

der Vinschger



Aus „Lausoleum“ ...

... WIRD MUSEUM

MORIGGL
Die saubere Lösung

Schlüsselfertige Badsanierung



www.moriggl.com • Tel. 0473 831 555

BERGBAHNEN LATSCH TARSCHER ALM ST. MARTIN IM KOFEL

Wandern, biken und genießen 

TARSCHER ALM
Bus & Bikeshuttle
täglich vom
Bahnhof Latsch



www.bergbahnen-latsch.com

BAUMSCHULE NISCHLER

Ihr Ansprechpartner:
Fissneider Daniel
Tel. +39 339 8450512



SCHLANDERS Tel. 0473 740 082
Gewerbezone 1 Fax 0473 740 408
Vetzan Mail info@nischler.it

www.nischler.it

Poste Italiane SpA - Versand im Postabonnament - spez. Dlekt. 353/2003
(abgebildet in Bes. 27/02/2004 Nr. 46) Art. 1, Komma 1, CNS Bozen
NR. 15 (960) - 31.08.2022 - LP 27 JG | 14-tägig

Hans Stuck ist „zurück“

Sohn „Strietzel“ auf Besuch in Trafoi.
Vor 90 Jahren gewann sein Vater das „höchste Bergrennen“ der Welt.



Hans-Joachim Stuck (rechts) beim Portraitbild seines Vaters Hans Stuck; daneben die Portraitbilder von Tazio Nuvolari, Rudolf Caracciola und Mario Tadini (v.l.).



Diese Schautafeln zeigen die Siegerautos (Bugatti, Alfa Romeo, Mercedes) des legendären Rennens von Trafoi (1.550 m) auf das Stilferjoch (2.757 m).

TRAFOI - Es war vor 90 Jahren, als der deutsch-österreichische Automobilrennfahrer Hans Stuck (1900-1978) das „höchste Bergrennen der Welt“ gewann. Die 5 wichtigsten Automobilclubs Europas hatten 5 Bergstraßen in 5 Ländern für die Austragung der ersten „Internationalen Bergmeisterschaft“ ausgewählt. Für Italien organisierte der Automobil-Club Mailand mit Unterstützung der Automobilclubs Meran und Bozen das Rennen von Trafoi auf das Stilferjoch. Dieses Rennen sorgte für ein großes, internationales Medienecho und lockte viel Publikum an. Es war als „höchs-

tes Bergrennen der Welt“ ausgeschrieben worden. Die Helden des ersten Stilferjoch-Rennens hießen Hans Stuck, Mario Tadini, Rudolf Caracciola und Tazio Nuvolari. Zum Gesamtsieger wurde am 28. August 1932 Hans Stuck gekürt. Sein Sohn Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck, geboren 1951, war am vergangenen 27. August, also fast auf den Tag genau 90 Jahre nach dem legendären Rennen, auf Einladung von Stephan Gander nach Trafoi gekommen. Gander war im Dachboden des Hotels „Bella Vista“ auf historische Aufzeichnungen, Zeitschriften und Plakate gestoßen. Er be-

schäftigt sich schon seit einiger Zeit mit dem damaligen Rennen, der ersten wirklich großen Sportveranstaltung in Südtirol. Um daran zu erinnern, hat Stephan Gander neben Hans-Joachim Stuck auch Nachfahren und Fans des italienischen Automobilrennfahrers Ugo Sivocci (1885-1923) eingeladen, sowie Vertreter des Museums „Tazio Nuvolari“. Sichtlich gerührt war „Strietzel“, als in der Kurve Nr. 46, unmittelbar vor dem Hotel, eine temporäre Ausstellung eröffnet wurde. Für mehrere Wochen sind dort Rennplakate von 1932 zu sehen, Schautafeln mit der Nachbildung

der damaligen Siegerautos (Mercedes, Alfa Romeo, Bugatti) und lebensgroße Portraits der 4 Protagonisten in Rennanzügen. Als Hans-Joachim Stuck - er startete zwischen 1974 und 1979 in der Formel 1, gewann 1986 und 1987 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans und wurde 1990 Deutscher Tourenwagen-Meister - das Portrait seines Vaters enthüllte, der als „Bergkönig“ in die Motorsportgeschichte eingegangen war und als Prototyp des Herrenfahrers galt, konnte er die Tränen kaum zurückhalten. „Strietzel“ war am frühen Morgen mit einem neuen VW Tuareg von Kitzbühel nach



Gruppenbild mit (v.l.): Franz Wimmer, Walter „Fuzzy“ Kofler, Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck, Franz Heinisch, Gustav Thöni und Stephan Gander.



Fabio Castagna vom Museum „Tazio Nuvolari“ neben dem Portrait von Tazio Nuvolari, der vor 130 Jahren geboren wurde.



Fotos: Archiv Stephan Gander

Diese Bilder vermitteln einen Eindruck davon, was beim Autorennen auf das Stilfserjoch vor 90 Jahren los war; links abgestellte Rennautos im Zielgelände, rechts Hans Stuck in einer Kurve der Passstraße.

