



PORSCHE

Recherche des Swiss Car Register, Safenwil

Grosser Preis der Schweiz in Bern 1934 und die Entstehungsgeschichte

1934 war eine Rennsaison mit drei besonderen Höhepunkten – Grand Prix Montreux, Klausenrennen, Grand Prix Suisse Bern –, die es in dieser Kombination nie mehr gab. Die Elite der internationalen Rennfahrer mit den besten Rennfahrzeugen war bei allen drei Veranstaltungen am Start. Mensch und Maschine wurden in den Strassenschluchten von Montreux, hinauf von Linthal auf die Klausenpasshöhe oder auf der Rundstrecke im Bremgartenwald bei Bern bis an die Grenzen gefordert.

Grand Prix de Montreux, 3. Juni 1934

Das beschauliche Städtchen Montreux am Genfer See wurde am 3. Juni 1934 zum Austragungsort des vom ACS Waadt organisierten ersten Schweizer Rundstreckenrennens auf einem Stadtkurs. Mindestens 30'000 zahlende Zuschauer wären nötig gewesen, um die Investition von 100'000.00 Franken zu decken. Die Rechnung ging nicht auf und es blieb ein Defizit von 50'000.00 Franken. Für das Publikum jedoch lohnte sich das Rennen: Die Aufholjagd zwischen dem von der dritten Reihe aus startenden Alfa-Romeo Tipo B/P3 von Conte Carlo Felice Trossi und dem von Platz eins aus startenden Maserati 8CM von Philippe Etancelin war an Spannung kaum zu überbieten. Kurz vor Schluss ging Conte Carlo Felice Trossi in Führung, die er bis zum Ziel nicht mehr abgab.

X. Internationales Klausenrennen, 5. August 1934

Das „Klausenrennen“, am 27. August 1922 erstmals von der Sektion Zürich des ACS als Bergprüfungsfahrt auf der Klausenpassstrasse organisiert, wurde insgesamt zehn Mal durchgeführt, denn in den Jahren 1928, 1931 und 1933 fanden keine Rennen statt.

Als am 5. August 1934 in Linthal erneut gestartet wurde, ahnte noch niemand, dass man sich bis zum 25. Juli 1993 gedulden musste, bis wieder Rennfahrzeuge und Rennmotorräder versuchen konnten, Rudolf Caracciolas Streckenrekord von 15 Minuten 22,2 Sekunden aus dem Jahre 1934 zu unterbieten. Unmittelbar nach dem Rennen waren sich die Organisatoren einig, dass der Zustand der über 20 Kilometer langen Strasse von Linthal über den Urnerboden hinauf zur Klausenpasshöhe sehr gefährlich war, denn die Rennfahrzeuge hatten sich seit 1922 rasant weiterentwickelt. Es wurde deshalb eine Sanierung der Strasse in Erwägung gezogen, um damit die Sicherheit zu gewährleisten. Es dauerte nochmals drei Jahre, bis der Urner Landrat das Traktandum „Ausbau der Klausenstrasse auf dem Urnerboden“ behandelte. Inzwischen waren die Befürworter des Klausenrennens längst in der Unterzahl, der positive wirtschaftliche Impuls auf die ganze Region war aus dem Fokus geraten. Somit erstaunt es nicht, dass in der ACS-Clubzeitung das erste Maloja-Rennen 1938 als „vollwertiger Ersatz für das leider auch dieses Jahr ausgefallene Klausenrennen“ angekündigt wurde.

Grand Prix Suisse Bern

Die stets wachsende Beliebtheit des erstmals am 26. August 1934 durchgeführten „Grand Prix Suisse Bern“ und die gegenüber einem Bergrennen günstigere Logistik (Rundstrecke) liessen das Klausenrennen komplett in Vergessenheit geraten. Der Rückhalt bei Bund, Kanton und den Gemeinden für das geplante Rundstreckenrennen war im Gegensatz zum Klausenrennen so gross, dass bis zur ersten Durchführung 1934 für über 500'000 Franken Aktien und Obligationen gezeichnet worden sind, die in den Ausbau der Strecke und den Tribünenbau investiert wurden. Wie in Montreux und am Klausen war auch beim ersten Grand Prix

Bern die gesamte Elite der Rennfahrer mit ihren technischen Wunderwerken am Start.

