



CENTRAL GARAGE AUTOMUSEUM

Bad Homburg v. d. Höhe.

Bahnhof.



MIT DEM AUTO IN DIE KURSTADT!

Impressionen einer Ausstellung zur Bad Homburger Stadtgeschichte (1900 bis 1950)

INHALT



VOR DEM ERSTEN WELTKRIEG

- 4 Reisetipps eines Autlers
- 6 Die Automobilistin

KAISERZEIT

- 8 Mit dem Auto in die Kurstadt
- 10 Kaiserauto und Automobil
- 14 Homburgs Gordon Bennett-Rennen 1904
- 22 Das Kaiserauto in Homburg v.d.H.
- 24 Tourenrallyes mit Reisewagen
- 26 Adler – das Auto aus Frankfurt am Main
- 28 1905 auf Homburgs Strassen
- 30 Erste Homburger Automobilisten
- 32 Kurhaus, Bad und Park

ZWISCHEN DEN KRIEGEN

- 34 Die Kurstadt zwischen den Kriegen
- 36 Kurbad für Sozialkuren
- 42 Bad Homburger Festwoche und Automobilturniere
- 44 Der Erfolg der Frauen

NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

- 46 Neubeginn
- 48 Die Kugel rollt wieder
- 50 Der Omnibus
- 52 Wieder Kurstadt mit Prominenz
- 54 Mercedes-Benz in Bad Homburg v.d.H.
- 66 Impressum



CENTRAL GARAGE AUTOMUSEUM

Was macht Bad Homburg in Bezug auf die Automobilisierung besonders, einzigartig?

Diese Frage haben wir uns gestellt, nachdem die Idee einer Ausstellung „Mit dem Auto in die Kurstadt“ von unserem ehemaligen Oberbürgermeister Michael Korwisi an uns herangetragen worden war.

Die Antwort ist recht schnell gegeben: Kaiser Wilhelm II. hatte um die Jahrhundertwende in der Frühzeit des Automobils im Sommer häufig mehrere Wochen in Homburg v.d.H. zugebracht. Die Saalburg und deren Wiederaufbau hatten sein Interesse geweckt. Mit ihm kam alles, was Rang und Namen in Europa und der Welt hatte, um ihn anzutreffen und möglicherweise mit ihm zu sprechen. Es kamen hochgestellte Persönlichkeiten, letztlich diejenigen, die sich zu dieser Zeit ein Auto leisten konnten. So kann es als gesichert gelten, dass die Homburger sehr früh Automobile zu Gesicht bekamen. Hinzu kommen die ersten internationalen Automobilrennen auf deutschem Boden, das „Gordon Bennett-Rennen von 1904“ und das „Kaiser Preis-Rennen von 1907“, die beide im Taunus vor den Toren Homburgs ausgetragen wurden.

Unsere Ausstellung zeigt frühe Automobile und anhand einiger Beispiele deren Entwicklung bis in die 50er Jahre des letzten Jahrhunderts. Zahlreiche Bilder und Informationen auf den Schautafeln geben einen Eindruck davon, wie Homburg in der

jeweiligen Zeit aussah, wer kam, wo man wohnte, wie man „kurte“. So zeigt sich ein Bild Homburgs aus der Zeit Kaiser Wilhelms II., der Zeit zwischen den Weltkriegen und nach dem Zweiten Weltkrieg: Heimatgeschichte verbunden mit Automobilhistorie, wie wir sie so schnell wahrscheinlich in unserer Region nicht mehr zu sehen bekommen werden.

Wir sind dankbar für die Unterstützung vieler privater Leihgeber, aber auch des Städtischen historischen Museums, Museum im Gotischen Haus, Horex Museum Bad Homburg v. d. Höhe und des Stadtarchivs Bad Homburg v. d. Höhe. Besonderer Dank gilt der Kuratorin der Ausstellung, Ursula Stiehler, die die Ausstellungsstücke mit viel Sachkenntnis geordnet und diese wunderbare „Zeitreise mit dem Automobil“ damit möglich gemacht hat, zu der wir Ihnen „Gute Fahrt“ wünschen.

Dieter Dressel



BAD HOMBURG V.D.H.

REISETIPPS EINES AUTLERS



„Parapluie du chauffeur. Bei Regen eignet sich ein Ölmantel, der über den Kopf gestülpt wird. Gummimäntel sind ungeeignet, da sie vorne zugeknöpft werden. Die Knopfleiste läßt Wasser durch. Für Nachtfahrten oder kältere Tage ist eine längere, gefütterte Lederjacke gut.“

„Parapluie du chauffeur, Modell: Mantel im Gebrauch“

CENTRAL GARAGE Automuseum,
Bad Homburg v.d.H.

Die schönsten und interessantesten Reisebeschreibungen über Fahrten mit dem Automobil hat der Frankfurter Eduard Engler in seinem Buch „100.000 Kilometer am Steuer eines Automobils“ von 1907 überliefert.

Seine Autofahrten gingen durch Deutschland nach Italien, Frankreich und die Schweiz mit Chauffeur und wurde von seiner Ehefrau begleitet. Er wagte Erstfahrten über die Alpenpässe und Passtrassen. Als erfahrener Autler gibt er praktische Ratschläge weiter: „Der Gepäckraum in kleinen Wagen ist bemessen und wir mussten uns mit dem Gepäck auf das

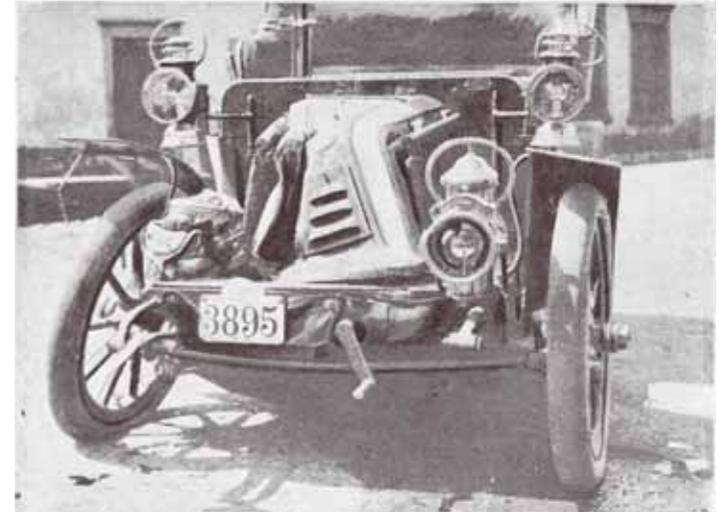
Allernotwendigste beschränken. Im Opel kann man im hinteren Raum Gepäck verstauen und mit einer wasserdichten Decke gegen Regen schützen. Wir waren sogar gezwungen, einen Koffer frischer Wäsche vorauszusenden, den wir dann von der betreffenden größeren Stadt aus nach Entnahme des Bedarfes wieder zurück gehen liessen. Reisepneumatiks für die Hinterräder sollten mehr dabei sein als für die Vorderräder; eine kleine Tasche für den Chauffeur; eine Reserve Benzin mit 15 Liter als eiserner Bestand. Das Gepäck gehört auf feststehende Dächer: vor allem schwere Gepäckstücke und Pneumatiks.“



„1904 auf der Fahrt von Frankfurt nach Mazagran: 455 km: Start um 5 Uhr am Morgen, 11 Stunden Fahrt, 2 Stunden Ruhepause, Ankunft um 5 Uhr in Mazagran: Ich habe einen Test gemacht: 2 Pfund Körpergewicht bei Tagesfahrt verloren.“



„Bei Lecco am Comer See im Opel Darracq 1903: Im Januar bestellt – am 20. Mai abgeholt. Neuer Wagen aus Rüsselsheim 24-28 PS Opel Darracqwagen, Karosserie ein Tonneau mit grauer Lackierung und dunkelblauer Lederpolsterung, ein Vierzylinder, mit elektrischer Zündung, Kraftfahrübertragung mittels Cardan.“



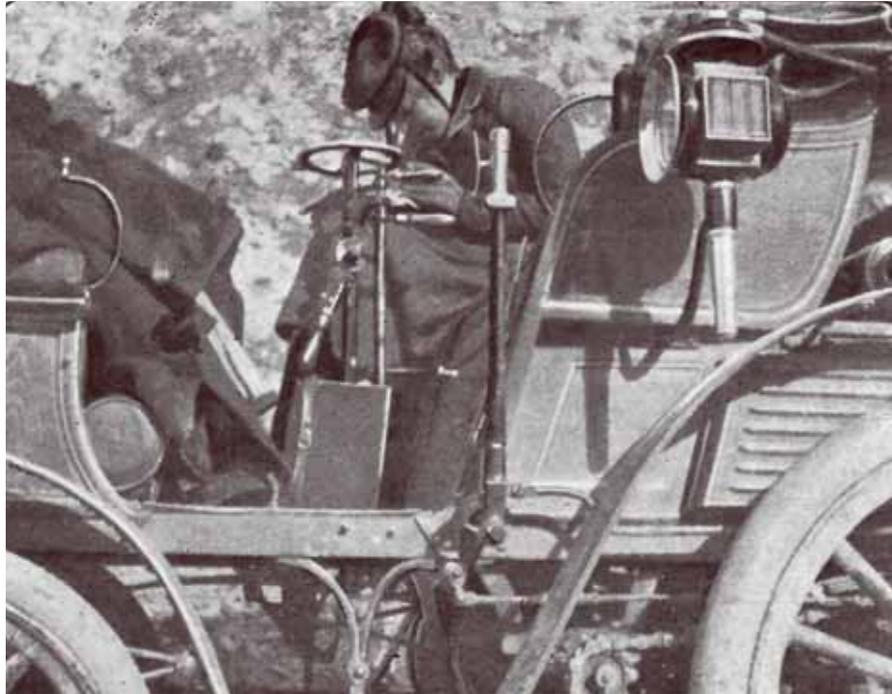
„Mit Opel Darracq einen Unfall, war unverschuldet; der Verursacher war ein belgischer Wagen, hier nach dem Zusammenstoß. Ich habe ein Foto gemacht.“



„An der französischen Grenze, 1903“

Abbildungen: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.

