

Hans Matti

telephon fix 0041 21
864'51'01 Rue du Château 20
mobil 0041 79 623'00'21

Postfach 12
CH 1148 **L'Isle** VD
Schweiz

2009, 08, 12, cor : 2009, 10, 23

'Boudu sauvé des eaux'

Hans Matti

Dies ist der Titel eines alten Filmes, in welchem der berühmte Schweizer Schauspieler, Michel Simon die Hauptrolle innehatte. Aber was hat dies mit Bugatti zu tun, fragen Sie sich, bitte lesen Sie weiter und Sie werden es herausfinden.

1998 haben wir in der Schweiz das 100 jährige Jubiläum des Schweizerischen Automobil Club (ACS) gefeiert. Bei dieser Gelegenheit hat der ACS, unter vielen anderen Festlichkeiten, vom 27. bis 30 August 1998 einen ‚Grand-Prix du Centenaire‘ in Lugano organisiert. Dieser Anlass war offen für sportliche Automobile der Vorkriegszeit, und viele Teilnehmer brachten Ihre Bugatti. Ich habe meinen treuen Bugatti Rennwagen 35B (4956/211T) mitgebracht und es war ein prächtiger Anlass, einer der besten an welchem ich während der letzten 40 Jahre teilgenommen habe. Im Rahmen dieses Anlasses fand auch ein Rennen statt auf dem alten Flugplatz von Ascona. Beim Vorstart kam ein Zuschauer zu mir und sagte : *‚wir haben auch einen Bugatti hier in Ascona aber er ist auf dem Grund des Langensee und ein beliebtes Taucherziel von unseren Tauchern des lokalen Taucher Klubs und Seerettungsdienstes‘*. Die Idee eines versunkenen Bugatti hat meinen Wissensdurst stimuliert und ich wollte mehr darüber erfahren. Ich habe lange in Rolle am Genfersee gelebt, und bin auch selbst Mitglied vom Seerettungsdienst auf dem Genfersee. Die Schweizerische Lebensrettungs Gesellschaft ist eine Landesweite Organisation, und ich habe also Kontakt aufgenommen mit meinen Kollegen vom Seerettungsdienst in Ascona um mehr über den verschollenen Bugatti zu erfahren. Die Existenz des Autos wurde mir bestätigt und ich erfuhr, dass sogar einige Unterwasser Bilder gemacht worden waren. Schlussendlich hat mir Pasqualino Trotta vom Seerettungsdienst Ascona (Societa Svizzera di Salvataggio, Ascona) vier Bilder geschickt, welche Mitte siebziger Jahre aufgenommen worden waren. Sie zeigten die noch sichtbaren Teile, vor allem die Räder des Autos, welches inzwischen fast vollständig im Schlamm des Seegrundes begraben war. Das Studium dieser Bilder (Bild Nummer 1) erlaubte es mir aber zu bestätigen, dass es sich effektiv um einen Bugatti handelte, man konnte nämlich die Fixierung des hinteren Federpaketes erkennen, welche typisch ist für Bugatti. Der Wagen hatte Speichenräder und der Chassisrahmen war hinten gerade, es musste sich also um einen Tourenwagen handeln und sicher nicht um einen Bugatti Grand-Prix. Es war aber nicht möglich mit diesen Bildern den Typ des Bugatti zu identifizieren. Ich dachte damals, es wäre vielleicht ein Typ 40.

Es wurde wieder still um den versunkenen Bugatti bis 2008. Am 1 Februar 2008, während der Fasnacht von Locarno wurde Damiano Tamagni, ein junger Student, in eine Schlägerei verwickelt, von drei jugendlichen Hooligans provoziert, und so schwer verletzt, dass er unglücklicher Weise davon starb. Er und sein Vater waren auch Mitglieder des Taucher Klubs und Seerettungsdienstes von Ascona.