Trafoi gekommen. „Eine Fahrt auf das Stilfserjoch konnte ich mir natürlich nicht verkneifen“, gestand er dem „Der Vinschger“. Er erinnert sich noch gut daran, wie ihm sein Vater von den engen Kurven der Passstraße erzählte. Auf die Frage, wie sich die Formel 1 im Vergleich zu früheren Zeiten verändert habe, meinte Stuck: „Früher war das Ganze weniger kommerziell und es ging etwas menschlicher zu. Heute ist alles professioneller, schnelllebiger und auch oberflächlicher geworden.“ Im Elektro-Motorsport

sieht er eine interessante Alternative, „um den Motorsport wieder zurück in die Städte zu bringen.“ Er selbst habe auch lange geglaubt, dass Motorsport ohne Krach nichts sei, bis ihm seine Frau gesagt habe: „40 Jahre lang hast du dich mit Ohrenstöpseln gegen den Lärm geschützt und jetzt jammerst du.“ Übrigens: im Vorjahr setzte sich Stuck wieder in ein Rennauto, um an der „GT2 European Series“ teilzunehmen. Als Motorsportfunktionär ist er bis heute aktiv. Die Initiative von Stephan Gander, das legendäre

Bergrennen mit einer Ausstellung und einer kleinen Erinnerungsfeier aus der Vergessenheit zu holen, wurde von „Strietzel“ ebenso gelobt, wie vom Stilfser Bürgermeister Franz Heinisch, dem Rallyefahrer und vierfachen Gewinner der FIA-Weltmeisterschaft für Elektroautos, Walter „Fuzzy“ Kofler, und vielen weiteren Ehrengästen. Die Skilegende Gustav Thöni kann sich noch daran erinnern, wie ihm ein Onkel, der das Rennen selbst beobachtet hat, von diesem besonderen Tag in Trafoi erzählte.

Die Jalousien und die Eingangstür zum Hotel wurden demnach geschlossen, um zu verhindern, dass Schottersteinchen, die von den startenden Rennautos vor dem Hotel aufgewirbelt wurden, in die Zimmer und in den Hausflur „flogen“. Musikalisch umrahmt wurde die Feier in Trafoi von 3 Alphornbläsern aus dem Val Müstair. Auch die Sopranistin Giorgia Francesconi aus Mantua, die mit der Delegation des Museums „Tazio Nuvolari“ angereist war, ließ ihre Stimme erklingen.

SEPP

Klauberzeit.

Jetzt tolle Angebote an Südtiroler Speck-, Schinken- und Wurstspezialitäten. Wir freuen uns auf Sie!

Direktverkauf ...
Montag bis Freitag: 8-12 und 14-18 Uhr,
Samstag: 8-12 Uhr
Schlanders/Gewerbegebiet Vetzan,
Tel. 0473 737 352, www.recla.it

EINTRITT FREI
INGRESSO LIBERO

ZWISCHEN MAUERN UND
PALABIRABÄUMEN

**SÜDTIROL KOCHT
& Frau**
DIE SÜDTIROLER
by Silvia Fontanive

ZU GAST IN GLURNS

LIVE KOCHSHOW, VERKOSTUNG UND KONZERT
SHOW COOKING DAL VIVO, DEGUSTAZIONE E CONCERTO

MAINFELT
est. 2014

15.09.2022
ORE 17.00 UHR GLURNS FESTIVAL

PETRA PATSCHEIDER, MICHAEL ZIERNHELD - DAS GERSTL
HELENE LADURNER - SCHLINIGER ALM
GEBHARD STECHER - PLANTAPATSCHEITTE

SPECIAL GUESTS: MANFRED ZIERNHELD PATRICK STROBL & DOMINIK FISCHWALTER

Poste Italiane SpA - Spedizione in abbonamento postale
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)
art.1 comma 1. Cns BOLZANO - contiene I.P.

Venerdì 26 agosto 2022 - Anno 77 (CXXXVI) - n. 202
1,50 Euro provincia di Bolzano, Trento, Verona, Padova e Brescia - 2,00 Euro resto d'Italia

Direzione redazione amministrazione: via Alessandro Volta 10, 39100 Bolzano - 0471.904111 - bolzano@altoadige.it - www.altoadige.it

Scivola sulle scale di un bar e muore

A Merano. Un'anziana è caduta sulla rampa che porta alla toilette del Tip Top di corso Libertà: è deceduta sul posto dopo aver battuto la testa. Indagini in corso > **A pag. 31**



I carabinieri davanti al bar di Merano

La sfida al Senato di Bolzano
Spagnoli: «Corro per vincere e porto la mia esperienza»

Luigi Spagnoli

BOLZANO. Il candidato del centrosinistra è ottimista: «Mayr è un amico ma non è conosciuto come me».
> **Francesca Gonzato** pag. 18



Oltre lo sport IL TIFO E IL PRIMATO POLITICO

ANDREA SARRI

Nei giorni scorsi molti di noi hanno fatto il tifo per nuotatrici e nuotatori, impegnati agli europei di Roma, o per gli atleti e le atlete che a Monaco di Baviera hanno dato vita agli europei di atletica leggera. Nel nostro piccolo, molti bolzanini e bolzantine hanno fatto il tifo per la prima (sfortunata) prestazione casalinga in serie B del neopromosso Südtirol, nel rinnovato stadio Druso.
> **Segue a pagina 15**

Elezioni e autonomia L'IDEOLOGIA NAZIONALE È IL NEMICO

LORIS TAUFER

Difronte allo spettacolo indecoroso della politica romana - dove ci sono state le dimissioni forzate di un personaggio di valore come Mario Draghi e dove si assiste, nel giro di qualche giorno, a cambi repentini di alleanze, alla fiera delle promesse elettorali - l'atteggiamento di molti cittadini potrebbe essere quello, alle elezioni nazionali del 25 settembre, del rifiuto e dell'astensionismo.
> **Segue a pagina 15**

L'operaio non ce l'ha fatta

L'incidente sul lavoro. È morto in ospedale ieri, dopo due giorni di agonia: era caduto dal ponteggio del cantiere nella sede dell'Ipes. Abdel Ben Said aveva 64 anni > **Il servizio a pagina 21**

Coro Monti Pallidi, la "famiglia" si è allargata



La ripartenza senza limitazioni Covid e con quattro nuove formazioni

«Oggi il Coro Monti Pallidi non è più da solo - dice Alberto Magnanini, il presidente - e siamo diventati addirittura un'Associazione di promozione sociale. Ma rimaniamo quelli di sempre, nonostante il tempo trascorso e siamo anche fieri che dal solco da noi tracciato, siano germogliate nuove esperienze corali o che ne siano fiorite altre. La famiglia del Monti Pallidi si è allargata, fino a comprendere altri quattro cori, oltre al nostro» > **Il servizio a pagina 27**