DIE AUTOMOBILISTIN



Frau Engler beim Kartenlesen



„Der Motor braucht Wasser“

„Für weitere Touren wird die Automobilistin das einfache Blusenkleid mit der Jacke tragen. Für Fahrten in die Stadt genügt dann der leichtere Mantel. Autokleidung für die Frau ist legere Kleidung, ganz im Rahmen damaliger Frauenbewegung, niemals Röcke, sondern Beinkleider, eine Jacke und Mütze nach Jungenmanier, dicke Wadenstrümpfe oder Wickelgamaschen.“

„Das ist alles gut bei gefährlichen Situationen, zum Beispiel für das Abspringen vom Wagen. Eine Brille zu tragen ist notwendig. Das Auge ist gefährdet durch Staub und Fliegen. Auch

das Staubtuch für Frauen eignet sich dafür. Auch im Hochsommer sollten Handschuhe getragen werden, denn kalte Luft kann in die Ärmel eindringen. Zu unserer persönlichen Ausrüstung gehörten: ein grosser Koffer, der auf Durchgangsstationen nie vom Wagen kam; ein kleiner Koffer mit Kleidern und Wäsche für zwei bis drei Tage; eine Handtasche mit Toiletten-sachen; ein Waschsack, in welchem sich auch die Regenmännel befanden; ein kleiner Hutkoffer für meine Frau; eine Kartentasche, die am Wagen handlich angebracht war und welche auch alle Reisedokumente enthielt.“



„Auf der schwäbisch-bayerischen Hochebene.“
Otto Julius Bierbaum und Gattin, um 1903



„Auch die Kaiserin trägt ein 'Staubtuch' über dem Hut!“



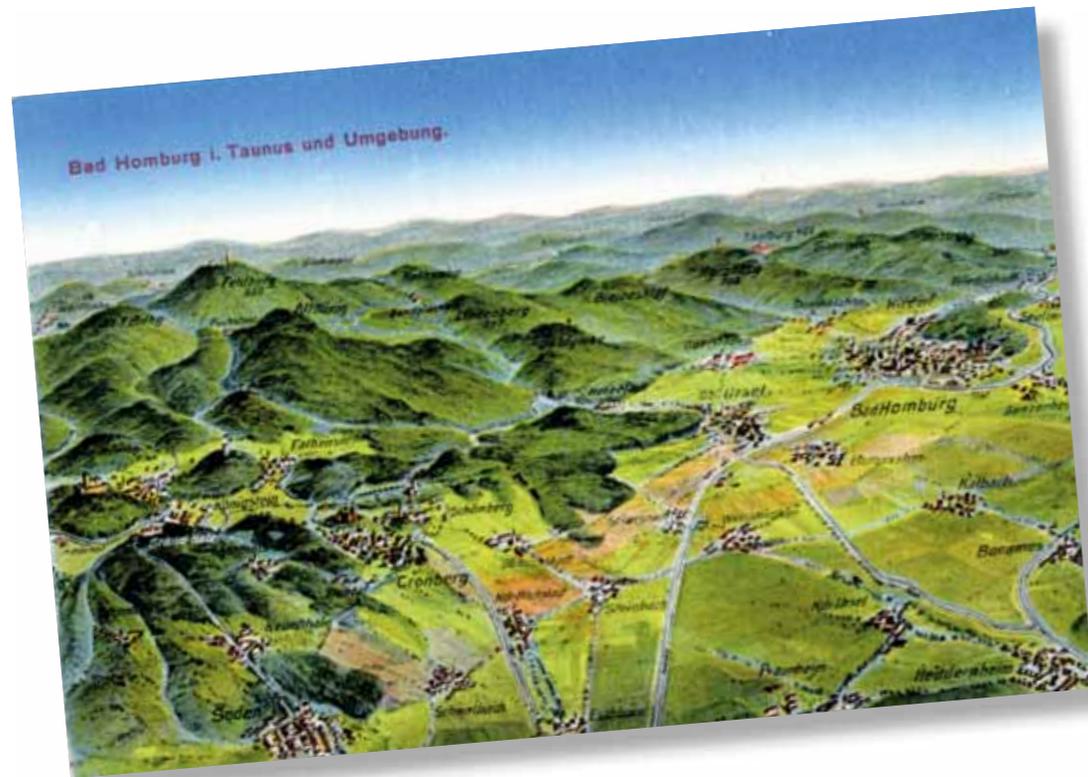
„You auto be with me“

Abbildungen CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



„Durchquerung eines Nebenflusses des Krokodil-River, 1905“

MIT DEM AUTO IN DIE KURSTADT



„Bad Homburg i. Taunus und Umgebung“, um 1912
 Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Untere Louisenstraße, links das „Eisenbahnhotel“, rechts das „Hotel Englischer Hof“, um 1900

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

Das Automobil war einst Faszination und Privileg des Adels und wohlhabender Bürger. In der „Belle Époque“ begann der Siegeszug von Automobiltechnik und Erfindungen, die den Grundstein für „autonomes und individuelles Fahren“ legten.

In Homburg v.d.H. ließ er sich in Kutschen fahren, aber immer öfter in einem seiner Automobile. Die rund 12.000 Kurgäste und Besucher aus Europa und Amerika nahmen die Eisenbahn und in der Kurstadt die Kutschen und Mietwagen mit Chauffeur.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hielt das Automobil auch Einzug in die Stadt Homburg v.d.H., die beliebte Sommerresidenz des Kaiserhauses und weltbekanntes Kurbad. Der Kaiser reiste mit dem Kaiserzug an – „im Gepäck stets Automobile“.

Bewohner aus dem Umland kamen mit der Lokalbahn, mit der Kutsche oder dem Automobil. Auch Fahrräder waren im Einsatz, vor allem als Nutzfahrzeuge, aber auch für Kurgäste zur sportlichen Betätigung.



Bad Homburg, Louisenstraße mit „Autostaffage“, 1916

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

KAISER UND AUTOMOBIL



Mercedes-Wagen seiner Majestät Kaiser Wilhelm II. mit Peter's Union-Simplex-Reifen und Kettenantrieb

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



Mercedes mit Kettenantrieb und Original Daimler Karrosserie, aufgenommen im Werk, Mercedes-Benz Classic Archiv & Sammlung, Stuttgart



Mercedes, Original-Daimler-Carrosserie Mercedes-Benz Classic Archiv & Sammlung, Stuttgart

In der Berliner Großstadt verdichtete sich der Autoverkehr. Und die Autofahrer erhielten teilweise heftige Kritik aus der Bevölkerung. Man fühlte sich gestört durch den Lärm und den Gestank der Autos. Die Fahrweise der Automobilisten wurde als rücksichtslos empfunden. Auch die Fahrweise der Söhne des Kaiserhauses geriet in die Kritik. Die Berliner Presse berichtete: „Prinz Adalbert und Prinz Eitel nahmen am Volant des Wagens Platz und betätigten den Akzelerator. Es kam zum Unfall.“ Das straffreie Fahren der Kaisersöhne wurde zum Berliner Tagesgespräch.*

Es waren wohl vor allem die rasante technische Weiterentwicklung des Automobils und die neue Qualität von Mobilität, die Kaiser Wilhelm II. überzeugten. Mit zunehmendem Interesse unterstützte er die gesamte deutsche Automobilindustrie, den militärischen wie auch den zivilen Bereich. 1904 übernahm er

die Ehrenmitgliedschaft im „Deutschen Automobil-Club“, gegr. 1899 (DAC), und 1905 das Protektorat des DAC unter der neuen Bezeichnung „Kaiserlicher Automobil-Club“ (KAC). Der Kaiserliche Marstall öffnete sich den Automobilen. Zu den ersten, die 1903 im Berliner Marstall standen, gehörten drei Mercedes-Daimler-Simplex 28/32 mit offenem, überdachtem Chauffeursitz, einem geschlossenen Salon und ausgestattet mit einer elektrischen Plafond-Lampe und einem Sprachrohr.

Eines der Automobile hatte die Karosserie von Hooper/London. In den folgenden Jahren erprobte man am Kaiserhof verschiedene Automarken. Kaiser Wilhelm bevorzugte anfangs die offenen Wagen, später das Landulet. 1909 belief sich der Automobilbestand auf 24 Personenwagen verschiedener Marken: Mercedes, Benz, Fiat, NAG, Opel, Protos, Stower. Zwei LKW, ein Mercedes 55 PS und ein „Adler“ waren noch unterwegs.

*Quelle: „Das Haus Hohenzollern und das Automobil“, von Michael Graf Wolff Metternich.



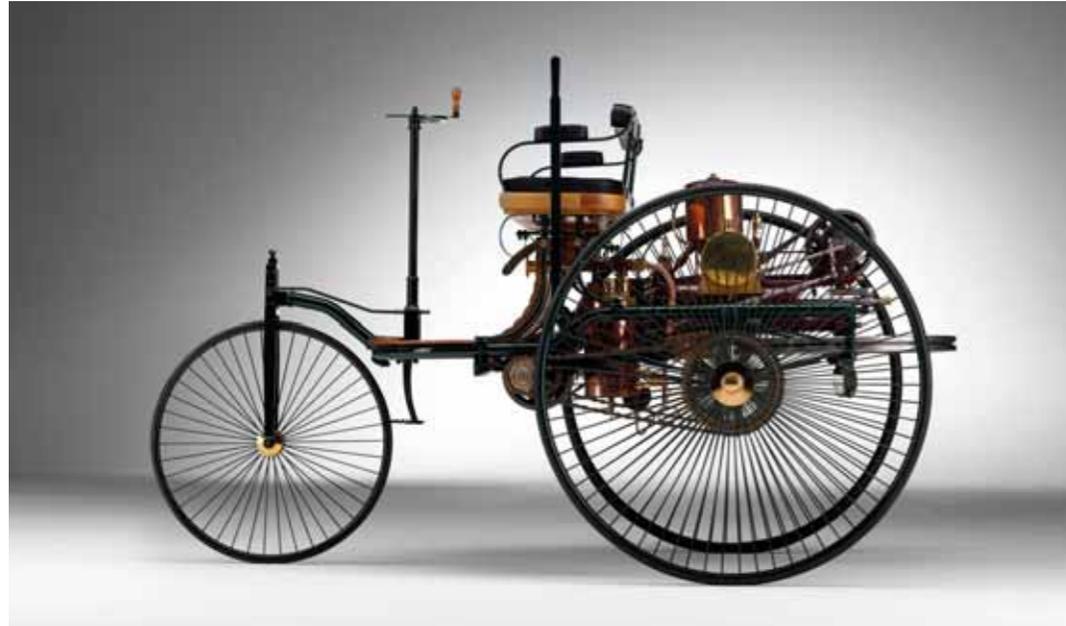
Auf der Saalburg neben der Jupitersäule, Bad Homburg v.d.Höhe Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Kaiserauto mit Krönchen Mercedes Simplex 28/32 Mercedes-Benz Classic Archiv & Sammlung, Stuttgart



ERSTLINGE



Benz Patentmotorwagen, 1886

Einzylinder, Viertaktmotor
 Hubraum: 954 ccm
 Leistung: 0,75 PS
 Vmax: ca 16 km/h

Replik des von Carl Benz gebauten Wagens, den er aus Teilen, die sich im Werk Mannheim befanden, zusammenbaute. Den ersten Wagen schenkte er dem Deutschen Museum in München.

CENTRAL GARAGE Automuseum,
 Bad Homburg v.d.H.
 Foto: René Staud Studios



Benz Victoria, 1896

Einzylinder, Viertaktmotor
 Hubraum: 2915 ccm
 Leistung: 6 PS
 Vmax: ca. 30 km/h
 Gewicht: ca. 700 kg

Erstes vierrädriges Fahrzeug von Carl Benz.

CENTRAL GARAGE Automuseum,
 Bad Homburg v.d.H.
 Foto: René Staud Studios



**Bergmann D II 1900
 5 PS**

Einzylinder, Viertaktmotor
 Hubraum: 1097 ccm
 Leistung: 5 PS
 Vmax: ca. 30 km/h
 Gewicht: 800 kg

Modell: Bergmann Automobil D II mit damals modernem Kardantrieb. Er hat auch den von Bergmann patentierten Röhrenkühler, der bei diesem Modell erstmals vor dem Motor angeordnet wurde. Dieser Kühler verlieh später den Bergmann Kleinwagen „Liliput“ und „Libelle“ ihr typisches Aussehen. Dieser Wagen wurde 1900 von den Bergmann Industriewerken Gaggenau hergestellt und nach Frankfurt a.M. geliefert.

Foto: H.J. Schramm



Frankfurter Ausflug, um 1900

Institut für Stadtgeschichte,
 Frankfurt a. Main

HOMBURGS GORDON BENNETT-RENNEN 1904



**Carlo Demand (1921-2000),
Gordon Bennett-Rennen 1904,
„Fritz Opel auf Opel Darracq“,
Öl auf Leinwand, 1987**
CENTRAL GARAGE Automuseum,
Bad Homburg v.d.H.