(Centro Sport Subacquei Salvataggio Ascona, CSSS). Nach dieser Tragödie beschloss die Familie von Damiano und seine Freunde eine Stiftung zu gründen, mit dem Ziel Jugendgewalt zu verhindern (Fondazione Damiano Tamagni, www.damianotamagni.ch). Um diese Stiftung zu finanzieren, wurde beschlossen, den Bugatti aus dem Langensee zu bergen und ihn später zu verkaufen. Jens Boerlin, welcher eine Firma für Unterwasserarbeiten betreibt (lavori subacquei) hat diese Aufgabe der Bergung an die Hand genommen, zusammen mit seinen Freunden vom Taucher Klub und vom Seerettungsdienst. Der Bugatti hatte nun während mehr als siebenzig Jahren in 53 Meter Tiefe auf dem Seegrund gelegen, grösstenteils im Schlamm begraben. Jens und seine Taucherkollegen tauchten viele male zum Bugatti hinunter um ihn freizulegen und es wurden nun neue und bessere Unterwasser Bilder gemacht.

Ende 2008 hat Jens mir einige davon geschickt und am Frühlings Meeting des BCS in Sigriswil BE war Jens anwesend und brachte noch mehr Bilder vom Auto, welches inzwischen zum Teil freigelegt worden war. Eines dieser Bilder (Bild Nummer 2) erlaubte es mir nun, den Bugatti zu identifizieren, es ist ein Bugatti Brescia Modifié, Typ 27. In der Tat, auf diesem Bild kann man den 4 Zylinder Motor erkennen, sowie die Steuersäule und das Steuergetriebe. Der Auspuff Kollektor befindet sich auf der gleichen Seite wie das Steuergetriebe, was nur bei den Brescia Bugatti der Fall ist. Alle anderen Bugatti Motoren haben die Auspuff Kollektoren auf der gegenüberliegenden Seite des Steuergetriebes. Das Steuergehäuse ist in der Olwanne des Motors integriert, was nur beim Typ 27 (Brescia Modifié) der Fall ist. Die anderen Bilder zeigen den Holzrahmen der Karosserie und die Achsen mit des Vierrad Bremsen welche auch typisch sind für späte Brescia Bugatti.

Am 30 Juni 2009, haben sich Jens Boerlin und der Journalist Renato de Lorenzi die Zeit genommen um mich bei mir zu hause zu besuchen. Ich habe Ihnen meinen Bugatti Brescia (2651) gezeigt, welcher ebenfalls ein Typ 27 ist, auf Chassis Typ 22 (Achsabstand 2,4 Meter). Ich zeigte Ihnen vor allem wo die Chassisnummer zu finden ist. Am nächsten Morgen ist Jens nochmals zum Bugatti getaucht und hat ohne Mühe die Chassisnummer gefunden, es ist 2461.

Ich telefonierte sofort meinem Freund Norbert Steinhauser, welcher mir folgende Angaben aus dem Bugatti Fabrikarchiv mitteilen konnte : Brescia Typ 27. Motornummer 879, Chassis Typ 22 Nummer 2461 (Achsabstand 2,4 Meter), Doppelzündung, Vergaser Solex, Hinterachsübersetzung 12 x 45, Reifen Michelin. Fakturiert am 22 April 1925 an die Bugattivertretung Chèvre in Nancy, Frankreich.

Pierre-Yves Laugier hat die Fährte weiterverfolgt und noch mehr Informationen liefern können. Schon am 11 April 1925 wurde der Bugatti in Nancy immatrikuliert, mit Nummer 8843 N 5 auf den Namen von Georges Paiva, 49 Rue des Dominicains in Nancy. An dieser Adresse befand sich jedoch damals die Automobil Garage von Raymond Apparuyt, welcher Bugatti Automobile seit 1922 besessen hat. Er hat sie auch bei lokalen Rennen eingesetzt. Am 16 Oktober 1927, beim zweiten 'Grand-Prix du Salon' in Monthléry wurde er dritter auf Bugatti 1500 cc. Dies könnte eventuell Bugatti Brescia 2461 gewesen sein.

