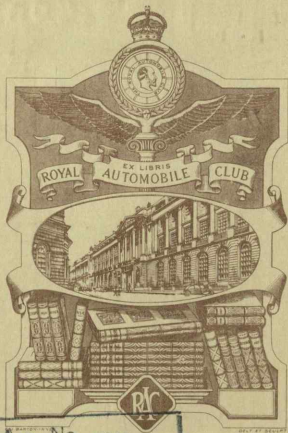


J. W. Orde



Acc. No. AF68

Class. No. 8.54.



W. Braunbeck
1904



OFFIZIELLER FÜHRER

ZUM

GORDON BENNETT

RENNEN

17. JUNI 1904

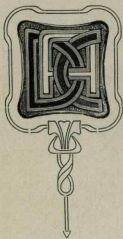
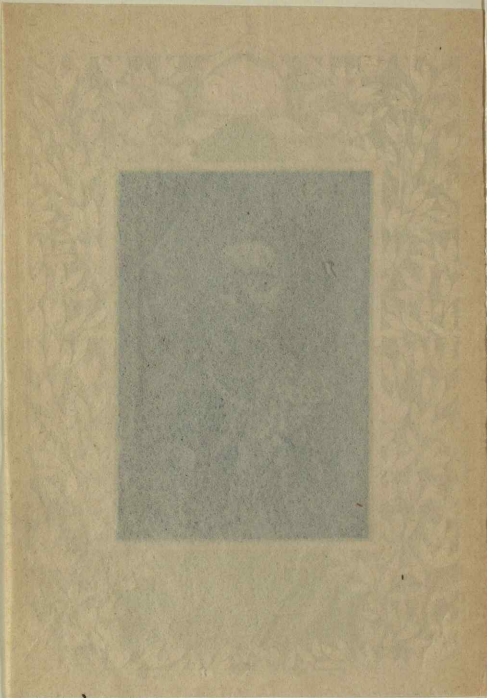
UND DEN DAMIT VERBUNDENEN
OFFIZIELLEN FESTLICHKEITEN

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES
DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUBS

VON

GUSTAV BRAUNBECK, MÜNCHEN

— KÖNIGL. WÜRTTBG. HOF-LIEFERANT —



OFFIZIELLER FÜHRER

ZUM

GORDON BENNETT



RENNEN



17. JUNI 1904

UND DEN DAMIT VERBUNDENEN
OFFIZIELLEN FESTLICHKEITEN

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES
DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUBS

VON

GUSTAV BRAUNBECK, MÜNCHEN

ooo KÖNIGL. WÜRTTBG. HOF-LIEFERANT ooo

Uebersetzungsrecht sowie alle anderen Rechte vorbehalten.

Tous droits réservés.

All Rights reserved.

Vereinigte Druckereien und Kunstanstalten München.

GORDON BENNETT- RENNEN



1904



11
09



VORWORT.

Zum fünften Male rüsten sich die Nationen zum Kampf der Wagen, die, wie einst im Stadion zu Olympia, von einem geschickten und kühnen Führer geleitet, — aber nicht mehr durch lebendige, sondern wie sich's schickt für unser eisernes Zeitalter, durch indizierte Pferdekräfte motorisch bewegt werden.

Nachdem im vorigen Jahre der Deutsche Automobilklub den Gordon Bennett-Preis gewonnen, fiel ihm die Ehrenpflicht zu, das diesjährige Rennen zu veranstalten. Keine leichte Aufgabe!

Obwohl die Autelrennen für die Verbesserung der Konstruktion und Hebung der Industrie von ebenso grossem Werte sind, wie die Pferderennen für die Zucht und Rassenveredlung, wäre es schwer geworden, bei Auswahl der Rennstrecke überall das richtige Verständnis für diese Tatsache zu finden.

Doch, — wenn auch noch nicht alle Kreise den hohen Wert des Automobils zu schätzen wissen, unser Kaiser hat ihn mit weit-schauendem Blicke erkannt und deshalb sein hohes Interesse der Sache entgegengebracht. Dadurch kam manches Vorurteil ins Wanken, und Hindernisse, die sonst schwer zu beseitigen gewesen wären, konnten verhältnismässig leicht überwunden werden.

Nichts dünkt uns deshalb an erster Stelle wichtiger, als dem geliebten Herrscher unseres Vaterlandes, Wilhelm II., für seine allerhöchste Unterstützung und die Zusage, beim Rennen selbst zu erscheinen, den Dank der gesamten Sportwelt und der Industrie zum Ausdruck zu bringen.

Lang lebe unser Kaiser!

Mit diesem Rufe sei der offizielle Führer seiner Bestimmung übergeben.

DER HERAUSGEBER.



AVANT-PROPOS.

JE me souviens encore de la première Coupe Gordon Bennett. C'était en 1900, à Lyon, là-bas, tout là-bas, au fond d'un faubourg qui prolonge le populeux quartier de Vaise et qui s'appelle: la Demi-Lune. La route était déserte, ou à peu près, et je vois toujours la longue côte, que l'on descendait à l'arrivée. Il n'y avait pas cent personnes. Pas besoin de police. En bas, derrière nous, sur ses deux fleuves, Lyon avait toujours son paisible ronflement de ville laborieuse et occupée qu'une semblable futilité ne peut distraire.

Rien d'organisé sur la route. La course avait été autorisée exactement 48 heures auparavant et l'on ne savait rien, on attendait paisible et calme. Nous étions là quatre: Mr. Clément, Mr. Etienne Giraud qui arrivait par la route de Besançon où il venait chronométrer, Mr. Brun, président du Club de Lyon, et moi-même. En face de nous une guinguette avec jeu de boules, le jeu favori des Lyonnais, un vrai décor de banlieue, prosaïque et triste. Bientôt l'on eut quelques nouvelles. Charron était en tête, de Kniff était en panne, Girardot avait réparé et Jenatzy, un moment second, avait abandonné à Moulins. Winton était resté à Orléans et la seule voiture allemande, celle d'Eugène n'avait pas pris le départ.

Et vers une heure de l'après-midi, tout tranquillement s'en vint Charron à qui Fournier servait de mécanicien. Cela se fit sans bruit et sans fla-fla, en famille. Levegh qui le suivait en amateur depuis Paris arrivait ensuite avec Huillier et vers deux heures nous vîmes le second, Girardot, l'éternel second.

Et l'on se mit à table, nous étions une dizaine. Et au dessert Charron et Fournier nous contèrent leur course. Oh! le spectacle peu solenne!! Nous sommes dix, tous amis et camarades. A terre, Levegh assis, fume sa pipe; et sans col, en chemise de flanelle Charron, Girardot et Fournier nous parlent.

C'est ainsi que fut gagnée la première Coupe Gordon Bennett. J'y songe et ne puis m'empêcher d'y songer en pensant à la course du Taunus, à ce décor impérial de l'épreuve, l'Europe toute entière accourue pour voir la course monstre et le Kaiser présidant à cette éclatante et colossale randonnée, à cette chevauchée moderne pour la plus moderne des conquêtes, la vitesse.

Ainsi, de par le monde, s'en va l'idée, semée au bon jour en bonne terre.

Je répèterai volontiers le toast que j'eus le bonheur de porter à Dublin, ce toast d'un journaliste:

„A notre maître à tous! A Mr. James Gordon Bennett.“

Paris, Juin 1904.

Georges Prada



INTRODUCTION.

THE GORDON BENNETT RACE with its accompanying automobile amities has drawn the nations together on a common sporting ground as no other pastime, industry or interest has ever before done.

In effect such an International camaradene of sport is as an unsigned Treaty of Peace and good fellowship. And each "foreign" automobile competing acts as a strong ally in the fusion and friendship of races and the unity of Nations. To build up battleships, to evolve the ploughshares and printing presses of peace has taken centuries of thought and mechanical application.

The motor car has sprung into being and a marvellous defice of perfection in less than ten years.

In the rapid evolution of the world's great automobile artists, of the mechanical masterpieces which will meet together on the Taunus course the Gordon Bennett Cup has been a prime factor.

Germany won the distinction of holding the coming race on her soil by the notable sporting achievement in 1903.

And the fine and patriotic enthusiasm shown by the German Emperor in the approaching competition, is not only a splendid encouragement to the automobile artificers of his own Empire, but is a strong incentive to International science and constructive skill.

Automobilism has been called the sport of Kings.

The German Emperor has marked it as an Imperial industry.



THE LINDENS
St. Andrews
Watford
England

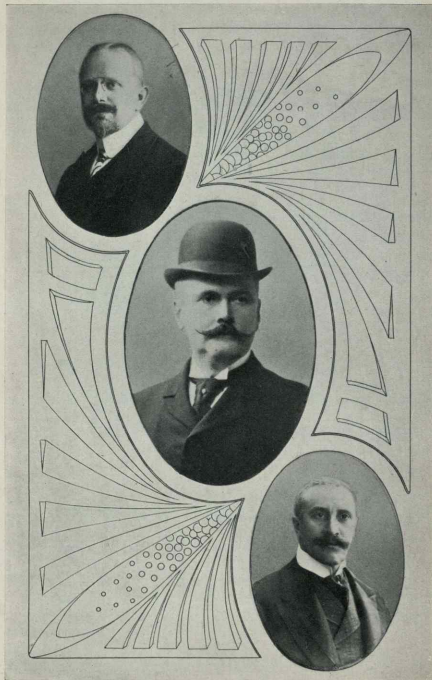
Amesley Rensley

Gordon-Bennett-Comité
1904.



Seine Hoheit Adolf Friedrich Herzog zu Mecklenburg
Assessor Dr. Max Lezin-Stoebing
Geh. Kommerzienrat Ludw. Max Goldberg
Geh. Kommerzienrat Fritz Friedländer
Generalmajor z. D. O. Becker
Herr C. von Kuhlmann
Herr Eduard Engler

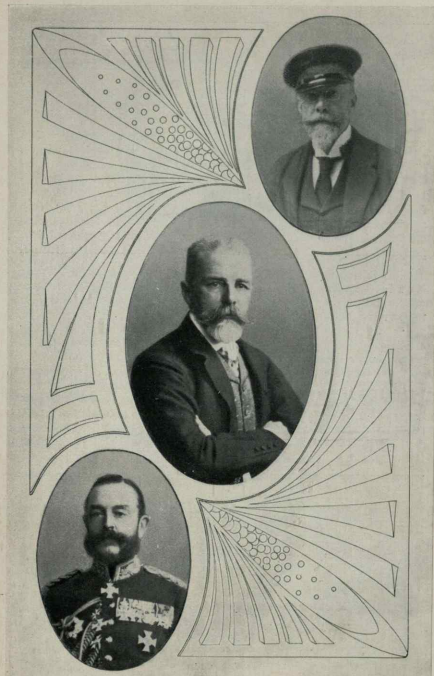
Adalbert Graf Franken Sierstorff
Freiherr von Brandenstein
Freiherr Mollitor von Mühlfeld
Graf von Talleyrand-Périgord
Dr. Walter Veit
Oberbürgermeister Dr. von Marx
Dr. James von Bleichröder
Graf von Schönborn-Wiesentheid



Freiherr von Brandenstein.

Adalbert Graf Franken Sierstorff!

Dr. Max Leuin-Stoelting.



Christian Kraft, Fürst zu Hohenlohe-Oehringen.

Generalmajor z. D. von Rabe.

Victor Herzog von Ratibor.

Im Jahre 1899 stiftete der Amerikaner Mr. James Gordon-Bennett, ein begeisterter Freund des Automobils, ein wertvolles Kunstobjekt, das als Wanderpreis zur Erweckung und Ermunterung des Automobil-Rennsports dienen sollte.

Der kostbare Ehrenpreis ist aus Silber und stellt einen Motorwagen dar, den der Genius des Fortschrittes lenkt. Die Siegesgöttin hält sich bereit, dem Sieger die Palme zu überreichen.

Das in meisterhafter Weise durchgeführte Kunstwerk wurde von dem Pariser Silberschmied André Aucoc ausgeführt, hat ein Gewicht von ca. 17 kg. und repräsentiert einen Wert von 12 000 Frs. (Siehe Bild.)

Der französische Automobil-Klub, dem Mr. James Bennett seine Stiftung überwies, hatte die Rennbestimmungen festzusetzen. Einige Aenderungen hieran haben sich im Laufe der Zeit als nützlich erwiesen; doch scheint die heutige Bedeutung des Rennens am besten zu beweisen, dass die französischen Sportleute im Prinzip sofort das Richtige getroffen haben.

En 1899, un ami enthousiaste de l'automobile, l'Américain Mr. James Gordon-Bennett institua la Coupe, précieux objet d'art, qui, décerné chaque année comme prix international, devait servir à éveiller et encourager le sport des courses automobiles.

La précieuse Coupe est en argent; elle représente une voiture automobile que conduit le Génie du Progrès. La déesse de la Victoire se tient prête à tendre la palme au vainqueur.

Ce merveilleux objet d'art est sorti de l'atelier de l'orfèvre parisien André Aucoc; il pèse environ 17 Kilog. et a une valeur de 12,000 fr.

L'Automobile-Club de France à qui Mr. James Gordon-Bennett confia la Coupe eut à fixer les conditions de l'épreuve. Par la suite certaines modifications ont été jugées utiles. Mais l'importance actuelle de la course semble être la meilleure preuve que les sportsmen français ont su, de prime abord, prendre les dispositions les plus justes.

In the year 1899 Mr. James Gordon Bennett — an American and an enthusiastic automobilist — presented a valuable object d'art to be competed for annually and to encourage the sport of motor racing.

The trophy consists of a piece of silver representing a Motor car steered by the Genius of Progress with the Goddess of Victory waiting to hand over the palm to the winner.

The execution of the design was entrusted to the famous Silversmith André Aucoc of Paris and represents a value of about 12 000 francs; the weight being about 17 Kilogrammes (see illustration).

The following conditions contained in the deed of gift are the most important ones, laying down as they do the rules governing the entry of the various competing cars in the race:

Rule 4. Each Club be represented at the contest by one, two or



Mr. James Gordon Bennett.



La Coupe.

Der Preis.

The Cup.

Die Renn-Bestimmungen.

I. Das Rennen ist international. Der maßgebende Klub jedes Landes kann bis zu drei Fahrzeuge melden, auch wenn die konkurrierenden Verbände nur je einen Wagen oder deren zwei an den Start schicken. Wenn zwei oder mehrere Klubs ein und desselben Landes als anerkannt gelten, so darf das Land doch nur mit höchstens 3 Wagen vertreten sein. Die Klubs haben sich in solchem Falle wegen der zu bestimmenden Fahrer zu einigen (Ausscheidungsrennen).

Im Fall eine Uebereinstimmung nicht erzielt wird, sind die zuerst gemeldeten Wagen zugelassen.

II. Die Fahrzeuge müssen vollständig in allen ihren Teilen in dem Lande hergestellt sein, das sie vertreten.

III. Das Rennen wird auf der Strasse in einer Etappe von wenigstens 550, höchstens aber 650 km Länge zum Austrag gebracht. Das kann geschehen durch einmaliges Durchfahren einer entsprechenden Strecke

Règlement de la Course.

La course est internationale. Le Club le plus important de chaque pays peut faire participer à la course deux ou trois voitures, même si les sociétés concurrentes ne font courir qu'une ou deux voitures. Arrive-t-il que deux ou plusieurs Clubs d'un seul et même pays sont qualifiés, ce pays toutefois ne peut être représenté que par trois voitures au maximum. En ce cas les différents Clubs ont le devoir de s'entendre pour le choix des coureurs (Éliminatoires).

Si l'accord ne peut se faire, ce qui rend le choix impossible, seules les trois premières voitures inscrites ont le droit de prendre part à l'épreuve.

Il est de nécessité absolue que les voitures soient complètement et dans toutes leurs parties construites dans le pays qu'elles représentent.

La course a lieu sur route, en une seule étape de 550 kil. au minimum et de 650 au maximum. Cette distance peut être obtenue, soit en par-

Rules of the Race.

three vehicles. Should one or two only of the three appear at the start, this fact will not prevent the other competing clubs from exercising their right to run their full complement of three vehicles. Should two or more clubs of the same country desire to enter vehicles, it must be understood that three vehicles only are admissible for the representation of each country. The Clubs of the same country or nationality must, therefore, select for themselves the three vehicles they wish to be entered. Should they be unable to agree, the vehicles will be admitted in their order of application.

Rule 8. The vehicles must be constructed wholly and in every detail in the country of the clubs they represent.

oder durch mehrmaliges Durchmessen einer kürzeren Distanz, die aber zum wenigsten 125 km umfassen muss.

Der Klub, dem die Trophäe zugefallen ist, veranstaltet das nächstjährige Rennen. Er ist verpflichtet, alle herausfordernden Klubs wenigstens 3 Monate vor dem Renntermin durch eingeschriebenen Brief über die Strecke und alle Details zu verständigen; von späteren Aenderungen, die nur durch „höhere Gewalt“ veranlasst sein dürfen, müssen die Konkurrenten ebenfalls sofort nach Festsetzung durch eingeschriebenen Brief Kenntnis erhalten.

IV. Das Rennen soll in dem Lande stattfinden, dem der Preis zugefallen ist; der ihn verwahrende Klub soll indessen stets das Recht haben, Frankreich zum Schauplatz der Veranstaltung zu machen u. s. w.

Die heutige internationale Bedeutung des Gordon-Bennett-Rennens fußt auf diesen wohlbedachten Bestimmungen.

courant une seule fois une route de pareille longueur, soit en parcourant plusieurs fois de suite une route d'une longueur moindre qui ne saurait toutefois être inférieure à 125 kil.

Le Club auquel la Coupe est échué organise l'épreuve pour l'année suivante. Il est tenu de faire connaître par lettre recommandée et trois mois au moins avant la course à tous les Clubs invités à la lutte l'emplacement et tous autres détails. Les modifications ultérieures qui ne peuvent se produire qu'en cas de force majeure doivent être également portées à la connaissance des concurrents par lettre recommandée et immédiatement après l'établissement des dites modifications.

La course doit avoir lieu dans le pays auquel la Coupe a été remise; le Club qui la détient aura cependant toujours le droit, de choisir la France comme théâtre de l'épreuve.

L'importance internationale actuelle de la course Gordon-Bennett est la conséquence de ces très sages dispositions.

Rule 11. The race shall be run on a road in a single stretch, over a distance of not less than 550 kilometres (about 344 miles), and not more than 650 kilometres (416 miles). The course may be made from town to town, or divided into several courses, out and return — the distance of each course, however, not being less than 125 kilometres (77½ miles).

The Club holding the trophy is entitled to choose the route, and it is incumbent upon this Club to locate and specify the route precisely by means of a registered letter to the challenging Clubs at least three months before the date decided upon for the race.

Should a change of route be found necessary subsequent to specification, a registered letter must be immediately despatched advising the Clubs of the change. Such change shall not be made except in case of absolute force majeure, and only with the sanction of the committee appointed.

Das I. Gordon-Bennett-Rennen 1900

kam am 14. Juni auf der Strecke Paris—Lyon (556 km) zum Austrag.

Für Frankreich starteten: René de Knyff, Charron, Girardot.

Belgien hatte genannt: Baron de Caters, Jenatzy, Lefebvre.

Amerika vertrat: Mr. Winton.

England: S. F. Edge.

Aus Deutschland war Eugen gemeldet (wohl nur der Vorname eines wohlbekannteren Konstrukteurs).

de Caters, Lefebvre und Edge starteten nicht. Edge nur deshalb nicht, weil man im letzten Augenblick sein Fahrzeug, dessen Pneumatics nicht englischen Ursprungs waren, zurückgewiesen hatte.

René de Knyff, Winton und Jenatzy mussten aufgeben und Sieger wurde: Charron auf einem 44 P. S. Panhard-Motor, der die Strecke, **565 km, in 9 Stunden und 9 Minuten** durchmass. Zweiter war Girardot in 10 Stunden 36 Minuten. (Siehe Bild.)

La 1ère Course Gordon-Bennett (1900)

a eu lieu le 14 juin entre Paris et Lyon (556 kil.).

René de Knyff, Charron et Girardot étaient les champions de la France.

La Belgique avait envoyé le baron de Caters, Jenatzy et Lefebvre.

L'Amérique était représentée par Mr. Winton.

L'Angleterre par S. F. Edge.

Un Allemand s'était fait inscrire: Eugène (sans doute le prénom d'un constructeur bien connu).

De Caters, Lefebvre et Edge ne prirent pas part à la course. Edge au dernier moment ne fut point admis parce que ses pneumatiques n'étaient pas de fabrication anglaise.

René de Knyff, Winton et Jenatzy durent abandonner et le vainqueur fut Charron sur une Panhard (44 chevaux), qui couvrit

Rule 12. The race shall be run in the country of the Club holding the cup. This Club shall, however, be empowered to run the race in France.

These conditions make the race an international one.

The first Race for the Cup took place on June 14, 1900 on the road between Paris and Lyons a distance of 556 Kilometres.

The French team were:

René de Knyff, Charron and Girardot;

Baron de Catters, Jenatzy and Lefebvre represented Belgium;

Mr. Alexander Winton was the American Champion and

Mr. S. F. Edge represented England;

but was not allowed to start as the conditions laid down by rule 8 were not complied with, inasmuch as his car was fitted with French pneumatic tyres. Neither did de Caters, Lefebvre or Eugen compete.



M. Charron.



M. Girardot.



Mr. S. F. Edge.



Herr Camille Jenatzy.

Die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit Charrons betrug 61,86 km per Stunde. Da der Expresszug Paris—Lyon zu 512 km Schienenweg 8 Stunden 53 Minuten benötigt, Charron aber zu den 565 km nur 9 Stunden 9 Minuten gebraucht hatte, lässt sich berechnen, dass er die Bahnstrecke in nur 8 Stunden 16 Minuten durchgemessen hätte. Die Schnelligkeits-Durchschnittsgeschwindigkeit wurde also schon bei diesem Antelrennen im Jahre 1900 bereits überboten.

Das II. Gordon-Bennett-Rennen 1901

wurde zugleich mit dem grossen offenen Rennen Bordeaux—Paris abgehalten.

Die Konkurrenz um den Preis war diesmal eine sehr kleine. Dem Starter stellten sich nur vier Bewerber, die zwei Länder vertraten.

Frankreich erschien am Kampfplatze mit einem Team von zwei Panhard-Wagen und einem Mors. England sandte wieder Edge mit einem Napier.

la distance en 9 heures 9 minutes; le second fut Girardot en 10 heures 36 minutes.

La vitesse moyenne de Charron fut de 61 kil. 86 à l'heure. Le train rapide Paris-Lyon met 8 heures 53 minutes pour parcourir les 512 kil. (distance par voie ferrée) qui séparent Lyon de Paris.

Or Charron avait mis 9 heures 9 minutes pour couvrir les 565 kil. Le calcul montre qu'il aurait parcouru la distance de la ligne de chemin de fer en 8 heures 16 minutes. Dès cette première course la vitesse d'un train rapide fut donc déjà dépassée par l'automobile.

La II^{ème} Course Gordon-Bennett (1901)

fut courue en même temps que la grande épreuve Bordeaux—Paris.

Le nombre des concurrents pour la Coupe fut cette année-là très faible. Au Starter se présentèrent seulement des rivaux appartenant à deux nations.

The result of this first race was a victory for France, M. Charron (see portrait) on a 44 horse Panhard-Levassor Car arriving first in 9 hours, 9 minutes, the average speed being 61.86 Kilometres an hour and beating the express train from Paris to Lyon by 37 minutes.

Réné de Knyff, Winton and Jenatzy did not finish. Girardot was second in 10 hours 36 minutes.

The entries for the 1901 Race were very poor, three French and one English Competitor only turning up.

The teams were composed of two Panhard and one Mors Car with Mr. S. F. Edge on his English Napier.

The Benz Parsifal and the Daimler Mercedes did not start, although entered.

Girardot was the only competitor to finish and covered the distance

Ans Ziel kam blos Girardot mit seinem 50 HP. Panhard-Levassor-Motor, nachdem er die Rennstrecke von 527,650 km (bei Abzug der Neutralisationen) in der Zeit von 8 Stunden 54 Minuten 59¹/₂ Sek. durchmessen hatte.

Dieses Rennen bereitete den Automobil-Sportfreunden eine gewisse Enttäuschung. Zunächst wegen der schwachen internationalen Konkurrenz; die Daimler „Mercedes“ und Benz hatten sich wider Erwarten nicht beteiligt. Sodann hatte man gegenüber 1900 eine bedeutende höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erhofft. Girardot hatte aber „nur“ 62,46 km pro Stunde zurückgelegt.

Auch das

III. Gordon-Bennett-Rennen,

das im Jahre 1902 stattfand, enttäuschte.

Es wurde in Verbindung mit der Distanzfahrt Paris—Wien ab-

La France partit sur le champ de bataille avec une couple de voitures Panhard et une Mors. Pour la seconde fois l'Angleterre envoya son vaillant Edge sur une Napier.

Seul Girardot arriva au contrôle sur sa Panhard (50 chevaux), après avoir parcouru la distance de 527 kil. 650 (déduction faite des neutralisations) en 8 heures 54 minutes 59 secondes ¹/₂.

Cette course causa un certain désappointement aux fervents de l'automobilisme. D'abord le nombre des concurrents était très restreint; les Daimler Mercedes et Benz contre toute attente ne participèrent point à l'épreuve. D'autre part on avait espéré une vitesse moyenne supérieure à celle de l'année précédente; et Girardot n'avait fait que du 62 kil. 46 à l'heure.

De même

La II^{ème} Course Gordon-Bennett (1902)

fut une désillusion.

Elle eut lieu réunie à la course de rond Paris—Vienne, entre

between Paris & Bordeaux 527.6 Kilom. in eight hours fifty-one minutes, fifty-nine and a half seconds, the average speed being just forty miles an hour. (See portrait.)

The race was disappointing firstly on account of the small list of entries and secondly owing to the average speed only just exceeding that reached the year before.

The next Race in 1902 was again a disappointment as only one competitor got his car through to the finish. This was Mr. S. F. Edge on a Napier car who finished at Innsbruck, and so brought the cup to England for the first time. (See portrait.)

The win however was partly due to an accident, as René de Knyff on a Panhard car was several hours ahead but broke down hopelessly a few miles from the finish.

gehalten und zwar auf der Strecke Paris—Innsbruck, 618 km (mit Ausfall der neutralisierten Strecke durch die Schweiz von Belfort bis Brégenz.)

Das Rennen begann am 26. Juni.

Die um die Bennett-Trophäe als Sonderpreis konkurrierenden Teilnehmer an der Fernfahrt Paris—Wien:

1. Girardet auf einem Charron-Girardot-Voigtmotor,
2. Fournier, der Sieger von Paris—Berlin, auf einem Mors-Wagen,
3. René de Knyff, auf Panhard-Levassor; alle drei für Frankreich,
4. S. F. Edge auf einem Napier, für England,

waren von Missgeschick verfolgt und selbst René de Knyff, der noch in Landeck in Tirol guter Erster war, musste infolge einer Panne kurz vor dem Ziele ausscheiden.

Der Preis fiel deshalb S. F. Edge zu, der als Erster das Ziel bei Innsbruck passierte.

Die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit war um vieles geringer, als bei den bisherigen Rennen, wobei allerdings zu beachten ist, dass der Arl-

Paris et Innsbruck (618 kil. déduction faite de la partie neutralisée à travers la Suisse, de Belfort à Brégenz).

L'épreuve commença le 26 juin.

Les rivaux qui prirent part en même temps à la course Paris-Vienne, furent pour la France:

1. Girardot l'infatigable sur une Charron-Girardot-Voigt;
2. Fournier le vainqueur de Paris-Berlin sur une Mors;
3. René de Knyff sur une Panhard-Levassor.

Le vaillant Anglais S. F. Edge lutta pour l'Angleterre.

Mais tous quatre furent poursuivis par la fatalité et René de Knyff en particulier, qui encore à Landeck en Tyrol était bon premier, dut par suite d'une panne abandonner à quelque distance du but.

La Coupe fut gagnée par S. F. Edge qui arriva premier au contrôle

The other competitors were Girardot on a Charron-Girardot & Voigt car, and Fournier on a Mors. The average speed worked out at 34 miles per hour and was caused principally through the steep gradients in crossing the Arlberg Mountains which have a rise of 1802 metres.

The question of the 1903 Race presented serious difficulty to the holders of the Cup, the Automobile Club of Great Britain & Ireland.

The speed limit was 12 miles an hour and a special Act of Parliament was necessary to remove this limit.

The Editors of „Motoring Illustrated“ suggested that the contest should be decided on a selected course in Ireland and the proposal was enthusiastically taken up and thanks the great support of Lord Dudley, the lord Lieutenant of the Island, and the prominent Members of the Automobile Club, a special Act of Parliament was passed and received the royal

berg (1804 m) zu überschreiten war. In einem Durchschnittstempo von 58 km per Stunde legte der Sieger die 618 km in 10 Stunden 42 Min. zurück.

Mit dem Siege von Edge ging die Trophäe in die Hände des Automobil-Klubs von Grossbritannien über, dem nun die 1903 Veranstaltung zufiel.

IV. Gordon-Bennett-Rennen.

Trotzdem sich grosse Schwierigkeiten der Abhaltung des Rennens auf öffentlichen Landstrassen entgegenstellten, gelang es doch dem grossen Einflusse des Automobil-Klubs von Grossbritannien — in erster Linie des Earl of Dudley, Lord-Gouverneurs von Irland —, einen Parlaments-Beschluss für die Abhaltung des Rennens in Irland zu erlangen.

Dank dem ausgeprägten Sportgeiste und der Begeisterung der Engländer für die ihnen zugefallene Aufgabe erfuhr das Rennen diesmal eine durchgreifende Spezialorganisation, die es bei früheren Veranstaltungen so sehr entbehrt hatte.

d'Innsbruck. L'infatigable Anglais finissait ainsi par obtenir la victoire bien gagnée, mais qu'il devait aussi en partie au hasard.

La vitesse moyenne réalisée était de beaucoup inférieure à celle des courses précédentes. Il faut tenir compte aussi qu'il fallait franchir l'Arlberg (1804 m). A une vitesse moyenne de 58 kil. le vainqueur couvrit les 618 kil. en 10 heures 42 minutes.

La victoire d'Edge fit passer la coupe entre les mains de l'Automobile-Club de Grande-Bretagne, qui eut ainsi l'honneur d'organiser pour 1903.

La IV^{ème} Course Gordon-Bennett.

Malgré les grandes difficultés qui s'opposaient à l'épreuve sur routes publiques en Grande-Bretagne, grâce à la grande influence des membres de la haute aristocratie de l'Automobile-Club anglais et en particulier de Earl of Dudley, lord-gouverneur d'Irlande, on réussit à obtenir l'autorisation de courir la course en Irlande.

assent on March 27. 1903. England was again represented in the race by three Napier Cars, driven respectively by Edge, Jarrott and Stocks. René de Knyff and Henri Farman piloted two Panhard-Levassor cars, the third French car being a Mors driven by Gabriel.

Percy Owen and Alexander Winton drove two Winton Cars of American make; the third being a Peerless Car driven by E. P. Moores.

Germany was represented by three 60 horse Mercedes cars, the 90 horse of that make having been destroyed in the fire at the Mercedes works at Cannstatt a few weeks previous to the race. The drivers were Baron de Caters, Foxhall Keene and Camille Jenatton, who ultimately was found to be the winner, having completed the circular course of 368 miles in 6 hours 39 minutes, giving an average of 49½ miles per hour. (See portrait.)

Vor allem wurde es nicht mehr mit einer anderen Veranstaltung zusammengeworfen, sondern es wurden alle Kräfte darangesetzt, das Meeting von 1903 zu einem sportlichen Ereignis ersten Ranges zu gestalten. Infolgedessen war auch das internationale Interesse auf einmal ein ganz anderes.

England war vertreten durch drei Napier-Wagen (40 HP.), die gesteuert wurden von S. F. Edge, Chas. Jarrot und J. W. Stocks.

Frankreich hatte: René de Knyff auf einem Panhard-Levassor (70 HP.), M. Henry Farman, gleichfalls mit einem Panhard-Levassor und M. Fernand Gabriel auf einem 80 HP. Mors entsandt.

Amerika war vertreten durch zwei Wintons, wovon der eine von dem Erfinder Mr. Alexander Winton und der andere von dem amerikanischen Rekordbrecher Percy Owen gesteuert wurde. Der dritte Wagen war ein Peerless mit Mr. E. P. Moors am Steuer.

Deutschland war das erste Mal in diesem Jahre mit schweren

Grâce à l'esprit sportif très marqué et à l'enthousiasme des Anglais pour la mission qui leur incombait, la course cette fois recut une organisation spéciale excellente, dont le besoin s'était fait si vivement sentir lors des épreuves antérieures.

Et d'abord la Coupe Gordon-Bennet ne fut plus unie à une autre épreuve. Bien au contraire tout fut mis en oeuvre pour faire du Meeting de 1903 un événement sportif de premier ordre. Aussi l'intérêt international fut-il cette année tout autre.

L'Angleterre fut représentée par 3 voitures Napier (40 chevaux) qui furent pilotées par S. F. Edge, Chas. Jarrot et J. W. Stocks.

La France envoya en Irlande ses rois éprouvés de la vitesse: René de Knyff sur une 70 chevaux Panhard-Levassor, M. Henry Farman également sur une Panhard-Levassor et M. Fernand Gabriel sur une 80 chevaux Mors.

L'Amérique fut représentée par deux Wintons dont l'une fut conduite

The cars were painted a distinctive colour so as to render identification easy. The English cars were green in honour of Ireland; the French light blue, the American, red and the German white.

The course was situated in Queen's County, Ireland and went through parts of Kildare, the start and finish being at Ballyshannon House, about forty kilometres from Dublin, (see picture of Grand Stand).

The circuit had two large loops, one of which was traversed three times and the other loop four times, the total distance run being 592 Kilometres 720 metres.

The road itself was not very wide, but the surface was good and the excellent police arrangements secured an absolute clear road. The many curves had been tarred to lay the dust and the race took place without any accident of note to either competitor or spectator.

Kanonen ins Feld gerückt und zwar mit drei 60 PS. Daimler-Mercedes-Wagen, gesteuert von Baron de Caters, Foxhall Keene und Camille Jenatton.

Die für das Rennen ursprünglich bestimmt gewesen 90 PS. Mercedes-Rennwagen wurden kurz vor dem Rennen bei dem grossen Brande der Daimler-Fabrik in Cannstatt zerstört.

Zur besseren Unterscheidung waren die Wagen der konkurrierenden Länder erstmals in den Farben verschieden; die englischen waren grün, die französischen hellblau, die amerikanischen rot und die deutschen weiss.

Die Rennstrecke in Irland, in den Grafschaften Queens und Kildare, ca. 40 Kilometer von Dublin mit Start und Ziel bei Ballyshannon-House, hatte die Form einer grossen Schleife, von denen die eine dreimal und die andere viermal befahren werden musste, was eine Gesamtstrecke von 592,720 km ergab.

Die Strassen waren allerdings nicht sehr breit, aber dafür die Oberfläche in gutem Zustande. Ein vorzüglicher Sicherheitsdienst besorgte die

par l'inventeur Mr. Alexander Winton et l'autre par Percy Owen le recordman d'Amérique. La troisième voiture était une Peerless avec Mr. E. P. Moors comme conducteur.

L'Allemagne pour la première fois entra en ligne avec ses lourdes voitures, ses trois 60 chevaux Daimler-Mercedes, pilotées par le baron de Caters, Foxhall Keene et Camille Jenatton.

Les Mercedes (90 chevaux) qui avaient été primitivement choisis pour prendre part à la course furent détruites peu de temps avant l'épreuve dans le grand incendie de la fabrique Daimler à Cannstatt.

Pour permettre de les distinguer plus facilement, les voitures des pays concurrents furent pour la première fois de couleurs différentes: les anglaises: vertes; les françaises: bleu-clair; les américaines: rouges; les allemandes: blanches.

L'emplacement de la course en Irlande, dans les comtés de Queens et de Kildare, à environ 40 kil. de Dublin, avec départ et arrivée à Bally-

This was complete evidence that Motor racing could be carried out on a circular track without accident, notwithstanding the high speeds attained.

René de Knyff on his 70 horse Panhard was second, his time being 6 hours 50 minutes 40 seconds, representing an average speed of 86 kilometres 634 metres an hour. He was closely followed by Henri Farman on a similar Panhard whose time was 6 hours 51 minutes 44 seconds, giving an average of 86 kilometres 424 metres in the hour.

The 80 horse Mors piloted by Gabriel was fourth in the time of 7 hours 1 minutes 33 seconds which equals 82 kilometres 412 metres per hour.



vollkommene Absperrung, auch waren die vielen Kurven der Rennstrecke überall auf mehrere hundert Meter geteert; so konnte die ganze Veranstaltung trotz der nach Tausenden zählenden Zuschauermenge ohne jeden wesentlichen Unfall verlaufen.

Aus dem sehr wechselreichen Kampf ging schliesslich **Jenatzy** auf einem deutschen „Mercedes“ in der Zeit von 6 Stunden 39 Minuten, die einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 89,194 km pro Stunde entspricht, als Sieger hervor. Er hat damit Deutschland den Sieg und dem Deutschen Automobil-Klub die Gordon-Bennett-Trophäe für das Jahr 1903/04 errungen.

Zweiter im Rennen wurde René de Knyff mit seinem 70 HP. Panhard in 6 Stunden 50 Min. 40 Sek. Durchschnittsgeschwindigkeit 86,634 km.

Dritter: Henry Farman, ebenfalls auf Panhard in 6 Stunden 51 Min. 44 Sek. Durchschnittsgeschwindigkeit 86,424 km.

Vierter: Fernand Gabriel mit seinem 80 HP. „Mors“ in 7 Stunden 11 Min. 33 Sek. Durchschnittsgeschwindigkeit 82,412 km.

Die Amerikaner hatten Pech, auch England war nicht besonders glücklich.

shannonhouse, avait la forme de deux grandes boucles dont l'une devait être couverte trois fois et l'autre quatre, avec un parcours total de 592 kil. 720.

Sans doute les routes n'étaient pas très larges, mais par contre la surface était en bon état. Un service d'ordre idéal établissait des barrages complets. De même les nombreuses courbes de la route étaient partout goudronnées sur une longueur de plusieurs centaines de mètres. Aussi, malgré la foule des spectateurs qu'il faudrait évaluer par milliers, la course se déroula-t-elle sans aucun accident de quelque importance.

La lutte fut très féconde en péripéties et finalement **Jenatzy** sortit vainqueur sur la voiture allemande Mercedes, après avoir franchi la distance en 6 heures 39 minutes, ce qui fait une moyenne de 89 kil. 194 à l'heure. Jenatzy a donc fait triompher l'Allemagne et a gagné la Coupe pour 1903/1904, qui a été remise à l'Automobile-Club allemand.

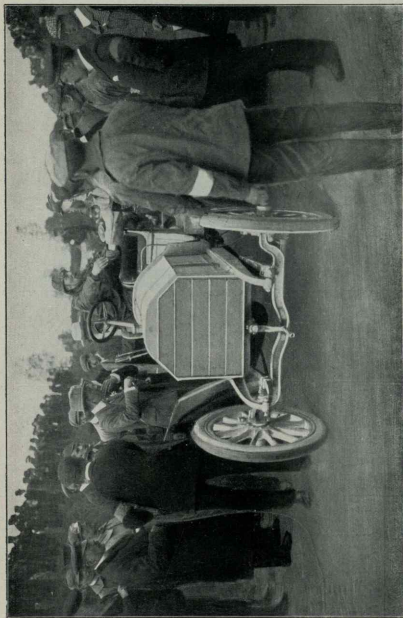
A été classé Second: René de Knyff sur sa 70 chevaux Panhard en 6 heures 50 minutes 40 secondes avec une vitesse moyenne de 86 kil. 634.

Troisième: Henry Farman, également sur une Panhard en 6 heures 51 minutes 44 secondes, avec une vitesse moyenne de 86 kil. 424.

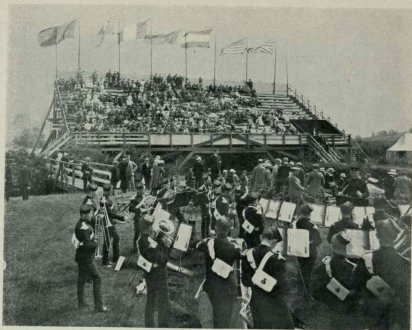
Quatrième: Fernand Gabriel avec sa 80 chevaux Mors en 7 heures 11 minutes 33 secondes, vitesse moyenne 82 kil. 412.

Cinquième: F. S. Edge sur une Napier (70 chevaux) en 9 heures 15 minutes 48 secondes.

Les Américains ne furent pas favorisés par le sort; de même l'Angleterre ne fut pas très heureuse.



Jenatzy wird am Ziel in Ballisthanon beglückwünscht.
Jenatzy le vainqueur de 1903.



Die grosse Tribüne in Ballyshanon, Irland 1903.

La grande tribune à Ballyshanon, Irland 1903.

The grand stand at Ballyshanon. Irland 1903.

Übersichts-Tabelle der bisherigen Gordon-Bennett-Rennen.

Tablette rétrospective.

Table of past events.

| Jahr | Strecke | Kilometer | Sieger | Motor | HP Pferdekr. d. Benzinwagen | Durchschnitts- geschwindigkeit km/h, Meile Stunde | Effektive Zeit u. Abzug d. Contr. u. Neutralisation |
|------|---|-----------|----------|----------|-----------------------------------|--|---|
| 1900 | Paris-Lyon | 556 | Charron | Panhard | 24 | 61,86 | 9 Std. 9 Min. |
| 1901 | Paris-Bardeaux | 527,000 | Girardot | Panhard | 50 | 62,46 | 9 Std. 54 Min. |
| 1902 | Paris-Innsbruck gelegentlich Paris-Wien | 618 | Edge | Hapier | 40 | 58 | 10 Std. 42 Min. |
| 1903 | Irland Rundfahrt Ballyshanon- Kilcullen Athy Carlow etc. | 592,700 | Jenatzy | Mercedes | 60 | 89,194 | 9 Std. 39 Min. |
| 1904 | Taunus Rundfahrt Saalburg, Lim- burg, Homburg etc. | 550 | | | | | |



Der Gordon-Bennett-Preis im Salon des Clubheims des D. A. C.

Die Auswahlrennen.

Wie aus den eingangs aufgeführten Rennbestimmungen hervorgeht, kann jedes um die Trophäe sich bewerbende Land nur drei Wagen in das Entscheidungsrennen entsenden.

In denjenigen Ländern nun, wo zufolge einer bedeutenden Automobilindustrie eine ganze Reihe von Firmen um den Preis konkurrieren will, müssen durch Auswahlrennen die drei besten Wagen festgestellt werden.

Solche Auswahlrennen, die im grossen und ganzen dem Entscheidungslauf um den Gordon-Bennett-Preis möglichst nahe kommen sollen, mussten in diesem Jahre in Frankreich und Grossbritannien zum Austrag kommen.

Les éliminatoires pour la Coupe de 1904.

Comme il ressort du règlement de la course que nous avons placé en tête de ce guide, chaque pays qui veut entrer en lutte pour conquérir la Coupe ne peut faire participer à l'épreuve que trois voitures.

Aussi dans ces pays où par suite du grand développement de l'industrie automobile, un grand nombre de maisons désirent concourir pour la Coupe, les trois meilleures voitures doivent être déterminées par des courses, dites éliminatoires.

