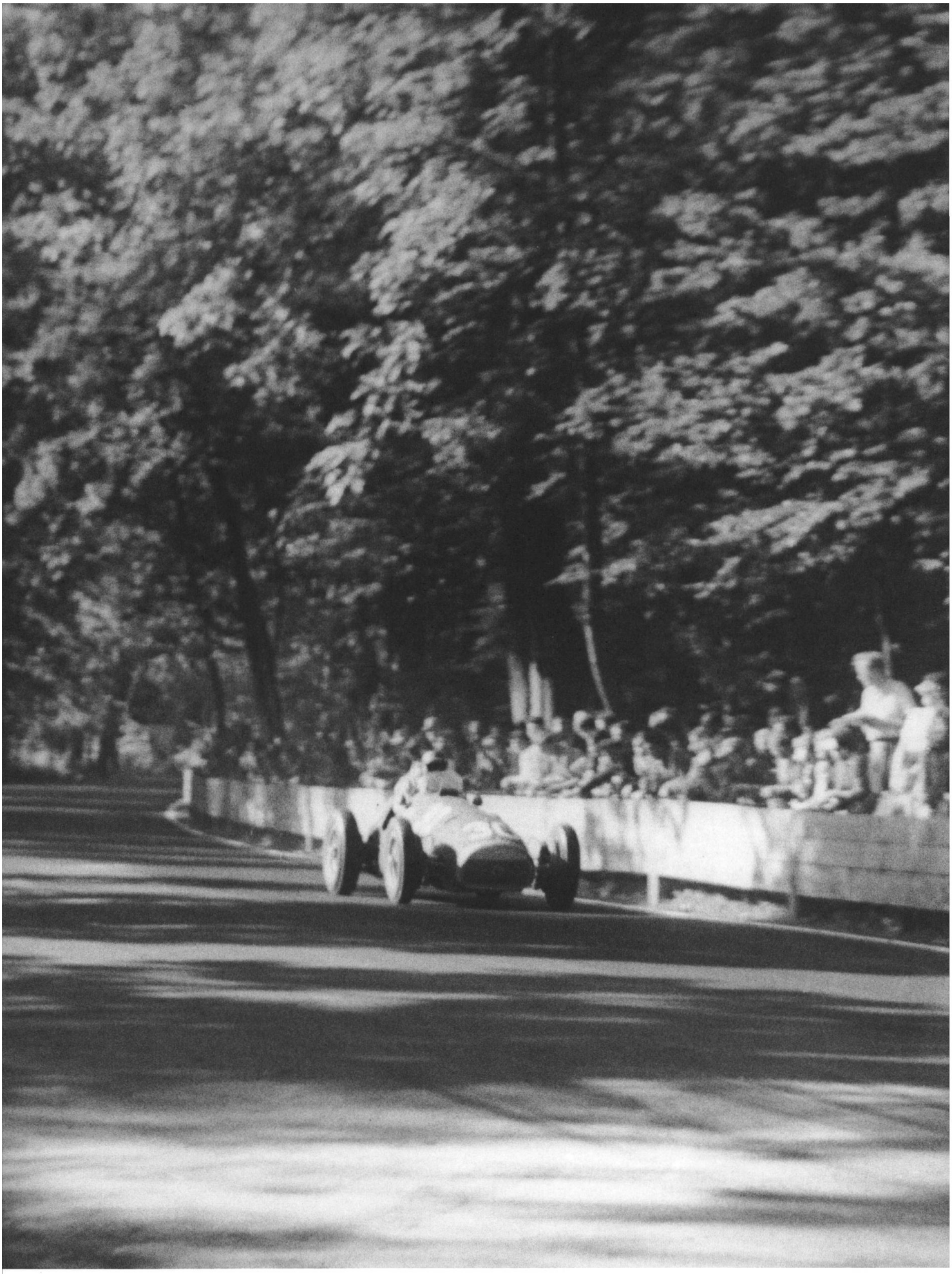
Im Vergleich zu de Graffenried, der nach 42 Runden als Fünfter über die Ziellinie rasen wird, steht sein Mechaniker an diesem Tag nicht im Rampenlicht. Er und seine Kollegen, die mit ihren Justierungen auch noch kurz vor dem Rennen über Sieg oder Niederlage eines Fahrers mitbestimmten, spielten ihre Rolle als Magier der Motoren meist im Hintergrund. Ihre Stunde schlug nach den Trainings, wenn sie in den Boxen oft die halbe Nacht durcharbeiteten, um im Hinblick auf das Rennen die Fahrzeuge optimal vorzubereiten. Dabei ging es für sie darum, das Gleichgewicht zwischen der maximalen Höchstleistung eines Wagens und seiner Robustheit für die mehr als 300 km Renndistanz zu finden.[101]

Rutschpartie

Die Strasse glänzt vor Nässe, die Zuschauer drängen sich unter ihre Regenschirme. Am Rennsonntag 1951 regnet es heftig. Giuseppe Farina auf seiner «Alfetta» 158 von Alfa Romeo mit der Nummer 22 wird sich als Dritter klassieren. Das Rennen wird sein Teamkollege Juan Manuel Fangio gewinnen, der auf dem Bild wohl zuvorderst fährt, wegen des Regens aber kaum auszumachen ist. Die Sicht der Fahrer wird einerseits durch den von oben herabprasselnden Regen und andererseits durch das vom Boden aufspritzende Wasser beeinträchtigt. Während des Rennens vergrössern die Fahrer die Abstände zwischen den Fahrzeugen, wohl um nicht in die Wasserspritzer des Vorfahrers hineinzufahren. Es schüttet so heftig vor dem Start zum Grand Prix Suisse, dass die Organisatoren aus Sicherheitsgründen entscheiden, den Fahrern eine Proberunde zu gewähren. Dies wird den Zuschauern über Lautsprecher mitgeteilt, sie können es aber wegen des Rauschens des Regens nicht hören. Bei diesem Wetter tut sich der Schweizer Rudolf Fischer mit seinem eigenen Ferrari 212 besonders schwer, denn er ist Brillenträger und kämpft die ganze Fahrt über mit seinen beschlagenen Gläsern. Er klassiert sich im hinteren Teil des Feldes.[102]

In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg regnete es an den Renntagen häufig. Da die Rennen, wie die Organisatoren betonten, bei jeder Witterung stattfanden, waren sich die Fahrer einiges gewohnt. Nicht nur die Sicht wurde durch den Regen stark beeinträchtigt, auch die Reifen hafteten auf der glatten Piste schlechter. Die Rennställe brachten nach dem ersten Rennen im Regen 1934 jeweils genügend Regenreifen mit. Selbst wenn die Fahrbahn für einmal trocken blieb, waren die Fahrer nicht vor Rutschpartien gefeit: Es konnte vorkommen, dass ein Fahrzeug Öl verlor, worauf die nachfolgenden Autos die Haftung verloren und über die schmierige Bahn glitten.[103]

Obwohl die Witterungsverhältnisse für alle gleich waren, gab es Fahrer, die mit dem Regen besser zurechtkamen als andere. Der dreifache Grand-Prix-Suisse-Sieger Rudolf Caracciola sticht aus dieser Statistik besonders hervor. Er gewann den Grand Prix Suisse 1935, 1937 und 1938 jeweils überlegen – immer bei strömendem Regen.[104]



Blindflug

Die Rennstrecke durch den Bremgartenwald hatte den Ruf, besonders abwechslungsreich und herausfordernd zu sein. Der gut 7 km lange Rundkurs bestand aus normalen Strassen, wies fast keine Geraden auf und führte zu grossen Teilen durch den Wald, wo die Lichtverhältnisse schlecht waren. Gefährlich war die Strecke deshalb, weil es kaum Spitzkurven gab, was die Fahrer dazu verleitete, die Geschwindigkeit konstant hoch zu halten. Doch genau wegen dieser Eigenschaften war die Bremgarten-Rundstrecke bei den Rennfahrern und Zuschauern beliebt. Das Rennen galt als das schwierigste und gefährlichste zuerst der Grandes Épreuves und ab 1950 der neu gegründeten Formel-1-Weltmeisterschaft.[105]

Auf der Fotografie ist deutlich zu erkennen, wie das Sonnenlicht durch die Blätter der Bäume hindurch auf die Fahrbahn fällt. Die Sicht der Fahrer ist durch den Wechsel zwischen Licht und Schatten stark beeinträchtigt, ihre Augen müssen sich bei einer Geschwindigkeit von über 150 km/h immer wieder an die veränderten Lichtverhältnisse anpassen. Auch der Übergang von den Waldpassagen auf offene Strecken sei wie Tag und Nacht, meinten die Fahrer. Bei grellem Licht glich die Fahrt einem Blindflug. Die unterschiedlichen Sichtbedingungen machten es dem Fahrer auch schwer, die Strassenbeschaffenheit einzuschätzen. Die Rennbahn bestand nämlich nicht nur aus asphaltierter Strasse wie auf dem Bild, es gab auch gepflasterte Abschnitte, auf denen das Fahrgefühl komplett anders war. An den rennfreien Tagen wurde die Strecke vom Alltagsverkehr befahren. Stellenweise war deshalb der Belag stark abgenutzt. Fahrer und Rennställe kritisierten den maroden Zustand einiger Abschnitte, nachdem in den Nachkriegsjahren etliche Wagen einen Achsenbruch erlitten hatten und Aufhängungen beschädigt worden waren. Ausfälle gehörten zwar zum Rennalltag, ärgerlich jedoch war, wenn technische Defekte durch den Streckenbelag verursacht wurden. Die Organisatoren waren bestrebt, diese Stellen auszubessern und wo nötig zu erweitern, um optimale Rennbedingungen zu schaffen.[106]

16
159-4999

Risiko

Der stark beschädigte Unfallwagen mit der Nummer 16 wird von Polizisten und anderen Helfern von der Fahrbahn weggeschoben, der Fahrer scheint sich nicht mehr im Fahrzeug zu befinden. Der eingedrückte Vorderbau des Wagens deutet darauf hin, dass die Fahrt durch einen Aufprall gestoppt wurde.

Die Fotografie stammt aus dem Jahr 1952. Beim Verunfallten handelte es sich um den dreifachen Grand-Prix-Suisse-Sieger Rudolf Caracciola aus Deutschland, der seit 1939 kein Rundstreckenrennen mehr bestritten hatte. Den deutschen Werksteams war es seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs nicht erlaubt, an der Fahrerweltmeisterschaft teilzunehmen. Deshalb startete Caracciola als einer von vier Mercedes-Benz-Fahrern beim Preis von Bern, dem Rennen für Rennsportwagen, und nicht beim Grand Prix Suisse. Er fuhr einen dunkelroten Mercedes-Benz-Rennsportwagen Typ 300 SL, der durch seine prägnanten Flügeltüren auffiel.[107]

Die vier Mercedes-Benz setzten sich gleich nach dem Start an die Spitze und kämpften untereinander um die vorderste Position. Nach zwei Dritteln des Rennens warteten die Zuschauerinnen und Zuschauer auf der Tribüne vergebens auf die Rennfahrer, alles war still. Über Lautsprecher wurden die Besucher informiert, dass Rudolf Caracciola mit seinem Mercedes im Bereich der Forsthauskurve in eine Tanne gefahren sei. Der Baum war quer über die Fahrbahn gefallen, sodass es kein Durchkommen mehr gab. Alle Fahrer auf dem Kurs konnten durch die Streckenarbeiter angehalten und ein weiteres Unglück konnte so verhindert werden. Nachdem der Unfallwagen und die Tanne von der Fahrbahn weggeräumt worden waren, konnte das Rennen in derselben Reihenfolge fortgesetzt werden. Caracciolas Teamkollegen feierten einen Dreifachsieg. Sein Mercedes-Benz 300 SL erlitt beim Aufprall einen Totalschaden. Die Unfallursache waren defekte Bremsen. Der 51-jährige Caracciola überlebte den schweren Unfall mit einem mehrfachen Beinbruch und beendete seine Karriere als Rennfahrer.[108]

Unfälle gehörten damals wie heute zum Motorsport. In den frühen Autorennen jedoch, so auch auf der Rundstrecke im Bremgartenwald, waren Tote bei schweren Unfällen nichts Aussergewöhnliches. Die Sicherheit der Fahrer stand nicht im Vordergrund. Es erstaunt aus heutiger Sicht, dass beispielsweise das Tragen von Helmen für Formel-1-Fahrer erst 1952 Pflicht wurde. Davor genügte es, sich eine Kappe überzuziehen.[109]

Besuchersicherheit

Nicht nur Rennfahrer riskierten auf der Rennstrecke ihr Leben – immer wieder kam es auch zu schweren Zuschauerunfällen. Wie auf der Fotografie von 1947 deutlich zu erkennen ist, waren die Streckenabsperrungen noch ziemlich einfach: Auf der rechten Seite trennt ein Zaun aus Pfählen und einem Hanfseil die Zuschauer von der Strecke, auf der gegenüberliegenden Seite fehlt eine Abschrankung gänzlich. Andernorts kamen Holzzäune und Strohballen zum Einsatz. Sich der potenziellen Gefahr bewusst, planten die Organisatoren Zonen ein, deren Betreten durch die Zuschauer verboten war. Die Zuschauer auf der Böschung links befinden sich in einer solchen Zone.[110]

Am ersten Grand Prix Suisse seit dem Ende des Kriegs im Juni 1947 wurden Motorrad- und Automobilrennen am selben Wochenende ausgetragen. Der grosse Besucheransturm traf die Organisatoren unvorbereitet. Allein am Rennsonntag sollen sich gegen 90 000 Zuschauerinnen und Zuschauer zum Rennen im Bremgartenwald aufgemacht haben, die Strecke war für eine solche Menschenmasse nicht eingerichtet. Da die vorgesehenen Zonen überfüllt waren, suchten sich viele Besucherinnen und Besucher einen besseren Platz in den verbotenen Abschnitten. Einige überquerten dabei sogar die Strecke, auch während des Rennens. Es soll zu wenig Sicherheitspersonal – einige seiner Vertreter sind auf dem Bild rechts zu sehen – aufgeboten worden und dieses mit den ungehorsamen Besuchern überfordert gewesen sein.[111]