Aber wie gelang dieser Bugatti von Nancy in den Langensee ? Im Auto befand sich eine kleine Plakette mit dem Namen von Georges Nielly, 48 Rue Nollet, Paris., welches der zweite (oder nachfolgende) Besitzer des Bugatti in Frankreich gewesen sein muss. Lokale Recherchen in Ascona haben verschiedene Zeitzeugen an den Tag gebracht, unter anderen Oliviero Barra, heute weit über achtzig jährig, welcher sich erinnert als 14 jähriger Bub im Bugatti gesessen und gespielt zu haben, bevor das Auto im See entsorgt wurde. Es wurde vorerst in Ascona angenommen, dass ein junger Mann, namens Max Schmuklerski der Besitzer des Bugatti gewesen wäre. Nachdem aber die Geschichte der Bergung in vielen Medien publiziert worden war, hat sich die Tochter von Max Schmuklerski gemeldet, und

bestätigt, dass ihr Vater nie einen Bugatti besessen hatte, wohl aber einen französischen Bignan Sportwagen.

Eine andere Person hat sich aber auch gemeldet, und bestätigt, dass ihr Vater der Besitzer des Bugatti in Ascona war. Dies kann sie beweisen mit den französischen Immatrikulations Papieren, welche erstaunlicherweise noch heute in Ihrem Besitze sind. Diese Person, welche es bedauert, dass der Bugatti nun geborgen wurde, möchte aber nicht an die Öffentlichkeit treten und unbekannt bleiben, ihre Identität ist aber dem Autor bekannt.

Eines ist aber sicher, das Auto lief in Ascona immer noch mit seiner Französischen Immatrikulation und wurde später im Werkhof des Bauunternehmers Barra abgestellt. immer noch mit seinen Französischen Nummernschildern. Die Existenz des Autos war aber auch den lokalen Zollbeamten bekannt und sie verlangten schlussendlich dass die entsprechenden Import Zollgebühren zu bezahlen seien. Dies geschah etwa 1936 und 1937, als das Auto schon altmodisch und ziemlich abgenützt war und also nur noch einen kleinen Gebrauchtwagen Wert hatte. Vermutlich waren die zu entrichtenden Zollgebühren viel teurer als der damalige Restwert des Autos. In der Schweiz (und vermutlich auch überall anderswo) muss ein Auto, welches nicht verzollt werden will, zerstört werden, es wurde also entschieden den Bugatti abzubrechen und die einfachste und sicher billigste Art den Wagen zum verschwinden zu bringen war, ihn im See zu versenken.

Immerhin, der Bugatti wurde an einer grossen Kette angebunden, im Falle man möchte ihn später wieder bergen. Die Kette ist aber mit der Zeit durchgerostet und der Bugatti ist auf den Seegrund gefallen, wo er nun während 73 Jahren in 53 Meter Tiefe im Schlamm begraben geruht hat.

Nach dem Kriege haben sich immer noch etliche Leute in Ascona an den Bugatti im See erinnern können. Zu gleicher Zeit wurde auch der Tauch-Sport populärer und die entsprechenden Ausrüstungen wurden immer besser und erlaubten es immer tiefer zu tauchen. Während der sechziger Jahre haben die Taucher des lokalen Tauch-Clubs (Centro Sport Subacquei Ascona) begonnen nach dem Bugatti zu suchen und schlussendlich hat Ugo Pillon ihn am 18 August 1967 gefunden, was im entsprechenden Tauch-Register attestiert ist. Danach wurde der Bugatti ein beliebtes Ziel für die Taucher und während der siebziger Jahre wurden sogar die ersten Unterwasser Photos gemacht, welche die noch sichtbaren Reste des Bugatti zeigen.