The 1904 Race. The Eliminating Trials.

As set forth in the conditions governing the race, each Country competing for the cup is limited to an entry of three cars. In order to ascertain the best cars to represent each Country, an eliminating trial was necessary.

These Eliminating Trials took place only in France and in the British Isles.

Das französische Auswahlrennen.

10 Firmen mit 29 Wagen bestritten das französische Auswahlrennen. Sie mussten schon am 15. April dem Automobil-Club de France ihre Mannschaften und die Art und Gewichte ihrer Fahrzeuge bezeichnen.

Von der Sportkommission des A.-C.-F. wurden die folgenden Marken und Lenker zum Auswahlrennen zugelassen:

1. Drei Motorwagen: de Diétrichs & Co. Führer: Gabriel, Charles Jarrott, Baron de Forest;
 2. Drei Motorwagen: Panhard-Levassor. Führer: MM. H. Farman, Teste, Tart;
 3. Drei Motorwagen: Bayard-Clément. Führer: MM. Hanriot, Guiders, A. Clément;
 4. Drei Motorwagen: Darracq & Cie. Führer: MM. Baras, Béconnais, Wagner;
-

L'éliminatoire Française, 20. Mai 1904 sur le Circuit de l'Argonne.

De telles éliminatoires qui, en général, ressemblent le plus possible à l'épreuve décisive, ont eu lieu cette année en France et en Angleterre.

Dix maisons ont pris part à l'éliminatoire française; dès le 15 avril elles étaient tenues de désigner à l'Automobile-Club de France leurs équipes, la forme et le poids de leurs automobiles.

La commission sportive de l'A.-C.-F. a donné l'autorisation de prendre part à l'éliminatoire aux marques suivantes avec les conducteurs respectifs:

1. Trois Voitures: de Diétrich et Cie. Conducteurs: Gabriel, Charles Jarrott, Baron de Forest;
-

The French Eliminating Trial.

May 20 th, 1904.

The following cars representing France were chosen by the Sporting Committee of The Automobile Club de France to run in the French Eliminating Trials.

1. Three de Diétrich Cars; Drivers: Gabriel, Charles Jarrott, Baron de Forest;
 2. Three Panhard Levassor Cars; Drivers: Farman, Teste, Tart;
 3. Three Bayard-Clément Cars; Drivers: Hanriot, Guiders, A. Clément;
 4. Three Darracq Cars; Drivers: Baras, Béconnais, Wagner;
 5. Three Mors Cars; Drivers: Salleron, A. Léger, Lavergne;
 6. Three Richard-Brasier Cars; Drivers: Théry, Gailliois, Stead;
-

nicht sehr dicht bevölkert ist und wo schon im vorigen Jahr ein Rennen ohne Unfall stattgefunden hat.

Die ursprünglich vorgesehene Strecke hatte einen Umfang von 128½ km. Auf Wunsch des Ministeriums des Innern wurden einige nord-östlich gelegene Krümmungsreiche Strassen abgestrichen, sodass nur eine Rundstrecke von 92 km Umfang verblieb, die sechsmal gefahren werden musste (552 km). Vielfach, besonders von Seiten der Konkurrenten, wurden wegen dieser Kürzung Befürchtungen laut. (Siehe Bild der Strecke.)

Zum französischen, weitaus am schärfsten bestrittenen Auswählrennen wurden Fahrzeuge gemeldet, die sich im Hinblick auf die Kraftübertragung in 3 Klassen einteilen lassen; wir lassen hier die vor dem Ausschheidungrennen erschienene Klassifikation und Beschreibung wie sie s.Z. gegeben wurde, folgen:

I. Motorwagen, deren Kraftübertragung unter Dazwischenschaltung eines Geschwindigkeitswechslers vom Mittelpunkt des Wagens auf die beiden

9. Deux Voitures: Turcot-Méry et Cie. Conducteurs: MM. Rougier, de la Touloune;

10. Trois Voitures: Gardner-Serpollet. Conducteurs: MM. Le Blon, Chanliand, Pelzer.

La Chambre des Députés française a accordé l'autorisation de courir l'éliminatoire sur une route circulaire dans la région des Ardennes.

La distance prévue à l'origine était de 128 kil. 5. Sur le désir du Ministre de l'Intérieur, quelques routes situées dans le Nord-Est de la région et présentant de nombreuses courbes ont été retranchées, de sorte que la distance circulaire n'est plus maintenant que de 88,5 kil. Cette réduction a provoqué de multiples et vives craintes, surtout de la part des concurrents.

Les voitures qui se sont annoncées en vue de prendre part à l'éliminatoire française, de beaucoup la plus vivement disputée, peuvent être divisées en trois classes sous le rapport de la transmission de la force.

I. Moteurs dont la transmission de la force se produit par l'intercalation d'un commutateur partant du centre de la voiture et aboutissant

The lightest cars are the Clement-Bayard and the Richard-Brasier. With regard to the various horse powers, nothing definite has been given, but they may be taken as varying between 80 and 130 horse.

The French Chamber authorised the running of these trials and a circular track was chosen, situated in the French Ardennes. The country is very sparsely populated and the track is 88.5 Kilometres round, which was covered four times. (See picture of Circuit.)

The cars entered for these trials were liable to be classed according to their system of driving and the following are the various systems entered:

Hinterräder erfolgt, also mit Kettenantrieb auf beiden Seiten: Mors, de Dietrich, Turcat-Méry, Hotchkiss, Richard-Brasier, Gobron-Brillie.

Clément-Bayard und Panhard-Levassor meldeten Wagen mit Kettenantrieb wie vorstehend und solche mit Cardanübertragung.

II. Motorwagen, deren Kraftübertragung vermittelst einer Kette von der Mitte des Wagens auf die Hinterradachse geschieht; im allgemeinen nur für Dampfwagen angewandt: Gardner-Serpollet Dampfwagen.

III. Motorwagen, deren Kraftübertragung unter Dazwischenschaltung eines Geschwindigkeitswechslers durch eine Cardanische Welle auf die Hinterradachse geschieht: Darracq, Panhard u. Levassor, Bayard-Clément. Mit Ausnahme der drei Dampfwagen Gardner-Serpollet, die sechszyllindrig sind, haben nahezu alle gemeldeten Rennfahrzeuge Explosionsmotore mit vier stehenden Zylindern.

Alle Motore sind mit Magnetzündung versehen mit Ausnahme derer von Gobron-Brillie, die Akkumulatorenzündung haben.

aux deux roues de derrière par conséquent avec un système de chaînes des deux côtés. — Mors, de Dietrich, Turcat-Méry, Hotchkiss, Richard-Brasier, Gobron-Brillie.

Clément-Bayard et Panhard-Levassor ont annoncé des voitures à chaînes comme les précédentes et d'autres avec transmission Cardan.

II. Moteurs, dont la transmission s'opère au moyen d'une chaîne qui va du milieu de la voiture à l'essieu de la roue de derrière; ce système n'est guère en usage que dans les voitures à vapeur. — Voitures à vapeur Gardner-Serpollet.

III. Moteurs où la transmission est effectuée par l'intercalation d'un commutateur à travers un cylindre de Cardan aboutissant à l'essieu de la roue de derrière: Darracq, Panhard et Levassor, Bayard-Clément.

Tous les moteurs sont pourvus de allumage par électro-magneto, et allumage par accumulateurs. Les poids des diverses voitures varient de 800 kil. à 1000 kil., maximum qui ne peut être dépassé.

Les voitures les plus légères sont celles de la firme G. Richard-Brasier et de la maison Clément-Bayard.

1. Cars in which the power is transmitted by means of a change speed gear to the driving wheels by means of two chains. These cars comprise the following: Mors, de Dietrich, Turcat-Mercy, Hotchkiss, Richard-Brasier, Gobron-Brillie.

2. Cars which the power is transmitted to the driving wheels by means of a Cardan shaft. These cars comprise the following: Clément-Bayard, Panhard-Levassor and Darracq.

3. Cars in which the power is transmitted to the driving wheels by means of a centre chain Drive to the rear axle; a system generally used for steam cars only. The Gardner-Serpollet was the only one in this class.

Die Gobron-Brillié-Motore sind auch die einzigen, die mit Spiritus betrieben werden.

Die Gewichte der verschiedenen Rennwagen bewegen sich zwischen 800 Kg. und dem Maximalgewicht von 1000 Kg.

Die leichtesten Wagen sind die der Firma G. Richard-Brasier und des Hauses Clément-Bayard.

Aus dem Ausscheidungsrennen am 20. Mai gelangten folgende Wagen als die ersten Drei ans Ziel:

1. **L. Théry**, auf „Georges Richard Brasier“ in 5 Std. 20 Min. 28. Sek.
2. **Salleron**, auf „Mors“ in 5 Std. 40 Min. 2 Sek.
3. **Rougier**, auf „Turcat-Méry“ in 5 Std. 45 Min. 5 Sek.

Hier folgen die erzielten Durchschnitts-Geschwindigkeiten der ersten drei: Sie haben die Farben Frankreichs am 17. Juni zu verteidigen.

| | |
|--------------------|-------------|
| Théry | 99 km 416 m |
| Salleron | 93 km 889 m |
| Rougier | 92 km 593 m |

Il ne faut accepter les indications fournies sur le chiffre de chevaux-vapeur qu'avec la plus grande prudence; car le plus souvent elles sont peu sûres.

L'éliminatoire a donné les résultats suivants:

Le Classement

1. **Théry**, sur „Georges Richard-Brasier“ en . . 5 h. 20 min. 28 sec.
2. **Salleron**, sur „Mors“ en 5 h. 40 min. 2 sec.
3. **Rougier**, sur „Turcat-Méry“ en 5 h. 45 min. 5 sec.

Moyennes à l'heure

Voici les moyennes à l'heure des trois premiers classés:

| | |
|---------------------------|-------------|
| Théry | 99 km 416 m |
| Salleron | 93 km 889 m |
| Rougier | 92 km 593 m |

Les voitures des trois premiers étaient munies de Pneu Michelin.

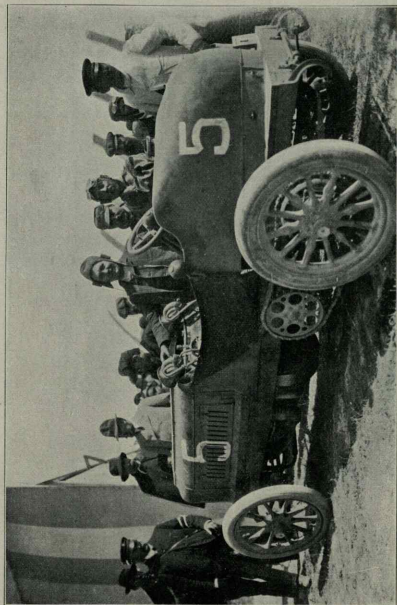
Ces trois voitures auront à défendre les couleurs françaises le 17 juin prochain.

The Trial resulted in the following three cars being chosen to represent France in the final race on June 17.

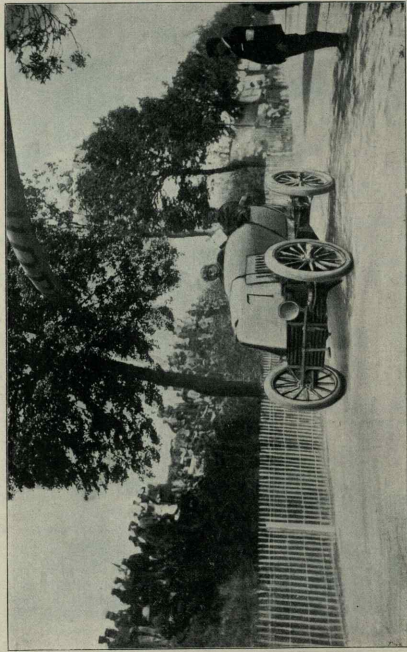
1. **L. Théry**, on „Georges Richard-Brasier“ in . 5 h. 20 min. 28 sec.
2. **Salleron**, on „Mors“ in 5 h. 40 min. 2 sec.
3. **Rougier**, on „Turcat-Méry“ in 5 h. 45 min. 5 sec.

Avaraging the following distances per hour:

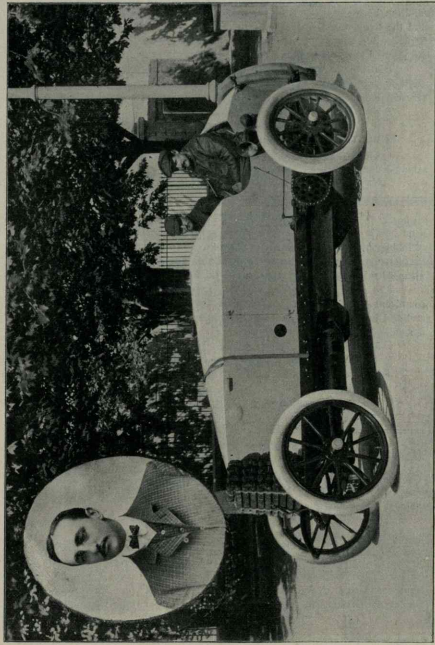
| | |
|---------------------------|-------------|
| Théry | 99 km 416 m |
| Salleron | 93 km 889 m |
| Rougier | 92 km 593 m |



L. Théry — „Richard Brasier“.



Salleon — „Mors“.



Rougier — „Turcat-Mery“.

Das englische Auswahlenrennen

fand am 10. Mai auf der Insel Man statt, nachdem Se. Majestät König Eduard und die Legislatur der Insel am 10. April ihre Sanktion erteilt hatten. Die Strecke, der Taunus-Strecke ähnlich, umfasste etwa 50 englische Meilen (ca. 80½ km) Länge, und musste sechmal befahren werden. (Siehe Bild.)

Die konkurrierenden drei Firmen mit zusammen 11 Motorwagen stellten sich am 16. April der Sportkommission des Automobil-Klubs von Grossbritannien zur Prüfung und waren auch am Start wie folgt vertreten:

- 5 Napier. (I—V) Führer:
S. F. Edge, Mark Mayhew, Hargreaves, Stocks, Clifford-Earpe.
3 Wolsley. Führer:
Charles Jarrott, Sydney Girling, Campbell-Muir.
3 englische Darracq. Führer:
Rawlinson, Edmond, Hemery.

L'elimatoire anglais

a eu lieu le 10 mai dans l'île de Man, après que Sa Majesté le roi Edouard et l'administration de l'île eurent accordé l'autorisation à la date du 10 avril. La distance à parcourir ressemble à celle du Taunus, mais ne compte que environ 50 milles anglais (à peu près 80 kil. 5) et devait être couverte 6 fois.

Les trois maisons concurrentes avec un total de onze voitures se soumièrent le 16 avril à l'examen de la commission sportive de l'Automobile-Club de Grande-Bretagne et étaient représentées au Start comme il suit:

5. Napier Conducteurs: Edge, Mark Mayhew, John Hargreaves, J. W. Stocks, Clifford-Earpe;
3 Wolsley. Conducteurs: Charles Jarrott, Sydney Girling, Campbell-Muir;
3. Darracq anglaises. Conducteurs: Rawlinson, Edmond, Hemery.
Dans les Napier la transmission se produit au moyen d'un Cardan

The British Eliminating Trials.

May 10th 1904.

Great Britain held their Eliminating Trials in the Isle of Man on May 10; the race being held on a circular route of 51 miles (about 82 Kilometres) and which route was traversed five times.

Three firms applied for permission to take part in the Trials and on April 16 last, the following were chosen.

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Napier 1: Driver S. F. Edge; | Wolsley 1: Driver Chas. Jarrott; |
| Napier 2: Driver Mark Mayhew; | Wolsley 2: Driver Sydney Girling; |
| Napier 3: Driver John Hargreaves; | Wolsley 3: Driver Campbell Muir; |
| Napier 4: Driver J. W. Stocks; | Darracq 1: Driver Rawlinson; |
| Napier 5: Driver Clifford Earpe; | Darracq 2: Driver Edmond; |
| | Darracq 3: Driver Hemery. |

Bei den Napier geschieht die Kraftübertragung vermittelt Cardan auf die Hinterradachse. Die Motore sind vierzylindrig, aufrechtstehend und entwickeln ca. 80—100 HP.

Bei Wolsley wird die Kraftübertragung durch Kette an beiden Wagen-seiten auf die Hinterräder vermittelt. Die Vier-Zylinder-Motore liegen einander gegenüber und entwickeln zwischen 70 und 100 PS.

Als Vertreter Grossbritanniens gingen aus dem Ausscheidungsrennen am 10. Mai hervor:

- S. F. Edge auf „Napier“, Wagen.
Sidney Girling auf „Wolsley“, Wagen.
Ch. Jarrott auf „Wolsley“, Wagen.

Diese Reihenfolge ergab sich aus den Endresultaten von Schnelligkeits- und Bergfahrt-Konkurrenzen, die hier des beschränkten Raumes halber nicht eingehender besprochen werden können.

aboutissant à l'essieu de la roue de derrière. Les moteurs sont à quatre cylindres verticaux et développent de 80 à 100 chevaux.

Dans les Wolsley la transmission s'effectue par l'intermédiaire de chaînes fixées aux deux côtés de la voiture et se terminant aux roues de derrière. Les moteurs à quatre cylindres sont placés horizontalement l'un en face de l'autre et développent de 70 à 100 chevaux.

Comme dans les voitures françaises de même nom, les Darracq anglaises ont une transmission par cylindre Cardan.

Les moteurs à quatre cylindres sont verticaux et développent environ 100 chevaux.

L'elimatoire a désigné comme champions de l'Angleterre:

- S. F. Edge sur Napier 90 HP.
Sidney Girling sur Wolsley, 96 HP.
Charles Jarrot sur Wolsley, 96 HP.

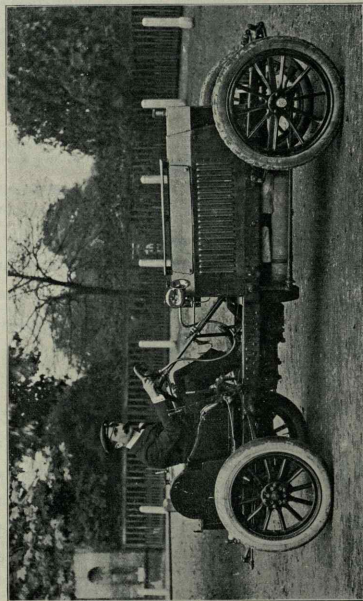
The system of transmission of power in the three different makes is:

1. Napier. Live axle with cardan drive; four cylinders, totalling 80 to 100 horse power.
2. Wolsley. Driving chains to both driving wheels; 4 cylinder horizontal motors, totalling 80 to 100 horse power.
3. Darracq. Live axle with cardan drive; 4 cylinders, totalling 100 horse power.

The three cars completing the course in the best time and to the satisfaction of the Judges were the two Wolsleys and the one Napier; consequently these three cars will represent Great Britain in the final race.

The cars and drivers are as follows:

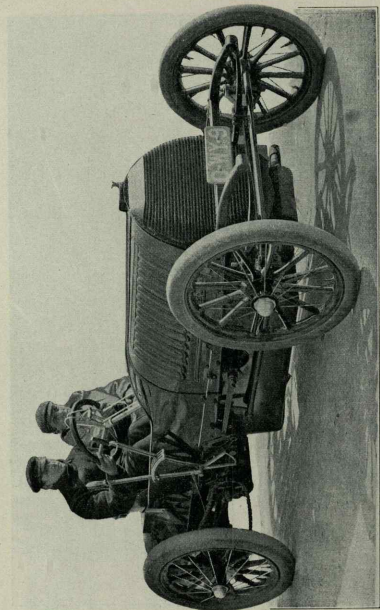
- Napier: Driver Mr. S. F. Edge
Wolsley: Driver Mr. Sydney Girling
Wolsley: Driver Mr. Charles Jarrott.



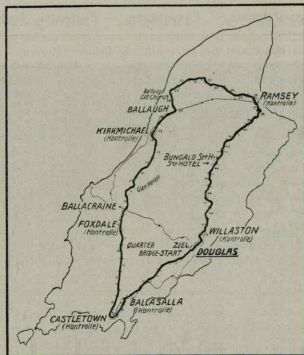
S. F. Edge — „Napier“.



Charles Jarrott — „Wolsley“.



Sidney Girling — „Wölseley“.



Die englische Rundstrecke. — Le circuit de l'Isle of Man. — Isle of Man circuit.

Deutschland brauchte kein Auswahlrennen, da ausser den 2 im Voraus bestimmten Mercedes nur noch eine Meldung vorlag. Die Farben des Deutschen Automobil-Klubs werden vertreten durch:

Camille Jenatzy auf „Mercedes“. Daimler Motoren-Gesellschaft Cannstadt.

Baron de Caters, ebenfalls auf „Mercedes“ und

Fritz Opel auf „Opel-Darracq“, Wagen.

Il n'a pas été nécessaire pour l'Allemagne de procéder à une éliminatoire. En dehors des deux Mercedes, désignées d'avance il ne s'est présenté qu'une troisième voiture, de la maison Opel à Rüssesheim, pilotée par Fritz Opel. Les couleurs de l'Automobile-Club allemand sont défendues par:

Jenatzy (Mercedès), **Baron de Caters** (Mercedès), **Fritz Opel** (Opel).

Germany, had no Eliminating Trials, ist three Representatives being as follows:

Camille Jenatzy who will drive a „Mercedes“;

Baron de Caters, who will drive a „Mercedes“;

Fritz Opel, who will drive a „Opel-Darracq“.

Oesterreich sendet drei österreichische Daimler (Mercedes) mit
Werner, Braun, Ritter-Warden,
 drei der tüchtigsten Fahrer am Steuer.

Italien wird durch 3 Fiat Wagen der Fabbrica Italiana di Torino
 vertreten sein. Als Führer sind genannt:

Storero. Lancia. Cagno.

Belgien schickt 3 Pipe-Wagen ins Treffen, die von
**Lucien Hautvast,
 George Auglières und
 Baron P. de Crawhez**
 gesteuert werden.

Die **Schweiz**, das jüngste der Automobile bauenden Länder, wird
 durch einen von **Gebrüder Dufaux** in Genf konstruierten, und von dem Hause
 Piccard, Pictet & Cie. gebauten Wagen vertreten sein. Am Steuer wird
M. Dufaux sein.

L'Autriche envoie trois Daimler (Mercedès) marque autrichienne,
 avec **Werner, Braun et Warden**, trois de ses plus réputés conducteurs.

L'Italie sera représentée par trois voitures **Fiat** de la Fabbrica
 Italiana di Automobili Torino. Elles seront pilotées par:

Storero, Lancia, Cagno.

La **Belgique** lutte avec trois voitures **Pipe** qui seront pilotées par
Lucien Hautvast, Georges Auglières et le Baron de Crawhez.

La **Suisse** sera représentée par une voiture de **Dufaux Frères**, Genève,
 et sera conduite par **M. Dufaux.**

Austria, will compete with 3 Daimler-Mercedes of Austrian
 make, steered by:

Werner; Braun; Warden.

Italy, is represented by 3 „Fiat“ Cars. The drivers are:

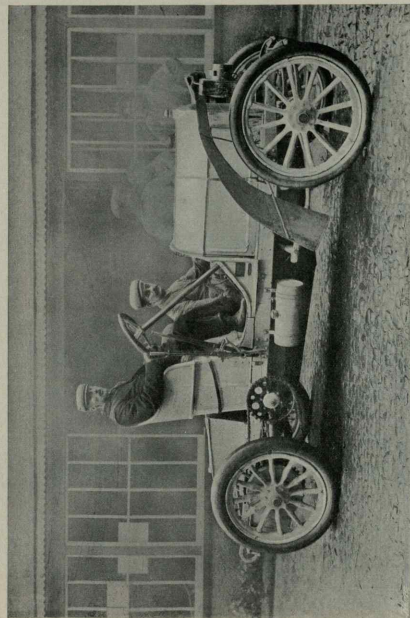
Storero; Lancia; Cagno.

Belgium also has entered three cars for the race and will therefore
 be represented by three „Pipe“ Cars, made by the „Compagnie Belge de
 Construction d'Automobiles“. The drivers are as follows:

Lucien Hautvast; Georges Auglières; Baron Pierre de Crawhez.

Switzerland, will send a „Voiture Dufaux“ steered from **Mr.
 Dufaux.**

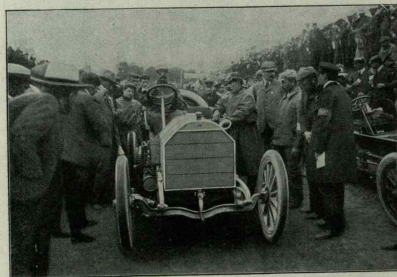
America, is not going to participate.



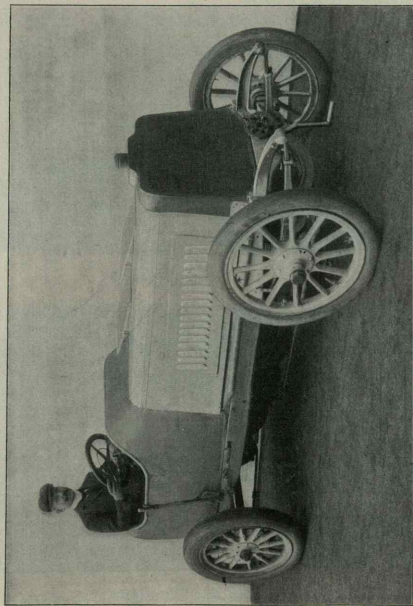
Camille Jenatton — „Mercedes“, Daimler.



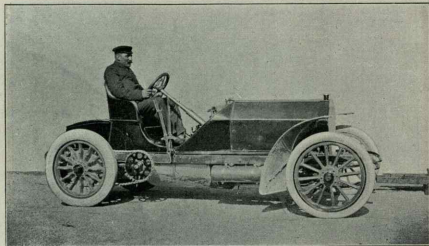
Baron de Caters.



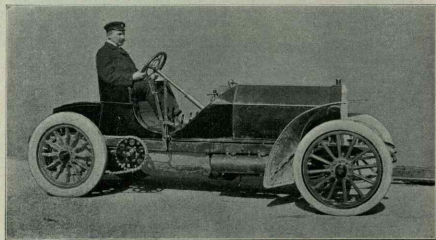
Baron de Caters — „Mercedes“, Daimler.



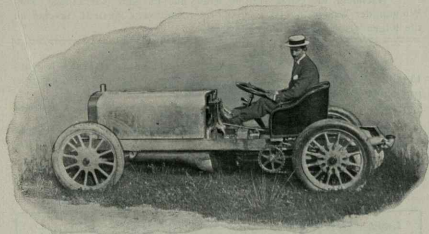
Fritz Opel — „Opel-Darracq“.



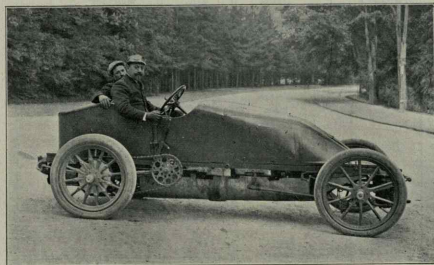
Werner — Oest. Daimler „Mercedes“.



Braun — Oest. Daimler „Mercedes“.



M. Dufaux — „Dufaux frères“.



M. Lucien Hautvast — „Pipe“.

Das Rennen am 17. Juni 1904.

Nachdem die Konkurrenten sich am 16. Juni Nachmittag zum Wiegen der Wagen auf der Homburger Stadtwage gestellt, erscheinen die folgenden voraussichtlich am Start:

La Course. 17. juin 1904.

Les automobiles des concurrents seront plombés et pesés, le jeudi 16 juin après-midi, à la bascule publique de Hombourg; ils se présenteront probablement au départ dans l'ordre suivant:

The Race on June 17 th.

The various competing cars will be weighed in on the town Weigh-bridge at Homburg on Thursday, June 16 in the afternoon and in the presence of the Sporting and Racing Committees:

Tabelle der Startenden, Wagen und Führer.

Liste des Engagés. — List of Competitors and Cars.

| Land Pays Country | Start Nummer No. des Engagés Starting numbers | Namen der Fahrer Conducteurs Drivers | Farbe der Wagen Couleurs voitures Color of Cars | Fabrikate Marques Marke | Pneumatik Pneumatiques Tyres |
|-------------------------|---|--|---|--|------------------------------------|
| Deutschland | 1 | Jenatzy | weiss | „Mercedes“ | Continental |
| | 8 | de Caters | blanc | Daimler Cannstatt | |
| | 14 | Opel | white | | |
| England | 2 | Edge | grün | „Napier“ | Dunlop |
| | 9 | Birling | vert | „Waiseley“ | |
| | 15 | Jarrott | green | „Waiseley“ | |
| Oesterreich | 3 | Werner | schwarz-gelb | „Mercedes“ | Continental |
| | 10 | Braun | noir et jaune | Daimler, Oesterreich | |
| | 16 | Warden | black - yellow | | |
| Italien | 4 | Lancia | schwarz | „F. I. A. T.“ | Michelin |
| | 11 | Gagno | noir | Fab. Ica Italiana di automobili Torino | |
| | 17 | Sterero | black | | |
| Frankreich | 5 | Théry | blau | Richard Brasier | Michelin |
| | 12 | Sälleron | bleu | „Mars“ | |
| | 18 | Rougier | blue | Turcat Méry | |
| Belgien | 6 | Hautvast | gelb | „Pipe“ | Continental |
| | 13 | Auglières | jaune | Comp. Belge d. c. | |
| | 19 | P. de Crawhey | yellow | d'Automobl. | |
| Schweiz | 7 | Dutaux | rot und gelb rouge et jaune red and yellow | „Dutaux“ Dutaux-Gent | Michelin |



Die Präsidenten der acht gemeldeten Klubs.

Les Présidents des huit Clubs engagés.

The Presidents of the eight Clubs.



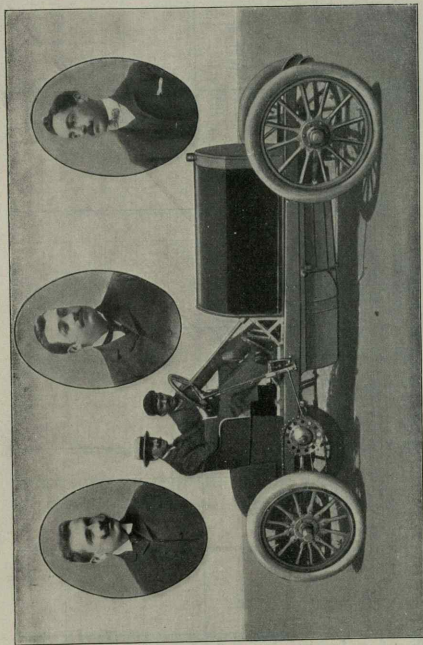


Baron de Zuylen-Nyevelt,
Automobile-Club de France.
Graf Henricourt de Grünne,
Automobile-Club de Belgique.

Captain H. C. L. Holden,
Automobile-Club of Great Britain and Ireland.
Mr. Winthrop E. Scarritt,
Automobile-Club of America.

Se. Durchlaucht Victor Herzog v. Ratibor,
Deutscher Automobil-Club.
Sig. Mattoni,
Club Italiani Automobili.

Prinz Solms-Brauntels,
Oesterreichischer Automobil-Club.
Alois Naulle,
Schweizer Automobil-Club.



Storero.

Lancia.
Fabbrica Italiana di Automobili Torino.

Cagno.

Renn-Notizen.

Tribünenbillets und Eintrittskarten zum Festplatze auf der Saalburg sind zu beziehen durch:

das Bureau des Deutschen Automobil-Klubs, Berlin NW., Sommerstrasse 4a,

durch das Bureau des Deutschen Automobil-Klubs in Homburg im Kurhaus, Direktorialgebäude,

durch das Bureau des Frankfurter Automobil-Klubs, Frankfurt a. M., oberes Mainufer 9,

im Reisebureau Schottenfels, Frankfurt,

im Reisebureau Schottenfels, Wiesbaden.

Der Preis einer Tribünenkarte ist Mk. 50.—. Ausserdem wird eine Art Sattelplatzkarte zu Mk. 20.— ausgegeben, welche den Zutritt auf den Festplatz auf der Saalburghügelkoppe ermöglicht unter gleichzeitigem Recht

Bloc-notes de la course.

On peut se procurer des billets de tribunes et des cartes d'entrée sur l'emplacement de la fête à la Saalbourg:

Au bureau de l'Automobile-Club allemand: Berlin N-O., Sommerstrasse 4a,

au bureau de l'Automobile-Club allemand à Hombourg: à la Kurhaus, bâtiment de la Direction,

au bureau de l'Automobile-Club de Francfort: Francfort sur le Main, Oberes Mainufer 9,

au bureau de voyages Schottenfels, Francfort,

au bureau de voyages Schottenfels, Wiesbaden.

Le prix d'une carte de tribunes est de 50 Mk. Il existe en outre une sorte de carte de pelouse (20 Mk.) qui donne droit à l'entrée sur le terrain de

Important Racing Notes.

Grand stand tickets and admission cards to the square at Saalburg may obtained from the following:

The Office of the German Automobile Club: Berlin NW., Sommerstrasse 4a.

The Bureau of the Frankfurt Automobile Club: Frankfort-on-Maine, Untere Main-Anlage Nr. 9.

The Bureau of the Automobile Club of France: Place de la Concorde, Paris.

The Bureau of the German Automobile Club: Homburg, Kurhaus.

At the Tourist office of Schottenfels: Frankfurt.

At the Tourist office of Schottenfels: Wiesbaden.

The price of a Box Seat on the Grand Stand is 50 marks.

zur Benützung von Podien in der Nähe des Zieles zur Beobachtung der von Zeit zu Zeit durchkommenden konkurrierenden Fahrer.

Von der Saalburg führt ein schöner schattiger Fussweg durch den Wald hinunter nach Wehrheim. — Besitzer von Tribünenkarten und Festplatzkarten können auf diesem Weg in das freie Gelände gelangen, von wo aus ein weiterer Blick auf den Strassenteil: Saalburg-Wehrheim ermöglicht ist.

Das Stammquartier des Automobil-Klub von Grossbritannien ist im Kurhaus in Homburg, woselbst ihm ein Salon von Herrn Oberbürgermeister Ritter von Marx zur Verfügung gestellt wurde.

Für den Nachrichtendienst während des Rennens sind umfassende Vorbereitungen getroffen. Alle Kontrollstationen sind untereinander telegraphisch und zum Teil auch telephonisch verbunden und am Start auf der Saalburg in der Nähe der Haupttribüne ist ein grosses Telegraphenbureau

la fête au sommet de la colline de la Saalbourg. Cette carte permet également l'accès aux Podiums placés dans le voisinage des tribunes pour voir les coureurs à leur passage.

De la Saalbourg un beau chemin ombré conduit à travers la forêt à Wehrheim.

Les personnes munies de cartes de tribunes et de pelouse peuvent se rendre par ce chemin dans la plaine libre d'où l'on peut apercevoir sur une grande distance la route de Saalbourg à Wehrheim.

Le quartier général de l'Automobile-Club de Grande-Bretagne est à la Kurhaus de Hombourg, où un salon a été mis gracieusement à sa disposition par le premier bourgmestre, Monsieur le chevalier de Marx.

On a pris les dispositions les plus minutieuses pour assurer le service des dépêches pendant la course. Tous les contrôles sont reliés entre eux télégraphiquement et en partie aussi téléphoniquement; au Start à la

In addition to these tickets, a certain number at 20 marks each will be issued giving access to the Square at the Saalburghügel and which are also available for Stands, near the finishing line and which enable the spectator to see the finish of the race.

A delightful shady footpath leads from Saalburg through the Woods to Wehrheim and is open to holders of tickets who wish to view the race on the road between Saalburg and Wehrheim.

The headquarters of the Automobile Club of Great Britain & Ireland are in the Kurhaus of Homburg where accommodation has been placed at the disposal of members by Ritter von Marx, the Mayor of the Town.

The race starts on June 17 at 7 a. m. and the cars will be despatched at intervals of 5 minutes.

The first car off will be nearing the starting line for the second

mit zahlreichem Personal eingerichtet, um den enormen Depeschverkehr zu bewältigen.

Das Befahren der Rennstrecke ist am Renntage nur den konkurrierenden Wagen und denjenigen Fahrzeugen gestattet, die in der Ausübung der Funktionen des Rennkomitees auf der Strecke sein müssen.

Zahlreiche Sanitätswachen sind über die ganze Rennstrecke verteilt und telephonisch und telegraphisch untereinander verbunden.

Um auf dem Startplatz auf der Saalburg den Zuschauern auf den grossen Tribünen einen genauen Nachrichtendienst über die einzelnen Phasen des Rennens selbst von den entlegensten Punkten der Rennstrecke zu bieten, wird drahtlose Telegraphie ausgiebige Verwendung finden.

Die im Vorjahre gelegentlich des Gordon-Bennett-Rennens in England so vortrefflich gelungene Absperrung der Rennstrecke wird auch auf der Taunusstrecke rationell durchgeführt. Militär und sonstige Schutzmannschaften werden zu diesem Dienste speziell herangezogen und organisiert.

Saalbourg près de la principale tribune on a installé un vaste bureau télégraphique avec un nombreux personnel, pour satisfaire à l'énorme échange de télégrammes.

Le jour de l'épreuve le terrain de la course est interdit à tous véhicules autres que les automobiles concurrents et les voitures qu'exige l'exercice des fonctions du comité de la course.

De nombreux postes d'ambulance sont disposés sur toute l'étendue du parcours et reliés entre eux par le télégraphe et le téléphone.

Pour renseigner très exactement les spectateurs des grandes tribunes du Start à la Saalbourg sur les phases particulières de la lutte, même des points les plus éloignés, on fera grand usage de la télégraphie sans fil.

Le barrage de l'emplacement de la course si bien réussi l'année dernière en Angleterre lors de la course Gordon-Bennett est aussi établi d'une

round at about the same time as the last car will be starting for the first round.

Competitors are under the impression that the highest average speed will not exceed 80 Kilometres an hour.

All the schools in the Taunus district will be closed on the day of the race and great enthusiasm prevails among the scholars.

The Army will send plenty of men to keep order and people of the racing track.

Prince Henry of Prussia may also be present, so the King of Italy.

Electric timing apparatus will be laid along certain parts of the track where the highest speeds are likely to be reached.

Elaborate arrangements have been made to deal with the Intelligence service during the race.

All the cotrols are in telegraphic and telephonic communication

Dem intensiven internationalen Interesse an diesen grossen sportlichen Veranstaltungen entsprechend, werden zahlreiche Berichterstatter aller massgebenden Zeitungen der Welt das Rennen verfolgen. Unter der grossen Haupttribüne sind geräumige Lokalitäten der Presse zur Benützung überwiesen. — Auf der Haupttribüne sind auch eine Reihe von Logen zum gleichen Zwecke bereitgestellt.

Zur Verhinderung von zu viel Staub in der Nähe und an Kurven, bei starken Gefällen, ebenso vor und nach Kontrollstationen und neutralen Gebieten und vor den Tribünen, wird die Rennstrecke ausgiebig mit einer staubbindenden Teerlösung, Westrumit genannt, bedeckt werden.

Die genaue Kilometerlänge der einmaligen Rundfahrt beträgt 137,5 Kilometer, woraus sich bei viermaligem Befahren die Gesamtstrecke von 550 Kilometer ergibt.

manière rationnelle sur les routes du Taunus. On affectera à ce service des détachements de soldats et d'agents de police spécialement instruits.

Cette grande épreuve excite un intérêt international extrême: aussi de nombreux reporters de tous les grands journaux du monde assisteront-ils à la lutte. Dans le voisinage du bureau télégraphique, au-dessous de la grande tribune, on a aménagé de vastes salles destinées aux membres de la presse. Sur la tribune principale un rang de loges a été de même préparé dans le même but.

Pour obvier à l'inconvénient de la poussière, dans le voisinage et sur l'étendue des courbes, dans les fortes descentes, à l'approche et au sortir des contrôles ainsi qu'en face des tribunes, on arrosera abondamment les chaussées d'une solution de goudron, nommée Westrumit capable d'agglutiner les grains de poussière.

La longueur kilométrique exacte d'un seul tour est de 137 kil. 5, ce qui donne pour quatre tours une distance totale de 550 kil.

with the Start, where a large telegraphic office has been installed to deal with the despatch of telegrams and press messages etc.

Numerous ambulance stations are arranged along the course; all of which are in telephonic communication with each other. Wireless telegraphy will also convey the latest news of the racers to the headquarters at Saalburg. The policing of the Irish track in 1903 was so successful, that Germany is imitating it this year and the aid of the Military and the police will be invoked on this occasion.

Ample accommodation has been provided for the large army of press correspondents who will be present and every convenience arranged for their comfort.

The track will be „Westrumited“ at all the curves, steep gradients, neutral zones or controls and in front of all the Grand Stands etc., This will effectually stop the dust nuisance.

Neutralisierte Orte sind: Usingen, Weilburg, Limburg, Idstein, Esch, Königstein, Oberursel u. Homburg.

Für die Wettfahrer bedeutet ein gelbes Signal „Halt“, ein blaues, „Langsam fahren“.

Die Motorwagen der verschiedenen konkurrierenden Länder haben verschiedene Farben. (Siehe Tabelle unter Absatz 1: Die Wagen und Konkurrenten am Start, Seite 52.)

Die Rennwagen sind mit ca. 50 cm hohen weithin lesbaren Nummern versehen, welche mit den Startnummern identisch sind.

Sämtliche Chronometer und Uhren — etwa 100 an der Zahl — die zur Zeitabnahme des Rennens Verwendung finden, sind nach der mitteleuropäischen Normalzeit eingestellt.

Das Rennen beginnt am 17. Juni morgens 7 Uhr und werden die jeweiligen Konkurrenten mit Zeitabständen von 5 Minuten abgelassen. Hier-

Les endroits neutralisés sont: Usingen, Weilbourg, Limbourg, Idstein, Königstein, Oberursel et Hombourg.

Esch, près Idstein, zone neutralisé, supplémentaire.

Pour les coureurs un signal jaune signifie: halte, un bleu: lentement.

Les voitures des divers pays ont des couleurs différentes. (Voir le tableau placé en bas du Chapitre I: Les voitures et les concurrents au Start.)

Les voitures sont munies de numéros hauts de 50 centim. environ et lisibles de très loin, qui sont identiques aux numéros indiqués dans le guide officiel.

Tous les chronomètres ou horloges, au nombre d'une centaine environ, qui sont employés pour indiquer l'heure, marquent l'heure de l'Europe centrale.

The exact length of the circuit is 137 Kilometres, 500 metres and as this will be covered four times, the total distance run will be 550 Kilometres.

Controls will be established at the following towns: **Usingen, Weilburg, Limburg, Idstein, Königstein, Oberursel and Homburg.**

Esch, near Idstein, has been additionally neutralized.

„Stop“ will be indicated to the driver by means of a yellow flag and „drive slowly“ by a blue flag.

In order to easily distinguish the nationality of the competing cars, they will be painted as follows:

English: Green;
French: Light blue;
German: White;
Austria: Black & yellow;

Switzerland: Red & yellow.
Italy: Black;
Belgium: Yellow;

aus ergibt sich, dass der erste abgetahrene Wagen nach zurückgelegter einmaliger Rundfahrt sich dem Start auf der Saalburg bereits wieder nähert, wenn der letzte der startenden Fahrer abgelassen sein wird.

Voraussichtlich wird der erste Fahrer das Ziel gegen 4 Uhr nachmittags erreichen.