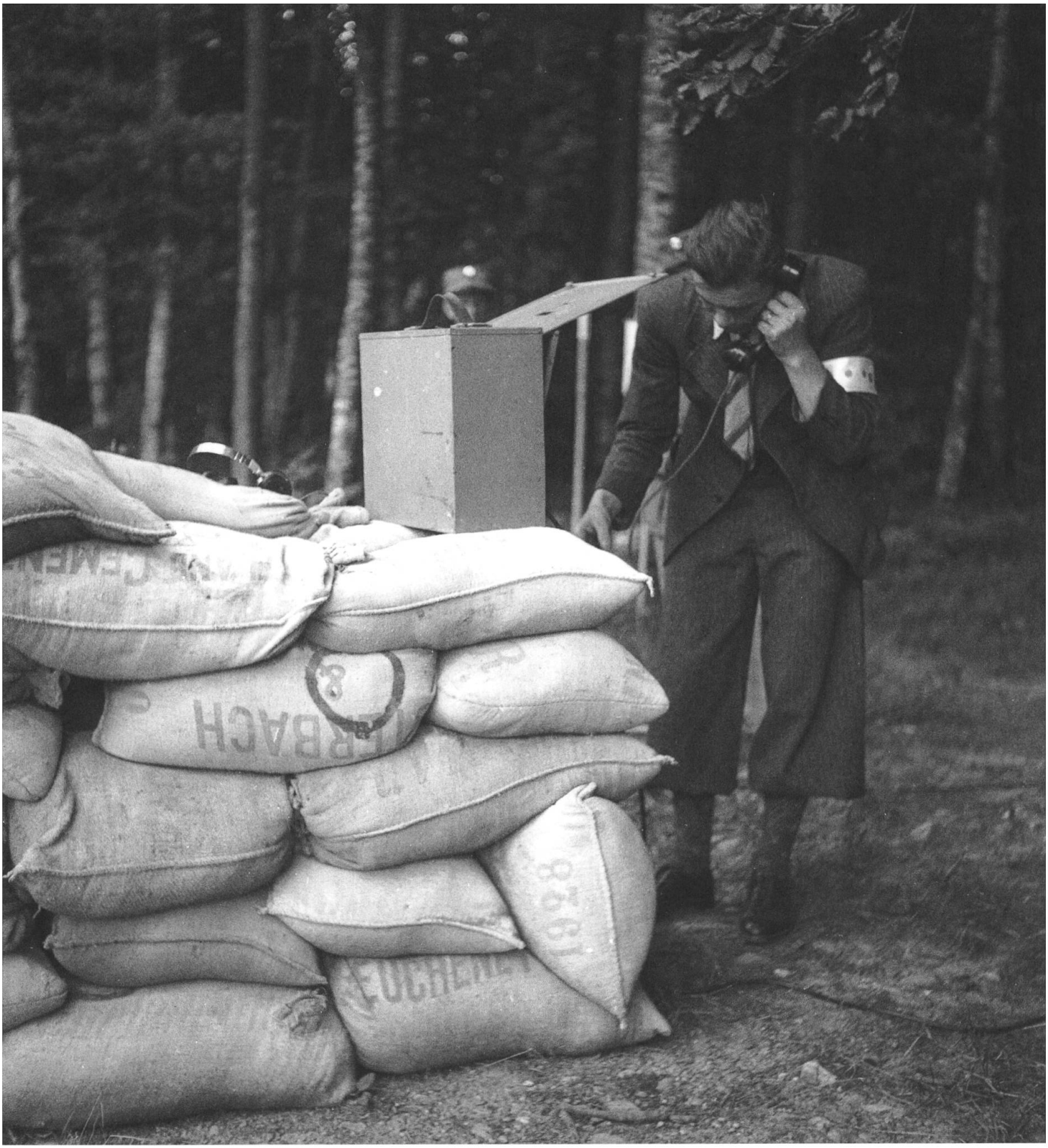
Die unzureichenden Sicherheitsvorkehrungen beim Rennen 1947 hatten fatale Folgen. Ein besonders tragischer Unfall ereignete sich, als ein neunjähriger Junge nach einem der beiden Vorläufe auf die Fahrbahn sprang und vom Wagen des Italieners Achille Varzi, der eine Ehrenrunde fuhr, erfasst und tödlich verletzt wurde. Zwei weitere Zuschauer bezahlten ihren gefährlichen Standplatz mit dem Leben; sie wurden während des Vorlaufs von einem Fahrzeug erfasst, das von der Fahrbahn abgekommen war.[112]

Die Organisatoren mussten nach diesen Zuschauerunfällen starke Kritik einstecken, handelten und stockten das Sicherheitspersonal entlang der Strecke für die kommenden Rennen auf. Zudem wurden die Zuschauerbereiche und die Lautsprecheranlage ausgebaut. An gefährlichen Stellen wurden die provisorischen Absperrungen durch Staketenzäune ersetzt, und zwei Holzpasserellen erlaubten es den Besuchern, die Strecke zu überqueren. Die neuen Sicherheitsmassnahmen scheinen gegriffen zu haben, jedenfalls kam es in den Rennen nach 1947 nie wieder zu tödlichen Zuschauerunfällen am Grand Prix Suisse.[113]

Helfer

Wir befinden uns am Grand Prix Suisse 1951 in Bern, die Talbot-Fahrer scheinen nicht für den starken Regen ausgerüstet zu sein und müssen zahlreiche Boxenstopps einlegen. Bei der Kiesgrube[114] kommt einer von ihnen, Henri Louveau mit der Nummer 10, behindert durch die Wasserspritzer des Fahrers vor ihm, von der Bahn ab. Nach einem spektakulären Überschlag landet er mit seinem Gefährt auf den Rädern auf einem Schutzwall aus Stroh. Louveau kommt mit einem gebrochenen Bein glimpflich davon.[115] Damit das Rennen ohne Unterbruch fortgeführt werden kann, bedarf es des Einsatzes unzähliger Streckenarbeiter. Drei von ihnen fegen eilig Stroh und allfällige Autoteile weg, damit die Rennbahn wieder befahrbar ist. Zwei andere errichten wohl den Schutzwall neu, falls noch ein Fahrer an gleicher Stelle ins Schleudern geraten sollte. Der Talbot steht noch auf dem Wall, mit Stroh bedeckt, Louveau scheint schon geborgen worden zu sein. Den Zuschauern direkt hinter dem Staketenzaun sitzt wahrscheinlich noch der Schreck im Nacken, ihre Distanz zum Unfallfahrzeug ist klein.

Das Personal an den Rennen des Grand Prix Suisse wurde jährlich aufgestockt. 1954 waren rund 950 Personen allein für den Streckendienst im Einsatz.[116] Dies zeigt, wie unverzichtbar die Arbeit auf der Strecke für einen reibungslosen Rennablauf war.



Streckenposten

Das Gelände im Bremgartenwald stellte für die Organisatoren sicherheitstechnisch eine Herausforderung dar. Die Strecke wies viele unüberschaubare Stellen auf.

Bei einem Zwischenfall während des Trainings oder des Rennens hatte der am nächsten liegende Telefonposten die Aufgabe, die Rennleitung schnellstmöglich zu informieren, damit im Notfall die Fahrer gebremst, ein Rennen unterbrochen oder auch Ambulanzen bestellt werden konnten. Dank der schnellen Reaktion der Posten konnten in Bern Massenkarambolagen verhindert werden.[117] Diejenigen Informationen der Telefonposten, die für das Rennen relevant waren, gab die Rennleitung an den Mitarbeiter beim Lautsprecher weiter, damit dieser die Zuschauerinnen und Zuschauer ins Bild setzte.

Der Streckenmitarbeiter auf der Fotografie befindet sich geschützt durch Sandsäcke bei seinem Telefonposten im Wald. Am linken Arm trägt er eine Binde, die ihn als offiziellen Mitarbeiter ausweist. Als solcher hat er Zugang zu Zonen, die den Zuschauern verwehrt blieben. Die Aufnahme entstand bei einem der frühen Rennen in den 1930er-Jahren.

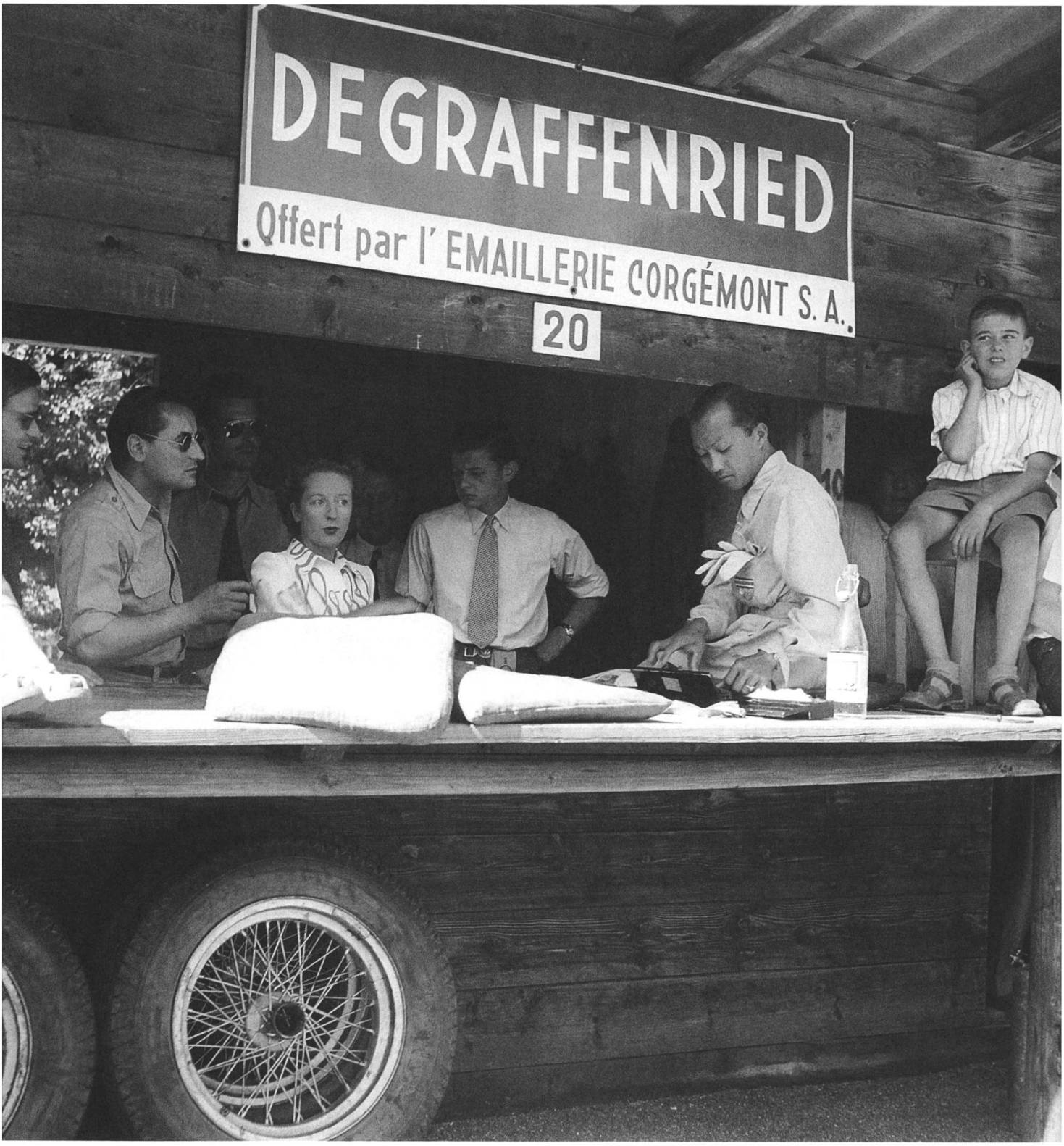
Die Kommunikationskanäle auf dem Rundkurs wurden fortlaufend erweitert und verbessert: Beim letzten Rennen 1954 zählte die 7,28 km lange Strecke 13 Posten mit Telefonanlagen. Die Kabel wurden jeweils vor dem Rennen von Angehörigen der Übermittlungstruppe der Armee verlegt.[118]

Verpflegung

Hungrigen Besuchern boten sich an den Rennen, die oft den ganzen Tag dauerten, verschiedene Verpflegungsmöglichkeiten. Viele Zuschauerinnen und Zuschauer, wie diejenigen auf der Fotografie unten, brachten ihr eigenes Picknick mit und assen auf improvisierten Sitzgelegenheiten direkt an der Strecke. Wem das nicht genug war, der konnte bei einem der vielen Bauchladenverkäufer entlang der Strecke Tabakwaren sowie Ess- und Trinkbares kaufen. Manche Zuschauer bevorzugten allerdings eine etwas gediegenere Verköstigung. In der Tribüne gab es das Hallen-, das Tribünen- und das Galerierestaurant, die zusammen eine Fläche von 2130 m² abdeckten. In diesen Restaurants verpflegten sich die Funktionäre, die Fahrer und ihr Umfeld sowie die Zuschauer auf der Haupttribüne und in der näheren Umgebung. In den Anfangszeiten wurden alle drei Restaurants den Gebrüdern König, Festwirte aus Zollikofen, verpachtet. In der dazugehörigen Küche konnten sie 3000 Mittagessen zubereiten. Das Bier hatten sie gemäss Pachtvertrag ausschliesslich von den fünf Berner Brauereien Gurtenbrauerei, Brauerei Schloss Reichenbach, Felsenau, Gassner & Cie und Brauerei Steinhölzli AG zu beziehen, das Fleisch von den stadtbernischen Metzgern. Nebst dem Essen und den Getränken durften sie auch Tabakwaren verkaufen. Die Rundstrecken AG sorgte mit den Pachtverträgen und der Auftragsvergabe dafür, dass die Berner Wirtschaft von den Renntagen profitierte.[119]

Neben der Tribüne befanden sich drei Kioske, und entlang der Rennstrecke betrieben die Gebrüder König zehn Büfetts. Das burgerliche Forstamt bewilligte zudem Wurst- und Gebäckstände sowie Bier- und Milchausschankstellen entlang der Strecke. Es durften aber keine anderen alkoholischen Getränke ausser Bier im Wald verkauft werden.[120]

PONY


DE GRAFFENRIED
Offert par l' EMAILLERIE CORGÉMONT S. A.
20

Entourage

Die Boxen gegenüber der Haupttribüne zogen Journalisten, Fotografen und andere Personen an, die einen Blick auf ihre Helden erhaschen oder sich im Glanz der Stars sonnen wollten.