Am 12 Juli 2009 war der grosse Tag, als der Bugatti 2461 nun nach all diesen Jahren aus dem See gehoben wurde. Eine kleine Delegation des Bugatti Club Suisse (BCS) war in Ascona anwesend um diesen Anlass gebührend zu umrahmen. 5 Bugattis waren anwesend (Typen 13 Meier, 22 Matti, 35B Gantner, 37A König und 43 van de Velde). Ich habe meinen Brescia 2651 gebracht welcher vom gleichen Typ ist wie 2461 um beide Wagen Seite an Seite zu zeigen. Dieser historische Anlass war von schönem Wetter begünstigt und der See war ruhig. Viele Zuschauer waren dabei, wohl mehr als tausend Personen. Der Bugatti war von den Tauchern unter dem Wasser so verschoben worden um ihn unter den Arm eines riesigen Pneukrans zu bringen, er wurde daran angehängt und um 10 Uhr 30 aus dem Wasser gehoben und auf einem grossen Anhänger deponiert. Reden wurden gehalten von Luigi Pedrazzini (Staatsrat vom Kanton Tessin) und von Maurizio Tamagni, der Vater von Damiano und Präsident der Fondazione Damiano Tamagni, um den Sinn und Zweck dieser Bergung zu erläutern.

Der Bugatti wurde nun vom Volk und von den Experten inspiziert, viele Bilder wurden geschossen und Videos gedreht, von den anwesenden Journalisten und von Privaten. 2461 war sehr original und vermutlich marschbereit als er in den See gestossen wurde. Der Bugatti hat eine durchgehende Geschichte und ,matching

Numbers' wie unsere englischen Freunde zu sagen pflegen. Jedoch der lange Aufenthalt im Wasser hat im arg zugesetzt. Vor allem die Eisen und Stahl-Teile sind stark durchgerostet, vor allem jene die im offenen Seewasser lagen. Im See lag der Wagen auf der linken Seite, welche im Schlamm gelegen hatte, die rechte Seite aber lag lange noch im offenen Wasser. Die Eisen- und Stahlteile welche im Schlamm lagen sind noch gut erhalten, diejenigen aber die im offenen Wasser lagen sind stark verrostet und zum teil verschwunden. Desshalb ist die linke Seite des Bugatti ziemlich gut erhalten, nicht aber die rechte Seite. Die anderen Materialien, wie Holz, Aluminium, Messing, Kupfer, Gummi und Reifen etc. haben sich aber sehr gut gehalten und sind intakt geblieben. Es war sogar noch Luft in den linken Reifen. Einer davon ist bald nach der Rettung in der Sonne geplatzt. Am frühen Nachmittag wurde der Bugatti von der Seefront entfernt und in den Werkhof von Jens Boerlin in Magadino gebracht. Dort haben Jens und seine Freunde begonnen das Auto zu putzen und vom restlichen Schlamm zu befreien. Am Montag, den 13 Juli 2009 habe ich mich nach Magadino begeben um nun den Bugatti in aller Ruhe zu besichtigen und um alle Nummern zu überprüfen. Es entspricht alles den Angaben aus dem Bugatti Werksarchiv, nur der Vergaser ist nicht ein Solex (laut Werksarchiv) sondern ein Zenith wie üblich bei Brescia Bugatti. Leider fehlt die Messingplakette mit der Chassisnummer, aber alle anderen Nummern sind gut sichtbar und befinden sich an den üblichen Orten. Die Chassisnummer 2461 befindet sich auf dem rechten vorderen Motorträger, die Motornummer 879 in der Mitte auf dem Nockenwellengehäuse und vorne auf der Olwanne, neben der Wasserpumpe, die Getriebeummer 964 befindet sich auf dem Getriebekasten und auf dem Deckel. Das Differenzialgehäuse der Hinterachse ist nicht nummeriert, was normal ist für Brescia Bugatti, aber die Achsübersetzung ist eingeschlagen, sie lautet 12 x 45. Der Kühler ist von Chausson und hat eine zweite Plakette auf der Rückseite oben mit ‚Garantie 244921‘ und eine dritte Plakette, vermutlich von einer Kühler Revisionsfirma mit ‚A 3210 26‘. Auch die beiden Französischen Nummernschilder waren noch vorhanden, aber zum Teil durchgerostet und die Nummer ist leider nicht mehr ganzheitlich lesbar, immerhin die letzten drei Ziffern sind lesbar, ...RE 1. Diese Immatrikulation wurde in Paris herausgegeben, zwischen mai und juni 1930, vermutlich wann Georges Nielly den Bugatti von Nancy übernommen hatte. Bei dieser Gelegenheit habe ich auch viele Photos gemacht, ohne nun von den Zuschauern gestört zu werden.