Motorsportliche Großereignisse erproben und fördern die technische Weiterentwicklung der Automobile. 1904 konnte das zweite Gordon Bennett-Rennen in Homburg v.d.H. stattfinden. Dieses mit großem Erfolg durchgeführte internationale Rennen erwies sich für Homburg als neuer und erfolgreicher Wirtschaftsfaktor und setzte erste Maßstäbe für die heutige Automobiltradition der Kurstadt.

Die Auswahl des Veranstaltungsortes war eine kaiserliche Entscheidung für Homburg v.d.H. angesichts seiner günstigen geografischen Lage vor dem Taunusgebirge. Auch die Infrastruktur Homburgs sprach dafür, mit genügend Unterkünften in über 200 Hotels mit Garagen, Pensionen, Villen und Privatquartieren, teilweise auch mit Garagen ausgestattet. Die Verkehrsre-

gelung war eine logistische Meisterleistung des Deutschen Automobil-Clubs in Zusammenarbeit mit dem Frankfurter Automobil-Club und der Stadt Homburg v.d.H. Auf einer Gesamt-Rundstrecke von 550 km wurden insgesamt vier Runden gefahren.

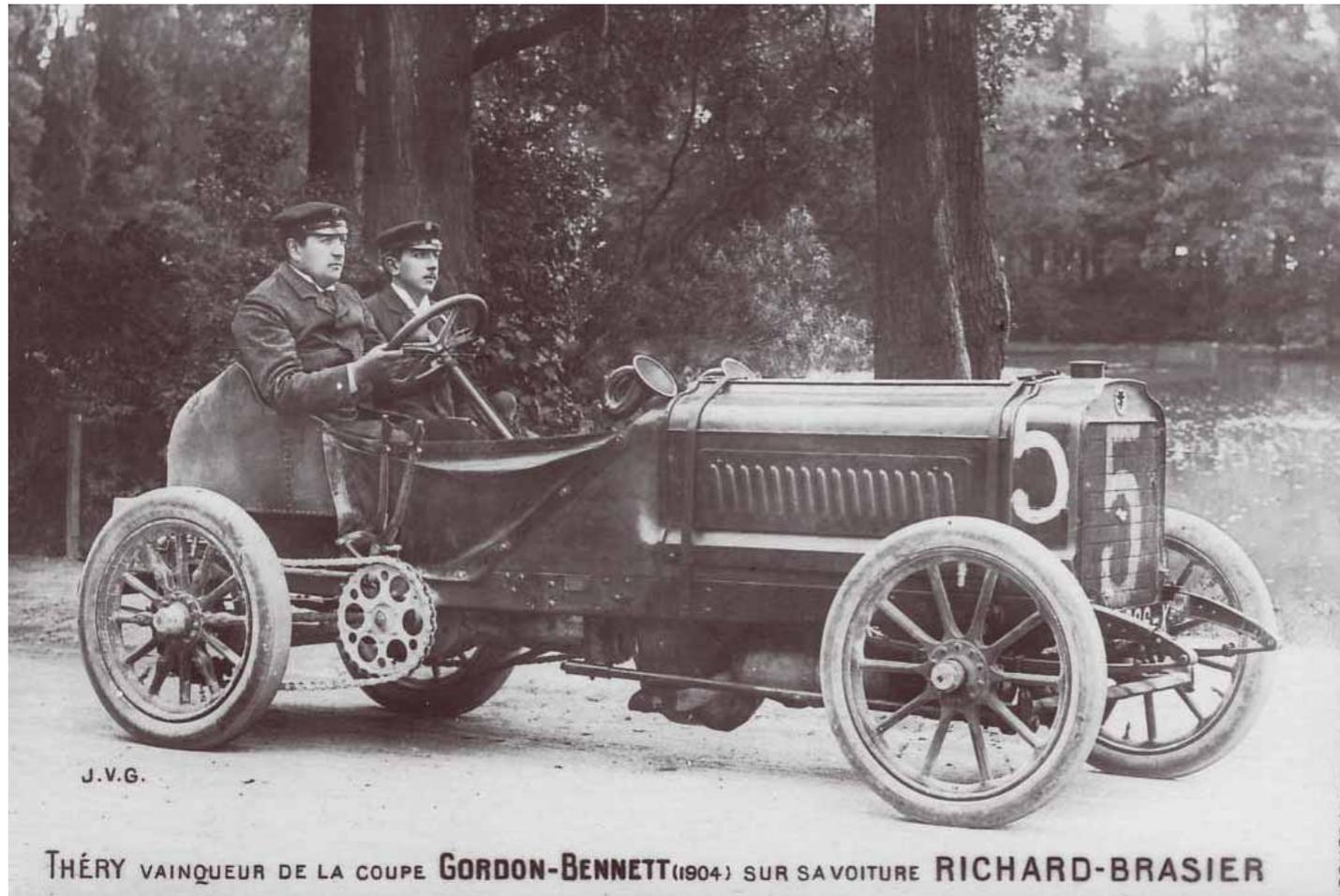
Höhenunterschiede, enge und geschotterte Durchfahrtsstraßen waren eine große Herausforderung an die Fahrer und Beifahrer und an damalige Automobiltechnik. Start und Ziel war der „Saalburg-Hügel“. An den Start kamen Motorwagen mit Kettenantrieb. Fast alle Automarken waren mit Magnetzündung versehen. Die Chronisten berichten: „Das Rennen zog rund eine Million Zuschauer an“. Diese kamen mit dem Automobil, der Eisenbahn oder der Frankfurter Lokalbahn. Automobile aus Homburg und Gonzenheim mussten durch die Stadt Homburg v.d.H.



„Course de la Coupe Gordon Bennett au Taunus, 17 Juin 1904, Hombourg, départ pour la Course.“ „Abfahrt“, vorbei an der elektrischen Straßenbahn.
Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



**Deutschland, Startnummer 8:
Baron de Caters auf weißem „Mercedes“, Daimler-Cannstatt, Pneumatik Continental vor den Garagen in Homburg. Pierre Henri Marie Amédée Baron de Caters de Bosschaert (1875-1944) war belgischer Auto- und Motorbootrennfahrer, Flugpionier und Unternehmer. 1904 belegte er beim Gordon Bennett-Rennen Platz 3.**
Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



fahren. Frankfurter und Oberurseler fuhren an Homburg v.d.H. vorbei und erreichten über die „Kanonenstraße“ die Saalburg. Automobile und Personenfahrzeuge aus Friedrichsdorf und Seulberg wurden über den Kirdorfer Rotlaufweg geleitet. „Leere“ Automobile mussten zum Exerzierplatz in Oberstedten gebracht werden. Das Fazit der Stadt Homburg v.d.H. über das Rennen fiel nicht sehr positiv aus. Denn man musste feststellen, dass viele Besucher preisgünstigere Hotels in der Umgebung aufsuchten.

Sieger Léon Théry (1879-1909) auf Richard Brasier, Pneumatiks Michelin, Startnummer 5, Frankreich, Farbe des Wagens: blau. Théry war Mechaniker, fuhr für Frankreich. Auch 1905 siegte er beim Gordon Bennett-Rennen (Auvergne).

Foto 1904: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



Gordon Bennett-Rennen 1904

Das Sieger-Team des Gordon Bennett-Rennens von 1904 vor der Autogarage Wilhelm Kranz an der heutigen Urseler Straße.

„Der Dicke im weißen Kittel ist der Sieger Théry. Davor am Auto mit weißer Mütze steht Wilhelm Kranz. Auf der Motorhaube sitzt Monsieur Müller, der Beifahrer des Siegers, auf dem Führersitz Monsieur Brasier, der Fabrikant, daneben seine Gattin (mit Tuch über dem Hut).“ Handschriftliche Notiz

Sammlung Wilhelm Kranz, Bad Homburg v.d.H.



1904: Tribüne, von Baurat Louis Jacobi (1836-1910) „im römischen Stile“ entworfen.
Archiv des Römerkastells Saalburg,
Bad Homburg v.d.H.



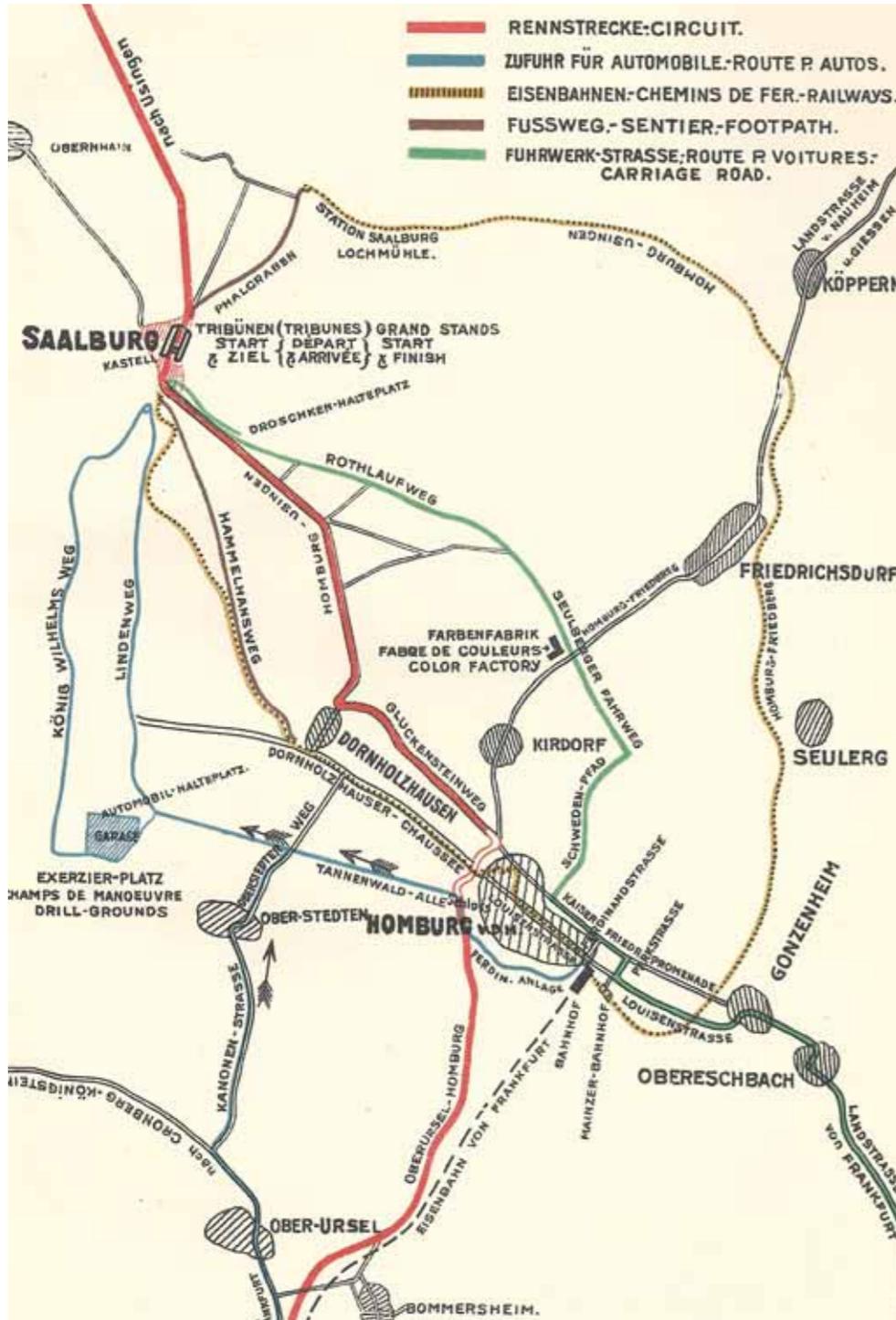
Impressionen 1904
Saalburg Museum, Bad Homburg v.d.H.