Diese Aufnahme zeigt Emmanuel «Toulo» de Graffenried mit Sonnenbrille, umgeben von einer Entourage aus Teammitgliedern und Angehörigen. Rechts im Bild macht sich ein weiterer Fahrer an seinem Werkzeugkasten zu schaffen. Es ist der siamesische Prinz Bira. Er fuhr 1950 mit «Toulo» im selben privaten Rennstall.[121]

«Toulo» de Graffenried gehörte als einer der erfolgreichsten Schweizer Fahrer zu den Lieblingen der Presse. Der Nachfahre einer bedeutenden Berner Familie sollte nach den Wünschen seines Vaters, eines Kavallerieoffiziers, ebenfalls Leidenschaft für die Reiterei zeigen. Doch für «Toulo» waren Pferdestärken offenbar interessanter als Pferde. Bereits als 22-Jähriger debütierte er 1936 am Autorennen Mille Miglia in Italien. Im selben Jahr gewann er den Preis vom Bremgarten am Steuer eines Alfa Romeo 6C-1500, ein Exploit, den er 1939 wiederholte. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und seines Aktivdienstes stieg «Toulo» wieder in den Rennbetrieb ein. 1949 gelang ihm am Steuer eines Maserati 4CLT der Sieg im Grossen Preis von England in Silverstone. Er wurde damit der erste Schweizer Rennfahrer, der einen Formel-1-Grand-Prix gewann. De Graffenried zog sich 1956 aus dem aktiven Rennbetrieb zurück, blieb aber zeitlebens mit dem Motorsport verbunden, unter anderem als Mitglied und Präsident des Clubs ehemaliger Formel-1-Rennfahrer.[122]

B. BIRA
Offert par l' EMAILLERIE CORGÉMONT S.
RGÉMONT S. A.

«Exoten»

Die Fotografie zeigt Prinz Birabongse Bhanudej Bhanubandh, auch Prinz Bira genannt, den Neffen des siamesischen (thailändischen) Königs. Gemacht wurde die Aufnahme zwischen 1935 und 1938, in dieser Zeit startete Bira jeweils für den britischen Hersteller ERA (English Racing Automobiles) auf einem B-Type zum Preis von Bern. Bei seinen vier Starts unter ERA erreichte er einen zweiten und einen dritten Rang, in den anderen beiden Rennen schied er aus.[123] Auf der Fotografie ist er gerade dabei, seine Kappe festzuzurren. Im Hintergrund ist seine Box zu sehen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg startete Bira gemeinsam mit «Toulo» de Graffenried für den privaten Rennstall von Enrico Platé, der für seine Fahrer Rennwagen von Maserati einsetzte. Zwar schied Bira in den ersten beiden Rennen aus, feierte 1949 aber mit einem Maserati 4 CLT einen fünften und 1950 einen vierten Rang im Grand Prix Suisse. Trotz wiederholt sehr guten Trainings- und Rundenzeiten gelang es Bira nie, nach ganz vorne zu fahren. Die privaten Rennställe hatten gegen die grossen professionellen Werksteams der Automobilfirmen oft das Nachsehen, weil sie vor allem bei den Boxenstopps einige Ränge verloren.[124]

Bira war einer der wenigen, die es sich nicht nehmen liessen, ausser am Grand-Prix-Rennen auch beim Preis von Bern zu starten. 1948 schied er zwar beim Grand Prix Suisse aus, klassierte sich mit einem Fahrzeug von Simca-Gordini aber auf dem vierten Platz im Rennen um den Preis von Bern. 1952 startete Bira als Privatfahrer am Grand Prix Suisse ohne Unterstützung eines Teams mit seinem Gordini. Er beeindruckte die Zuschauer, indem er mit den Besten mithalten konnte, schied dann aber aus.[125] Es war sein letzter Auftritt in Bern.

IMLE
TIENGES
EMAILL
14

Publikumsliebling

Mit einem hellen Tuch wischt sich der Rennfahrer nach absolvierter Fahrt den Staub und Schweiss aus dem Gesicht. Die Schutzbrille, die um seinen Hals hängt, schützt lediglich die Augenpartie, der Rest des Gesichts ist nach dem Rennen schwarz vor Dreck.

Beim Fahrer auf dem Bild handelt es sich um John Richard Beattie (Dick) Seaman. Seine Mutter soll es ihm finanziell ermöglicht haben, Autorennsport zu betreiben, bevor ihn unterschiedliche Werksteams verpflichteten. Bei seinem ersten Rennen in Bern 1934 startete der junge Seaman mit einem britischen MG K3 Magnette zum Preis von Bern. Da die Auslosung über den Startplatz entschied, musste er in der hintersten Reihe starten; trotzdem gewann er das Rennen. Der talentierte Fahrer bewies sein Können auch in den Folgejahren. Den Preis von Bern gewann er 1936 zum dritten Mal in Serie – jeweils auf einem anderen kleinvolumigen Fahrzeug: Nach dem MG ging er mit einem ERA B-Type ins Rennen. 1936 fuhr er ohne Unterstützung eines Werksteams mit einem bereits zehnjährigen französischen Delage 15-S-8 auf den ersten Platz und verblüffte damit die Rennwelt. Seaman gehörte wohl auch wegen seiner Fahrzeugwahl in Bern zu den Publikumslieblingen. Für die Saison 1937 engagierte ihn der Rennstall von Mercedes-Benz als Werksfahrer. Ein Brite als Fahrer für ein deutsches Werksteam war in Zeiten politischer Spannungen ein Sonderfall. Da er sich kurz zuvor beim Grand Prix von Pescara verletzt hatte, entschied Seaman sich nach einigen Trainingsrunden, auf den Rennstart in Bern zu verzichten. Im folgenden Jahr nahm er erstmals in der Königsdisziplin, dem Grand Prix Suisse, teil. Mit seinem Silberpfeil W 154 fuhr er für Mercedes-Benz auf den zweiten Platz. Ein voller Erfolg für das deutsche Team: Rudolf Caracciola gewann vor Seaman und Manfred von Brauchitsch. Es sollte der letzte Auftritt des beliebten Briten in Bern gewesen sein. John Richard Beattie Seaman verstarb 1939 nach einem schweren Unfall beim Grand-Prix-Rennen von Belgien, bevor er zum zweiten Mal zum Grand Prix Suisse antreten konnte.[126]

Stars

Diese Fotografie entstand 1950 als Teil einer Fotoreportage für den Bilderdienst ATP. Die Reportage zeigt den argentinischen Spitzenfahrer Juan Manuel Fangio bei der Besichtigung von Sehenswürdigkeiten während seines Aufenthalts in Bern anlässlich des Grand Prix Suisse. In diesem Jahr gewann er wegen eines Ventilschadens das Rennen zwar nicht, 1951 und 1954 jedoch holte er sich den Grand-Prix-Sieg. Auf den Fotografien ist Fangio beim Münster, beim Bärengraben und, wie hier, an der Aare mit dem Bundeshaus im Hintergrund zu sehen. Um ihn möglichst volksnah in Szene zu setzen, liess ihn der Fotograf mit einer Gruppe Kinder posieren. Solche Begegnungen wurden damals nicht selten inszeniert – meist auf Bestellung einer Zeitschrift. 1950, als der Grand Prix Suisse erstmals zur Formel-1-Weltmeisterschaft gehörte, war insbesondere das Interesse an den Fahrern aus Übersee enorm.

Schon in den 1930er-Jahren wurden in Bern Autogrammfotografien hergestellt und wohl während der Rennen zum Verkauf angeboten. Die Rennfahrer hatten Starstatus. Die Fans jagten ihnen nach, vermutlich auch in der Hoffnung, ein Autogramm zu erhalten.[127]

48

Mme. Itier, (Frankr.)

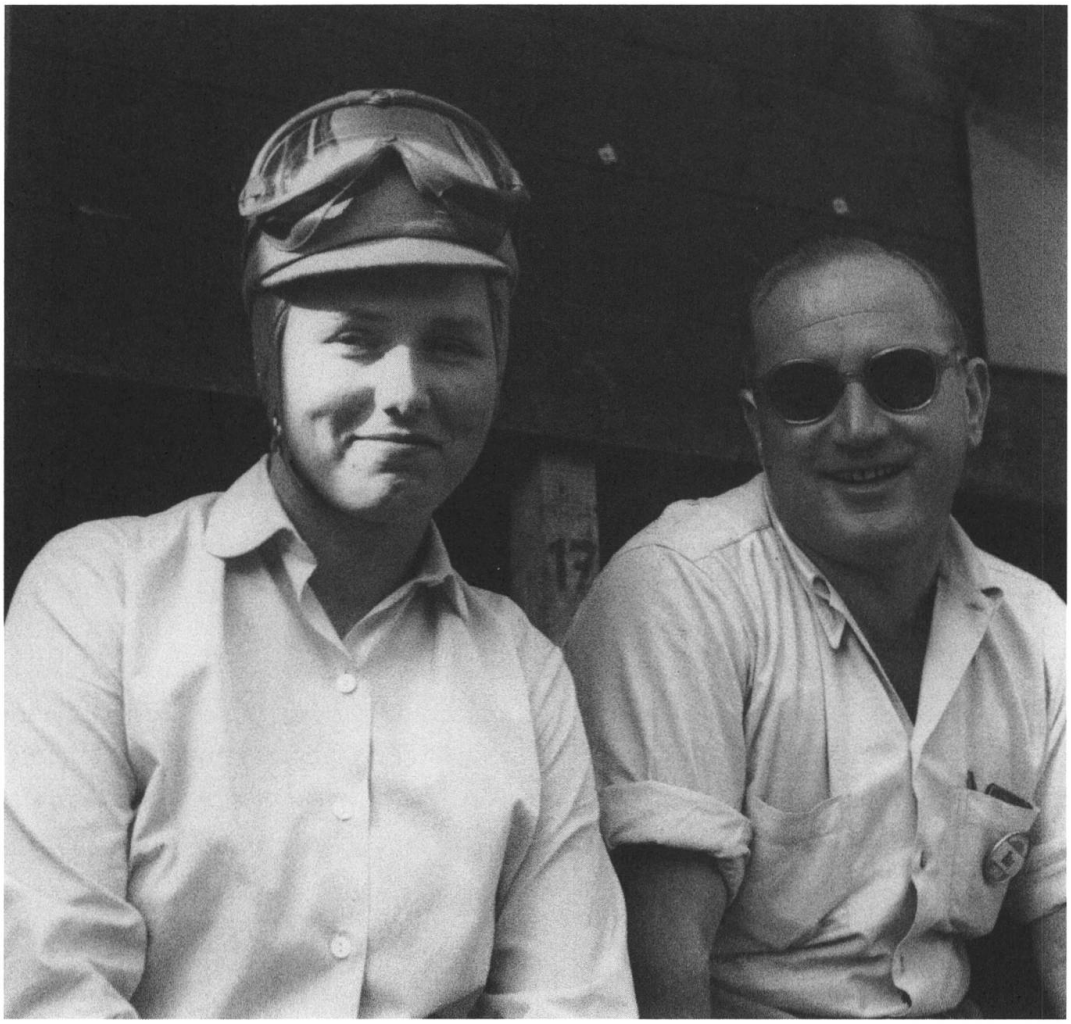
Rennfahrerinnen

Autorennen galten in der öffentlichen Wahrnehmung stets als genuin männlicher Sport, in dem sich die weibliche Rolle weitgehend auf die der engagierten und besorgten Ehefrau beschränkte. Die Berichterstattung der 1930er-Jahre erhob die Rennfahrer mit Bezeichnungen wie «todesmutige Herrscher über die Maschinen» zum Ideal der Männlichkeit schlechthin und schuf bis heute gültige Rollenbilder. Die Gattinnen der Rennfahrer wurden von den Fotografen bevorzugt dabei festgehalten, wie sie bei den Boxen standen und mit ihren Männern mitfieberten.[128] Doch längst nicht alle Frauen liessen sich in die Rolle der passiven Bewunderin am Pistenrand drängen. Selbstbewusste Pionierinnen forderten die Männer auf der Strecke heraus.

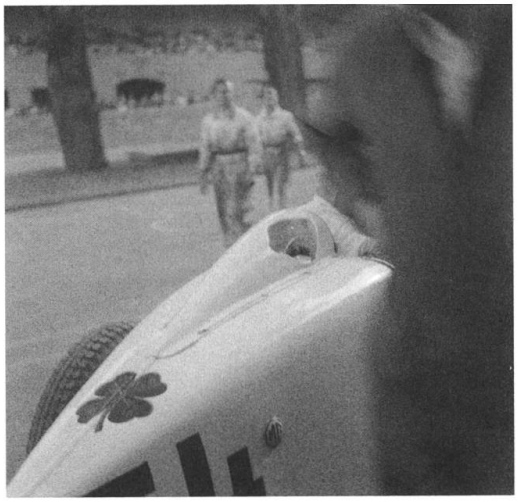
Gleich zwei Fahrerinnen nahmen beim ersten Grand Prix Suisse auf dem Bremgarten-Rundkurs am 26. August 1934 in der Klasse der Voiturettes, der kleinvolumigen Wagen bis 1500 cm^3 Hubraum, teil. Die Polin Marie Louise von Kozmian fuhr beim Start gleich an die Spitze, die Führung musste sie allerdings während der ersten Runde abgeben. Von Kozmian kam aus einer adligen Familie und nahm in den 1930er-Jahren auch an Bergrennen teil. Weiter hinten als die polnische Gräfin startete die Französin Anne-Cécile Itier, die zweite Frau im 23 Wagen umfassenden Feld. Die Fotografie, auf der Itier ein Autorad hochhält, schoss der Berner Fotograf Carl Jost 1934 als Teil einer Reportage. 1937 ging die Französin in Bern wiederum an den Start, bereits zwei Jahre vorher war mit der Britin Gwenda Mary Stewart eine weitere Frau im Klassement der Rennen um den Preis von Bern aufgetaucht.[129] Die Pionierinnen im internationalen Rennsport stammten aus wohlhabenden oder adligen Familien und galten unter Zuschauern und männlichen Kollegen als Exotinnen.

