

Die Schönheitskonkurrenzen in Baden-Baden

Martin Walter

»... Fliehendes Wolkengefetz zog über Berlins Häusermeer, als wir hinausfahren aus der menschenwimmelnden Stadt, gen Westen. Nach Baden-Baden, wo wie einst edlen Pferde, so heute – im Zeitalter der Automobilisierung – edle Autos, geführt von Deutschlands besten Fahrern, um die Siegespalme streiten sollen im so schnell populär gewordenen und im Verlauf der letzten Jahre zu so großem Ansehen gelangten Baden-Baden Automobilturnier.«

Siegfried Doerschlag

Zu den bedeutenden Veranstaltungen des von Robert Batschari begründeten Baden-Badener Automobilturniers, zählt neben der rasanten Flachprüfung, der Tourenfahrt, der Bergprüfung auf verschiedenen Strecken, dem Geschicklichkeitsturnier vor dem Kurhaus naturgemäß die einzigartige mondäne Schönheitskonkurrenz in Baden-Baden. Diese Präsentation der schönsten deutschen Fahrzeuge hatte sich bereits in der ersten Hälfte der 1920er Jahre zu einer prestigeträchtigen Konkurrenz entwickelt. In der zeitgenössischen Presse wurde ihr eine ähnliche Bedeutung für die deutschen Karosseriebauer zugesprochen wie der Berliner Automobilausstellung. Die schönsten und modernsten Schöpfungen der durchaus äußerst kreativen Automobilindustrie wurden nach Baden-Baden geschickt, denn auf Baden-Baden lag das Augenmerk der automobilbegeisterten Öffentlichkeit. Und natürlich hatte sich bei der deutschen Industrie auch rasch herumgesprochen, dass »in der Weltstadt an der Oos« begüterte Klientel in großer Anzahl zu erwarten ist.

Die Schönheitskonkurrenz des Jahres 1922 geriet zu einer gesellschaftlichen Event, das viele Tausende von Menschen in die Innenstadt, genauer in den Kurgarten zog. Im neuen Musikpavillon »konzertierte das Hausorchester« und ein geschmückter Fesselballon der Continental auf der Kurhauswiese zog die Blicke der Menschen in den Himmel. Viele saßen auf der Wirtschaftsterrasse des Kurhauses und genossen ebenso eine Modenschau, die dort stattfand. Startschuss für die Schönheitskonkurrenz war um 14.30 Uhr, erst gegen 18 Uhr am Abend kam die Jury zu ihren Urteilen. 48 offene Fahrzeuge, sowie vier geschlossene Wagen stellte sich dem Wettbewerb. In der Tat war es für die Juroren nicht leicht gewesen, zu einer Entscheidung zu kommen. In der Tourenwagenklasse der Offenen Wagen gewann der Mercedes 28/95 PS von Henry Behrens, zweiter wurde Hermann Böhm's Steyr 18/60 PS. Dritte wurde Clara Sielcken-Schwarz mit einem 18/60 PS Mercedes. Bei den Sporttypen fiel die Wahl der Jury ebenfalls auf einen Mercedes 28/95 PS, dieser aus dem Besitz von Willy Hof. Die »Silbermedaille« durfte Dr.

BADEN-BADENER AUTO- TURNIER

vom 10. bis 16. Juli 1922

veranstaltet

von dem Badischen und dem
Rheinischen Automobilklub.



Turen fahrt:

in die Rheinebene mit
Prüfung auf ebener Strecke.

Turen fahrt:

in die Berge d. Schwarzwaldes
mit Stelgungs-Prüfung.

Geschicklichkeitsprüfungen

Schönheits-Konkurrenz
für offene u. geschloß. Wagen.

Ehren-Preise.

**Robert Batschari-
Wanderpreis**

Zu verteidigen von Herrn Schultze-
Steprath, Frankfurt am Main. 7325

Nennungsschluss 25. Juni. — Nachnennungsschluss 5. Juli, 6 Uhr abends.

