

«MEMORIAL-BERGRENNEN» Steckborn - Eichhölzli



Ein persönlicher Bericht: «Steckborn» spielt eine grosse Rolle in meiner Biografie, denn ohne den Onkel Georges, der in mir den «Motoren-Virus» setzte, wäre mein Leben wohl anders verlaufen!

Mein Bruder Jürg fährt erstmals beim Memorial-Rennen von Steckborn mit

Es gibt zwei Auto- bzw. Motorrad-Narren in unserer Familie: Jürg in der 4-Rad-Fraktion, ich in der 2-Rad-Fraktion. Er fragte mich nach dem Kontakt mit meiner Cousine Ariane, die heute noch immer im Elternhaus lebt. Für mich ein Grund, wieder mal Steckborn aufzusuchen. Biografische Details im Anhang



Das Siegerauto von 1955 fuhr auch im Jahr 2026 mit

Was für ein Erlebnis: Zusammen mit Jean-Marc, dem Mann meiner Cousine, erklamm ich den Hügel in Steckborn, um oberhalb des Dorfes das Rennen zu beobachten. In der Erinnerung waren alle Distanzen grösser als ich sie heute erlebte, was aber ein normales Phänomen ist. Kinder haben eine andere Beziehung zu Zeit und Weg, alles dauerte ewig, man war sofort enorm weit weg von zuhause.

Ein solches «Rennen» ist ein Schau-Lauf: Die angefressenen Motor-freaks präsentieren ihre heissgeliebten Schätzchen aus längst vergangenen Epochen. Klar, dass auf einer solchen Berg(renn)strecke der eine oder andere Gas gibt, auch wenn sich die PS-Zahlen früher natürlich nicht so exorpitant lesen lassen wie in der heutigen Zeit.



Ich fuhr in Thalwil um 08.20 Uhr los. Mein Weg führte über den Flughafen, Embrach, Berg am Irchel, Klein-Andelfingen, Stein am Rhein, Eschenz nach Steckborn. Dort traf ich um Viertel vor 10 Uhr ein. Die Signalisation erlaubte bis an die Bahnhofstrasse zu fahren und, welcher Zufall, das war auch genau der Platz, an welchem sich mein Bruder eingerichtet hatte. Kaum angekommen, hiess mich auch schon meine Schwägerin willkommen. Sie waren am Vortag um 16 Uhr angereist und waren erstaunt, wie viele schon da waren.

An der Bahnhofstrasse war das Feld 4 und das Feld 2. Feld 4 waren die Monoposto und Prototypen, im Feld 2 alle 2- und 3-rädrigen Motorräder. Auf den Seiten 38 bis 47 sind alle Teilnehmenden im Feld 2, von S. 58 bis 63 das Feld 4 im Detail abgebildet. Unter den Exoten befand sich ein Rennwagen mit Jg. 1917, der einen Motor mit 14'500 Kubik-Zentimeter hat, oder anders gesagt 14,5 Liter verteilt auf 6 Zylinder. Das gibt Pötte von 2,4 Litern. Zum Vergleich: Der Sternmotor einer Ju 52 hatte 9 Zylinder zu je gut 3 L, also nur 25%



grössere Kolben als dieser LaFrance Typ 12. Die Höchstleistung von 130 PS erzielt er bei 1500 U/min. Meine Cousine Ariane und ihr Mann Jean-Marc tauchten bald auf. Sie hatten mich jeweils besucht, wenn wir anlässlich einer DO-Ausfahrt im Rest. Guldifuss auf dem Camping-Platz von Mammern Halt machten. Sie kennen natürlich diesen Anlass und so liess ich mich von ihnen unterstützen. Erst gingen wir zum Start und beobachteten eine Weile, wie Fahrzeug um Fahrzeug auf die Reise geschickt wurde. Die ganz alten Fahrzeuge waren froh, wenn sie das Anfahren schafften, andere versuchten möglichst spektakulär

loszufahren, was nicht immer ungefährlich war. In dem Abschnitt waren aber keine Zuschauer zugelassen. Danach erklimmen wir den Hügel, vorbei an einigen Villen mit toller Seesicht. Oberhalb, da wo das Areal des Tennisplatzes liegt, gab es auch eine Zuschauertribüne, doch die meisten Zuschauer setzten sich in die Wiese. Am Vorabend hatte es noch geregnet, aber dieser Regen lief praktisch auf dem festen Boden ab. Selbst die Autos, auf der Wiese im hinteren Teil des Areals, konnten bestens parkieren: In diesem Jahr musste bestimmt niemand aus dem Dreck gezogen werden. An verschiedenen Stellen waren Getränke- und Essensstände aufgebaut, die durch Vereine betrieben wurden. Der Anlass war ein richtiges Volksfest!