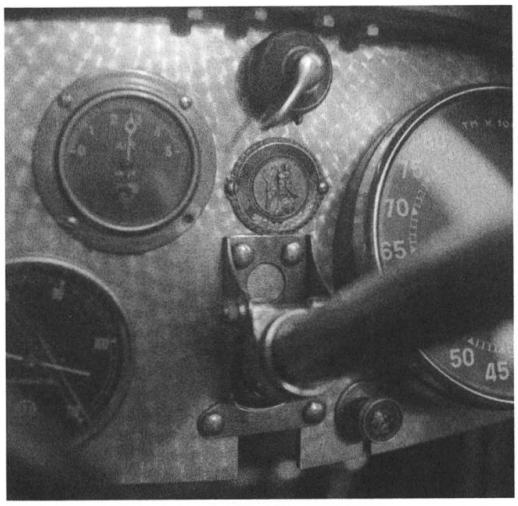
Rita Rampinelli

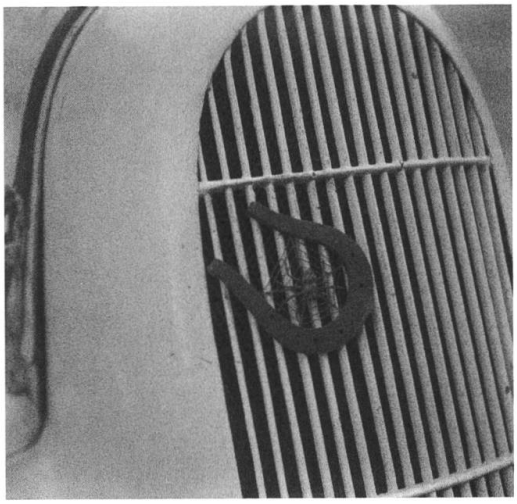
In der Nachkriegszeit gelang es bei den Rennen in Bern nur noch einer Frau, sich in der Männerwelt zu behaupten, der Schaffhauserin Rita Rampinelli. Die Fotografie zeigt sie am Grand-Prix-Rennwochenende von 1954, an dem sie für den Preis vom Bremgarten in der Klasse für serienmässige Sportwagen mit einem Triumph TR2 am Start stand. Bereits im Vorjahr hatte Rampinelli mit einem Porsche 356 am Rennen teilgenommen. Das Rennsportvirus hatte sie schon früh angesteckt. Ihr Vater Emilio Rampinelli führte in Schaffhausen eine Garage, fuhr selber Rennen und belegte 1936 beim Preis vom Bremgarten den zweiten Rang. Als Baby habe sie Benzin statt Milch erhalten, scherzte Rampinelli darum einmal in einem Zeitungsinterview. Die Technik interessierte sie schon als Kind. In der konservativen Schweiz der 1950er-Jahre galt ihr Hobby als unkonventionell. Sie war eine der ersten Rennfahrerinnen der Schweiz. Das Interesse an der Frau hinter dem Steuer war enorm: Porträts von Rampinelli erschienen beispielsweise in der Zeitschrift *Sie und Er*. 1954 zierte sie sogar eine Titelseite der Illustrierten, hübsch zurechtgemacht und lächelnd in ihrem Rennwagen. Trotz dieser Pionierrolle hat sich die Schaffhauserin nie als Vorkämpferin für die Sache der Frau verstanden, sondern als Rennfahrerin, die ganz einfach ihrer persönlichen Leidenschaft frönte.[130]

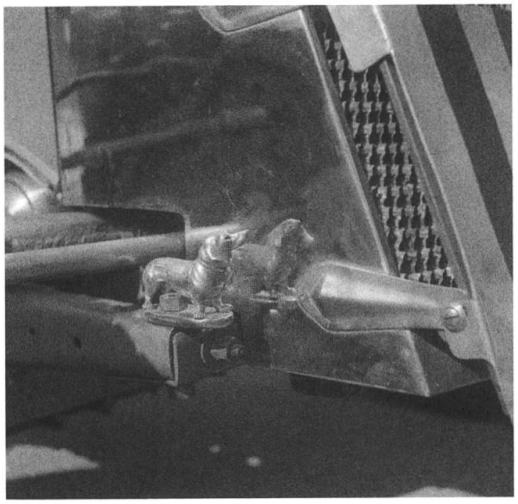


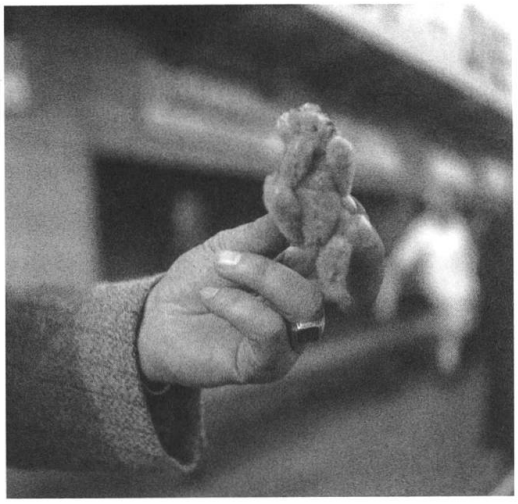
4











Talisman

Die Illustrierte *Sie und Er* zeigte 1935 ihren Leserinnen und Lesern die Talismane der Rennfahrerinnen und Rennfahrer; die Fotos hatte Hans Steiner gemacht. Weil Sicherheitsvorkehrungen am Fahrzeug und Schutzkleidung zu Beginn des Motorsports nebensächlich waren, stellte jede Fahrt für die Fahrer ein grosses Risiko dar. Umso wichtiger waren Glücksbringer für sie.

Der erste Sieger des Grand Prix Suisse, der Deutsche Hans Stuck, soll auf seine Schuhe, die er nach dem Training nicht mehr putzte, als Glücksbringer vertraut haben. Deshalb sind von ihm vor seinem Auto-Union-Rennwagen von 1935 mit der Nummer vier nur die Beine zu sehen. Stuck konnte in seinem zweiten Rennen in Bern allerdings nicht an den Vorjahressieg anknüpfen. Ein klassisches Symbol trug der Wagen von Bobby Kohlrausch aus Deutschland: Er liess ein grosses vierblättriges Kleeblatt auf den Wagen malen, sein Fahrzeug mit der Nummer 54 erreichte das Ziel 1935 im Rennen um den Preis von Bern aber nicht. Der geheimnisvolle Talisman von Schweizer Meister Hans Kessler befand sich direkt über der Schaltanlage seines Maserati. Was es mit der Figur auf dem kleinen metallenen Medaillon auf sich hatte, verschwieg Kessler im Interview aber. Der Deutsche Rudolf Steinweg dachte sich wohl: «Doppelt hält besser.» Auf seinem Kühler hatte er als Glückssymbole ein Hufeisen und eine Spinne befestigt. Sie sollten helfen, ihn und seinen Bugatti sicher ins Ziel bringen. Die Britin Gwenda Mary Stewart hatte als Maskottchen einen kleinen silbernen Dackel am Kühler ihres Derby anbringen lassen, der seinen Blick auf die Maschine richtete. Auf dem letzten Bild ist der kleine Teddybär des Berner Rennfahrers Hans Stuber zu sehen. Er führte ihn stets bei sich, weshalb das Stofftier schon etwas mitgenommen aussieht. Einen modischen Glücksbringer trug der Monegasse Louis Chiron: Er wäre nie ohne sein rotes Halstuch mit weissen Tupfen gefahren. Auch der Berner «Toulo» de Graffenried hatte einen ganz exquisiten Talisman. Angeblich trug er ein Stück Holz aus dem Kreuz Christi auf sich, das er von seiner Mutter erhalten hatte.[131]

48

Bernburger

So sehen Sieger aus! Beim Herrn mit den Blumen handelt es sich um Hans-Karl von Tscharner. Die Fotografie stammt aus dem Jahr 1952 und von Tscharner hat soeben mit einem Ferrari 212 Export den Preis vom Bremgarten in der Kategorie «serienmässige Sportwagen über 1500 cm^3» gewonnen.[132]

Nicht nur von Tscharner war Bernburger, ebenso «Toulo» de Graffenried. Bernburger nahmen aber nicht bloss als Fahrer am Grand Prix Suisse teil, sondern spielten auch bei der Planung und Durchführung der Rennen eine überaus wichtige Rolle. Aufgrund eines Teilungsvertrags mit der Stadt Bern war die Burgergemeinde seit 1852 Eigentümerin des Bremgartenwalds.[133] Beim ersten (Motorrad-)Rennen 1931 verpachtete sie lediglich den Platz für zwei Getränkestände für 100 Franken.

Die späteren Grossanlässe erforderten aber erhebliche Eingriffe in den Baumbestand: Die Strasse durch den Wald musste verbreitert werden, es wurden Flächen für Zuschauerräume, Parkplätze sowie Verkaufs- und Imbissstände nötig. Angesichts tiefer Holzpreise und hoher Arbeitslosigkeit waren die Nutzungsgebühren und die zusätzliche Arbeit für das burgerliche Forstamt sehr willkommen. Die Burgergemeinde erfüllte die Wünsche der Organisatoren bereitwillig.

Das änderte sich mit dem steigenden Waldertrag in der Mitte der 1950er-Jahre. Für die Burger standen die hohe Beanspruchung des Waldes und die Landschaftsschäden nicht mehr im Verhältnis zu den Einnahmen. Zudem liess der schwere Unfall von Le Mans die Verantwortlichen der Burgergemeinde den Anlass mit anderen Augen sehen. Aus moralisch-ethischer Sicht sprachen die Unfallopfer gegen eine Fortführung der Rennen, und die Burgergemeinde war nicht bereit, zusätzliche Waldfläche für neue bauliche Sicherheitsmassnahmen herzugeben.

Obwohl sie 1956 den Pachtvertrag um zwei Jahre verlängerte, war die Stimmung in der Burgergemeinde gegen den Grand Prix Suisse gekippt. Bereits vor der Vertragsverlängerung äusserte sich die Burgergemeinde gegen eine zukünftige Bewilligung für Rennen im Bremgartenwald.[134]

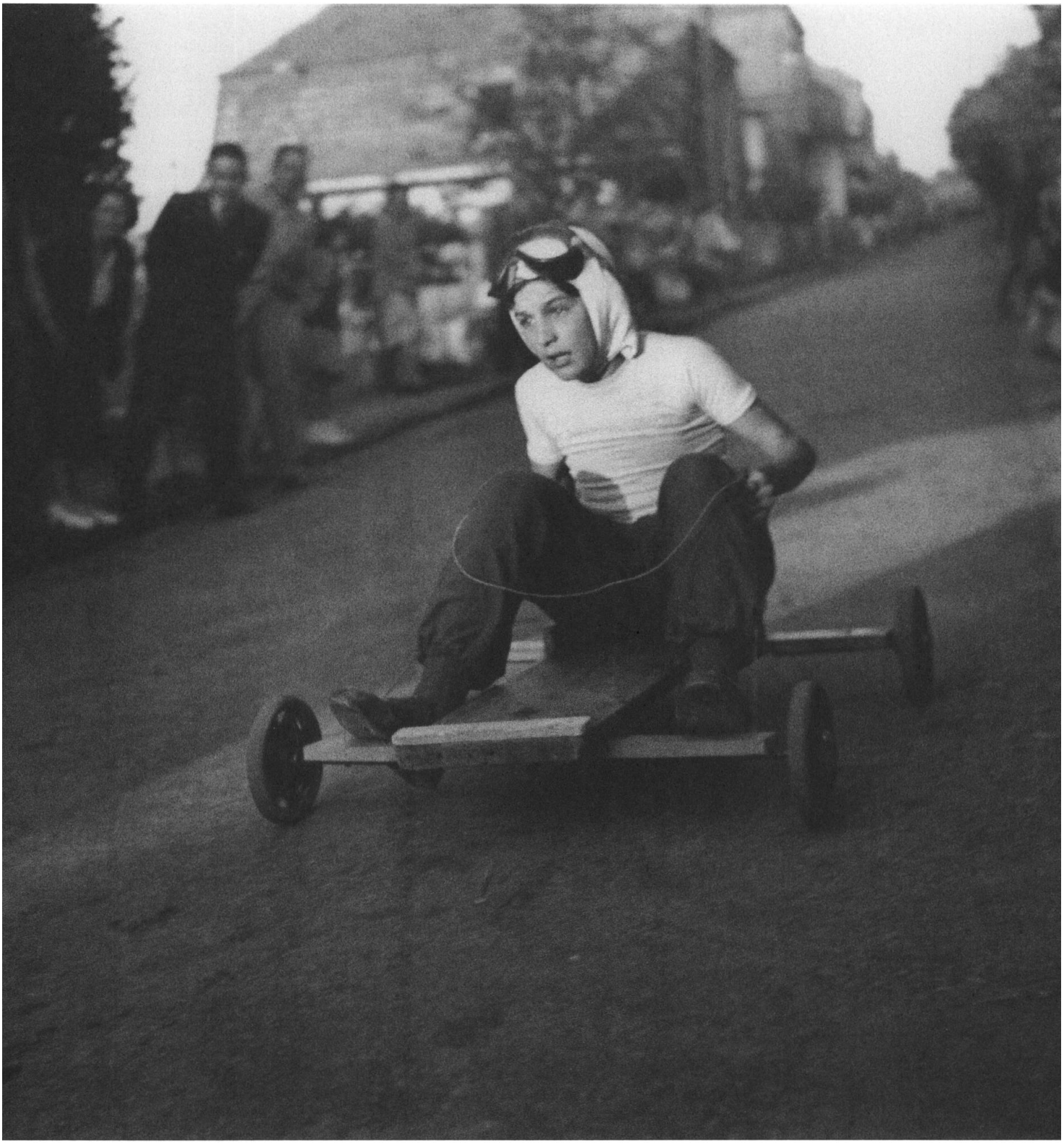
Sieger

Die strahlenden Sieger des Seitenwagenrennens bis 500 cm³ des Grand Prix Suisse 1953 sind Eric Oliver aus Grossbritannien (mit Siegerkranz) und wohl sein Beifahrer Stanley Dibben. Die beiden werden in der laufenden Saison 1953 Weltmeister. Oliver gewann 1949, 1950 und 1953 den Grand Prix Suisse in der Kategorie Seitenwagen und stellte beim Sieg 1953 einen unglaublichen Rundenrekord von 3 Minuten und 13,7 Sekunden auf, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 135,302 km/h entspricht. In den Vorkriegsjahren waren das Schweizer Ehepaar Hans und Cilly Stärkle die dominierenden Figuren der Kategorie Seitenwagen bis 600 cm³. Sie gewannen zwischen 1931 und 1935 alle Grand-Prix-Suisse-Rennen in ihrer Kategorie.[135]