Die Turnierleitung Baden-Baden.

Palais Hamilton, Lulsenstrasse 1

Foto: Kreisarchiv Rastatt

Hans Schröder mit einem Benz vor Otto Hofmann auf Presto mit in die Heimat nehmen.¹

Die Beteiligung beispielsweise für das Jahr 1924 war mit rund 100 gemeldeten Fahrzeugen rekordverdächtig. Die Jury entschied sich in der Tourenwagenklasse für den wunderbaren Adler des Kammersängers Michael Bohnen mit einer Karosserie von Papler. Es handelte sich um einen dunkelgrünen 18/60 PS Phaeton-Wagen des interessanterweise »Baden-Baden« genannten Typs mit schwarzer Innenausstattung. Bohnen hatte bereits 1923 den ersten Preis gewinnen können. Der zweite Klassenpreis ging an Wilhelm Mercks, der einen »knallroten Benz-Sechszylinder« mit einer zinnoberroten Polsterung nach Baden-Baden gebracht hatte. Das Fahrzeug hinterlies im Urteil der Jury einen »bestechenden Eindruck«. Nicht minder überragend war der drittplatzierte maulwurfgraue Maybach mit Paplerkarosserie. Der vierte Platz ging an die Berliner Hotelgattin Hedda Adlon, bzw. ihrem »wundernetten« Mercedes-Viersitzer, Karosserie Sindelfingen.

Weniger Beifall fand 1924 die Entscheidung der Schiedsrichter bei den Sportwagen. Die vom fachkundigen Baden-Badener Publikum favorisierten Teilnehmer gingen letztendlich leer aus. Zwei Presto-Sportwagen, die Otto Hofmann aus Leipzig nach Baden-Baden brachte, und ein Wanderer Sport mit Zschau-Karosserie mussten ohne Zuerkennung eines Preises die Heimfahrt antreten. Der Wanderer hatte noch kurz zuvor auf dem Genfer Automobilsalon großes Aufsehen erregt. In den Genuss des Sportwagensieges kam ein resedagrüner Horch, ein Austro-Daimler erhielt im Urteil der Jury den zweiten Preis vor dem Mercedes-Kompressor von Frau Merck. Zufrieden waren die Baden-Badener dagegen mit dem Urteil in der Klasse der geschlossenen Wagen. Verdienter Preisträger war ein

Maybach-Coupé mit Auerkarosserie. Zweiter Preisträger war ein herrschaftlicher Hispano-Suiza von Glasmacher. An die dritte Stelle gesetzt wurde ein »von Kühlstein figurierter« Audi. In der abschließenden Wertungsklasse der »Kombinationswagen« wurde ein Audi (diesmal karosiert von Neuß) erster, ein Benz-Sechszylinder aus dem Besitz von Baurat Dr. Nallinger wurde zweiter und dritter war ebenfalls wieder ein Audi.²

»Strahlender Sonnenschein« lockte auch im Juli 1925 zahlreiches wie auch fachkundiges Publikum nach Baden-Baden. »In der Klasse der Sportwagen erregte besonders der kleine Ego das allgemeine Interesse, welcher von der noch kleineren Irene Leuschner ganz entzückend gesteuert wurde.« berichtet das Badener Tagblatt hierüber. Der Ego mit Kühlstein-Karosserie gewann die kleine Klasse. In diesem Jahr hatte auch die Baden-Badener Prominenz Erfolg. Frau Brenner (Brenners Park-Hotel) gewann mit einem wunderschönen Minerva vor Steegh auf Spyker und J. Berlin auf Excelsior. Neben den erfolgsverwöhnten Mercedes gab es immer wieder glänzende Erfolge für konkurrierende Marken. In der Klasse II (Phaeton) war die Jury begeistert vom Packard des Otto Hofmann, Birkelbach auf einem Maybach wurde guter zweiter, aber auch ein Isotta Fraschini und ein Buick aus dem Besitz des Berliner Hoteliers Adlon zählten zu den prämierten Fahrzeugen. Die Klasse 4 (Pullmann-Karosserien) dominierte Leuschner mit Mercedes. Kaufmann mit seinem Maybach wurde an den Platz dahinter gesetzt, allerdings vor dem eleganten Sizaire Frères von Heine. Erfolgreiche Marken waren weiter Rolls-Royce (Gewinner der Coupé Cabriolets) und ein zweiter Maybach, der sich in der Klasse 7 vor einem Minerva behauptete. Erstmals wurde ein Preis für Lieferwagen ausgeschrieben, den ein Benz vereinnahmen konnte.³



