

Oberstedten, 15.4.2024

## Der Geschichts- und Kulturkreis Oberstedten zu Besuch in der Centralgarage. Führung zum „Gordon Bennett-Rennen 1904“ – Als der Taunus das Zentrum des internationalen Automobilismus war



v.l.n.r.: Rund 50 Interessenten nahmen am 13.4.2024 an der Führung durch die Ausstellung zum Gordon Bennett-Rennen 1904 in der Bad Homburger Centralgarage teil, zu der der Geschichts- und Kulturkreis Oberstedten eingeladen hatte. Dieter Dressel (Centralgarage) führte die Gruppe sehr sachkundig durch die hochinteressante und facettenreiche Ausstellung. Die Ausstellung präsentiert auch einen Nachfolger des französischen Siegerautos von 1904, einen Richard Brasier, mit der Nummer 5. Gezeigt wird zudem eine Kopie des silbernen Pokals, im Original 17 Kilo schwer. (Fotos: Markus Schmidt)

Der Geschichts- und Kulturkreis Oberstedten hatte für den 13. April zu einer Führung durch die neue Ausstellung der Centralgarage über das Gordon Bennett-Rennen von 1904 eingeladen und stieß dabei auf großen Zuspruch. Nicht alle Interessenten konnten berücksichtigt werden. Dieter Dressel von der Centralgarage führte ungemein sachkundig und anschaulich durch die hochinteressante Ausstellung über das erste internationale Autorennen auf deutschem Boden und seine spektakulären Begleitumstände.

Der internationale Wettbewerb wurde vom amerikanischen Zeitungsverleger James Gordon Bennett, der in Paris lebte, 1899 ausgelobt und in den Jahren 1900-1905 durchgeführt. Austragungsort war jeweils das Land des Vorjahressiegers. Da 1903 in Irland Camille Jenatton mit einem Daimler gewonnen hatte, konnte das Deutsche Kaiserreich 1904 das Rennen ausrichten. Und Kaiser Wilhelm II. machte sich für Bad Homburg und den Taunus stark, wo er soeben das Saalburgkastell aufwändig hatte rekonstruieren lassen. Nun ließ er genau hier das Rennen starten und enden und nur zu diesem Zweck eine gigantische Tribüne in der Form eines römischen Circus mit Kaiserloge und allen Schikanen (Post- und Telegrafenturm, Restauration, Unterführung) und 2500 Sitzplätzen für zahlungskräftige Besucher von Welt errichten. Die für damalige Zeiten horrenden Eintrittspreise betrugen 50 Mark pro Person. Die Gäste reisten von Bad Homburg zur Tribüne an der Saalburg mit Fuhrwerken, Automobilen und zu Fuß („für die niederen Personen“) auf getrennten Zufahrtswegen an. Wegen des attraktiven gesellschaftlichen Begleitprogramms (Empfänge, Konzerte, Diners) war Bad Homburg deshalb für sieben Tage der Nabel der Vornehmen und Reichen, und alle Hotels waren ausgebucht.

Das Rennen am 17. Juni 1904 begann um 7.00 Uhr morgens und dauerte einen Tag, erläuterte Dieter Dressel. Es führte in vier Runden auf einer Rundstrecke durch den Taunus, was eine Gesamtdistanz von ca. 510 Kilometern ergeben habe. In den betroffenen Orten, darunter Usingen, Weilburg, Limburg, Königstein und Oberursel, musste das Tempo gedrosselt werden; zu diesem Zweck fuhr Radfahrer den Rennautos voran, und die Rennzeit wurde angehalten. Die staubige Strecke, die von ca. 1 Million Zuschauern gesäumt wurde, war vom deutschen

Automobilclub (DAC) generalstabsmäßig durchgeplant und nach den damaligen Möglichkeiten präpariert worden, Service-, Melde- und Rettungsstationen eingeschlossen. 18 Teilnehmer aus 6 Nationen nahmen in landestypischen Farben am Rennen teil, darunter drei deutsche (in Weiß) und drei französische Rennautos (in Blau). Der Schweizer Wagen fiel schon vor Rennbeginn aus. Der deutsche Hersteller Daimler hatte im Vorfeld durch einen Brand seine Rennwagen verloren und musste für das Rennen zwei privat bestellte Autos für das Rennen zu Zweisitzern umgestalten.