Verschiedene der konkurrierenden Automobil-Renn-Größen, die die Strecke wiederholt abgetahren, äussern sich dahin, dass eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als 90 Kilometern pro Stunde, voraussichtlich nicht erzielt werden wird.

Die Schulen in der Taunusgegend sind am Renntage geschlossen; grosse Begeisterung herrscht daher unter der Schullugend für das Automobil.

Das Heer wird zum Ordnungsdienst und zur Absperrung der Strecke genügend Mannschaften stellen.

La course commence le 17 juin à 7 heures du matin. Les coureurs présents partiront à des intervalles de 5 minutes, de sorte que la première voiture sera déjà presque arrivée au Start, après avoir parcouru une fois la route circulaire, quand le signal du départ sera donné à la dernière.

Vraisemblablement le premier coureur franchira le contrôle d'arrivée à 4 heures de l'après-midi.

Différentes personnalités compétentes en matière d'automobilisme, qui ont fait plusieurs fois le trajet du Taunus, affirment que probablement on n'atteindra pas une vitesse supérieure à 90 kil. à l'heure.

Les écoles de la région du Taunus sont fermées le jour de la course; aussi l'automobilisme excite-t-il un grand enthousiasme dans la jeunesse des écoles.

Des hommes de troupe maintiendront les barrages et assureront le service d'ordre.

Each racing car has also a distinguishing number, about 50 centimetres high and this number corresponds with the order in which the cars will start.

All Chronometers and watches (numbering 100) which will be used for checking the race, will be timed after the Mean European Normal Hour.

The English Ladies Automobile-Club has arranged a special excursion by motor car to Homburg.

Spectators are warned not to take dogs with them, as they are a source of great danger to the Competing Cars, and the Police regulations forbid it.



Prinz Heinrich von Preussen wird voraussichtlich zum Gordon-Bennett-Rennen per Automobil kommen.

Elektrische Drähte zum Zwecke der genauesten Zeitabnahme werden auf verschiedenen, voraussichtlich die Entwicklung der grössten Schnelligkeit ermöglichenden Strecken gelegt.

Der englische Damen-Automobil-Klub wird einen Spezialausflug nach Homburg unternehmen.

Man hüte sich, Hunde zum Rennen mitzunehmen. Es ist eine bekannte Erfahrung, dass dieselben immer dahin laufen, wo sie nicht hin sollen, in diesem Fall auf die Rennstrecke.

Die Maximalgeschwindigkeit, die auf einzelnen Teilstrecken des vorjährigen Gordon-Bennett-Rennens von Jenatzy erreicht wurde, beträgt nach seinen eigenen Aussagen 135 Kilometer pro Stunde.

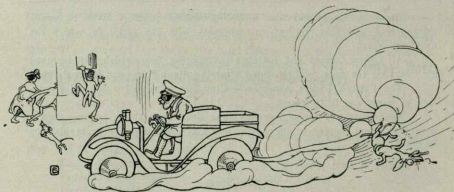
Le prince Henri de Prusse se rendra probablement en automobile à la course Gordon-Bennett.

Des fils électriques, permettant de mesurer aussi exactement que possible les temps, sont placés sur différents parcours, qui, par leur nature, facilitent des vitesses extrêmes.

L'Automobile-Club anglais de dames se rendra spécialement à Homburg.

Il faut bien se garder d'emmener des chiens sur le terrain de la course: c'est un fait bien connu que ces animaux courent toujours là où ils n'ont que faire, en la circonstance, sur les routes réservées aux concurrents.

La vitesse maximum que Jenatzy atteignit en quelques points de la course de l'an dernier, s'élève d'après son propre témoignage à 135 kil. à l'heure.



Die Rennstrecke.

Streckenbeschreibung. Interessante Punkte und wie man hingelangt. Kontrollstationen und neutrale Zonen.

Bekanntlich war es Herr Oberbürgermeister, Ritter von Marx, von Homburg, der im Hinblick auf die Bedeutung des Gordon-Bennett-Rennens für den Fremdenverkehr Sr. Majestät dem Kaiser die Taunusgegend für die Veranstaltung empfahl.

Der praktische Blick unseres Herrschers bewährte sich auch wiederum hier und liess ihn den hohen wirtschaftlichen Wert dieses internationalen Wettstreites wohl erkennen. Der Kaiser protegierte daher die Abhaltung des Rennens im Taunus, und da hier bald eine sehr geeignete Rundstrecke gefunden war, beschloss der Deutsche Automobil-Klub, den Taunus zum Schauplatz des internationalen Wettkampfes zu machen.

III. Le parcours.

Description de la route, signaux, stations de benzine et de réparation, points intéressants et moyens de s'y rendre.

Contrôles et zones neutralisées.

C'est à Sa Majesté l'empereur, qui apprit avec un vif plaisir la victoire de l'Allemagne dans le match international d'Irlande et promit de seconder le plus possible l'Automobile-Club allemand dans sa tâche d'organisation de la nouvelle course, que nous devons l'autorisation de courir la Coupe dans la magnifique région du Taunus.

Le premier bourgmestre de Homburg, Monsieur le chevalier de Marx, lors de la visite que l'empereur fit l'an dernier à la Saalbourg, attira l'attention du souverain sur la route du Taunus et lui fit remarquer combien elle semblait propre pour la course Gordon-Bennett.

Die Taunus circuit.

Whilst on a visit to the Saalburg last year, the Chief Mayor of Homburg, Ritter von Marx, drew his Majesty's attention to the fact that the Taunus route was most suitable for the Gordon Bennett contest.

His Majesty, whose keen insight and practicability the world is so well-acquainted with, immediately recognised the enormous economical value of this international contest.

The course, covering in all a distance of 137.5 kilometres, lies in surpassingly beautiful country. The roads are as smooth as a mirror, their surface of from 7 to 11 mètres in width is very hard, and they are nowhere cut by ditches, so that they certainly deserve to be called well-nigh perfect. The majority of village streets are passable, although not suited for

Die Landschaft, durch die sich die Strassen der 137,5 km langen Strecke hinziehen, ist ausserordentlich schön. Die Strassenoberfläche ist äusserst hart, 7—11 Meter breit, von keiner einzigen Wasserrast überkreuzt und spiegelglatt, also die denkbar beste. Die Dorfstrassen sind zumeist erträglich, wenn auch für volle Fahrt nicht geeignet, was eher von Nutzen, als von Schaden ist. Mit bedeutenden Geldaufwendungen hat der Deutsche Automobil-Klub einige der bedencklichsten Biegungen durch Ueberhöhungen weniger gefahrlos gemacht, Bahnhüberschreitungen der Rennstrecke durch Einbau einer Abkürzung (Oberursel) umgangen, zahlreiche Strassenverbreiterungen vorgenommen und Ueber- und Unterführungen der Rennstrecke hergestellt.

Zur Verhinderung von zu viel Staub in der Nähe und an Kurven, bei starken Gefällen, ebenso vor und nach Kontrollstationen und neutralen

En cette circonstance, l'empereur montra une fois de plus beaucoup de clairvoyance et de sagacité: il reconnut bien vite la haute portée économique de cette lutte internationale ainsi que son importance en tant que facteur de civilisation.

La contrée à travers laquelle se déroulent les routes d'une longueur de 137 Kil. 5 est remarquablement jolie; les chaussées sont très dures; leur largeur est de 7 à 11 mètres et offrent une surface unie comme un miroir: en un mot elles forment une route idéale.

Dans la traversée des villages elles sont en grande partie passables, quoique peu propres à de grandes vitesses, ce qui est plutôt un avantage qu'un désavantage. A grands frais, l'Automobile-Club allemand a atténué le danger de quelques-unes des plus fortes courbes; il a supprimé des traversées de lignes de chemin de fer en raccourcissant le trajet (Oberursel); il a procédé à l'élargissement de plusieurs routes et établi des passerelles et des passages en tunnel.

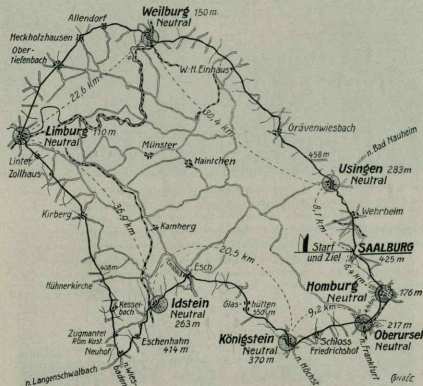
travelling at full speed, but this is certainly an advantage in the interests of general safety.

At considerable expense the Deutscher Automobil Club has minimised the perils of some of the dangerous points by easing the curves, avoiding level crossings on the course by diverting the road, as at Oberursel, and has widened the road in numerous places.

However, the whole course offers considerable difficulties from a driver's point of view, and we have reason to believe that in spite of these facilitations and the extensive use of the brake, many a competitor will not complete the circuit.

On the western half of the course we find the majority of the long straight and also very wide roads, which, as regards quality and their wavy

Die Rennstrecke — Le circuit — The circuit.



○ Esch, neutral. Während der Drucklegung wurde Esch bei Idstein neutralisiert!

Gebieten und vor den Tribünen, wird die Rennstrecke ausgiebig mit einer staubbindenden Teerlösung, Westrumit genannt, bedeckt werden.

Wie sehr staubbindend diese Teerlösung ist, geht aus dem nebenstehenden Bilde hervor. Das die geteerete Strecke verlassende Automobil verschwindet in einer Wolke von Staub.

Trotzdem bleibt die gesamte Rennstrecke, vom fahrtechnischen Standpunkte aus betrachtet, immer noch eine sehr schwierige.

Die langen, geraden und auch sehr breiten Wegstrecken, die in ihrer Qualität und wellenförmigen Formation sehr an die französischen guten Strassen erinnern, befinden sich speziell auf der westlichen Hälfte der Rennstrecke.

Hier werden voraussichtlich die höchsten Geschwindigkeiten erzielt und die heftigsten Kämpfe ausgetragen werden.

Pour obvier à l'inconvénient de la poussière, dans le voisinage et sur l'étendue des courbes, dans les fortes descentes, à l'approche et au sortir des contrôles ainsi qu'en face des tribunes, l'Automobile-Club allemand fera arroser la route d'une solution de goudron, nommée Westrumit, capable d'agglutiner les grains de poussière.

La gravure ci-contre montre avec la dernière évidence l'effet salutaire du Westrumit; la voiture quittant la partie westrumitée s'engage au milieu d'un nuage de poussière sur une route non arrosée.

Néanmoins la route considérée dans son ensemble au point de vue technique reste toujours très difficile et plus d'un conducteur le 17 juin prochain restera sans doute en panne malgré les exhaussements et les freins.

Les parties droites et aussi très larges, qui par leurs qualités et leur forme en dos d'âne rappellent beaucoup les bonnes routes françaises se rencontrent spécialement dans la moitié occidentale du parcours.

formation, remind one forcibly of the good roads in France. In all probability it will be here that the greatest speeds are attained, and motors and men will then exert their utmost capacities and abilities to overtake each other.

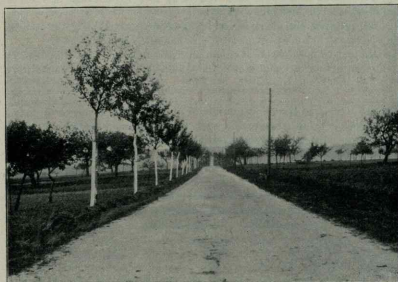
The gradients are very numerous (see road map of the official guide), an average of about 6% are rises and falls; between Kirberg, Huchnerkirche, and Neuhof, however, a fall of 17% is followed by a rise of 15%.

Of course, the 80 and 100 HP. motors surmount these rises at top speed with the greatest of ease. What makes these gradients dangerous are the considerable number of curves, many of which directly and suddenly follow on to a dip or a rise of the road.

It may be gathered from the above that the nature of the Taunus route will permit only such car to win that combines great motor power,



Mit „Westrumit“ besprengte Strecke
Section de Route „westrumitée“ — Effect of „Westrumiting“ Road shown



„Zwischen Gräuenwiesbach und Weilburg“

Was die Höhenbewegung der Rennstrecke betrifft (siehe Strassenprofilkarte des offiziellen Führers), so ist sie durchweg eine lebhaft. Wohl durchschnittlich 6 prozentig sind Steigungen und Gefälle, jedoch zwischen Kirberg, Hühnerkirche und Neuhof wechselt ein Gefäll von 17% mit einer Steigung von 15%. Die Höhenunterschiede liegen zwischen 105 und 550 Metern Meereshöhe.

Diese Steigungen bewältigen allerdings die 80 und 100 HP. Motore spielend und im schärfsten Tempo. Gefährlich sind auf den Gefällen nur die zahlreichen Kurven.

Aus allem dem Vorgesagten ergibt sich, dass die Beschaffenheit der Taunus-Rennstrecke als Sieger nur einen Wagen durchkommen lässt, der in sich grosse motorische Kraft, höchst soliden Bau mit augenblicklich funktionierendem Anfahr- und Abstopp-Vermögen vereinigt, und der von einem ausserordentlich ge-

C'est vraisemblablement dans cette région qui permet des vitesses extrêmes que voitures et conducteurs se préparent à se dépasser, ce qui n'offre là aucun danger.

Pour ce qui est des accidents de terrain (Voir la carte de profil des routes du guide officiel) la route en présente une très grande variété. Sans doute la plupart des montées et des descentes ne sont en moyenne que de 6%. Cependant entre Kirberg, Hühnerkirche et Neuhof une descente de 17% succède à une montée de 15%.

Ce n'est qu'un jeu pour des voitures de 90 à 100 chevaux de franchir à toute vitesse ces différences de niveau.

Ce qui rend ces montées et ces descentes dangereuses, ce sont les nombreuses courbes dont beaucoup se présentent à la fin des côtes.

De tout ce qui précède il résulte que par sa conformation la route du Taunus n'accordera la victoire qu'à une voiture réunissant une grande force

first-class tyres and exceptional durability of build with momentarily acting starting and stopping powers, and such car to remain victorious must be steered by an experienced, cool-headed, and resourceful driver.

Start and finish are in front of the Imperial grand-stand on the Saalburg hill. From here there is a slight rise, about 200 mètres, and the main-road then falls away rather suddenly for some distance. As the dip commences very near the start, the competitors are soon lost to sight, especially as an enormous speed downhill towards Wehrheim is most probable. About 2 kilomètres from the Saalburg, the road again slowly tends upwards. The motorists then have a splendid straight run before them. About 1 kilomètre from Wehrheim the road crosses the railway-line Homburg-Wehrheim-Usingen, then follows the station Wehrheim and an inn. (At the postoffice agency, Benzine is sold by F. A. Velte.)

wiegten und kaltblütigen Fahrer gesteuert wird. Auch an die Pneumatiereifen werden die grössten Anforderungen gestellt werden.

Überall wo ein grosses Zusammenreffen von Zuschauern erwartet wird, hat der D.A.-C. die Errichtung von 1,20m hohen Drahtgittern angeordnet.

Unter der Oberleitung des Herrn G. Mörstedt hat das bekannte Drahtwerk Carl Lerm & Gebrüder Ludewig in Berlin, diese Riesenaufgabe übernommen.

Die ganze Länge dieser Einfriedung beträgt etwa 20 Kilometer.

Start und Ziel sind vor der Kaisertribüne auf dem Saalburghügel. Von hier aus steigt die Chaussee leicht, etwa 200 Meter, und geht dann mit ziemlich starkem Gefäll eine lange Strecke abwärts. Das direkt hinter dem Start abfallende Gelände entzieht die Abfahrenden bald den Blicken der Zuschauer, umso mehr, als ein rasendes Tempo durch das starke Gefäll

motrice, une construction particulièrement solide à un pouvoir de démarrier et de stopper instantanément et pilotée par un conducteur très expérimenté et de sang-froid. Les pneumatiques aussi seront mis à une rude épreuve et seront une des conditions du succès.

Partout où l'on prévoit une grande affluence de spectateurs, en particulier entre Hombourg et Saalbourg, l'Automobile-Club allemand a décidé d'établir un grillage, haut de 1 mètre 20 à 1 m. 50. Ces grillages s'étendent sur une longueur de 20 kil. environ. Sous la haute direction de M. G. Moerstedt, la grande maison Carl Lerm et Ludewig frères de Berlin, s'est chargée d'exécuter ce travail gigantesque.

Les **contrôles de départ et d'arrivée** sont situés en face de la tribune impériale sur la colline de Saalbourg. De là, la chaussée monte légèrement pendant 200 m. environ pour descendre ensuite en pente assez raide. L'abaissement de terrain qui commence immédiatement après le contrôle

Here the road presents a pretty picture, being discernable for a distance of about 2 miles, tapering up towards the Saalburg. Owing to its access-by rail from Homburg via Friedrichsdorf, Lochmuehle or by road, this spot can be specially recommended to those residing in the neighbourhood of Bad-Nauheim, Friedberg and Oberrossbach as a point of vantage to follow the progress of the race from. In close proximity of the railway crossing a spacious stand, provided with restaurant, has been erected.

In the village of Wehrheim there is a sharp bend to the left at right angles, which absolutely necessitates slow and careful driving. The traffic between the inhabitants of the two sides of the road leading through this place will be maintained by two overhead bridges. On the railway at Wehrheim, the passengers will be directed across one of these bridges

nach Wehrheim nahe liegt. Ungefähr zwei Kilometer von der Saalburg steigt die Strasse wieder sanft mit 1,5%. Ein feiner gerader Lauf liegt vor den Fahrern. Etwa 1000 Meter vor Wehrheim überschreitet die Chaussee auf einem kleinen Buckel die Eisenbahnlinie Homburg-Wehrheim-Usingen. Unmittelbar dahinter liegt die Station

Wehrheim und ein Gasthaus.

In der Postagentur befindet sich die Verkaufsstelle für Benzin von F. A. Veltz.

Von hier bietet sich ein schöner Blick nach rückwärts auf die etwa 3 Kilometer weit sichtbare, von der Saalburg herabführende Rennstrecke. Dieser Punkt ist, weil sehr leicht zugänglich, mit der Bahn von Homburg über Friedrichsdorf, Lochmühle oder auf der Strasse für die in der Gegend von Bad Nauheim, Friedberg, Oberrossbach Wohnenden als lohnender Platz für die Beobachtung des Rennens zu empfehlen.

de départ cache bientôt les partants aux regards des spectateurs, d'autant plus qu'une vitesse vertigineuse sera la conséquence de la forte descente vers Wehrheim.

A environ 2 kil. de la Saalbourg, la route monte de nouveau doucement de 1,5%. Un parcours excellent en droite ligne s'offre au coureur. A un kilomètre de Wehrheim la chaussée traverse sur un petit exhaussement la ligne de chemin de fer Hombourg-Wehrheim-Usingen. Aussitôt se trouve la gare de Wehrheim et une auberge. De ce point on a une belle vue sur la route visible sur trois kilomètres environ en montant vers Saalbourg. Il est de notre devoir de recommander cet endroit aux personnes désireuses de suivre la course, à cause de ses communications faciles par la ligne de Hombourg à Friedrichsdorf, Lochmühle ou par la route pour les habitants des villes de bains Nauheim, Friedberg, Oberrossbach.

on the day of the race, to avoid delay to the competitors and inconvenience to the travellers.

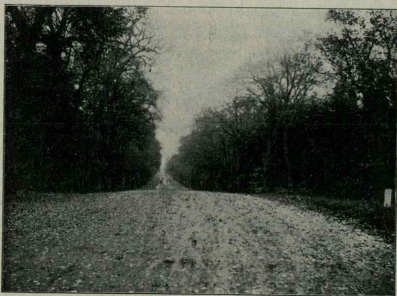
Immediately behind the village the road again slightly rises and this continues until kilomètres-stone 24,9 is reached, where the road enters the woods.

A narrow bend to the left at very nearly right angles is next encountered.

A few hundred feet further on, after passing kilomètres-stone 25, the first S-formed or double curve of the course has to be negotiated; both curves are nearly at right angles. These S-formed curves are, as is well-known, exceedingly dangerous when travelling at a high speed, if they are not plainly discernible some way off.



Beim „Training“ auf der Strecke — A „l'entraînement“ — „Training“



Die Rennstrecke: Hinter Weilburg

Auch eine in unmittelbarer Nähe der Bahnüberfahrt liegende Tribüne mit Restaurationsbetrieb sei hier erwähnt.

In dem Ort **Wehrheim** ist eine scharfe Strassenbiegung, im rechten Winkel nach links, die ein unbedingtes vorsichtiges Langsamfahren erheischt. Zwei Wegüberführungen werden in diesem Ort den Verkehr zwischen Diesseits und Jenseits vermitteln.

Ohne dass die Eisenbahn die Strasse bei Wehrheim überschreitet, wird am Rennstage der Passagierverkehr dadurch ermöglicht, dass er über eine der Ueberbrückungen geleitet wird.

Gleich hinter dem Dorfe steigt die Strasse schwach aufwärts und führt so weiter bis zum Kilometerstein 24,9, wo sie in den Wald eintritt.

Eine enge Kurve, die fast rechtwinklig nach links biegt, folgt. Kurz dahinter, nach Kilometerstein 25, stoßen wir auf die erste S-Kurve der Rennstrecke, beide Biegungen sind fast rechtwinklig. S-Kurven

Mentionnons aussi une assez grande tribune avec restaurant, élevée mit près du passage à niveau de la ligne de chemin de fer.

A **Wehrheim**, courbe prononcée à angle droit vers la gauche qui exige un ralentissement absolu. Pour permettre aux habitants de cette bourgade de traverser la route de la course, on a établi au-dessus deux passerelles. A la sortie de Wehrheim la chaussée monte faiblement jusqu'à la borne 24,9 où elle pénètre dans la forêt.

Suit maintenant une courbe étroite qui oblique presque perpendiculairement à gauche.

Quelques centaines de pas après la borne 25, nous rencontrons la première courbe en S du parcours, dont les deux branches sont presque à angle droit. C'est un fait bien connu que les courbes en S, quand elles ne sont pas très visibles, sont un grand danger pour le coureur à grande allure

The course is then alternately up and downhill with some unimportant bends, whilst at kilometre-stone 26 we meet with another S-curve. After a wide and narrow bend following each other in rapid succession. There is a further S-curve just before Usingen, with a very sharp turn to the right and then to the left.

The course then leads into neutral territory. It is **Usingen**, a control station. The Gasthaus (inn) zur Sonne can be recommended here. Benzine can be had of H. C. Menche, grocer, (telephone No. 1) and of Georg Peter, grocer.

The road through Usingen consists of steep bends and a high speed is impossible, quite apart from the fact that the regulations prohibit it here.

Usingen cannot be recommended to spectators, as a good view is

bieten bekanntlich, wenn sie nicht sehr übersichtlich vor einem liegen, bei schneller Fahrt grosse Gefahr.

Mit abwechselnden leichten Steigungen und Gefällen kommen einige unbedeutende Kurven, denen bei Kilometerstein 26 eine weitere S-Kurve folgt. Nach einer engen und einer breiten Kehre, die in kurzen Abständen einander folgen, kommt kurz vor Usingen eine weitere S-Kurve mit scharfer Biegung nach rechts und gleich darauf nach links.

Hierauf tritt die Strasse in neutrales Gebiet: es ist der Ort **Usingen** (Kontrollstation).

Empfehlenswert ist das Gasthaus zur Sonne. Benzinstationen befinden sich bei H. C. Menchs (Tel. Nr. 1) und bei Georg Peter, Kolonialwaren-Handlungen.

Durch Usingen selbst steile Kurven, die rasches Fahren unmöglich

A des montées et des descentes légères et alternatives succèdent quelques courbes insignifiantes, suivies à la borne 26 d'une autre courbe en S. Puis une autre courbe étroite, une large qui se suivent à peu d'intervalle et presque à l'entrée de Usingen encore une autre courbe en S avec une forte flexion vers la droite et immédiatement ensuite vers la gauche.

La chaussée s'engage alors en territoire neutralisé: c'est Usingen (Contrôle).

Dans **Usingen** même, des courbes très prononcées rendent impossible toute grande vitesse: mais déjà la neutralisation l'interdit.

Comme point de vue pour suivre la course, Usingen n'a pas non plus une importance particulière: on a seulement une belle perspective vers Graevenwiesbach de la lisière de la forêt qui domine la ville.

Les arbres à fruits, plantés comme c'est l'usage en Hesse le long des routes et parfois très gros, cachent par leur feuillage la chaussée aux yeux des spectateurs.

only obtainable from the border of the woods above the town towards Graevenwiesbach. It is customary in many parts of Germany to plant fruit trees along the sides of the country roads and, as in this case, they nearly entirely conceal the road from view.

After Usingen the course is level and straight with a slight left-hand bend and then, a few hundred yards further on, comes a fall of some 600 yards and a straight run of about 1 kilometre. A further turn to the right, then a rise, and a very sudden and difficult double curve from left to right. On both sides of the curve there is here a very steep embankment, which greatly increases the danger at this point.

The road rises up to kilometre-stone 30,5 where it falls in a bend to the right, rising again to the left, crosses a hillock and then slowly descends

machen, abgesehen von den Neutralitätsbestimmungen, die es daselbst verbieten.

Als Beobachtungsposten kommt Usingen nicht sonderlich in Betracht; ein schöner Ausblick ist einzig vom Waldsaum oberhalb der Stadt gegen Grävenwiesbach.

Die im hessischen Lande längs den Landstrassen gepflanzten Obstbäume, die oft von bedeutender Grösse sind, verdecken, wenn belaubt, an Punkten wie obigen den Blick auf die Chaussee.

Usingen verlassend, ist die Strasse zunächst eben und gerade, dann folgt unbedeutende Kurve nach links mit einem hundert Meter weiter darauf folgenden Gefäll von ca. $\frac{1}{2}$ Kilometer Länge, hierauf eine gerade von ca. 1 Kilometer Länge. Eine weitere Kurve nach rechts, dann Steigung, hierauf eine nicht zu unterschätzende scharfe S-Kurve von links nach rechts.

Die die Kurve einfassende, tief abfallende Böschung trägt nicht unerheblich zur Gefährlichkeit dieser Stelle bei.

En quittant Usingen la route est d'abord plate et droite; puis un léger tournant à gauche avec une descente 100 m., plus loin d'un demi-kilomètre environ. Ensuite une autre descente pendant un kilomètre, encore une courbe à droite et une montée. La route fait alors une courbe prononcée en S de gauche à droite.

La forte descente qui encadre le tournant contribue beaucoup à le rendre dangereux.

La chaussée monte encore quelque temps jusqu'à la borne 30,5, descend ensuite par un tournant vers la droite, remonte de nouveau vers la gauche, franchit une petite colline et redescend en pente douce jusqu'à la borne 31,4 pour continuer par une courbe montante en S allant de droite à gauche avec forêt à main gauche, terrain parfois uni, parfois légèrement ondulé avec montées et descentes alternatives.

down to kilomètre-stone 31,4, where there is a rising S-formed curve from left to right. With the woodland on the left, the road continues partly level, partly slightly wavy, alternately rising and falling. But very soon, between kilomètre-stones 34,9 and 35, there is another sharp double curve with a sudden dip that leads into two very narrow winding stretches towards Grävenwiesbach. Approaching this spot, the road descends again and forms another difficult bend.

If travelling at a high speed the utmost care should be taken here, especially if the roads are wet. In fact, in all probability it will hardly prove practicable to run at full speed between Usingen and Grävenwiesbach.

Graevenwiesbach was certainly built at a time when motortraffic was

Die Chaussee führt noch eine zeitlang aufwärts, bis zum Kilometerstein 30,5, fällt dann mit einer Kurve nach rechts, steigt wieder aufwärts nach links, überschreitet einen kleinen Hügelkopf und fällt dann wieder mässig ab bis Kilometerstein 31,4, um mit einer steigenden S-Kurve von links nach rechts, mit Wald zur linken Hand, sodann teilweise gerade, teilweise leicht wellig, weiter zu gehen.

Zwischen km 34,9 und 35 kommt schon wieder eine scharfe S-Kurve mit starkem Gefäll, die in zwei engen Windungen gegen Grävenwiesbach zu sich verläuft, worauf die Strasse gegen diesen Ort abfällt, nochmals eine scharfe S-Kurve bildend.

Hier ist bei schneller Fahrt Vorsicht geboten, ganz besonders bei feuchter Strasse, weil überhaupt die ganze Strecke von Usingen bis Grävenwiesbach nicht mit voller Geschwindigkeit befahren werden sollte.

Mais cela ne dure pas longtemps ainsi: entre les bornes 34,9 et 35 apparaît de nouveau un grand tournant en S avec pente raide, qui s'incline vers Graevenwiesbach en deux étroites sinuosités. La route descend alors vers cet endroit en formant encore une fois une forte courbe en S.

Dans cette partie du parcours il ne faut aller à grande vitesse qu'avec la plus grande prudence, tout particulièrement si la chaussée est mouillée. Bref il sera probablement impossible de parcourir à grande allure tout le trajet d'Usingen à Graevenwiesbach.

Graevenwiesbach a été bâti à un temps où on se souciait encore fort peu d'établir des chaussées pour automobiles: aussi cette bourgade n'a-t-elle que des rues tortueuses, raides et étroites. Les coureurs devront donc avancer avec une extrême prudence.

Au sortir de Graevenwiesbach la route décrit un grand arc de cercle vers la droite pour aller ensuite vers Weilbourg en droite ligne avec quelques courbes insignifiantes à travers de magnifiques forêts.

undreamt of, and its narrow, crooked, and steep streets command special attention.

In Grävenwiesbach benzine can be had from L. Weill.

Immediately behind Grävenwiesbach there is a big bend to the right, and then a fine straight run, with only a few easy curves, through the beautiful woods, takes us on towards Weilburg.

Here, within a stone's throw of the main road, one of the best views on the whole route can be gained of the race, as the spectator can scan the road on each side of Grävenwiesbach for a distance of at least 3 miles. With the assistance of a good glass one can discern the competitors passing out of the woods on this side of the village, see them negotiating the different curves, then disappear among the houses, and re-appear again, travelling at full speed, on the fine road towards Weilburg.

Grävenwiesbach, zu einer Zeit erbaut, wo man auf die Verkehrswege für Automobile noch gar keine Rücksicht nahm, hat nur krumme, steile und enge Strassen. Besondere Vorsicht ist deshalb geboten.

In Grävenwiesbach befindet sich eine Benzinstation bei L. Weil.

Gleich hinter Grävenwiesbach biegt die Strasse in einem grossen Bogen in schönem geraden Lauf nach rechts aus, um sodann in gerader Richtung mit einigen unbedeutenden Kurven durch herrliche Wälder gegen Weilburg zu führen.

Es sei bemerkt, dass hier auf Entfernung eines Steinwurfes von der Chaussee, am Waldsaume, wohl einer der besten Observationspunkte der ganzen Rennstrecke sich befindet. Auf eine Entfernung von sicherlich 5 Kilometer liegt die Strasse jenseits und diesseits Grävenwiesbach vor des Beobachters Blicken.

Notons ici que, près de la chaussée à la lisière de la forêt, se trouve un des meilleurs points de tout le parcours voir la course. Sur une longueur de 5 kilomètres au moins en deçà et au-delà de Grävenwiesbach la route s'étend visible aux yeux des spectateurs.

Avec une bonne lunette on pourra voir les coureurs sortir de la forêt, située avant le village, suivre les diverses courbes, disparaître au milieu des maisons, puis s'élever à toute vitesse sur la belle chaussée de Weilburg.

Malheureusement Grävenwiesbach n'a pas de gare et sous le rapport du logement et du confort moderne offre à l'étranger à peine l'indispensable.

Chauffeurs et cyclistes peuvent gagner ce village par la route de Wetzlar-Nauborn-Niederquembach-Brandobersdorf: mais les bicyclistes de Francfort et Homburg devront passer par Oberursel, Sandplacken, Weiltal, Emmershausen, Heizenberg, Woenstadt et enfin Graevenwiesbach. Le

It is regrettable that Graevenwiesbach is not situated on the railway, and those who intend making this spot their headquarters during the race must not expect to find grand hotels, splendid cuisine and other luxuries of life, for if they do, they will be sorely disappointed.

For motorists and cyclists the village is accessible by taking the road via Nauborn, Niederquembach, Brandobersdorf. For cyclists coming from Frankfurt and Homburg the route via Oberursel, over the Sandplacken, through the Weil valley, via Emmershausen up to Heizenberg and down to Woenstadt, and thence to Grävenwiesbach can be recommended, but they would have to be within the racecircuit early enough, as all traffic will probably be stopped here at 7 a. m. and, of course, it will be impossible to cross over into the circuit after this hour except on neutralized territory.

Mit einem guten Glas kann man die Fahrer vor der Ortschaft, aus dem Walde kommend, die verschiedenen Kurven nehmen, in dem Häusergewirr verschwinden und dann mit völliger Geschwindigkeit die schöne Strasse gegen Weilburg herankommen sehen.

Leider ist Grävenwiesbach keine Bahnstation, auch sonst nicht für Fremdenverkehr eingerichtet.

Für Motorfahrer und Radfahrer ist der Punkt wohl zugänglich. Für von Frankfurt und Homburg kommende Radfahrer käme nur die Strasse über Oberursel, über den Sandplacken, durch's Weiltal und Emmershausen nach Heizenberg hinauf und hinab nach Wönstadt und von da nach Grävenwiesbach in Betracht, jedoch müssten dieselben frühzeitig genug sich innerhalb der voraussichtlich um 7 Uhr morgens abgesperrten Rennstrecke sich befinden, da widrigenfalls nach diesem Zeitpunkt eine Ueberquerung, ausser in einer neutralen Zone, nicht mehr möglich sein wird.

public toutefois fera bien de prendre ses mesures pour atteindre le poste d'observation de très bonne heure; car vraisemblablement les routes réservées aux coureurs seront barrées vers 7 heures du matin et après cette heure il serait impossible au public de les traverser, excepté dans les parties neutralisées.

Les personnes à pied venant d'Usingen (auberge Au Soleil de Rheinhardt) suivront le sentier indiqué par des signes noirs. Ce sentier en une demi-heure conduit de Graevenwiesbach au point d'où l'on peut observer la course; il est très agréable et offre en même temps une très belle vue des montagnes.

Revenons au parcours de la course. La route même avec quelques montées et descentes presque jusqu'à Weilburg où l'on rencontre une grande courbe en L. A la borne 56,1 commence une descente rapide qui s'accroît

Pedestrians coming from Usingen should use the footpath (with black way-marks) that leads up to the above spot from Graevenwiesbach in half an hour. This walk is really worth undertaking, for one also has an excellent view of the beautiful hills all around.

To return to the course, it continues alternately rising and falling slightly until Weilburg is nearly reached, where there is another double or S-curve. At kilometre-stone 56,1 a sudden dip commences which grows steeper as the road approaches the town. On the town-boundary, there stands an ancient and very narrow entrance-gate (see illustration) leading into the town. At first it was intended to do away with this gate in order to secure a wider passage, but this intention was not carried out in order not to hurt the feelings of the inhabitants who take great pride in the considerable number of mediaeval buildings their town can boast of.

Fussgänger müssten, von Usingen kommend, den mit schwarzen Wegmarkierungen versehenen Fussweg benutzen, der von Grävenwiesbach in einer halben Stunde zu jenem Aussichtspunkte führt. Der Weg ist sehr lohnend. Gleichzeitig ist auch ein schöner Blick auf die Gebirgslandschaft von hier aus geboten.

Zur Rennstrecke zurückkehrend, ist zu bemerken, dass dieselbe nun ziemlich eben bis kurz vor Weilburg, wo noch eine S-Kurve kommt, führt. — Bei Kilometerstein 56,1 beginnt ein starkes Gefälle, das sich bis in die Stadt hinein verstärkt. — Altertümliches, sehr enges Einfahrtstor (siehe Bild) am Städteingang. Dieses sollte ursprünglich abgebrochen werden, um eine breitere Durchfahrt zu schaffen, doch wurde hiervon abgesehen, um die Gefühle der Altertumsfreunde dieser mittelalterlichen Stadt zu schonen. — Kurz vor Weilburg schöner Blick auf die die Lahn umlagernden Berge und das malerisch gelegene Schloss.

jusque dans la ville. Par une ancienne porte, très étroite (Voir la gravure) on entre dans la ville. Primitivement elle devait être rasée pour permettre d'élargir le passage; mais on a renoncé à ce projet pour ne pas blesser les sentiments des amis de l'antiquité de cette ville moyen-âgeuse. Peu avant Weilburg, magnifique panorama des montagnes qui encadrent la Lahn et du château qui se dresse dans une situation très pittoresque.

A **Weilburg**, contrôle, zone neutralisée, station de télégraphie sans fil et gare de la ligne Limbourg-Wetzlar.

La chaussée traverse un vieux pont jeté sur la Lahn, puis en montée douce circule à travers la jolie petite ville et abandonne au pied d'une montagne la zone neutralisée.

En contournant le pays arrosé par la Lahn, la route monte jusqu'à une sorte de haut plateau qui s'étend jusqu'à Limbourg.

A la borne 59,6 nous atteignons le point le plus élevé de la course et

Just before reaching **Weilburg** one has a fine view of the hills surrounding the river Lahn and of the picturesquely situated castle.

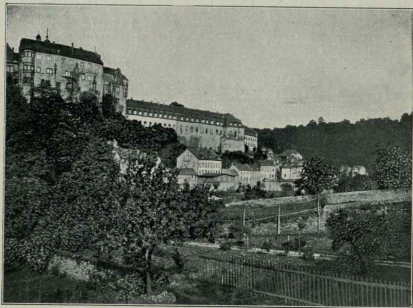
Weilburg is a control station, therefore neutral territory, and from here wireless messages can be transmitted. Weilburg is also terminus of the Aar Valley railway (Diez, Langenschwalbach, Wiesbaden) and of the line Limbourg—Wetzlar, therefore easily accessible.

The course runs across an old bridge, spanning the river Lahn, and then passing through the pleasant little town continues to rise slowly. At the foot of the hill the limits of the neutralised zone are passed. (In Weilburg benzine is on sale at August Bernhardt, telephone No. 35, and at the Hotel zur Traube, telephone No. 4).

After a steep climb up the hills sloping down towards the river Lahn



Weilburg



Schloss Weilburg

Weilburg ist Kontrollstation, neutralisierte Zone, Station für drahtlose Nachrichtenübermittlung und Eisenbahnstation der Linie Limburg-Wetzlar und Wiesbaden-Langenschwalbach-Diez.

Die Rennstrasse führt über eine alte, die Lahn überspannende Brücke, geht sodann mit mässiger Steigerung durch das freundliche Städtchen und verlässt am Fusse eines Berges die neutralisierte Zone.

Hier sei bemerkt, dass Weilburg zwei Benzinstationen besitzt und zwar bei August Bernhardt, Telefon Nr. 35, und Hotel zur Traube, Telefon Nr. 4.

Steil aufwärts, das die Lahn umlagernde Gelände überwindend, führt die Strasse auf eine Art Hochplateau, das sich bis gegen Limburg hin erstreckt.

Bei Kilometerstein 59,6 ist der höchste Punkt erreicht und nach Absolvierung einer Kurve nach links beginnt nun eine der schönsten geraden und breiten Strecken des ganzen Rennweges. (Siehe Bild.)

après avoir franchi une courbe tournée vers la gauche nous nous engageons sur un des parcours les plus droits et les plus larges de toute la route. (Voir la gravure.)

On descend continuellement jusqu'à Limbourg et on ne rencontre que deux tournants sans importance.

C'est sur ce parcours que se livrera probablement une lutte acharnée dans le cas où l'un ou l'autre des concurrents rejoindrait un rival dans la ville neutralisée de Weilburg. Sur cette excellente chaussée on pourra se lancer à toute vitesse.

Et maintenant il nous faut attirer l'attention du public sur nombre de postes d'observation très bons, situés à 5 ou 8 kil. de Weilburg entre Allendorf et Heckholzhausen et de communication facile avec Weilburg. De là on peut embrasser la route sur une longueur de 4 à 5 kil.

a kind of table-land is reached which continues for some distance towards Limburg.

The highest point is at kilomètre-stone 59,6 and after taking a turn to the left one of the finest, straightest and widest parts of the whole course commences. Only a few easy curves are encountered on the long downhill run towards Limburg. Here we may expect a very hot contest, in case any competitors meet in the neutral town Weilburg. The highest possible speed is admissible on this splendid road.

We would draw attention to a number of excellent points for observation, situated between the villages of Allendorf and Heckholzhausen, i. e. between the 5th and 8th kilomètre after leaving Weilburg, so that there is no difficulty in reaching them from the latter place.



Das alte Tor in Weilburg

L'ancienne porte à Weilburg The old narrow Towngate of Weilburg

Nur ein paar unbedeutende Kurven liegen auf dieser ein fortgesetztes Gefälle bis **Limburg** bildende Strecke. Auf ihr wird es voraussichtlich die schärfsten Kämpfe geben, falls Konkurrenten in der neutralen Stadt Weilburg einander einholen. Grösste Schnelligkeit ist auf dieser vorzüglichen Strasse zulässig.

Hier sei auf mehrere hervorragende Beobachtungsplätze aufmerksam gemacht, die, zwischen dem 5 und 8 Kilometer ab Weilburg, zwischen Allendorf und Heckholzhäusern liegen, also von Weilburg leicht zugänglich sind. Schöner, weiter Ausblick bis auf 4—5000 Meter.

Ein von der Rennstrecke selbst allerdings mehr entfernter, aber dafür bei klarem Wetter einen idealen Fernblick lahnaufl und -abwärts gewährende Aussichtspunkt ist der Turm auf dem Greifenberg bei Limburg.— Gewiss 10 Kilometer der Rennstrecke können von da mit einem guten Glas aufs Genaueste beobachtet werden.

Die Rennstrecke führt unmittelbar vor Limburg wieder hinab ins

Un autre endroit à recommander, sans doute un peu plus éloigné de la chaussée elle-même et pour cette raison fournissant par un temps clair une vue idéale en amont et en aval de la Lahn, c'est la tour élevée sur le Greifenberg, près de Limbourg.

De ce lieu, avec une bonne lunette on peut très bien embrasser 10 kil. de la route.

A l'entrée de **Limburg** on descend de nouveau dans la vallée de la Lahn en territoire neutralisé et l'on pénètre dans la ville par un puissant pont de pierre. Cette vieille ville présente de magnifiques points de vue. (Voir nos gravures.)

Située à peu près au centre du parcours elle compte environ 9000 habitants; elle est le siège d'un évêché et d'une sous-préfecture. Dans le voisinage immédiat de Francfort, Hombourg et Wiesbaden, c'est la ville la plus importante du district de Wiesbaden.

Here one overlooks the surrounding country for about 3 miles. Some little distance away from the course itself, an ideal view up and down the river Lahn can be obtained, on a clear day, from the look-out tower on the Greifenberg near Limburg. With a good glass at least 6 miles of the course can be minutely followed.

Just before reaching Limburg the course slopes down towards the Lahn valley again — neutral territory — and an imposing stonebridge leads into the quaint old town, which presents a very pretty aspect. (See illustrations.)

Limburg, about half-way of the circuit, a town of some 9,000 inhabitants, is a bishopric and the seat of a councillor of administration, being the



Limburg



Schloss in Limburg

Château de Limbourg

Castle of Limburg

Lahntal in neutrales Gebiet, über eine mächtige Steinbrücke in die Stadt. Schöne Blicke auf die altertümliche Stadt bieten sich hier. (Siehe unsere Bilder.)