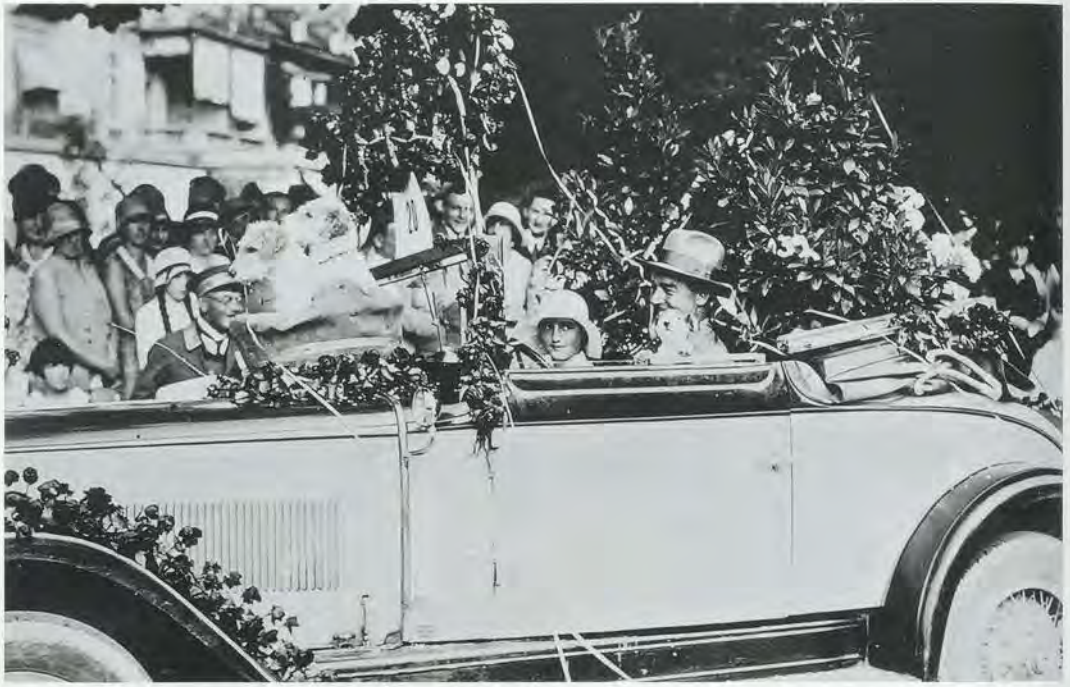
Zuschauer bei der Schönheitskonkurrenz. Fotos: Kreisarchiv Rastatt

Waren die bisherigen jährlich veranstalteten Konkurrenzen um die schönsten und elegantesten Karosserien immer wieder für Teilnehmerrekorde gut, so sollte das Jahr 1927 einen weiteren aufstellen. Gewaltige 162 Nennungen waren eingegangen. Damit gelangten die Organisatoren an die Grenzen des Machbaren im Kurpark. Erstmals nach 13 Jahren wurde wieder ein Blumenkorso veranstaltet, der vor dem Kurhaus begann, am Theaterplatz vorbei in Lichtentaler Allee zog. Die einzigartige Veranstaltung begeisterte die zu Tausenden erschienenen Besucher. Im Urteil des Badener Tagblatts hatte die Schönheitskonkurrenz dem Automobilturnier wieder einmal »die Krone aufgesetzt«⁴ Trotz des herrschenden Regenwetters harrten die Zuschauer vor dem Kurhaus aus und waren begeistert von dem, was sie zu sehen bekamen: »Das Gezeigte macht der deutschen Automobilindustrie und Karosseriefabrikation alle