Mercedes Simplex, 1904 „Rennwagen“
Reihen-Vierzylinder mit paarweise gegossenen Zylindern, Viertaktmotor
Hubraum: 4.084 ccm
Leistung: 28 PS
Vmax: ca. 100 km/h
Gewicht: ca. 850 kg
Der Mercedes Simplex ist das erste wirklich moderne Automobil, eine Konstruktion von Wilhelm Maybach. Es hatte bereits die wichtigen Konstruktionsmerkmale, die auch heute noch ein Auto aufweist.
CENTRAL GARAGE Automuseum,
Bad Homburg v.d.H.
Foto: René Staud Studios



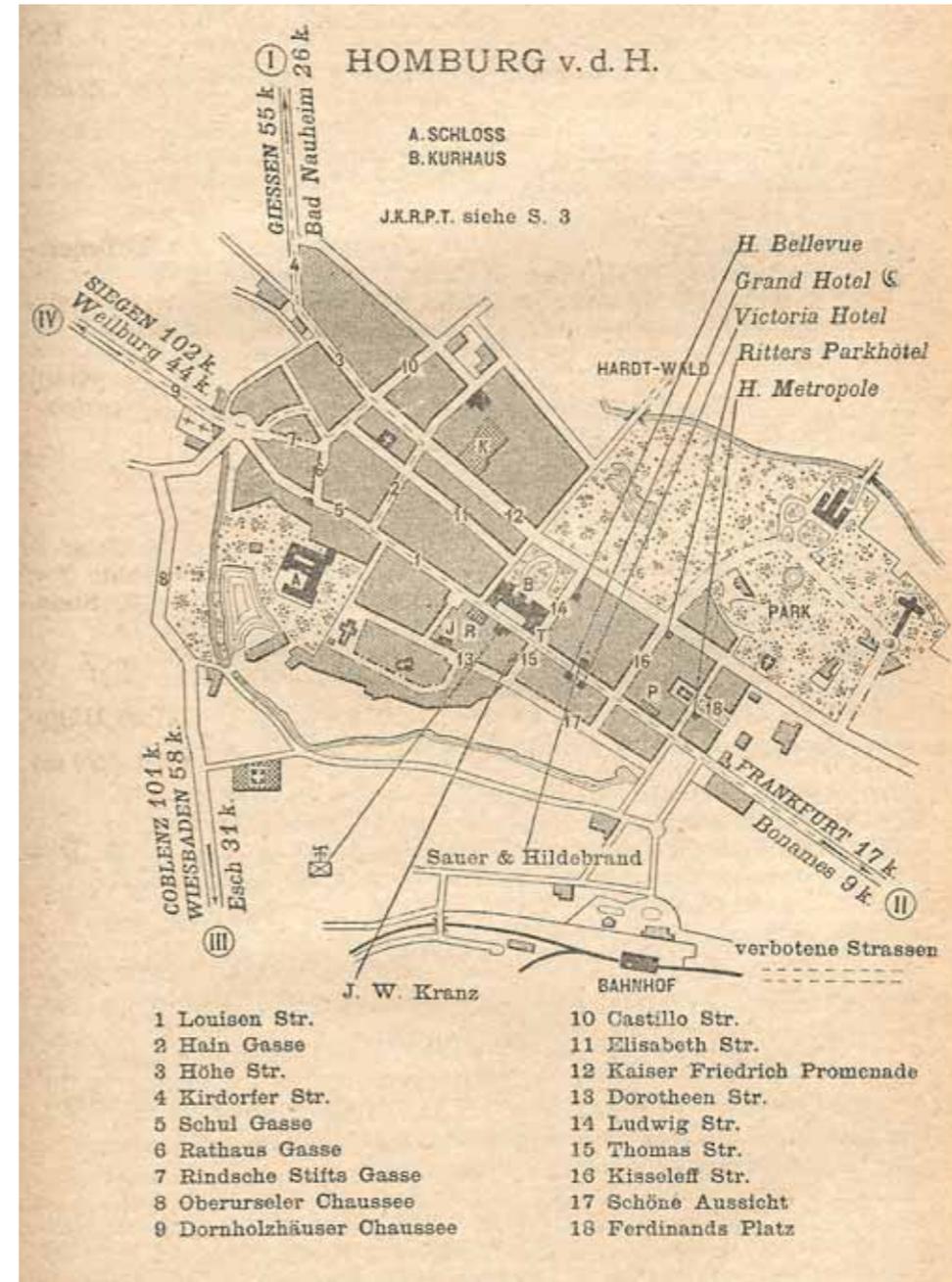
1904 – „Le feu au Pesage à Hombourg“ Rechts die Startnummer 14: Friedrich Adam Hermann „Fritz“ Opel (1899-1971) auf weißem Opel Darracq, Pneumatiks Continental.
Fotopostkarte: Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Rennstrecke 1904

Aus: Offizieller Führer zum Gordon Bennett-Rennen, 1904

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



Stadtplan Homburg v.d.H.

Aus: Michelin Führer Deutschland, 4. Ausgabe 1910
CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.

DAS KAISERAUTO IN HOMBURG



„Auf dem Weg zur Englischen Kirche“ – zur Einweihung des Denkmals der Landgräfin Elizabeth, 1908

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



„Kaiser und Kaiserin Wilhelm mit ihrem Opel-Wagen in Bad Homburg 1910“

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



Im Mercedes Landaulet 1910 zur: „Die I. deutsche Luftkreuzer Parade der Sr. M. Kaiser Wilhelm II. zu Homburg v.d.H. (Original-Naturaufnahme) am Zeppelinstein. Im Vordergrund das PII (PL3/PII), das Prall-Luftschiff von Major Prof. August von Parseval. Im Hintergrund das Z II, Starr-Luftschiff des Grafen Ferdinand von Zeppelin“

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Kaiser Wilhelm II. im Gespräch

CENTRAL GARAGE Automuseum

Bad Homburg v.d.H.

In den Sommermonaten verließ Kaiser Wilhelm II. Berlin und begab sich auf Reisen, die weit über Deutschland hinausführten und ihm den Namen Reisekaiser einbrachten. Fast jedes Jahr hielt er sich für einige Tage oder Monate in der Kaiserlichen Sommerresidenz Homburg v.d.H. auf, oft in Begleitung der kaiserlichen Familie.

Die Anreise der Kaiserlichen Familie erfolgte stets im kaiserlichen Hofzug mit eigenen Salonwagen oder in Wagen der privatrechtlichen Eisenbahngesellschaft, die über eine große Anzahl prächtiger Salonwagen verfügte. Die Automobile kamen stets per Eisenbahn und wurden von den Chauffeuren am Homburger Bahnhof in Empfang genommen. 1906 berich-

tete „Der Taunusbote“, dass fünf Automobile auf dem Gelände von „Sauer & Hillebrand“ in der Louisenstraße 76 (heute Louisen-Arkaden) untergestellt wurden, die Chauffeure im „Hotel Adler“ an der Ecke Louisenstraße/Schwedenpfad (heute das Gebäude der Deutschen Bank) logierten.

Ob der Kaiser einen Abstecher mit dem Automobil macht, war fraglich. Das kleine Hofprotokoll in der Kaiserlichen Sommerresidenz Homburg sah jedoch viele Ausfahrten vor. Je nach Wetterlage fuhr man im offenen oder geschlossenen Automobil, sehr häufig in den Taunus zur Saalburg oder nach Cronberg.



Saalburgfahrt 1906 mit „Irma“
Die Automobile wurden vom Kaiser mit Eigennamen benannt.

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



Kronprinz und Kronprinzessin mit Automobil am Kaiserbrunnen, 1905, im Hintergrund das „Brunnensälchen“, die heutige Spielbank

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

TOURENRALLYES MIT REISEWAGEN



Benz Sport Phaeton Prinz Heinrich-Fahrt 1910.
Zieleinfahrt in Homburg v.d.H. – am Steuer Prinz Heinrich von Preußen (1862-1929)

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



1906 im Benz 35/40 PS – Kaiser Wilhelm II. beim Staatsbesuch in Stockholm

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.

Tourenrallyes durch Deutschland waren vor über 100 Jahren noch etwas ganz Besonderes. Zu den ersten gehören die Herkomer Konkurrenzen und die Prinz Heinrich-Fahrten.

Die erst Genannte regte Hubert von Herkomer (1849-1914) an, ein automobilbegeisterter deutsch-britischer Kunstmalers, Bildhauer, Musiker, Regisseur, Filmemacher und Schriftsteller. Ihm ist es zu verdanken, dass die „Herkomer Konkurrenz“ durch Deutschland 1905, 1906 und 1907 durchgeführt werden konnte. Sie bewirkte und förderte die Popularität des Automobils beim Adel und dem Großbürgertum. Denn im Mittelpunkt stand nicht der Erfolg durch Geschwindigkeit, sondern die Zuverlässigkeit.

Es folgten die Prinz-Heinrich-Fahrten 1908, 1909 und 1910 in Homburg. Bei diesen „Herrenfahrten“ waren nur Fahrer zugelassen, die ihren eigenen Wagen steuerten oder einem sogenannten „Anerkannten Club“ angehörten. Bei den Tourenwagen wurde u.a. geprüft, ob sie den Bedürfnissen des Reisens entsprachen und mit vier bequemen Sitzen, Kotflügeln und Lampen ausgestattet waren.

Die Bewertung der Teilnehmer erfolgte nach einem Punktesystem. Für Reparaturen während der Fahrt gab es Strafpunkte. Bewertet wurden Bequemlichkeit, äußere Ausstattung und Schnelligkeit bei Flach- und Bergrennen.



**Tourenwagen
Benz 35/40 PS
1906**

Vierzylinder, Viertaktmotor

Hubraum: 5880 ccm

Leistung: 40 PS

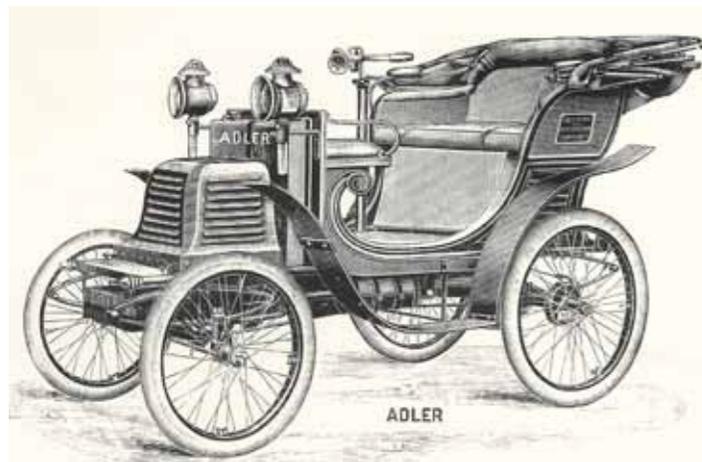
Vmax: ca. 90 km/h,

Gewicht: ca. 1700 kg

CENTRAL GARAGE Automuseum,
Bad Homburg v.d.H.

Fotos: René Staud Studios

ADLER – DAS AUTO AUS FRANKFURT AM MAIN



„Erstlings Adler-Motorwagen“, 1900, fabrikationsreif auf der Frankfurter Automobilausstellung

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



Adler, ca. 1900

Institut für Stadtgeschichte, Frankfurt a.M.

Limousinen, Tonneaus, Landauer, Landauletten, Coupés, Motor-Droschken, Lieferungswagen, Kleinautos für Ärzte und das Kleingewerbe.

So warb eine Anzeige um 1908 für die Adler-Automobile. Gegründet wurden die „Adler-Werke, ehemals Heinrich Kleyer“ 1880 in Frankfurt am Main. Sie entwickelten sich zu einem der größten deutschen Unternehmen für Fahrzeug- und Maschinenbau, das jedoch 1998 die Produktion einstellen musste. Heute erinnert das historische Firmengebäude in Frankfurt an die erfolgreichen „Adler-Fahrradwerke“, die 1906 das 300.000. Fahrrad herstellte.