Limburg, das ungefähr in der Mitte der Rennstrecke liegt, ist eine Stadt von etwa 9000 Einwohnern, Sitz des Bischofs und Landrats, nächst Frankfurt, Homburg und Wiesbaden, die bedeutendste Stadt des Regierungsbezirkes Wiesbaden.

Sie liegt am unteren Laufe der Lahn in einem Talbecken, ist sowohl historisch, wie auch landschaftlich bemerkenswert.

Auf steiler, ragender Felswand, die aus der Lahn aufsteigt, steht ein altes, romanisch-gothisches Bauwerk, dessen reine Uebergangsformen das Auge jedes Kunstfreundes entzücken. Es ist der Limburger Dom. Weithin grüsst dies Wunderwerk mittelalterlicher Baukunst—1235 n. Ch. vollendet—den Fremden. (Siehe Bild.)

Bâtie sur le cours inférieur de la Lahn, dans une cuvette de la vallée, elle est remarquable tant au point de vue historique qu'au point de vue du paysage.

Sur un rocher abrupt qui domine à pic la Lahn se dresse un antique monument de style roman-gothique, dont les pures formes de l'époque de transition sont un régal pour les yeux de tous les amateurs d'art: c'est le dôme de Limbourg. De très loin ce merveilleux chef d'oeuvre de l'architecture du moyen-âge, terminé en 1235 après J.-C. semble saluer les étrangers. En arrière et tout à côté du dôme s'élève le vieux château qui date du commencement du XVI^e siècle. (Voir la gravure.)

La route traverse d'abord la vieille ville avec ses anciens monuments.

Limbourg offre aux étrangers d'excellents hôtels: (hôtels de Prusse, de Nassau, Ancienne Poste etc.).

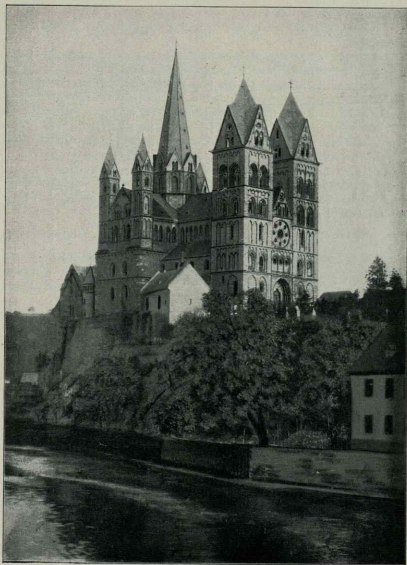
most important town of the Governmentdistrict Wiesbaden after the towns Frankfurt, Homburg and Wiesbaden.

The town is situated in a valley on the lower course of the river Lahn and is noteworthy for both its history and picturesqueness.

On a steep, towering rock, running up from the Lahn, there stands an old Romano-Gothic structure, the beautifully defined transitionstyle of which cannot but prove a source of unmitigated delight to every lover of art. It is the Limburg cathedral. This grand specimen of mediaeval architecture — completed in the year 1253 A. D. — stands forth boldly in its elevated position and can be seen when still a long way off.

Near to it lies the old castle built in the 16th century (see illustration).

The street first leads through the old part of the town with its ancient buildings.



Der Dom zu Limburg
La cathédrale de Limbourg — The Limburg Cathedral

Gleich dahinter liegt das alte Schloss aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts.

Die Strasse führt zuerst durch den alten Stadtteil mit seinen altertümlichen Bauten.

Limburg bietet gute Unterkunftsverhältnisse und hat ganz vorzügliche Gasthöfe. (Preussischer Hof, Nassauer Hof, Alte Post usw.)

Nachdem die Rennstrecke auch den neueren Stadtteil durchzogen hat, steigt sie hinter Limburg mässig aufwärts, wo die Neutralitätsgrenze ist und zieht sich dann mit einigen unbedeutenden Kurven in einem geraden Laufe nach dem Weiler Linter, den sie bei 37,4 Kilometer passiert.

Eine Kurve nach rechts, eine weitere Steigerung nach links, folgen in einiger Entfernung, dann geht es auf fast gerader, ebener und schöner Strasse hin nach Kirberg.

In Kirberg ist grösste Vorsicht geboten, da mehrere fast rechtwinklige Strassenbiegungen und verschiedene enge Pässe hier genommen werden müssen und der Ort nicht neutralisiert ist.

Après avoir franchi la nouvelle ville, la chaussée au sortir de Limburg monte modérément jusqu'à la limite du territoire neutralisé, puis en formant quelques courbes peu importantes elle s'étend en droite ligne jusqu'à Weiler-Linter, qu'elle passe au kilomètre 37,4.

Un tournant à droite, puis une montée vers la gauche se succèdent à quelque distance et l'on atteint Kirberg par une belle route presque complètement droite et plate.

A Kirberg la plus grande prudence est de rigueur. Plusieurs rues forment des coudes presque à angle droit; et il faut suivre divers passages très étroits. Cette localité n'est pas neutralisée.

Après avoir traversé Kirberg, on va d'abord en montant doucement, puis sur une longue distance tout droit avec faible inclinaison. La chaussée

Limburg possesses a number of very good hotels: Preussischer Hof, Nassauer Hof, Bayerischer Hof, Alte Post etc., where benzine is also on sale.

The course then takes us through the more modern part of Limburg and after leaving the town rises moderately where one passes out of the neutral zone, and then the road, with a few easy bends, continues in a straight line until Weiler-Linter is passed at kilomètre-stone 37,4.

A curve to the right and a rise to the left are met with further on, and then the course makes for Kirberg in a nearly straight line, the road being very fine and even.

Kirberg is not neutralised and the greatest precaution should be taken here, as a number of right angle corners and very narrow streets have to be negotiated.

Hinter Kirberg geht es anfangs sacht aufwärts, dann folgt ein langer, gerader Lauf mit leichtem Gefäll. Die Strasse tritt in einen prächtigen Wald und verlässt ihn erst wieder 13 Kilometer weiter, worauf sie mit wechselndem Auf- und Ab, im grossen und ganzen jedoch steigend und unter Bildung einer S-Kurve, der eine ziemlich enge Kurve folgt, über den Hühnerberg — 412 Meter — führt. Hierauf nach Hühnerkirche ansteigend und zwar beträgt die Höhendifferenz von Kirberg bis Hühnerkirche ca. 200 Meter.

Ohne dass Bemerkenswertes zu verzeichnen wäre, führt die Rennstrasse 9 Kilometer weiter nach Neuhof.

Hier verlässt sie die alte napoleonische Heerstrasse Coblenz, Montabaur, Limburg, Wiesbaden, Mainz, um nach Idstein abzuzweigen, gleichzeitig wesentlich schmaler werdend.

Aber auch hier ist die Strasse sehr gut und einer flotten Fahrt liegt nichts im Wege.

Nachdem es beim letzten Hause in Neuhof scharf links um die Ecke

entre dans une superbe forêt qu'elle abandonne seulement 13 kil. plus loin; puis avec des hauts et des bas, en général plus de hauts et en formant une courbe en S que suit un tournant assez étroit elle franchit le Hühnerberg (412 m). Elle continue à monter jusqu'à Hühnerkirche: la différence d'altitude entre Hühnerkirche et Kirberg est d'à peu près 200 m.

Neuf kilomètres séparent Kirberg de Neuhof sans offrir la moindre particularité digne de remarque.

Maintenant on abandonne la vieille route de Napoléon Coblenz-Montabaur-Limbourg-Mayence, pour obliquer vers Idstein: la chaussée devient en même temps beaucoup plus étroite, mais elle n'en reste pas moins excellente et rien ne s'oppose à une vive allure.

Am coin de la dernière maison de Neuhof on fait un coude brusque à

After Kirberg the road at first tapers up hill slightly, then follows a long straight slope, after which the course passes through splendid woods and leaves them only 13 kilomètres further on, when the road rises and falls alternately. On the whole, however, the road tends uphill and forming a double curve, followed by a rather narrow bend, it rises towards Hühnerkirche via the Hühnerberg (421 metres altitude). The difference in altitude between Kirberg and Hühnerkirche is about 670 feet.

Without anything worthy of special mention, Neuhof is reached 9 kilomètres further on.

Here the course leaves the old Napoleonic military road — Coblenz-Montabaur-Limburg-Mayence — and branches off here to Idstein. It also becomes considerably narrower.

gegangen (**Vorsicht!**), steigt die Strasse leicht an, führt drei Kilometer weiter über einen Buckel hinweg, und sodann mit Gefäll gegen **Eschenhahn**.

Kurz vor diesem Ort kommt ein sehr gefährlicher Punkt. Es ist dies eine grosse Kehre, die durch ihre eigenartige Anlage geradezu zum Schnellfahren verleitet, um jedoch dann den Ahnungslosen, am Ende der Kehre angelangt, einer S-Kurve zu überliefern und der sie einschliessenden, hohlgewärtigen, hohen Böschung. (Siehe Bild.)

Grösste Vorsicht ist hier deshalb geboten. Das Dorf selbst bietet nichts von Interesse.

Die Strasse führt durch eine anmutige Landschaft und erreicht nach einer Entfernung von 3 Kilometer eine lange, abfallende Serpentine, rechts nach links (**Vorsicht!**) mit einer scharfen Ecke. Hierauf allmählich fallend nach **Idstein** hinein.

Idstein, Neutralisationszone und Kontrollstation, ist ein malerisch, in

gauche, puis on monte légèrement, on traverse une sorte de bosse pour redescendre jusqu'à Eschenhahn. „Attention“ dans le village!

Un endroit très dangereux est à l'entrée de ce village. C'est un grand lacet qui, par sa nature, semble inviter précisément à s'élaner à toute vitesse pour livrer ensuite le coureur que rien n'avertit à une courbe en S et à de hauts talus en forme de chemin creux qui l'encadrent.

Aussi la plus grande prudence est-elle absolument nécessaire. Le village lui-même n'a rien d'intéressant. La route traverse un pays charmant, on trouve à une distance de 3 kil. un long serpent incliné, allant de droite à gauche (**Attention**) à angle très prononcé, puis insensiblement on descend jusqu'à Idstein.

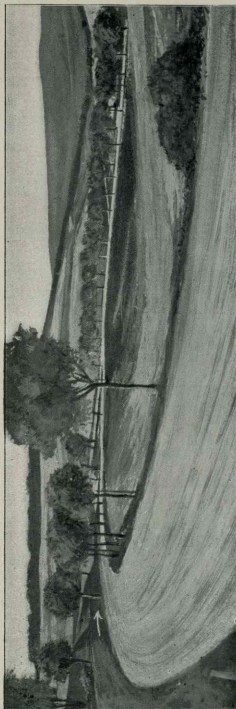
Idstein, zone neutralisée et contrôlée, est une petite ville, bâtie dans une vallée pittoresque et idyllique, avec un antique château déjà mentionné dans les vieilles chroniques en 1100 après J.-C.

The road is however, also very good here, and there is nothing to hinder a high speed.

Just after passing the last house in Neuhoof, there is a very sharp left-hand corner (with care!), and the road then rises slightly and after a small hill 3 kilometres further on slopes down towards **Eschenhahn**.

Before reaching this place we come to a most dangerous spot. The curious construction of the road is most tempting for a sharp run, but suddenly, without any previous warning, the surprised motorist is confronted by a most formidable double curve, enclosed at its further end, on both sides, by a very high embankment. The greatest care must be taken here. The village itself is of no special interest. (See illustration.)

Some picturesque country is now passed, and after 3 kilometres a



Die gefährliche Kehre
bei Eschenhahn
Les courbes
dangereuses de Eschen-
hahn
The double S curves
near Eschenhahn

Idstein: Totalansicht
Idstein. Vue d'ensemble

idyllischem Tal gelegenes Städtchen mit altem Schloss, das schon im Jahre 1100 n. Chr. in alten Chroniken besprochen wird.

Der Ausgangspunkt vieler lohnender Touren und Luftkurort. (Siehe unsere Bilder.) Empfehlenswerte Gasthäuser: Goldenes Lamm und Deutscher Kaiser. Benzinstation ist bei Heinrich Kornacher. Idstein kann per Bahn von Frankfurt und Wiesbaden bequem erreicht werden.

Einen guten Beobachtungsposten des Rennens dürfte der Tierberg in Idstein abgeben, auf dem sich auch ein Restaurant befindet.

Die Durchfahrt durch das Städtchen selbst hat ein paar unbequeme Wegbewegungen, die jedoch angesichts der Neutralisierung sich nicht als gefährlich erweisen werden.

Ausserhalb Idstein geht es in Schlangenwindungen sacht aufwärts

C'est un point de départ pour de nombreuses et belles excursions: lieu célèbre pour ses bains d'air. (Voir nos gravures.) Hôtels à recommander: A l'Agneau d'or et l'Empereur d'Allemagne. La station de benzine est chez Henri Kornacher. De Francfort et de Wiesbaden on gagne facilement Idstein par chemin de fer.

Le Tierberg à Idstein, sur lequel se trouve aussi un restaurant, pourrait être utilisé par les curieux désireux de suivre la course.

La traversée de la petite ville elle-même présente une paire de tournants difficiles qui, néanmoins, à cause de la neutralisation et du ralentissement obligatoire, ne seront pas particulièrement dangereux.

Au sortir d'Idstein, on traverse, par une route décrivant des méandres et légèrement montante, une forêt: puis un parcours ondulé, assez droit jusqu'à environ 2 kil. de Esch, où l'on descend en pente rapide.

long sloping serpentine road, running from right to left, with a sharp corner, leads towards Idstein.

Idstein, control station and neutralised zone, is a picturesque little town, situated in an idyllic valley, with an old castle, to which reference is already made in old chronicles of the year 1100 A. D.

From this point some very fine tours can be made. (See our illustrations.) Recommendable hotels: Goldenes Lamm, Deutscher Kaiser. Benzine is sold by Heinrich Kornacher.— Idstein can be reached by rail from Frankfurt and Wiesbaden.

A good view of the race can possibly be gained from the Tierberg in Idstein, where there is also a restaurant.

In the town itself there are a few nasty turns, but as the cars are forced to slow down within the neutral zones, these corners will hardly prove dangerous to the competitors.

durch einen Wald, dann in welligem, ziemlich geradem Lauf bis etwa 2 Kilometer vor Esch, wo die Strasse gegen diesen Ort zu stark abfällt.

Von der Höhe bietet sich ein entzückender Blick auf das romantisch, im Tal liegende Dorf und auf die es umlagernden Waldeshöhen.

Durch **Esch** selbst Vorsicht, da scharfe Ecken und vorstehende Häuser ein schnelles Fahren nicht ratsam erscheinen lassen.

Gleich ausserhalb Esch steigt die Rennstrecke flott auf einen Berg Rücken, um sodann zwei Kilometer weiter einen 2. und 3. Buckel, eine scharfe Rechtskurve mit darauffolgender S-Kurve zu überwinden und um endlich Glashütten und den dahinter liegenden höchsten Punkt der Rennstrecke 555 Meter zu erreichen.

Die Strasse ist hier wieder bedeutend breiter geworden und führt nun mit starkem Gefäll immer durch prächtige Wälder, abwärts nach dem Städtchen **Königstein**, das neutrale Zone und Kontrollstation ist.

De la côte on a une vue ravissante sur le village dans une situation romantique au fond de la vallée et sur les hauteurs couvertes de forêts qui l'entourent.

A **Esch** même, Attention: des courbes brusques et des maisons en saillie ne semblent pas conseiller une très vive allure.

Immédiatement en quittant Esch, la route monte rapidement sur un dos de montagne; elle franchit, 2 kil. plus loin, une seconde et une troisième bosse, puis un grand tournant vers la droite, que suit une courbe en S pour atteindre finalement Glashütten et le point le plus élevé derrière ce village (555 m.).

La chaussée redevient beaucoup plus large et, par des descentes rapides, traverse de superbes forêts vers (zone neutralisée et contrôlée) **Königstein**.

Outside Idstein, the serpentine road rises moderately in passing through the woods, then in a wavy, rather straight run it continues so until about 2 kilometres before Esch, where the road falls away heavily.

From above, one has a delightful view of the village, lying romantically in the valley, and of the splendid surrounding wooded hills.

In passing through **Esch** care must also be taken, as the sharp corners and projecting houses do not favour fast driving.

Soon after Esch the course rises rapidly, and a first ridge is followed 2 kilometres further on by a second and third one. Next a sharp right-hand curve and a double curve have to be negotiated and later Glashütten, the highest point, with an altitude of about 1820 feet, is reached.

The road has now become much wider, and a long downhill run

Königstein ist als Sommerfrische und Luftkurort und Ausgangspunkt für lohnende Touren in die schönen Taunusberge weithin bestens bekannt. — Empfehlenswerte Gasthäuser sind: Hotel Pfaff, Frankfurter Hof, Stadt Wiesbaden, Hotel Colosens. Benzinstationen befinden sich: W. Zehe, Hauptstrasse 27, Telefon Nr. 85, und Hotel Colosens, Hauptstrasse, Telefon Nr. 34.

Den Hügel, an den sich das Städtchen malerisch anschmiegt, krönt eine romantische alte Burg. (Siehe Bild.)

Durch Königstein geht die Rennstrecke etwas steil hinauf, biegt dann rechts ab und verbreitert sich zu einer prächtigen breiten Chaussee. Im grossen und ganzen stark fallend, bewegt sie sich in Wellen nach Oberursel, das bekannte Schloss Friedrichshof (siehe Bild), ungefähr halbwegs, rechts liegen lassend.

Königstein, das es umgebende Gelände, ebenso auch die Strecke zwischen Königstein und Oberursel, gewähren eine Reihe von schönen Ausblicken

Cette petite ville est célèbre au loin comme villégiature et ville de bains et point de départ pour de belles excursions dans les jolies montagnes du Taunus. De bons hôtels sont: l'hôtel Pfaff, l'hôtel de Francfort, Ville de Wiesbaden. Station de benzine: W. Zehe, Hauptstrasse 27, téléphone No. 85 et hôtel Colosens même rue, téléphone No. 34.

Un vieux château romantique (voir nos gravures) couronne la colline à laquelle s'appuie d'une manière pittoresque cette petite ville.

On traverse Königstein par une montée un peu raide, puis on tourne à droite et trouve devant soi une chaussée magnifique plus large, qui en général par des descentes rapides ondule vers Oberursel, laissant à droite à mi-chemin le château célèbre de Friedrichshof (voir la gravure).

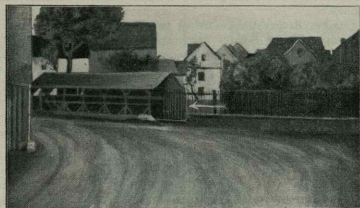
Königstein, la contrée environnante de même que le trajet de König-

trough grand forests takes us towards the small town of Königstein, where there is a control station and which lies within neutralised territory.

Königstein is well-known as a summer health-resort and as the starting point of many fine tours in the grand Taunus mountains. The Hotels Pfaff, Frankfurter Hof and Stadt Wiesbaden can be recommended. A supply of benzine can be obtained of W. Zehe, 27, Hauptstrasse, telephone No. 85, and at the Hotel Colosens, Haupt-Strasse, telephone No. 34.

The little town lies snugly and picturesquely up against the hill-side, which is crowned by an old, romantic castle. (See illustrations.)

The course is somewhat steep passing through Königstein, then it turns to the right and widens into a splendid road. On the whole, the road is now wavy and declines sharply towards Oberursel, passing the well-known castle of her late and lamented Imperial Majesty the Empress Frederick about half-way on the right-hand side. (See illustration.)



Scharfe Kurven in Esch

Les coudes brusques à Esch

Sharp Corners in Esch

und vorteilhaften Beobachtungspunkt für das Rennen. Z. B. Von der Ruine Königstein aus sind weite Strecken der Rennstrecke sichtbar; an dem Berg-
hang sollen auch kleinere und grössere Tribünen recht vorteilhaften Ueber-
blick gewähren.

Ein guter Beobachtungsposten ist auch da, wo die Fahrstrasse Cron-
berg-Oberursel, hinter Schloss Friedrichshof auf die Rennstrecke trifft.
Von diesem Punkt gegen Oberursel zu, nach ungefähr 8—10 Minuten Ent-
fernung, ist ein weiterer schöner Ausblick, von dem man nach rückwärts und
vorwärts je $1\frac{1}{2}$ Kilometer der Strasse sieht.

Zu **Oberursel** zurückkehrend, ist zu bemerken, dass dieses Städtchen
Kontrollstation und neutrale Zone ist. Alter, beliebter Luftkurort.

stein à Oberursel offre une série de perspectives grandioses et de points
d'observation très bons pour voir la course.

Nota. De la ruine Königstein on embrasse une large étendue de
la route: sur le penchant de la colline, de petites et grandes tribunes per-
mettront d'assister très avantageusement à une partie de la lutte.

Un bon poste d'observation, c'est aussi le point d'intersection du
chemin Cronberg—Oberursel avec la route de la course, derrière le château
de Friedrichshof. De cet endroit situé en face d'Oberursel à environ 8 ou
16 minutes, on aperçoit la route sur une distance d'un kilomètre et demi
de chaque côté.

Désormais nous n'indiquerons plus les autres places qui permettent
d'embrasser le parcours sur des distances plus ou moins étendues: la
nature même de la contrée permet à chacun de les trouver facilement.

Revenons à **Oberursel**. Cette petite ville a un contrôle et est neutra-
lisée (vienne ville de bains très aimée). Hôtels à recommander: Schützen-

Königstein and the surrounding district as well as the road between
Königstein and Oberursel afford us very fine views and there are a number
of very advantageous spots to watch the progress of the contest from, for
instance, from the Königstein ruins long stretches of the course are visible.
At special points of vantage on the hill-side, large and small stands are to
be erected giving the spectators a good oversight.

Another good place is where the Cronberg-Oberursel road runs into
the course at the back of Friedrichshof castle. After eight to ten minutes
walk from this point in the direction of Oberursel one has a fine clear view
of about half a mile up and down the course.

It is hardly necessary to specially point out the other spots from
where a good view can be secured, as the spectators, when there, will
easily find those places best suitable to themselves, where the course can
be scanned for some distance.



Rathaus in Königstein

La „Mairie“ de Königstein

The „City Hall“ of Königstein

Empfehlenswerte Gasthäuser sind: Schützenhof und „Der Bär“. Benzinstationen: Alex Kürtell, Oberhochstädterstr. 4, Telefon Nr. 30, Josef Abt, Telefon Nr. 15.

Gleich nach der Einfahrt in den Ort wendet sich die Strasse scharf nach rechts ab, führt ungefähr 500 Meter gerade aus, macht dann wieder eine scharfe Kurve nach links, um dann abermals nach einer kurzen Geraden eine scharfe Wendung nach rechts zu machen. Statt, wie früher, die Bahn zu überkreuzen, kommt man mit einer Linkswendung auf die neu angelegte, mit der Bahnlinie parallel laufende Strasse

Mit wenigen unbedeutenden Kurven geht die Chaussee ziemlich eben, späterhin mit leichtem Gefäll, nach H o m b u r g. — (Betreff Homburg siehe Kapitel: Homburg.)

Homburg ist neutralisierte Zone. Kontrollstation.

hof et l' O u r s. Station de benzine: Alex Kurtell, Oberhochstädterstrasse 4, téléphone No. 30, Joseph Abt, téléphone No. 15.

En entrant dans la ville, la rue fait un coude vers la droite, s'étend environ 500 m. en droite ligne puis tourne de nouveau brusquement à gauche; pour, après une certaine distance en droite ligne, refaire encore une courbe prononcée à droite. Au lieu de franchir comme autrefois la ligne de chemin de fer, on oblique à gauche pour tomber sur la chaussée parallèle à la voie ferrée et récemment construite par les organisateurs de la course. En quittant la zone neutralisée, la route se dirige vers Hombourg.

Après quelques courbes de peu d'importance sur un terrain assez uni présentant ensuite une légère descente, on est à Hombourg (voir au chapitre 9 les renseignements concernant Hombourg v. d. H.).

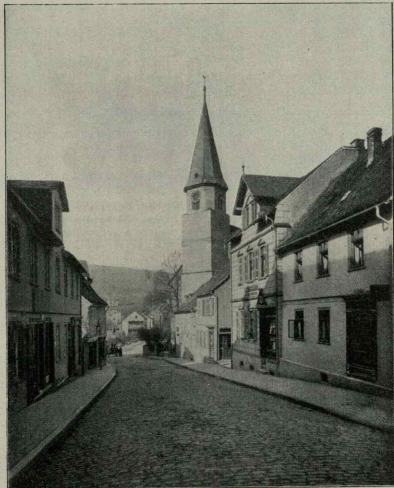
Hombourg appartient à la zone neutralisée; la route passe devant

Oberursel, an old and popular health-resort, is within the neutral zone and is a control station. The Schuetzenhof and Der Baer are good hotels. Benzine is on sale at Alex. Kuertell, 4, Oberhochstädter Strasse, telephone No. 30, and at Josef Abt, telephone No. 15.

Immediately after entering the town, the road takes a sharp turn to the right, then there is a straight run of about 550 yards, followed by a sudden curve to the left, then another short straight run with a sharp bend to the right. Formerly it was necessary to cross the railway here, but turning to the left one now passes out of the neutral territory on the new specially built road, that runs parallel to the railway.

But for a few easy bends the road now continues nearly even, and approaching Homburg vor der Höhe it slopes slightly. For further information about Homburg vor der Höhe refer to Chapter Homburg.

Homburg is neutral territory. The course leads past the abattoirs,



Königstein: Kirchstrasse

Zrauersée de Königstein

Koenigstein: Churchstreet

Die Rennstrecke führt am Schlachthof vorbei zum Schlossgarten, diesen entlang, über den neuen Weg, den Gluckensteinweg und von diesem zur Saalburgchaussee, Dornholzhausen linker Hand liegen lassend.

Von dort führt nun ein gerader Lauf auf prächtiger Strasse mit anfangs mässiger, dann immer stärkerer Steigung auf die Saalburg zu. Kurz vor derselben ist eine Linkskurve zu verzeichnen.

Nach Zurücklegung der gesamten Rundstrecke hat der Fahrer die Entfernung von genau 137,5 Kilometer hinter sich.

Vier Rundfahrten, also 550 Kilometer, haben die Rennwagen und Führer zu absolvieren, vor sie das Ziel bei der Kaisertribüne auf dem Saalburg-Hügel, erreichen.

l'abattoir, longe le jardin du château, traverse le Neuer Weg, le Gluckensteinweg, puis tombe sur la Chaussée de Saalbourg en laissant à main gauche Dornholzhausen.

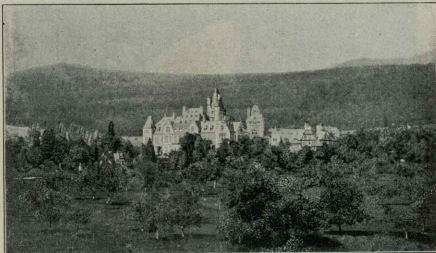
Une route toute droite commençant par des montées modérées mais de plus en plus fortes conduit jusqu'à la Saalbourg. Il nous reste encore à signaler un tournant vers la gauche à quelque distance du but.

En atteignant la Saalbourg, autrement dit le contrôle d'arrivée, en face de la tribune impériale, chaque voiture a achevé le parcours circulaire total, soit une distance de 137 kil. 5.

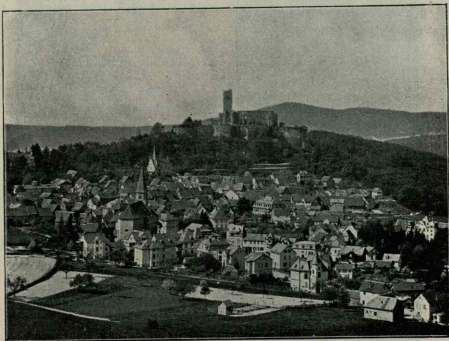
then the Castle grounds and along the new road, the Gluckensteinweg, and from here th the Saalburg main-road, leaving Dornholzhausen on the left.

From here there is a straight run on the splendid road, at first moderately rising, later becoming more and more steep towards the Saalburg. Just before reaching this there is a curve running to the left.

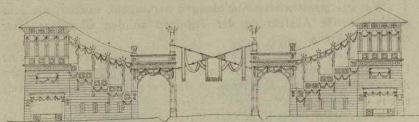
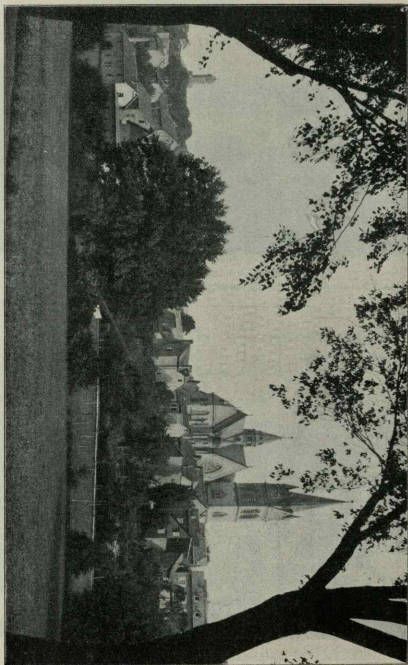
The finish is in front of the Imperial grand-stand on the Saalburg, and after travelling over the complete circuit the cars have covered a distance of 137,5 kilometres.



Schloss Friedrichshof von der Rennstrecke gesehen
Le Château de Friedrichshof vu du parcours — Friedrichshof Castle as seen from the Road



Königstein vom Hildatempel



VORDER ANSICHT.

Die Tribünen.

Das Komitee des Deutschen Automobil-Clubs hat auf allerhöchsten Wunsch die beiden grossen Tribünen, die die Rennstrecke am Start und Ziel, gegenüber der Saalburg, flankieren, in ihrer architektonischen Gestaltung und allgemeinen Ausstattung möglichst dem alten, römischen Kastell angepasst.

Les Tribunes.

Le Comité de l'Automobile-Club allemand, sur le désir de Sa Majesté l'Empereur, a édifié les deux grandes tribunes qui, vis-à-vis de la Saalbourg, flanquent la route de la course au départ et à l'arrivée, dans un style rappelant le plus possible par la forme architecturale et l'ensemble de la décoration, l'antique castel romain.

The Grand Stands.

The Committee of the German Automobile Club, in compliance with the wish expressed by His Majesty, adapted the architectural construction and uniform arrangement of the two large Tribunes flanking the race-course at the start and goal as much as possible to the ancient Roman castle.

Wie aus umstehenden Abbildungen hervorgeht, erinnert die sehr geschmackvolle Ausführung der Tribünen an den Charakter einer römischen Arena.

Die beiden grossen Tribünen sind untereinander durch eine Ueberbrückung der Rennstrecke auf der nach Usingen zu gelegenen Seite verbunden und flankieren in der Form eines länglichen Hufeisens dieselbe.

In der Mitte der auf der Saalburgseite gelegenen Tribüne befindet sich die kaiserliche Loge. Die Ausführung ist sehr geschmackvoll und gerecht den Architekten und Erbauern zur Ehre.

Die sämtlichen Pläne, Grundrisse, Querschnitte und Raumeinteilungen sind von Sr. Majestät höchst eigenhändig gutgeheissen und genehmigt worden.

Comme il ressort des gravures que nous joignons ci-contre, les tribunes exécutées avec un goût excellent ressemblent à une arène romaine.

Les deux grandes tribunes sont reliées entre elles par une passerelle jétée au-dessus de la route de la course du côté d'Usingen et encadrent le parcours en forme d'un fer à cheval un peu allongé.

Au milieu de la tribune élevée du côté de la Saalbourg se trouve la loge impériale, qui, construite avec beaucoup de goût, fait honneur aux architectes et entrepreneurs.

Tous les plans, esquisses, coupes et distributions des locaux ont été soumis à Sa Majesté, qui les a examinés en personne et a daigné les approuver.

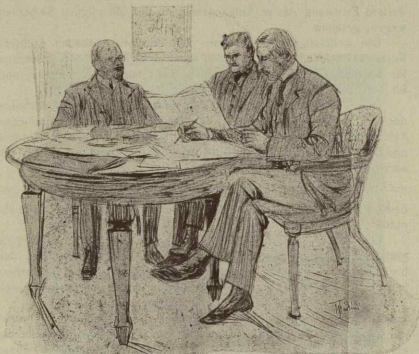
As depicted on the adjoining diagrams, the elaborate construction of the Tribunes bears the character of a Roman Arena.

The two "Grand Stands" are connected with each other by means of bridging the Race-course on the side towards Usingen, encompassing it in the shape of a longitudinal horseshoe.

In the centre of the Tribune situated on the side of the Saalburg is the Imperial box, fitted up with elaborate taste, reflecting credit upon the architect and builder.

All the plans together with the ground-plans, sectional plans and space arrangements have been approved and sanctioned by His Majesty.

The writer of these lines has himself seen on the original plan, representing the lateral view in the rear of the stairs, a marginal note



Arbeits-Ausschuss der Gordon-Bennett-Kommission des D. A. C.
Commission des travaux Executive Committee

Verfasser dieses hat selbst auf dem Originalplan, der die rückwärtige Seitenansicht mit den Aufgangsstiegen darstellt, eine von Sr. Majestät mit rotem Blei gemachte Einzeichnung, betreffend die

L'auteur de ce guide a vu de ses propres yeux sur le plan original, représentant la vue de profil avec escaliers, une indication au crayon rouge de la main même de Sa Majesté. L'empereur

made with red pencil by His Majesty, referring to the additional construction of two flights of stairs, with a view to public safety.

The spacious rooms beneath the Tribunes contain a large Restaurant, coffee and confectioner's rooms, cloak-room, together with offices

weitere Erbauung zweier Aufgangsstiegen, der öffentlichen Sicherheit wegen, gesehen.

Die weitläufigen Räume unter den Tribünen enthalten grössere Restaurationslokalitäten, Café und Konditorei, Garderoben, Bureaux für die Feuer-, Polizei- und Sanitätswache; auch für die Presse und für evtl. ärztliche Hilfeleistungen stehen Räume zur Verfügung.

Die grosse Restauration, in welcher für die leiblichen Bedürfnisse der von morgens bis abends auf dem Saalburghügel sich befindlichen Festbesucher gesorgt werden soll, wird von dem bekannten Hôtelier und Hof-Traiteur Herrn Bollé-Ritz geleitet. *Im Ubrigen sei auf die umseitig sich befindlichen Abbildungen der Tribünen verwiesen.*

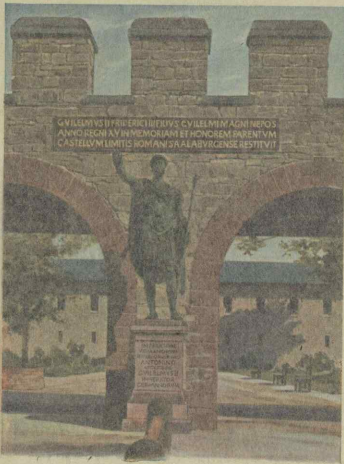
demandait la création de deux escaliers, pour assurer la sécurité du public.

Les vastes salles, situées au-dessous des tribunes renferment de grands restaurants, un café, une pâtisserie, des vestiaires et des bureaux pour les postes de pompiers, d'agents de police et d'ambulanciers; des salles y sont mises à la disposition de la presse: d'autres sont réservées, en cas de besoin, au service médical.

Le grand Restaurant chargé de satisfaire aux besoins du public qui séjournera du matin jusqu'au soir sur la colline de la Saalbourg est confié à la haute direction de M. Bollé-Ritz, l'hôtelier bien connu. *Pour tout le reste nous renvoyons aux gravures reproduites ci contre.*

for the fire-police and ambulance guards. There are also premises reserved for newspaper reporters and medical staff in case of need.

The large restaurant, which is going to cater for the bodily wants of the visitors of the Saalburg-hill, is in charge of the well-known hotel owner and caterer, Mr. Bollé-Ritz. *Other particulars will be found on the adjoined diagrams representing the Tribunes.*



SAALBURG

STATUE DES ANTONINUS PIUS, RÔMISCHER KAISER.
STATUE DE ANTONINUS PIUS, EMPEREUR ROMAIN.
STATUE OF ANTONINUS PIUS, ROMAN EMPEROR.

weitere Erbauung zweier Aufgangstiegen, der öffentlichen Sicherheit wegen, gesehen.

Die weitläufigen Räume unter den Tribünen enthalten grössere Restaurationskabinen, Café und Konditorei, Garderoben, Bureaux für die Feuer-, Polizei- und Sanitätswache; auch für die Presse und für evtl. ärztliche Hilfeleistungen stehen Räume zur Verfügung.

Die grosse Restauration, in welcher für die leiblichen Bedürfnisse der von morgens bis abends auf dem Saalburghügel sich befindlichen Festbesucher gesorgt werden soll, wird von dem bekannten Hôtelier und Hot-Traiteur Herrn Bollé-Ritz geleitet. Im Uebrigen sei auf die unseitig sich befindlichen Abbildungen der Tribünen verwiesen.

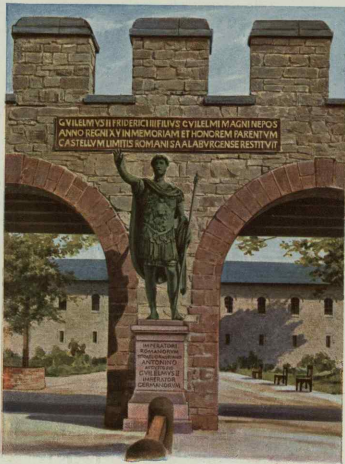
demandait la création de deux escaliers, pour assurer la sécurité du public.

Les vastes salles, situées au-dessous des tribunes renferment de grands restaurants, un café, une pâtisserie, des vestiaires et des bureaux pour les postes de pompiers, d'agents de police et d'ambulanciers; des salles y sont mises à la disposition de la presse; d'autres sont réservées, en cas de besoin, au service médical.

Le grand Restaurant chargé de satisfaire aux besoins du public qui séjournera du matin jusqu'au soir sur la colline de la Saalbourg est confié à la haute direction de M. Bollé-Ritz, l'hôtelier bien connu. Pour tout le reste nous renvoyons aux gravures reproduites ci contre.

for the fire-police and ambulance guards. There are also premises reserved for newspaper reporters and medical staff in case of need.

The large restaurant, which is going to cater for the bodily wants of the visitors of the Saalburg-hill, is in charge of the well-known hotel owner and caterer, Mr. Bollé-Ritz. Other particulars will be found on the adjoining diagrams representing the Tribunes.



SAALBURG

STATUE DES ANTONINUS PIUS, RÔMISCHER KAISER.
STATUE DE ANTONINUS PIUS, EMPEREUR ROMAIN.
STATUE OF ANTONINUS PIUS, ROMAN EMPEROR.

Die Saalburg.

Die Saalburg bei Bad Homburg ist das besterhaltene und bekannteste Römerkastell auf deutschem Boden. Sie bildete einst einen wichtigen Stützpunkt der Römerherrschaft, da sie den Taunussattel deckt, über den allein man in einem einzigen Anstieg von der Rhein- und Maingegend in das Chattenland gelangte. Eine Heerstrasse führte von der Saalburg in gerader Linie nach dem Novus Vicus, einer alten Römerstadt beim heutigen Heddernheim (in der Nähe von Frankfurt a. M.), und von da wiederum in gerader Richtung nach Kassel und Mainz. (Es ist dies die teilweise erhaltene Elisabethenstrasse.)

„Die antike Strategie hat hier, indem sie sich den Terrainverhältnissen anpasste und sie trefflich zu benutzen wusste, mit verhältnismäßig geringen Mitteln einen imponierenden Erfolg erreicht. Für die erste Periode römischer Kriegführung handelte es sich weniger um Einfriedigung grosser Landstriche, als um Etappenstrassen und Operationslinien; darum ist gerade diese Lage auf dem vorgeschobenen rechten Flügel der Zentralstellung von Mainz eine so günstige, wie sie auf künstlichem Wege gar nicht hätte geschaffen werden können.“

La Saalbourg.

La Saalbourg, près de Hombourg, est la plus importante et surtout la mieux conservée des ruines romaines en Allemagne. Elle formait autrefois un bon point d'appui de la puissance romaine parce qu'elle couvre la crête du Taunus qui commande l'unique voie de pénétration de la vallée du Rhin et du Mein dans le pays des Chattes. Une route militaire conduisait de la Saalbourg en droite ligne à Novus Vicus, vieille cité romaine et à Cassel et Mayence.

Les vestiges de la domination romaine sur la rive droite du Rhin étaient tellement effacés qu'il a fallu toute l'érudition de la science moderne

Saalburg.

In Central Germany, in the province of Hesse Nassau, there are numerous remains of the Romans and some even more interesting ones of the primitive Germans. German archaeologists have given a good deal of attention to these remains during the last quarter of a century; and they have brought to light many facts in connection with the early history of man in Germany. Passing over the times of feudalism, when the barons planted their strongholds on many a steep hill, and going back to the beginning of the Christian era, one finds that about the end of the first century A. D., the Romans invaded the plains of Hesse Nassau, then inhabited by Germanic tribes, and established themselves south of the Taunus. The Romans soon found the need of protecting themselves in their new "sphere of influence" and they erected a line of fortifications from the Rhine to the Danube. The peasants formerly called this the Teufelsmauer, but it is now known as the Pfahlgraben, a name explained by some students as meaning

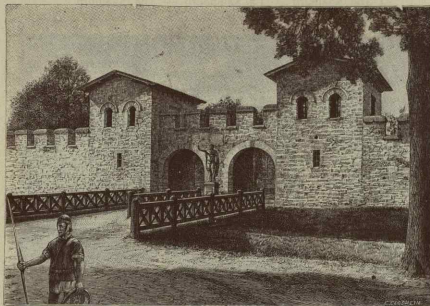
Die Errichtung des Kastells Saalburg erfolgte wahrscheinlich durch den älteren Drusus bei seinem ersten Zuge gegen die Chatten, also im Jahre 10 oder 9 vor Christus. Als durch den Uebermut des Varus die Errungenschaften der Römer zeitweise wieder verloren gingen, wurde auch die Taunusburg von den nachdringenden Germanen zerstört (Spätherbst des Jahres 9 nach Chr.). Der jüngere Drusus, Germanicus genannt, stellte die Römerherrschaft wieder her und baute die Saalburg wieder auf. Er hatte nur noch Trümmer (vestigia) von dem Werke seines grossen Vaters vorgefunden.

Ausser einer Stelle bei Tacitus ist bisher kein Anhaltspunkt aufgefunden worden. Es heisst dort: „Germanicus gab dem Cöcina vier Legionen, 5000 Mann Hilfsvölker und einige in Eile zusammengebrachte Haufen von den jenseits des Rheines wohnenden Deutschen; er selbst aber führte ebensoviel Legionen und noch einmal soviel Hilfsvölker an, und nachdem er auf dem Berge Taunus auf den Ruinen einer ehemaligen Schanze seines Vaters ein Kastell angelegt hatte, drang er mit dem gepäckledigen Heere ins Land der Chatten vor.“ (... positoque castello super vestigia paterni praesidii in monto Tauno expeditum

pour prouver que la ligne de fortifications dont on rencontre maintenant les ruines entre le Danube et le bas Rhin et dont l'étendue est de 550 kilomètres à peu près, est d'origine romaine et représente l'ancienne frontière de la Provincia Germanica. Cette ligne, en grande partie, formée d'un terrassement flanqué d'un fossé, commence près de Ratisbonne sur le Danube et parcourt la Bavière en ligne droite jusqu'au Mein. Elle porte le nom populaire de „mur du diable“ (Teufelsmauer). Du Mein la frontière tourne vers le Taunus où elle prend le nom de „Pfahlgraben.“ Dr Taunus on peut poursuivre cette ligne de fortifications jusqu'au Rhin près d'Andernach.

