

# Mit 47 Stundenkilometern den Zugerberg hinaufgebrettert

## Autorennen auf den Zugerberg in den 1920er Jahren

Text: Peter Hoppe, Staatsarchivar

1862 wurde der Stadtturnverein Zug gegründet. 1878 fand in der Schweiz das erste Velorennen statt. Um die Wende zum 20. Jahrhundert veranstaltete man auf dem Zugerberg Skirennen. 1910 nahm in Cham der erste Fussballclub des Kantons den Spielbetrieb auf. Mit ihren Radsporterfolgen erreichten Ferdi Kübler und Hugo Koblet in den 1950er Jahren nationale Popularität. Gesellschaftlich war der Sport aber immer noch eine Randerscheinung. Im Buch vom Lande Zug, der einlässlichen Selbstdarstellung zur Zentenarfeier von 1952, wird er mit keinem Wort erwähnt. Erst für die Freizeitgesellschaft der späten 1990er Jahre ist er wirklich zentral geworden. Im Spitzenbereich geht es in immer mehr Sportarten nicht mehr um Gesundheit, sondern um hoch bezahlte Berufsarbeit zur Unterhaltung eines Massenpublikums. Sportliche Erfolge sind hauptnachrichtenswürdig und prangen auf den Titelseiten der Medien.

Der Sprung auf die Frontseite einer Lokalzeitung: Wovon Fussballer, Leichtathleten, Radfahrer und selbst Turner in den 1920er Jahren nur träumen konnten, das gelang dem mondänen, einer gesellschaftlichen Oberschicht vorbehaltenen Automotorsport bezeichnenderweise fast auf Anhieb, als die junge, erst wenige Monate zuvor gegründete Sektion Zug des Automobilclubs der Schweiz am 20. Juli 1924 ihre erste Bergprüfungsfahrt auf den Zugerberg organisierte. Am 19. Juli platzierte das freisinnige Zuger Volksblatt auf seiner Titelseite eine Vorschau – eine Vorschau allerdings, die zu einem eigentlichen Loblied auf das moderne amerikanische Verkehrsmittel Automobil geriet: «Dieser dem Automobil eigenen Sympathie für die steigende Strecke verdankt es unser Zugerberg, dass er in der neuesten Zeit zu einer internationalen Berühmtheit geworden ist. Die Stadt Zug kann das Automobil preisen dafür, dass es ihr ungeahnt einen schönen Wertzuwachs gebracht hat. Der Name Zug wird in diesen Tagen auf unserm ganzen Kontinent von allen denjenigen respektvoll ausgesprochen, die Sinn und Verständnis haben für das am nächsten Sonntag bei uns vor sich gehende sportliche Ereignis ersten Ranges. Es ist klar, dass diese bedeutsame Stellung im europäischen Automobilismus für unsere Stadt nur von Vorteil sein, ihr Prestige nur erhöhen und ihre wirtschaftliche Prosperität nur steigern kann. Das muss auch derjenige einsehen, der sonst für sportliche Anlässe weniger Verständnis hat und vielleicht meint, es handle sich bei solchen Wettrennen bloss um die Befriedigung gewisser Eitelkeiten.»

Im gleichen, unfreiwillig etwas schrägen Stil berichtete das Volksblatt am 22. Juli über das Bergrennen – wiederum auf der Frontseite: «Das sonst so oft beschauliche, ehrwürdigen Erinnerungen hingegebene Zug atmete einen ganz modernen Verkehrsgeist» und genoss «die dramatische Poesie des Automobilsports», «immer mit dem so modern-technischen Automobil-Getöse verknüpft, das den Ohren ein Lied der Kraft und Wucht vorspielt, wie das Fahrzeug selbst dem Auge imponiert.» Die Rennstrecke, auf der man am Freitag und Samstag hatte