Rennwagen vor dem Stadttheater von Baden-Baden, 1928

Ehre. Wunder an Wagen, mit geradezu fürstlicher Ausstattung und mit künstlerisch vollkommenen Formen passierten Revue.«⁴ Zur erfolgreichsten Marke avancierte wiederholt Mercedes mit fünf ersten, fünf zweiten und sieben dritten Plätze. Ebenfalls wurden die Bemühungen von Opel honoriert, schöne aber auch »gebrauchsfertige« Fahrzeuge zu bauen.



Rennfahrer Carl Kappler beim Blumenkorso 1930 in seinem Wanderer-Cabriolet W10

Der Lohn waren zwei erste Preise, vier zweite und einige Anerkennungen. Der erfolgreichste ausländische Produzent war La Salle-Cadillac, wobei das Urteil der deutschen Kritiker etwas zurückhaltend geriet: Es seien »prächtige Wagen, die doch infolge ihres übertriebenen, pompös aussehenden Komforts nicht ganz dem Geschmack des deutschen Publikums entsprechen.« Ebenfalls zu den erfolgreichen deutschen Marken zählte Maybach. Gräfin M. Ingger-Kirchberg wurde mit ihrem Maybach in der Klasse 4 gute zweite, vor und nach ihr rangierte jeweils ein Mercedes-Benz.

War das 1927er Ereignis schon eines der Superlative, so sollte das Jahre 1928 zum absoluten Höhepunkt aller bisher veranstalteter Konkurrenzen werden. 198 Nennungen, dazu Prominenz aus Politik, Wirtschaft und der Welt des Theaters und des Films. Der Hochadel war präsent, darunter Baronin Maubert de Puisseau oder Elisabeth Herzogin von An-

halt. Daneben starteten auch die erfolgsvorwöhnten Rennfahrer wie Schulze Stepprath, aber auch Rudolf Caracciola nahm mit einem Mercedes an der Schönheitskonkurrenz teil. Begeistert war auch die blutjunge Lilian Harvey, die auf einem Opel vor die Augen der Baden-Badener Juroren (Die Preisrichter bei der Schönheitskonkurrenz 1928 waren: Senator M. Fessler, R. Madlener, Graf F. von Oberndorff, Herr Fr. Schiele, E. Wehrle, A. von Vollborth) trat. Wie gewohnt holte sich die zahlreich in Baden-Baden angetretene Phalanx der Mercedes-Benz die Mehrzahl mit 30 ersten, 20 zweiten und zwei dritten an Preisen. Marken wie Opel, Cadillac, Mannesmann, Brennabor oder Maybach folgten auf den Plätzen. Erstmals erhielt ein wundervoller Simson Supra RI einen ersten Preis. Von diesem Fahrzeug hat sich heute allerdings kein einziges Exemplar erhalten. Was von diesem übrig blieb ist eine vernickelte Messing-Fettkappe



Das Simson RI-Cabriolet; heute existiert kein einziges Exemplar mehr

mit dem Schriftzug »Simson«, die 1981 auf einem Schrottplatz in der Nähe von Baden-Baden aufgefunden wurde und sich heute in Sammlerhand befindet.

