Semmering Bergrennen - die Geschichte

Es ging als erstes offizielles Automobilrennen Österreichs in die Geschichte ein. Das Semmering-Bergrennen 1899, vor 121 Jahren. Es siegte Konsul Emil Jellinek auf Daimler.

Die Wiener Ringstraßen-Hautevolee, eine Mischung aus etabliertem Bürgertum, Adel und Neureichen, beherrschte um 1900 die öffentliche Szene. Emil Jellinek gälte nach heutiger Diktion als Star dieses Umfelds. Hoch gebildet, finanziell überaus erfolgreich, sein Leitspruch lautete: "Ich muss jeden Tag einen Scheck bekommen". Aufgeschlossen aber auch gegenüber allen neuen Technologien rund um das noch fast im Kindergartenalter stehende Automobil.

Nebenschauplatz

Die ausgezeichnete Ausbildung verdankte er seinem Vater, einem angesehenen Mitglied der Wiener Kultusgemeinde. Der Semmering war für Jellinek eine Art Nebenkriegsschauplatz, als Generalkonsul in Monte Carlo mit Wohnsitzen in Nizza, Baden, natürlich auch in Wien, Schottenring 14, wollte er der feinen Gesellschaft vor ihrer Haustüre den technischen Fortschritt des Automobils demonstrieren, auch die Kauflust animieren.

Generalprobe des Unterfangens war die "Woche von Nizza" 1899, wo unter dem Pseudonym "Herr Mercedes" Emil Jellinek einen 23-PS-Daimler-Phönix-Wagen meldete. Als Maßstab der Leistung galt die Bergstrecke nach La Turbie. Zwei Jahre vorher hatte Jellinek bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft ein 6-PS-Phaeton-Modell bestellt. Die zu geringen Fahrleistungen veranlassten auf sein Drängen Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach, drei zusätzliche PS herbeizuzaubern und den Wagen immerhin 42 km/h schnell zu machen. Alles zu wenig. Der fordernde Generalkonsul, der an seiner Diplomatenuniform mehr Orden trug als jeder österreichische Feldmarschall, trieb die Daimler-Techniker pausenlos vor sich her, noch stärkere, schnellere Autos zu bauen. 1899 garantierte das Werk bereits 23 PS.

Der 27. August 1899 gilt als Geburtsstunde des österreichischen Rennsports, man spricht vom ersten Semmering-Bergrennen, es war aber die wettbewerbsähnliche Ausfahrt des Österreichischen Automobil-Clubs, Zeitnahme inkludiert. Zehn Kilometer galt es zu überwinden, von Schottwien bis zum Hotel Erzherzog Johann auf der Passhöhe. Durchschnittliche Steigung: zehn Prozent, Schikanen: neun Kurven. Von Straße zu sprechen wäre vermessen, ein besserer Saumpfad käme der Sache näher.

Der Startschuss

Jellinek lenkte seinen 24-PS-Daimler in 25:26 Minuten ins Ziel, immerhin 23,6 km/h Schnitt, Sieg in der Auto-Klasse. Aber Arnold Spitz auf dem De-Dion-Bouton-Motordreirad markierte mit 22 Minuten und einer Sekunde Bestzeit, das bedeutete 26,8 km/h. Es war der Startschuss für die Semmering-Bergrennen, die mit Unterbrechungen bis 1933 stattfanden. Sämtliche Größen des damaligen Rennsports, allen voran Hans Stuck, Manfred von Brauchitsch und Rudolf Carraciola, zeigten ihr Können vor mindestens 60.000 Zusehern.

Konsul Jellinek, vor dem Ersten Weltkrieg Mercedes-Daimler-Generalvertreter für die K.u.k.-Monarchie, Frankreich, USA und Belgien, legte den Grundstein für die großartige Entwicklung der Stuttgarter Marke. Den Namen Mercedes (Mercédès) trug seine Tochter aus erster Ehe mit einer Dame der spanischen Gesellschaft.

Ein Ferialpraktikant in der historischen Abteilung von Mercedes erhielt einst von seinem Chef, dem Fürsten von Urach, den Auftrag: "Schreiben Sie eine Geschichte, warum wir Mercedes heißen." Im Archiv stöbernd, fand er die Notiz von Jellinek: "Mercedes klingt in allen Weltsprachen gleich, sogar für die Russen am Zarenhof."

Erlaubnis erteilt

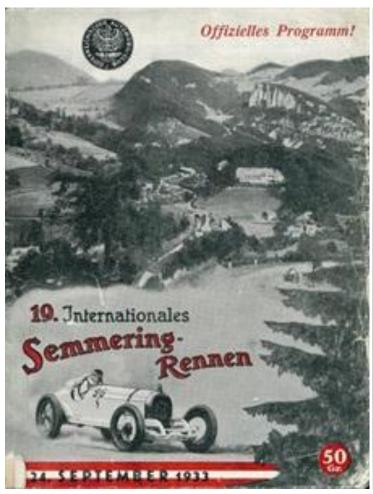
1903 erteilte die NÖ. Stadthalterei – Stadthalter Graf Kielmannsegg war Jellineks Freund und Co-Pilot von 1899 – der Familie Jellinek die Erlaubnis, den Familiennamen mit Mercedes zu ergänzen, ohne Adoption aus Stuttgart.

1900 rückte Ferdinand Porsche mit zwei Lohner-Entwicklungen zum ersten echten Semmering-Bergrennen an. Hybridtechnik vor 119 Jahren, ein Benzinmotor diente als Kraftquelle für den stromerzeugenden Generator. Keine mechanische Kraftübertragung, kein Stufengetriebe, über ein Reglersystem wurde der Strom an die Radnabenmotoren geliefert. Dagegen wirken aktuelle Hybridtechnologien fast altbacken.

Am Semmering veranstaltete der 1898 gegründete Österreichische Automobil-Club das erste Bergrennen in Österreich für Motorräder und Automobile. Die ersten Rennen, von Schottwien auf die Passhöhe beim Hotel Erzherzog Johann, fanden in den Jahren 1899 bis 1909 statt. Danach kam es zu Protesten der Bevölkerung und zur Absage. 1921 organisierte der Deutsch-Österreichische Motorfahrer-Verband das erste Rennen nach dem Krieg, ab 1922 wieder der Österreichische Automobil-Club. Nach einer inflationsbedingten Unterbrechung im Jahre 1925 fand das Semmering-Rennen bis 1933 eine Fortsetzung (1931 und 1932 gab es wegen der Wirtschafskrise keine Rennen). Nach dem 2. Weltkrieg gab es dann doch noch vereinzelte Bewerbe.

Wiederbelebt aber wurde der Semmering durch unseren Club mit den Semmering Bergpreisen und dem ersten Start am 15. September 1991.

Zum Nachlesen: Hans Stix, Winfried Kallinger, das Buch "Rasende Zeit". Die Epoche der Semmering-Rennen 1899 – 1933. Wien 1996.





Die Bergpreise in Bildern