In den folgenden Jahren war der Grand Prix Bern fester Bestandteil des internationalen Rennkalenders, zum letzten Mal am 22. August 1954. Der schreckliche Unfall von Le Mans vom 11. Juni 1955 und die darauffolgenden Diskussionen über die Durchführung von Motorsportwettbewerben gipfelte in dem allgemeinen Rundstreckenverbot von 1956, das dem beliebten Grand Prix Bern den Todesstoss versetzte.

Aus der Vorschau auf die Internationalen Automobil- und Motorradrennen in Bern 1948 aus der Zeitung „Touring“, Nr. 18, 24.06.2018

Am Samstag, den 3. Juli, und Sonntag, den 4. Juli, werden wiederum die grossen Fahrer des internationalen Automobil- und Motorradrennsportes auf der schnellen Bremgartenwaldrundstrecke bei Bern zu spannenden Kämpfen antreten. Für die vielen Freunde dieses hinreissenden Sportes, der eine Verbindung höchster menschlicher und technischer Leistungsfähigkeit darstellt und von einer Atmosphäre erregender Spannung umgeben ist, bedeuten die beliebten Berner Sporttage ein lange erwartetes, grosses Ereignis.

Natürlich gibt es immer wieder Leute, die fragen, welchen Sinn diese „wilden verwegenen Jagden“ tollkühner Fahrer haben können. Ihnen kann man antworten, dass die Automobil- und Motorradrennen das ideale Prüffeld für technische Neuerungen darstellen und die allgemeine Entwicklung von Motorrad und Automobil entscheidend von den Erfahrungen der grossen Rennen beeinflusst werden. Die Spannung des sportlichen Kampfes verbindet sich in diesem Falle mit dem Nutzer der technischen Erkenntnis. Jahrelang lag allerdings, kriegsbedingt, Stille über der Bremgartenwaldrundstrecke, bis endlich, am 7. und 8. Juni 1947, wiederum GRAND-PRIX-Motoren im Bremgartenwald donnerten und sich ein nicht in dem Masse

erwarteter Besuch einstellte. Das war ein grosses Ereignis für Zehntausend von begeisterten Sportfreunden. Es war der wichtige Auftakt zu neuem, motorsportlichen Leben in der Schweiz!

Und welche rasche Entwicklung hatte der Rennsport seither genommen! Alle in der Schweiz zum Austrag kommenden motorrennsportlichen Veranstaltungen weisen stark steigende Besucherzahlen auf. Es ist nicht zu viel gesagt, wenn hier festgestellt wird, dass der Motorsport auch in der Schweiz Volkssport geworden ist. Die Motorsportbegeisterung wird am 3. und 4. Juli in Bern einen neuen Auftrieb erleben.

Die besten internationalen Automobil- und Motorradrennfahrer haben sich für die verschiedenen Rennen angemeldet. Bis zum Nennungsschluss gingen die Anmeldungen in beängstigend grosser Zahl ein. Nach den Reglementen kann zu den verschiedenen Rennen jedoch nur eine bestimmte Anzahl von Rennwagen zum Start zugelassen werden und auch für die internationalen Motorrad- und Seitenwagenrennen konnten nicht alle Nennungen Berücksichtigung finden. Die Nennungslisten sind nun bereinigt und man kann feststellen: Auch diesmal wird auf der Berner Rennstrecke bei bester internationaler Beteiligung um die Siegespreise gekämpft werden.