Voilà ce qu'on a pu recueillir sur l'histoire de la Saalburg. De l'année 12 à l'année 9 avant Jésus-Christ, Drusus, le beau-fils d'Auguste, obtint

a boundary, while others consider that it comes from the Latin vallum. The Pfahlgraben consisted of an earthen wall, and in some places of a wall and a ditch, and it can still be followed with ease throughout most of its length, especially in hilly and wooded places, where peasant farmers have had no opportunity of levelling it. The Pfahlgraben, which is about 542 kilometers long, begins near Hönningen on the Rhine, follows roughly the watershed of the Taunus Range, and after making a big curve northward, strikes the Main a little east of Frankfurt. It starts again at the southerly bend of the Main, goes some distance nearly south, and then almost due east a good distance to the Danube, which it reaches near Hienheim in the neighborhood of Regensburg. Although it is not known exactly when the Pfahlgraben was built, nor when it was abandoned, yet it is certain that it was constructed by the Romans, and that during portions of the first three centuries of the Christian era Roman soldiers stood on guard upon it. The Pfahlgraben, which from a



Die Saalburg, rekonstruiert
La Saalbourg, reconstruite The Saalburg, reconstructed



exercitum in Chattos rapit. Tacitus, Ann. I. 56.). Man darf annehmen, dass sich diese Stelle auf die Saalburg bezieht.

Auch bei einem Feldzuge des Lucius Pomponius (unter dem Kaiser Claudius) im Jahre 50 wird der Taunus erwähnt.

Man geht jedenfalls nicht fehl, wenn man annimmt, dass auch der Pomponius wie seinen Vorgängern die Saalburg als Stützpunkt diente.

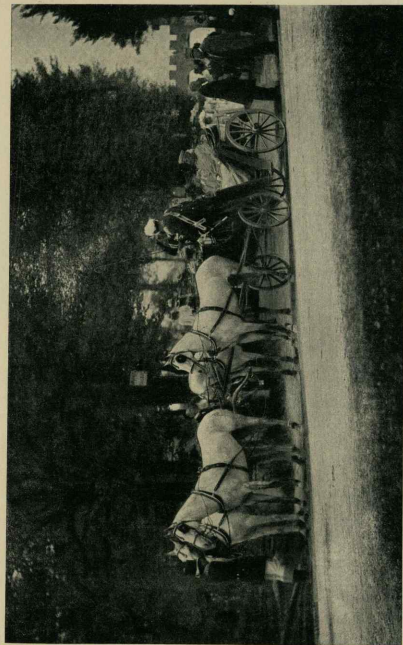
Ueber die weitere Geschichte der Saalburg sind bestimmte Nachrichten nicht vorhanden. Die zahlreichen Funde in der Burg und in ihrer Nähe lassen aber den Schluss zu, dass das Kastell lange Zeit im ungestörten Besitze der Römer gewesen ist. Die Besatzung gehörte der 8. und 22. Legion an, deren Standlager Strassburg bezw. Mainz war; zeitweise hat auch die 4. Kohorte der Vindelicier (Schwaben und Bayern), die 2. Kohorte der Rätier (Tiroler und Graubündner), sowie die 1. Kohorte der römischen Freiwilligen hier gelegen.

Dies ergibt sich aus den Ziegeln, die beim Baue verwendet wurden und in die nach römischem Brauche der Stempel der betreffenden Legion eingebrannt wurde. Vergl. L. Jacobi, Das Römerkastell Saalburg, Band I, Seite 286—311, und Band II, Tafel 75—79.

le commandement de l'armée romaine en Gaule du côté du Rhin. Il entreprit de soumettre le pays entre le Rhin et l'Elbe par trois expéditions. La première expédition fut faite en l'an 12 contre les Bructères. Drusus s'allia avec les Bataves et les Frisons, entra avec une flotte dans l'Ems, et fit remonter la Lippe par une armée de terre. Cette expédition n'eut pas de succès. Après avoir, l'année suivante, fondé le fort d'Aliso sur la Lippe, il marcha jusqu'au delà de la Wésér contre les Chérusques. En l'an 10 il établit des châteaux forts le long du Rhin entre Mayence (Moguntiacum) et Xanten (Castra vetera) et pénétra en l'an 9 en partant du Mein jusqu'à Barby sur l'Elbe. Au retour de cette expédition il mourut.

political standpoint was not unlike the great Chinese Wall, was undoubtedly mainly intended to ward off the attacks of the unsubdued tribes of Northern and Eastern Germany, of whom the Chatten and the Allemannen were the most hostile; but it must also have been used as a tariff frontier, to levy tribute on any persons who crossed to the south. The reasons for locating a part of it north of the natural frontier of the Main are not selfevident; still it is noticeable that the mineral springs of Wiesbaden, Homburg and Nauheim are south of it, and the desire to profit by their beneficent waters may have been one of the causes which made the Romans enclose this country. For a time the barrier appears to have served its purpose, until, with the increasing degeneracy of the Roman empire, the sturdy northern barbaric element overwhelmed the enervated southern race.

Behind the Pfahlgraben, at comparatively short intervals, were about eighty large and small fortified camps and 800 towers, where bodies of troops were held in garrison. The most important of these posts in the Taunus



Emperor & Empress,
visit the Saalburg.

l'Empereur et l'Impératrice,
lors d'une visite à la Saalburg.

Das Kaiserpaar,
die Saalburg besuchend.

Die bürgerlichen Niederlassungen, deren Reste vor den Toren des Kastells noch erhalten sind, entstanden nach v. Cohausens Annahme namentlich in der langen Friedenszeit unter der Regierung des Kaisers Hadrian (117—138). Unter den Antoninen dehnten sich diese Ansiedelungen immer weiter aus. Antoninus Pius dürfte es auch gewesen sein, der den Pfahlgraben zum besseren Schutze der römischen Kolonie und zur Regelung des Grenzverkehrs anlegte. Der ihm gewidmete Denkstein, wahrscheinlich aus dem Jahre 139, ist das älteste Denkmal dieser Art, das bisher am ganzen Limes gefunden worden ist.

Seit dem Jahre 167 beginnen wieder die Unruhen in der römischen Provinz und die Einfälle der Germanen, wobei an die Stelle der Chatten allmählich die Alemannen traten. Den Kaisern Commodus (180—192) und Septimius Severus (193—211) gelingt die Wiederherstellung zerstörter Heerstrassen und die Sicherung der festen Plätze. Kaiser Caracalla (211—217) hielt sich viel am Rhein auf und scheint nicht ohne Glück mit den Alemannen gekämpft oder verhandelt zu haben. Seinen Sieg am Main und wahrscheinlich auch seinen vorübergehenden Aufenthalt auf der Saalburg feiert ein dem Jahre 212 angehöriger Votivstein, der 1723 auf der

On peut présumer que pendant ces deux dernières années, c'est-à-dire, en 10 ou 9 avant notre ère, la Saalbourg fut fondée pour protéger les défilés du Taunus. Dix-huit ans plus tard, elle fut détruite par les Barbares, après l'écrasement de Varus dans la forêt de Teutobourg (automne de l'an 9 après Jésus-Christ).

Germanicus, fils de Drusus, entreprit de rétablir l'honneur des armes romaines dans ces contrées. Depuis l'an 14 il fit plusieurs expéditions dans les pays entre le Rhin et le Wésér. Lors de sa seconde expédition, en l'an 15, il pénétra jusqu'au champ de bataille de Varus et y ensevelit les ossements des Romains dont les cadavres étaient devenus la proie des carnassiers. Il semble que cette expédition fut protégée par les fortifications du

are known as the Kapersburg, the Zugmantel and the Saalburg. The latter, situated in one of the gaps of the Taunus, overlooks Bad Homburg, from which it can be reached in half an hour by trolley. It is now being restored entirely, but as late as 1872 it was little but a ruin in the forest, where only the foundations of fortifications and house walls and a few holes in the ground were visible.

There do not appear to be any written records from Roman times of the Pfahlgraben or the Saalburg; neither are there any legends connected with them, and the valuable help to history, therefore, occasionally afforded by myths, is in this case wanting. Our present knowledge is based practically on the remains of the foundations and on the relics found among them. But little as we know of the history of these old fortifications, yet there can be no doubt that the Latins and the Teutons once struggled for supremacy along them, and that the former were conquered, and retired. And as one

Saalburg gefunden und in den „Weissen Turm“ im Homburger Schlosse eingemauert wurde.

Für die Folgezeit zeigt die Geschichte einen bunten Wechsel bald von Aufständen der Germanen und Streifzügen derselben bis in das römische Gallien hinein, bald von erfolgreichem Vordringen der Römer über den Rhein behufs Wiedergewinnung oder Befestigung ihres alten Besitzes. Dass die Saalburg diesen Wechsel des Geschickes an sich erfahren habe, steht nirgends geschrieben, ist aber an Ort und Stelle unwiderrüchlich nachgewiesen worden.

Das Zerstörungsjahr der Saalburg ist auch nicht mit annähernder Sicherheit zu bestimmen. J a c o b i sagt über diesen Punkt: „Die im Kastell in den jüngsten Brandschichten gefundenen Münzen bestätigen die Anwesenheit der Römer noch nach dem Jahre 250. Berücksichtigt man, dass mehrere Jahre darüber hingingen, bis neu geprägte Münzen in den germanischen Provinzen in Umlauf gesetzt wurden, so wird man nicht fehlgehen in der Annahme, dass die Römer etwa um das Jahr 280 noëll im Besitze der Saalburg waren.“

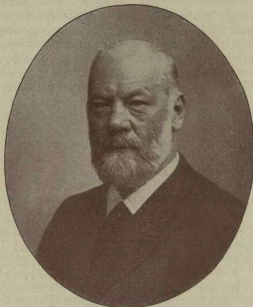
Nach ihrer Zerstörung geriet die Saalburg in Vergessenheit, zumal sich bald dichter Wald über die Stätte ausbreitete. Das Andenken an

Taunus et qu'à cette occasion le château-fort de la Saalbourg fut reconstruit. Tacite nous raconte que Germanicus pénétra dans le pays des Chattes „après avoir construit un fort dans la montagne du Taunus, sur les ruines d'un retranchement édifié par son père.“

La Saalbourg a été en possession presque ininterrompue des Romains jusqu'à l'an 250 au moins. Elle a été détruite plusieurs fois, ceci est vrai; mais chaque fois elle fut reconstruite sur un plan plus étendu. Le Limes, ligne de défense du Danube au Rhin, est probablement l'oeuvre de l'empereur Antonius Pius, auquel les légionnaires du Taunus firent placer une pierre munie

follows the lines of the Pfahlgraben and the ruined Kastells one cannot avoid the reflection that a great empire, advanced and civilized though it was, but with its members weakened physically and morally by centralization and the destruction of individualism, could not withstand the assaults of a ruder but stronger race, with its units undereroriated by overcrowding and overgovernment.

The name **Saalburg** may come from the word saal, meaning hall, or sal, meaning salt, but the origin of the name is still uncertain. The first writer known to use the name was the Homburger, Elias Neuhoof, who mentions the Saalburg in a letter in 1747, and who wrote a short account of it, 1777. He saw it still in a state of tolerable repair, although it had served as a quarry of ready cut blocks of stone to the neighboring peasants, and although many of its stones had been carried off for building the castle and the Lutheran Church at Homburg in the seventeenth and eighteenth centuries.



Geheimer Baurat L. Jacobi, verdienter Saalburg-Forscher



die Römerherrschaft wurde durch die nachfolgenden Ereignisse (Völkerwanderung, Reich der Franken usw.) so gründlich aufgelöst, dass man noch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts diese Ruine auf dem Tannus für ein fränkisches Jagdschloss hielt. Die Bewohner der Umgegend behandelten die Stätte als Steinbruch.

Im Jahre 1847 taucht zum erstenmale der Gedanke auf, dass die Saalburg ein Ueberrest der Römerherrschaft auf deutschem Boden sei. „Die Saalburg, so dieselb dem Polgraben lieget, ist ein viereckiger Platz, mit einem Graben umgeben (in Wirklichkeit sind es zwei), und stellt uns eine Schanze der Römer für.“ Elias Neuhof, der diese Ansicht vertrat, war Hessen-Homburgischer Regierungsrat.

Friedrich Ludwig und Landgraf Friedrich Josef sorgten als erste für die Erhaltung der Altentümer in der Gegend von Homburg und des letzteren Bestrebungen wurden wesentlich durch seine hochgebildete Gemahlin Elisabeth, Tochter Georgs des Dritten von England unterstützt. Von ihr empfing die berühmteste Trinkquelle Homburgs ihren Namen.

Seitdem sind wiederholt Ausgrabungen auf der Saalburg und in der nächsten Umgebung vorgenommen worden, so 1855—57 durch den ver-

d'une inscription commémorative, en 139. Cette pierre est le monument le plus ancien qu'on ait trouvé sur toute la ligne du Limes. La villa devant la Saalbourg a peut-être reçu dans ses murs l'empereur Caracalla, auquel on éleva également une pierre, en 212. Cette pierre fut trouvée en 1723, et fixée dans le mur de la „Tour blanche“ du château de Hombourg, comme une curiosité dont on ne connaissait pas alors l'importance.

L'année de la destruction définitive de la Saalbourg n'est pas connue. Ceux qui placent cet événement bientôt après 280 ont de bonnes raisons pour le faire.

Un jour on entreprit de bâtir dans le Tannus une chaussée qui traversait justement le territoire de la Saalbourg; heureusement toutefois sans

It was only in 1818 that the taking away of the stone was stopped, and not until 1853 that the first diggings were undertaken by the antiquarian, F. G. Habel. In 1870, Colonel A. von Cohausen was entrusted with the excavations and repairs at the Saalburg, and in 1871, the Königliche Geh. Baurat L. Jacobi joined him, and under his guidance the work is still carried on. The Homburg „Saalburg-Verein“ furnished some of the money, the Emperors William I and Frederick III likewise assisted with funds, and the present sovereign in 1897 ordered the reconstruction of the central building. The rejuvenating of the Saalburg is progressing slowly but steadily, and each year sees a certain amount of reconstruction carried out, as well as a certain number of archaeological finds. Every care is taken to insure the utmost possible accuracy in reconstruction. Roman camps similar in character have been examined in other parts of the world, for instance, at Fréjus near Cannes in France and near Lambaesis in Algeria, and these

storbenen Archivar Habel, darnach durch eine besondere vom Landgrafen Ferdinand eingesetzte Saalburg-Kommission.

Letzterer wurden namentlich durch die Gebrüder Blanc, Erbauer des Homburger Kurhauses, reichliche Geldmittel zur Verfügung gestellt.

Eine planmäßige Erforschung der Saalburg in grösserem Stil begann nach dem Uebergange der Landgrafschaft Hessen-Homburg an Preussen (1866). König Wilhelm I. weilte im Jahre 1868 in Homburg und auf der Saalburg; er erkannte sofort den grossen Wert des Platzes für die Altertumskunde und betraute einen der bedeutendsten Altertumsforscher der Provinz Hessen-Nassau, den Ingenieur-Obersten A. von Cohausen aus Wiesbaden, mit der Vornahme der weiteren wissenschaftlichen Arbeiten. Der Genannte gewann in der Person des Homburger Baumeisters Jacobi, Kgl. Geheimrat, einen tüchtigen Mitarbeiter, der namentlich nach der technischen Seite hin die römische Archäologie gefördert hat. Von Beiden erschien eine ausführliche Beschreibung der Saalburg und der hauptsächlichlichen Saalburgfunde unter dem Titel:

Das Römerkastell Saalburg. Von A. von Cohausen und L. Jacobi. 5. Auflage, nach den Ergebnissen der letzten Ausgrabungen

toucher le château lui-même, elle passait par la colonie civile fixée hors de ses murs. On y trouva beaucoup de choses d'origine romaine et même un pot de terre glaise contenant plus de 500 pièces de monnaie. Beaucoup de ces objets furent donnés par les landgraves à des princes en visite à Hombourg ou à des sociétés scientifiques des villes voisines. L'accès du château ayant été facilité par la création de ce nouveau chemin, les bourgeois de Hombourg commencent à faire usage de la Saalbourg comme d'une carrière et ils détruisent une grande partie des murs, qui existaient encore.

En 1818, un ordre du landgrave interdit cet acte de vandalisme; son successeur trouva un moyen plus efficace pour préserver les ruines, en ache-

have been followed in many details. Roman authors, like Caesar and Tacitus, have been studied diligently for every passage which might bear on the subject, and it is safe to assume that the new Saalburg will closely resemble the original. Certain persons take exception to the rebuilding of the Saalburg, but it may be well to suggest in rebuttal that no ruin would give the same impression of reality as the restored building, and, moreover, that there are some seventy-nine other camps of the same kind in a state of ruin.

The Saalburg was a fortress, but one practically constructed on the lines of a Roman military encampment, and it may perhaps better be designated as a permanent fortified military camp than as a fort. There is little doubt that, in the order of time, there were three permanent camps at the Saalburg. The first was probably an earthwork, and was much the smallest. The second, it is believed, was of wood and was probably destroyed by fire, possibly after a fight. Various remains have been discovered

ergänzt von H. Jacobi, Regierungsbaumeister. Mit 3 Tafeln. Preis 1 Mark. Bad Homburg, Staudt u. Supp, 1900.

Für eingehende Studien ist ein grösseres Werk von Baurat Jacobi bestimmt, das nach jahrelangen Vorbereitungen im Jahre 1897 unter dem Titel erschien:

Das Römerkastell Saalburg bei Homburg vor der Höhe. Nach den Ergebnissen der Ausgrabungen und mit Benutzung der hinterlassenen Aufzeichnungen des Königl. Konservators Obersten A. von Cohausen, von L. Jacobi, Mitglied der Reichs-Limes-Kommission. Mit einer Karte, 80 Tafeln und 110 Textabbildungen. Homburg vor der Höhe. Im Selbstverlage des Verfassers. — Text 608 Seiten. Atlas dazu mit 80 Tafeln. 2 Bände. Preis 25 Mk., gebunden 30 Mk.

Das Interesse des Hohenzollernhauses an der Saalburg hat sich von Generation zu Generation verstärkt. Kaiser Friedrich, der als Kronprinz lange in Bad Homburg residierte, kam häufig auf die Saalburg und legte sogar bei den Ausgrabungen Hand an. Kaiser Wilhelm II. lässt keinen Besuch in Homburg oder Schloss Friedrichshof vorübergehen, ohne dabei die Saalburg zu besichtigen.

tant à la ville tout le terrain. Ce prince était le landgrave Frédéric Joseph; il avait pour épouse une fille du roi d'Angleterre George III, Elisabeth, dont la plus fameuse source de Hombourg porte le nom.

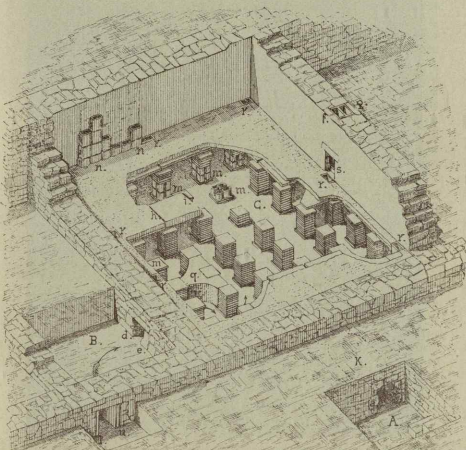
Dès 1850 environ, on procéda à des recherches sérieuses sur la Saalbourg. Une commission spéciale fut nommée, et les fonds nécessaires donnés par les frères Blanc, fondateurs du splendide Casino de Hombourg, ont largement contribué au succès de cette œuvre.

Des recherches régulières et en grand, de la Saalbourg commencèrent, quand le landgraviat de Hesse-Hombourg fut réuni à la Prusse (1866). Le roi Guillaume Ier en 1868 fit un séjour à Hombourg et à la Saalbourg. Immédiatement il se rendit compte de la grande valeur de cet endroit au

leading to these conclusions. The third camp was built almost on the lines of the second and was surrounded by a stone wall whose outside dimensions were 221,45 meters in length by 147,18 meters in breadth; that is, the sides had a relation of 2 to 3. The wall was about 2,50 meters in height and was crenellated, to allow the legionaries to hurl their pilums or throwing-spears through the openings. On the outside it was surrounded by a double probably dry ditch, while on the inside it was banked up with earth, forming a platform for the soldiers to stand on. On each side was a gate: to the south the Porta Decumana, to the north the Porta Praetoria, to the east the Porta Dextra and to the west the Porta Sinistra. The Porta Decumana had a double entrance and the other three only one each, and each of these gates was flanked by two small towers. The northern and southern gates were in the middle of their respective sides, while the eastern and western ones, through which it is believed the troops made sorties,



Saalburg-Funde



Heizungsanlage — Chauriage souterrain — Heating arrangement

Am 18. Oktober 1897, bei Gelegenheit der Enthüllung des Wiesbadener Denkmals für Kaiser Friedrich III., erklärte er, dass er zur Erinnerung an seinen hochseligen Vater das Prætorium auf der Saalburg bei Homburg wieder aufbauen und zu einem Reichs-Limes-Museum erweitern wolle. Der preussische Landtag erteilte dem Plane seine Zustimmung und bewilligte die hierzu nötigen Gelder in Höhe von 350,000 Mark.

Am 11. Oktober 1900 wurde hierzu in seiner Gegenwart in feierlichster Weise der Grundstein gelegt. Gleichzeitig sind für den Wiederaufbau der Porta decumana mit der anschliessenden Wallmauer die nötigen Mittel aus dem Dispositionsfonds bewilligt worden, und am 9. August 1901 konnte vor dem Mittelpfeiler die Bronzestatue des Kaisers Antoninus Pius von J. Götz aufgestellt werden.

Wenn wir das Kastell durchschreiten und jenseits noch 300 Schritt der Waldschneise folgen, so kommen wir an einen Wall mit davorliegendem Graben, welcher wie ein Eisenbahndamm in grossem Bogen das Saalburggebiet umzieht, als ob er einer älteren, bereits bestehenden Anlage ängstlich ausweichen müsste. Es ist der Pfahlgraben oder, wie er früher immer und auch heute noch im Volksmunde heisst, „Pal“ oder „Pohl“, der „limes

point de vue archéologique et chargée l'un des plus célèbres archéologues de la province de Hesse-Nassau, l'ingénieur A. von Cohausen de Wiesbaden, d'exécuter toutes les recherches scientifiques nécessaires. Cet archéologue trouva dans l'architecte Jacobi de Hombourg un excellent collaborateur, qui, surtout au point de vue technique, a fait progresser l'archéologie romaine. Ces deux savants publièrent une description détaillée de la Saalbourg et des principales trouvailles faites à la Saalbourg, sous le titre suivant:

La forteresse romaine de la Saalbourg, par A. von Cohausen et L. Jacobi. 5^{ème} édition, revue et augmentée d'après les résultats des dernières fouilles, par L. Jacobi, architecte de l'Etat. Avec trois tableaux. Prix 1 marc. Hombourg, Staudt et Supp. 1900.

were at one-third the distance from the southern end and faced exactly the doors of the main building.

The southern wall and half the eastern and western wall, the Porta Decumana, the Porta Dextra and Sinistra are already rebuilt as well as the Prætorium within, the „Sinistra“ at the expense of Mr. Ross R. Winans from Baltimore. Over the outside of the Porta Decumna is an inscription: „Guillelmus II Frederici III Filius Guilelmi Magni Nepos Anno Regni XV in memoriam et honorem parentum castellum limitis Saalburgense restituit.“ In front of the gate is a statue of green bronze with some gilt decorations: it is by a German sculptor, I. Götz, and is inscribed: „Imperator Romanorum Tito Aelio Hadriano Antonino Augusto Pio Guillelmo II Imperator Germanorum.“

The interior of the Saalburg is an almost level rectangular space which slopes gently towards the north and in the centre of which is the



Bildhauer Joh. Götz fecit.

Hadrian, 117—138 n. Chr. römischer Kaiser.

Diese Bronzestatue kommt im Auftrag des Kultusministeriums Mitte Juni auf der Saalburg vor dem Sacellum zur Aufstellung.

imperii romani", der sich vom Niederrhein hier vorüber bis an die Donau erstreckt und in Verbindung mit Kastellen, Wartinürnen und Heerstrassen die von den Römern beherrschten Rhein- und Donauprovinzen militärisch und zollgrenzlich absperrern sollte gegen die unbesteuerte Ein- und Ausfuhr, wie gegen die Einfälle der kriegs- und beutelustigen Germanen im Norden und Osten.

Das Kastell hat auf jeder der vier Seiten ein Tor, welches durch vier-eckige Türme flankiert ist, und über welches, in Holzkonstruktion, der Wehrgang hinführte. Auf den kurzen Seiten liegen die Tore in der Mitte, auf den Langseiten aber umgekehrt, wie es das Schema verlangt, aus heute noch unbekanntem Gründen, in dem hinteren Drittel.

Das Tor auf der dem Feinde zugekehrten Seite ist die Porta praetoria. Sie ist die schmalste und wurde zur Kampfbereitschaft nicht nur geschlossen, sondern auch mit Steinen und Balken zugesezt und verbarri-kadiert. Das Tor auf der entgegengesetzten, dem Inland zugewandten kurzen

Jacobi a composé, pour faciliter des études plus approfondies, un ouvrage plus complet, qui fut publié en 1897, après plusieurs années de recherches, sous le titre:

La forteresse romaine de la Saalbourg près de Hombourg vor der Höhe. D'après les résultats des fouilles et les dessins laissés par le conservateur royal, colonel A. von Cohausen et par L. Jacobi, membre de la commission du Limes. Avec une carte, 80 tableaux et 110 gravures dans le texte. Hombourg v. d. H. Edité par l'auteur lui-même. 608 pages de texte avec atlas et 80 tableaux. Prix: 25 marcs, relié 30 marcs.

Praetorium. The southern end is spoken of as the Retentura, the northern end as the Praetentura, and the eastern and western parts as the Latera Praetorii.

The Retentura, which was farthest from the enemy, was the place for the commissariat and quartermasters' departements. In the eastern half are the remains of the Horreum or provision house, as is demonstrated by the cross-walls still remaining and the hooks for hanging meat found there. In the western half of the Retentura are the remains of what is called the Quaestorium, which may have been the officers' quarters.

The Praetentura, at the northern end nearest the enemy, was the quarter of the soldiers, who lived there either in tents or in wooden huts. Here, somewhat sunk in the ground, is a small circular ring, which was at first supposed to be an amphitheatre; but as many horseshoes were found there, it seems most probable that it was a riding ring or a horse-pond. At the northeastern end of the Praetentura are the remains of a bath which dates back probably to the earliest earthwork camp and which does not appear to have been used at the latest period. This bath consisted of two main parts. One with a seat in it was a coldwater bath. The other was

Seite ist die Porta decumana. Die darüber in vergoldeten Bronzebuchstaben angebrachte Inschrift lautet:

„Guilelmus II Friderici III filius Guilelmi magni nepos anno regni XV in
„memoriam et honorem parentum castellum limitis Romani Saalburgense
restituit“

zu deutsch:

„Wilhelm II., Friedrichs III. Sohn, des grossen Wilhelm Enkel, liess im
„fünfzehnten Jahre seiner Regierung zur ehrenvollen Erinnerung an seine
Eltern das römische Limeskastell Saalburg wiederherstellen.“

Ein besonderes Fundament vor dem Mittelpfeiler trug einen Unterbau, auf welchem eine Säule aufgestellt war. In der Tat haben sich hier Sandsteinbruchstücke gefunden, welche der gewöhnlichen Darstellung einer Kaiserstatue angehört zu haben scheinen. Da hierbei in erster Linie an den Erbauer eines der Kastelle und des Limes überhaupt, an den Kaiser Antoninus Pius, zu denken ist, so ist dessen Standbild in Bronze dort aufgestellt. Auf dem Sockel steht die Inschrift:

„Imperatorii Romanorum Tito Aelio Hadriano Antonio Augusto Pio
Guilelms II imperator Germanorum.“

zu deutsch:

„Dem Kaiser der Römer, Titus Aelius Hadrianus Antoninus Augustus
Pius, Wilhelm II., der Kaiser der Deutschen.“

La maison des Hohenzollern a montré, de génération en génération, un intérêt toujours grandissant pour la Saalburg. L'empereur Frédéric, qui, comme Kronprinz résida longtemps à Hombourg, fit de fréquentes visites à la Saalburg et daigna même mettre la main aux fouilles. L'empereur Guillaume II ne visita jamais Hombourg ou le château de Friedrichshof, sans aller en même temps à la Saalburg.

Il est naturel que les fouilles gigantesques, qui ont été effectuées sur la Saalburg, aient mis au jour un très grand nombre d'objets intéressants.

Si, parmi les trouvailles de la Saalburg, on ne rencontre aucune oeuvre d'art de premier ordre, on y trouve toutefois de nombreux exemplaires des arts dits inférieurs, principalement des pierres commémoratives

heated from underneath and was subdivided into two portions, of which one was a warmwater bath and the other probably a hot air bath.

The Praetorium which is 60 meters long and 40 meters wide, is in the position where the tent of the commander was placed in a flying Roman camp. It is now almost restored and is to be used as a museum for the various finds. The southern end is a big wooden-roofed hall with stone walls in which are two stories of windows of which the upper ones are the biggest. It is supposed that during bad weather the soldiers were drilled and practised in throwing the pium and vaulting on a wooden horse in this hall. Adjoining this to the north is the Atrium, a courtyard open to the sky, and surrounded by a wooden roofed piazza.

Die Tore an den Langseiten des Kastells sind an den Enden der Via principalis links die Porta principalis sinistra und rechts die Porta principalis dextra. Sie waren es, welche vorzugsweise bei Ausfällen benutzt wurden, und von ihnen aus stürzten sich die Verteidiger auf den Feind in dem Augenblicke, wenn er beim Ueberschreiten der Gräben und im nächsten Pflanzwurf der Wallbesatzung am meisten gehindert und bedrängt war.

Auch eine Badeanstalt bestand, wie Ueberreste beweisen. Zwei Räume, welche durch ein Fachwerksgebäude anscheinend verbunden waren, ergaben einen Raum zum Aus- und Ankleiden, ein Kaltbad und ein Schwitzbad. Durch einen unterirdischen Kanal wurde das schmutzige Wasser unter der Heizanlage hindurch abgeführt und nach dem südlichen Spitzgraben des Kastells weiter geleitet. Eine spezielle Heizanlage mittelst Hypokausten war vorhanden. (Siehe Nachbildung.)

Rings um das Kastell und, vermutlich streng von diesem getrennt, dehnte sich eine bürgerliche Niederlassung, das sog. Lagerdorf aus, in welchem sich im Laufe der Jahre eine ansehnliche Zivilbevölkerung ansiedelte. Ursprünglich bestand diese nur aus dem Tross, der den Heeren folgte, Marketendern, Wirten und Gauklern, die hier erst pro-

et avec inscriptions, des tuiles et des carreaux en terre, des vases en argile, des ustensiles de cuisine en verre et en plomb, des objets en bronze, fer et bois, ainsi que de nombreux outils et instruments agricoles, même des articles de toilette, nombre d'armes, de harnais, de clefs et de ferrures de portes, et une foule de monnaies; qui, dans leur ensemble et une à une, sont un éloquent témoignage de la haute culture des Romains envoyés jusqu'aux limites extrêmes de leur immense empire.

Il nous faut recommander une visite au Musée de Hombourg v. d. H., où un grand nombre de trouvailles sont exposées de la manière la plus rationnelle.

In the Atrium are two wells, one with a wooden, the other with a thatched roof, and the remains of a little building of uncertain date and use, but which was perhaps a Sacellum for the first or second camp. On the east and west sides of the Atrium, beyond the piazza, are long narrow chambers; on the east the armoury, on the west four rooms for military equipments. To the north is another smaller court, in which are two votive altars and the statues of the Emperors Hadrian and Alexander Severus and beyond which are several more rooms. The middle one of these was the latest Sacellum, where the military insignia, the statues of the gods and emperors, and the treasury were kept.

Immediately around the Saalburg there are many ruins. To the east and west the foundations of many small houses show that there must have been something of a settlement. To the south are the remains of many Canabae, i. e., houses of settlers and camp-followers and also drinking shops, probably not unlike our Bars. Immediately before the western

visorisch ihre Buden (canabae), dann massive Wohnhäuser aufschlugen. Allmählich vergrösserte sich aber die Ansiedlung durch Veteranen, die nach ehrenvollem Abschied hier ihren Wohnsitz in der Nähe der alten Truppen nahmen, Kaufleute, welche mit den germanischen Nachbarn Handel trieben, Handwerker und schliesslich, nachdem es den Soldaten gestattet war, mit ihren Frauen ausserhalb der Festung zusammenzuwohnen, durch Frauen und Kinder, sodass das ganze Gebiet allmählich eine Fläche von etwa 30 Hektaren bedeckte. Die einfache Grenzstation wurde hiermit zu einem kleinen blühenden Grenzstädtchen, das den Handelsverkehr nach dem Inlande vermittelte.

Einige der wichtigsten bis jetzt untersuchten Gebäude sind folgende:

a) Canabae.

Als solche werden die Wohnungen, Kneipen und Kaufläden der Markender (canabenses oder canabarii) auf Inschriften bezeichnet, und wir finden eine ganze Reihe von ihnen, wenigstens in ihren Kellern, erhalten, wenn wir von der Usinger Chaussee aus die Römerstrasse nach Heddernheim betreten. Wir sehen dort 18 gemauerte Keller freigelegt, die alle nach einem Schema unmittelbar nebeneinander gebaut sind. Jedes Häuschen hatte seinen eigenen Brunnen und war wahrscheinlich auch mit einem Zaune gegen den Nachbar abgeschlossen.

C'est ce Musée qui doit prendre place dans le Pretorium de la Saalbourg.

Nous reproduisons dans ce court exposé deux statues en bronze, que Sa Majesté l'empereur allemand a fait exécuter, par le célèbre sculpteur Johannes Götz de Charlottenbourg, pour décorer la Saalbourg.

L'une représente Alexandre Sévère, empereur romain (222—235 après J.-C.)

La plupart des monnaies, trouvées à la Saalbourg, 252 pièces d'argent, sont à l'effigie de cet empereur.

front of the south wall are the foundations of the so-called „villa“, which was possibly the house of the commander in peace times, or which may have been an officers' club, and where at the proper season wild strawberries now grow in abundance. There appears to have been a bath here, or at least there is a heating apparatus under one room.

The water supply depended on wells, of which sixty-five have been found up to date. Nine of these are in the camp. Almost every small house had its own well. The oldest have wooden sides, while the later ones have walls of stone without mortar. The dirty water was carried away by drains or canals, some of which still act.

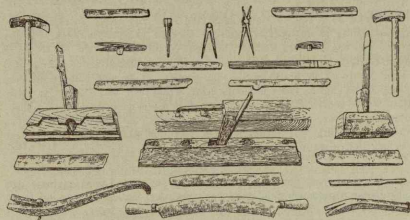
The heating system was ingenious. A shallow cellar was dug and a number of low brick pillars erected. These supported a floor of terra cotta tiles and concrete. Outside of the house was a sort of oven, which had an opening into the cellar, and the cellar was also connected with the outer air by terra cotta pipes placed against the inside of the walls and



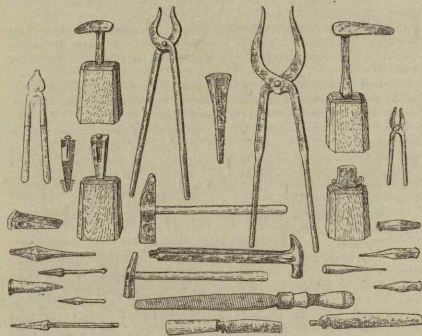
Bildhauer Joh. Götz fecit.

Severus Alexander, 222—235 n. Chr. römischer Kaiser.

Diese Bronzestatue kommt im Auftrag des Kultusministeriums Mitte Juni auf der Saalburg vor dem Castellum zur Aufstellung.



Saalburg-Funde:
Werkzeuge — Outils — Tools



b) Die Villa.

Etwa 20 m südlich vom Kastell und zwar aus bisher unerklärten Ursachen schräg zu dessen Dekumansseite liegt ein grosses Bauwerk, welches in der Anordnung seiner Räume ganz dem entspricht, was wir bei so vielen Ausgrabungen im Rheinland in römischen Villen gefunden haben: grosse und kleine rechteckige heizbare Säle und Stuben, an die sich halbkreisförmige Triklinien anlehnen. Diese in Deutschland, Frankreich und England an Villen stets wiederkehrenden Normalformen haben nichts gemein mit den pompejanischen Häusern und umschliessen kein Atrium oder Peristyl. Die Villa vor der Saalburg war wahrscheinlich von dem Kommandeur oder einem reichen Zivilverwaltungsbeamten bewohnt.

Die Funde.

Dass die ungeheuren Erdbewegungen auf dem Saalburggebiete eine sehr grosse Anzahl von Funden zu Tage gefördert haben, liegt auf der Hand.

Wenn unter den Saalburgfunden auch keine Kunstwerke ersten Ranges zu finden sind, so sind trotzdem viele Stücke der Kleinkunst auf uns gekommen, vor allem aber zahlreiche Denk- und Inschriftsteine, Ziegel und Kacheln, Tongefässe, Haushaltungsgegenstände aus Glas und Blei, Gegen-

L'autre statue de bronze représente l'empereur Hadrien (117—138 après J.-C.)

Sa Majesté l'empereur allemand a chargé également le sculpteur Goetz d'exécuter une plaque commémorative en l'honneur de l'immortel savant Théodore Mommsen, président de la Commission du Limes. (Voir notre gravure.)

Cette commission du Limes s'occupe de la recherche, de l'étude, de la découverte et de la collection des innombrables antiquités que l'on rencontre dans les vestiges du Limes romain.

opening at the roof or within the room. A wood-fire was built in the oven and the hot air went into the cellar and enough of it rose through the terra cotta pipes to keep up a slow draught. The floor and the walls were gradually heated up and the room was doubtless kept warm for a rather long time. These „Hypokaustes“ have been rebuilt. (See illustration.)

Many articles have been dug up at the Saalburg, principally under the ruins or in the wells.

The number of coins found is about 2500.

Some of the finds are chiefly of archaeological and ethnological interest. Such for instance is the pottery in the shape of amphoras, jars, etc., of which much has been dug up; but especially noteworthy are the broken panes of glass of which many pieces were found in the „villa“, for they show that in northern climes the Romans used glass windows. The panes range from a light green to a darkblue color, and they were about 40 centimeters by 40 centimeters.

stände aus Bronze, Eisen und Holz, sodann viele Werkzeuge und landwirtschaftliche Geräte, auch Toilettengegenstände, viele Waffen, Pferdegeschirre, Schlüssel- und Türbeschläge und zahllose Münzen, die alle, insgesamt wie im besonderen, ein beredetes Zeugnis für die hohe Kulturstufe, auf der selbst die in die entferntesten Grenzen des damaligen Reiches entsandten Römer standen, ablegen.

Ein Besuch des Museums in Homburg v. d. H., in dem in übersichtlicher Anordnung eine grosse Anzahl von Funden zur Besichtigung ausgestellt sind, ist Jedermann zu empfehlen.

Es ist dieses das Museum, das in dem Pratorium der Saalburg untergebracht werden soll.

Wir bringen zwischen den Blättern dieser Abhandlung die Abbildungen von 2 Standbildern aus Bronze, die auf Anregung Sr. Maj. des deutschen Kaisers zur weiteren Ausschmückung der Saalburg das Cultusministerium, von dem bekannten Bildhauer Johannes Götz in Charlottenburg, hat herstellen lassen.

Das eine Kunstblatt stellt den Alexander Severus, römischer Kaiser (222—235 n. Chr.) dar.

Die grösste Anzahl von Münzen, 252 Stück Silberlinge, die auf der Saalburg gefunden wurden, tragen dieses Kaisers Bild.

Die andere Bronzefigur stellt Kaiser Hadrianus (117—138 n. Chr.) dar.

Les deux statues et la plaque commémorative seront inaugurées à l'occasion de la présence de l'empereur pendant la Course Gordon-Bennett et remises officiellement à la Commission de la Saalbourg.

Pour permettre d'exécuter d'autres travaux de rénovation du château, Sa Majesté l'empereur allemand et d'autres personnes généreuses continuent à mettre des ressources à la disposition de la Commission (Fonds de la Saalbourg). C'est ainsi que s'élève, de nouveau, après des siècles, peu à peu, une

Among the iron relics the horseshoes are most noteworthy. A number have been found in the riding ring, and they show that the Romans, in Germany at least, used them. Shoes for mules and oxen are also not uncommon. The spurs were cleverly made, as the shank did not point straight from the middle of the heel but curved somewhat outward; there was thus no danger of the rider accidentally striking his horse, for he had to turn his toes out and bring his heels well in to spur him. In this implement the Romans were ahead of any other people. Few weapons have turned up, probably because they would be most jealously cared for from their great value to friend and foe in such a wild region. Tools, on the contrary, are rather numerous, and the hammers, saws, axes, nails—but no screws—are much like those still in use in Germany. One small garden pick is so exactly like a Swiss ice-axe, that one might almost assert that it was an ice-axe. The works of art are unimportant, consisting principally of a few little bronze statuettes and jewellery.

Se. Majestät der deutsche Kaiser beauftragte auch den Bildhauer Götz mit der Herstellung einer Gedenktafel für den unvergesslichen Gelehrten, Professor Dr. Theodor Mommsen, Vorsitzender der Reichs-Limes-Kommission. (Siehe unser Kunstblatt.)

Diese letztere Körperschaft befasste sich mit der Erforschung, Förderung und Sammlung ungezählter Altertümer, die in den Ueberresten der römischen Limes gefunden werden.

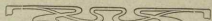
Die beiden Monumente sowohl, als auch die Gedenktafel werden gelegentlich Sr. Majestäts Besuch des Gordon-Bennett-Rennens enthüllt und der Saalburg-Kommission offiziell übergeben.

Weitere Geldmittel zur Vornahme anderer Erneuerungsarbeiten am Kastell werden fortgesetzt durch Se. Majestät den Deutschen Kaiser und durch hochherzige Privatpersonen aufgebracht („Saalburg-Fonds“). So wächst allmählich ein bedeutsames Werk heran, das fortbestehen wird „als Denkmal einer vergangenen hochentwickelten Kultur, als ein Erinnerungsmal an die Vorgeschichte unserer Heimat, als eine reiche Fundgrube für Altertumsforscher, als ein anregendes Lehrmittel für Schüler und zur Freude der Gebildeten aller Stände.“

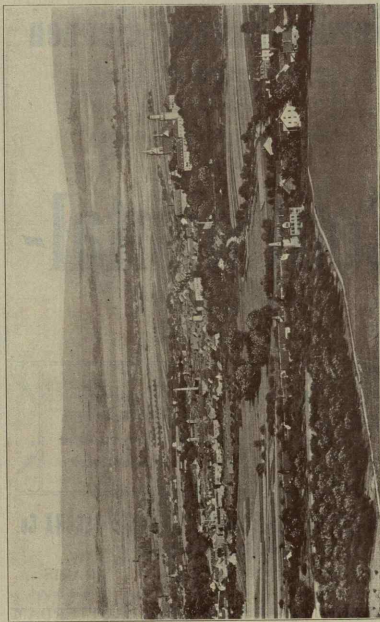
œuvre considérable qui restera comme „le monument d'une brillante civilisation à jamais disparue, un souvenir de l'histoire primitive de l'Allemagne, une mine féconde pour les archéologues, un enseignement vivant pour les étudiants et une joie pour les hommes cultivés de toutes les classes de la société.