Die Einteilung wurde für acht Klassen vorgenommen, wobei diese noch bis zu viermal in Hubraumklassen aufgeteilt wurden. In diesem Jahr waren vier Maybach gemeldet. Zum einen das Auto von Geheimrat Jakob Siegle aus Frankfurt, das von Direktor Osthoff aus Essen (beide Klasse 6d, über 4 Sitze, über 3500 ccm), der Frankfurter Wilhelm Woelcke präsentierte sein Maybach Cabriolet in der Klasse 4d (Cabriolets und Allwetterwagen über 3500 ccm) und Fritz Eisenlohr aus Reutlingen seinen Maybach in der Klasse 2c (offene Wagen 4–6 Sitze 2500 ccm 3500 ccm). Demgegenüber standen dagegen 24 Horch, vier Simson Supras, 48 Mercedes-Benz, 34 Opel, zwei Adler, aber auch einige amerikanische Typen wie Stutz, Lincoln, La Salle oder Cadillac.⁵ Zudem

war die Veranstaltung für den Veranstalter in finanzieller Hinsicht lukrativ. Die Einnahmen aus der Schönheitskonkurrenz beliefen sich 1928 auf 3908,75 RM.

Dagegen traten 1929 erstmals massive finanzielle Probleme auf. Die deutsche Automobil-Industrie unterstützte Rennveranstaltungen nicht mehr mit Zuschüssen. Dies führte der BAC (Badische Automobil Club) in seinem Schreiben an den Baden-Badener Oberbürgermeister Fieser im Januar 1929 an. Trotz aller Geldnöte wurde die Veranstaltung durchgeführt und fand 1929 erstmals als »Internationale Veranstaltung« statt. Lediglich fünf Veranstaltungen in Deutschland erhielten pro Jahr diese besondere Auszeichnung durch die »Association Internationale des Automobile Clubs reconnus, Paris«. Damit war endlich auch der internationale »Ritterschlag« erfolgt. Der Badener AC wurde zum Ausrichter internationaler Motorsportveranstaltungen.

gen und befand sich vom einem Tag auf dem anderen auf dem selben Niveau wie die Veranstaltungen auf der Avus oder auf dem neu gebauten Nürburgring bei Adenau. Der Berichterstatter des Badener Tagblatts berichtet in gewohnt gewählten Worten: »Repräsentable Kilometerzahlen, Fahrtechnik, Kompressorgeräusch, sagen nichts mehr, wenn im festlichen Kurgarten die Schau der schönen Wagen beginnt. Dann entzücken Blumenarrangements und sommerliche Toiletten, dann ist die Zeit gekommen, das Automobil mit dem Auge des Ästheten zu betrachten.« Farblich gesehen, dominierten 1929 Mischöne wie Braun-Schwarz, Beige-Braun oder Grau-Blau. Als unschön empfand die Kritik helle Radfüllungen an dunklen Fahrzeugen. »Hübsche Frauen, hübsche Mädchen fanden am schnellste Konnex zu Farbe und Linie. Sie waren die Garnierung, die Modell um Modell ins passende Licht rückten und den technischen Genuss vollkommen machten.«⁶ Erstmals wurde 1929 in Fahrzeuge der Industrie und in die von Privatfahrern unterteilt. Letztendlich geschah dies wohl aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten, der BAC als Veranstalter lenkte damit den Blick und das Interesse der Besucher darauf, sich konkret mit dem Erwerb eines Automobils zu beschäftigen. Interessanterweise präsentierten sich neben den bekannten Marken auch viele amerikanische in Baden-Baden, darunter Pierce-Arrow, Stutz, Nash, Graham Paige, Packard, La Salle oder auch Cadillac. Aber nicht nur die großen luxuriösen Wagen wurden in Baden-Baden wahrgenommen und mit Preisen versehen. Mehr und Mehr waren es auch bezahlbare »Normalfahrzeuge«, die in den Fokus des Interesses gerieten. Hanomag machte mit seinem »ersten Preisträger« bei den Kleinwagen in Baden-Baden Werbung, wies als einer der ersten deutschen Automobilprodu-

zenten in zahlreichen Zeitungsanzeigen ganz bewusst auf den Erfolg bei der »Internationalen Schönheitskonkurrenz des IX. Badener-Badener Automobilturniers« hin.⁷