Jürg besitzt diesen Royale seit 2016. Die Firma Royale wurde von Ingenieuren aus dem Lola-Rennstall gegründet, die sich selbständig gemacht hatten. Neben diesen Sportwagen bauten sie vorwiegend Formel-Autos, in der Art wie der abgebildete gelbe Rennwagen. Auch für historische Rennwagen gibt es noch offiziell Rennserien, sowohl in England wie auch auf dem europäischen Festland. Jürg fährt mit diesem Fahrzeug aber nur noch Show-Rennen wie hier das Memorial Bergrennen Steckborn Eichhölzli.

Biografische Angaben: Was verbindet mich mit Steckborn? Als Kind verbrachte ich alle Ferien (mit Ausnahme derjenigen im Winterhalbjahr, meine Grossmutter wohnte in Arosa) bei meinem Onkel Georges, dem jüngsten Bruder meiner Mutter. Er holte mich jeweils am Sonntag des Ferienbeginns im Baselbiet (von 3-12 J. wohnten wir in Reigoldswil BL) mit seinem Auto ab, am Ende der Ferien brachte er mich dann wieder zurück. In seiner Freizeit fuhr mein Onkel mit seinem Porsche 912 ACS-Clubrennen, auch im Alltag, es gab noch kein Tempolimit ausserorts und auf Autobahnen, von denen es aber kaum welche gab, war er recht zügig unterwegs. Er hatte auch eines der ersten japanischen Autos in den frühen Sechziger Jahren, einen PMC Mikado V6, erst einen Sedan, später einen Kombi. Ich übernahm diese Faszination für Autos von ihm, bereits im Alter von 13 Jahren abonnierte ich mit meinem Taschengeld die «Automobil Revue». Während des Autosalons in Genf, erinnere ich mich, kam eine erste Ausgabe mit einem farbigen Bund mit schönen Farbabbildungen, dann alle paar Tage weitere Ausgaben dieses für die ganze Welt sehr wichtigen Events. Das war die Zeit von Monteverdi, einem Kleinsthersteller von leistungsstarken Autos in Basel. In Leserbriefen empörte ich mich vor allem über Designs, wie den neuen Opel Rekord mit vorne ansteigender Fensterlinie. Ich wollte Automechaniker werden, dann das Technikum in Biel besuchen und schliesslich Testfahrer werden. Bubenträume halt.

Onkel Georges hatte die Champignons-Kultur meines Grossvaters mütterlicherseits übernommen, welcher im Zweiten Weltkrieg selbst begann «Champignons-de-Paris» zu züchten – wegen des Krieges fuhren keine Züge mehr, welche vorher zuverlässig die Champignons nach Zürich geliefert hatten. Meine Grossmutter verkaufte auf dem Bürkli-Platz 35 Jahre lang frische Champignons. Ich erinnere mich, wie ich als Erstklässler während der «Seegfrörni» (Winter 1963) mit meiner Mutter das «Züri-Grosi» (im Unterschied zum «Aroser Grosi») auf dem Markt besuchte, daneben war der Stand, an welchem «nackte Hühner» verkauft wurden. Mein Kommentar: Ob die wohl ohne Federkleid nicht frieren würden?