Energia e rincari
E ora corsa alla legna: costi alle stelle

> **Davide Pasquali** a pagina 17

La pandemia
In settembre i vaccini aggiornati

> **Valeria Frangipane** a pagina 20

Divieti nei condomini
Auto elettriche «No alle prese nei garage»

> **Paolo Camprostrini** a pag. 22

La Mostra del Cinema
Due registi regionali a Venezia

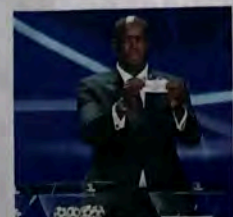
> **Sandra Mattel** a pagina 10

Il lettore in prima SCRIVO A CHI HA FATTO CADERE DRAGHI

FRANCESCO LENA

Vorrei rivolgere alcune considerazioni ai partiti che hanno fatto cadere il governo Draghi.
1) Nella vostra affrettata scelta di fare cadere il governo Draghi, mi sento di dirvi che avete guardato ai vostri interessi di parte, invece di guardare gli interessi generali
> **Nelle lettere a pagina 14**

Sorteggi Champions Inter, girone da incubo Bene il Milan Juve con il Psg



> **Il servizio a pagina 35**

Novant'anni fa sullo Stelvio, che bolidi in gara!



• Anche Nuvolari sui tornanti nella corsa del 1932 > **Stephan Gander** pag. 12

Giovanni Padovani con la Virtus nel 2016

Il calciatore assassino ha giocato a Bolzano

BOLZANO. «Sono sconcertato». Franco Murano ha commentato così il femminicidio che ha visto protagonista Giovanni Padovani, ex difensore centrale della Virtus Bolzano, che ha ucciso a Bologna Alessandra Matteuzzi. Padovani era nella Virtus nella stagione 2016-2017, in serie D. La squadra era guidata da mister Lomi e il difensore era stato portato a Bolzano dal DG Murano.
> **Filippo Rosace** a pagina 36



• Padovani al tempo della Virtus

COSTUME & SOCIETÀ

Novant'anni fa
una parata di big
a sfidare lo Stelvio

L'evento. Il 28 agosto del 1932 al via di Trafoi anche Tazio Nuvolari uno dei tanti campioni che affrontarono "la corsa più alta del mondo" per la prima edizione del "Campionato Internazionale della montagna"

STEPHAN GANDER

Trafoi, 28 agosto 1932: 90 anni fa, a fine agosto del 1932, si svolse al Passo dello Stelvio il primo "Campionato Internazionale della montagna". Gli organizzatori erano i cinque club automobilistici più importanti d'Europa, che proposero le loro cinque migliori strade di montagna come piste di gara. La corsa da Trafoi allo Stelvio fu indicata come "la corsa più alta del mondo". Parteciparono i migliori piloti e le migliori auto da corsa del mondo e l'interesse a livello internazionale fu altissimo.

Il Campionato Internazionale della Montagna

Nel 1932 vi fu dunque il primo "Campionato Internazionale della Montagna". I cinque club organizzatori proposero per la gara in Germania il percorso del Kesselberg, in Austria il Gaisberg, in Svizzera il Passo del Klausen, in Francia il Mont Ventoux e in Italia, con l'Automobile Club di Milano e il supporto degli Automobile Club locali di Merano e Bolzano, lo Stelvio; da Trafoi (1.550 m) al Passo dello Stelvio (2.760 m), per "la corsa in montagna più alta del mondo". Al vincitore un premio in denaro pari a 50.000 lire, che oggi equivale a circa 50.000 euro.

Per i piloti di punta, oltre ai Gran Premi nazionali, anche le gare in salita erano eventi molto importanti, in quanto contribuivano sia alla loro fama, che al prestigio del marchio dell'auto. Per questo motivo furono tanti gli assi del circuito internazionale alla gara dello Stelvio: per esempio dalla Germania arrivarono Rudolf Caracciola e Hans Stuck, mentre dalla Svizzera Hans Stuber e Horst Von Waldhausen. La lista dei piloti italiani iscritti era lunghissima, da Clerici, al Marchese Cornaggia, a Aymini, Minozzi e Strazza, e anche la "Scuderia Ferrari", la squadra corse dell'Alfa Romeo, con Enzo Ferrari come direttore di gara e grandi nomi quali Tazio Nuvolari e Mario Tadini.

Preparazione della pista, tecnologia all'avanguardia e allenamenti

Già diversi giorni prima della gara, a Trafoi c'era grande fermen-

to: la strada sterrata dello Stelvio doveva essere in perfette condizioni. Diverse squadre furono così impegnate a riparare e spazzare la strada; nelle 45 curve fu predisposta una segnaletica bianca e nera e tutte le curve furono numerate. In più tra Trafoi e lo Stelvio fu installata appositamente una linea telefonica di 14 km, per avere un collegamento funzionante in 5 punti del percorso. Nell'area di arrivo del Gigo dello Stelvio furono inoltre allestiti parcheggi per le auto private ed un'area riservata ai partecipanti della gara, oltre a una tribuna per spettatori e giornalisti. Non mancava la tecnologia, da un moderno sistema di altoparlanti, a, novità assoluta, un sistema elettronico di misurazione del tempo, in grado di registrare i tempi di arrivo dei partecipanti alla gara con frazioni di secondo. Un giorno prima della gara, dalle 5 del mattino alle 8 del mattino, si tennero le prove a circuito chiuso, per consentire ai partecipanti di testare l'impegnativo percorso: il miglior tempo di allenamento fu quello del tedesco Rudolf Caracciola.