So wird der „Grosse Preis von Europa für Automobile“ eine Besetzung aufweisen, wie man sie bisher noch nie gesehen hat. Auch der „Preis von Bern“ und der „Preis vom Bremgarten“ – beides Autorennen – weisen eine überraschende Zahl berühmter Konkurrenten auf. Der Kampf auf den hochgezüchteten Rennwagen wird hart sein. An den internationalen Motorradrennen starten Fahrer aus acht verschiedenen Nationen. Darunter sind viele sieggewohnte Konkurrenten. Die Schweiz ist durch zahlreiche begabte und routinierte Fahrer vertreten.

Wenn man die Nennungsliste für die verschiedenen Automobil- und Motorradrennen durchgeht, so kann man feststellen, dass die diesjährigen Berner Renntage vom 3. und 4. Juli eine sportliche Sensation zu werden versprechen.

Der Berner GRAND PRIX – schon vor den Kriegen allen Motorsportlern ein wohlbekannter Begriff – wird viele spannende Kämpfe zeigen. Ein reichhaltigeres Programm, als es in Bern abgewickelt wird, kann man sich kaum vorstellen. Jedenfalls hat sich die gemeinsame Durchführung des Automobil-GRAND-PRIX mit den internationalen Motorradrennen bisher glänzend bewährt. Wenn man also in den ersten Julitagen in Bern wieder Rekordbesucherzahlen buchen kann, so ist das nicht verwunderlich: Die Lage Berns, die schöne Rennstrecke, die gute Organisation, die besten internationalen Fahrer des Automobil- und Motorradsportes locken mit den vielen alten Motorsportfreunden immer wieder neue Zuschauer an. Am Berner GRAND PRIX will keiner fehlen, weil diese Veranstaltung international berühmt ist.

Was die Zuschauer und besonders die Stehplatzbesucher ganz besonders freuen wird, ist die Schaffung vermehrter und besserer Zuschauerplätze auf Rampen längs der Piste. Zu den bestehenden 50 sind nochmals so viele hinzugekommen, so dass die Veranstalter heute mit gutem Gewissen sagen können: „Wir haben Platz für 100'000 und jeder von ihnen kann das Rennen sehen!“.

Letztes Jahr bezeichnete die führende Fach- und Sportpresse die Berner GRAND-PRIX-Rennen als einen Riesenerfolg. Die Rennen haben nicht nur alle Erwartungen erfüllt, sondern weitaus übertroffen. Für die diesjährige Veranstaltung sind die Voraussetzungen noch günstiger. Was man organisatorisch noch ausbauen und ergänzen könnte, wurde gemacht, und die Organisatoren dürfen, ohne zu übertreiben, sagen: Wir sind bereit.

Mag der so vielversprechenden Veranstaltung auch recht schönes Wetter beschieden sein und Publikum, das von den zu seinem Nutzen angeordneten Vorsichtsmassnahmen einen disziplinierten Gebrauch macht. Die Preisverteilung für das Automobil- und Motorradrennen findet dieses Jahr gemeinsam im Hotel Bellevue-Palace in Bern statt. Den Fahrern winken schöne Natural- und erhöhte Geldpreise. Heute schon ist das Interesse des sportfreundlichen Publikums für die

Berner Grossveranstaltung äusserst fege, wie sich aus den Vorverkaufszahlen ergibt. Alles will dabei sein, wenn der Welt beste Rennfahrer am Volant und im Sattel schwer um Platz und Sieg kämpfen. Glück auf für die internationalen Automobil- und Motorradrennen vom 3. und 4. Juli in Bern!

Testfahrten im Bremgartenwald mit dem Porsche 356 „Nr. 1“ Roadster

**Auszug aus dem Artikel in der „Automobil-Revue“ Nr. 30
vom Mittwoch 7. Juli 1948**

„Kurztest mit dem Prototyp“

Als Versuchswagen hat Porsche einen zweisitzigen offenen Sportwagen gebaut, den uns der Auftraggeber dieses Typs, der Zürcher R. von Senger, freundlicherweise letzte Woche zur Verfügung stellte. Mitten in der Atmosphäre des sich mit Riesenschritten nähernden Grand Prix jagten wir die Maschine um die Rundstrecke von Bremgarten und fassten so in kürzester Zeit volles Vertrauen zu ihr.