Die Produktion wurde 1898 auf Schreibmaschinen und 1901 auf Motorräder erweitert. Die ersten Automobile, der Dreirad-

wagen und die Voiturette, liefen mit Motoren der französischen Firma „De Dion, Bouton & Co. Puteaux“. Ab 1903 wurden eigene „Original-Adler-Motoren“ entwickelt. Erster Antrieb der Adler-Automobile war die Kette, bzw. der Riemen. Ein Automobil, Typ 8 PS, 1 Zylinder, Hubraum 800 ccm, Motorleistung in KW 5,9/PS 8, brachte die Höchstgeschwindigkeit von 40 km pro Stunde.

Der erste Adlerwagen wurde 1900 auf der ersten Frankfurter Automobilausstellung mit der großen, goldenen Medaille ausgezeichnet. Der Gründer der Adlerwerke, Heinrich Kleyer (1853-1932), war nicht nur Fabrikant, sondern Erfinder, Konstrukteur und Maschinenbauer. Sein Konzept brachte den Adler-Werken einen führenden Rang in der Herstellung von Automobilen.



Adler mit geschlossener Winterkarosserie, 1906 – „Reisewagen“

Vierzylinder, Viertaktmotor

Hubraum: 4.680 ccm

Leistung: 35 PS

Vmax: ca. 70 km/h

Gewicht: 1.700 kg

Allgemeiner Schnauferclub

Adler 1907, am Mietwagen Wilhelm Kranz in Chauffeuruniform

Sammlung Wilhelm Kranz, Bad Homburg v.d.H.



1905 AUF HOMBURGS STRASSEN



„Der Kaiser fährt über die Brücke in Richtung Saalburg, 1905“

Wann genau das erste Automobil durch Homburg v.d.H. fuhr, lässt sich bisher nur vermuten. Erste Fotos und Postkarten weisen auf das Jahr 1904 hin, als das erste Automobilrennen in Homburg v.d.H. startete.

Damals spektakulär: eine „Überspannung“ der Altstadt mit einer Straßenbrücke. Sie reichte vom Untertor bis zur Schulgasse, in einer Länge von 250 m und mit einem Trottoir von zwei Metern rechts und links. Der Fahrdamm war acht Meter breit und hatte eine Steigung von 1:41, wie stellenweise die Louisenstraße.

Sie wurde sofort unentbehrlich für den innerstädtischen und Durchgangsverkehr und zur wichtigen Verkehrsachse für Fahrten mit dem Automobil von Frankfurt über Homburg v.d.h. in den Taunus. Ab 1908 mussten sich Automobile und Pferdefuhrwerke die Brücke mit der Straßenbahn teilen.



„Wie der Kaiser über die Brücke fährt ..., 1905“



„Staubbelästigung.“
Aus: Der Taunusbote, 1905



Bad Homburg v.d.H. Neue Strassenbrücke mit Schloss.
Ansichtspostkarte, koloriert, 1912



Homburg v.d.H.: Louisenstraße und Bahnhof (1860) nach Frankfurt (links). Rechts: elektrische Eisenbahn. Fotopostkarte, um 1903



Original Fahrrad vor dem Ersten Weltkrieg



Gruß aus Homburg v.d.H. Obere Louisenstraße,
Fotopostkarte um 1910



Bad Homburg v.d. Höhe - Bahnhof mit Autostaffage.
Ansichtspostkarte, koloriert, 1912

Abbildungen: Stadtarchiv, Bad Homburg v.d.H. und Privatbesitz

ERSTE HOMBURGER AUTOMOBILISTEN



Wilhelm Kranz: Fahrräder, Nähmaschinen und Autogarage, Thomasstraße, Sammlung Wilhelm Kranz, Bad Homburg v.d.H.

„Das Automobil des Herrn Landrat Dr. v. Marx erlitt gestern, als der Chauffeur von der Saalburg abwärts fuhr, einen Achsenbruch und lief in den Graben. Der Chauffeur und Begleitung flogen heraus und kamen mit dem Schrecken davon.“

Aus: Der Taunusbote, 1906

Das Automobil eroberte die Großstädte. In kleineren Städten und auf dem Land vollzog sich der Wandel vom Pferdewerk zu einem „Vierräderfahrzeug mit Motor“ mit Verzögerung. 1909 waren in Homburg 14 Besitzer von „Benzinern“



„Dr. Kilb hat eine Autopanne.“ Opel, um 1908, das erste Auto von Georg Johannes Kilb (1874-1954), Homburger Arzt und Geburtshelfer
Kirdorfer Heimatmuseum, Bad Homburg v.d.H.

gemeldet, 1913 waren es 33. Je nach Wohlstand oder Nutzung der Fahrzeuge besaß man einen oder mehrere Wagen, fuhr selbst oder mit Chauffeur.

Homburgs erste Kraftfahrzeugbesitzer waren Ärzte, Beamte, Fabrikanten und Hoteliers, Möbeltransporteure und Besitzer von Fuhrgeschäften. Bis zum Ersten Weltkrieg wurden im Rahmen der jährlichen Mobilmachung die Betriebsstoffe Benzin, Mononaphta, Benzol und verwandte Stoffe, das Getriebe auf Betriebssicherheit und der Luftdruck der Hinterreifen geprüft. Die „Preußische Verkehrsordnung“ schrieb für Automobilfahrer ein „Befähigungszeugnis vor, das auf jede Ausfahrt mitzunehmen war“. Ausgestellt wurde das Dokument von der Ortspolizei. Geprüft wurden sicheres Fahren, Lenken, Wenden und Anhalten des Kraftfahrzeuges, sowie die „Kenntnis der Verkehrsvorschriften und der ma-

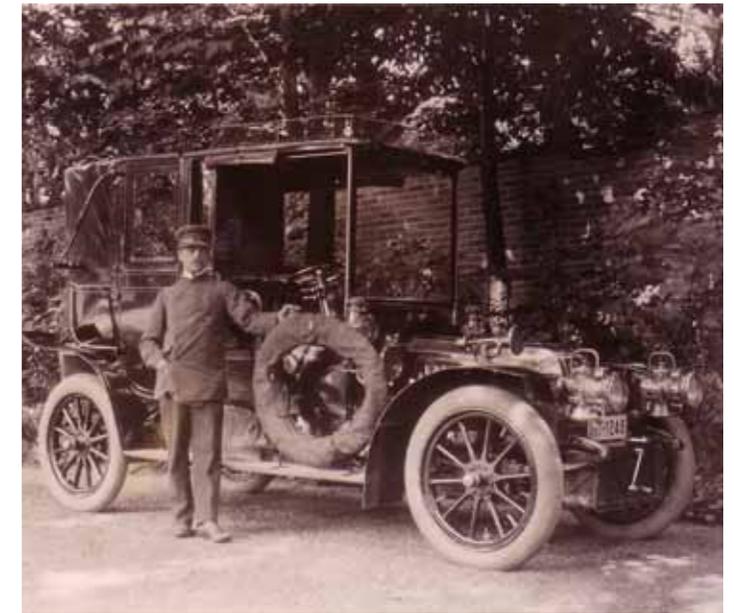


Ausflug der Sonntagschule in den Taunus, 1912
Sammlung Familie Eric Leonhardt

schinellen Einrichtung des Fahrzeuges“. Wichtige Verkehrsvorschriften waren das Durchfahren von Ortschaften „in gemäßigtem Tempo“ und das „richtige und rechtzeitige Signalgeben vor kurzen Krümmungen im Walde und auf gewundenen Straßen“. Die Kosten trug der Prüfling.



Fahren mit Kraftfahrzeugen, 1905
Stadarchiv Bad Homburg v.d.H.



Das erste Auto mit Chauffeur, Type de Dion Bouton-Paris, Benziner 18/20, 1909. Erkennungsnummer IT 1246. Besitzer: Dr. jur. Anton Theodor Miquel, Rentier und Stadtverordneter, Kaiser-Friedrich-Promenade 115. Führer (Chauffeur): Josef Schierer, Gonzenheim, Feldweg Nr. 5., Sammlung Gerta Walsh



Familienauto, Besitzer Jean Emil Leonhardt (Kaufmann), Wohnsitz Louisenstraße 121, hier in der Elisabethenstraße. Mit Chauffeur Heinrich Zuber, 1918
Sammlung Familie Eric Leonhardt

KURHAUS, BAD UND PARK



Bad Homburg v.d.H. Kurhaus.
Ansichtspostkarte, koloriert, um 1912

Das größte und prächtigste Kurhaus wurde 1861-1863 nach den Plänen des belgischen Architekten Jean Pierre Cluysenaar (1811-1880) erbaut.

Seinen schlossartigen Charakter erhielt das Gebäude durch zierlichen Fassadenschmuck und zwei vorspringende Seitenflügel. Im Seitenflügel zum Schwedenpfad waren die Kurverwaltung und der Polizeidienst untergebracht, im Flügel zur Ludwigstraße das Theater. Der großzügig angelegte Vorplatz führte zur Louisenstraße. Kutschen und später auch Automobile konnten von der Straße zum Haupteingang und den beiden Nebeneingängen vorfahren.

In den prachtvollen Sälen ließen sich Feste und königliche Geburtstage feiern. Dort fanden kaiserliche Paradetafeln statt, auch das Festmahl 1910 für die Teilnehmer der Prinz-Heinrich-Fahrt. Man amüsierte sich, zeigte sich im Theater und Café oder besuchte das Lesekabinett mit den



Blick in den Goldsaal. Ansichtspostkarte, koloriert, um 1905

Zeitungen in allen europäischen Sprachen. Zur therapeutischen Behandlung ging man in das benachbarte Kurbad oder in den Kurpark zum Kaiser-Wilhelms-Bad. Das erste große Kurbad von 1847/48 war ein Nebengebäude des Kurhauses mit Zugang von der Ludwigstraße und wurde 1902 erweitert.



Kurhausgarten. Mit Blick auf die Ludwigstraße, Ansichtspostkarte, koloriert, um 1904



Bad Homburg v.d.Höhe, Kaiser-Wilhelms-Bad u. Denkmal Kaiser Wilhelm I., Ansichtspostkarte, koloriert, um 1912



Bad Homburg v.d.H. Elisabethenbrunnen und neue Wandelhalle, Ansichtspostkarte, koloriert, um 1912

Das Kaiser-Wilhelms-Bad, ein Bauwerk des Homburger Architekten Louis Jacobi (1836-1910), eröffnet 1890, war wesentlich größer als das Kurbad im Kurhaus und mit einer Fürstensuite ausgestattet. Das Therapieangebot reichte von kohlensauren Mineralbädern, Solebädern, Süßwasserbädern, Moorbädern, Duschen und Schwimmbad bis zu Inhalationen.