La notte prima della corsa

Un buio cielo notturno avvolge le montagne dell'Ortles e dello Stelvio, sopra le quali brilla un magnifico cielo stellato ed una pittoresca falce di luna illumina i ghiacciai. A Trafoi, dove i corridori hanno preso alloggio, c'è ancora una calma sognante in questa notte argentata, che promette una giornata meravigliosa. I bellissimi bolidi sono tutti parcheggiati a valle, stanno lì in fila come una composizione di colori, rosso, blu, verde, nero e bianco, protetti dalle loro guardie, in attesa della loro grande esibizione. A partire dalle ore 9, direttamente di fronte all'Hotel Bella Vista di Trafoi, nella curva n. 46, avverrà la partenza per la grande "Corsa dello Stelvio".

Nella zona del traguardo, nel cuore della notte, le finestre dell'hotel del Gigo si illuminano, l'osservatore è accolto da una vita da campo automobilistico mai vista prima. Striscioni, bandiere e manifesti ovunque, una folla di persone e centinaia di auto. Alle 5 del mattino la calca delle macchine è al massimo, perché dopo la strada sarà chiusa. La confusione al parcheggio è grande, ma l'umore di tutti, nonostante l'ora, è brillante. Le persone si muovono tra le automobili, cantando, fischiando, suonando il clacson. Alle ore 7 un debole vento mattutino muove i striscioni e le bandiere. L'Ortles brilla magnificamente alla prima luce del sole, mentre il Livrio inizia ad affollarsi fino alla cima: tutti vogliono il posto migliore, tutti vogliono osservare la grande corsa.

Che gara, e che finale al cardiolpalm

Alle ore 9 l'altoparlante annuncia la partenza del primo concorrente, la gara inizia. Le prime a partire sono le auto di serie utili-

tarie della "classe turismo", la maggior parte delle quali sono di piloti privati. Gli spettatori attendono i nomi di fama mondiale, con le auto sportive, che entrano in gara solo nella seconda metà della corsa. La partenza dei concorrenti è a ritmo di ogni 3 minuti, l'altoparlante annuncia finalmente la partenza numero 68. «Hans Stuck... partito». Pochi minuti dopo la partenza, un'imponente nuvola di polvere si alza nella foresta di Trafoi, ancor prima che si possa intravedere la Mercedes SSKL bianca. Che poco dopo è finalmente visibile in pista: Stuck è uno specialista delle salite, compie veri e propri miracoli con la sua pesante e potentissima auto, sfreccia sui tornanti, solca letteralmente il manto stradale, fa rombare il motore e corre impetuosamente verso il traguardo, sollevando nuvole di polvere e ghiaia. E conquista il miglior tempo! La folla si è scatenata, ma c'è da seguire altri campioni, come Tazio Nuvolari, con il numero 72, partito sei minuti dopo Stuck. Il "Mantovano volante" nonostante si sia dimenticato di indossare gli occhiali in partenza è sempre all'attacco in tutta la serie di tornanti. Tuttavia, l'italiano - la cui Alfa Romeo "Mille Miglia" da 2300 cc ha solo la metà della cilindrata della vettura del suo concorrente tedesco - è leggermente in ritardo e risulta staccato di 20 secondi rispetto a Stuck.

Ora è un botta e risposta: tutti aspettano con ansia il pilota che negli allenamenti ha raggiunto il miglior tempo: Rudi Caracciola. Il pubblico lo segue per tutta la pista e osserva il suo stile elegante nei tornanti e l'accelerazione della vettura sui brevi rettilinei, tutti applaudono, ma alla fine "Caratsch" con la sua Alfa Romeo 8C è in ritardo di qualche secondo rispetto al suo connazionale Stuck. Ora manca solo un'Alfa della "Scuderia Ferrari" che potrebbe inserirsi tra le migliori vetture. A guidarla è Mario Tadini, velocissimo nei tornanti: il pubblico percepisce la sua splendida corsa e lo accompagna con entusiasmo su per le curve. Si arrampica con energia, con stile, con facilità. Riuscirà a fare quello che Caracciola non è riuscito a fare? Il finale è emozionante: Tadini è all'ultimo tornante, a pochi metri dal traguardo, ma all'improvviso la macchina rallenta per un breve istante, sufficiente per perdere la gara. Il cronometro si ferma, manca un battito di ciglia al miglior tempo di Stuck. Stuck vince, Tadini è secondo!

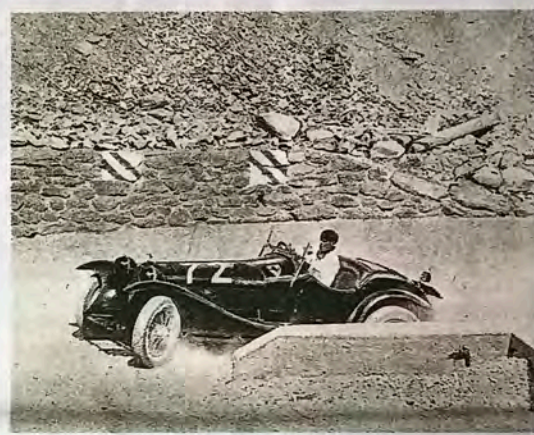
14 moschettieri e l'analisi

I 14 moschettieri della prima gara dello Stelvio sono Hans Stuck, Mario Tadini, Rudolf Caracciola e Tazio Nuvolari. Mario Tadini, vincitore della categoria 2000 cc e secondo assoluto, rivelerà alla stampa di non essere riuscito a inserire la terza marcia per un breve momento sul rettilineo finale. Rudolf Caracciola, terzo assoluto, dichiarò: «Per il motore questa pista è durissima, ma per il pi-



« Hans Stuck, il più veloce sui tornanti che portano allo Stelvio

lota è divertentissima!». Tazio Nuvolari, quarto in classifica generale, disse: «È stata una gara estrema, si parte dal fondovalle con l'acqua piena e quando si arriva in cima è tutta evaporata», alludendo al radiatore fumante della sua Alfa Romeo. Il vincitore assoluto Hans Stuck ricevette una gigantesca corona d'alloro, con in sottofondo gli applausi di una folla innumerevole a caccia di una stretta di mano e di un autografo. Per i numerosi spettatori giunti dall'Italia, dalla Germania, dalla Francia, dall'Austria e dalla Svizzera, la gara dello Stelvio del 1932 - su questa magica pista unica in Europa - fu certamente di grande impatto, un'esperienza da pelle d'oca.