1930 reduzierten sich die Nennungen für die Schönheitskonkurrenz gewaltig. Die Morgenzeitung vom 7. Juni 1930 berichtet von einem Beschluss des »Reichsverbandes der Automobilfabriken« an diesen Konkurrenzen aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr Teil zu nehmen. Letztendlich traf der BAC als Veranstalter die Entscheidung die Schönheitskonkurrenz ersatzlos zu streichen. Ebenso wurde das Flachrennen als auch das Bergrennen ein Opfer der Weltwirtschaftskrise. Beide wurden abgesagt.⁸ Trotz aller Schwierigkeiten wurde ein Jahr drauf die Schönheitskonkurrenz wieder durchgeführt. Trotz aller Erschwernisse wurden 101 Fahrzeuge gemeldet. Zu den Publikumslieblingen des Jahres 1931 gerieten die Adlerwagen, die nach den Entwürfen von Bauhaus-Architekt Walter Gropius entstanden waren: »Unverkennbar bezieht ihr Stil, von dem man bei ihnen reden muss, seine Elemente aus den Tendenzen der modernen Architektur. Eine außerordentlich klare, übersichtliche, großflächige, im Gesamtcharakter fast kühle Formgebung ist ihr Merkmal.«⁹ Adler zeigte insgesamt 14 Fahrzeuge und landete im Gesamtklassament aller Prämierungen auf Platz 2 hinter Mercedes-Benz. Großen Widerhall fand zudem ein Horch Einzelstück »in mattierter Stahlfarbe gehalten«. Auch Maybach war präsent und zeigte zum ersten Mal den Typ »Zeppelin« in Baden-Baden. Interessanterweise fehlten durchweg die Kleinwagen. BMW, DKW oder Hanomag waren nicht am Start. Mit Rücksicht auf die Weltwirtschaftslage wurde der Blumenkorso zum Bedauern der Teilnehmer und der Besucher dagegen komplett abgesagt. Als »Ersatz« für den Blumenkorso wurde erstmals das »Goldene

Band« von Baden-Baden für den schönsten Wagen verliehen.

1932 traten Weltfirmen wie Maybach, Adler, Wanderer oder Austro-Daimler nicht mehr bei der Schönheitskonkurrenz in Baden-Baden an. Der Kritiker der Merkur-Rundschau warf der Jury wegen einseitiger Bevorzugung der Mercedes-Benz Parteinahme vor. Er empfahl, nach dem Vorbild von Bad Pyrmont das Publikum bei der Entscheidung zu beteiligen. »Durch diese Maßnahme würde auch der kleinste Anschein einer Schiebung vermieden werden.«¹⁰ Zu einem Eklat kam es, als Horch wegen der eindeutigen Bevorzugung der Mercedes-Benz-Fahrzeuge, seine Wagen zurückzog. Der Horch 12-Zylinder hatte zuvor vor den Augen der Jury keine Gnade gefunden.

»Die eigentliche Sensation stand leider schmollend außerhalb des Kurgartens, dauernd umlagert von einer dichten Menge Neugieriger: ein riesiger Maybach 12-Zylinder, Typ Zeppelin, in Stromlinienform karossiert.«¹¹ Das Fahrzeug war nicht gemeldet und wurde so auch nicht in die Bewertung eingezogen. Eventuell hätte der Maybach sogar das Goldene Band gewonnen. So ging dies an einen weißen Mercedes-Benz und an das Horch-Cabriolet von Dr. Engler aus Feldberg im Schwarzwald. Den wirtschaftlichen Verhältnissen geschuldet war ein Schönheitswettbewerb von Klein-Lieferwagen und Klein-Omnibussen in der Lichtentaler Allee, »um noch mehr Besucher zu gewinnen,« wie die Presse schrieb.

Im Mai 1933 liefen die Planungen für ein 13. Automobilturnier im Juli auf Hochtouren, inklusive einer Schönheitskonkurrenz unter der Ägide des BAC. Sie wurde allerdings als Teil der »2000 km durch Deutschland«-Fahrt veranstaltet. Die städtische Akte vermeldet immerhin 716 RM Einnahmen bei den Eintritten zur Schönheitskonkurrenz im Kurgarten.