Zur Enttäuschung des Kaisers siegte der Franzose Leon Théry mit seinem Brasier, und Camille Jenatton mit dem deutschen Daimler wurde nur Zweiter, sein Kollege Pierre Baron de Caters Dritter. Der dritte deutsche Wagen mit Fritz Opel am Steuer war schon nach 8 km bei fulminantem Tempo mit Kardanbruch ausgeschieden. Théry kam laut Dressel trotz vieler Steigungen und Kurven auf eine enorme Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern und habe Spitzenwerte von 135-140 km/h erreicht. Die Ausstellung zeigt Fotos und Filmausschnitte, die Rennen und Rennstrecke durch den Taunus gut nachvollziehbar machen.



v.l.n.r: Der Mercedes Simplex, den Baron de Caters 1904 als Preisgeld für den dritten Platz im Rennen erhielt. Große Aufmerksamkeit zieht auch das Modell der gigantischen Tribüne an der Saalburg, die nach Wünschen Kaiser Wilhelm II. errichtet wurde, auf sich. Ein Blick in das Modell der Tribüne, die wie ein römischer Circus gestaltet war. Originalgetreu nachgebaut: Der Kaiser wird von Landrat Ritter von Marx nach dem Rennen verabschiedet (Fotos v.l.n.r.: Markus Schmidt, Markus Schmidt, Jürgen Friedrich, Jürgen Friedrich)

Ein Highlight der Ausstellung ist neben den ausgestellten Rennautos und prächtigen Automobilen der Zeit übrigens das im Maßstab 1:87 von Udo Schlemmer (Oberursel) nach den Angaben der Bauakte erstellte detailgetreue Modell der gigantischen prächtigen Tribüne, deren Lebenszeit nur drei Tage umfasste. Die geschätzten Baukosten betragen womöglich 300.000 statt der angesetzten 40.000 Goldmark, was den Erstellungskosten des Kreiskrankenhauses von 1905 entsprochen hätte.

Auch wenn Frankreich das Gordon Bennett-Rennen von 1904 als Sieger beendete, so zog doch das deutsche Unternehmen Daimler (ab 1926 Daimler-Benz) den größten wirtschaftlichen Vorteil aus der Veranstaltung. Dazu trug auch bei, so Dressel, dass Emil Jellinek als erster Globalabnehmer mit genauen Vorgaben dort 36 Automobile bestellt hatte. Chefkonstrukteur Wilhelm Maybach konstruierte so das moderne Automobil, das die „Ära Mercedes“ begründete. 20.000 Goldmark pro Wagen wurden damals dafür fällig, was dem 10-fachen Jahresverdienst eines gehobenen Bürgers entsprochen habe. Nach dem Rennen liefen Jellineks Geschäfte international hervorragend, wie dieser 1904 der Allgemeinen Automobil Zeitung berichtete. Auch der Kaiser habe sich im Anschluss an das Rennen sofort einen neuen Mercedes bestellt.

Den Abschluss der Ausstellung bildet eine Fotos-Show mit großartigen Fotografien von Juliette Lockert, die 1904 Bad Homburg und das Rennen mittels Stereo-Fotografie aufgenommen hatte. Mit Hilfe von Grün-Rot-Brillen werden nun für den Betrachter daraus eindrucksvolle 3-D-Bilder.

Die Besucher des Geschichts- und Kulturkreises Oberstedten waren jedenfalls des Lobes voll für die hochinteressante Zeitreise durch die frühe Automobilgeschichte. Als Dank erhielt Dieter Dressel viel Applaus und aus den Händen von Horst Eufinger einen kernigen Apfelwein aus Oberstedten. (nh)