Einige Fahrer konnten in Bern regelrechte Seriensiege feiern. Im Motorradsport der Vorkriegsjahre waren das Stanley Woods aus Irland, der innerhalb von drei Jahren vier Siege in den Kategorien 350 cm³ und 500 cm³ herausfuhr, und James Guthrie aus Grossbritannien, dem fünf Siege in drei Jahren in denselben Kategorien gelangen. Nach dem Zweiten Weltkrieg glückte es einem Motorradfahrer sogar, sechsmal den Siegerkranz zu holen: dem Briten Fergus Anderson auf Moto Guzzi in den Kategorien 250 cm³, 350 cm³ und 500 cm³.[136]

Bei den Autorennfahrern erreichte nur der Deutsche Rudolf Caracciola den Dreifachsieg beim Grand Prix Suisse, und das zwischen 1935 und 1938. In den 1940er- und 1950er-Jahren standen der Italiener Alberto Ascari und der Argentinier Juan Manuel Fangio je zweimal zuoberst auf dem Podest. Bei den Rennen der kleinvolumigen Fahrzeuge um den Preis von Bern sticht der Brite Richard Seaman hervor, der bei seinen drei Starts zwischen 1934 und 1936 alle Rennen gewann. Der nationale Preis vom Bremgarten kannte viele verschiedene Kategorien und Gewinner. Der Berner Emmanuel «Toulo» de Graffenried mit drei Siegen in den 1930er-Jahren und Willy Peter Daetwyler mit fünf Siegen zwischen 1949 und 1954 fallen besonders auf.[137]

REVUE
4



Seifenkistenrennen

Kaum waren Anfang Juni 1950 die Motoren und die Zurufe der Zuschauerinnen und Zuschauer des Grand Prix Suisse im Bremgartenwald verklungen, erlebten die rennsportbegeisterten Bernerinnen und Berner erneut einen aufregenden Grand Prix: Am 24. Juni 1950 fand im Gurtenbühl in Bern der «Grand Prix der Kleinen», das Seifenkistenrennen, statt.[138]

Die teilnehmenden Buben bastelten bis kurz vor dem Rennen an ihren aus Holz und Teilen von Kinderwagen gebauten Seifenkisten. Im Gurtenbühl säumten Erwachsene und Kinder die steilen Strassenzüge, auf denen die jungen Fahrer dahergerast kamen. Insbesondere die engen Kurven waren wie beim Rennen im Bremgartenwald beliebte Schauplätze. Die Buben waren ganz auf die Strecke konzentriert und legten sich in die Kurve. Auch dem Jungen auf dem Bild ist die Anspannung anzusehen. Kleine Pannen und Konstruktionsfehler gab es auch im Rennen der Buben. So berichtete ein Journalist, dass Max, der unter den Kameraden «Ascari» genannt wurde, in der Kurve gefährlich ins Schleudern gekommen sei, Tempo und schliesslich das Rennen verloren habe, weil der «Ferrari» einen Steuerdefekt erlitten habe – die Schnur sei gerissen.[139]

Den Stars unter den Rennfahrern des Grand Prix Suisse eiferten die Jungen nicht nur im Rennstil nach, sondern auch hinsichtlich der Gestaltung des Rennautos und des persönlichen Outfits. Die Fotografie zeigt, dass die Nachwuchstalente wie die grossen Fahrer Mütze und Brille montiert hatten. Als Renndress dienten etwa Gartenhosen. Die enge Verbindung zwischen den beiden Grands Prix manifestierte sich auch darin, dass der Rennleiter des Grand Prix Suisse, Fritz Christen, die Siegerehrung des Seifenkistenrennens 1950 übernahm. Vier Jahre später, 1954, sind auf unterschiedlichen Aufnahmen junge Seifenkistenfahrer zu sehen, die mit ihren Seifenkisten den Grand Prix Suisse besuchten. Ein Junge durfte sogar im Mercedes W 156 von Rennfahrer Hermann Lang Probe sitzen.[140]

Preise

Zu gewinnen gab es am Grand Prix Suisse mehr als Ruhm und Ehre. Die glücklich im Ziel angekommenen Sieger wurden gleich nach dem Rennen auf dem Platz mit dem Abspielen der Landeshymne und einem Kranz gefeiert. Ehrendamen in Trachten posierten in den 1930er-Jahren mit den Siegern gemeinsam für Fotos. Ausserdem erhielten die Fahrer Naturalpreise. Zu sehen sind hier drei bekannte Automobilrennfahrer, die 1954 zum Grand Prix Suisse starteten: ganz links Jean Behra aus Frankreich, rechts neben ihm Umberto Maglioli aus Italien und der Brite Stirling Moss. Behra und Moss schieden beide beim Rennen aus, Maglioli belegte mit dem siebten Platz einen der hinteren Ränge. Sie alle gehörten damit nicht zu den Siegfahrern, wurden aber nichtsdestotrotz mit einem regionalen Produkt beschenkt: einem schweren Viertel Emmentaler Käse. Die Preise überbringen durften in diesem Jahr junge Seifenkistenfahrer.[141] Der Junge rechts im Bild war wohl einer dieser Glücklichen.

Wie ein Artikel in der Zeitschrift *Sie und Er* zeigt, fand 1937 die grosse festliche Siegerehrung der Automobilrennfahrer abends im Hotel Bellevue statt. Es wurde ein Bankett veranstaltet, gefolgt von der Preisverleihung und einem abschliessenden Ball. Der Gabentisch enthielt unterschiedlichste Preise, darunter Pokale oder auch Vasen.[142]

Neben Blumen, Kränzen und Geschenken wurden Preisgelder ausbezahlt. Der Grand-Prix-Suisse-Sieger erhielt zwischen 15 000 (1936) und 6500 (1954) Franken, wobei der erste Betrag heute einem Wert von bis zu knapp 120 000 Franken entspricht. Ein Maurer in der Stadt Bern verdiente 1936 pro Stunde Fr. 1.63 und kam so auf ein Jahresgehalt von nicht ganz 4000 Franken. Er hätte also für dieses Preisgeld fast vier Jahre arbeiten müssen. Neben dem Sieger erhielten auch die Fahrer auf den folgenden Rängen Geldpreise. Die Siegerprämien wurden im Verlauf der Zeit tiefer. Dies wohl deshalb, weil die ausbezahlten Startgelder immer wichtiger wurden. Zum Vergleich: Während der Sieger des Grand Prix Suisse 1954 eher bescheidene 6500 Franken gewann, erhielt der argentinische Topfahrer Juan Manuel Fangio im selben Jahr den höchsten für einen Start in Bern bezahlten Betrag von 10 000 Franken. Da er das Rennen für sich entscheiden konnte, winkten ihm zum Schluss ganze 16 500 Franken an Start- und Preisgeld, was einem heutigen Wert von ungefähr 72 000 Franken entspricht. Hierfür hätte der Maurer im Jahr 1954 bei einem Stundenlohn von Fr. 2.97 ungefähr zwei Jahre und vier Monate arbeiten müssen.[143]

OVOMALTINE

Produktplatzierung

Die Firma Wander war seit 1923 mit ihrem wichtigsten Produkt, der Ovomaltine, bei grösseren Sportanlässen der Schweiz als Sponsor vertreten. Bereits auf den Bildern vom Grand Prix Suisse für Motorräder 1931 ist direkt neben der Anzeigetafel ein Stand von Ovomaltine zu sehen. Er trägt den humoristischen Schriftzug «‹Tankstelle› für Rennfahrer».[144]

Die Firma Wander engagierte sich im Verwaltungsrat der Rundstrecken AG und erwarb dadurch besondere Bedingungen für die Platzierung ihrer Produkte auf dem Renngelände. Wander war mit Ovomaltine bis zum letzten Rennen 1954 beim Grand Prix Suisse präsent.[145]

Besonders unter den Fotografien der Grands Prix Suisse von 1949 und 1950 häufen sich jene, die Ovomaltine trinkende Fahrer zeigen. Der Bilderdienst ATP hatte wohl mit Wander einen Vertrag geschlossen, weshalb die Fotografen des Bilderdienstes zahlreiche Aufnahmen rund um den Ovo-Stand machten. Auffällig ist auch, dass die Ovo-Becher oft auf den Siegerbildern zu sehen sind. Auch der Sieger des Preises vom Bremgarten von 1949, hier auf der Fotografie, geniesst wohl nicht zufällig eine Ovomaltine und hält den Becher so, dass der Schriftzug gut lesbar ist. Es handelt sich um den Zürcher Peter Hirt, der in der Kategorie der Sportwagen bis 1500 cm^3 gewonnen hat. Zwischen 1951 und 1953 startete Hirt bei den Weltmeisterschaftsläufen um den Grand Prix Suisse und verbuchte mit dem siebten Platz 1952 auf einem Ferrari 166 F2 seinen grössten Erfolg. Hier nimmt er zum ersten und letzten Mal das Malzgetränk als Sieger zu sich. Wie auf anderen Bildern zu sehen ist, servierten bei der Übergabe der Kränze und Blumen an die Sieger junge Damen die Ovomaltine aus grossen Krügen.[146] Mit den Ovo trinkenden Siegern wusste die Firma Wander damals ihr Produkt geschickt zu vermarkten.

Fotografen

Am Grand Prix Suisse versammelte sich die Elite der Schweizer Fotografie. Die Fotografen, die für die Agenturen arbeiteten, mussten in erster Linie einen klar definierten Katalog an Sujets ablichten: die Favoriten, die neusten Rennautos, die Rennen selbst, eventuelle Unfälle und natürlich vor allem die Sieger. Daneben machten sie auch Stimmungsbilder und fotografierten das Geschehen rund um die Boxen. Sie hielten sich mehrheitlich nahe an der Start- und Ziellinie und bei den Boxen auf. Beliebt waren zudem besonders schwierige Stellen der Strecke wie beispielsweise die Eymattkurve. Einige Fotografen, darunter etwa Paul Senn, Hans Steiner und Jakob Tuggener, erstellten Fotoreportagen zum Grand Prix Suisse fernab vom eigentlichen Renngeschehen. Sie fotografierten Zaungäste, Bauarbeiten an der Strecke oder die Vorbereitungen in einem der Restaurants in der Haupttribüne. Solche Reportagen wurden kaum publiziert. Die Fotografien finden sich aber in Archiven und machen deutlich, dass sich die Fotografen über das Geschehen auf der Rennstrecke hinaus für Publikum und Arbeiter interessierten.[147]

Wie hier zu sehen, bot die Arbeit der Mechaniker an den Boxen ebenfalls ein willkommenes Motiv für die Fotografen. Insgesamt neun Fotoapparate, darunter derjenige des Fotografen des Bildes, sind auf die Mechaniker gerichtet. Warum gerade sie solches Interesse erregten, bleibt dem Betrachter verborgen.

Geschwindigkeitsrausch

Die Geschwindigkeit auf das Bild zu bannen, war eine der Herausforderungen, die sich den Pressefotografen und Fotoreportern stellte. Nicht wenige von ihnen experimentierten mit verschiedenen Darstellungsmöglichkeiten. Die geeignetste und beliebteste Variante waren Geschwindigkeitslinien, die durch das Mitziehen der Kamera erzeugt werden. Verstärkt wird dieser Effekt, wenn zugleich entweder der Hintergrund oder der Vordergrund des Bildes unscharf ist. Eine weitere Steigerung der Vermittlung von Geschwindigkeit erfährt eine Aufnahme, wenn das Gefährt darauf nur auf einer Seite scharf und auf der anderen verwischt ist. Der berühmte argentinische Rennfahrer Fangio rast auf seiner «Alfetta» von Alfa Romeo am Grand Prix Suisse von 1950 vor den Zuschauerinnen und Zuschauern auf der Haupttribüne vorbei. Walter Studer zog die Kamera gekonnt mit, sodass Tribüne und Zuschauer sich im Hintergrund in Geschwindigkeitsstriche verziehen, der Fahrer mit seinem Rennfahrzeug jedoch gut erkennbar im Vordergrund bleibt. Solche Aufnahmen fanden aber in den Zeitschriften jener Zeit kaum Verwendung. Es waren in erster Linie die scharfen Aufnahmen, die publiziert wurden, nicht die dynamischen, da der dokumentarische Erkennungswert mehrheitlich höher eingestuft wurde als der ästhetische.[148]

Illustrierte

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts waren Fotografien in den Tageszeitungen eine Rarität – nur die Sonntags- oder Spezialausgaben waren bebildert. In der gleichen Zeit jedoch vervielfachte sich die Zahl der Illustrierten, die sich grosser Beliebtheit erfreuten. In einer Zeit, in der die Mobilität der Menschen noch begrenzt war, brachten sie begehrte Bilder von fernen Welten und aktuellen Ereignissen in die heimischen Stuben. Der Sport wurde das neue Massenerlebnis.