Natürlich wurde die ganze Geschichte sogleich über Internet in die ganze Welt hinaus getragen. Einige Bugatti Experten haben sogleich herausgefunden und gemeldet, dass schon ein Bugatti Brescia mit Nummer 2461 existiert. Dieses Auto befindet sich heute in Japan, bei Minoru Kawamoto, aber es war früher in der Schweiz und sein letzter Besitzer in den fünfziger und sechziger Jahre war F. Hintermüller in Zürich. Dieser Bugatti hat Motornummer 1168 und ist schon im Register W3 (1973) von Hugh Conway sen. erwähnt, sowie im Japanischen (unpubliziertem) Register (1994) von Shotaro Kobayashi. In beiden Registern mit Chassisnummer 2461 und mit Motornummer 1168. Entsprechend dem Bugattiarchiv von Molsheim entspricht aber der Motornummer 1168 die Chassisnummer 2761. Bugatti 2761 wurde am 10 Oktober 1927 in die Schweiz eingeführt und ist immer in der Schweiz geblieben, bis ihn F. Hintermüller in den sechziger Jahren ins Ausland verkauft hat. Der echte Bugatti 2461 ist also das Auto aus dem Langensee, ohne jeden Zweifel.

Die Promotoren dieses Projektes habe kürzlich das Auktionshaus ‚Bonhams‘ beauftragt den Bugatti zu versteigern. Dies soll anlässlich von Retromobile in Paris, ende Januar 2010 geschehen. Wir hoffen, dass jemand dieses Projekt übernehmen wird um den Bugatti der Nachwelt zu erhalten. Dabei wird er auch eine sehr nützliche und zeitgemässe Stiftung unterstützen (Fondazione Damiano

Tamagni). Meiner Meinung nach ist es sehr wohl möglich den Bugatti zu restaurieren, allerdings ist nur etwa 20% der Originalsubstanz brauchbar (der halbe Chassisrahmen, alle Aluminiumgehäuse etc.), der Rest muss neu angefertigt werden. Das restaurierte Auto wird also nur noch 20% der Originalsubstanz enthalten, die restliche unbrauchbare Originalsubstanz wird dann wohl mit der Zeit verloren gehen. Deshalb schlage ich vor den Bugatti so wie er aus dem See gehoben wurde, entsprechend zu konservieren und als statisches Objekt, wie eine Skulptur, der Nachwelt zu erhalten. Dies wird immer ein beachtlicher Zeitzeuge sein von einem gebrauchten aber absolut originalen damals (1936) elfjährigen Brescia Bugatti. Daneben, zum Gebrauch auf der Strasse, kann man natürlich eine absolut getreue Replika bauen, denn alle Details sind noch sichtbar am Original. Dies würde hoffentlich nicht viel mehr kosten als die Restauration des Originals und es würde das Original in seiner pathetischen Gesamtheit retten und der Nachwelt erhalten. Dies ist wirklich die Gelegenheit, wo es einen Sinn hat eine Replika zu bauen.

Der Journalist Renzo de Lorenzi hat die ganze Geschichte verfilmt, der Film wurde am 23 Juli 2009 von der Tessiner Television (RSI 1) gesendet.

Hans Matti, 2009, 08, 12, cor : 2009, 10, 23