Over two hundred articles of leather have been taken out of the wells, where the mud seems to have acted as an air-tight preserver. The most important are one leather jacket and a number of sandals and shoes. No entire pair of these has turned up, but only worn out single specimens, some shaped like an undeformed foot, but many ending in a point in the middle of the toes.

Of the animal bones discovered, all belong to now existing species, except a few of the aurochs (*bos urus*) and the swamp-boar (*Sumpfschwein, sus scrofa palustris*). Many oyster-shells have also been found. It is not wonderful that stag and roe deer remains are plentiful, for these animals may be seen constantly in the vicinity of the Saalburg, and the gates have to be barred at night to prevent their coming in to feed.



Gedenktafel für Professor Theodor Mommsen.
Im Auftrag Sr. Majestät für die Saalburg von Bildhauer Johannes Götz hergestellt.



Homburg von der Saalburghöhe gesehen
Homburg seen from the Saalburg hill

Hombourg vu des hauteurs de la Saalbourg

Das
Gordon-Bennett-Rennen

1903

wurde von
 Herrn **Camille Jenatzy**
 auf

Continental-

Pneumatik
 gewonnen.



„CONTINENTAL“ allein von
 sämtlichen Reifenmarken lief in
 diesem klassischen Rennen ohne
 den geringsten Reifendefekt

CONTINENTAL CAOUTCHOUC UND GUTTA-PERCHA Co.
HANNOVER

LONDON ◦ NEW-YORK ◦ PARIS

64/65 Holborn Viaduct 298 Broadway 18 Rue Brunel

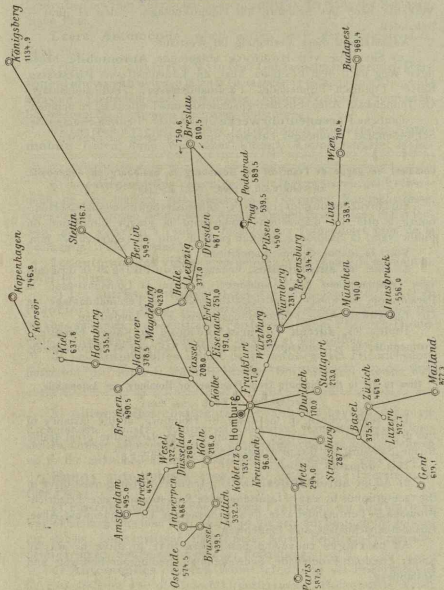
MAILAND ◦ ST. PETERSBURG ◦ ROTTERDAM

Via Alessandro Moika 32
 Manzoni

Hauptzufahrtsstrassen für Automobile von europäischen Gross-Städten nach
 Homburg über Frankfurt mit Kilometer-Entfernung.

Principales routes pour automobiles des grandes villes d'Europe à Hombourg
 via Francfort avec la distance en kilomètres.

Principal Routes for Automobiles from European Cities to Homburg via Frankfurt
 with the Distances in Kilometers.



Wie gelangt man zur Saalburg per Automobil, Wagen oder zu Fuss?

(Siehe Plan.)

Auf Veranlassung der Regierung hat der Magistrat der Stadt Homburg eine Verfügung erlassen, die die Regelung des grossen Verkehrs nach der Saalburg am Hauptrenntage — den 17. Juni — behandelt.

Nachstehend diese Verfügung im Wortlaut:

„a) Sämtliche von Homburg abfahrende **Automobile** haben ihren Weg nach dem Festplatz über die Louisenstrasse, Parkstrasse, Kaiser Friedrich-Promenade, Ferdinandsstrasse, Ferdinandsanlage, Gr. Tannenwald-Allee, Elisabethenschneisse und Lindenweg zu nehmen; sämtliche **Personenfuhrwerke** über Kaiser Friedrich-Promenade, Schwedenpfad, Seulberger Fahrweg und Rotlaufweg zu nehmen;

Comment on gagne de Francfort ou Homburg la Saalburg en automobile, en voiture ou à pied. (Voir le Plan.)

Sur l'invitation du gouvernement, l'administration municipale de Homburg a pris des dispositions concernant la grande circulation du public vers, la Saalbourg, prévue pour le jour de l'épreuve, 17 juin.

Voici la teneur de ces dispositions:

a) Tous les **automobiles**, venant de Homburg et se dirigeant vers l'emplacement de la solennité, suivront la Louisenstrasse, la Parkstrasse, la Kaiser Friedrich-Promenade, la Ferdinandsanlage, la Gr. Tannenwald-Allee, l'Elisabethenschneisse et le Lindenweg.

Toutes les **autres voitures** prendront la Kaiser Friedrich-Promenade, le Schwedenpfad, le Seulberger Fahrweg et le Rotlaufweg.

How to get to the Saalburg from Frankfurt or Homburg per Automobile, Carriage, or on Foot. (See Plan)

The town-council of the town of Homburg, at the instance of the government, has issued an ordinance regulating the great traffic to the Saalburg on the principal racing day, June 17th.

This ordinance decrees:

a) All the **automobiles** starting from Homburg must drive to the race-grounds by way of Louisenstrasse, Parkstrasse, Kaiser Friedrich-Promenade, Ferdinandsstrasse, Ferdinandsanlage, Gr. Tannenwald-Allee, Elisabethenschneisse and Lindenweg.

All **carriages** conveying passengers have to drive by way of Kaiser Friedrich-Promenade, Schwedenpfad, Seulberger Fahrweg and Rotlaufweg.

b) Die von Frankfurt kommenden **Automobile** haben zu fahren über Eschersheim, Hausen, Niederursel, Oberursel, Kanonenstrasse, Oberstetten, Grosse Tannenwald-Allee, Elisabethenschneisse und Lindenweg bis zum Automobil-Aussteigeplatz in der Nähe der Saalburg. Siehe Plan.

Leere Automobile gehen zurück nach dem Exerzierplatz, siehe Plan.

c) Die von Frankfurt a. Main über Gonzenheim kommenden **Personenfuhrwerke** nehmen ihren Weg nach dem Festplatz durch folgende Strassen: Louisenstrasse, Parkstrasse, Kaiser Friedrich-Promenade, Schwedenpfad, Seulberger Fahrweg, Rotlaufweg;

d) Die von Friedberg über Friedrichsdorf kommenden **Automobile** haben ihren Weg über Kirdorf, Kirdorferstrasse, Höhe-

b) Les **automobiles** venant de Francfort passeront par Eschersheim ou par Hausen, par Niederursel, Oberursel, Kanonenstrasse, Oberstetten, Grosse Tannenwald-Allee, Elisabethenschneisse et Lindenweg, pour s'arrêter à l'endroit réservé aux automobiles près de la Saalbourg. (Voir le plan.)

Les **automobiles vides** retourneront vers le champ de manœuvre. (Voir le plan.)

c) Les **autres véhicules** transportant des voyageurs, venant de Francfort sur le Mein, via Gonzenheim, gagneront la Saalbourg par les rues suivantes: Louisenstrasse, Parkstrasse, Kaiser Friedrich-Promenade, Schwedenpfad, Seulberger Fahrweg et Rotlaufweg.

d) Les **automobiles** venant de Friedberg, via Friedrichsdorf, passeront par Kirdorf, Kirdorferstrasse, Hohestrasse, Neuer Weg

b) **Automobiles** coming from Frankfurt have to drive via Eschersheim, Hausen, Niederursel, Oberursel, Kanonenstrasse, Oberstetten, Grosse Tannenwald-Allee, Elisabethenschneisse and Lindenweg up to the automobile halting place near the Saalburg. (See Plan.)

Empty automobiles have to go back to the Exerzierplatz. (See Plan.)

c) Passenger **vehicles** coming from Frankfurt on the Main by way of Gonzenheim take their course to the grounds through the following streets: Louisenstrasse, Parkstrasse, Kaiser Friedrich-Promenade, Schwedenpfad, Seulberger Fahrweg, Rotlaufweg.

d) **Automobiles** coming from Friedberg via Friedrichsdorf have to drive by way of Kirdorf, Kirdorferstrasse, Höhestrasse, Neuer

strasse, Neuer Weg (links fahren), Dornholzhäuser Landstrasse, Oberstedter Weg zu nehmen und schliessen sich Ecke der Grosse Tannenwald-Allee den unter b) bezeichneten Automobilen an.

e) Die von Friedberg über Friedrichsdorf kommenden Personenfahrwerke schliessen sich den unter c) bezeichneten Fahrwerken an der Farbfabrik, Ecke Rotlaufweg und Friedrichsdorfer Landstrasse an.“

Zur besseren Erläuterung und Uebersicht der polizeilichen Vorschriften ist der umstehende Plan hergestellt worden, auf den hingewiesen sei.

(prendre la gauche), Dornholzhäuser Landstrasse, Oberstedter Weg et se joindront ensuite au coin de la Grosse Tannenwald-Allee aux automobiles mentionnés sous la lettre b.

e) Les autres véhicules venant de Friedberg, via Friedrichsdorf, rejoindront les véhicules désignés dans le paragraphe c près de la fabrique de couleurs, à l'intersection du Rotlaufweg et de la chaussée de Friedrichsdorf.

Pour comprendre et observer plus facilement les mesures de police nous renvoyons au plan dressé dans ce but et que l'on trouvera sur une autre page.

Weg (keep to the left of the road), Dornholzhäuser Landstrasse, Oberstedter Weg joining automobiles mentioned under b) at the corner of the Grosse Tannenwald-Allee.

e) Passenger vehicles coming from Friedberg via Friedrichsdorf join the vehicles mentioned under c) at the Paint-works corner Rotlaufweg and Friedrichsdorfer Landstrasse.

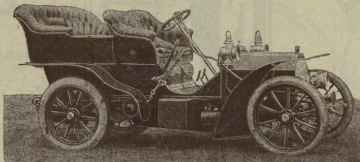
For better explanation and information we refer to the plan given on another page.



Plan umstehend
Voir plan au verso
See plan next page

Daimler Motoren-Gesellschaft

Cannstatt ◦ Marienfelde ◦ Wien
◦ London ◦ Mailand ◦ Paris ◦



Alleinige Fabrikanten der Automobile

„MERCEDES“

AUTOMOBILE
für Personen- und Warentransport

Spiritus-, Benzin- und Petroleum-Motoren
Motorboote und Schiffsmotoren

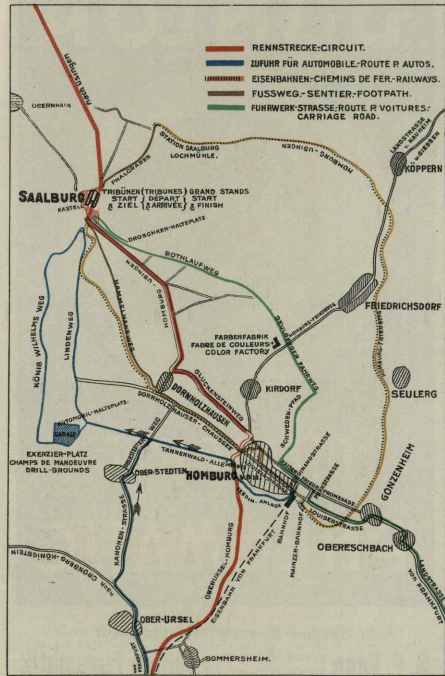
Automobile Schienenfahrzeuge
Lastwagen bis 5t Tragkraft.

Die feinste Marke



Neue
Automobil-
Gesellschaft

BERLIN N.W.





