Die Tour de Suisse als Grossunternehmen

Autor(en): **Bosshart, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **78 (1985)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-990166

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

riesigen Ungetüm von Transportern, in welchem die Rennwagen verstaut sind, in Kauf und muss nicht selten die Nächte vor einem wichtigen Rennen in der Werkstatt verbringen und den im Training demolierten Wagen wieder reparieren oder einen Motor in die Einzelteile zerlegen und wieder zusammensetzen.

Aber die Mechaniker sind dankbare Leute. Sie freuen sich wie die Kinder, wenn ihrem verehrten Fahrer ein gutes Resultat gelingt, und schleudern die Mützen in die Luft, wenn ein Wagen ihres Rennstalls als erster durchs Ziel fährt. Fast unterwürfig lechzen sie nach einem guten Wort, einem Lob, einem Witz des Stars ihrer Truppe und sind ihm dankbar für jede nette Geste. Ist ein Fahrer sogar annähernd kameradschaftlich, darf sich der Mechaniker glücklich schätzen. Dabei werden für die Arbeit in einem Formel-1-Team nur Leute mit besten Referenzen und höchsten Qualifikationen ausgewählt. Kein Rennstall kann sich eine «Niete» leisten, zuviel hängt von seriöser Arbeit der Mechaniker ab. Wer sich als den Ansprüchen nicht genügend erweist, wird entweder dazu verknurrt, Chassisteile zu polieren, oder aber entlassen. Die Mechaniker tragen für einen kleinen Lohn grosse Verantwortung und hoffen vielleicht insgeheim immer noch, selber einmal einen Wagen steuern zu können, obwohl sie genau wissen müssten, dass diese Zeiten der Vergangenheit — der Autorenn-Romantik — angehören.