Abbildungen: Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Partie im Kurpark, Ansichtspostkarte, koloriert, um 1904



Homburg v.d.H. Auguste-Viktoria-Brunnen, im Hintergrund das Denkmal von Kaiser Wilhelm I. und das Kaiser-Wilhelms-Bad, Ansichtspostkarte, koloriert, um 1910



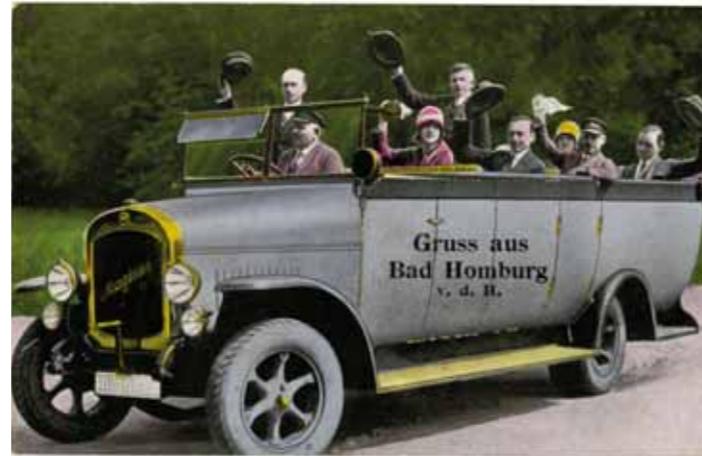
Bad Homburg v.d.Höhe, Louisenbrunnen, Ansichtspostkarte, koloriert, 1904

DIE KURSTADT ZWISCHEN DEN KRIEGEN



„Arbeiten an der Reichsautobahn bei Bad Homburg“

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



Gruss aus Bad Homburg v.d.H.,
Ansichtspostkarte, um 1930

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

In der Mitte der 1920er Jahre hatte der wirtschaftliche Niedergang seit Ende des Ersten Weltkrieges auch Bad Homburg v.d.H. erreicht.

Der Kurbetrieb lag fast brach. Zahlreiche Hotels und Pensionen mussten schließen und Sanatorien Konkurs anmelden. Nur das Parksanatorium, die Klinik Dr. Baumstark und das Ritter's Park-Hotel standen für den Kurort. Die 1924 neu gegründete Kur-AG entwickelte ein umfassendes Unterhaltungsprogramm.

Es kamen die Homburger Festwochen mit Theater, Kunstausstellungen, Konzerten und Bällen. Sie brachten Erfolg und neue Prominenz aus Industriellenfamilien, Schauspie-

ler, türkische und indische Gäste und auch den Automobilsport. Der König von Siam (Thailand) Prajadipok frischte 1934 Kindheitserinnerung an seinen Aufenthalt von 1907 auf und fuhr im Rolls Royce an. Attraktiv und beliebt waren Fahrten in die Umgebung mit Mietautos oder dem Aussichtswagen der Reichspost.

Um den Ausflugsverkehr in den Taunus zu verstärken, wurde der Bus-Linienverkehr ausgebaut. Zwischen 1925 und 1936 fuhren fünf Buslinien durch Bad Homburg v.d.H.: der Postomnibus in den Taunus, der Röder-Bus nach Köppern, der FLAG-Omnibus zur Saalburg und über Bad Homburg v.d.H. der Reichsbahn-Schnellbus Frankfurt-Bad Nauheim.



Ritter's Park-Hotel. Künstler-Postkarte, um 1933

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Erinnerungsbesuch des Königs Prajadipok von Thailand, 1934 vor dem Bad Homburger Kurhaus

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Erste Autos vor dem Kurhaus, Foto um 1930

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Aussichtswagen der Reichspost mit dem Autokennzeichen RP 3020 auf der Louisenstraße vor dem Kurhaus und dem Kaiserlichen Postamt, Foto um 1930

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

KURBAD FÜR SOZIALKUREN



Bad Homburg, Plakat 1928

Kur- und Kongress GmbH, Bad Homburg v.d.H.

Zwischen den beiden Weltkriegen wurde Bad Homburg zum Badeort für Sozialkuren. Kurgäste aus dem Mittelstand überwogen.

Die Zahl der Kurgäste blieb bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges recht konstant. 1937 kamen 15.960 Deutsche zur Kur und 751 ausländische Kurgäste. 1938 gingen die Kurgastzahlen deutlich zurück. Doch bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges lohnte es sich, zur Kur nach Bad Homburg zu fahren. Denn die Kur-AG bemühte sich, den Kurpark und die therapeutischen Anwendungen zu erneuern.

Nach drei Jahren waren 1934 die Instandsetzungen des gesamten Kurparks abgeschlossen. Das Kaiser-Wilhelms-Bad erhielt eine neue Abteilung für traditionelle Tonschlamm-packungen, dem erfolgreichen Kurmittel Homburgs, das kein anderer besaß. Sole-Therapien wurden angeboten und

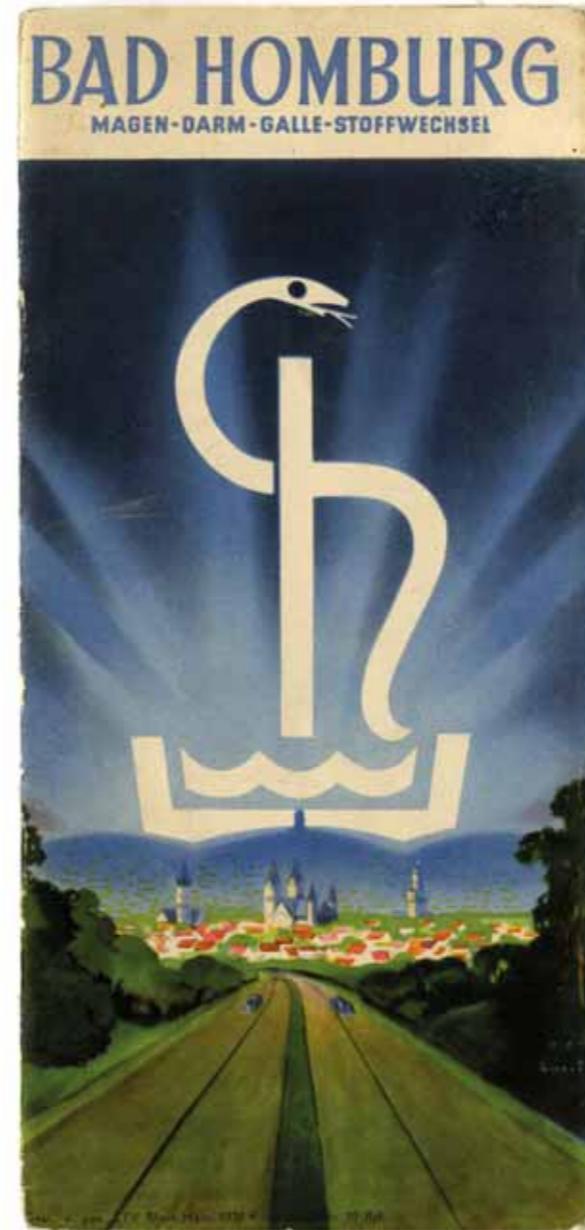


„Der Diätpavillon. Aus dem Preiswagen-Korso des Laternenfestes Bad Homburg v.d.H. September 1937“, ein Wagen der Bad Homburger Firma Fresenius

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

die neue Photo-Sole-Therapie gegen Hautkrankheiten wie Neurodermitis und Stoffwechselkrankheiten. Es waren technische Neuheiten, die zum Erfolg führten. Auch eine Neuerung im Kurbezirk ist erwähnenswert. Sehr zum Ärger der Homburger Bürger wurde das Quellengebiet vom übrigen Kurpark durch einen Zaun getrennt.

Und nun mussten sich auch die Homburger an Öffnungszeiten halten und Eintritt zahlen. Immerhin konnte man in der Vor-, Haupt- und Nachsaison an sechs Eingängen in den Kurpark gelangen und gegen Bezahlung von 20 Pfennig den Quellenbereich betreten.



Bad Homburg, Kurprospekt, um 1930

Kur- und Kongress GmbH, Bad Homburg v.d.H.



Im Kaiser-Wilhelms-Bad, Lichtbad-Therapie, Fotografie, 1928

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Bad Homburg, das Ideal eines Heil- und Erholungsbades, Plakat, 1928

Kur- und Kongress GmbH, Bad Homburg v.d.H.

MERCEDES



**Mercedes Knight, 1920 mit Richtungsschild
16/45 PS**

Vierzylinder, Viertakt Knight Schieber Motor

Hubraum: 4080 ccm

Leistung: 45 PS

Vmax: ca. 90 km/h

Gewicht: ca. 1800 kg

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.

Foto: René Staud Studios

Benannt nach dem Amerikaner Charles Yale Knight, dem Erfinder des „Schiebermotors“: Dieser verfügt nicht über herkömmliche Ventile, sondern Einlass und Auslass werden über geschlitzte Hülsen geregelt, die radial um den Zylinder angeordnet sind.

Paul Daimler setzte diesen Motor seit 1910 im Daimler Fahrzeugbau ein. Diese Motoren liefen extrem ruhig und standen im Kaiserlichen Marstall.



Mercedes-Benz 710 SS Cabriolet C, 1930

GH 4530 (England)

Sechszylinder, Viertaktmotor mit Kompressor

Hubraum: 7.065 ccm

Leistung: 160 PS ohne, 200 mit Kompressor

Vmax: ca. 190 km/h

Gewicht: ca. 2.100 kg

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.

Foto: René Staud Studios

Daimler-Benz hatte etwa ein Dutzend Cabriolets mit Sindelfinger Karosserie auf dem Chassis des W 06, also Typ „S“ und „SS“ gebaut. Dieses Auto wurde umfangreich restauriert und ist eines der wenigen verbleibenden Exemplare.

Bei seiner Vorstellung 2011 beim „Concours d'Élégance“ in Pebble Beach wurde er als zweitbesten Wagen in seiner Klasse ausgezeichnet.



**Mercedes-Benz 370 S Mannheim Sport,
1931 mit Blinker**

Sechszylinder, Viertaktmotor

Hubraum: 3.700 ccm

Leistung: 160 PS

Vmax: 115 km/h

Gewicht: ca. 1.950 kg

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.

Foto: René Staud Studios

Dieser Wagen war der „S-Wagen des kleinen Mannes“: kleiner, schwächer, nicht ganz so teuer, aber trotzdem „teuer und bildschön“. Bei Schönheitskonkurrenzen wurde er mit Preisen überhäuft.

Viele Prominente fuhren diesen Auto-Typ, einer davon war der Rennfahrer Rudolf Caracciola. An der Einstiegsleiste Markenschriftzug. Dieses Auto wurde in der Schweiz noch bis in die 1960er Jahre gefahren.



Mercedes Damenfahrrad, 1932

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.

Foto: René Staud Studios

BAD HOMBURGER FESTWOCHE UND AUTOMOBILTURNIERE



Kurhaus-Vorplatz, 1931

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



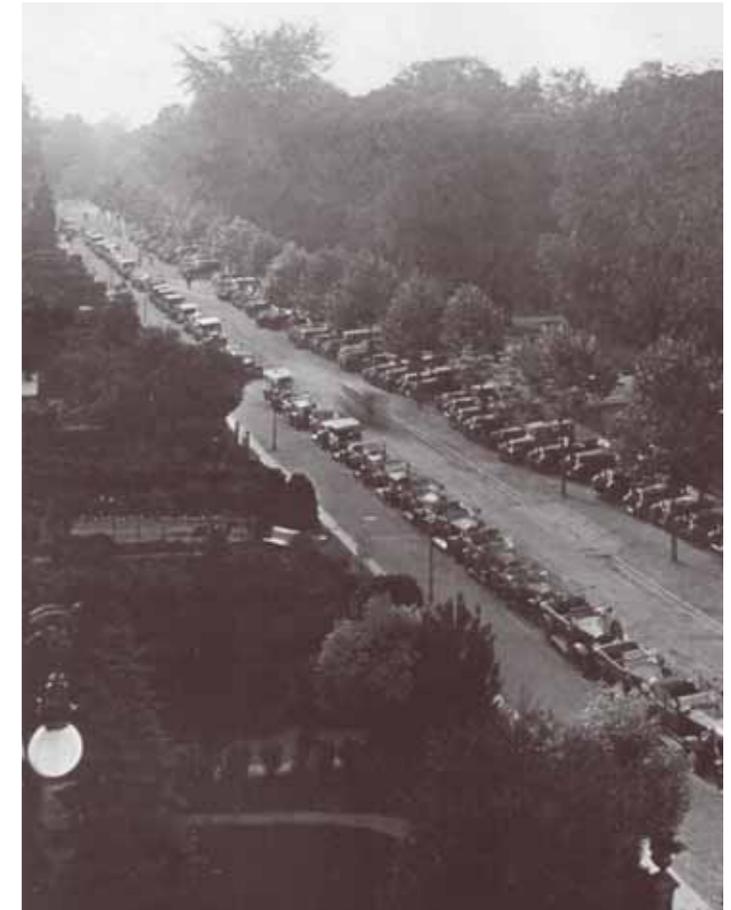
Start und Ziel im Kurhausgarten

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Geschicklichkeitsprüfung, Garagenfahrt, 1931

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Aufstellung zur Sternfahrt in der Kaiser-Friedrich-Promenade

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Geschicklichkeitsprüfung 1931

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

Der Motorsport und die technische Automobilentwicklung ließen sich in den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen nicht aufhalten. Sie widerstanden sich allen Notzeiten und Wirtschaftskrisen.