Mit dem Ende der Baden-Badener Automobilturniers war zunächst auch einmal das Ende der Schönheitskonkurrenz besiegelt. Einen Nachfolger des einzigartigen Auto-Turniers in Baden-Baden war die zwei Mal durchgeführte Fahrt »2000 km durch Baden 1933 und 1934«. Dabei spielt eine Präsentation und der schönsten Fahrzeug der deutschen Industrie zunächst keine Rolle mehr. Ausgerechnet »Der Reichsstatthalter in Baden«, Adjutant Gädeke, forderte 1936 die Stadtverwaltung Baden-Baden auf, konkrete Vorschläge zu einer Schönheitskonkurrenz einzureichen. Diese hatte schon parallel dazu mit dem erfolgreichsten deutschen Rennfahrer der Weimarer Zeit, Karl Kappler aus dem benachbarten Gernsbach Kontakt aufgenommen. Diese Verhandlungen mussten aber im Januar 1937 ohne Angaben von Gründen abgebrochen werden. Hinter den Kulissen wurde ein Zustandekommen einer »Autoschönheitskonkurrenz« weiter betrieben. Mit im Boot waren zunächst noch die Bäder- und Kurverwaltung, aber auch der Gau 14 des ADAC mit Sitz in Freiburg. Letztgenannter hegte allerdings ernsthafte Zweifel, den Begriff »Schönheitskonkurrenz« zu verwenden, bzw. eine Veranstaltung solcher Art durchzuführen und schlug vor, diese durch eine »Zweckmäßigkeitprüfung« zu ersetzen. Man nahm an, damit beim NSKK, insbesondere bei Korpsführer Hühnlein, mehr Erfolg zu erzielen. Damit aber nahm man den Intentionen der Kurverwaltung den Wind aus den Segeln, die den Vorschlag einer Zweckmäßigkeitprüfung als nicht konform mit den »kurörtlichen Verhältnisse« ansah und sicher damit auch nicht allzu falsch lag. Letztendlich kam eine automobilsportliche Veranstaltung, gleich welcher Art, ob schön oder zweckmäßig, in Baden-Baden bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs nicht mehr zu Stande.¹²

- 1 Badener Tagblatt 12. Juli 1922
- 2 Angaben zu 1924 aus: Zur Erinnerung an das vierte Baden-Badener Autoturnier 1924, gewidmet von der Sektion Baden-Baden des Badischen Automobilclub.
- 3 Badener Tagblatt vom 27. Juli 1926
- 4 Badener Tagblatt vom 11. Juli 1927
- 5 Gedrucktes Programm »VIII. Baden-Badener Automobilturnier vom 27. Juni bis 1. Juli 1928
- 6 Badener Tagblatt vom 24. Juni 1929
- 7 Anzeige u.a. in: Badener Tagblatt vom 24. Juni 1929
- 8 Stadtarchiv Baden-Baden C20/14-91
- 9 Badener Tagblatt vom 27. Juni 1931
- 10 »Der Führer« (Merkur-Rundschau) Nr. 205, 17. August 1932
- 11 Badener Tagblatt vom 4. Juli 1932
- 12 Stadtarchiv Baden-Baden 26/15-242

Anschrift des Autors:
Martin Walter
Kreisarchiv Rastatt
Fortunatstraße 2
76437 Rastatt



Karlsruhe nach dem Zweiten Weltkrieg

Unbekannte Photographien von Carl Albiker

G. Braun Buchverlag

**Katalog zur Ausstellung
des saai in der Badischen
Landesbibliothek Karlsruhe
vom 25. Sept. – 13. Nov. 2010**

**Karlsruhe nach dem
Zweiten Weltkrieg**

Unbekannte Photographien
von Carl Albiker

von Joachim Kleinmanns (Hrsg.)
96 S., 89 s/w-Abb., broschiert
ISBN 978-3-7650-8593-2, € 14,90



www.gbraun-buchverlag.de

G. BRAUN BUCHVERLAG 