« Tazio Nuvolari sulla sua Alfa Romeo

CINEMA

BOLZANO

CINEPLEX

Via del Macello, 53/a - Tel.: 0471/054550

Minions 2: (Animazione)**Come Gru diventa cattivissimo**

di Kyle Balda
Ore: 16.30, 18.30 e 20.40

Bullet Train (V.M. 14)

di David Leitch
Ore: 17.10 e 21.40

Men (V.M. 14)

di Alex Garland
Ore: 18.40

Crimes of the Future (V.M. 14)

di David Cronenberg
Ore: 21.40

Minions: (Animazione - DE)**Auf der Suche nach dem Mini-Boss**

di Kyle Balda
Um 16.10, 18.00 u. 19.50 Uhr

Der Junge Häuptling Winnetou (DE)

von Mike Marzuk
Um 16.30 Uhr

Bullet Train (DE - FSK 14)

von David Leitch
Um 16.30, 19.00 u. 21.30 Uhr

After Forever (DE)

von Castille Landon
Um 16.45, 18.50 u. 21.00 Uhr

Mein Lotta Leben (DE)

Alles Tschaka mit Alpaka
von Martina Plura
Um 17.00 Uhr

Guglhupfgeschwader (DE)

von Ed Herzog
Um 19.15 Uhr

Jagdseason (DE)

von Aron Lehmann
Um 19.40 Uhr

Top Gun: Maverick (DE)

von Joseph Kosinski
Um 21.15 Uhr

Nopo

von Jordan Peele
Um 21.20 Uhr

FILMCLUB

Via Dr. J. Streiter, 6 - Tel.: 0471/974295

200 Metri

di Ameen Nayfeh
Ore: 18.00 e 20.00

Giorni d'estate

di Jessica Swale
Ore: 20.30

Corsage

von Marie Kreutzer
Um 18.15 Uhr

Märzengrund

von Adrian Goinger
Um 18.15 u. 20.30 Uhr

UCI CINEMAS - TWENTY

Via G. Galliei, 20

Minions 2: (Animazione)

Come Gru diventa cattivissimo

di Kyle Balda
Ore: 17.00, 18.00, 19.30, 20.30 e 21.30

Bullet Train (V.M. 14)

di David Leitch
Ore: 17.15 e 20.15

Thor: Love and Thunder

di Taika Waititi
Ore: 17.30

Top Gun: Maverick

di Joseph Kosinski
Ore: 20.00

Nopo

di Jordan Peele
Ore: 20.45

LAGUNDO

CINEPLEX ALGO

Via J. Weingartner, 31 - Tel.: 0473/055390

Minions 2: (Animazione)

Come Gru diventa cattivissimo

di Kyle Balda
Ore: 17.00

(DE)

Bullet Train

di David Leitch
Ore: 21.30

Minions: (Animazione - DE)

Auf der Suche nach dem Mini-Boss

von Kyle Balda
Um 17.10 u. 19.10 Uhr

Der Junge Häuptling Winnetou (DE)

von Mike Marzuk
Um 17.15 Uhr

After Forever (DE)

von Castille Landon
Um 17.20, 19.20 u. 21.15 Uhr

Bullet Train (DE - FSK 14)

von David Leitch
Um 19.00 u. 21.15 Uhr

Guglhupfgeschwader (DE)

von Ed Herzog
Um 19.20 Uhr

Top Gun: Maverick (DE)

von Joseph Kosinski
Um 21.20 Uhr

BRESSANONE

CINEMA STELLA

Via M. Vecchio, 8 - Tel.: 0472/836408

Minions: (Animazione - DE)

Auf der Suche nach dem Mini-Boss

von Kyle Balda
Um 15.00 Uhr

After Forever (DE)

von Castille Landon
Um 17.00 Uhr

BRUNICO

CINEMA ODEON

Via Villa don Bosco, 1 - Tel.: 0474/554289

Minions: (Animazione - DE)

Auf der Suche nach dem Mini-Boss

von Kyle Balda
Um 17.30 Uhr

After Forever (DE)

von Castille Landon
Um 17.30 u. 20.00 Uhr

Bullet Train (DE - FSK 14)

von David Leitch
Um 20.00 Uhr



« La locandina del 90° anniversario

Dolomiten

TAGBLATT DER SÜDTIROLER

www.dolomiten.it

2,60 € Südtirol u. Trentino - 3,00 € restl. Italien u. Ausland

Freitag, 26. August 2022

Poste Italiane SpA - Versand im Postabonnement - ges. Dekr. 353/2003 (abgeändert in Ges. 27/02/2004 Nr. 46) Art. 1, Koninkl. I. CNS Bozen - Beinhaltet I.P. und I.R. 140. Jahrgang, Nummer 195

P841



ZÖLIBATÄR:
Warum sich Gudrun
Leitgeb für ein Leben
im Kloster entschieden
hat **► 17**

MAGAZIN

Illustrierte mit
TV-Programm vom
27. 8. bis 2. 9. 2022



LEGENDÄR:
Königin Silvia und
der Sommer vor 50
Jahren, der ihr Leben
verändert hat **► 29**



POPULÄR:
Katja Schroffenegger
über ihre Karriere
und die Zukunft des
Frauenfußballs **► 34**

SÜDTIROLS
7-Tage-Inzidenz

287 ↓

Wert vom Vortag 298

SÜDTIROL **► 13**

ELITÄR:
Deshalb kommen
Mario Draghi und Karl
Nehammer jetzt doch
nicht nach Südtirol

