

Zeitdokumente : 1902: Die ersten Rennfahrer

Autor(en): **König, Mario**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung**

Band (Jahr): **76 (1998)**

Heft 9

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-725046>

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.



1902: Die ersten Rennfahrer

Erstaunliche 30 Stundenkilometer im Durchschnitt erreichen die Tourenwagen am ersten internationalen Autowettrennen in Europa. Während die Rennwagen, unterwegs von Paris nach Wien, die Schweiz via Basel–Zürich–St.Gallen im Mittelland durchqueren, müssen die Tourenwagen den Hätetetest am Berg bestehen. Sie fahren via Luzern über Sattel, Rothenthurm, Schindellegi und den Kerenzerberg nach Buchs. Am 23. Juni 1902 hält der Zürcher Fotograf Anton Krenn fest, wie einer der Wagen Schindellegi erreicht. In der Begegnung mit dem bäuerlichen Pferdefuhrwerk und seinem Kutscher, dessen Körperhaltung gespannte Abwehr zu signalisieren scheint, stossen zwei Zeitalter aufeinander. Was ist von den knatternden Motorkutschen zu halten? Sind sie mehr als nur ein Luxuspielzeug der Reichen?

Obwohl erst wenige hundert Automobile die Strassen der Schweiz befahren, weckt ihre Präsenz starke Widerstände. Die Herren Pioniere am Steuer haben mit Steinwürfen und anderen Unfreundlichkeiten zu rechnen, wenn sie mit riesiger Staubfahne durch die Dörfer fahren. Die jungen Automobilverbände ACS und TCS schlagen dem Bundesrat im Februar 1902 eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km ausserorts vor, da sie «den Führer in den Stand setzt, immer Herr seiner Maschine zu bleiben». Innerorts dient der Trab eines Pferdes als Bezugsgrösse. Man einigt sich auf 10 Kilometer. Der Weltrekord eines Rennwagens freilich liegt schon 1899 bei über 100, 1909 bei über 200 Kilometer pro Stunde.

Mario König





Bild: Anton Krenn, Schweizerische Stiftung für die Photographie

Die Aufnahme von Anton Krenn ist eines von 150 Bildern, die in der Ausstellung «Seitenblicke. Die Schweiz 1848 bis 1998 – eine Photochronik» präsentiert werden. Die Ausstellung – eine Koproduktion mit der Schweizerischen Stiftung für die Photographie – ist noch bis 13. September 1998 im Forum der Schweizer Geschichte/Schweizerisches Landesmuseum, Schwyz, zu sehen. Begleitend zur Ausstellung ist ein Bildband mit Kommentaren zu jeder einzelnen Fotografie im Offizin-Verlag, Zürich, erschienen (Fr. 78.–).