Die Clubs der Motorrad- und Automobilbegeisterten publizierten Fachzeitschriften wie die *Automobil-Revue* oder den *Motor-Fahrer*. Sie waren reich bebildert und brachten Hintergrundberichte zu Sportereignissen und technischen Entwicklungen. Nicht nur die Fachzeitschriften berichteten ausführlich über den Grand Prix Suisse. Auch die meisten illustrierten Familienzeitschriften wie die aus dem Haus Ringier stammenden *Schweizerische Illustrierte Zeitschrift*, *Sie und Er* und *L'Illustré* oder die von Arnold Kübler herausgegebene Zürcher *Illustrierte* publizierten Bildberichte vom Geschehen und den Nebenschauplätzen. Rund zwei Millionen Menschen in der Schweiz konnten sich dank der Zeitschriften über die Rennen im Bremgartenwald informieren.[149]

Reportagen über das Privatleben der Schweizer Rennfahrer zeigen diese im Kreis ihrer Familie mit Trophäen und Erinnerungsstücken der Rennerfolge. Dem Rennfahrer Emmanuel «Toulo» de Graffenried galt wie anderen erfolgreichen Schweizer Fahrern die besondere Aufmerksamkeit der Schweizer Presse. 1950 entstand eine der ersten Berichterstattungen über sein Privatleben. Er posiert hier mit seinem Sohn im Wohnzimmer inmitten von Rennfotografien und Pokalen.

Kritik

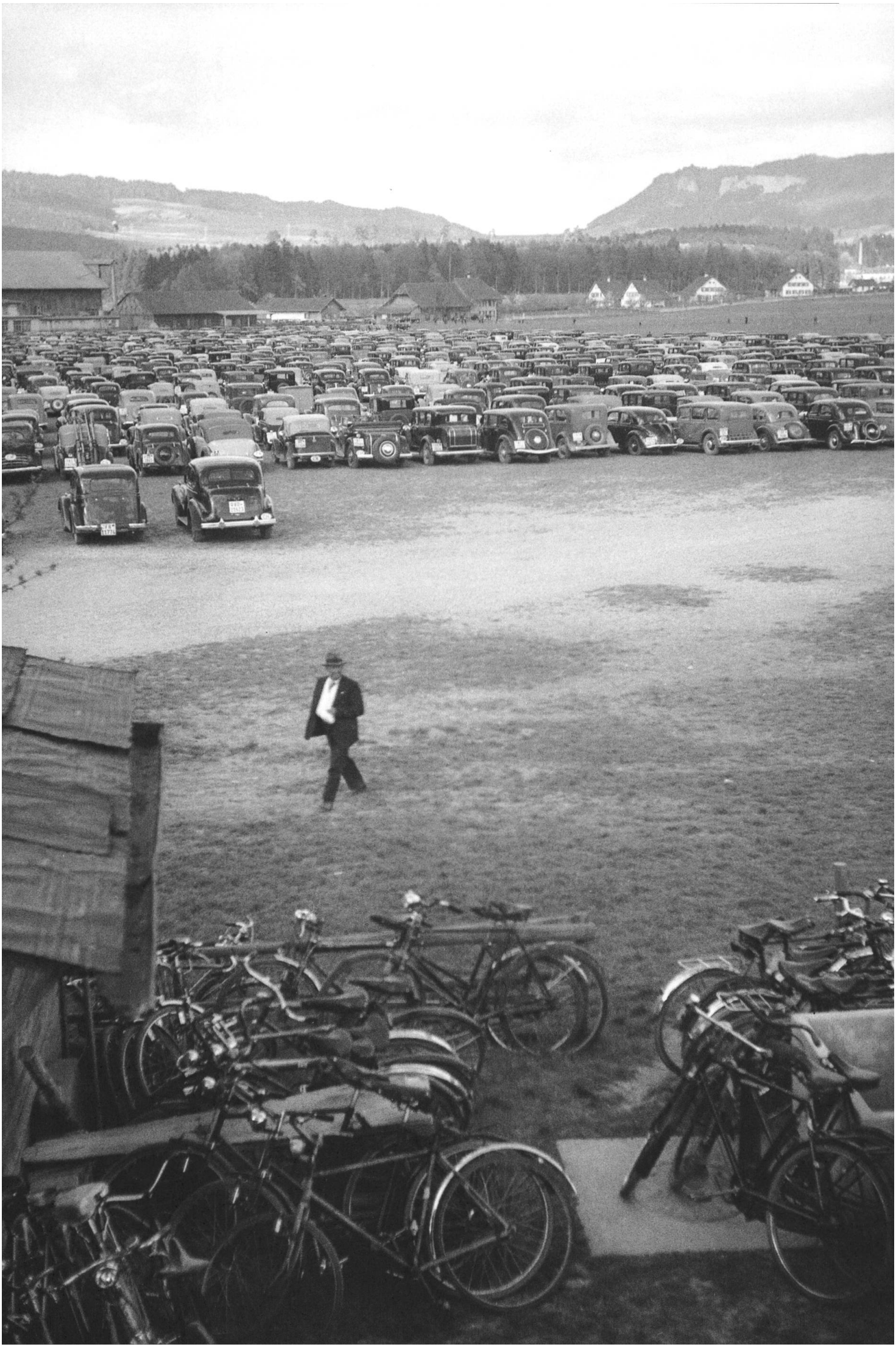
Beim Rennen fährt die Gefahr immer mit. Das wird auf dieser Aufnahme besonders deutlich. Sie zeigt die Trümmer eines Maserati 8CM, den Hugh Caulfield Hamilton am 26. August 1934 gefahren ist. Das Chassis ist in zwei Teile auseinandergerissen. Beim Unfall in der letzten Runde, vermutlich durch einen Reifenschaden ausgelöst, verstarb der Brite. Hamilton war der erste Tote, den der Grand Prix Suisse zu beklagen hatte.

Gefährlich waren die Rennen allerdings nicht nur für die Rennfahrer. Im Jahr 1947 ereigneten sich mehrere tödliche Unfälle mit Zuschauern. Die Unfälle verstärkten die grundsätzliche Kritik an der Veranstaltung. Die Gegner argumentierten, dass bei den Rennen aus nichtigem Anlass Menschenleben aufs Spiel gesetzt würden. 1949 und 1952 ersuchte der Berner Synodalrat mit dieser Begründung den Regierungsrat, das Rennen zu verbieten.[150]

Den Ausschlag gegen den Grand Prix Suisse gab ein Unfall im Ausland. Beim 24-Stunden-Rennen im französischen Le Mans starben am 11. Juni 1955 83 Zuschauer und der Fahrer, als Wrackteile des Mercedes 300 SLR von Pierre Levegh in die Menge geschleudert wurden.

Zwar wurde als unmittelbare Folge der Grand Prix Suisse 1955 abgesagt, doch 1956 hätte der Wettkampf wieder stattfinden sollen. Zehn Tage nach der Katastrophe von Le Mans rief Pfarrer Robert Morgenthaler 2000 Zuhörerinnen und Zuhörern in der Heiliggeistkirche zu: «Auf irgendeinem Wege sind wir alle ein wenig mitschuldig an dem, was in Le Mans geschehen ist. Die Menschen in aller Welt hätten schon lange vor Le Mans allerlei Grund gehabt, aufzustehen und gegen solche Anlässe aufzutreten in einer Weise, dass sie sehr schnell von der Bildfläche unseres modernen Lebens verschwunden wären.»[151] Mit ihm wehrten sich über 100 000 Männer, Frauen und Jugendliche ab 16 Jahren in einer Petition an den Nationalrat gegen die Rennen, und im Nationalrat wurden Stimmen laut, die vom Bundesrat ein Verbot von Motorrennen forderten.

Die Berner Politik reagierte und liess Gutachten erstellen. Obwohl sie die positiven Auswirkungen des Grand Prix Suisse würdigte, empfahl die städtische Polizeidirektion, auf eine Weiterführung des Rennens vorerst zu verzichten, bis der zukünftige Umgang mit Autorennen geklärt sei. Der Regierungsrat entschied sich, den Grand Prix Suisse 1956 nicht zu bewilligen. Da 1958 im nationalen Strassenverkehrsgesetz Rundstreckenrennen grundsätzlich verboten wurden, blieb 1954 das letzte Austragungsjahr des Grand Prix Suisse in Bern.[152]



Massenmotorisierung

Als die spektakulären Autorennen in den 1930er-Jahren nach Bern kamen, dominierten auf den Strassen noch Fussgänger, Fahrräder und Trams. 1929 waren 55 149 Autos und 42 306 Motorräder auf den Schweizer Strassen unterwegs. Dies sind 136 Autos auf 10 000 Einwohner, wobei in den Städten mehr Autos verkehrten als in ländlichen Gebieten. In der Stadt Bern waren 1936 über 27 000 Fahrräder angemeldet, aber erst 4655 Motorfahrzeuge. Die Zahl der Motorräder und Autos nahm in den 1930er-Jahren stetig zu, und vereinzelt waren auch Lastwagen und Busse unterwegs.

Während der Rennen parkten in der Stadt und auf den Strassen und Plätzen nahe der Rennstrecke dicht an dicht Tausende von Fahrrädern, Motorrädern und Autos aus allen Kantonen und zahlreichen europäischen Ländern. Um die Bremgarten-Rundstrecke gab es nach Anfahrtsrichtung zugeteilte Parkfelder, zum Beispiel in Bethlehem oder im Neufeld. Der enorme Andrang konnte so möglichst nahe am Rennen aufgefangen werden. Zudem durften die öffentlichen Parkplätze in der Stadt genutzt werden, sie waren aber nicht bewacht. Die für damalige Verhältnisse riesige Ansammlung von Automobilen hatte noch Seltenheitswert und war deshalb ein geschätztes Motiv der Fotografen.[153] Der hier abgelichtete Parkplatz hat sein Kapazitätslimit zwar noch nicht erreicht, so viele Automobile gab es aber selten auf einmal zu sehen. Im Vordergrund sind Fahrräder abgestellt, die auch zu jener Zeit noch den Verkehr beherrschten.

Die Zahl der Privatfahrzeuge brach während des Zweiten Weltkriegs massiv ein, um dann in den 1950er-Jahren rasch zu steigen. Auf vergleichbaren Fotografien der Rennen in den 1950er-Jahren ist der Unterschied augenfällig: Die Autoparkplätze platzen nun aus allen Nähten. Als die Rennen 1955 nicht mehr bewilligt wurden, war der motorisierte Verkehr in Bern angekommen. Die Zahl der angemeldeten Fahrzeuge hatte sich in der Stadt auf 18 055 vervielfacht. 1960 waren es bereits 950 Personenwagen auf 10 000 Einwohner. Die Massenmotorisierung setzte in der Schweiz in den 1960er-Jahren ein.[154]

Heimweg

Die Zuschauer befinden sich auf dem Heimweg vom Grand-Prix-Suisse-Rennen im Bremgartenwald. Sie tragen Holzschemel auf dem Rücken, kurz zuvor haben sie wohl noch entlang der Strecke gesessen, das Rennen verfolgt und den Argentinier Juan Manuel Fangio überlegen für Mercedes-Benz gewinnen sehen. Die Fotografie entstand am 22. August 1954. Fachleute sprachen damals von der Wiedergeburt des Rennsports, das neue Formel-1-Reglement trat endlich in Kraft, davor waren zwei Jahre lang Formel-2-Fahrzeuge in den Weltmeisterschaftsläufen gestartet. Ausserdem bekamen die italienischen Automobilhersteller mit dem Wiedereinstieg von Mercedes-Benz endlich wieder Konkurrenz – das Rennen war mit Spannung erwartet worden. Weder Besuchern noch Organisatoren war bewusst, dass sie den letzten Grand Prix Suisse in Bern miterlebten. Der katastrophale Unfall ein knappes Jahr später in Le Mans sollte den Rundstrecken-Rennen in der Schweiz ein Ende setzen.[155]

Anmerkungen

1 Cimarosti, Adriano: Grand Prix Suisse. Bern, Stuttgart 1992, 9.

2 Staatsarchiv des Kantons Bern (StAB), BB VII 687, Grand Prix für Autos und Motos Bern: Besucherstatistik Piste und Tribünen, 1934–1948.

3 Cimarosti (wie Anm. 1), 9.

4 Zur Frühgeschichte und Entwicklung des Grand Prix Suisse für Motorräder siehe: Kohler, Thomas: Motorradfahren in der Schweiz. 2 Bde. Schaffhausen 2005–2007, Bd. 2: 1930–1959, 170–177.

5 Kohler (wie Anm. 4), Bd. 1: 1895–1930, 89.

6 Kohler (wie Anm. 4), Bd. 2: 1930–1959, 56–99.

7 Merki, Christoph Maria: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wien, Köln, Weimar 2002, 122.

8 Zu den wiederholten Unfällen in der Eymatt- bzw. Forsthauskurve siehe: StAB, BB 4.1.2544, Polizei- und Sanitätsdirektion der Stadt Bern an den Gemeinderat. Betrifft: Durchführung des Internationalen Berner Automobil- und Motorradrennens (Grand Prix), 28.1.1956.

9 StAB, BB 4.1.2544, Bemerkungen zu den Unfällen am Grand-Prix, Lt. Arnet, 2.12.1955.

10 Für einen exemplarischen Ablauf eines Rennwochenendes siehe: StAB, BB 4.1.2542, Strassenverkehrsamt des Kantons Bern, 14.5.1952.

11 Merki (wie Anm. 7), 247–277.

12 Kohler (wie Anm. 4), Bd. 2: 1930–1959, 170–177.

13 Rund um den «Grossen Preis der Schweiz» in Bern. Preisverteilung mit Grand-Prix-Ball im Hotel Bellevue-Palace. In: Sie und Er (1937), Nr. 35, 950f.

14 Borscheid, Peter: Am Tempolimit. Zur Geschichte der Autorennen. In: Hilbrenner, Anke; Dahlmann, Dittmar (Hrsg.): «Dieser Vergleich ist unvergleichbar». Zur Geschichte des Sports im 20. Jahrhundert. Essen 2014, 29–35.

