

Ein Automobil-Wettrennen im Jahr 1902

Autor(en): **Hirt, Geri**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Frick - Gestern und Heute**

Band (Jahr): **13 (2018)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-955024>

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 Automobil-Wettrennen im Jahr 1902

Fernfahrt Paris–Wien mit Zwischenhalt in Frick

Ein Ereignis, das in seiner Art einmalig ist, versetzte am 27. Juni 1902 die Region in Staunen: Das über 1432 Kilometer führende Autorennen Paris–Wien machte in Frick einen zehnstündigen Zwischenhalt, was Gelegenheit gab die Rennboliden zu bewundern. Man muss sich die damalige Situation vorstellen mit nur wenigen Autos einiger Begüterter auf staubigen Strassen. Ausser Geschäftsleuten und Ärzten besass damals kaum jemand ein Automobil. So muss es damals beim Zwischenhalt der Rennwagen in Frick einen kleineren Volksauflauf gegeben haben. Die Automobilindustrie, die

damals noch in den Kinderschuhen steckte, gewann mit solchen Fernfahrten grosses Renommée.

«Eine unsinnige Automobilwettfahrt»

Im Fricktal schienen nicht alle Leute von dieser Fernfahrt begeistert zu sein, wie zumindest einem Bericht in der «Volksstimme aus dem Fricktal» zu entnehmen ist. 1902 gab es den «Fricktal-Boten» noch nicht, weshalb die in Rheinfelden im Hause Joh. Herzog hergestellte Zeitung zitiert sei. Dass die Strecke Paris–Belfort in

Originale Bildlegende: «Panhard en route.» Einfahrt ins Fricker Unterdorf beim Haus Suter, heute Hauptstrasse 23.



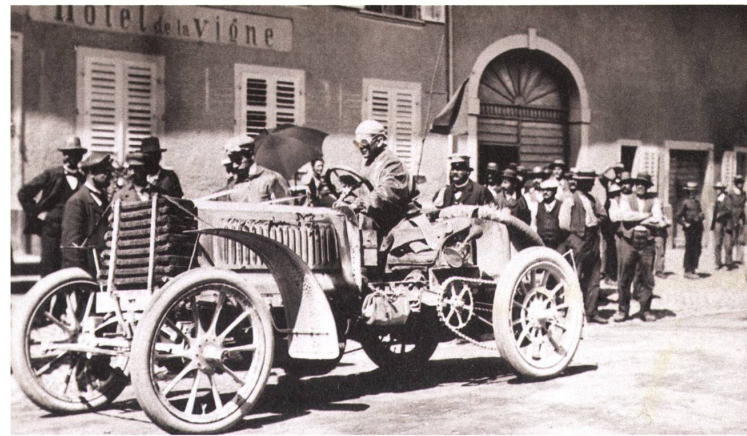
einem Tag zurückgelegt werden soll, *charakterisiert dieses Sportunwesen genügend*, wettete die «Volksstimme» in einem am 21. Juni 1902 nur wenige Tage vor dem Anlass erschienenen Artikel unter dem Titel *Eine unsinnige Automobilwettfahrt*. Nichts trägt so sehr dazu bei, den Automobilverkehr zu diskreditieren, als die verrückten Wettfahrten nach dem Muster der oben erwähnten. Immerhin stellte man erleichtert fest, dass die Schweiz *nicht im Renntempo, sondern mit mässiger, ca. 10–15 km in der Stunde betragender Geschwindigkeit* durchfahren werde. Bereits damals waren in der Schweiz solche Autorennen verboten; das Rennen wurde deshalb zwischen Belfort und Bregenz neutralisiert. Die Automobilindustrie nutzte die Fernfahrt Paris–Wien als riesige Werbepattform und steckte entsprechend ungeheure Summen in diesen Anlass. *So hat die bekannte Pneumatikfabrik Michelin in Paris 350 000 Fr. an Preisen ausgesetzt für die Fahrer derjenigen Wagen, die mit ihren Pneumatiks versehen sind*, wie in der «Volksstimme» zu lesen war.