„DUNLOP.“



DIE PERLE
ALLER
PNEUMATIC

~~~~ Gordon-Bennett-Rennen 1902 ~~~~

**S. F. Edge** gewann dieses   **Dunlop Pneumatik**  
klassische Rennen auf

und hatte trotz überaus schlechter Strassen nicht den geringsten Defekt.



## Bad Homburg.

Am Südostabhang des Taunus, von der dunklen Kette wald- und jagd-reicher Berge malerisch umrahmt, liegt **Bad Homburg**.

Aus saftigem Grün und schimmernden Blütenblümen tauchen die roten Ziegeldächer der Altstadt Homburgs hervor und über die grünen Baumkronen hinweg grüsst uns der schlanke, weisse Turm des Landgrafen-schlosses, der Jahrhunderte hindurch Tage des Friedens und des Krieges an sich vorübergehen liess.

Bereits im 12. Jahrhundert bestand ein Burgschloss Homburg, dessen Name von Hohenberg, Höhnberg, Hohenburg, abgeleitet wird und das von den Dynastien von „Eppstein“, als kaiserliche Waldgrafen, bewohnt wurde.

### Homburg.

Sur le versant sud-est du Taunus, qu'encadre, d'une manière pittores-que, une sombre chaîne de montagnes riches en forêts et en gibier, s'étend la ville de bains: Homburg.

On aperçoit les toits de tuiles rouges de la vieille cité émerger d'un fond de verdure et d'arbres aux brillantes fleurs; par delà les couronnes vertes des arbres, c'est la blanche tour svelte du château du Landgrave, qui semble vous saluer. Pendant des siècles, elle a vu passer sous ses murs des jours de paix et de guerre.

Dès le XII<sup>e</sup> siècle existait un château-fort, Homburg dont le nom vient de Hohenberg, Höhnberg, Hohenbourg et qui fut habité par les dynasties des Eppstein, Waldgraves d'empire.

Aujourd'hui les couleurs impériales flottent sur l'antique château, où

### Homburg.

**Homburg** is situated on the south eastern slopes of the Taunus, pic-turesquely encircled by the dark chain of wooded mountains, abounding in game.

The red-tiled roofs of the old portion of Homburg emerge out of the succulent green and the varie-coloured blossoms of the trees; towering above the tops of the trees we are saluted by the slender white castle-tower which for centuries has seen days of peace and war.

In the 12<sup>th</sup> century already there existed a mountain stronghold „Homburg“, the name of which is derived from Hohenberg, Höhnberg, Hohenburg, inhabited by the families of „Eppstein“, imperial counts.

To-day the imperial flag is waving from the ancient castle in which His Majesty with his august guests and the retinues have taken up temporary quarters.

## Bad Homburg

Heute flatter die kaiserliche Standarte über dem alten Schloss, in dem Se. Majestät, die hohen Gäste und das Gefolge für die Festtage vorübergehend Quartier genommen haben.

Die prachtvolle Lage, ein mildes, trockenes und gesundes Klima, im Sommer kühl, im Winter warm, und viele heilkräftige Quellen, haben Homburg zu dem gemacht, als was es heute bis in ferne Lande bekannt ist: ein Kurort allerersten Ranges!

Nicht mehr die Roulette der Gebr. Blanc übt heute ihre Anziehungskraft auf die Tausende und Abertausende der Kurgäste, sondern der hygienische Wert Homburgs verleiht ihm heutzutage seine grosse Bedeutung.

Zahlreiche mustergiltige Einrichtungen der Stadt- und Kurverwaltung, welche den verwöhnten Fremden mit allem Komfort einer modernen Grossstadt umgeben, — die vielen besteingerichteten Hôtels und Pensionen, gross-

Sa Majesté l'empereur, les invités illustres et leur suite sont descendus pour quelques jours à l'occasion des fêtes.

Une situation splendide, un climat doux, sec et salubre, frais en été, chaud en hiver, de nombreuses et salutaires sources d'eau minérale ont fait de Homburg une ville de bains de tout premier ordre et ont consacré sa réputation jusque dans les pays les plus éloignés.

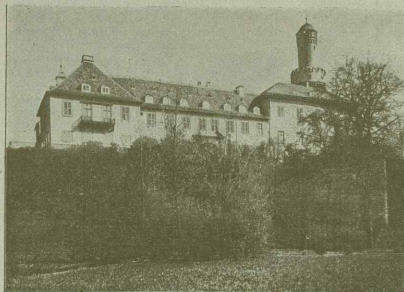
De notre temps ce n'est plus la roulette des frères Blanc qui attire des milliers et des milliers de baigneurs. C'est sa grande valeur hygiénique qui confère maintenant à la ville toute son importance.

De nombreuses attractions, œuvres de l'administration de la ville et des bains, accueillent l'étranger blasé et le retiennent grâce à tout le confort le plus moderne. Beaucoup d'hôtels et de pensions des mieux installés, des établissements de bains splendides et modernes font de cette jolie petite ville un refuge pour les personnes fatiguées par le travail et qui ont besoin et soif de repos.

Owing to its lovely situation, a mild, dry and healthy climate, cool in summer, warm in winter, besides many springs benefiting to suffering humanity, Homburg has come to be what it is reputed for to far distant lands: a Spa of superior sort.

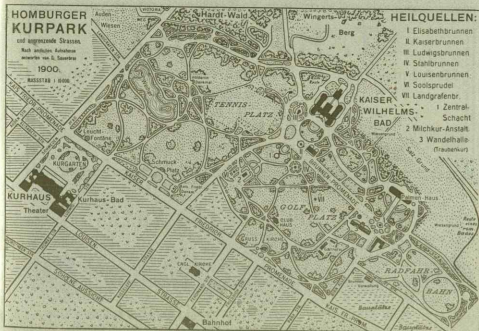
It is not the „Roulette“ of the Brothers Blanc which attracts the fashionable throngs of to-day, but it is the hygienic value, by means of which it has become a focus for the gathering of the wealthy and fashionable society.

Numerous model institutions, founded by the municipality and Kurverwaltung, to surround the fastidious stranger with all the modern comforts of a city. The great number of elegantly furnished hotels and Pensions, the magnificently equipped bathing establishments, all that contributes to make the little town a resting place for those seeking repose from overwork or being in need of recuperation.



Homburg

Schloss und Weisser Turm — Château et Tour blanche — Castle and White Tower



Le grand parc — The park of Homburg



**RITTER'S PARK-HOTEL**  
**BAD HOMBURG, a.H.**  
 Electrische Personenaufzüge  
 Lifts-Ascenseurs.  
 Electrisches Licht. Electric light  
 Dampf-Heizung.

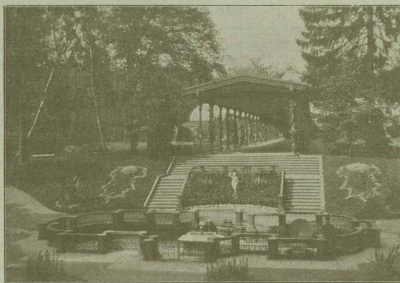
**T. H. VOIGT**  
 Hofphotograph Sr. Maj. des Kaisers und Königs.  
 Atelier für künstlerische Photographien,  
 — Momentaufnahmen, Ansichten. —

Frankfurt am Main  
 Kaiserstrasse 6/1.  
 Telefon 4981.

Homburg v. d. Höhe  
 Kaiser Friedr.-Prom. 61.  
 Telefon 114.

**HOTEL AUGUSTA UND VILLEN**  
**BAD HOMBURG** □ **A. LAYDIG**  
 HOF-LIEFERANT  
 TELEPHON: NO. 22  
 TELEGRAMME: AUGUSTAHOTEL HOMBURGHÖHE

Vornehmes Hotel I. Ranges, in bester und höchster Lage in der Nähe des Kurhauses, der Mineralquellen und Badehäuser, der Golf-, Croquet- und Tennis-Plätze  
 Feinste, abgeschlossene Wohnungen mit Privatbad und allem Comfort  
 in ruhiger, gesündester Lage mit Aussicht auf den ausgedehnten Park  
 Feinstes Restaurant □□ 170 Zimmer □□ 25 Salons und Balkons □□ Auto-Garage



Homburg: Elisabethen-Brunnen  
 Homburg: La source Elisabeth Homburg: Elisabeth-Source



Kaiser-Wilhelms-Bad Les Bains The Baths

artige, modern eingerichtete Badeanstalten, machen das herrliche Städtchen so recht zu einem „buen retiro“ für Arbeitsmüde und Erholungsbedürftige.

Nachdem in früheren Jahren die Ausländer unter den Kurgästen überwogen, sind es jetzt in erster Linie Deutsche, welche das Hauptkontingent stellen. Langsam aber sicher — kann man auch hier von dem Deutschen sagen, denn lange hat es gedauert, bis er die Vorzüge des heimatlichen Eldorado's ergründet hat.

Nun, da er es als ein herrliches Fleckchen Erde erkannt hat, hält er auch wohl gründlich daran fest und Homburg wird deshalb wohl für alle Zeiten der besuchteste und beliebteste Badeort Deutschlands bleiben, umso mehr, als es durchaus nicht das teure Luxusbad ist, als das es vielfach verschrien wird.

Das Kurhaus mit seinen wahrhaft prächtigen Sälen bildet den Mittelpunkt des Badelebens.

In seinen von Meisterhand mit Gemälden geschmückten Konver-

---

Dans les années précédentes c'étaient les étrangers qui fournissaient le contingent le plus important de baigneurs; actuellement ce sont en majeure partie des Allemands qui viennent chercher à Hombourg le repos et la santé. Certement, mais sûrement . . . on pourrait appliquer ce dicton à l'Allemand car il lui a fallu longtemps pour reconnaître les mérites de son Eldorado national.

Mais maintenant qu'il l'a reconnu pour un pays privilégié par la nature, il y restera sans doute attaché de toute son âme: aussi Hombourg restera-t-elle, selon toute vraisemblance, et pour toujours, la ville de bains la plus fréquentée et la plus aimée de l'Allemagne, d'autant plus qu'il n'est nullement le bain luxueux et cher, comme on le lui a souvent reproché.

La Kurhaus avec ses salles véritablement merveilleuses est le centre de la vie balnéaire. Dans ses salons, décorés de tableaux, dus aux pinceaux des grands maîtres et sur sa fameuse terrasse vitrée et large, qui s'étend

---

The foreign element having been preponderating years ago, it is now the German who predominates in the list of arrivals at this watering place. It took the German a long time to recognise the advantages of this „Eldorado“ on native soil.

Now that he has come to know it as a splendid spot on earth, he is going to stick to it, and Homburg is likely going to remain forever one of the most frequented and popular resorts of Germany, in as much as it is by no means such an expensive watering-place as many suppose it to be.

The magnificent halls of the Kurhaus form the nucleus of Homburg's gay and fashionable life. In the reception-rooms of this edifice, adorned with splendid paintings, and on the famous glass-covered broad terrace, is thronging a select and gay concourse of ladies and gentlemen.

When darkness is gathering round the heights of the Hardt-Wald on a

sationsräumen und auf der berühmten Terrasse, die glasbedeckt und breit sich vor die ganze Parkfront des Gebäudes lagert, tummelt sich eine lebenslustige, reiche und auserwählte Gesellschaft.

Wenn die Dunkelheit von den Höhen des Hardtwaldes an einem schönen Juniabend sich niedersenk und vom Taunus ein erquickender Nachtwind fächelt, dann bietet sich dem Auge des Besuchers ein glänzendes Schauspiel.

Von Tausenden und Abertausenden von Lichtern durchwoben, erstrahlt die breite Fläche des Kurparks vor der Terrasse des Kurhauses, klangvolle Weisen der berühmten Kurkapelle mischen sich unter das fremdsprachliche Geplauder der eleganten Badewelt; in entzückenden Toiletten promenieren schöne Frauen auf den wohlgelegten Parkwegen und in den lichtüberfluteten Wandelhallen. — und als Apotheose sausen am Nachthimmel

---

tout le long du bâtiment, se rassemble une société riche, choisie et heureuse de vivre.

Quand, par une belle soirée de juin, l'obscurité tombe des hauteurs du Hardt-Wald et que du Taunus la brise de la nuit rafraîchit les fronts, on a véritablement sous ses yeux un spectacle enchanteur.

Parcouru par des milliers et des milliers de lumières, le vaste parc qui s'étend aux pieds de la terrasse de la Kurhaus, respandit. Les sons du célèbre orchestre se mêlent aux bavardages des élégants baigneurs qui s'expriment dans toutes les langues.

De jolies dames promènent de ravissantes toilettes par les allées du parc et dans les couloirs inondés de lumière, et, comme apothéose, dans le ciel de la nuit s'élancent en sifflant des milliers de fusées, de boules de feu et de cercles de flammes, qui transforment le tout en un décor de féerie.

Les sources de Hombourg étaient déjà connues des Romains. Les fouilles auxquelles on a procédé dans le bassin thermal montrent avec la

---

fine June evening, and an invigorating night-breeze fans down from the Taunus mountains, the visitor will behold a brilliant spectacle.

Interspersed by thousands of lights, the broad expanse of the park in front of the terrace of the Kurhaus is illuminated, and the melodious tunes of the orchestra are intermingled with the chat of many foreign-tongued visitors. Handsome women in charming toilettes are promenading up and down the well-preserved park roads, and as apotheosis thousands of rockets, fire-balls and catharine-wheels are hissing skywards — shaping the whole into a fairy-like picture.

The springs of Homburg have been known to the Romans. Excavations made within the district give rise to the conclusion of the place having undoubtedly been used for bathing purposes in the Roman era. The articles found while excavating are stored at the Saalburg museum of the Homburg Kurhaus, and are extremely interesting.

# HOTEL BELLEVUE

WILHELM FISCHER

BAD HOMBURG v. D. HÖHE.

**Haus ersten Ranges** in schöner, ruhiger Lage, gegenüber dem Kurgarten und dem neuen Kurhausbade, o Bäder o Lift o Elektrische Beleuchtung.

Niederdruck-Dampfheizung. o Auf Wunsch kurgemäße Küche.

Auto-Garage. — Benzinstation. — Vacuumöl.

Telegramm-Adresse: BELLEVUE HOMBURGHÖHE.

## Palast-Hôtel Fürstenhof

Bolle-Ritz

Frankfurt a. M.

Alleiniger Concessionär

sämtlicher wirtschaftlichen Räume während  
der Gordon-Bennett-Rennen auf der Saalburg.

## VICTORIA HOTEL

UND VIER VILLEN

BAD HOMBURG  
(BEI FRANKFURT)



J. BAEBL  
BESITZER

„Allerersten Ranges“

Schönster Garten Homburgs. Beste Lage unmittelbar Nähe vom Kurhaus  
Bäder, Quellen und Park. Appartements mit Toilette und Badezimmer.  
Elektrisches Licht. Anzug.

Telegr.: „Viktoriahôtel“ Homburg-Höhe.

## Bad Homburg

Tausende von Raketen, Leuchtugeln und Feuerrädern empor — das Ganze zu einem feenhaften Bilde gestaltend!

Die Quellen von Homburg waren schon den Römern bekannt. Im Brunnengebiet gemachte Ausgrabungen lassen unzweifelhaft auf damals schon bestehende Bäder schließen. — Die diesbezüglichen Funde sind im Saalburgmuseum in Homburg, Kurhaus, vereinigt und sehr interessant.

Auch Salz scheinen die Römer aus gewissen Quellen gewonnen zu haben. Zu Heilzwecken dienend, wurden die Quellen urkundlich zuerst im Jahre 1744 genannt. Von da an nahm das Interesse an denselben stetig zu und im Jahre 1782 wurde die Quelle gefasst und weitgehende Bohrversuche nach neuen Quellen angestellt.

Der wirkliche Aushwung Homburgs zum Weltbad datiert jedoch erst aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts.

Die Mineralquellen Homburgs können ihrer verschiedenen Zusammensetzung und Wirkung wegen in zwei Klassen eingeteilt werden.

dernière évidence qu'il y a eu là autrefois des bains. Les objets découverts à cette occasion sont très intéressants et conservés au Kurhaus de Hombourg, musée de Saalburg.

Les Romains semblent également avoir extrait du sel de certaines sources. C'est seulement en 1744 que des documents mentionnent les sources comme curatives. Depuis cette époque leur importance grandit constamment et en 1782 les sources furent captées et l'on procéda à des forages sur une grande échelle pour en découvrir de nouvelles.

Pendant Hombourg n'acquît une réelle importance dans le monde comme ville de bains que dans la seconde moitié du siècle dernier.

Les eaux minérales de Hombourg, sous le rapport de la composition chimique et des vertus curatives peuvent se diviser en deux catégories.

1. Les sources Elisabeth, Ludwig et Kaiser, dites résolitives ont une vertu essentiellement anticitarrhale et facilitent la digestion ainsi que l'assimilation des aliments.

The Romans also appear to have obtained salt from certain springs there. For curative purposes the springs have first become known in 1744 as shown by documentary proofs. From that time on the interest in them increased steadily; the spring was curbed in 1782 and further experimental borings for other springs were set in motion.

The real development of Homburg into a watering place of the first order, however, dates back to the second half of the last century.

The mineral springs of Homburg, owing to the diversity of their constituents and effects, may be divided into two classes.

1. The so-called aperient „Elisabeth, Ludwigs and Kaiser“ springs, producing on the whole an anti-catarrrhal effect, stimulating digestion and assimilation.

1. Die sogenannten auflösenden, Elisabeth-, Ludwigs- und Kaiserquellen, wirken wesentlich antikatarrrhalsch, die Verdauung und den Stoffwechsel anregend.

Hiervon kommt die Elisabethquelle der Kissinger Rakoczy-Quelle sehr nahe, doch ist sie an Salzen und an Kohlensäure etwas reicher.

2. Die beiden Eisenbrunnen, Louisen- und Stahlquelle, die durch erhebliche Quantitäten von Kochsalz sich auszeichnen und deshalb für viele Personen verdaulicher sind als die reinen Eisenquellenwässer.

Der Louisenbrunnen steht nach seinem Eisengehalt in einer Reihe mit dem Schwalbacher Weinbrunnen.

Der Stahlbrunnen gehört zu den reichsten Eisenwässern Europas.

Als weitere Heilmittel bietet das Bad Homburg erstens eisenhaltige Kochsalzbäder, zweitens eisenhaltige Kochsalzbäder mit natürlicher Kohlensäure, drittens Soolbäder in verschiedenen Stärken, viertens Moorbäder, fünftens Fichtelnadelbäder. — Ferner Inhalationen von zerstäubtem Mineral-

La source Elisabeth ressemble beaucoup sous ce rapport à la source Rakoczy de Kissingen; toutefois elle est un peu plus riche en sels et en acide carbonique.

2. Les deux sources ferrugineuses Louisen et Stahl qui se distinguent par leur richesse en sel de cuisine et qui, pour cette raison, sont plus digestives pour nombre de personnes que les eaux ferrugineuses pures.

La source Louisen par sa richesse en fer est comparable à la source Wein de Schwalbach.

La source Stahl compte parmi les sources ferrugineuses les plus riches d'Europe.

En outre Hombourg offre aux malades, premièrement des bains de sel de cuisine, deuxièmement des bains de sel de cuisine ferrugineux, troisièmement des bains de potasse de richesse différente, quatrièmement des bains de boue, cinquièmement des bains d'aiguilles de sapin. De plus des inhalations

The Elisabeth spring resembles herein the Rakoczy spring at Kissingen to a great extent; it is, however, richer in saline and carbonic acid properties.

2. The two chalybeate springs, „Louisen and Stahlquelle“ which stand foremost from their considerable quantities of common salt, and are therefore more digestible for many persons than the pure chalybeate waters.

The „Louisenbrunnen“ ranks, according to its constituents of iron, with the Schwalbach Weinbrunnen.

The „Stahlbrunnen“ is one of the richest chalybeate springs of Europe.

In addition to these waters Homburg offers in the first place chalybeate alkaline baths in the second place chalybeate alkaline baths with natural carbonic acid, in the third place salt water baths of varying degrees, in the fourth place mud baths, and lastly pine-needle baths. There may also be had inhalations of sprays of mineral water. Besides these advantages there

wasser. — Zwei Anstalten für Heilgymnastik und Massage. — Milch-, Molken- und Kefyrkuren, Traubenkuren usw.

Zahlreiche gute Aerzte, die das volle Vertrauen der Gesundheit-suchenden verdienen, haben sich in Homburg niedergelassen.

Jedoch nicht nur für Kranke und Erholungsbedürftige ist gesorgt,

d'eaux minérales pulvérisées. Deux établissements de gymnastique curative et de massage. Cures de lait, de petit-lait, de Kefyr et de raisins.

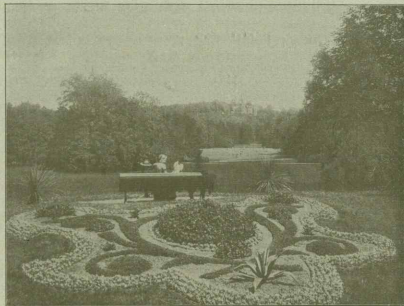
D'excellents médecins, méritant toute la confiance des malades se sont établis en grand nombre à Hombourg.

Non seulement les malades et les convalescents y trouvent les meilleurs soins, aussi les personnes qui cherchent à se distraire, à passer agréablement le temps et à jouir d'une société gaie, y rencontrent de nombreuses occasions de se divertir.

are also institutions of hygienic gymnastics, massage, whey, — kefir — and grape cures.

A number of eminent physicians, deserving the entire confidence of the patients, have established themselves at Homburg.

Not alone that patients and those seeking repose are cared for here,



Homburg  
Parlie aus dem Park — Coin pittoresque du Kurpark — Lawns in the Kurpark

auch die Zerstreung, Zeitvertreib und frohe Geselligkeit Suchenden finden reichhaltige Veranlassung, in Homburg sich bestens zu unterhalten.

Vor allem fand von jeher der Sport in Homburg eifrige Verehrer und die Kurverwaltung und der Verkehrsverein haben nichts vernachlässigt, um der sportfreudigen Jugend in weitgehendstem Sinne entgegenzukommen. Seit Jahren werden in Homburg die Lawn-Tennis-Meisterschaften und Turniere ausgeschrieben, zu denen der Kaiser und die höchsten Herrschaften des Reiches Ehrenpreise stiften. Einen grossartigen Anblick gewährt ein solches Turnier in dem herrlichen Kurpark, wenn die graziösen und schlanken Gestalten in tadellosem weissen Dress auf den peinlichst gepflegten „Sandcourts“ um die Meisterschaft kämpfen.

Golf, Basket-Ball, Velo-Sport und nun auch das Auto stehen in Homburg auf der Tagesordnung.

En première ligne et de tout temps le sport a trouvé à Hombourg des amateurs zélés: l'administration balnéaire et le Verkehrsverein n'ont rien négligé pour permettre à la jeunesse sportive de se livrer à sa passion favorite. Depuis longtemps déjà se disputent à Hombourg des matchs de lawn-tennis, pour lesquels l'empereur et les plus hauts personnages de l'empire ont fondé des prix d'honneur.

Un tel match, dans le magnifique Kurpark, présente un coup d'oeil superbe quand les formes gracieuses et sveltes des dames en robes blanches impeccables apparaissent luttant pour le prix sur les sandcourts admirablement entretenus.

Le Golf, le Basket-Ball, la bicyclette et maintenant aussi l'Auto sont en honneur à Hombourg.

Dans le voisinage immédiat du magnifique Kurpark qui, avec ses coins pittoresques et ses chemins ombragés, est certainement l'un des parcs les plus jolis et les mieux entretenus d'Europe, s'étend le Hardt-Wald, immense

but there is also plenty of occasion for recreation and pastimes of all kind, and those wishing to be in gay company find abundant opportunities for amusing themselves at Homburg.

Sport, above all, has forever found its devotees at Homburg. The managers of the Kurhaus, and the Society for the Promotion of Traffic, have done all to please the sport-loving world. For years Homburg has been the meeting place for the Tennis championship to which the Emperor and other august personages send prizes. A magnificent sight is afforded to the spectator when such matches are played on the well-kept „Sandcourts“ of the splendid „Kurpark“, by the lithe and slender players in matchlessly white sporting costumes.

Golf, Basket-Ball, Bicycling and now Motoring are the order of the day at Homburg.

The Hardt forest — an extensive stretch of timberland — is close to the splendid „Kurpark“ which, owing to its picturesque walks, shady paths

Unmittelbar an den herrlichen Kurpark, der mit seinen malerischen Partien, schattigen Wegen und Ruhepunkten, wohl eine der schönsten und bestgepflegtesten Parkanlagen Europas ist, schliesst sich der Hardt-Wald — ein ausgedehnter Hochwald — an. Herrliche Spaziergänge von jeder Wegedauer sind in diesem Heim uralter Buchen und Eichen ausführbar. Auf der gegenüberliegenden Seite Homburgs hebt sich das Gelände allmählich zu der „Höhe“ und dem Taunuswald.

forêt de haute futaie. De belles allées de toute longueur s'offrent au promeneur dans cet asile des hêtres et des chênes séculaires.

Du côté opposé à Hombourg le pays s'élève peu à peu dans la direction de la „Hohe“ et de la forêt du Taunus.

and large number of seats and benches may be called one of the finest and bestkept pleasure grounds of Europe. Lovely short or long walks are to be taken in these groves of hoary beech and oak-trees.

On the opposite side of Homburg the ground gradually rises to the „Height“ and the Taunus forest.

## Fritz Schick's Hofbuchhandlung

Inhaber: Chr. Schmidt

Louisenstr. 64, Ecke der Ludwigstr.

— Bad Homburg —



### Deutsche, englische u. französische Leihbibliothek

Sämtliche Karten u. Führer  
von Homburg und Umgegend  
speziell

alle Automobilkarten und Führer  
von Deutschland.

Baedeker's Reisebücher.

Reisekarten o. Kursbücher.

Deutsche und ausländische  
Zeitungen.

Lager sämtlicher  
Zeichen- u. Mal-Utensilien.  
Öl- und Wasserfarben.

Neueste  
Photographien sämtl. Fürstlichkeiten.

Albums  
von  
Homburg, Frankfurt und dem Rhein.

Grosses Lager feinsten Briefpapiere.

Die denkbar lohnendsten Ausflüge mit stets neuen landschaftlichen Bildern — sei es zu Fuss, per Fahrrad, Wagen oder Automobil — lassen sich in dieser Richtung in das herrliche Taunusgebirge unternehmen.

Zu Bergpartien reizen der Feldberg und der Altkönig. Eine kurze Bahnfahrt führt den Ausflügler nach Cronberg, dem Sitz jenes alten Geschlechtes, aus dem die berühmten deutschen Recken, die von Hutten, Sickingen und Götz von Berlichingen hervorgegangen. Sehenswert ist in der Nähe das herrlich gelegene Schloss der Kaiserin Friedrich, Friedrichshof, das einen englischen Park von seltener Schönheit aufweist. Empfehlenswerte Ausflüge, die viel Romantisches, hohen landschaftlichen Reiz bieten, sind nach Falkenstein, Königstein, in das Lorsbach- und das Weital. Erschöpft ist damit die Liste noch lange nicht und deshalb sei hierbei auf die in einem späteren Kapitel aufgeführten Touren von Homburg an dieser Stelle hingewiesen.

Dans les splendides contrées du Taunus au milieu de paysages toujours nouveaux on peut entreprendre les excursions les plus variées à pied, à bicyclette, en voiture ou en automobile.

Le Feldberg et l'Altkönig vous engagent à des excursions alpinistes. En peu de temps le train conduit l'excursionniste à Cronberg, berceau de cette vieille race qui a fourni à l'Allemagne les fameux reîtres von Hutten, Sickingen et Götz von Berlichingen. Dans le voisinage de Cronberg se dresse dans une magnifique situation le château de l'impératrice Frédéric, Friedrichshof, entouré d'un parc anglais d'une rare beauté. Nous recommandons les excursions au milieu de paysages romantiques d'un grand charme vers Falkenstein, Königstein et dans le Lorsbachtal et le Weital. — La liste en est longue et non épuisée: aussi nous contentons-nous de renvoyer à un chapitre ultérieur qui contiendra les différentes excursions à faire de Hombourg.

Splendid excursions, on foot, per wheel, carriage or motor car, and with ever-varying landscapes may be undertaken in this direction through the glorious Taunus mountains.

Mountain trips may be had up the Feldberg and the Altkönig. A short railway ride will carry the excursionists to Cronberg, the ancestral seat from which have sprung the famous German families of knights, the Hutten's, Sickingens and Götz of Berlichingen. The charmingly situated castle of the late Empress Frederick, called „Friedrichshof“, near Cronberg, is also worth seeing; it contains an English park of rare beauty. Excursions affording much that is picturesque and being of unique scenic beauty are those to the Falkenstein, Königstein, into the Lorsbach and Weil valleys.

These are by no means all the excursions on the list, and we therefore refer to other trips to be made from Homburg as enumerated in another chapter.

**OBERSPREER**

OBERSPREER MOTOR PNEUMATIC

**MOTOR**

**PNEUMATIC**

GUMMIWERK OBERSPREER G.m.b.H.  
OBERSCHÖNWEIDE b. BERLIN.

**Schepeler**  
Direkter-Import  
erstklassiger  
Havana-Cigarren

Größe Auswahl:  
La Mayras, Hoyo de Monterrey,  
H. Upmann, Partagas & Co., Bock & Co.,  
Henry Clay, Sol, Cabanas y Carbajal,  
Punch, A. Fern. García, El Crepusculo,  
La Africana, Ca Corona, La Intimidad,  
La Miel, La Capitana u. a.

**Schepeler**  
Hochfeine  
deutsche Cigarren.

|                      | per Stück | 1 Kiste       |
|----------------------|-----------|---------------|
| Flor de Sulu No. 170 | 15 Pf.    | 30 St. 7,50 M |
| Flor de Mo "         | 6 15 "    | 50 " 7,50 "   |
| Flor de Sulu "       | 152 17 "  | 25 " 4,25 "   |
| Don Lomas "          | 37 18 "   | 25 " 4,50 "   |
| Marienhall "         | 111 20 "  | 50 " 10 — "   |
| Las Lomas "          | 9 20 "    | 25 " 5 — "    |
| Flor de Vizco "      | 39 22 "   | 25 " 5,50 "   |
| Flor de Barloay "    | 123 22 "  | 25 " 5,50 "   |
| Flor de Barosel "    | 174 25 "  | 50 " 12,50 "  |
|                      | 129 28 "  | 25 " 7 — "    |

Specialpreisliste  
zu Diensten

**Georg Schepeler**  
Cigarren-Importeur  
FRANKFURT A/M.  
Rösslmarkt 3.



**Schepeler**  
Cigaretten.

| PEARLS OF EGYPT                                              |                  | Stück   | 1 Kiste |
|--------------------------------------------------------------|------------------|---------|---------|
| von Ringe Chemis, Mairo.                                     | 20 St.           | 100 St. | —       |
| Orbis, ohne Mundstück                                        | 1 —              | —       | —       |
| Kabira, " "                                                  | 1 25             | 4 —     | —       |
| Alipatra, " "                                                | 1 40             | 5 —     | —       |
| Alipatra, mit "                                              | 1 60             | 5 50    | —       |
| Melock, mit Goldmündst.                                      | 1 50             | 6 50    | —       |
| 2 —                                                          | —                | —       | —       |
| SORABIS.                                                     |                  |         |         |
| Atiana, mit Keramndst.                                       | 20 St.           | 50 St.  | —       |
| Corona, mit Mundstück                                        | — 40             | 1 —     | —       |
| Canada, mit Keramndst.                                       | — 80             | 1 50    | —       |
| Bele, mit Keramndstück                                       | — 80             | 2 —     | —       |
| Dorada, mit Goldmündst.                                      | 1 20             | —       | —       |
| 2 —                                                          | —                | —       | —       |
| GRILLE, ohne Papier.                                         |                  |         |         |
| Stetsa                                                       | Scheint 1 25 St. | — 80    | —       |
| Club                                                         | — 25             | — 1 15  | —       |
| Castosa                                                      | — 25             | — 1 15  | —       |
| Ph. Morris & Co., ff. Gianacis, Bogdanoff,<br>Dimirino u. a. |                  |         |         |



KASTELLE SAALBURG. PORTA DECURIANA.

**Schepeler**  
Direkter-Import  
erstklassiger  
Havana-Cigarren

Große Auswahl:

La Navarra, Hoyo de Monterrey,  
H. Upmann, Partagas & Co., Bock & Co.,  
Henry Clay, Sol, Caballero y Carbajal,  
Punch, A. Fern. Garcia, El Crepusculo,  
La Africana, Ca Corona, La Intimidad,  
La Miel, La Capitana u. a.

**Schepeler**  
Hochfeine  
deutsche Cigarren.

| per 100 Stk.   |        | per 50 Stk. |       |
|----------------|--------|-------------|-------|
| Flor de Sable  | 100 15 | PE. 50 Stk. | 7,50  |
| Flor de No.    | 6 15   | " 50 "      | 7,50  |
| Flor de Sulo   | 152 17 | " 25 "      | 4,25  |
| Las Lomas      | 37 18  | " 25 "      | 4,50  |
| Don Diego      | 111 20 | " 50 "      | 10    |
| Marianhall     | 9 20   | " 25 "      | 5     |
| Las Lomas      | 34 22  | " 25 "      | 5,50  |
| Flor de Vizzo  | 125 22 | " 25 "      | 5,50  |
| Flor de Barway | 174 25 | " 50 "      | 12,50 |
| Flor de Bared  | 120 28 | " 25 "      | 7     |

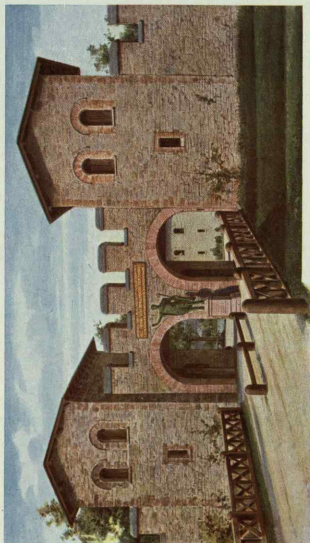
Specialpreisliste  
zu Diensten

**Georg Schepeler**  
Cigarren-Importeur  
FRANKFURT A/M.  
Rossmarkt 3.



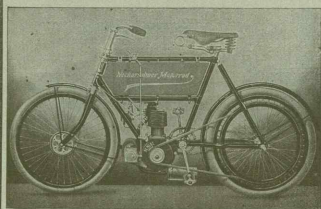
**Schepeler**  
Cigaretten.

| PERLS OF EGYPT          |         | SERRAVALLO             |         |
|-------------------------|---------|------------------------|---------|
| von Ringe Chemis, Kairo | Shams 9 | Attalla, mit Kestonmet | 20 Stk. |
| 25 Stk. ohne Mundstück  | 23 Stk. | Dorona, mit Mundstück  | 40      |
| 25 Stk.                 | 30 Stk. | Paola, mit Mundstück   | 50      |
| 25 Stk.                 | 30 Stk. | Paola, mit Mundstück   | 80      |
| 25 Stk.                 | 30 Stk. | Duxada, mit Mundstück  | 100     |
| 25 Stk.                 | 30 Stk. | GRILLE, ohne Papier    | 100     |
| 25 Stk.                 | 30 Stk. | Shams 125 Stk.         | 100     |
| 25 Stk.                 | 30 Stk. | 125 Stk.               | 15      |
| 25 Stk.                 | 30 Stk. | 125 Stk.               | 15      |
| 25 Stk.                 | 30 Stk. | 125 Stk.               | 15      |
| 25 Stk.                 | 30 Stk. | 125 Stk.               | 15      |



KASTEEL SALMBURG. PORTA DECUMANA.





Ueber  
**5000**  
Stück  
im Gebrauch

— Auf der höchsten Stufe der —

## Vollkommenheit

stehen die seit 4 Jahren wohlbekannten

## Neckarsulmer Motorräder

**Telegramm:** Bergfahrt der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung auf 880 m hohen Feldberg auf schlechten Waldwegen bei fortwährenden Steigungen von 6—12%, GEIGER auf gewöhnlichem Tourenmotorrad von 2½ HP mit **grossem Vorsprung Erster** in 15 Min. 30 Sek., Tempo 37,5 km per Stunde.

— **Schlägt alle Konkurrenz-Motorräder bis zu 6 HP.** —

## Neckarsulmer Fahrradwerke A.-G.

Königliche Hoflieferanten, Neckarsulm.

Man verlange  
Hauptkatalog  
mit hunderten glänzendster  
Zeugnisse





## MODERNE FAHRZEUGE

8-12 PS 2 Cyl.

16/20-35 PS 4 Cyl.



# CUËLL-MOTOR-C<sup>IE</sup>

## AACHEN



LEISTUNGSFÄHIG \* GESCHMACKVOLL \* UNVERWÜSTLICH



## FEST-PROGRAMM.

Sonntag den 12. Juni bis Donnerstag den 23. Juni 1904.

Dieses Festprogramm enthält eine Zusammenstellung der Festveranstaltungen, die von dem Deutschen Automobil-Club einerseits und der Kurverwaltung andererseits während der Zeit der Gordon-Bennett-Woche in Homburg arrangiert werden.



Täglich Morgenmusik an den Quellen.

Sonntag den 12.,

Nachmittags 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr: Militär-Konzert.

Abends 8 Uhr: Doppel-Konzert (Militär- und Kurkapelle), Italienische Nacht.

Montag den 13.,

Nachmittags 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr: Konzert der Kurkapelle.

Abends 8 Uhr: Konzert der Kurkapelle unter Mitwirkung eines Männer-Gesangvereins, Leuchtfantäne, Scheinwerfer.

Abends 10 Uhr: Reunion im Goldsaal.

Dienstag, den 14.,

Nachmittags 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr und Abends 8 Uhr: Militär-Konzert.

Abends 9 Uhr im Theater: Operette „Fledermaus“.

Mittwoch den 15.,

Nachmittags 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr: Konzert der Kurkapelle.

Abends 8 Uhr: Konzert mit grossem Orchester (80 Musiker), Leuchtfantäne, Scheinwerfer.

Donnerstag den 16.,

Nachmittags 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr: Militär-Konzert.

Abends: Empfang der auswärtigen Gäste im Kurhause durch das Comité des D. A. C. Im Kurgarten Doppelkonzert. Beleuchtung des Kurgartens, Kurparks und des Hardtwaldes durch zahllose Lampionen und bengalisches Licht.

Freitag den 17., Gordon-Bennett-Preis.

Nachmittags 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr: Militär-Konzert.

Abends 8 Uhr: Militär-Konzert, Leuchtfantäne.

Abends 9 Uhr im Theater: Oper „Carmen“.



# HERRMANN HOFFMANN

Herzogl. Hoflieferant

**BERLIN SW.**

Friedrich-Strasse 50/51

**Automobilsport-  
Bekleidung** □□□□

für

Damen und Herren

Neueste Modelle

Während des **Gordon-Bennett-Rennens**  
mit neuesten, erprobten Modellen  
im Hause des Herrn **PH. DEBUS**, Luisenstr. 75  
← Homburg v. d. H. vertreten. →



Spezial-Katalog auf Wunsch.

## Samstag den 18.,

Nachmittags 3 $\frac{1}{2}$  Uhr: Militär-Konzert.

Nachmittags 6 Uhr: Grosses Gala-Diner im Kurhaus zu Ehren der Sieger.\*

Abends 8 Uhr: Grosses Saisonfest, Doppelkonzert, Illumination durch 10000 farbige Gläser und Lichter. Grosses Ballet-divertissement im Freien: „Die Nationen in ihren Hymnen und Tänzen“. Grosses Brillant-Feuerwerk. „Soirée Dansante.“

## Sonntag den 19., Automobil-Rennen in Frankfurt a. M.

Nachmittags 3 $\frac{1}{2}$  Uhr: Konzert der Kurkapelle.

Abends 8 Uhr im Kurgarten: Militär-Konzert.

Abends 9 Uhr im Kurhause: Zum Besten der Armen Homburgs: Grosser Bazar in sämtlichen Räumen des Kurhauses. „Grand Bal paré.“

## Montag den 20.,

Nachmittags 3 $\frac{1}{2}$  Uhr: Militär-Konzert.

Abends 8 Uhr: Grosses Gartenfest, Beleuchtung durch Ballons, bengalisches und elektrisches Licht. Lebende Bilder, Ballet und Chorgesänge im Freien. Grosses Feuerwerk. Elektrische Fontäne. „Soirée Dansante.“

## Dienstag den 21.,

Nachmittags: Eleganzkonkurrenz für Automobile im Kurpark. Zwei Kapellen werden konzertieren.

Abends 8 Uhr: Militär-Konzert.

Abends 9 Uhr: In den Festsälen des Kurhauses: „Grosser Subskriptionsball.“

## Mittwoch den 22.,

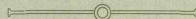
Nachmittags 3 $\frac{1}{2}$  Uhr und Abends 8 Uhr: Konzert des Kurorchesters (Abends Symphonie-Konzert), Leuchtfantäne, Scheinwerfer.

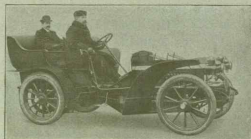
## Donnerstag den 23.,

Nachmittags 3 $\frac{1}{2}$  Uhr und Abends 8 Uhr: Konzert des Kurorchesters.

Abends 10 Uhr im Goldsaal: Reunion.

\* Couvert Mk. 30.—. Karten vom Sekretariat des D. A. C. im Kurhaus.





COMPAGNIE PARISIENNE  
des Voitures  
ÉLECTRIQUES  
**KRIEGER**

**Voitures à Essence**

à transmission électrique  
autorégulatrice

Exposition Internationale  
de l'Alcool  
à Vienne 1904

**Hors concours**  
Membre du jury

**Voitures de toutes formes**

Camions, Omnibus, Voitures de tourisme,  
Voitures automobiles.

**Voitures électriques à avant-train moteur et directeur**

|                                                                    |                                                          |                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Direction Générale<br>et Usines<br>Rue Volta à Puteaux<br>(Seine). | Siège Social<br>45, Boulevard Haussmann<br><b>PARIS.</b> | Bureau de Vente et<br>Garage<br>48, rue la Boétie<br><b>Paris.</b> |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|

**Fabrik chemischer Gravüren**  
**LUPPE & HEILBRONNER**

**München**

(Ost)

**London**

□ 93/94 Chancery Lane. □

Vertreter an allen grösseren Plätzen des In- und Auslandes.  
Lieferanten der Kgl. Bayr. Armee, sowie vieler in- und ausländischer  
staatl. und städtischer Behörden.

**Bedeutendste und leistungsfähigste**  
**Schilder- und Zifferblätter-Fabrik des Kontinentes.**  
Lieferanten der ersten Automobil- und Fahrradfabriken.

Abteilung B:

- Schilder** für Automobile (Firmenschilder).
- Schilder** für Wagentritte (Trittbrettschilder).
- Schilder** für Wagenbüchsen (runde Schilder).
- Schilder** für Motorfahräder (glatt und gebogen).
- Schilder** für Fahrräder.
- Schilder und Aufschriften** für alle Zwecke.

**SPEZIALITÄT: Vereinszeichen.**

Ferner **Schilder** für  
Maschinen, Waggons, Billards, Musikinstrumente, Möbel, Apparate, **Kassenschränke** etc.  
Man verlange Muster und Preise.

Titl. Interessenten laden wir hierdurch höfl. zum Besuche unseres Etablissement  
und Musterlagers ein.

Hochachtungsvoll  
Fabrik chemischer Gravüren  
**Luppe & Heilbronner.**



**PROGRAMME DES FÊTES.**

Du dimanche 12 juin au jeudi 23 juin 1904.

Ce programme contient l'ensemble des fêtes organisées  
d'une part par le Deutscher Automobile Club, d'autre part  
par l'administration des bains de Hombourg pendant la  
durée de la solennité sportive Gordon-Bennett. □



Tous les matins Concert de l'Orchestre du Kursaal aux sources.

**Dimanche 12,**

- 3 h. 1/2: Concert Militaire.
- 8 h.: Concert (Orchestre militaire et Orchestre du Kursaal).  
Illumination à la Vénitienne.

**Lundi 13,**

- 3 h. 1/2: Concert de l'Orchestre du Kursaal.
- 8 h.: Concert de l'Orchestre avec le concours d'un Orphéon.  
— Fontaine Lumineuse. — Projecteurs électriques.
- 10 h.: Réunion (Goldsaal).

**Mardi 14,**

- 3 h. 1/2 et 8 h.: Concert Militaire.
- 9 h.: Au Théâtre: l'Opérette „Fledermaus“.

**Mercredi 15,**

- 3 h. 1/2: Concert de l'Orchestre.
- 8 h.: Concert à Grand Orchestre (80 artistes). — Fontaine  
Lumineuse. — Projecteurs électriques.

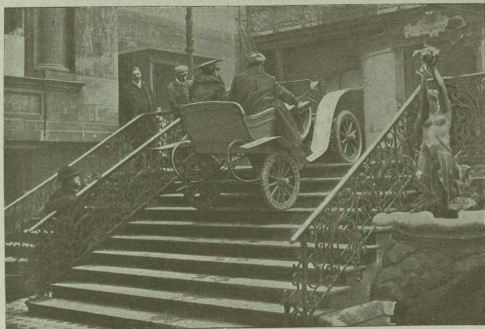
**Jeudi 16,**

- 3 h. 1/2: Concert Militaire.
- Le soir: Réception des Automobilistes étrangers au Kursaal  
par le Comité du D. A. C. Au Jardin: Double Concert.  
Grande Illumination du Jardin, du Parc et de la Forêt,  
(Feu de Bengale).

**Vendredi 17, La Coupe Gordon-Bennett.**

- 3 h. 1/2: Concert Militaire.
- 8 h.: Concert Militaire. Fontaine Lumineuse.
- 9 h.: Au Théâtre: l'Opéra „Carmen“.

# Maurer-Union-Wagen.



Patentiertes  
einfaches und doppeltes  
Planschienenreibradgetriebe  
**36 Patente.**

==== Einfachste  
zuverlässigste Konstruktion.  
**Bester Bergsteiger.**

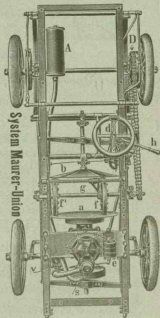
Versagen der Friktion auch bei den  
steilsten Bergen ausgeschlossen, auf  
Verlangen leisten wir hierfür  
**dreijährige Garantie.**

Viele Hunderte von Referenzen über die  
grosse Leistungsfähigkeit, absolute Zuver-  
lässigkeit und siese Betriebsbereitschaft der  
Maurer-Union-Wagen liegen vor.

**Modelle 1904:** Tonneau mit 8 HP Motor,  
16 HP Zweizylinder- und  
30 HP Vierzylinder-Wagen.

**Nürnberger Motorfahrzeuge-Fabrik „Union“**

G. m. b. H.  
NÜRNBERG.



**Samedi 18,**

- 3 h. <sup>1</sup>/<sub>2</sub>: Concert Militaire.
- 3 h. <sup>1</sup>/<sub>2</sub>: Grand Diner de Gala au Kursaal, en l'honneur des Vainqueurs de la Course.\*)
- 8 h.: Grande Fête Estivale. Grand Ballet en plein air. „Les Nations, Hymnes et danses.“ Brillant Feu d'Artifice. Illumination a giorno par 10,000 Lampes électriques multicolores. Concert à deux Orchestres. „Soirée dansante.“

**Dimanche 19, Courses d'Automobiles à Francfort.**

- 3 h. <sup>1</sup>/<sub>2</sub>: Concert de l'Orchestre.
- 8 h.: Au Jardin: Concert Militaire.
- 9 h.: Au Bénéfice des Pauvres de Hombourg: Grande Kermesse dans toutes les Salles du Kursaal. „Grand Bal paré.“

**Lundi 20,**

- 3 h. <sup>1</sup>/<sub>2</sub>: Concert Militaire.
- 8 h.: Grande fête au jardin. Illumination (Lampions). Feu de Bengale, Feu électrique. Tableaux vivants — Ballet — Choeur. Brillant Feu d'Artifice — Fontaine Lumineuse. „Soirée dansante.“

**Mardi 21,**

- Concours d'élégance pour Autos au Kurparc. Concert de deux Orchestres.
- 8 h.: Concert Militaire.
- 9 h.: Au Kurhaus: Grand Bal par souscription.

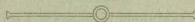
**Mercredi 22,**

- 3 h. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> et 8 heures: Concert de l'Orchestre. (Le soir: Concert extraordinaire.) Fontaine Lumineuse — Projecteurs électriques.

**Jeudi 23,**

- 3 h. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> et 8 heures: Concert de l'Orchestre.
- 10 h.: Réunion (Goldsaal).

\*) Couvert Mk. 30.—. Cartes au secrétariat du D. A. C. au Kurhaus.



Die  
**Mercedes-Wagen sind im Gordon-Bennett-Rennen**

(wie auch bei allen früheren Rennen:  
Paris—Berlin, Paris—Wien, Nizza,  
Gordon-Bennett-Rennen 1903 Irland)  
mit



**Automobilketten ausgerüstet,**

die nach wie vor  
in Präzision und Qualität unerreicht dastehen.

**Wilh. Wippermann jun., Hagen i. W. 5**  
Automobil- und Fahrradketten-Fabrik, Pedalfabrik.

Alleiniger Kettenlieferant  
der Daimler-Motoren-(Mercedes)-Gesellschaften,  
Benz & Co. etc. etc.



**Dixi-Wagen**



von 8 bis 30 PS. = Carosserie nach Wunsch.

**Erstklass. Präzisionsarbeit**

**Einfachste Handhabung.**

**Motor-Zweiräder.**

**= Fahrzeugfabrik Eisenach, Eisenach. =**

Verlangen Sie Katalog No. 13.



## PROGRAM OF FESTIVITIES.

From Sunday, June 12. to Thursday June 23. 1904.

This Programme contains all the Festivities offered to the Visitors of the Gordon-Bennett Race, by the Committee of The Deutsche Automobile Club and the Kurverwaltung of Homburg.

The Kurhaus Band will play every morning at the Springs.

### Sunday 12th.,

3.30 p. m.: Military Concert.

8 p. m.: Double Concert (military and Kurhaus band).  
Italian Night.

### Monday 13th.,

3.30 p. m.: Concert of the Kurorchestra.

8 p. m.: Concert of the Kurorchestra with Choirsinging,  
Luminous Fountain, Electric Reflectors.

10 p. m.: Réunion in the Goldsaal.

### Tuesday 14th.,

3.30 and 8 p. m.: Military Concert.

9 p. m. Theatre: Operetta "Fledermaus".

### Wednesday 15th.,

3.30 p. m.: Concert of the Kurorchestra.

8 p. m.: Concert with enlarged orchestra (80 Musicians),  
Luminous Fountain, Electric Reflectors.

### Thursday 16th.,

3.30 p. m.: Military Concert.

In the evening: Reception of foreign Automobilists at the  
Kurhaus, by the Comitee of the D. A. C.

In the Kurgarten: Double Concert. Illumination of the Kurgarten, Park and forest with innumerable chinese lanterns. Red-fire.

### Friday 17th.,

3.30 p. m.: Military Concert.

8 p. m.: Military Concert, Luminous Fountain.

9 p. m. Theatre: Opera "Carmen".

# Oberrheinische Metallwerke

G. m. b. H.

Mannheim.

Alleinige Fabrikanten  
der weltbekanntten

## Schmitt'schen Original-Fabrikate

in Acetylen-  
Laternen und Scheinwerfern  
für Motor-Wagen und Motor-Räder,  
sowie Cornets.

Die Schmitt'schen Original-Konstruktionen sind  
die allein massgebenden und führenden der  
Branche.

### Saturday 18 th.,

3.30 p. m. : Military Concert.

6 p. m. : Festival Dinner at the Kurhaus, given to the  
"Victors of the Race".\*)

8 p. m. : Grand Festival. The Kurgarten will be illuminated  