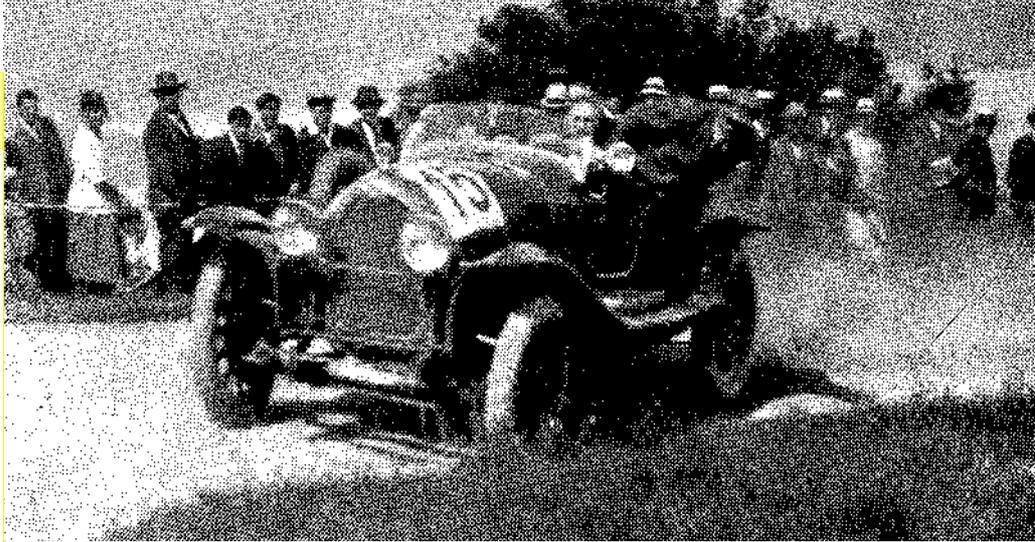
Zugerbergrennen 1924: Mit der Startnummer 15 ging Herr Stocker aus Zürich auf Lorraine Dietrich ins Rennen. Er wurde bei den Tourenwagen Erster der vierten Hubraum-Kategorie.



Zugerbergrennen 1924: Heute recken Formel-1-Sieger nach der Zieldurchfahrt die Faust. Ganz anders Herr Delmar aus Budapest auf seinem prachtvollen Steyr. Er winkt fast hoheitsvoll. Das gehört sich auch besser in Damenbegleitung ...



Zugerbergrennen 1924: Herr Jäggli aus Winterthur auf Lancia errang den Spezialpreis für den bestklassierten Amateur. Man beachte die Pneu-Reklame im Hintergrund.



trainieren können, war eine Naturstrasse mit entsprechender Staubentwicklung, 3,5 Kilometer lang, mit einer durchschnittlichen Steigung von 14 % und einer grössten Steigung von 18 %. Der Start befand sich bei der Tramhaltestelle beim Hotel Guggital auf 518 Metern über Meer, das Ziel bei der Seilbahnstation auf dem Zugerberg auf 934 Metern. Der Schnellste der 37 Startenden, Herr Lepori aus Lugano auf einem Fiat, legte die Strecke in 4 Minuten 27,4 Sekunden zurück. Die Zeit wurde auf die Fünftelsekunde genau gemessen. Unter den Teilnehmern waren auch drei Zuger: die Herren Stadlin, Zug, auf Ansaldo, Reggiori, Cham, auf Bianchi, und Doggwiler, Cham, auf Chevrolet. Die einzige Dame, Frau Rothenbach aus Olten, fuhr einen Amilcar-Sportwagen. Die Durchführung des Rennens wurde übrigens mit einem Kantonsbeitrag von 20 Franken unterstützt, allerdings gegen den Willen des Finanzdirektors.

Die ACS-Sektion Zug bezeichnete das Autorennen ausdrücklich als erste Bergprüfungsfahrt auf den Zugerberg. Pikanterweise war es aber keineswegs die erste derartige Veranstaltung im Kanton Zug. Schon am 1. September 1922 hatte die Sektion Zürich des Schweizerischen Automobil- und Motorfahrer-Verbandes SAMV für die eigenen Mitglieder und für diejenigen des Touringclubs der Schweiz TCS auf der genau gleichen Rennstrecke ebenfalls eine Bergprüfungsfahrt veranstaltet. Zu diesem Zwecke hatte der Regierungsrat das damals noch geltende Sonntagsfahrverbot für diesen Tag aufheben müssen, was wiederum einen Protest der Geistlichkeit gegen die allfällige Störung der Sonntagsgottesdienste durch das Motorengeknatter auslöste. Erst durch Kantonsratsbeschluss vom 7. April 1924 wurde das Autofahren an Sonntagen für die Zeit vom 1. Mai bis 30. September versuchsweise freigegeben, wobei die Höchstgeschwindigkeit innerorts 18 und im freien Felde 30 Stundenkilometer betrug. Noch im offiziellen Rennreglement von 1925 wurden die Herren Automobilisten auf die Gottesdienste bei St. Oswald und St. Michael hingewiesen und dringend ersucht, «an beiden Kirchen vorbei in mässigem Tempo und mit geschlossenem Auspuff zu fahren und auf die Kirchgänger gebührend Rücksicht zu nehmen.» Das zweite Zugerbergrennen des SAMV/TCS wurde am 9. Mai 1924 abgehalten. 1924 und 1925 fanden jeweils zwei Zugerbergrennen statt – eines organisiert vom SAMV/TCS, das andere vom ACS, wobei jeder Veranstalter an seiner eigenen Zählung festhielt: So führte der SAMV/TCS 1926 die vierte Bergprüfungsfahrt auf den Zugerberg durch, der ACS hingegen 1928 die dritte ...