«Wie Mumien auf dahersausenden Gefährten»

Die Rheinfelder «Volksstimme aus dem Fricktal» berichtete am 28. Juni 1902 über den Verlauf des Anlasses wiederum kritisch, obwohl dieser *bei der Durchfahrt durch die Schweiz überall Gegenstand besonderer Neugierde war*. *Auch in Rheinfelden fanden sich schon am frühen Morgen zahlreiche Zuschauer an der zu passierenden Kaiserstrasse und beim Gasthaus zum Ochsen ein; sie mussten sich etwas lange gedulden, denn statt zwischen 7 und 8 Uhr, wie vorgesehen, langten die ersten Fahrer erst etwa 5 Minuten vor 9 Uhr hier an, über und über mit Staub bedeckt und in schnellem Tempo vorbeisausend*. An den Strassenkreuzungen wiesen Wachen mit roten Fähnchen den Wettfahrern den Weg

– und die «Volksstimme» stellte erstaunt fest: *Auch eine Dame machte die Tour mit*.

Die «Volksstimme» kritisierte zudem: *Das vorgeschriebene Tempo von 30 Kilometern pro Stunde wurde jedenfalls im freien Gelände nicht eingehalten, denn wie erzählt wird, legten einzelne Fahrer die Strecke vom Hochgericht bis zur Möhliner Sandgrube (zirka 3 Kilometer) in 1 Minute und 25 Sekunden zurück*. *Die Durchfahrt in Rheinfelden dauerte bis Abends 7 Uhr, wobei 112 Fahrzeuge gezählt wurden*. *Der kritische Kommentator rang sich schliesslich doch zur Feststellung durch: Interessant, aber nicht gerade schön war das Schauspiel*. *Dennoch konnte er dem Spektakel, obwohl dieses die Bevölkerung sichtlich bewegte, wenig Positives abgewinnen: Wie Mumien nahmen sich die mit Schutzbrillen versehene und staubigen Gestalten auf den dahersausenden Gefährten aus*. *Jedenfalls ist solch ein Fahrer, wenn er diese tolle Jagd einige Tage lang mitgemacht hat, mehr todt als lebendig*.



«Panhard» vor dem «Rebstock», bzw. «Hôtel de la vigne».

Etappenhalt in Frick – Zwischenfall in Hornussen

Wie Frick zur Ehre eines Zwischenhalts auf der neutralisierten Etappe von Belfort nach Bregenz kam, lässt sich heute nicht mehr feststellen. Die geografische Lage auf halber Wegstrecke sprach vermutlich für den zehnstündigen Halt in Frick. Die neutralisierte Strecke führte anschliessend via Brugg, Zürich, Winterthur und St. Gallen nach Bregenz. Wie die «Volksstimme» zehn Tage nach dem Anlass berichtete, ereignete sich auf der Weiterfahrt in Hornussen ein Zwischenfall: *Am vorletzten Freitag Nachmittag wollte ein am Wettrennen beteiligter Automobilfahrer in Hornussen bei einem stehenden Heuwagen vorbei, gerieth jedoch mit zwei Rädern seines 'Kautschukfuhrwerks' in den Strassengraben; dasselbe kippte um und warf die Insassen derart aus ihrer bequemen Lage, dass der eine bedeutende Verletzungen erlitt und in's Spital nach Aarau überbracht werden musste.*

Dank Otto Suhner – dem Unternehmer aus Brugg und Grossvater des heutigen CEO der Suhner-Gruppe, Otto H. Suhner, zu der unter anderem die Brugger Kabelwerke gehören – verfügt man über Informationen und insbesondere über eine ganze Anzahl von Fotos vom Zwischenhalt in Frick am 27. Juni 1902. Otto Suhner, der nicht aktiv Automobilsport betrieb, verfolgte indessen das diesbezügliche Geschehen nicht nur fasziniert, sondern er wirkte 1902 in Frick als Funktionär und fotografierte in dieser Eigenschaft das sportliche Umfeld intensiv. Dank Suhners Aufnahmen hat man heute Kenntnis von diesem einzigartigen Anlass: Fotos mit Rennkarossen in der Hauptstrasse und vor dem Hôtel de la Vigne, dem Hotel Rebstock, sind ein einzigartiges Zeitdokument.