SPORT **► 36**



SPEKTAKULÄR:
Hans Stuck und
das legendäre
Autorennen vor 90
Jahren am Stilfser Joch

INHALT

Kultur	5
Todesanzeigen	8
Leserbriefe	19
was & wo	30
Kleinanzeiger	38
Horoskop	38
Service	39
Impressum	39
Rätsel	24/27/28/32/38

WETTER **► 40**

**Sommerliche
Verhältnisse**

SERVICE

Abo Tel. 0471/925590
Fax 0471/925599
Anzeigen Tel. 0471/925344
Fax 0471/925318
Redaktion Tel. 0471/925400
Fax 0471/925440
dolomiten@athesia.it

So viel Geld schulden Urlauber dem Südtiroler Sanitätsbetrieb

VERWALTUNG: Hunderttausende Euro für Behandlungen ausständig – Inkassobüro hat nur mäßigen Erfolg beim Eintreiben **► Seite 13**



Wahnsinn! Linienbus der SASA verliert während der Fahrt sein linkes Hinterrad

Das hätte ordentlich ins Auge gehen können. Einem Linienbus der SASA ist – wie erst jetzt bekannt wurde – bereits vergangene Woche bei seiner Tour im Sarntal sein gesamtes linkes Hinterrad abhanden gekommen (im Bild). Es ist während der Fahrt einfach abgebrochen. Für viele ein Indiz dafür, dass die Zustände im öffentlichen Nahverkehr in Südtirol immer schlimmer werden. Zumal es sich bei dem Vorfall im Sarntal um keinen Einzelfall handeln soll. **► Seite 15**

AKW Saporischschja komplett vom Stromnetz getrennt

ATOMKRAFTWERK: Brandschäden an Stromleitungen – Anlage immer wieder unter Beschuss – Angst vor Atomkatastrophe

MOSKAU/KIEW (APA/AFP). Das von der russischen Armee kontrollierte Atomkraftwerk in Saporischschja ist nach Angaben des Betreibers gestern vollständig vom ukrainischen Stromnetz abgekoppelt worden.

Wie die ukrainische Betreiber-gesellschaft Energoatom mitteil-te, wurden die beiden zuletzt noch arbeitenden Reaktoren der Anlage vom Netz genommen. Dies sei „das erste Mal in der Geschichte der Anlage“ gesche-

hen. Grund seien Brandschäden an Stromleitungen.

Es werde daran gearbeitet, die beiden Reaktoren wieder an das Netz anzuschließen, teilte Ener-goatom mit. Das Sicherheitssys-tem des Atomkraftwerks funk-

tioniere. Zuvor waren aus wei-ten Teilen der von russischen Truppen kontrollierten Regio-nen Saporischschja und Cher-son Stromausfälle gemeldet worden.

In den vergangenen Wochen

war das größte AKW Europas mehrfach unter Beschuss gera-ten, was Ängste vor einer Atom-katastrophe schürte. Beide Kriegsparteien machen sich ge-genseitig für den Beschuss ver-antwortlich. © Alle Rechte vorbehalten

VORAUSSGESCHICKT

Mein roter Bruder

Karl May hat in seinem Grab sicher schon den Drehwurm. Und Pierre Brice erst recht. Da wird jetzt glatt „Der kleine Winnetou“ vom Büchermarkt genommen, weil angeblich rassistisch und verletzend. Du meine Güte! Als Nächstes geht es bestimmt Bonanza an den Kragen. Weil der Koch ein Chinese ist. Der für weiße Menschen hinterm Herd stehen muss. Untragbar! So et-was. Und dann ist „Mander seids es ban Ander“ dran. Kennen Sie



von
Günther Heidegger

nicht? Das ist ein Theaterabend, der gerade in St. Pauls geboten wird. Da geht es auch um Hel-den. Und Indianer. Und Araber. Und über sie alle darf genussvoll gelacht werden. Auch weil sie gut gespielt sind. Sehr gut sogar. Und das garantiert nicht von

Rassisten. Andererseits ist das aber heute ja bald ein jeder, der dieses Spiel von der falschen To-leranz nicht mitspielt. Nicht „woke“ sein will. Wach also. Und damit allwissend, was man nicht mehr sagen und tun darf. Schach spielen etwa. Weil da im-mer Weiß beginnt. Ehrlich jetzt? Winnetou, mein roter Bruder, gib mir einen Wink: Wo ist das Kriegsbeil vergraben?

guenther.heidegger@athesia.it



OHNE WORTE

45 Kehren

waren beim Bergrennen von Trafoi auf das Stilfser Joch zu bewältigen. Der Start erfolgte unmittelbar nach der Kehre 46 – sie ist direkt vor dem Hotel Bella Vista in Trafoi (im Bild). Insgesamt führen auf der Stilfser-Joch-Straße 48 Kehren von Prad auf das Joch hinauf. Die legendäre Strecke ist 25,7 Kilometer lang.



7 Mal

wurde das Bergrennen von Trafoi auf das Stilfser Joch ausgetragen. Die Premiere erfolgte 1932. Gefahren wurde auch 1933, 1934 und 1935. 1936 fiel es aus, genauso 1937 wegen Schlechtwetter. 1938 und 1939 gingen die letzten 2 Auflagen über die Bühne, ehe der 2. Weltkrieg dem Rennen den Garaus machte.

„Höchstes Bergrennen der Welt“ wird 90

MOTORSPORT: Am 28. August jährt sich zum 90. Mal der Jahrestag über das Bergrennen von Trafoi auf das Stilfser Joch – Ein ausführlicher Blick zurück

VON STEPHAN GANDER*

TRAFOI. Es war am 28. August 1932. Genau vor 90 Jahren wurde am Stilfser Joch die erste internationale Bergmeisterschaft ausgetragen. Organisatoren waren die 5 wichtigsten Automobilclubs Europas, als Rennstrecken dienten die damals 5 „besten“ Bergstraßen. Das Rennen von Trafoi zum Stilfser Joch wurde als das „höchste Bergrennen der Welt“ ausgeschrieben.