Georges' Frau Nelly kam aus dem Welschland, ganz genau aus Cortaillod NE. Ihre Eltern hatten einen kleinen Renault Caravelle, ein Sportcoupé, welches von Frua designt war. Viele Autos in dieser Zeit wurden von Pininfarina gezeichnet. Sie hatten zwei Töchter, Christine und Ariane – für ihre Eltern war ich quasi der grosse Bruder ihrer Töchter. Entsprechend wurde ich verwöhnt. Ich begleitete Onkel Georges immer auf all seinen Autofahrten. Ab und zu mussten Kunden schnell bedient werden, oder dann hatte es zu viele Pilze, die dann in die Konservenfabrik der Migros in Bischofszell gebracht wurden. Oder es hatte zu wenige Champignons, also mussten wir nach Herisau fahren, um beim grossen Züchter Kuhn welche abzuholen. Warum Steckborn? Nachdem mein Grossvater in einer von der Stadt Zürich gemieteten Scheune in Seebach herausgefunden hatte, wie man erfolgreich Champignons kultiviert, fand er in Steckborn Sandsteinhöhlen, die er entsprechend ausbaute. Die wurden zwar beheizt und belüftet, aber je nach Wetter, waren sie doch sehr sensibel im Wachstum auf Temperaturschwankungen. Diese Champignonskultur betrieb mein Onkel bis in die frühen Neunziger Jahre. Da grössere Investitionen anstanden, verzichtete er darauf und gab die Kultur ganz auf. Bei ihm verdiente ich mir mein erstes Taschengeld, indem ich die Kartons zusammen«bostichte», in welche die Champignons für den Offenverkauf gefüllt wurden. Andere gingen in spezielle Frischhalte-Säcke für die Restaurants und Hotels, wo sie weiterverarbeitet wurden.

Bis zu meinem 18.Geburtstag also war ich ein völliger Autoenthusiast. Ich verdiente mein Geld am Wochenende und in den Ferien an der Tankstelle, um mir meine Hobbies zu leisten: Da spielte das Fotografieren eine ganz grosse Rolle, denn ich wurde von meinen Brüdern in die Dunkelkammerarbeit eingeführt, selbst Schwarz-weiss-Filme zu entwickeln und Schwarz-weiss-Bilder herzustellen. An der Maturreise nach Venedig zum Beispiel entwickelte ich Filme im Hotelzimmer und machte Kontaktkopien der Negative, die ich meinen staunenden Mitschülern beim Frühstück herumreichte. Wo wohl das Abwasser damals (1974) des Hotelzimmer-Wasserbeckens hingegangen ist?!? Die Migrol-Tankstelle, an welcher ich praktisch jeden Samstagmittag und Sonntagmorgen arbeitete, lag an der Dornacherstrasse im Basler Gundeliquartier, wo meine «grosen Brüder» wohnten. Ich machte also regelmässig Autostopp, stellte mich in Winterthur-Wülflingen an die Strasse mit dem Schild «BS» und war dann ruck-zuck jeweils in Basel. Der Literpreis für Benzin lag damals bei Fr. -.56, nach der Erdölkrise 1973 stieg er dann auf über 80 Rappen. Bleifrei gab es erst Ende der Achtziger Jahre. Da ich mir als Mittelschüler kein Auto leisten konnte, kaufte ich meinem Bruder seine «kleine» 125er-AS1-Yamaha ab, da er inzwischen auf eine 250er Drehschieber-Kawasaki umgestiegen war. Am Tag nach meinem 18.Geburtstag, an welchem die Lernfahrausweise für Auto und Motorrad eingetroffen waren, machte ich in BS erste Fahrversuche (Berganfahen, schalten), tags darauf gings auf die Heimfahrt nach Wila.

Wiedersehen mit Tante Nelly: Mein Onkel Georges war im Jahre 2012 gestorben, 6 Wochen bevor meine Mutter als letzte der 4 Geschwister ebenfalls verschied. Meine Cousine Ariane, welche auf dem Grundstück an der Gehrenstrasse (neue Adresse: Alte Landstrasse) mit ihrem zweiten Mann neu baute, hielt immer den Kontakt mit mir. Wenn wir anlässlich der DO-Ausfahrten jeweils unser Fahrziel im Rest. Guldifuss in Mammern oder im Rest. Lido in Steckborn hatten, besuchte sie mich. Als mein Bruder Jürg mich nach ihren Angaben fragte, war für mich klar, dass dies der Anlass sein würde, wieder mal meine Tante, die inzwischen im Altersheim wohnt, zu treffen.



Seite in Arbeit (Stand: 13.9.2026)