15 ACS Revue (1934), Nr. 15; Motor Sport Magazine (1934); L'Auto / Gazzetta dello Sport (1934).

16 StAB, BB 4.1.2541, Kantonal-Bernischer Handels- und Industrieverein Sektion Bern an den Verein Grosser Preis für Automobile und Motorräder, 24.1.1956.

17 Borscheid, Peter: Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung. Frankfurt a.M. 2004, 196–204.

18 Grosser Preis... im kleinen. In: Sie und Er (1952), Nr. 20, 12f.

19 StAB, BB 4.1.2542, Berner Hotelier-Verein an das Strassenverkehrsamt des Kantons Bern betreffend Automobil- und Motorradrennen Bremgartenwald-Rundstrecke, 26.1.1949.

20 StAB, BB XVII, Exposé über die Rundstrecken Aktiengesellschaft Bern und die Organisation des Grossen Preises der Schweiz für Automobile und Motorräder Bern.

21 StAB, BB 4.1.2544, Der Synodalrat der Evangelisch-Reformierten Kirche des Kantons Bern an den Regierungsrat D. Buri, 20.6.1952.

22 StAB, BB 4.1.2544, Protokoll der Sondersitzung des Vereins Grosser Preis für Automobile und Motorräder Bern und des erweiterten Arbeitsausschusses des O.K. des Grand Prix 1955, 20.6.1955.

23 www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19580266/index.html#a52.

24 www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20143761.

25 www.zuricheprix.ch.

26 Netzwerk Pressebildarchive (Hrsg.): Schweizer Pressefotografie. Einblick in die Archive. Zürich 2016; Schweizer FotojournalistInnen: Geschichte der Fotoagenturen der Schweiz, Februar 2016, www.photojournalists.ch/files/1477857094-fotoagenturen_06-11856.pdf; Haver, Gianni: La photographie et la presse en Suisse 1880–1950. In: Netzwerk Pressebildarchive (Hrsg.): Schweizer Pressefotografie. Einblick in die Archive. Zürich 2016, 35–44.

27 Häfeli, René: Verstummte Motoren. Die Geschichte des Schweizer Grand Prix. Bern 1969, 9.

28 StAB, BB XVII, Exposé über die Rundstrecken Aktiengesellschaft Bern und die Organisation des Grossen Preises der Schweiz für Automobile und Motorräder Bern; Cimarosti, Adriano: Swiss made Grand Prix. 2 Bde. Bern 2009, Bd. 1: 1931–1939, 58, 74; Häfeli (wie Anm. 27), 9.

29 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 74f.

30 ACS Revue (1938), Nr. 15, 7; Statistisches Amt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch der Stadt Bern 1937/1938. Bern, 22; StAB, BB VII 687, Grand Prix für Autos und Motos Bern: Besucherstatistik Piste und Tribünen, 1934–1948; Besucherstatistik Piste und Tribünen, 1947–1953, vom 30.11.1953.

31 StAB, BB X 1499, Reglement für die Übernahme und den Betrieb der Wirtschaft vom 3.7.1934.

32 www.ledicodutour.com/etapes/etapes_1947_1956/1955.htm abgefragt am 2.3.2018; www.gettyimages.ch/detail/nachrichtenfoto/british-rider-bob-maitland-picks-up-a-bag-of-nachrichtenfoto/119265837#british-rider-bob-maitland-picks-up-a-bag-of-provisions-during-the-picture-id119265837 abgefragt am 2.3.2018; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 267.

33 Häfeli (wie Anm. 27), 237.

34 Stadtarchiv Bern (SAB), 1013.1.12, Verschiedene Dienstbefehle für Feuerwachen und Sanität; SAB, 1013.1.12, Diverse Einladungen zur Kollaudation durch die Rundstrecken AG.

35 StAB, BB X 1843, Offizielles Programm mit Startliste. Grosser Preis von Europa für Automobile, Internationale Berner Motorrad- und Seitenwagenrennen, Bern 3.–4.7.1948; SAB, Jahresbericht der Stadt Bern 1935.

36 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 199, 204, 232.

37 Moser, Fabian: Autobahn, Flughafen, Rennstrecke. Umnutzung von Teilen der burgerlichen Waldungen Bremgartenwald und Forst zu Verkehrsinfrastruktur im 20. Jahrhundert. Masterarbeit Universität Bern 2012, 29; StAB, BB VII 687, Grand Prix für Autos und Motos Bern: Besucherstatistik Piste und Tribünen, 1934–1948; Besucherstatistik Piste und Tribünen, 1947–1953, vom 30.11.1953; StAB, BB XVII, Exposé über die Rundstrecken Aktiengesellschaft Bern und die Organisation des Grossen Preises der Schweiz für Automobile und Motorräder Bern; SAB, 1013.1.12.084, Übersichtsplan der Rundstrecke im Bremgartenwald bei Bern mit Angabe der Parkplätze und deren Zufahrtsstrassen; Papier «Während des Motorrad- und Automobilrennens vom 8. Juni 1947 sind folgende Fahrzeuge parkiert worden»; Freimüller, Städtischer Verkehrsdirektor: Verkehrsregelung am Grand Prix für Autos und Motorräder in Bern 7./8.6.1947; Städtische Strassenbahn Bern: Dienstbefehl an gesamtes Fahrpersonal Tram, 3.6.1947; Programmhefte; Anträge und Bewilligungen durch die Sicherheits- und Kriminalpolizei der Stadt Bern.

38 StAB, BB 4.1.2542, Verkehrsverein der Stadt Bern: Schreiben an das Strassenverkehrsamt vom 22.1.1949; Wirteverein der Stadt Bern und Umgebung: Schreiben an das Strassenverkehrsamt vom 18.1.1949; StAB, BB 4.1.2544, Bericht und Stellungnahme der Polizeidirektion zum Gesuch des Vereins Grosser Preis für Automobile und Motorräder betreffend Erteilung einer Rennbewilligung für die Grand-Prix-Rennen vom 18./19.8.1956, vom 30.1.1956, 11 (Tabelle 2: Übersicht über Ausgaben und Einnahmen der öffentlichen Hand in Bezug auf den Grand Prix, 1947–1954).

39 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 86.

40 Häfeli (wie Anm. 27), 139; StAB, BB VII 687, Grand Prix für Autos und Motos Bern: Besucherstatistik Piste und Tribünen, 1934–1948; Besucherstatistik Piste und Tribünen, 1947–1953, vom 30.11.1953; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 153, 160, 234, 252.

41 StAB, BB VII 687, Grand Prix für Autos und Motos Bern: Besucherstatistik Piste und Tribünen, 1934–1948; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 92, 120, 154, 245.

42 Zur Eröffnung des «Stadions Wankdorf», des neuen Sportplatzes des Berner Sportclubs Young Boys. In: Die Berner Woche in Wort und Bild. Ein Blatt für heimatliche Art und Kunst 15 (1925), 668; Zurbriggen, Adrian: Ka-We-De. Ein ehemaliges Prunkstück auf dem Abstellgleis. In: Berner Zeitung, 29.10.2010, www.bernerzeitung.ch/region/bern/KaWeDe-Ein-ehemaliges-Prunkstueck-auf-dem-Abstellgleis/story/14737206, abgerufen am 22.2.2018.

43 Degen, Bernard: Arbeitslosigkeit. In: Historisches Lexikon der Schweiz. URL: http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13924.php, Version vom 9.12.2013; ACS Revue (1938), Nr. 15, S. 7; Statistisches Amt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch der Stadt Bern 1937/1938. Bern, 22; Landesindex der Konsumentenpreise, www.portal-stat.admin.ch/lik_rechner/d/lik_rechner.htm, abgefragt am 19.2.2018.

44 StAB, BB 4.1.2544, Leutnant Arnet: Bemerkungen zu Unfällen am Grand-Prix, Bern 2.12.1955; Wie die Berner Buben den Grossen Preis der Schweiz erleben. In: Sie und Er (1938), Nr. 33, 860f.

45 Häfeli (wie Anm. 27), 90, 115, 237.

46 Wie das Ding geschaukelt wird. In: Automobil-Revue (1938), Nr. 66, 14.

47 Ebd.; Dem Grand Prix zum Gruss. Die A.-R. interviewt den Rennleiter, Herrn W. Ed. Huber. In: Automobil-Revue (1937), Nr. 67, 2.

48 Dem Grand Prix zum Gruss. Die A.-R. interviewt den Rennleiter, Herrn W. Ed. Huber. In: Automobil-Revue (1937), Nr. 67, 2.

49 Häfeli (wie Anm. 27), 84, 111, 284.

50 Bretscher, Walter: Wie wird ein Grand Prix chronometriert? Blick hinter die Kulissen der Zeitmessung. In: Automobil-Revue (1934), Nr. 68, 27.

51 Ebd.

52 Z.B. Häfeli (wie Anm. 27), 15.

53 Ebd., 337; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 251.

54 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 11, 77, 109, 156, 203, 237, 254; Wie das Ding geschaukelt wird. In: Automobil-Revue (1937), Nr. 66, 14; Häfeli (wie Anm. 27), 72.

55 Häfeli (wie Anm. 27), 185, 201, 268, 297; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 28, 61, 94, 125, 156, 188, 220, 251.

56 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 251; Häfeli (wie Anm. 27), 327.

57 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 259, 261.

58 Häfeli (wie Anm. 27), 70, 120, 274.

59 Ebd., 302.

60 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 198.

61 Häfeli (wie Anm. 27), 201; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 251.

62 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 27f.

63 Die Wagenabnahme durch die Brille des Technikers. In: Automobil-Revue (1936), Nr. 69, 15.

64 Häfeli (wie Anm. 27), 140.

65 www.alfaromeousa.com/a-story-that-made-history.

66 Cimarosti (wie Anm. 1), 380f.

67 ACS Revue (1934), Nr. 17.

68 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 155, 170.

69 Häfeli (wie Anm. 27), 30.

70 Cimarosti (wie Anm. 1), 46.

71 Merki, (wie Anm. 7), 155.

72 Kohler (wie Anm. 4), Bd. 2: 1930–1959, 178.

73 Woher kommen die PS? In: Der Spiegel (1954), Nr. 42, 32f.

74 Schneider, Peter: Die NSU-Story. Die Chronik einer Weltmarke. Stuttgart 1997, 155.

75 Ebd., 9–26; Kohler (wie Anm. 4), Bd. 1: 1895–1930, 150f.

76 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939; Bd. 2: 1947–1954.

77 Kohler (wie Anm. 4), Bd. 2: 1930–1959.

78 Oh! Quel vacarme infernal! In: L'Illustré. Revue l'hebdomadaire suisse (1937), Nr. 35, Titelseite.

79 Häfeli (wie Anm. 27) 300.

80 SAB, 1013.1.12, Journalistenverzeichnis.

81 Die baulichen Anlagen der Rundstrecke. In: Automobil-Revue (1934), Nr. 68, 27–29; Der Schauplatz der Rennen. In: Automobil-Revue (1934), Nr. 68, 21f.

82 Bretscher (wie Anm. 50), 27.

83 Drack, Markus T. (Hrsg.): Radio und Fernsehen in der Schweiz. Geschichte der schweizerischen Rundspruchgesellschaft SRG bis 1958. Bd. 1. Baden 2000; Offizielle Radio Programme. In: Schweizer Radio Zeitung (1953), Nr. 34, 2; Mikrophone am Auto-Grand-Prix. Wie wir es machen... In: Schweizer Radio Zeitung (1936), Nr. 34, 6f.; Hörbericht vom Grand Prix in Bern. In: Schweizer Radio Zeitung (1939), Nr. 33, Titel, 13; Berner Auto-Rennen. In: Schweizer Radio Zeitung (1934), Nr. 34, Titel, 4f.

84 Ostinelli, Sergio: Vico Rigassi. Amici sportivi, buongiorno. Guten Tag, liebe Sportfreunde. Amis sportifs, bonjour. Locarno 1984.

85 Die Wagenabnahme durch die Brille des Technikers. In: Automobil-Revue (1936), Nr. 69, 15; Day, Uwe: Silberpfeil und Hakenkreuz. Autorennsport im Nationalsozialismus. Berlin 2005, 20; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 156f.

86 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 106, 198.

87 Day (wie Anm. 85), 20f.

88 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 198; Häfeli (wie Anm. 27), 92.

89 Häfeli (wie Anm. 27), 72, 115, 119; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 234, 252.

90 Day (wie Anm. 85), 126f.; Häfeli (wie Anm. 27), 89, 122; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 250.

91 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 244, 260.

92 Ebd., 244; Häfeli (wie Anm. 27), 120.

93 Day (wie Anm. 85), 144.

94 Zur technischen Entwicklung der Tankanlagen siehe: Kleinmanns, Joachim: Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle. Marburg 2002, 96–106; Cimarosti (wie Anm. 1), 55.

95 Cimarosti (wie Anm. 1), 65, 311.

96 Ebd., 265; Kohler (wie Anm. 4), Bd. 2: 1930–1959, 176f.

97 Häfeli (wie Anm. 27), 33.

98 Senn, Paul: Es geht um Sekunden! Augenblicke, die über Sieg oder Niederlage entscheiden können. In: Automobil-Revue (1938), Nr. 66, 17.

99 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 185; Häfeli (wie Anm. 27), 274.

100 Häfeli (wie Anm. 27), 239.

101 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 156; Häfeli (wie Anm. 27), 117.

102 Häfeli (wie Anm. 27), 239f., 242, 264; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 152, 156.

103 Häfeli (wie Anm. 27), 10, 301.

104 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 109, 203, 237; Häfeli (wie Anm. 27), 30f., 70, 93.

105 Die Bremgarten-Rundstrecke. In: Auto (1938), Nr. 16, 8–11; Grand Prix-Querschnitt. In: Sonderbeilage der Automobil-Revue (1937), Nr. 66, 1; Rund um die Grand Prix Strecke. In: Auto (1937), Nr. 15, 18f.