Auflistung der Rennen im Bremgartenwald bei Bern

1934	1. Grosser Preis der Schweiz Bern	26.08.1934
	Rennen der kleinvolumigen Wagen bis 1500 ccm	26.08.1934
1935	2. Grosser Preis der Schweiz Bern	25.08.1935
	Preis von Bern Wagen bis 1500 ccm	25.08.1935
	Preis von Bremgarten Sportwagen bis 1500 ccm	24.08.1935
	Preis von Bremgarten Sportwagen über 1500 ccm	24.08.1935
1936	3. Grosser Preis der Schweiz	23.08.1936
	Preis von Bern Voiturettes bis 1500 ccm	23.08.1936
	Preis von Bremgarten Sportwagen bis 1500 ccm	22.08.1936
	Sportwagen über 1500 ccm	22.08.1936
1937	4. Grosser Preis der Schweiz	22.08.1937
	Preis von Bern Voiturettes bis 1500 ccm	22.08.1937
	Preis von Bremgarten Tourenwagen über 1500 ccm	21.08.1937
	Sportwagen bis 1500 ccm	21.08.1937
	Sportwagen über 1500 ccm	21.08.1937
1938	5. Grosser Preis der Schweiz	21.08.1938
	Preis von Bern Voiturettes bis 1500 ccm	21.08.1938
	Preis von Bremgarten Tourenwagen bis 1500 ccm	20.08.1938
	Sportwagen bis 1500 ccm	20.08.1938
	Sportwagen über 1500 ccm	20.08.1938
	Rennwagen bis 1500 ccm	20.08.1938
1939	6. Grosser Preis der Schweiz	20.08.1939
	Kategorie Grand Prix Wagen	20.08.1939
	Preis von Bremgarten Sportwagen bis 1500 ccm	19.08.1939
	Sportwagen über 1500 ccm	19.08.1939
	Rennwagen bis 1500 ccm	19.08.1939
	Rennwagen über 1500 ccm	19.08.1939
1947	7. Grosser Preis der Schweiz	08.06.1947
	Preis von Bremgarten Rennwagen	07.06.1947
	Sportwagen bis 1500 ccm	07.06.1947
	Sportwagen über 1500 ccm	07.06.1947

1948	8. Grosser Preis der Schweiz		04.07.1948
	Preis von Bern	Rennwagen bis 1100 ccm	04.07.1948
	Preis von Bremgarten	Rennwagen	03.07.1948
		Sportwagen bis 1500 ccm	03.07.1948
		Sportwagen über 1500 ccm	03.07.1948
1949	9. Grosser Preis der Schweiz (Formel 1)		03.07.1949
	Preis von Bremgarten	bis 1500 ccm	02.07.1949
		über 1500 ccm	02.07.1949
1950	10. Grosser Preis der Schweiz (Formel 1)		04.06.1950
	Grosser Preis der Schweiz	(Formel 2)	04.06.1950
	Preis von Bremgarten	bis 1500 ccm	03.06.1950
		über 1500 ccm	03.06.1950
1951	11. Grosser Preis der Schweiz (Formel 1)		27.05.1951
	Preis von Bremgarten	Rennsportwagen über 1500 ccm	26.05.1951
		Rennsportwagen bis 1500 ccm	26.05.1951
		Serienmässige SW <1500 ccm	26.05.1951
		Serienmässige SW >1500 ccm	26.05.1951
1952	12. Grosser Preis der Schweiz (Formel 2)		18.05.1952
	Preis von Bern	Sportwagen über 1500 ccm	18.05.1952
	Preis von Bremgarten	Serienmässige SW <1500 ccm	18.05.1952
		Serienmässige SW >1500 ccm	17.05.1952
		Rennsportwagen bis 1500 ccm	17.05.1952
1953	13. Grosser Preis der Schweiz (Formel 2)		23.08.1953
	Preis von Bremgarten	Serienmässige SW <1500 ccm	22.08.1953
		Serienmässige SW >1500 ccm	22.08.1953
		Rennsportwagen bis 1500 ccm	22.08.1953
		Rennsportwagen über 1500 ccm	22.08.1953
1954	14. Grosser Preis der Schweiz (Formel 1)		22.08.1954
	Preis von Bremgarten	Serienmässige SW <1600 ccm	21.08.1954
		Serienmässige SW >1600 ccm	21.08.1954
		Rennsportwagen bis 1500 ccm	21.08.1954
		Rennsportwagen über 1500 ccm	21.08.1954