Die besten Auto-Rennfahrer und besten Rennwagen der Welt nahmen daran teil, entsprechend groß war das Interesse im In- und Ausland. Diese internationale Großveranstaltung war auch für Südtirol eine Premiere.

Die internationale Bergmeisterschaft

Die 5 wichtigsten europäischen Automobilclubs organisierten 1932 die erste „Internationale Bergmeisterschaft“, jedes Land wartete mit seiner attraktivsten, mit seiner tollsten Bergstrecke auf: Deutschland mit dem Kesselberg, Österreich mit dem Gaisberg, die Schweiz mit dem Klausen-Pass, Frankreich mit dem Mont Ventoux und für Italien organisierte der Automobil-Club Mailand mit Unterstützung der lokalen Automobilclubs Meran und Bozen das Rennen am Stilfser Joch-Stelvio. Das Rennen von Trafoi auf 1550 Höhenmeter zum Stilfser Joch auf 2760 Metern mit einem Höhenunterschied von 1200 Metern wurde als „Höchstes Bergrennen der Welt“ ausgeschrieben. Dem Sieger winkte ein Preisgeld von 50.000 Lire, heute wäre das ein Äquivalent von rund 50.000 Euro.

Bergrennen waren neben den nationalen Grand-Prix-Rennen auch für Spitzenpiloten sehr wichtige Veranstaltungen, trugen sie doch zum Ruhm des Fahrers, aber auch zum Prestige seiner Auto-Marke bei. So gaben sich auch für das Stilfser-Joch-Rennen die Asse des internationalen Rennzirkus ein Stelldichein. Mit Rudolf Caracciola und Hans Stuck waren 2 deutsche Superstars dabei, aus der Schweiz die Top-Fahrer Hans Stuber und Horst Von Waldthausen. Auch die „Scuderia Ferrari“, das Renn-team von Alfa Romeo mit Enzo Ferrari als Rennsportleiter war mit Tazio Nuvolari und Mario Tadini vor Ort.

Vorbereitungen, modernste Technik und Trainingsläufe

Schon Tage vor dem Rennen, herrschte in Trafoi ein emsiges Treiben: Die unbefestigte Stilfser-Joch-Straße musste in perfekten Zustand gebracht werden. Mehrere Rotter-Teams waren damit beschäftigt, die Straße zu reparieren und zu fegen, die 45 Kurven wurden zur Orientierung für die Fahrer mit schwarz-weißer Farbe markiert und mit Nummern versehen. Von Trafoi zum Stilfser Joch verlegten Techniker eine 14 km lange Telefonleitung, damit an 5 Stellen auf der Strecke eine funktionierende Telefonverbindung vorhanden war. Am Zielgelände am Joch wurden Parkplätze für Privat- und Renn-Autos eingerichtet, weiters eine Tribüne für Zuschauer und Journalisten. Mo-



Große Menschenmassen verfolgten die Fahrt von Tagessieger Hans Stuck auf seinem Mercedes SSKL bei der Premiere 1932.

Archiv: Stephan Gander/Mercedes-Benz

demste Technik wurde montiert: Eine große Lautsprecheranlage und erstmals kam eine elektronische Zeitmessung zum Einsatz, die auf Bruchteile von Sekunden genaue Ankunftszeiten der Renn Teilnehmer registrierte. Einen Tag vor dem Rennen wurden bei gesperrter Straße von 5 bis 8 Uhr früh Trainingsläufe durchgeführt, damit die Teilnehmer den anspruchsvollen Streckenverlauf testen konnten: Die beste Trainingszeit erzielte der deutsche Spitzenpilot Rudolf Caracciola. Selbst nachdem die Straße wieder für den allgemeinen Verkehr eröffnet wurde, setzten die meisten Piloten ihre Erkundungstouren fort, um sich den Verlauf der Strecke perfekt einzuprägen.

Die Nacht vor dem Rennen

Unten am Start in Trafoi: Ein dunkler Nachthimmel umhüllt die Ortler-Berge, darüber erstrahlt ein prächtiger Sternenhimmel, der mit einer malerischen Mondsichel die weißen Gletscher zum Leuchten bringt. In Trafoi, wo die Rennfahrer Quartier bezogen haben, herrscht noch träumende Ruhe in dieser schwarzsilbernen Nacht, die einen wunderschönen Tag verspricht. Die schönen Rennwagen spielen alle Farben rot, blau, grün, schwarz und weiß; sie stehen da in Reih und Glied, warten behütet von ihren Wächtern auf den großen Auftritt. Direkt vor dem Hotel Bella Vista, an der Kurve Nr. 46, wird



Tazio Nuvolari von der Scuderia Ferrari auf einer Alfa Romeo 2.3 Mille Miglia. Bemerkenswert: Er hatte vergessen, die Rennbrille aufzusetzen. Archiv Stephan Gander (3)

am Sonntag ab 9 Uhr der Start erfolgen.

Hoch oben im Zielraum: Mit den in der Nacht leuchten die Fenster des Passhotels und nimmt den Betrachter mit einem nie gesehenen Automobillagerleben in Empfang. Überall sind Wimpel, Fahnen und Plakate, Menschenmassen und hunderte Automobile. Um 5 Uhr morgens ist der Andrang der Maschinen am Höhepunkt, denn danach wird die Straße gesperrt. Der Wirrwarr am Parkplatz ist ein heilloser, aber die Stimmung aller ist – trotz der frühen Morgenstunde – gigantisch. Menschenherden bewegen sich zwischen den Automobilen, sie singen, pfeifen, hupen.

7 Uhr: Ein schwacher Morgenwind bewegt die Wimpel und Flaggen. Der übermächtige Ortler leuchtet im Hintergrund prächtig im ersten Sonnenlicht, jetzt beginnt sich der Hang des Livrio bis hoch hinauf zu bevölkern, jeder will den besten Platz, alle wollen teilhaben an dem großen Rennen.