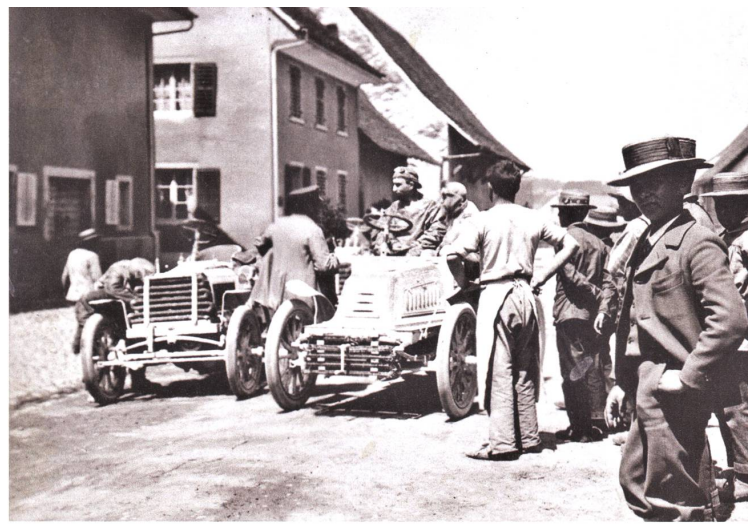
«M Farman No 6» vor den «Rebstock»-Gebäuden.



«Zborowsky a / Mercedes No 26» vor dem heutigen Haus Binkert (links) und der 1940 abgebrannten Weintrotte (nachher Gemeindehaus 1950, heute Polizeigebäude).

Von 137 Fahrzeugen erreichten 80 das Ziel

Der Motorsport gewann um die Jahrhundertwende zunehmend an Bedeutung. Einerseits als Test der verschiedenen Automarken, andererseits hatte die Automobilindustrie ein starkes Interesse daran, das Automobil als Verkehrsträger populärer zu machen. Die Rennen wurden als Leistungs- und Härtetest verstanden. 1902 gilt als eigentliches Schlüsseljahr, indem sich der Motorsport von einer rein französischen Angelegenheit zu einem internationalen Ereignis mit verschiedenen Rennen wandelte. Paris–Wien stiess damals auf grosses Interesse, nicht zuletzt, weil es das längste Rennen des Jahres war. Die Brüder Louis, Fernand und Marcel Renault, die 1898 die Automobilfirma Renault gründeten, betrachteten den Motorsport als ideale Werbemöglichkeit, weshalb sie persönlich an etlichen Autorennen teilnahmen. Louis und Marcel starteten bei Paris–Wien in der Kategorie Voiturette, der leichten Fahrzeuge. Mit einem sehr leichten Fahrzeug mit «nur» 34 PS war Renault den andern Konkurrenten sichtlich unterlegen. Die erste, relativ flache Etappe von Paris nach Belfort verlief daher für die beiden Brüder Renault nicht erwartungsgemäss. Das leichte und wendige Fahrzeug stellte dann jedoch seine Leistungsfähigkeit über den Arlberg-Pass unter Beweis, wo die leistungsstärkeren und schwereren Wagen ins Hintertreffen gerieten. Marcel Renault überholte seine Konkurrenten und fuhr als Überraschungssieger in Wien ein – ein Sieg, der damals für grosses Aufsehen sorgte. Renault bestätigte damit sein Konzept leichter Fahrzeuge und meldete sich als ernstzunehmender Mitbewerber im Automobilsport an. Von den insgesamt 137 Fahrzeugen erreichten deren 80 den Zielort.



«Weigel No 86»; im Vordergrund links das «Rebstock»- Ökonomiegebäude (später Garage Baldesberger, dann «Rebstock»-Metzgerei, heute Migros-Bank).



«Reparaturwagen von de Dietrich», unterhalb des «Rebstockes», mit Otto Suhner (2. von links).

Geri Hirt