106 Die Bremgarten-Rundstrecke bei Bern befahren und besprochen durch Caracciola, den letztjährigen Sieger des Grossen Preises der Schweiz. In: Sie und Er (1936), Nr. 34, 892f.; Häfeli (wie Anm. 27), 300.

107 Häfeli (wie Anm. 27), 268; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 186f.

108 Häfeli (wie Anm. 27), 270; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 186f.

109 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 11.

110 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 11, 25, 28.

111 Ebd., 8; Häfeli (wie Anm. 27), 139.

112 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 26.

113 Häfeli (wie Anm. 27), 140; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 56.

114 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 160.

115 Häfeli (wie Anm. 27), 241.

116 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 245.

117 Häfeli (wie Anm. 27), 270.

118 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 245; Grand Prix Suisse für Motorräder in Bern vom 15.–16. August 1931. In: Pionier. Zeitschrift für die Übermittlungstruppen (1931), Nr. 4, 180–182.

119 Masse Mensch rund um den Grand Prix in Bern. In: Der Aufstieg. Illustrierte Familienzeitschrift für das arbeitende Schweizervolk (1936), Nr. 29, Titelseite, 684f.; StAB, BB X 1498: Walter Strahm: 1. Halbjahresbericht an den Verwaltungsrat der Rundstrecken A.-G., 12.10.1934; StAB, BB X 1499: Rundstrecke Bremgartenwald (Grand Prix de Berne) (1933–1955); Rundstrecken AG Bern: Reglement für die Übernahme und den Betrieb der Wirtschaft, vom 3.7.1934.

120 StAB, BB X 1499: Rundstrecke Bremgartenwald (Grand Prix de Berne) (1933–1955): Rundstrecken AG Bern: Reglement für die Übernahme und den Betrieb der Wirtschaft, vom 3.7.1934.

121 web.archive.org/web/20050215171514/http://www.f1-stats.de/en/teams/details.php?d=137.

122 Cimarosti, Adriano: Ein Gentleman der Rennpisten. Emmanuel de Graffenried (1914–2007) war der erste Schweizer Rennfahrer, der einen Formel-1-Grand-Prix gewann. In: Lehmann, Claudia (Red.): Hôtel de Musique und Grande Société in Bern, 1759–2009. [Bern] 2009, 258–261.

123 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 109, 155, 203; Häfeli (wie Anm. 27), 91.

124 web.archive.org/web/20050215171514/http://www.f1-stats.de/en/teams/details.php?d=137; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 92, 94, 125; Häfeli (wie Anm. 27), 186.

125 Häfeli (wie Anm. 27), 161f.; 273.

126 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 77, 108f., 156, 199, 237, 251; Häfeli (wie Anm. 27), 10, 53, 113.

127 Reportage Ringier Bildarchiv, RBA1-4-9873; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 120, 123, 156, 251; Autogrammfotografien von Carl Jost im StAB vorhanden, z.B. FN Jost P 1249–1265.

128 Die Geisterfahrerinnen. In: Neue Zürcher Zeitung, 28.9.2003; Lest in Gesichtern! In: Zürcher Illustrierte (1934), Nr. 37, 1154f.

129 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 76f.; www.kolumbus.fi/leif.snellman/dk.htm; Häfeli (wie Anm. 27), 10, 31; StAB, Fotonachlass Carl Jost; speedqueens.blogspot.ch/2010/01/anne-cecile-rose-itier.html.

130 Zum Tod einer Rennfahrerin: Als Kind bekam Rita Rampinelli «Benzin statt Milch». In: Berner Zeitung, 10.8.2011; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 156; Steiger, Peter: Auto-Rennfahrerin Rita Rampinelli ist gestorben. In: Berner Zeitung, 10.8.2011; Gerber, Hans: Die Frau am Steuer... In: Sie und Er (1954), Nr. 35, Titelseite; Zwei Frauen am Steuer (des Rennwagens). In: Sie und Er (1953), Nr. 35, 17.

131 Häfeli (wie Anm. 27), 31f., 34; Talismane der Rennfahrer. In: Sie und Er (1935), Nr. 36, 920f.; Desnoues, Jean-Michel: Formule 1: Grand Prix de Grande-Bretagne 1950. «Toulo» se souvient... In: Autohebdo, 19.4.2000, Nr. 1235, 21–25.

132 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 188.

133 Stalder, Birgit et al.: Von Bernern & Burgern. Tradition und Neuerfindung einer Burgergemeinde. Baden 2015, Bd. 1, 42–73.

134 Moser (wie Anm. 37), 32–41.

135 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 77–206; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 26–97.

136 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 26–50; 97–180; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 12–238.

137 Häfeli (wie Anm. 27), 92, 186, 188, 202, 238, 242, 299, 302, 329, 331; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 77, 109, 156.

138 Bildarchiv Walter und Peter Studer, Sautter, Erwin A.: Grand Prix der Kleinen, Manuskript 1950.

139 Interpretation der Bilder von Walter Studer aus dem Bildarchiv Walter und Peter Studer; Bildarchiv Walter und Peter Studer, Sautter, Erwin A.: Grand Prix der Kleinen, Manuskript 1950; Grosser Preis... im kleinen. In: Sie und Er (1952), Nr. 20, 12f.

140 Interpretation der Bilder von Walter Studer aus dem Bildarchiv Walter und Peter Studer; Grosser Preis... im kleinen. In: Sie und Er (1952), Nr. 20, 12f.; Ringier Bildarchiv, RBA1-3-167A.

141 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 72; Ringier Bildarchiv, RBA1-3-167A.

142 Rund um den «Grossen Preis der Schweiz» in Bern. Preisverteilung mit Grand-Prix-Ball im Hotel Bellevue-Palace. In: Sie und Er (1937), Nr. 35, 950f. [Hotel National für Motorradfahrer].

143 www.portal-stat.admin.ch/lik_rechner/d/lik_rechner.htm abgefragt am 28.2.2018; Quelle für den Stundenlohn: Ritzmann-Blickensdorfer, Heiner (Hrsg.): Historische Statistik der Schweiz. Zürich 1996; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 246.

144 Bestand Ringier Bildarchiv; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 1: 1931–1939, 28.

145 StAB, BB X 1499, Rundstrecken Aktiengesellschaft Bern: Reglement für die Übernahme und den Betrieb der Wirtschaft vom 3.7.1934; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 335.

146 Ringier Bildarchiv, RBA1-3-199A, RBA1-3-195C; Häfeli (wie Anm. 27), 239, 275, 300, 335f.; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 93f., Bild S. 105, 188.

147 Netzwerk Pressebildarchive (wie Anm. 26); Aufnahmen zum Ausbau der Rundstrecke 1934 im Nachlass von Fotograf Paul Senn.

148 Häfeli (wie Anm. 27), 231; Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 125; Schmalriede, Manfred: Zwischen Dokumentation und Inszenierung. Sportfotografie im Wandel. In: Schierl, Thomas (Hrsg.): Die Visualisierung des Sports in den Medien. 2. Aufl., Köln 2008 (Sportkommunikation, Bd. 2), 11–39.

149 Haver (wie Anm. 26), 35–44.

150 Häfeli (wie Anm. 27), 164; StAB, BB 4.1.2544, Der Synodalrat der Evangelisch-Reformierten Kirche des Kantons Bern an den Regierungsrat D. Buri (20.6.1952).

151 Den Dämon der Motoren gebannt. In: Neue Zürcher Zeitung, 13.3.2004.

152 StAB, BB 4.1.2544, Bericht der Polizei- und Sanitätsdirektion an den Gemeinderat, 28.1.1956; Moser (wie Anm. 37), 40.

153 SAB, 1013.1.12.084, Übersichtsplan der Rundstrecke im Bremgartenwald bei Bern mit Angabe der Parkplätze und deren Zufahrtsstrassen; Papier «Während des Motorrad- und Automobilrennens vom 8. Juni 1947 sind folgende Fahrzeuge parkiert worden»; Freimüller, Städtischer Verkehrsdirektor: Verkehrsregelung am Grand Prix für Autos und Motorräder in Bern 7./8.6.1947.

154 Merki (wie Anm. 7), 39.

155 Cimarosti (wie Anm. 28), Bd. 2: 1947–1954, 264; Häfeli (wie Anm. 27), 268, 327.

Abbildungsnachweise

© Archiv Max Seidel, Stuttgart
Tribüne, S. 18. Fotograf: Max Seidel, 1935

Archiv Paul Senn, Bernische Stiftung für Fotografie, Film und Video, Kunstmuseum Bern, Depositum Gottfried Keller-Stiftung. © Gottfried Keller-Stiftung, Bern.
Startsignal, S. 6. Fotograf: Paul Senn, ca. 1937
Streckenbau, S. 16. Fotograf: Paul Senn, 1934
Rekordwagen, S. 22. Fotograf: Paul Senn, 1937
Zaungäste, S. 28. Fotograf: Paul Senn, ca. 1931
Rennleiter, S. 30. Fotograf: Paul Senn, ca. 1937
Zeitmessung, S. 32. Fotograf: Paul Senn, ca. 1937
Journalisten, S. 54. Fotograf: Paul Senn, ca. 1934
Boxenstopp, S. 66. Fotograf: Paul Senn, 1937
Streckenposten, S. 80. Fotograf: Paul Senn, ca. 1934
Verpflegung, S. 83. Fotograf: Paul Senn, beide ca. 1934
Massenmotorisierung, S. 116. Fotograf: Paul Senn, ca. 1934

Archiv Walter und Peter Studer. © Peter Studer
Motorradfahrer, S. 47. Fotograf: Walter Studer, undatiert
Seifenkistenrennen, S. 102. Fotograf: Walter Studer, 1950
Geschwindigkeitsrausch, S. 111. Fotograf: Walter Studer, 1950

© Familienarchiv Enzmann, Hauptwil
Besuchersicherheit, S. 76. Fotograf: Emil Enzmann, 1947

© Jakob Tuggener-Stiftung, Uster
Anzeigetafel, S. 35. Fotograf: Jakob Tuggener, oben undatiert, unten 1948
Fotografen, S. 109. Fotograf: Jakob Tuggener, 1950
Heimweg, S. 119. Fotograf: Jakob Tuggener, 1954

© Kantons- und Universitätsbibliothek Freiburg, Sammlung Jacques Thévoz
Vorboten, S. 20. Fotograf: Jacques Thévoz, 1952

KEYSTONE
Automobilhersteller, S. 36. Urheber/Fotograf: Photopress-Archiv/
Hermann Schmidli/Kraft, 1954
Werksteams, S. 38. Urheber/Fotograf: Photpress-Archiv/Str, 1939
Blauwal, S. 48. Fotografin: Ilse Mayer-Günther, 1954
Radio, S. 56. Urheber/Fotograf: Photpress-Archiv/Str, 1947
Rutschpartie, S. 71. Urheber/Fotograf: Photopress-Archiv/Vogt/Schmidlin/ES/BG, 1951
Preise, S. 104. Fotografin: Ilse Mayer-Günther, 1954

Privatarchiv Adriano Cimarosti, Frauenkappelen
Verkehrsstau, S. 25. Fotograf: Carl Jost, 1936
Fahrzeugabnahme, S. 40. Fotograf: H. Stammbach, 1947
Startvorbereitung, S. 43. Fotograf: H. Stammbach, 1947
Sinneserfahrung, S. 53. Fotograf: Hans Steiner, 1937
Silberpfeil, S. 58. Fotograf: Hans Steiner, 1936
Weltpolitik, S. 60. Fotograf: Hans Steiner, 1937
Kommunikation, S. 63. Fotograf: unbekannt, 1954
Tanken, S. 64. Fotograf: Carl Jost, 1934
Blindflug, S. 72. Fotograf: unbekannt, 1952

Exoten, S. 86. Fotograf: Hans Steiner, 1930er-Jahre
Rita Rampinelli, S. 95. Fotograf: Walter Nydegger, 1954
Talisman, S. 96. Fotograf: Hans Steiner, 1935
Kritik, S. 114. Fotograf: unbekannt, 1934

Ringier Bildarchiv (RBA) © StAAG
Boxengasse, S. 12/13. Fotograf: Lörtscher, Jean-Pierre Grisel.
© StAAG/RBA1-3-186_5, 1951
Mechaniker, S. 68. Fotograf: Lörtscher, Jean-Pierre Grisel.
© StAAG/RBA1-3-186_83_2, 1951
Risiko, S. 74. Fotograf: Lörtscher, Camenzind. © StAAG/RBA1-3-180_83=1, 1952
Helfer, S. 78. Fotograf: Lörtscher, Jean-Pierre Grisel. © StAAG/RBA1-3-186_7
Entourage, S. 84. Fotograf: Schleiniger, Jean-Pierre Grisel. © StAAG/RBA1-3-199_2, 1949
Stars, S. 91. Fotograf: Lörtscher. © StAAG/RBA1-4-9871_3, 1950
Bernburger, S. 98. Fotograf: Camenzind / Lörtscher. © StAAG/RBA1-3-180_85
Sieger, S. 101. Fotograf: unbekannt. © StAAG/RBA1-4-29361_1, 1950
Produktplatzierung, S. 106. Fotograf: Schleiniger, Jean-Pierre Grisel.
© StAAG/RBA1-3-199_1, 1949
Illustrierte, S. 112. Fotograf: unbekannt. © StAAG/RBA1-4-13516_1, 1950

Schweizerische Nationalbibliothek / NB, Bern
Plan, S. 8/9. Urheber: Bern Vermessungsamt, ca. 1949

Staatsarchiv des Kantons Bern
Zuschauermassen, S. 26. Fotograf: Carl Jost, 1934, FN Jost P 690
Auf die Plätze, S. 44. Fotograf: Walter Nydegger, 1936, FN Nydegger L 5, Nr. 7
Seitenwagen, S. 50. Fotograf: Carl Jost, 1937, FN Jost P 2382
Publikumsliebling, S. 88. Fotograf: Carl Jost, ca. 1936, FN Jost P 1277
Rennfahrerinnen, S. 92. Fotograf: Carl Jost, 1934, FN Jost P 693