Mit der „Homburger Festwoche“ bot die Kur-AG ein umfangreiches Unterhaltungsprogramm mit Konzerten, Theateraufführungen, Kunstausstellungen, festlichen Bällen. Neu waren Modeschauen, Tagungen und motorsportliche Veranstaltungen. So fand der zweite „Internationale Straßen- und Kleinbahnkongress“ in Bad Homburg v.d.H. statt. Aus Bad Nauheim reisten 800 Ärzte an und besichtigten die Bad Homburger Heilquellen und die Badehäuser.

Motorsportliche Veranstaltungen, Turniere und Rennen waren erfolgreich und machten Bad Homburg v.d.H. zeitweise zum „Zentrum des Automobilsports“.

1933 veranstaltete der „Deutsche Automobilklub Touristik“ (DAKT) die „Deutsche Sternfahrt zum Großen Feldberg“ mit 24-, 12- und 6-Stundenfahrten für Kraftwagen und Motorräder. 1935 gewann der vielfache Bergmeister Hans Stuck auf dem Rennwagen der Auto-Union das Große Feldbergrennen. Ein Jahr später, beim dritten und letzten Bergrennen, hieß der Sieger Bernd Rosemeyer. Allerdings konnte dieser wegen schlechter Wetterverhältnisse den Jahresrekord von Hans Stuck nicht brechen.

Motorsportprogramm im Jahr 1924

- Im Mai das Kleinautorennen auf einer Rundstrecke durch den Taunus
- Im Juni anlässlich des 25-jährigen Jubiläums des Automobil-Clubs die erste deutsche Vierundzwanzig-Stunden-Zuverlässigkeitsfahrt für Tourenautomobile
- Im Juli die Taunus-Zuverlässigkeitsfahrt für Motorräder mit einem Sieg für „Horex“ in Klasse 5 bis 250 ccm
- Im August die „deutsche Radsportwoche“ mit Saalburg-Rennen für Motorräder: Platz zwei belegte der Bad Homburger Fritz Kleemann.
- Im September führte eine Touren- und Zuverlässigkeitsfahrt von Köln nach Darmstadt über Bad Homburg v.d.H.

DER ERFOLG DER FRAUEN



Startnummer 56: Frau Else Dressel aus Frankfurt am Main auf Graham Paige Cabriolet IT-0253. Gewinnerin der Geschicklichkeitsprüfung Große Wagenklasse, mit zum Teil sehr schweren Hindernissen, 1930

Das Jahr 1930 war mit 160 Anmeldungen ein Höhepunkt im Bad Homburger Automobilsport, und die Zeitung konnte darüber berichten:

„Die deutschen Damen des Automobilsports zeigten Klasse und gewannen die meisten Preise. In der 12-Stunden-Strahlenfahrt standen die Damen an erster Stelle. Eine Dame mit ver-teufelter Leistung, hatte diese in bewundernswerter Manier vollbracht. Sie fuhr in einem Mercedes-Benz, Typ Nürnberg, in weniger als 10 Stunden von St. Moritz über den Julier und andere Pässe ohne jede Begleitung nach Homburg. Ebenso be-wundernswert war Frau W. aus Berlin, die auf Mercedes-Benz 8/38 im Rahmen der 24-Stunden-Sternfahrt in knapp 19 Stunden Fahrzeit die 1160 km lange Strecke München-Berlin-



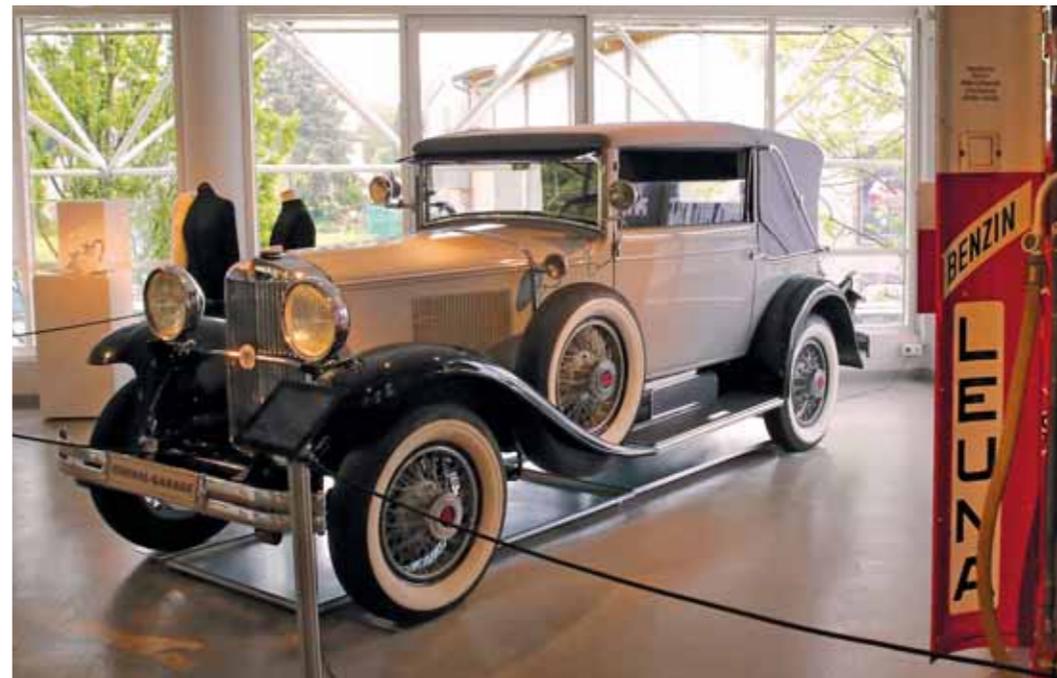
Abfahrt in Frankfurt zum Automobilturnier, 1930

Frankfurt zurücklegte. Frau L. brachte es auf 1200 km, schei-terte aber an wenigen Minuten Verspätung, ebenso wie Frau C., die Betriebsstörungen verbuchen mußte.

In der Schönheitskonkurrenz ist es eigentlich selbst-verständlich, dass die Damen an der Spitze marschierten. Die charmante Frau S. schoß hier mit ihrem himmelblauen Stöwer-8-Cylinder Sportcabriolet den Vogel ab. Aber auch die Wagen der anderen Damen: der schon in St. Moritz ausge-zeichnete Wagen von Frau B., dann 8 weitere in verschiedener Größe: die Maybach, die Auburn, Hansa, Röhr, Audi und die vielen anderen, alle im Privatbesitz, wurden viel bewundert und entsprechend ausgezeichnet.

In der Geschicklichkeitskonkurrenz wurden überhaupt nur Damen zugelassen. Hier holten sich nach Überwindung teils sehr schwerer Hindernisse in der Kleinen Klasse Frl. G., in der Großen Klasse Frau Dressel, Frau L.-A. und Frl. N. die Preise.

Fotos: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



Graham Paige

Modell 621, 1929

Sechszylinder, Viertaktmotor

Hubraum: 3.125 ccm

Leistung: 65 PS

Vmax: ca. 90 km/h

Gewicht: ca. 1.700 kg

Dieses Auto entspricht dem Typ, mit dem Else Dressel 1930 den Pokal gewann. Graham Paige war ein amerikanischer Hersteller, der aus importierten Teilen Fahrge-stelle in Berlin zusammenbauen ließ. Das hier gezeigte Fahrzeug hat eine Karosserie von Alexis Kellner, Berlin.

Etwas ganz Neuartiges stellte die Rundfunk-Orientierungsfahrt dar. Ein Radiokoffer war in jedem Wagen verstaut. Alle halbe Stunde mußte der Motor abgestellt werden, um vom Frankfurter Sender die nächste Kontrollstelle zu erfahren.

Die Mitglieder des Deutschen Automobilklubs leisteten sich noch eine Sonderveranstaltung und kamen als Gäste der liebenswerten Frau Direktor S. aus Frankfurt auf der Kurhaus-terrasse zu einem Essen und einer herrlichen Pfirsichbowle zusammen. Den Höhepunkt bildete ein feenhaftes Feuerwerk.“

Aus: Zeitungsbericht 1930, CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



I. Preis:

Automobil-Turnier Bad Homburg 1930, Geschicklichkeits-Prüfung

Gewinnerin des Pokals:

Else Dressel (Frankfurt)

auf Graham Paige IT-0253, Startnummer 56

CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.H.



Kurhausterrasse mit Blick in den Kurpark

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

NEUBEGINN

Nach dem Zweiten Weltkrieg bemühte sich Bad Homburg v.d.H. trotz Notzeiten, den Kurbetrieb möglichst bald wieder aufzunehmen. In stillgelegten Hotels und Pensionen waren die Kriegsverehrten untergebracht. Flüchtlinge mussten aufgenommen werden.

Da das Kurhaus völlig ausgebrannt war, diente 1945 das Therapeutikum, das ehemalige „Brunnensälchen“ im Kurpark, als Kursaal. Das Kaiser-Wilhelms-Bad blieb von Bombenzerstörung verschont und nahm bald den Badebetrieb wieder auf. Das Kurhausbad in der Ludwigstraße erhielt 1945/46 ein Notdach und konnte 1946 eingeschränkten Badebetrieb anbieten.

Die Brunnenzapfstellen waren wieder geöffnet. Und der Kurbetrieb zeigte ansteigende Zahlen: 1946 kamen 4.400 Kurgäste und 1948 waren es bereits 10.000. Die Planungen für ein neues Kurhaus, ein Tagungsgebäude mit Restauration, begannen.

Zwei Jahre nach der Währungsreform war 1950 feierliche Grundsteinlegung für das neue Kurhaus auf den Grundmauern des alten Kurhauses: das Theater im Westflügel, im Ostflügel das Hotel und die Sparkasse. In den Mittelbau zog die Kurverwaltung.

Die Ausmalung des Brüder-Blanc-Saals übernahm der Bad Homburger Kunstmaler Karl Stolz. 1984 wurde das Kurhaus nach drei Jahren Bauzeit durch das heutige Kurhaus ersetzt.



Zerstörtes Kurhaus, Haupteingang Louisenstraße, 1945

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Das neue Kurhaus 1952

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Kurhausvorplatz, Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Erste Autoschau, 1952, Archiv Dr. Vogler GmbH & Co. KG, Bad Homburg v.d.H.



Mercedes-Benz-Schauraum, Archiv Dr. Vogler GmbH & Co. KG, Bad Homburg v.d.H.

