

Wie die Farbe nach Tripolis kam

Der Große Preis von Tripolis erfreute sich in den 30-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts größter Beliebtheit in Rennsportkreisen und ist heute legendär. Erstmals sind Farbdias aus dem Jahr 1939 aufgetaucht, das in vielerlei Hinsicht besonders war. Eine Entdeckung.

Tripolis, 1939. Die Welt steht kurz davor, in Brand zu geraten. Es ist Frühjahr, als Friedrich Müller bereits zum dritten Mal mit seinen beiden Freunden Fritz Reiber und Hermann Ammann auf Mittelmeerkreuzfahrt geht. Dass es dieses Mal etwas ganz Besonderes werden wird, ahnen die drei zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Müller ist 1912 in Memmingen geboren. Bereits seit 1906 betreibt sein Vater Gustav das Fotogeschäft Müller im schwäbischen Babenhausen, wo Friedrich aufwächst. Nach Fotografenlehre und Gesellenprüfung bleibt der junge Mann im väterlichen Betrieb. Zwei Leidenschaften treiben Friedrich neben der täglichen Arbeit um: Fotografieren und Reisen.

So zieht es ihn immer wieder nach Libyen, nach Nordafrika. Auch 1939 soll es wieder nach Tripolis gehen, ein zu diesem Zeitpunkt in mehrfacher

Hinsicht attraktivem Reiseziel. Seit 1911 steht Libyen unter italienischer Besatzung, seit 1934 ist der Staat italienische Provinz. Generalgouverneur Italo Balbo, von Mussolini eingesetzter Luftmarschall und Lebeamann, installiert das seinerzeit attraktivste Autorennen der Welt: den Großen Preis von Tripolis. Sommerliche Hitze, exotisches Ambiente, rauschende Feste und üppige Preisgelder schaffen das rechte Klima für den Rennsport. Der wird in diesem Jahr überdies zum Politikum. Die Italiener, die das Rennen zum letzten Mal 1934 gewonnen haben, verändern das Regelwerk so, dass es zu ihren Autos passt. Mercedes bleiben gerade acht Monate Zeit, um seine Silberpfeile regelkonform zu entwickeln. Trotz größter Skepsis treten Hermann Lang und Rudolf Caracciola mit dem neuen W 165 an, um, wie schon in den Jahren 1937 und 1938, den dreizehn

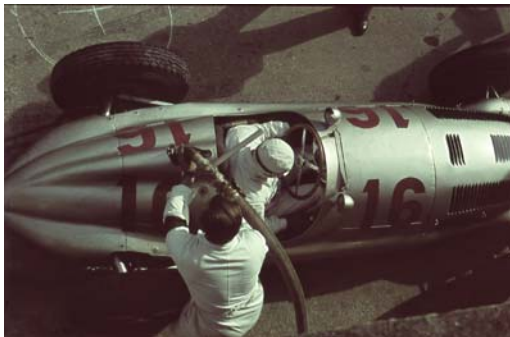


Luftmarschall Italo Balbo, Generalgouverneur der italienischen Provinz Libyen, galt als hervorragender Gastgeber (3. v. l., Foto: Friedrich Müller).

Sommerliche Hitze, exotisches Ambiente, rauschende Feste und üppige Preisgelder schaffen das rechte Klima für den Rennsport. Der wird in diesem Jahr überdies zum Politikum. Die Italiener, die das Rennen zum letzten Mal 1934 gewonnen haben, verändern das Regelwerk so, dass es zu ihren Autos passt. Mercedes bleiben gerade acht Monate Zeit, um seine Silberpfeile regelkonform zu entwickeln. Trotz größter Skepsis treten Hermann Lang und Rudolf Caracciola mit dem neuen W 165 an, um, wie schon in den Jahren 1937 und 1938, den dreizehn

Kilometer langen Mellaha-Kurs um den gleichnamigen See vor den Toren der Stadt für sich zu gewinnen.

Am 7. Mai 1939 treiben sich Müller und seine Freunde in den Boxen herum. Es ist der Tag des großen Rennens, die Sonne brennt vom Himmel. Der Fotograf hat einen Agfacolor-Film eingelegt, zu der Zeit eine belächelte



Hermann Lang brachte den dritten Sieg in Folge für Mercedes Benz nach Hause und schrieb Rennsportgeschichte (Foto: Friedrich Müller).

Neuentwicklung, mit der Farbdias fotografiert werden können. Während die Werks- und Sportfotografen weiterhin auf bewährtes Schwarzweiß-Material setzen, das überdies kostengünstiger und erheblich schneller zu entwickeln ist, schießt Friedrich Müller die Fotos seines Lebens. Bis auf wenige Meter kommt er an den Gastgeber der Veranstaltung, Italo Balbo, heran. Die Mechaniker werden seinen Atem im Nacken gespürt haben, wenn er sie bei ihrer Arbeit in den Boxen fotografiert. Lang und Caracciola aus nächster Nähe – und in Farbe. Der deutsche Triumph gelingt auch in rennsportlicher Hinsicht. Hermann Lang landet souverän auf dem ersten Platz, gefolgt von Rudolf Caracciola. Die Legende der Silberpfeile konnte weitergeschrieben werden.

Von erstaunlich guter Qualität

War es schlicht die technische Unmöglichkeit, von den Farbdias Farbfotos herzustellen, oder erkannte der Fotografenmeister möglicherweise noch gar nicht die Einzigartigkeit seiner Leistung? Jedenfalls schickte er die Diapositive eigens nach Berlin, um sie dort in einem Spezial-Labor auf Schwarzweiß-Negative kopieren zu lassen. Davon konnte er dann im eigenen Labor die gewohnten Schwarzweiß-Abzüge herstellen. So wie auch von den Farbdias, die er von anderen Reisen ans Mittelmeer oder nach Nordafrika mitbrachte.

Die Diapositive wurden in Holzkästen eingelagert und gerieten in Vergessenheit. Erst kürzlich hat sein Sohn, Sigggi Müller, der das Geschäft vom Vater übernahm, die Farbdias wieder entdeckt.



Entdecker: Sigggi Müller, Fotograf.

„Erst einmal war ich von der guten Qualität der Farben überrascht. Diese Dias markieren immerhin die Anfänge der Farbfotografie“, erzählt der Künstler. Nach und nach erschloss sich ihm auch die historische Bedeutung der Bilder für den Rennsport. Mercedes Benz sicherte sich sogleich Dateien dieser Bilder, als das Unternehmen von ihrer Existenz erfuhr. Die Rechte allerdings bleiben im Besitz der Familie Müller. „Wir wollen auch Rennsport-Enthusiasten und Fotografie-Fans die Möglichkeit geben, Abzüge von diesen einzigartigen Fotografien zu erwerben“, verspricht der vorerst letzte Fotografenmeister in der Familie. Sein Kommentar zu seiner Entdeckung und der Pionierleistung seines Vaters ist eher süffisant: „So brachte ein Schwabe die Farbe nach Tripolis.“

Michael S. Zerban, 10.4.2010