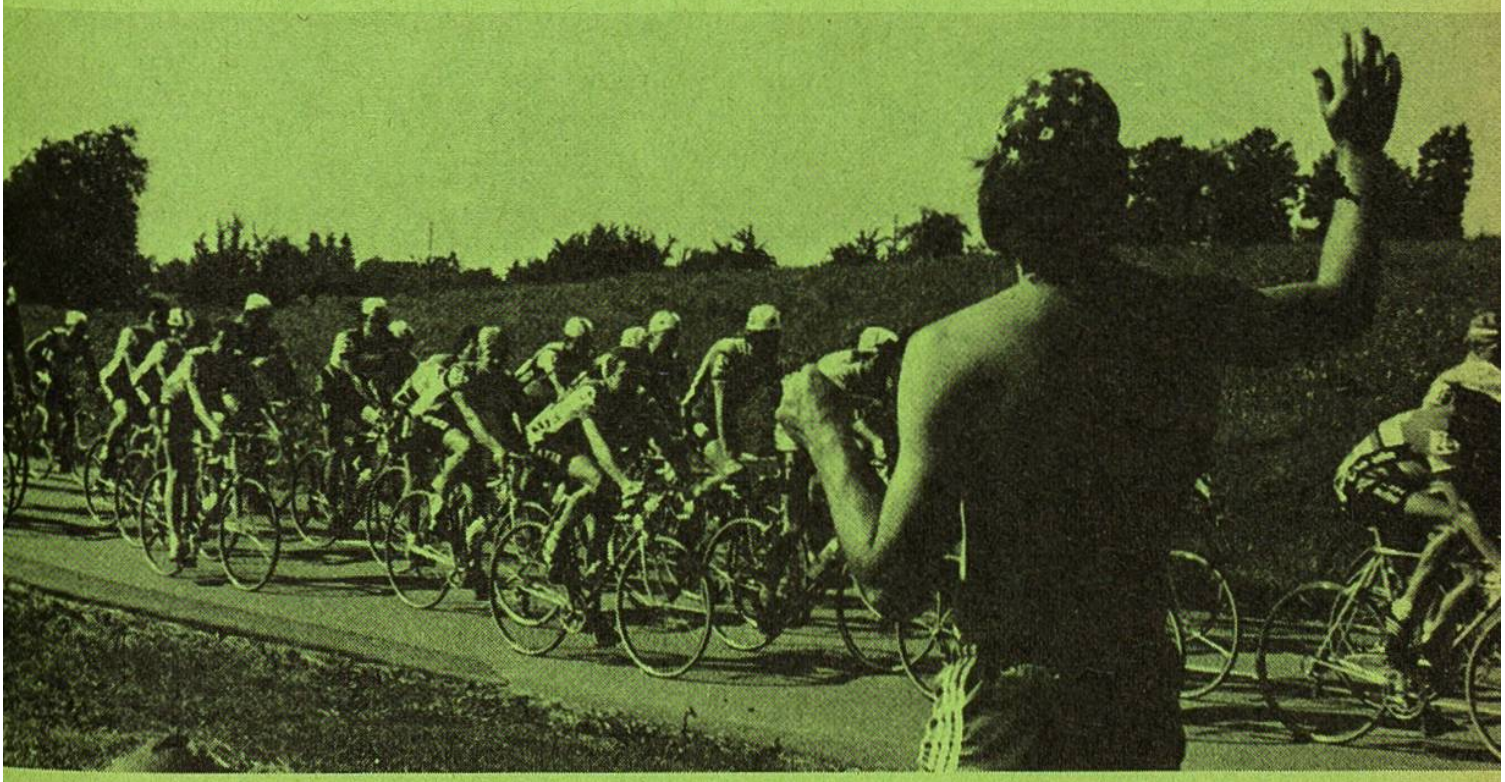
Urs Osterwalder

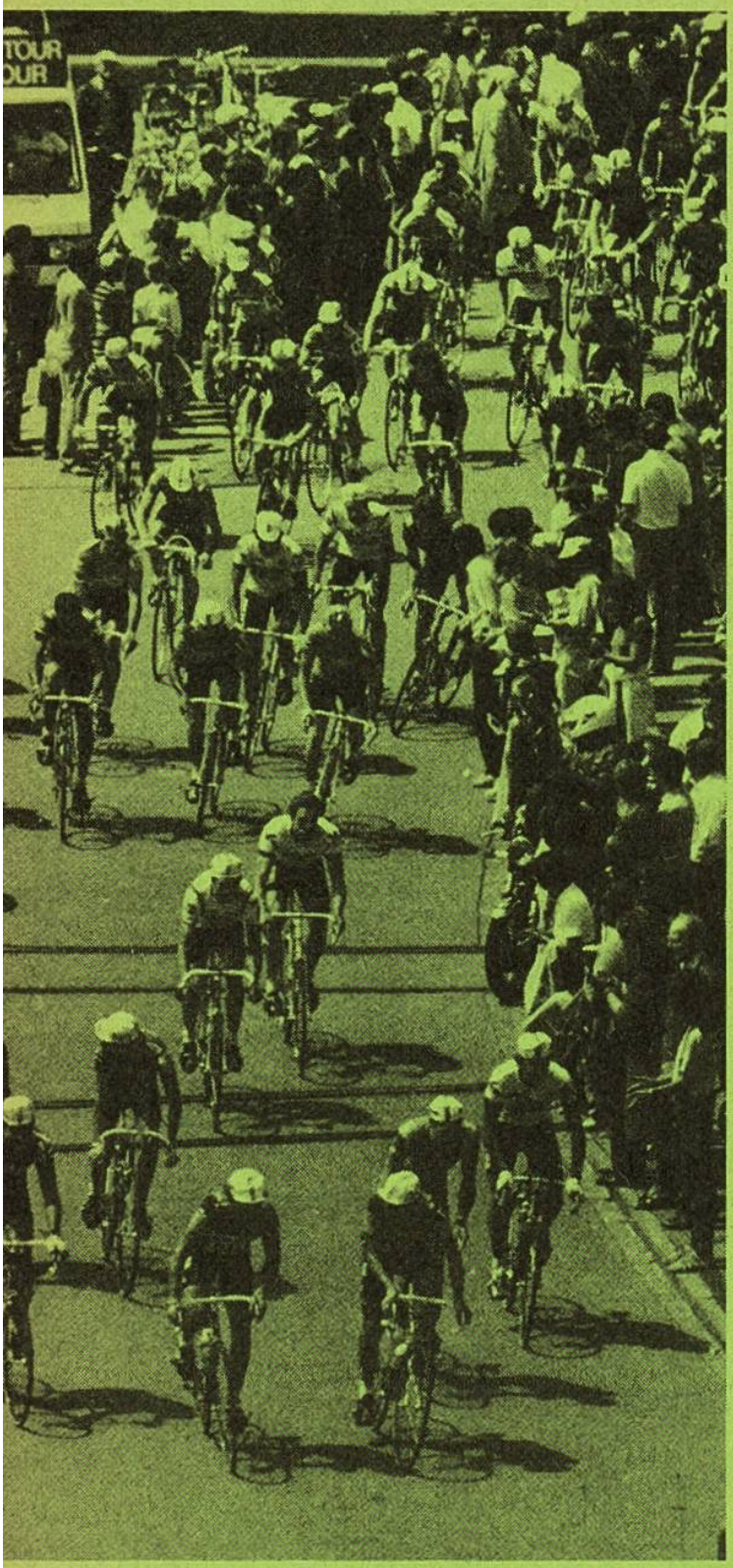
Die Tour de Suisse als Grossunternehmen

Die meisten Sportarten spielen sich in geschlossenen Stadien ab, andere, wie etwa Motocross oder Radquer, benützen abgesperrte Strecken im freien Gelände. Im Strassenradrennsport und ganz besonders an der Tour de Suisse ist dies anders: Die «Arena» ist das weitverzweigte Strassennetz, das «Stadion» der Tour de Suisse ist die Schweiz mit ihrer ganzen Vielfalt, mit unpersönlich wirkenden Grossstädten und schmucken Dörfern, mit den sanften Anhöhen des Juras und den steilen Passstrassen in den Alpen. Um die Tour de Suisse vorüberhuschen zu sehen, brauchen viele entlang der etwa 1700 km langen Strecke nicht einmal das eigene Haus zu verlassen. Die Tour

de Suisse kommt zu Besuch; sie ist in ihrer Art etwas Einzigartiges in der Schweiz und nicht zuletzt auch deshalb so beliebt.

Die Tour de Suisse dauert in der Regel zehn Tage. Sie besteht aus dem Prolog (ein kurzes Zeitfahren am Vorabend des eigentlichen Starts) und aus zehn oder elf Etappen mit unterschiedlichem Schwierigkeitsgrad. Besondere Aufmerksamkeit findet immer die sogenannte «Königsetappe», die über drei bis vier Alpenpässe führt. Nach jedem Teilstück (Etappe) übernachten die Fahrer und ihre Begleiter an einem anderen Ort. Dies ist aber oft leichter gesagt als organisiert. Man muss sich nämlich vorstellen, dass die Fahrer nur den kleineren Teil des ganzen Trosses ausmachen. Hinzu kommen noch ihre Betreuer (Sportlicher Leiter, Mechaniker, Pfleger), die Vertreter von Presse, Radio und Fernsehen, die Polizei, die Kommissäre (sie achten auf die Einhaltung der sportlichen Regeln) und die Mitarbeiter des Organisationsstabes (Ärzte, Nachrichtendienst, Verpflegungsdienst usw.). Ein Bestandteil der Tour de Suisse ist auch die Reklamekarawane, die dem Feld vorausfährt und für Produkte aller Art wirbt. Insgesamt ziehen mit der Tour de Suisse über 500 Personen, rund 150 Autos und 25 Motorräder durchs ganze Land. Ein Grossaufgebot von Polizisten und freiwilligen Helfern sorgt dafür, dass sich diese Kolonne möglichst unfallfrei durch den übrigen Verkehr zwängen kann.





Bevor der Startschuss fällt, braucht es viel Arbeit hinter den Kulissen, und zwar praktisch während eines ganzen Jahres. Bereits anfangs Dezember steht jeweils der Etappenplan der Tour de Suisse des folgenden Jahres fest, und erste Kontakte zur Verpflichtung von Mannschaften werden geknüpft. Doch dann beginnt erst die grosse Kleinarbeit. Die gewünschte Route muss nämlich von jedem Kanton, sogar von jeder Gemeinde bewilligt werden. Der Quartiermeister muss Unterkünfte suchen, und die Verhandlungen mit Geldgebern laufen auf Hochtouren. Die Tour de Suisse kostet heute rund 1,5 Millionen Franken. Die wichtigsten Einnahmen kommen von radsportfreundlichen Firmen, die an diesem Grossereignis auch günstig Werbung für ihre Produkte und Dienstleistungen machen können.

Alle Fäden des Grossunternehmens Tour de Suisse laufen seit 1967 bei Josef Voegeli zusammen, dem heutigen Direktor des Zürcher Hallenstadions. Er hatte ein schwieriges Erbe anzutreten, denn in den frühen sechziger Jahren hatte die Tour de Suisse viel von ihrem Ansehen in der Schweiz und in der Welt verloren. Doch mit straffer Hand und vielen neuen Ideen verlieh Voegeli der Tour wieder neuen Glanz. Nicht ganz zu Unrecht wird sie heute als das grösste Sportereignis der Schweiz bezeichnet.

Werner Bosshardt