Das Rennen, ein Herzschlag Finale

Um 9 Uhr kündigt der Lautsprecher den Start des ersten Teilnehmers an, das Rennen hat begonnen. Zuerst starten die Serien-Wagen der „Tourismus Klasse“. Die meisten davon sind private Gentlemen-Fahrer, aber das große Interesse der Zuschauer gilt den weltbekanntesten Namen

mit den Sport- und Rennwagen, sie gehen erst in der 2. Hälfte ins Rennen. Im Drei-Minuten-Takt wird gestartet, der Lautsprecher kündigt schließlich Startnummer 68 an: „Hans Stuck...partito!...gestartet!“

Wenige Minuten nach dem Start steigt im Trafoi-Wald eine mächtige Staubwolke auf. Noch bevor der weiße Mercedes-Rennwagen zu sehen ist, kündigt sich eine heroische Fahrt an. Jetzt ist er endlich auf der Strecke zu sehen: Stuck ist Spezialist für Bergrennen, er vollbringt mit seinem schweren Auto wahre Wunder, er wirbelt um die Haarnadelkurven, er pflügt den Straßenbelag förmlich um, lässt seinen Motor aufheulen und rast ungestüm ins Ziel, wobei er Staub- und Schotterwolken aufwirbelt. Bestzeit!

Das Publikum tobt – aber es bleibt wenig Zeit für Kommentare, denn Tazio Nuvolari, startet mit Nummer 72 sechs Minuten nach Stuck. Der „fliegende Mantovani“ hat vergessen, seine Renn-Brille aufzusetzen, trotz Staub und Fahrtwind greift er auf der gesamten Serpentinreihe voll an. Der Italiener – dessen Alfa Romeo „Mille Miglia“ 2300 ccm nur halb so viel Hubraum hat, wie das Auto seines deutschen Konkurrenten – liegt jedoch leicht hinter dem Zeitplan zurück, schließlich braucht er 20 Sekunden länger als Stuck.

Es geht Schlag auf Schlag: Kribbelig warten alle auf den Trainingsbesten: „Rudi Caracciola, Nr. 98...partito!“ – tönt es aus dem Lautsprecher, das Publikum folgt ihm auf der gesamten Strecke und beobachtet seinen eleganten Stil in den Haarnadelkurven und die Beschleunigung des Wagens auf den kurzen Geraden. Alle fiebern mit, aber letztendlich ist auch „Caratsch“ mit seinem Alfa Romeo 8C um ein paar Sekunden langsamer als Landsmann Stuck.

Jetzt fehlt nur noch eine rote Alfa von der „Scuderia Ferrari“, die vorne mitmischen kann: Mario Tadini mit der Nummer 100 – er ist in den Haarnadelkurven sehr schnell unterwegs: Das Pu-



Die geparkten Rennwagen im Zielgelände am Stilfser Joch.

blikum spürt sein wunderbares Rennen und trägt ihn begeistert über die Kurven hoch. Er klettert energisch, mit Stil, mit Leichtigkeit. Kann er das erreichen, was Caracciola nicht geschafft hat?

Es wird ein Herzschlagfinale: Tadini befindet sich in der letzten Haarnadelkurve, nur noch wenige Meter bis zur Ziellinie, doch plötzlich wird das Auto für einen kurzen Moment langsamer, aber es reicht, um das Rennen zu verlieren. Die Stoppuhr bleibt um einen Wimperschlag nach Stucks Bestzeit stehen. Stuck gewinnt, Tadini ist Zweiter!

4 Helden und die Analyse

Die 4 Helden des ersten Stilfser-Joch-Rennens sind: Hans Stuck, Mario Tadini, Rudolf Caracciola und Tazio Nuvolari. Mario Tadini wird Sieger in der Kategorie über 2000 ccm und Gesamtzweiter, von ihm erfährt die Presse später, dass er auf der Zielgeraden für Sekundenbruchteile nicht in der Lage war, den 3. Gang einzulegen. Der Drittplatzierte Rudolf Caracciola kommentiert begeistert den Streckenverlauf am Stelvio: „Für den Motor ist diese Strecke eine harte Partie, aber für den Fahrer ein Riesenspaß!“

Tazio Nuvolari, der Viertplatzierte, witzelt mit trockenem Humor: „Das war ein extremes Rennen, du startest unten im Tal mit

Wasser und oben angekommen ist alles verdampft“, sagte er in Anspielung auf den rauchenden Kühler seines Alfa Romeo.

Indes wird der Tagessieger Hans Stuck mit dem gebührenden Riesen-Lorbeerkrantz geschmückt, umtobt vom Jubel einer zahllosen Menge, umworben von Autogrammjägern, war es ihm lange nicht möglich, seine Abfahrt vom Pass nach Trafoi anzutreten.

Für das zahlreiche Publikum das aus Italien, Deutschland, Frankreich, Österreich, der Schweiz und auch aus ganz Südtirol anreiste, war das Stilfser-Joch-Rennen von 1932 auf dieser magischen, in Europa einmaligen Rennstrecke im hohen Maße beeindruckend und bleibt unvergessen.

(* Stephan Gander, Unternehmer und Marketingexperte, interessiert sich für die Geschichte des Stilfser Jochs, recherchiert und schreibt darüber. Seine Frau Petra Maria Thönl betreibt das Hotel Bella Vista in Trafoi, in welchem in den 1930-er Jahren viele bekannte Rennfahrer gewohnt haben. Dieser Artikel ist das Ergebnis einer umfangreichen Recherche in verschiedenen historischen Medien: Dolomiten, Alpenzeitung, Corriere, Il Littoriale, Le Figaro, El Mundo Deportivo, L'Auto und Motorsport.

© Alle Rechte vorbehalten