Auflistung der Porsche Renneinsätze in Bern für die Jahre 1952, 1953 und 1954

17.05.1952: Preis von Bremgarten, Serienmässige Sportwagen bis 1500 ccm

Rang	StartNr.	Name	Vorname	Ort	Marke	Typ	ccm	Zeit	Schnitt km/h
1	4	Heuberger	Arthur	Goldach	Porsche	356/1500	1488	51 08,3	119,582
2	6	Patthey	Hubert	Neuchâtel	Porsche	356/1500	1488	51 14,5	
3	18	Wari			Porsche	356/1500	1488		
4	2	Gurzeler	Theodor	Wabern	Javelin- Jupiter		1488		
5	8	Moretti	Jean	Genève	Cisitalia	202	1089		
6	12	Remund	Ernst	Solothurn	Porsche	356/1500	1488		
7	15	Theiler	Georg	Zürich	BMW	315/1	1490		
8	14	Schafroth	Walter	Zürich	BMW	315/1	1490		

22.08.1953: Preis von Bremgarten, Serienmässige Sportwagen bis 1500 ccm

Rang	StartNr.	Name	Vorname	Ort	Marke	Typ	ccm	Zeit	Schnitt km/h
1	14	Ringgenberg	Walter	Bern	Porsche	356/1500	1488	34 36,88	126,188
2	10	Heuberger	Arthur	Goldach	Porsche	356/1500	1488	35 55,72	
3	6	Bosia	Giorgo	Lugano	Porsche	356/1500	1488		
4	8	Brugger	Stefan	St.Gallen	Porsche	356/1500	1488		
5	2	Lippuner	Gebhard	Adliswil	Cisitalia	202	1089		
6	68	Rampinelli	Rita	Schaffhausen	Porsche	356/1500	1488		

22.08.1953: Preis von Bremgarten, Rennsportwagen bis 1500 ccm

Rang	StartNr.	Name	Vorname	Ort	Marke	Typ	ccm	Zeit
DNF	36	Stanek	Hans	Schinznach	Porsche		1488	DNF

21.08.1954: Preis von Bremgarten, Serienmässige Sportwagen bis 1600 ccm

Rang	StartNr.	Name	Vorname	Ort	Marke	Typ	ccm	Zeit	Schnitt km/h
1	14	Heuberger	Arthur	Goldach	Porsche	356 Super	1488	36 05,0*	121,053
2	18	Ringgenberg	Walter	Bern	Porsche	356 Super	1488	36 19,5*	
3	8	Buess	Heinrich	Basel	Porsche	356 Super	1290		
4	4	Débrit Dr.	Felix	Bern	Porsche	356 Super	1290	39 34,3*	
5	10	Theiler	Georg	Zürich	Denzel		1290		
6	2	Lippuner	Gebhard	Adliswil	Cisitalia	202	1089		
7	6	Cottier	Hans	Basel	Porsche	356	1290		

21.08.1954: Preis von Bremgarten, Rennsportwagen bis 1600 ccm

Rang	StartNr.	Name	Vorname	Ort	Marke	Typ	ccm	Zeit
1	56	Heuberger	Arthur	Goldach	Porsche	550/550.003	1498	33'26,3
2	68	Hammernick	Franz	Birsfelden	Borgward	RS 55	1498	34'19,6"
3	62	Vögele	Charles	Rapperswil	Porsche	Glöckler	1488	35'49,7"
4	60	Morand	Louis	La Tour-de-Trême	Fiat	508	1089	
5	66	Schuler	Hans	Frauenfeld	Veritas	RS	1290	
6	58	"Trello"			Stanguellini		1089	