DIE KUGEL ROLLT WIEDER



Die neue Spielbank, das ehemalige „Brunnensäalchen“, Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

Vor 80 Jahren brachte die Spielbank der Brüder Blanc den Reichtum nach Bad Homburg. Das Privileg für das Glücksspiel erteilten die Landgrafen mit der Bedingung, den Kurbetrieb zu verbessern. Dazu gehörten vor allem der Bau eines großen Kur- und Badehauses, das Anlegen eines großen Kurparkes, die Brunnenfassungen der Heilquellen sowie der Bau von Kurvillen und Kurhotels.

Großen Wert legte man auf das Amusement, das Theater und Feste mit Tanzvergnügen. Die Spielbank lockte reiche Kurgäste an und machte Homburg v.d.H. zu einem honorigen Kurort. 1872 fand diese Epoche ein Ende. Homburg v.d.H. war preußisch und die Spielbank geschlossen.

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg konnte die Kurstadt wieder eine Spielbank einrichten.

Bereits 1947 verhandelten die Stadtverordneten in einer nicht öffentlichen Sitzung über die Eröffnung einer neuen Spielbank, und ein Jahr später konnte die neue Spielbank im ehemaligen „Brunnensäalchen“ in Betrieb genommen werden, wo 1841 der erste Roulettetisch gestanden hatte. Diesmal war es ein Spiralo, ein Geschicklichkeitsspiel. Der erste Unternehmer der neuen Bad Homburger Spielbank, Hermann Heidtmann, erhielt bereits 1949 die staatliche Konzession für das „große Spiel“, das Roulette. Im ersten Monat wurden über 6.000 Besucher gezählt, nach einem Jahr waren es mehr als 100.000.

1950 entstand der erste Anbau, ein Restaurant mit Bar. Künstler und Prominente waren beliebte Spielgäste, trugen sie doch zum Bekanntheitsgrad der Spielbank bei. 27 Jahre lang leitete Hermann Heidtmann die Spielbank: 4.482.648 Gäste waren in dieser Epoche in der Spielbank.



Cadillac vor dem Ritter's Park-Hotel
Steigenberger Hotel Bad Homburg v.d.H.



„Nach rund 80 Jahren kann das Roulettespiel wieder beginnen, Werbespekt 1951“

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Opel Casino-Express Bad Homburg, Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

DER OMNIBUS



Der „Blaue Schnell-Bus“, Buslinie Bad Homburg-Frankfurt, 1949 eröffnet, Hannes Braun mit seinen Mitarbeitern
Foto 1950
Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.



Omnibus der FLAG „Der Rote Schnellbus“ Kraftomnibus Bad Homburg-Frankfurt a.M., Betriebsgemeinschaft Frankfurter Lokalbahn AG-Deutsche Bundesbahn, 1950 eröffnet.
Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

Nach dem Krieger, ganz im Zeichen des Neubeginns und des wirtschaftlichen Aufschwungs, wagten 1949 junge Kaufleute ein Projekt und gründeten die „Schnell-Bus Braun KG“, eine Schnellverbindung über die Autobahn Bad Homburg-Frankfurt.

Sie bekamen starke Konkurrenz durch den Zusammenschluss der Frankfurter Lokalbahn AG und der Deutschen Bundesbahn. Beide Unternehmen mussten sich absprechen, und man einigte sich, dass ab dem 1. August 1950 die „roten“ und „blauen“ Busse abwechselnd halbstündlich fahren. So gelangte man damals in 26 Minuten für 80 Pfennige vom Bad Homburger Waisenhausplatz in Frankfurts Stadtmitte zum Roßmarkt.

Zweimal wurden in Frankfurt die Haltestellen verlegt, zuletzt 1956 in die Taunusanlage. 1958 eröffnete die Stadt Bad Homburg v.d.H. die ersten Stadtbuslinien mit vier Bussen der Marke Daimler-Benz O 319.

In Gonzenheim versuchte der Busunternehmer Ludwig Blaich eine private Buslinie vom Bahnhof über Kurhaus-Hardwaldt-Steinkaut nach Gonzenheim einzuführen. Diese Linie wurde nicht angenommen, sodass sie nach drei Tagen wieder eingestellt wurde.



Mercedes-Benz O 319, 1958

Vierzylinder, Viertaktmotor
Hubraum: 1.897 ccm
Leistung: 65 PS
Vmax: ca. 95 km/h
Gewicht: ca. 3.600 kg
CENTRAL GARAGE Automuseum,
Bad Homburg v.d.H.
Foto: René Staud Studios



Die „Halbstarken“, City-Bus

Foto um 1960/70
Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

WIEDER KURSTADT MIT PROMINENZ



Ritter's Park-Hotel mit neuem Anbau eines Restaurants, 1950er Jahre

Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

„Prominente Kurgäste in der Stadt Bad Homburg wurden nach dem Zweiten Weltkrieg äußerst selten.“

Aber 1960 besuchten König Bhumibol von Thailand und seine Ehefrau Sirikit Bad Homburg. Anlass war ein Besuch des Siamesischen Tempels im Kurpark. Dieser wurde zum ersten Mal restauriert, denn die Tempelumrandung war verfallen. Die Steine der Umrandung hatte man abgetragen und zur Bebauung einer Abgrenzung des Trümmergrundstückes

zwischen der Post und der Thomasstraße verwendet. Die Kosten der neuen Umrandung nach historischen Vorlagen aus Thailand von 43.000 DM übernahm das Königshaus. Das Königspaar hielt sich nur wenige Stunden in Bad Homburg auf. Im Mercedes 300 D fuhr das Paar zum Siamesischen Tempel im Kurpark, um sich dort in das Gästebuch der Stadt Bad Homburg einzutragen. Nach einem kleinen Imbiss im Ritter's Park-Hotel ging es zurück nach Bonn.



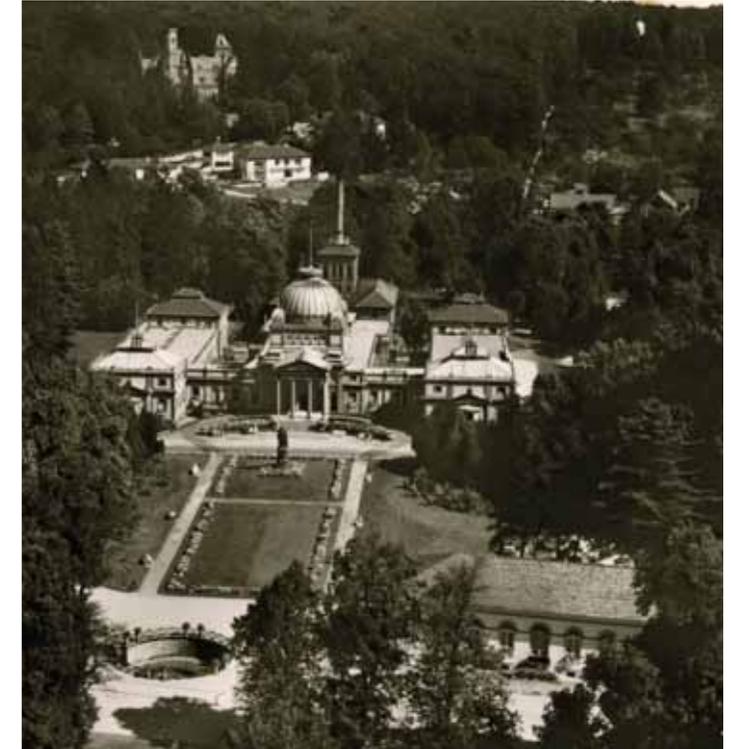
Auf der Kaiser-Friedrich-Promenade: Königlicher Besuch, Königin Sirikit und König Bhumibol im Juli 1960



Ausstieg aus dem Mercedes Typ 300 d im Kurpark und Begrüßung durch den Hessischen Minister Georg August Zinn



Theodor Heuss und Oberbürgermeister Horn am 19. März 1953 zur Bad Homburger Automobilausstellung



Der Kurpark aus der Vogelperspektive. Von unten nach oben: Kaiserbrunnen, Kaiser-Wilhelms-Bad, Wohnhaus und Wingertsberg-Schlösschen

Abbildungen: Stadtarchiv Bad Homburg v.d.H.

MERCEDES-BENZ IN BAD HOMBURG v.d.H.



**Diplomaten-Mercedes
300 d, 1959 – „Der Adenauer“**

Versenkbare Scheiben,
Sechszylinder, Viertaktmotor
Hubraum: 2.975 ccm
Leistung: 160 PS
Vmax: ca. 165 km/h
Gewicht: 1.950 kg

Der deutsche Luxus- und Diplomatenwagen nach dem Zweiten Weltkrieg. Dieser Wagen stammt aus dem Besitz des Botschafters von Costa Rica und war dessen Dienstwagen in Spanien.

1927 war Wirtschaftskrise und das Auto noch nicht das Verkehrsmittel für alle. In diesem Jahr wurde das Unternehmen „Mercedes-Benz, Dr. Werner Vogler“ gegründet, das vor dem Zweiten Weltkrieg seinen Sitz in der Kaiser-Wilhelm-Straße 2 hatte.

Die Verwaltung war im Wohnhaus untergebracht, die Werkstatt in der Garage. Während des Zweiten Weltkrieges erfolgte der zweite Umzug in die Frölingstraße 4-8. 1950 wurde die neue Betriebsstätte eröffnet: Eine neue Werkhalle mit Lager und Werkstatt und ein Bürotrakt waren fertig gestellt.

Der Einfluss des Wirtschaftswunders war spürbar und 65 Mitarbeiter konnten fest angestellt werden. Für diese sorgte er mit der Einführung einer Betriebsrente. Mitarbeitermotivation und Kundenpflege waren ihm wichtig. 1955 feierte man noch Betriebsfeste und fuhr zu Automobilveranstaltungen. In den 1960er Jahren expandierte das Unternehmen. Nach dem Tod von Dr. Werner Vogler 1968 wurde das Unternehmen neu strukturiert, und heute ist Dr. Vogler GmbH & Co KG der größte Daimler-Benz Vertragspartner im Hochtaunus.



Blick in die Werkstatt



Mercedes-Benz, Dr. Werner Vogler, Frölingstraße 4-8



Mercedes mit Aufsatz aus Holz, 1945/50er Jahre



„Anhängen“

Alle Fotos: Archiv Dr. Vogler GmbH & Co. KG, Bad Homburg v.d.H.

RUNDGANG DURCH DIE AUSSTELLUNG











IMPRESSUM

Zur Ausstellung „Mit dem Auto in die Kurstadt – eine Zeitreise durch Bad Homburger Stadt- und Autogeschichte von 1900 bis 1950“

September 2015 bis Sommer 2016

TRÄGER

Verein der Freunde CENTRAL GARAGE e.V.

FACHLICHE BERATUNG

Dieter Dressel

KURATORIN

Ursula Stiehler

GESTALTUNG DER AUSSTELLUNG

Christopher Wahrenberg

GESTALTUNG DER BROSCHÜRE

Mathias Roy

AUSSTELLUNGSFOTOS

Moritz Dressel, Fritz Schmidt jr.

HERSTELLER BROSCHÜRE

Druckdiscount 24

CENTRAL-GARAGE Automuseum • BAD HOMBURG v. d. H.

Niederstedter Weg 5 • 61348 Bad-Homburg v.d.H.

Telefon: 06172-597-6057 • **E-Mail:** info@central-garage.de • **Internet:** www.central-garage.de



info@central-garage.de • www.central-garage.de

Öffnungszeiten Museum: Mittwoch bis Sonntag 12.00 bis 16.30 Uhr, an Feiertagen geschlossen, Eintritt frei.

Der Verein „Freunde der CENTRAL GARAGE e.V.“ ist Träger der Ausstellung.