Programm der internationalen Automobil- und Motorradrennen in Bern 1948

01.07.1948, Donnerstag (Training)

12.30	Sperrung der Rennstrecke
13.00–14.30	Motorräder 250 und 350 ccm
14.30–14.45	Pause
14.45–16.15	Sportwagen
16.15–16.30	Pause
16.30–18.30	Rennwagen

02.07.1948, Freitag (Training)

12.30	Sperrung der Rennstrecke
13.00–14.00	Sportwagen
14.00–16.00	Rennwagen
16.00–16.30	Pause
16.30–17.30	Motorräder 250 bis 350 ccm
17.30–18.30	Seitenwagen 600 ccm
18.30–19.30	Motorräder 500 ccm

03.07.1948, Samstag (Rennen)

08.00–12.00	Maschinenabnahme (Fahrzeugabnahme)
12.30	Sperrung der Rundstrecke
13.00–14.30	Motorräder 500 ccm
14.30–16.00	Seitenwagen 600 ccm
16.25	Start zum „Preis von Bremgarten“ Sportwagen über 1500 ccm, (101,920 km = 14 Runden)
17.35	Start der Motorräder 350 ccm
17.36	Start der Motorräder 250 ccm (145,600 km = 20 Runden)

04.07.1948, Sonntag (Rennen)

05.00	Sperrung der Rundstrecke
09.10	Start zum „Preis von Bern“ Rennwagen bis 1100 ccm (145,600 km = 20 Runden)
10.50	Start der Seitenwagen 600 ccm (101,900 20 km = 14 Runden)
11.50–13.50	Mittagspause
14.00	Start der Motorräder 500 ccm (182 km = 25 Runden)
15.45	Start zum „Grossen Preis von Europa für Automobile“ (291,200 km = 40 Runden)
21.00	Preisverteilung im Hotel Bellevue-Palace für Auto- und Motorradrennen

110'700 Eintrittskarten wurden verkauft.

Ranglisten 1948

„Grosser Preis von Europa für Automobile“, 40 Runden à 7,28 km = 291,200 km

- | | | | |
|---------|-------------------------------|--------------|-----------------------------|
| 1. Rang | Conte Carlo Felice Trossi (I) | | |
| | Alfa Romeo 158 | Start Nr. 26 | 1 h 59'17,3" = 146,462 km/h |
| 2. Rang | Jean-Pierre Wimille (F) | | |
| | Alfa Romeo 158 | Start Nr. 30 | 1 h 59'17,5" |
| 3. Rang | Luigi Villorosi (I) | | |
| | Maserati 4CLT | Start Nr. 3 | 2 h 01'54,6" |

„Preis von Bern“, Rennwagen bis 1100 ccm, 20 Runden à 7,28 km = 145,600 km

- | | | | |
|---------|--------------------|--------------|-----------------------------|
| 1. Rang | Piero Taruffi (I) | | |
| | Cisitalia D46 | Start Nr. 34 | 1 h 04'19,0" = 135,828 km/h |
| 2. Rang | Hans Stuck (A) | | |
| | Cisitalia D46 | Start Nr. 32 | 1 h 04'38,6" |
| 3. Rang | Felice Bonetto (I) | | |
| | Cisitalia D46 | Start Nr. 30 | 1 h 05'46,6" |

„Preis von Bremgarten“, Sportwagen über 1500 ccm, 14 Runden à 7,298 km = 101,920 km

- | | | | |
|---------|---------------------|--------------|-------------------------|
| 1. Rang | Paul Glauser, Bern | | |
| | Alfa Romeo 8C2900 | Start Nr. 52 | 48'36,6" = 125,776 km/h |
| 2. Rang | Jean Studer, Bern | | |
| | Alfa Romeo 8C2900 | Start Nr. 68 | 48'39,3" |
| 3. Rang | Kaspar Aebli, Uster | | |
| | BMW 328 | Start Nr. 40 | 51'13,3" |