by more than 10,000 electric and other coloured lights.  
— Double Concert.

Grand Open Air Ballet: "The nations, their anthems and  
dances". Brilliant Display of Fireworks (Autorace).  
"Soirée dansante."

### Sunday 19 th., Automobiles Races in Frankfurt.

3.30 p. m. : Concert of the Kurorchestra.

8 p. m. : Military Concert in the Kurgarten.

9 p. m. : In Aid of the Poor of Homburg: Grand Bazaar  
in all the rooms of the Kurhaus.  
Grand Fancy dress ball.

### Monday 20 th.,

3.30 p. m. : Military Concert.

8 p. m. : Grand Garden Entertainment.

Illumination (Chinese lanterns, red and electric light),  
Tableaux vivants, Ballet and Choirsinging in the open Air.  
Grand Display of Fireworks. Luminous Fountain.  
"Soirée dansante."

### Tuesday 21 th.,

Competition of Elegance of the Autos in the Kurpark. —  
Concert (2 bands).

8 p. m. : Military Concert.

9 p. m. : Grand Subscription Ball in the Kurhaus.

### Wednesday 22 th.,

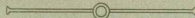
3.30 and 8 p. m. : Concert of the Kurorchestra. (In the evening  
Extra Concert.) Luminous Fountain, Electric Reflectors.

### Thursday 23 th.,

— 3.30 and 8 p. m. : Concert of the Kurorchestra.

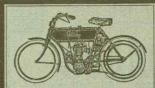
10 p. m. : Réunion in the Goldsaal.

\*) The Cover Mk. 30.—. Tickets from the Secretary of the D. A. C. Kurhaus.



# Wanderer

FAHRRADWERKE A.G.  
SCHÖNAU/CHEMNITZ.

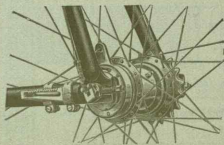


PARIS 1900, GRAND PRIX.  
BICYCLETTES, MOTOCYCLETTES.  
Honorés des plus hautes récompenses.  
Machines à fraiser.  
Fours à tremper.  
Machines à écrire.

**Goldene Medaille**

Fernfahrt

**MAILAND-NIZZA**

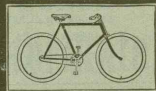
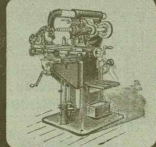


Difference 30 %!

Grand-Prix  
PARIS 1900

# Wanderer

FAHRRADWERKE A.G.  
SCHÖNAU/CHEMNITZ.



FAHRRÄDER, MOTORRÄDER,  
FRÄSMASCHINEN, HÄRTEÖFEN  
in vollendeter Ausführung  
Prämiert mit den höchsten Preisen.  
Kataloge auf Wunsch.

W. F. W. Nabe mit wechselbarer  
Übersetzung, Freilauf und Rück-  
trittbremse.

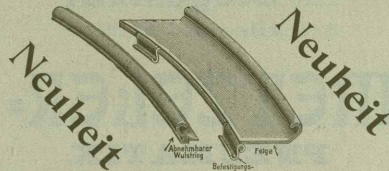
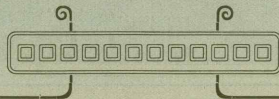
Moyen W. F. W. à changement de  
deux vitesses avec roue libre  
et frein à contre-pedalage.

Two speed gear hub W. F. W. with  
free wheel and back pedalling  
brake.

# Harburg-Wien.

Motor-Pneumatik  
mit zweiteiliger Felge

D. R. P. und Auslandspat. ang.



Vereinigte Gummiwaren-Fabriken Harburg-Wien

3500 Arbeiter.

**Harburg a. E.**

3500 Arbeiter.





Einen **Siegeslauf**

durch **alle** Gaue Deutschlands

hat

**METZELER-**

**PNEUMATIK**

als

**besten Radreifen**

gemacht.

**Aktien-Gesellschaft**


**Metzeler & Co., München.**


# Profil der Rennstrecke.


Beilage zum offiziellen Gordon-Bennett-Führer 1904. Verlag von Gustav Braunbeck, München.


Längenmassstab 1 : 100 000.


Höhenmassstab 1 : 10 000.


 Höhenzahlen.

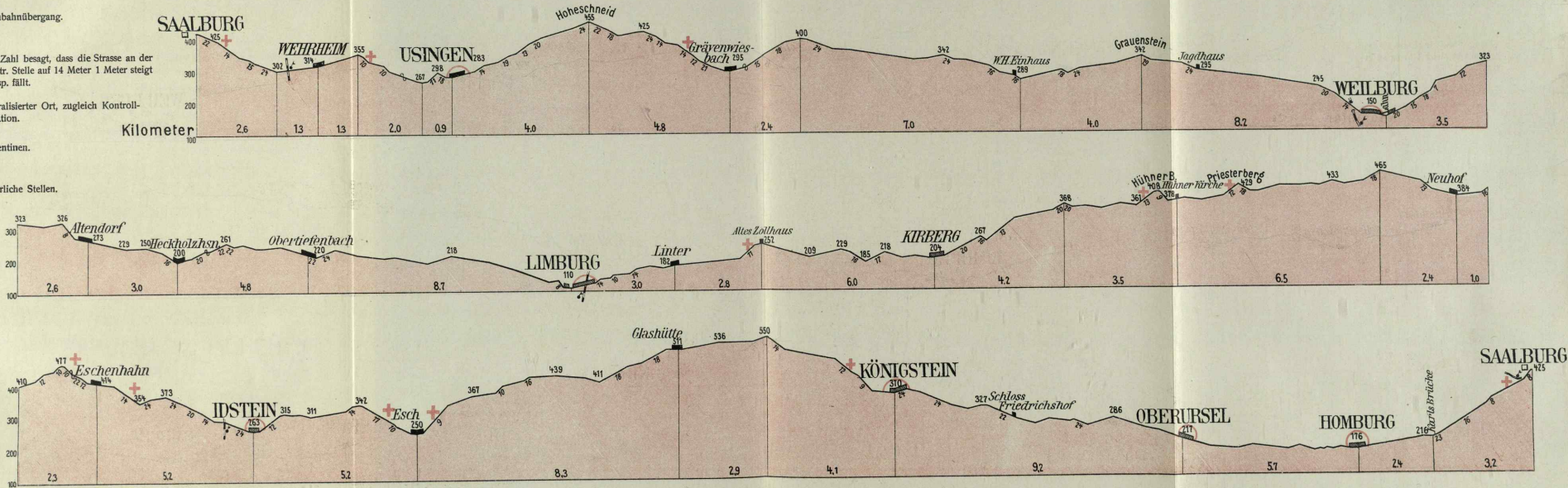
 Eisenbahnübergang.

 Die Zahl besagt, dass die Strasse an der betr. Stelle auf 14 Meter 1 Meter steigt resp. fällt.

 neutralisierter Ort, zugleich Kontrollstation.

 Serpentinaen.

 gefährliche Stellen.





### Inseratenanhang.

Deutschland ◦ Oesterreich ◦ Schweiz  
Belgique ◦ England ◦ Frankreich ◦ Italien

---

### Appendix d'Annonces.

Allemagne ◦ Autriche ◦ Suisse  
Belgique ◦ Angleterre ◦ France ◦ Italie

---

### Advertisements Supplement.

Germany ◦ Austria ◦ Switzerland  
Belgium ◦ England ◦ France ◦ Italy



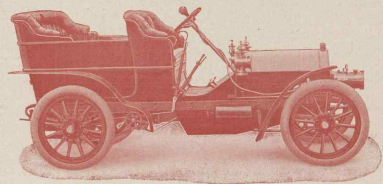
Anzeigenverwaltung der Verlags-Anstalt

**GUSTAV BRAUNBECK, MÜNCHEN**  
KONTORHAUS.

---

AUSGEZEICHNET  
mit der  
**GROSSEN GOLDENEN  
STAATS-MEDAILLE**  
der  
Intern. Ausstellung  
für  
SPIRITUS-VERWERTUNG  
WIEN  
1904

# SCHEIBLER



## TOURENWAGEN

— — — — — 24 PS — — — — — DER BELIEBTESTE — — — — — 12 PS  
— — — — — 4 Cyl. — — — — — WEIL ZUVERLÄSSIGSTE — — — — — 2 Cyl.

**Scheibler-Automobil-Industrie, e. m. b. H., Aachen**

# Excelsior

# Stock

HANNOV. GUMMI-KAMM & G. A. G.  
HANNOVER-LIMMER.

Der

**Excelsior-  
Reifen**  
passt auf alle  
couranten Felgen.

**Prima Prima Qualität**  
bei grösster Haltbarkeit  
und Elastizität.

**Le Pneu  
„Excelsior“**

Se monte sur toutes  
les jantes courantes.  
Incomparable comme  
qualité.

**Construction Rationnelle  
Solidité & Souplesse**

Stocks sur tout le parcours  
des courses pour la  
„Coupe Gordon-Bennett.“

Stocks auf allen Strecken, die zum **Gordon-Bennett-Rennen** führen:

|                                    |                                          |                                              |                                                |
|------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Aachen . . . . .                   | A. Rütgers Tel. 422.                     | Camstadt . . . . .                           | Andr. Veigel „ 456.                            |
| Bonn . . . . .                     | J. Bachem „ 641.                         | Münster i. W. . . . .                        | F. Kille „ 673.                                |
| Coblenz . . . . .                  | F. W. Cunz „ 1040.                       | Dortmund . . . . .                           | G. Metscher „ 1422.                            |
| Cöln . . . . .                     | F. Saue „ 3360.                          | Hannover . . . . .                           | Adler-Filiale Daues<br>& Heine Tel. 1951.      |
| Elberfeld . . . . .                | F. Hülsmann 2126.                        | C. Steinfeld Tel. 3890.                      |                                                |
| Bingen . . . . .                   | W. Hallerbach Post.                      | Hamburg . . . . .                            | Herm. Braune<br>Tel. III 4048.                 |
| Cues-Bernkastel<br>Trier . . . . . | J. Heiden Wwe „<br>Gebr. Haak Tel. 224.  | Hamburg-Ottensen H.v. Dieck T. 1813.         |                                                |
| Saarbrücken . . . . .              | F. Hahn „ 846.                           | Braunschweig . . . . .                       | Joh. Schäfer Tel. 436.                         |
| St. Goar . . . . .                 | F. Leimig jr. Post.                      | Berlin . . . . .                             | Filiale Luckauerstr. 5<br>Tel. IV 3797.        |
| Colmar i. Els. . . . .             | P. Hilligier „ 2743.                     |                                              |                                                |
| Mülhausen i. Els. . . . .          | Gg. Châtel Tel. 381.                     |                                              | Rings & Schwager<br>N. W., Tel. IV 7852.       |
|                                    | E. Kräutler Tel. 1032.                   |                                              | Sorge & Sabeck<br>S. W., Tel. I. 8423.         |
| Darmstadt . . . . .                | Konr. Lautermann                         | Erfurt . . . . .                             | Georg Stolz Tel. 508.                          |
| Frankfurt a. M. . . . .            | Seiffermann & Uhl<br>Tel. 7889.          | Nordhausen . . . . .                         | Rull & Friesse „ 337.                          |
| Homburg v. d. H. . . . .           | F. Höchstetter Ww.                       | Dresden . . . . .                            | Louis Glück Tel. 1923.                         |
| Limburg a. d. L. . . . .           | Gottfr. Schäfer                          | Leipzig . . . . .                            | Walter Schaeffel<br>Tel. 9497.                 |
| Mainz . . . . .                    | F. Schulten Wwe.                         | Zwickau . . . . .                            | Burkardt & Co.<br>Tel. 815.                    |
| Wiesbaden . . . . .                | Hugo Grün Tel. 501.                      | Breslau . . . . .                            | Automobil-Centrale<br>G. m. b. H. Tel. I 9632. |
| Baden-Baden . . . . .              | F. Werzinger „ 521.                      | Lissa (Pr. Pos.) Julius Ohnstein<br>Tel. 84. |                                                |
| Heidelberg . . . . .               | L. Mappes „ 768.                         |                                              |                                                |
| Karlsruhe . . . . .                | Adler-Filiale von A.<br>Vater Tel. 1451. |                                              |                                                |
|                                    | Garage Lucke<br>Tel. 1346.               |                                              |                                                |

Das ungeteilte Interesse in allen Kreisen findet  
**STOECKICHT'S 2-teil. Motorwagenfelge**

D. R. P. No. 152059

einfachste und sicherste Felge auf dem Markte!

**STOECKICHT'S**  
**end- und nahtloser Motorluftschlauch**

D. R. P. No. 151245

empfiehl sich von selbst im Gebrauch!

**STOECKICHT'S Duro-Pneumatic**  
 für Fahrräder, Motorwagen und Motorräder

von technisch vollkommenster Konstruktion, bewährt durch grösste Dauerhaftigkeit bei höchster Elastizität!

Frankfurter Gummiwaren-Fabrik **CARL STOECKICHT**  
 Frankfurt a. M. - Niederrad.

**BENZ-PARSIFAL**

**Automobile**

sind über die ganze Erde verbreitet

Ihre Einfachheit und Zuverlässigkeit sind unerreicht.

BISHERIGE PRODUKTION:

• 4200 MOTORWAGEN. •

**BENZ & CIE.**, Rheinische Gasmotorenfabrik **MANNHEIM.**  
 Aktiengesellschaft



Gebr. 1888.

**REX-SIMPLEX**

Hering & Richard  
 Ronneburg, S.-A.



Gebr. 1888.

6 PS zweisitzig

mit 3 Geschwindig-  
 keiten und Rücklauf  
 an demselben Hebel  
 Mk. 3200.—



8 PS viersitzig

mit 3 Geschwindig-  
 keiten und Rücklauf  
 an demselben Hebel  
 Mk. 4600.—

Prima Referenzen.

8 PS  
 mit Verdeck Mk. 5400.

Garantiert erstklassiges Fabrikat.



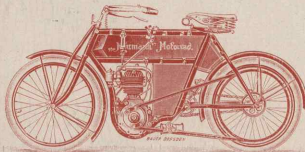
10—12 PS  
 Vierzylinder,  
 viersitzig,  
 Mk. 6500.—



Seit  
 zwei Jahrzehnten  
 gilt die Marke

„**Germania**“

als absolut erstklassig.



Aktiengesellschaft  
 vorm.

**Seidel & Naumann,**  
 Dresden.

# PHONOLA

## Der erste deutsche Kunst-Spielapparat.

Wer nicht nur leichte Salonmusik, sondern auch die erhabenen Schöpfungen der grössten Meister auf dem Klavier künstlerisch spielen will, für den kommt nur die „PHONOLA“ in Betracht. Sie wird von keinem anderen Apparat in der Feinheit der Ausdrucksmittel, Zartheit und Grösse der Töneinfaltung, sowie Anzahl der Tasten erreicht. Nur die PHONOLA-Notenrollen geben jedes Musikstück originalgetreu wieder. Bei sämtlichen anderen Notenrollen sind die über den Umfang von 60 Tönen hinausgehenden Kompositionen transponiert oder umarrangiert. Die „PHONOLA“ befriedigt daher die weitestgehenden künstlerischen Anforderungen und erste Künstler, wie Brahms, Beethoven, Chopin, Liszt, Wagner, Mozart, Schubert, Schumann, Strauss, Tchaikowsky, Wagner, Liszt, Wagner etc. bezeichnen die „PHONOLA“ als das vollendetste.

Preis 850 Mark.

Ludwig Hupfeld, Leipzig.  
Filiale Berlin W., Leipzigerstr. 106.

Kataloge kostenlos.



Alkohol- und Benzinmotorwagen aller Art, Rennwagen, Tourenwagen, Jagdwagen, Lieferwagen, Omnibusse, Elektrische Wagen.

## Benzinmotorwagen

mit selbsttätig regulierbarer elektrischer Kraftübertragung der

Compagnie Parisienne  
des Voitures

Électriques

## KRIEGER

Internationale Ausstellung

WIEN 1904

Hors Concours — Membre du jury

Gesellschaft m. b. H. ☉ Kapital: 2000000 Franks

Generaldirektion  
und Fabrik:  
Rue Volta in Puteaux  
(Seine)

Sitz der  
Gesellschaft:  
45 Boulevard Haussmann,  
Paris

Verkaufsräume und  
Garage:  
48, Rue de la Boétie  
Paris

## Automobil- und Motorenfabrik vorm. Otto Weiss & Co.

Greifswalderstrasse 140/141 Berlin Fernsprecher Amt VII. 1036.

### Automobile und Motorboote mit Friktionsantrieb.

Einfachste Konstruktion, daher denkbar grösste Betriebssicherheit und Lebensdauer. — Jeder Geschwindigkeitswechsel und Rückwärtsgang mit einem Griff Zahnradrücke unmöglich.

## Original-Söhnlein-Zweitakt-Motor

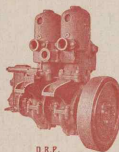
mit steuerndem Arbeitskolben, ohne Ventile am Verbrennungsraum, für alle Motor-Brennstoffe  
Fahrzeug-Kraftmaschine der Zukunft.

Einfach, zuverlässig, unverwundlich, billig.

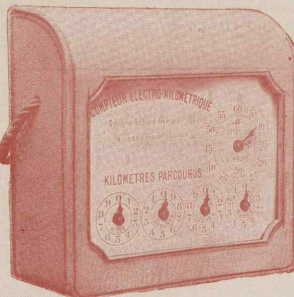
☉☉ In vieljährigem Betriebe bewährt. ☉☉

Patentschutz in allen Industrie-Staaten.

Heinrich Söhnlein, Wiesbaden.



D.R.P.



## Elektrischer Kilometer-Zähler

mit  
Geschwindigkeitsmesser  
für

Automobile.

Praktisch u. unentbehrlich  
zur Kontrolle.

Konkurrenzlos.

General-Representanz

Laufer-Max  
Paris

156 Boulevard Pereire.

General-Vertreter für  
Deutschland  
Köhler, Spiller & Co.  
Hamburg  
Kaiser Wilhelmstr. 40.  
Frankfurt a. M.  
Stiftstr. 7.

Mercedes-Wagen  
alle Typen

prompt oder in kurzen Terminen lieferbar.

# Göricke's Motorräder



mit Akkulatoren und elektro-  
magnetischer Zündung sind die

vollkommensten

auf dem

== Marke. ==

3 Typen:

2 $\frac{1}{2}$ , 2 $\frac{3}{4}$  und 3 HP.

Bielefelder Maschinen- und Fahrrad-Werke

Gegründet 1874.

Aug. Göricke.

Gegründet 1874.

# Theodor Hildebrand & Sohn

Hoflieferanten Sr. Majestät des Königs

Spandauerstr. 47/8 • **Berlin** • Leipzigerstr. 100  
empfehlen

Hildebrand's Deutsche Schokolade,

Feinste Dessert-Schokoladen, Schokoladen-Pastillen,

Hildebrand's Deutschen Kakao, entölt und leicht löslich, kräftig  
und rein im Geschmack.

Pralinés, Fondants, Fruchtpasten, glasierten Ingwer,

Gefüllte Reisekörbchen und Bonbonieren in grösster Auswahl.

Russ. Drops, engl. Rocks, Orangen-Marmelade (magenstärkendes Compot),

Engl. Biskuits u. Cakes, Thee- und Kaffeebrot.

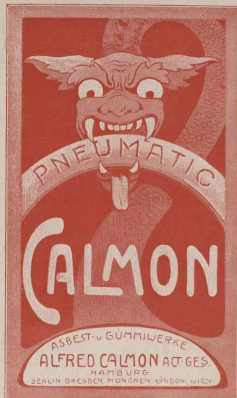
**NEU!**

Hildebrand's

**NEU!**

## Schokolade-Automobile

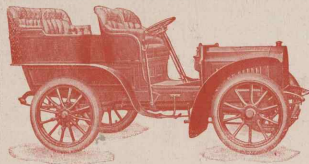
mit feinstem Konfekt gefüllt, das Stück Mk. 3.— bis Mk. 6.—.



De Dion-Bouton  
Motorwagen

sind als erste  
Marke der Welt  
\*\* bekannt \*\*

De Dion-Bouton  
Mülhausen i. Els.



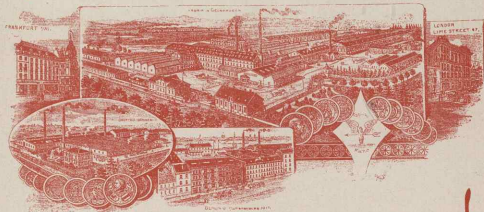
**OPEL-DARRACQ**  
Motorwagen

Vornehmste Marke

**ADAM OPEL, Rüsselsheim a. M.,**

Fahrräder-, Nähmaschinen- und Motorwagen-Fabrik.

# Vereinigte Berlin-Frankfurter Gummiwaren-Fabriken.



Fabriken:

Gelnhausen b. Frankfurt a. M., Berlin O., Mühlenstr. 70/71,  
Grottau in Böhmen.

Lager und Bureaux:

Frankfurt a. M., grosse Gallusgasse 7  
London E. C., 47 Lime Street  
Dresden, Johann Georgen-Allee 12.

== Specialität: ==

## Motor- und Wagenreifen.

Gegründet 1849



800 Arbeiter

Veritas.



Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896:

Ehren-Zeugnis und Staats-Medaille für gewerbliche Leistungen.  
Höchste Auszeichnung in der Branche.

© Hofwagenbau Kühlstein ©  
Charlottenburg Berlin



☞ Luxuswagen. Automobile — Karosserie. ☜




**Paul Hirsekom**  
JUNABER, FRANZ KÖHLER  
LAMPEN-FABRIK



**DRESDEN-REICK**

Spezialität:  
Automobil-  
Laternen.

Automobil-  
Zubehör.



# BOSCH-ZÜNDUNG

ist die verbreitetste!

ROBERT BOSCH, STUTTGART.





Die  
**AUTOMOBIL-**  
Nummer des  
**SIMPLICISSIMUS**

ist soeben erschienen. In Bild und Wort schildert diese Nummer in bekannter Simplissimus-Art den Automobilsport.

Preis 20 Pfennig

Ueberall käuflich; gegen Einsendung von 25 Pfennig direkt vom Verlag

**Albert Langen**  
München, Kaulbachstrasse 91-F.

Alle Buchhandlungen und Zeitungsgeschäfte nehmen Abonnements an.  
Probenummern gratis.

**Gebr. Körting Aktiengesellschaft**

Körtingdorf bei Hannover.

o **Ventillose Zweitaktmotoren** o

für Automobil, Boot, Fahrrad, Luftschiiff etc.

von 2 1/2—200 HP.

Patentiert in allen Kulturstaaten.

6 sechscylindr. 200 HP Bootsmotoren zur  
Zeit in Bestellung.

A. B. A. M.

Allgemeine Betriebs-Aktiengesellschaft  
für Motorfahrzeuge.

Telephon 4535. **KÖLN** Poststrasse 26.

Elektrische Wagen, Benzinwagen, Verkehrsunternehmen.  
Katalog 1904 über Elektromobile System **Krieger**  
ist erschienen und wird Interessenten gratis zugesandt.

Unsere Elektromobile sind nach dem System **Krieger** (4 Deutsche Reichs-Patente) gebaut, welches System sich als das beste bewährt hat und die vorerbetete Elektromobil-Construction ist.

Die **Krieger**-Elektromobile wurden mit folgenden ersten Preisen ausgezeichnet:

I. Preis in der Konkurrenz der Motor-Droschken Paris 1898.

Goldene Medaille, Internationale Motorwagen-Ausstellung Berlin 1899.

Zwei goldene Medailen in der Leistungs-Konkurrenz der Automobile während der Weltausstellung Paris 1900. Das einzig Prämiierte unter allen elektrischen Wagen-Systemen.

I. Preis in der Konkurrenz des Stromverbrauchs Paris 1900.

Goldene Medaille beim Wettbewerb für elektrisch betriebene Wagen Berlin 1900.

Goldene Medaille und **Grand Prix** Welt-Ausstellung Paris 1900.

I. Preis im Concours d'Élégance zu Monte Carlo 1901.

Bronzene Medaille Ausstellung Düsseldorf 1902.

Welt-Record für Elektromobile Paris-Châtouillet, November 1901. 307 Km. mit einer Ladung.



Vorzüge der elektrischen  
Wagen System **Krieger**:

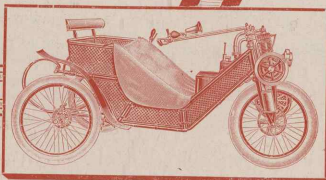
Einfachste Bedienung, reinlichster Betrieb ohne unangenehmen Geruch, geräuschloser Lauf, elegante Formen, geringe Betriebskosten, grösste Betriebs-Sicherheit, Vorderrad-Antrieb.



**Cyklonette**

In der Ebene bis 40 km per Stunde

Nimmt mit  
2 Uebersetzungen  
grösste Steigungen



Einfachster und  
betriebssicherster  
Motorwagen für  
2 Personen

**Cyklon Maschinenfabrik**

m. b. H.

Berlin O. 112, Mainzerstr. 22/23

# Rad-Welt

Zeitung für die Gesamtinteressen des Radfahrens  
und des  
**Kraftfahrwesens.**

Gelesenstes

**Sport- und Fachblatt.**

Ausliegend bei ca.

**4000**

Firmen der Fahrrad- und Automobil-Branche.

*Sport \* Industrie \* Technik*  
*Stellenvermittlung*  
*Juristischer Beistand.*

Erscheint vom 1. April bis 30. September täglich,  
vom 1. Oktober bis 30. März wöchentlich zweimal.

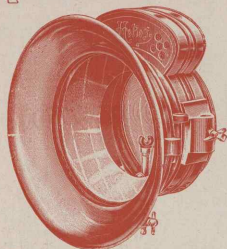
**Verlag der „Rad-Welt“, Berlin SW.**

Lindenstrasse 16/17.

**Achtung!**

**Automatischer  
Gasentwickler.**

Gefahrlos! Ruhiges, sicheres Licht!



**Ernst Jul. Arnold Nchf., Metallwarenfabrik, Dresden-A.**

Die für das

**Gordon-Bennett-Rennen**

erforderlichen Zeitmesser

bestehend aus

100 Stück Zehntel-Sekunden-Zähler

(sog. Stop-Uhren) sowie

\* 60 Stück Précisions-Anker-Uhren \*

sind von der Firma

**Ludwig Simon, Berlin W. 8**

— Friedrichstrasse 85a —

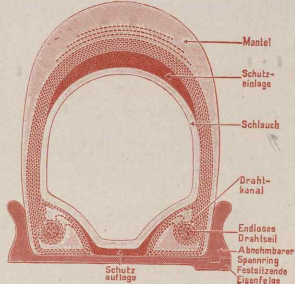
geliefert worden.



Verlangen Sie den Spezial-Katalog über Automobil- und Sport-Uhren.

## Motorwagen-Besitzer!

Es giebt nur einen Motorwagenreifen, der grösste Einfachheit der Montage mit unerreichter Haltbarkeit u. Sicherheit verbindet und das ist der



# Peter's Union-Motor-Pneumatik

## „Simplex“

montiert auf PETER's Patentfelge (D. R. P.), dessen Montage von Laien in wenigen Minuten auszuführen ist.

Referenzen:

|                                     |                                        |
|-------------------------------------|----------------------------------------|
| Freiherr von Sulzer-Wart .. Zürich, | Herr Bernhard Flinsch, Frankfurt a. M. |
| Herr Curt von Ohndorff,             | C. Westphal, Langenfelde-Hamburg       |
| Gustav Philipson, Frankfurt a. M.   | G. Langen .. .. . Köln                 |
| Herrn Weingand .. Düsseldorf.       | und viele andere mehr.                 |

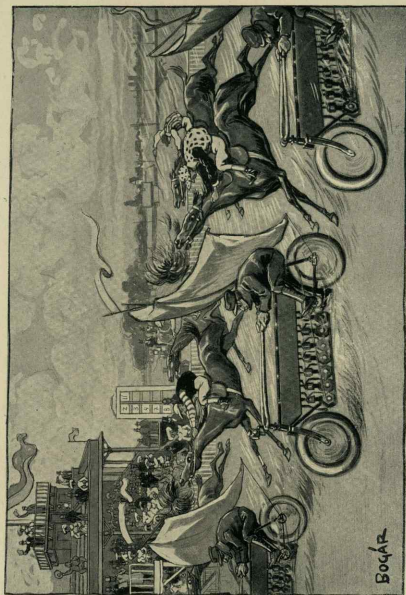
Ausserdem bezogen bereits alle grässeren Fabriken des In- wie des Auslandes den Motor-Simplex-Reifen.

Wenn Sie sich den neuen Reifen anschaffen wollen, so scheuen Sie den kleinen Mehrpreis nicht und schreiben auch bei Neuanschaffung eines Wagens den **Peter's Union-Simplex-Pneumatik** vor.

Ausführliche Auskünfte stehen gern zu Diensten.

**Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik Louis Peter**  
FRANKFURT a. M.

Älteste Pneumatikfabrik Deutschlands. • Älteste Pneumatikfabrik Deutschlands.  
Eigene Filialen an allen grösseren Plätzen des In- und Auslandes.



Pferderennen  
mit Motor-Schrittmachern.

Course de chevaux  
avec entraîneurs sur moteurs.

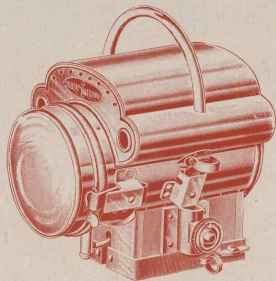
Horse-Race  
with Motor Pacemaking.

# ALBERT FRANK

Metallwaren-  
Fabrik

Beierfeld

• in Sachsen •



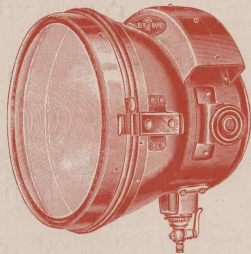
## Frankonia-Motorwagen-Beleuchtung



General-Vertreter:

**Wilhelm Vogel**

Frankfurt a. M.



Die  
von uns für das Gordon-Bennett-Rennen  
gefertigten und leihweise aufgestellten

## Drahtgeflecht- Zäune

verkaufen wir nach Schluss des Rennens  
in einzelnen Partien äusserst billig.

□ □ □

Zur Entgegennahme von Aufträgen ist  
unser Vertreter

**GUSTAV MÖRSTEDT**  
in Frankfurt a. M. • Hôtel Prinz Heinrich  
am Hauptbahnhof (Scharnhorststrasse)

zu sprechen, andernfalls wolle man alle  
Korrespondenzen unter Angabe der be-  
nötigten Länge gefl. an uns direkt nach  
Berlin N. O. 18, Elisabethstrasse 61

richten.

□ □ □

### Carl Lerm & Gebrüder Ludewig

Fabrik für Drahtzäune, Geflechte und Gewebe.

Offizielle und alleinige Lieferanten des Deutschen Automobil-Clubs für Drahtzäune  
zum Absperren der Gordon-Bennett-Rennstrecke 1904 bei Flörsburg u. d. Höhe.

Ausführliche Preislisten über sämtliche Fabrikate  
versenden kostenlos und portofrei.

## Einziges

## Staubverhinderungsmittel

## auf Strassen

ist

# „Westrumit“



## Deutsche Delbesprengungswerke

G. m. b. H.  
Berlin, Wilhelmstrasse 90.

DEUTSCHER 1904  
XIII. JAHRGANG

ORGAN für  
RENNSPORT und  
FERDEZUCHT.

SPORT

ist die anerkannt

grösste u. verbreitetste Sportzeitung

und bringt täglich

Programme, Besprechungen und Berichte  
über

alle deutschen und grossen  
ausländischen Rennen.

Abonnementpreis: Quartal Mk. 7,50.

Probenummern auf Wunsch gratis.

Expedition: BERLIN NW., Georgenstr. 23.

Deutsche Vacuum Oil Company

Hamburg, Posthof 108/116

liefert die besten Automobil-Oele u. Fette.

Zweigbüreaux:

BRESLAU  
Gartenstrasse 1  
DUISBURG  
Mühlmeierstrasse 21  
DRESDEN  
Viktoriahaus  
BERLIN  
Neustädt. Kirchstr. 9  
KÖLN a. Rh.  
Kaiser Wilhelmring 11  
NÜRNBERG  
Königsstrasse 33/37

„Vacuum Automobiliöle“  
werden in allen Ländern  
der Welt bevorzugt und  
die bekanntesten und  
erstklassigen HH. Renn-  
fahrer verwenden sie  
stets für ihre Wagen.

Ebenso werden „Vacuum  
Automobilöle“ regel-  
mässig und seit Jahren  
von dem Selbstfahrer-  
Kommando der Königl.  
Versuchs-Abteilung der  
Verkehrstruppen i. Berlin  
bezogen.

Blanke & Rast, Leipzig-Plagwitz.

Spezialfabrikation

aller Sorten Schmiererlässe,  
Zentralöler, Schmierleisten,  
Hahne, Ventile, Vergaser, Oel-  
pumpen, Kühlwasserpumpen,  
Behälter für Oel und Benzin,  
Verschraubungen und son-  
stige Armaturen für Motor-  
wagen- und Räder.

Usine spéciale

de toutes les sortes de Grats-  
seurs, Oléopompes, Dis-  
tributeurs d'huile (Rampes),  
Rohléts, Soupapes, Carbu-  
rateurs, Pompes à huile, Pom-  
pes de circulation d'eau Résér-  
voirs pour essence et huile,  
et d'autres Accessoires pour  
Automobiles et Motocycles.

Special manufacture

of all kinds of Lubricators,  
Sight Feed Lubricators, Lubri-  
cator Racks, Taps, Valves,  
Carburators, Oil Pumps,  
Water Pumps, Tanks for Oil  
and Petrol, Serees and other  
Accessories for Motorcars and  
Motorcycles.

Tonangebend

für Saison 1904

sind

MARS

Fahrräder und  
Kraftzweiräder

Kataloge gratis u. franko.

Mars Fahrradwerke A. G.

vorm. Paul Reissmann

Nürnberg-Doos.

Bekleidungs- und  
Bedarfs-Artikel

für Automobil- und  
Motorrad-

fahrer.

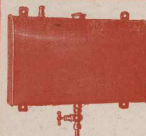
\* fahrer. \*

— Unerreicht —  
an Qualität und  
Preiswürdigkeit.

Grosses Illustriertes  
Preisbuch kostenfrei.

„Excelsior“-  
Manufaktur.

August Wills  
Eisenach II.



Behördlich empfohlene  
explosionssichere Benzinbehälter für Automobile  
sowie explosionssichere Kanister  
zum Mitführen von Benzin,  
Transport- und Lager-Behälter etc.  
empfehlht  
Fabrik explosionssicherer Gefässe, G. m. b. H.  
Salzkotten i. W.  
Goldene Staats- und Ausstellungsmedaillen!  
General-Vertrieb:

Für Süd- u. Westdeutschland: Arthur Schmitz, Köln, Höhenzollerweg 89; für Berlin u. den Osten: Wiltb,  
Engelke, Berlin C., Neue Grünstr. 30; für das Königreich Sachsen: Herrn. Heintzen, Dresden, Zirkusstr. 19.

VERLAGSANSTALT  
**GUSTAV BRAUNBECK**

G. M. B. F.

**MÜNCHEN**  
 KONTORHAUS • ARNULFSTRASSE 26  
 Fernsprecher No. 6081 • Telegr.-Adr.: Braunbeck Kontorhaus

**Abteilung I:**

Verlag des „Schnauffer!“, Flieg. Blätter  
 für Sport-Humor

Verlag der „Allg. Automobil-Zeitung“

Offizielles Organ der bedeutendsten Klubs des In- und  
 Auslands.

Beratung in allen Reklame-Fragen. Vorlage von  
 Inserat- und Plakatskizzen.

**Abteilung II:**

Verlag des „Auto-Velo“

Organ für Vermittlungen, Stellenangebote, An- und Verkäufe,  
 Finanzierungen und Patentverwertung.

**Abteilung III:**

Sportverlag

Sportliteratur jeder Art. Lieferung ganzer Sport-Bibliotheken  
 in allen Preislagen.

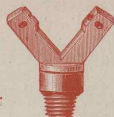
**Abteilung IV:**

Adressenverlag

Adressen der Motorfahrzeughändler, der Motorfahrzeug-  
 fabriken, Automobilfahrer und Motorzweiradfahrer.



„ACETYLENA“ Gesellschaft  
 m. b. H.



Vereinigte Verkaufsstelle von Acetylen-Brennern  
 der Firmen:

J. von Schwarz u. Jean Stadelmann & Co.  
 Nürnberg.

Alle Arten Acetylenbrenner für Fahrrad- und Automobil-Laternen.  
 Spezialität: **Speckstein-Doppelbrenner mit Luftzuführung** nach D. R. P. Nr. 100882.  
 Höchste Auszeichnungen auf allen besichtigten Acetylen-Fachausstellungen.

Original

**HORCH**

Konstruktionen



Zuverlässigster Wagen der Gegenwart!  
 Beweis: Zuverlässigkeitsfahrt Berlin-Leipzig-  
 Berlin.

2 Grosse goldene Medaillen.

Wagen von 10 bis 40 HP.

**A. Horch & Co.**, Motorwagenwerke  
 Aktiengesellschaft

**Zwickau i. S.**

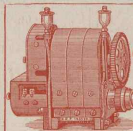
**Albidur-Metall,**

Spezial-Aluminiumlegierung  
 für die Automobil- und Motor-  
 rad-Fabrikation, zeichnete  
 sich auf der Internationalen  
 Automobil-Ausstellung in Frank-  
 furt a. M. neben silberweisser  
 Naturfarbe durch **höchste**  
 Festigkeit, Härte u. Leichtig-  
 keit aus.

**Otto Gruson & Co.**

Eisen- und Stahlwerk

Magdeburg-Buckau.



**EISEMANN'S**  
**Magnet-**  
**Electriche Zündapparate**  
**mit Kerzenzündung.**

neuestes  
 zuverlässigstes und  
 bewährtestes Zündsystem

**ERNST EISEMANN & Co. STUTTGART.**



Schlacht bei Petroleuuna  
31. Febr. 1937.  
Attacque der 6. Schmauleri-Brigade.

Bataille de Petroleuuna  
31. Febr. 1937.  
Attacque de la 6<sup>ème</sup> Volo-Moto-Brigade.

Battle of Petroleuuna  
Feb. 31st. 1937.  
Attack of the VI. Moto-Brigade.

# DE DIETRICH System TURCAT-MERY.

MONOPOL für Deutschland, Schweiz und Luxemburg

E. E. C. MATHIS, STRÄSSBURG i. E., Bianvolkengasse 18,  
Telefon Nr. 2448 - 2449 - 2450 - 2451 - 2452 - 2453 - 2454 - 2455 - 2456 - 2457 - 2458 - 2459 - 2460 - 2461 - 2462 - 2463 - 2464 - 2465 - 2466 - 2467 - 2468 - 2469 - 2470 - 2471 - 2472 - 2473 - 2474 - 2475 - 2476 - 2477 - 2478 - 2479 - 2480 - 2481 - 2482 - 2483 - 2484 - 2485 - 2486 - 2487 - 2488 - 2489 - 2490 - 2491 - 2492 - 2493 - 2494 - 2495 - 2496 - 2497 - 2498 - 2499 - 2500

AUTOMOBILE

# E. E. C. MATHIS

STRÄSSBURG i. E.

## General-Vertretungen:

Norddeutschehandl:

P. Siebert u. P. Daedertich

Berlin

Unter den Linden 63a.

Mitteleuropahandl:

Ing. Julius Schmidt

Dresden

Bismarckstr. 40,  
Telefon Nr. 1979 Al.

Deutsche Schweiz:

Badertrüchler & Cie.

Zürich

Thurg.-str. 1, Bärenstrasse Zürich  
Telefon Nr. 4023 - 4024 - 4025 - 4026 - 4027 - 4028 - 4029 - 4030

Französische Schweiz:

Charles Sahler

Mombillard (Doubs)

Telefon Nr. 1000



Reparaturwerkstätte der Firma de Dietrich & Cie. in Berlin, Louisenstrasse 37. 





Schutz-Märke

# Kugellager



Schutz-Märke

aller Art für

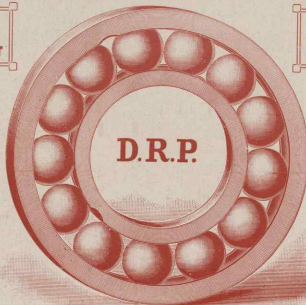
## Maschinen-, Motor- und Automobilbau

650

Arbeiter

650

Arbeiter



D.R.P.

—○— Älteste Spezialfabrik der Branche —○—

Kostenvoranschläge und Zeichnungen gratis.

### Schweinfurter Präzisions-Kugel-Lager-Werke

## Fichtel & Sachs

Schweinfurt a. Main.



Schutz-Märke



Schutz-Märke

Gegründet 1890.

**Deutsche**

Gegründet 1890.

# Gussstahlkugel- u. Maschinenfabrik

— Aktien-Gesellschaft —



**Schweinfurt a. M.**



Grösstes und leistungsfähigstes  
Etablissement der Kugelfabrikation.

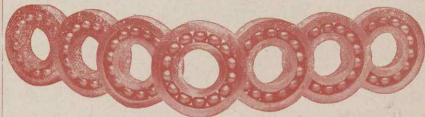
Liefert:

**Stahlkugeln × Billes d'acier × Steel balls**

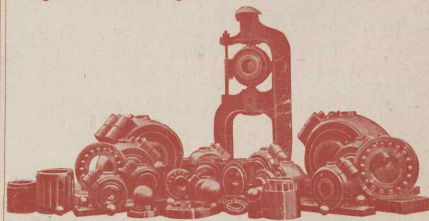
in präzisester Ausführung, genau kalibriert, in allen Grössen von 1—350 mm  
Durchmesser in denkbar bester Qualität bei höchster Festigkeit und für  
— höchste Belastung aus bestem Gussstahl und anderen Metallen. —

In den meisten Kulturstaaten patentierte

**Kugellaufringsysteme**



**Kugel- und Rollenlager für maschinelle Zwecke jeder Art.**



# öesterr. Daimler-Motoren-Gesellschaft

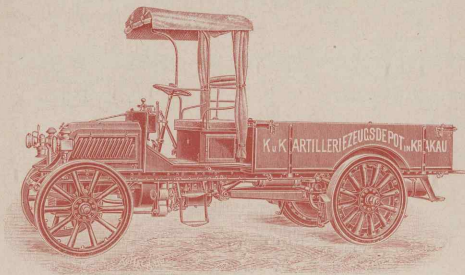


Wien I.

Giselastrasse 4.

—1833—

Fabrik: Wiener-Neustadt.



**Stationäre Motoren** für gewerbliche und elektrische Anlagen



**Lokomobilen** zum Antrieb von Dreschmaschinen

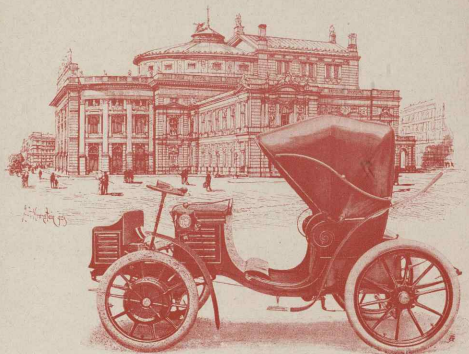


Luxus-Automobile — Bootsmotoren — Dynamo-Motoren



Spezialbau von Automobil-Omnibussen, sowie  
**Automobil-Lastwagen** bis zu 5000 Kilogr. Tragkraft

**Komplette Motorboote.**



**JACOB LOHNER & CO.**

k. u. k. Hof-Wagen- u. Automobil-Fabrik

**WIEN**

Generalvertretung für Deutschland: Dr. Isbert, Frankfurt a. Main.



# Mercedes-Wagen

**Modell 1904**

Alle Typen. ◦ Günstige Lieferzeiten.

## Spitz-Wagen

**Modell 1904**

Anerkannt erstklassiger Tourenwagen.

8 HP bis 24 HP

**ein-, zwei- und vierzylindrig.**

== Tadellose ==

gebrauchte Wagen aller Systeme

in jeder Preislage.

## Arnold Spitz

Aeltestes u. grösstes Automobil-Geschäft Oesterreich-Ungarns

**Wien, IX. Schlickgasse 3.**

Budapest, VI. Nagymező-utca 43.

## Opel & Beyschlag

I. Canovagasse 5 • Wien • I Canovagasse 5

General-Vertreter für Oesterreich-Ungarn

von

# „Opel-Darracq“

*Populärster, meistgefahrtester, betriebs-  
sicherster Wagen der Gegenwart.*

Centralst gelegene geräumigste Garage Wiens.

## De Dietrich & Co.

Lunéville

— General-Vertretung —

für Oesterreich-Ungarn

### J. T. von Risch

Bureau:

**Wien**

I, Am Hof 5.

Garage:

**Wien**

I, Reichsrathsstr. 25.

Das Gordon-Bennett-Rennen 1903

wurde gegen die schärfste Konkurrenz auf

## Continental-Pneumatik

gewonnen.

Im Gordon-Bennett-Rennen 1904

sind die 3 österreichischen 90 HP Daimler-Wagen (Mercedes) mit

## Continental-Pneumatik

montiert, welche von der

Oesterreichisch-Amerikanische

— Gummifabrik-Akt.-Ges. —

WIEN XIII/3

Breitensee

— fabriziert werden. —



## Ph. Brunnbauer & Sohn

Gegründet 1854.

Wien, VII. Zieglergasse 53.

Generalvertreter  
der Société Anonyme des  
Automobiles Peugeot,  
Paris-Lille-Audincourt,

Fabrik erstklassiger, verlässlicher,  
moderner und preiswertester Auto-  
mobile. Jahresproduktion 1200 Wagen.  
Arbeitszahl über 1000.

Kataloge gratis und franko.



# Voiture Martini

(Licence Rochet-Schneider)

Fabrique à Frauentfeld  
(Suisse)



Fabrique à St. Blaise  
(Suisse)

Type 1904. Force 16/20 chevaux.

La Martini est la voiture de tourisme par excellence.

## Performances de 1903:

**Concours d'endurance d'Aix-les-Bains:**  
Premier prix, deuxième prix Coupe Rochet-Schneider.

**Ascension des Rochers de Naye:** 7 km à 23% de rampes sur le ballast du chemin de fer.

**Reliability trial d'Angleterre:** Médaille d'or spécialement créée pour supériorité.

## Performances en 1904:

**Nice et Monte Carlo:**

Concours de tourisme: Diplôme.

Course de Côte: 3me prix (première des voitures de moins de 20 chev.).

Corso fleuri: prix d'honneur.

Concours d'élégance: prix d'honneur.

**Milan concours de tourisme:** première de toutes les voitures, grande coupe, première dans sa catégorie, petite coupe, médaille d'or spéciale donnée par le Signor Bietti.

Concessionnaires exclusifs pour la vente:

**H. H. P. Deasy & Co. Ltd.,** 10 Brompton Road,  
Londres SW.

### Agents généraux

pour la France:

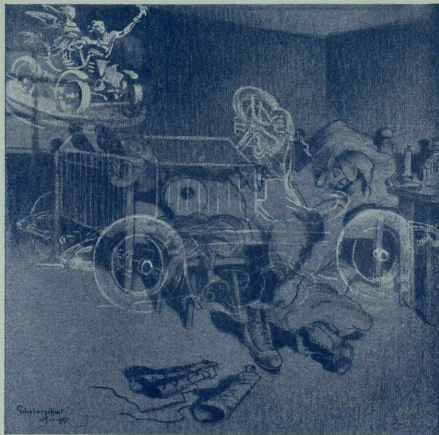
**G. Loisel,** 17 rue Monsigny, Paris

pour la Suisse allemande, l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Bade:

**C. Schlotterbeck à Bâle**

pour les autres parties de l'Allemagne:

**Georg Kruck,** Mainzerlandstr. 101, Frankfurt a. M.



Traum eines Chauffeurs.



Rêve d'un chauffeur.



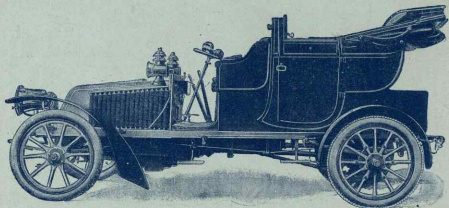
Dream of a Chauffeur.



# Renault Frères

Motor-Wagenbauer

**BILLANCOURT** bei PARIS (Frankreich).



Die Wagen RENAULT FRÈRES haben in allen grossen Rennen die ersten Preise erworben:

**Paris—Berlin: Erster Preis**  
die Voiturette Renault Frères übertrifft die leichten Wagen.

**Paris—Wien: Erster Preis**  
der Gesamt-Klassierung.

**Paris—Madrid: Erster Preis**  
für leichte Wagen.

== Die Wagen Renault Frères sind von untadelhafter Bauart. ==

# Mercedes-Palace

70, Champs-Elysées

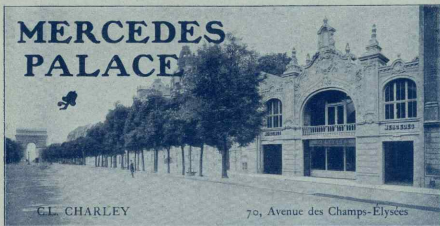
— PARIS —

Téléphone  
509,36.



Adr.-tel.:  
Amcharley, Paris.

## MERCEDES PALACE



C. L. CHARLEY

70, Avenue des Champs-Élysées

## C. L. Charley

Agent Général pour la France, la Belgique et les Etats-Unis.

General Agent for France, Belgium and America.

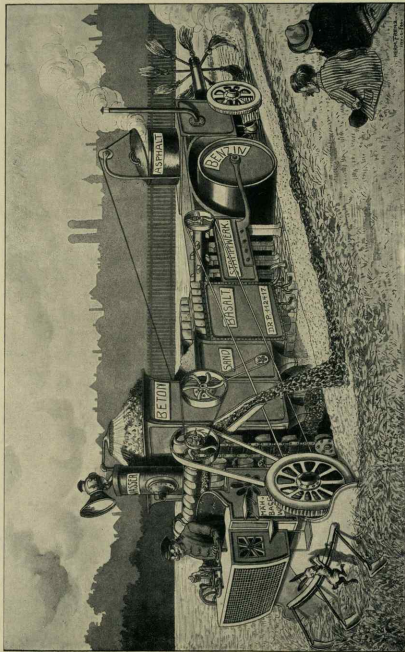
General-Agent für Frankreich, Belgien und Amerika.



MICHELIN & C<sup>IE</sup>.

37 Kronprinzenstrasse

Francfort sur Main  
et PARIS.



Gordon-Bennett-  
Rennstreckenaubau-Automobil  
D. R. P.

Auto-Routes-Mobile  
Brevetés S. O. D. O.

Construction Automatique de circuits Gordon-Bennett.

Auto-Road-Mobile

— Patented —  
Constructs automatically G.-B.-Road-Circuits.

SOCIÉTÉ

ANONYME DES

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS

**PANHARD**

VOITURES

AUTOMOBILES

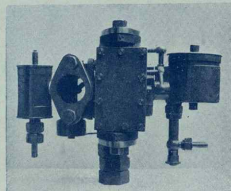
EN TOUS & GENRES

**LEVASSOR**

19 AVENUE D'IVRY 19

**PARIS**





Avec le  
**carburateur**

**Claudel,**

à pétrole lourd ou lampant,  
économie réalisée par  
cheval-heure 9 cm. 4

— Augmentation de puissance 10% —

Absence absolue d'encrassement, d'odeur et de fumée

— Fonctionnement garanti —

**Lamplugh & Cie.**

Carrossiers de luxe

**High class Motor Coach Builders**

Moderate prices — quick deliveries

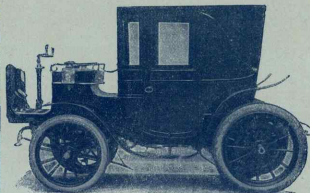
**Levallois-Perret**

(Seine)

24 rue Greffulhe @ 8 rue Ernest Cognacq.

**L'ELECTRIQUE**

17 rue Jean Goujon PARIS



— Voitures électriques GALLIA —

(brevetées en tous pays)

Usines de construction: 114 et 116 rue Gravel (Levallois).

**ALPHA · B · R · C ·**



**LE PROJECTEUR**

LENTICULAIRE - PARABOLIQUE  
(Breveté).

**A. Boas Rodrigues et C<sup>ie</sup>.**

Ingénieurs Constructeurs  
67 Boulevard de Charonne, Paris.

**Hors concours**  
Expositions PARIS 1889-1900.

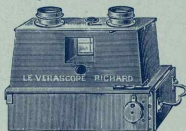
AGENTS GENERAUX:  
Allemagne et Hollande:  
Mrs. De Graaf et Cie., La Haye.  
Belgique:  
Mr. Trentelivres à Bruxelles,  
94 Boulevard de la Senne.  
Angleterre:  
Mrs. Fenestre Cadisch et Cie.,  
Golden Square 31, Londres.

LE PLUS PUISSANT APPAREIL À ACETYLENE. LE MIEUX CONSTRUIT.

Success colossal dans le monde entier  
L'appareil idéal des Chauffeurs et Tourists.  
**LE VERASCOPE** Breveté S. G. D. G.

ou Jumelle Stéréoscopique  
donne l'image vraie garantie superposable avec la nature comme grandeur et comme relief  
*C'est le Document absolu enregistré*

Inventé et construit par **Jules RICHARD** Fondateur et Successeur de la Maison RICHARD FRERES



25, rue Mélingue (Anc<sup>e</sup> Imp. Fessart) Paris  
Vente et Exposition **3, rue Lafayette**, près l'Opéra  
Modèle ordinaire objectifs rectilignes . . . 175 Frs.  
Modèle 1900 objectifs Zeiss ou Goerz complets automatiques, vitesse variable, deux viseurs etc. . . . . 500 "

**Nouveautés!**  
Modèle 1903 à décentrement. . . . . 525 Frs.  
Verascope 7x13 à décentrement objectifs Zeiss ou Goerz etc. . . . . 625 "

**Le Taxiphote** **NOUVEAU STÉRÉOSCOPE** Classeur-Distributeur automatique  
Breveté S. G. D. G.  
Envoi franco des notices illustrées. Servant aussi pour la projection. Sécurité absolue des diapositifs.  
Quatre formats: 45mm > 107mm (vérascope) — 6—13mm — 7—13mm — 8 1/2—17mm  
Exposition Universelle de 1900: **3 Grands Prix** — 3 Médailles d'Or.

**PNEUS CUIR SAMSON**

Brevetés S. G. D. G.

ANTIDERAPANTS-IMPERFORABLES

Aussi bons pour la route que pour la ville  
—  
Ne s'échauffant pas.  
Ne ralentissant pas.



Ne subissant qu'une usure proportionnée au nombre de kilomètres parcourus.

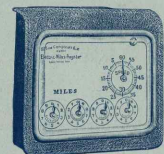


PARIS, 10 Rue François 1<sup>er</sup>.  
SUCCURSALES à BRUXELLES, LONDRES, HANNOVER, WIEN et NEW-YORK.

**PHARES DUCELLIER**

Hors Concours \* Paris 1900

25 Passage Dubail. Paris (X<sup>e</sup> arr)



Compteur  
E. K.  
pour Automobiles

Le seul exact et inviolable, indique la vitesse et les kilomètres.  
Ueberaus genau und unverletzlich, zeigt er die Schnelligkeit und die Kilometer an.  
Extremely precise and not fragile, shows the velocity and the kilomètre.

PARIS  
156.

BD PÉREIRE

**Accumulateurs**

La première  
\* Marque \*

**HEINZ**

27. Rue Cavé Levallois (Seine). Téléph. 537-58.

G. DE PAWLOWSKI  
 Rédacteur - Administrateur - Publicité  
 2, rue Meyerbeer, Paris (9<sup>e</sup> Arr<sup>t</sup>)  
 Téléphone: 109-94 - 109-29  
 Adresse Télégraphique: VELO-PARIS

# LE VELO

JOURNAL QUOTIDIEN ILLUSTRÉ  
 de l'industrie automobile et sportive de France et de tous les sports

G. DE PAWLOWSKI  
 Rédacteur - Administrateur - Publicité  
 2, rue Meyerbeer, Paris (9<sup>e</sup> Arr<sup>t</sup>)  
 Téléphone: 109-94 - 109-29  
 Adresse Télégraphique: VELO-PARIS

**G. DE PAWLOWSKI** Directeur-Rédacteur en Chef

**RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ**  
 2, rue Meyerbeer, Paris (9<sup>e</sup> Arr<sup>t</sup>)

TELEPHONE, Deux lignes: Nos 109-94 - 109-29  
 Adresse Télégraphique: VELO-PARIS

## ABONNEMENT

France . . . Six mois 10 Fr. - Un an 20 Fr.  
 Étranger . . . — 15 — — 30

On s'abonne dans tous les Bureaux de Poste en France et à l'Étranger.

LE VELO est à l'heure actuelle le plus ancien et le plus répandu de tous les Journaux quotidiens de Sport du Monde entier. Il paraît sur 4, 6 ou 8 pages et publie des éditions spéciales lorsque les événements le réclament.

Il s'intéresse tout particulièrement au cyclisme, à l'automobilisme et à l'athlétisme et encourage également tous les autres sports, tels que le yachting, l'aérostation, l'hippisme, l'escrime et la gymnastique.

S'occupant à la fois de sport et de tourisme, il sert de bulletin officiel à toutes les SOCIÉTÉS et insère leurs communiqués.

Créateur de toutes les grandes épreuves-type telles que:

BORDEAUX-PARIS (cyclisme)  
 GAILLON (automobile)  
 MARATHON (courses à pied)  
 PARIS À LA MER (canots automobiles).

Créateur du Critérium de natation et des Championnats de lutte, de boxe et de billard, LE VELO a prodigué ces derniers temps de sérieux encouragements à l'aéronautique et à l'alpinisme.

Son service de correspondants, qui se complète chaque jour depuis dix ans est unique.

Sa rédaction technique comprend des hommes d'une compétence indiscutable et sa collaboration littéraire réunit les meilleurs écrivains de notre temps.

Son FIL SPECIAL aboîtissant dans ses bureaux lui permet de publier en

### Dernière Heure

les derniers télégrammes de la nuit qui lui parviennent du Monde entier.

LE VELO publie chaque jour de nombreux clichés reproduisant les événements même de la journée et des dessins de fantaisie de nos artistes les plus en renom.

### N'EXAGERONS RIEN!



— Cent quarante et un kilomètres seulement! J'ai bien peur que mon nouveau chassis ne soit un peu long pour le circuit!

# Voitures à vapeur GARDNER SERPOLLET

9-11 rue Stendhal = PARIS.

Les voitures à vapeur GARDNER-SERPOLLET détiennent tous les records de vitesse, d'endurance et de régularité.

Les nombreuses victoires et les brillantes performances des Gardner Serpollet établissent leur incontestable supériorité. Leurs qualités personnelles: l'absence de bruit, d'odeur et de trépidations les font rechercher par les amateurs de grand tourisme.

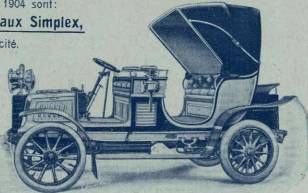
Les types 1904 sont:

### La 9 chevaux Simplex,

merveille de simplicité.

### La 15 chevaux

type robuste et léger, ayant fait ses preuves pour le tourisme et remporté de nombreuses victoires.



Victoria 15 chevaux.

### Enfin le type 40 chevaux

qui, trois années consécutives, a gagné la Coupe H. de Rothschild, à Nice; convient au grand tourisme, et aux très vastes carrosseries: c'est la reine de la vitesse.



Landaulet 40 chevaux.

Envoi franco du catalogue illustré.

*Mettez*

28 bis, rue Villeneuve  
CLICHY

*sur votre voiture  
un graisseur*

**DUBRULLE**

Adopté par toutes les grandes marques  
12.000 livrés à ce jour

*Pour Assurer sa Vie!  
Pour Protéger ses Pneus!*  
Employer



LE PROTECTEUR ANTIDERAPANT  
**LEMPEREUR**

Entièrement Métallique et Indépendant du Bandage.

PARIS \* 77 Avenue de Villiers. \* PARIS

Chambre à air pour automobiles

Indégonflable & sans valve

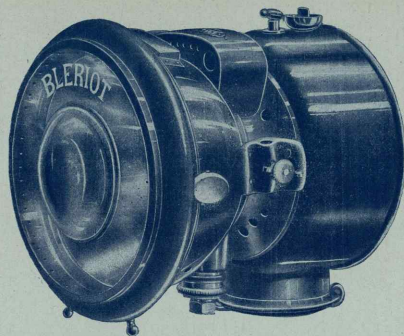
**“ÉOLE”**

Brevets Steinberg — France et Etranger

PARIS, 39 Rue S<sup>te</sup> Croix de la Bretonnerie

Licence pour l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et l'Italie

Maison **Polack**, Gummiwarenfabrik  
à Waltershausen i. Thür. (Allemagne)



**BLÉRIOT 16 rue Duret, Paris.**

Les Reines de la Route  
sont les  
Automobiles

**DARRACQ**

8, 12,  
15, 24, 28 HP.

simples \* souples  
rapides \* confortables.

CARROSSERIE DE LUXE POUR AUTOMOBILES

**TH. BOTIAUX & C<sup>IE</sup>.**

INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS

USINE-MODÈLE:

20, rue Greffulhe. — Levallois-Perret (Seine)

○ ○ TÉLÉPHONE 335-48 ○ ○

AUTO-PROTECTEUR DÉMONTABLE

**DE FORNIER** BREVETÉ FRANCE  
ET ÉTRANGER ○ ○

Évite l'usure des pneumatiques et supprime les crevaisons et les dérapages

Concoeurs de Versailles, Médaille de Vermeil

**DE FORNIER**

7, Av. de la Capelette, MARSEILLE.

19, Avenue de la Grande-Armée, PARIS.

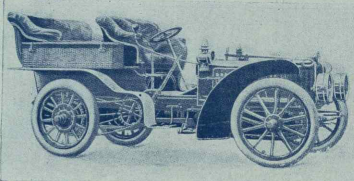
Indispensable pour la ville et la route, aussi bien par  
les temps secs que par les temps les plus humides.

▼ Téléphone ▼  
524 27

**AUTO-PALACE**

Adresse-télégraphique:  
AUTOPALACE PARIS.

77 bis Avenue de la Grande Armée



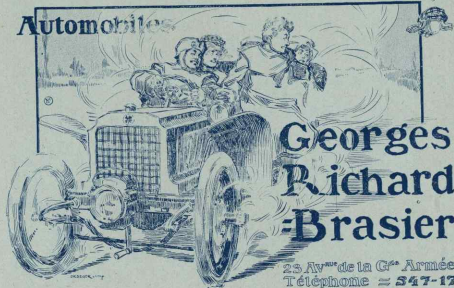
Agences générales des **De Dietrich, Panhard & Levassor, Mors etc.**  
grandes marques ○ ○

**Garage pour 150 voitures. ○ Atelier de réparations.**

On parle Allemand, Anglais, Hollandais, Espagnol, Italien et Portugais.

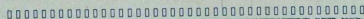
Automobiles  
**G. RICHARD-BRASIER**

Automobiles

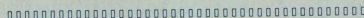


23 Av<sup>ue</sup> de la Gr<sup>ande</sup> Armée  
Téléphone = 547-17

**Premier** dans les Eliminatoires Françaises de la  
Course Gordon Bennett.



**Gagnant** de la Coupe offerte par le Prince de Monaco  
aux Courses de Canots Automobiles du  
Meeting de Monaco. (Record du monde de la  
Vitesse pour Canots automobiles — 22 nœuds  
à l'heure.)



**Détenteur du "Record du Monde"**

des 1000 milles (1609 Kilomètres) sur route, sans  
aucun arrêt. (15 mars 1904.)

# DE DIETRICH & Cie.

Usine à Lunéville

— (Meurthe et Moselle) —

Garage et Bureaux à NEUILLY s/Seine

12<sup>bis</sup> Avenue de Madrid.



## Chassis

4 cylind. licence Turcat-Méry  
12, 16, 24, 35 et 60 HP ◦◦  
pour voitures et Bateaux ◦◦

## Omnibus

pour Services publics et de  
famille 12 places ◦◦◦◦◦◦◦◦

## Camions

pour gros Transports Charge  
jusqu'à 3000 kilos ◦◦◦◦◦◦◦◦

Représentant pour l'Allemagne:

**MATHIS, 13. Meisengasse à STRASBOURG**

Garage et Atelier de réparations à  
BERLIN NW. 6, Luisenstrasse 37.

Magasin de vente: Unter den Linden 68 A.



Parade der III. Luftschiffer-Division.  
32. Aug. 1918.

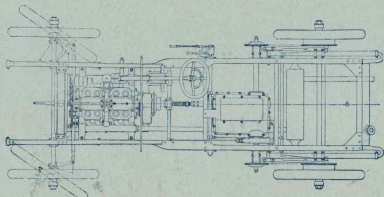
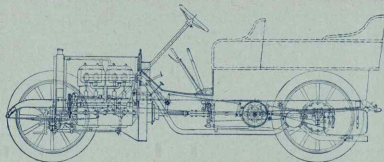
Revue de la III<sup>ème</sup> Aero-Brigade.  
32. Août 1918.

Parade of the III<sup>rd</sup> Aero-Brigade.  
August 32<sup>nd</sup> 1918.

# F. I. A. T.

Italienische Automobil - Fabrik  
— Aktiengesellschaft —

TURIN — Corso Dante 35—37.



• **Touren- und Rennwagen** •  
**Omnibusse und Lastwagen**  
• **Motorboote und Motore** •

Die höchsten Auszeichnungen auf allen Ausstellungen  
und in allen übrigen Konkurrenzen.

Illustr. Katalog gratis und franko auf Verlangen.

By appointment to

By appointment to



H. M. THE KING

H. R. H. THE PRINCE OF WALES

# The Daimler Motor Co.

The Renowned British  
Touring Car.

Works & Head Office:  
**COVENTRY.**

LONDON Show room:  
219—229 Shaftesbury Avenue. W. C.

FIT YOUR  
CAR WITH:—

**Clincher Michelin**  
or **Clincher Motor Tyres**

See that the brand—  
THE CLINCHER or  
CLINCHER-MICHELIN  
respectively—  
appears on  
each cover  
NONE  
GENUINE  
WITHOUT

(Bartlett's  
Patent)

FAMED WORLD-WIDE for  
**RESILIENCY · RELIABILITY · DURABILITY · SPEED**

Only to be obtained from NORTH BRITISH RUBBER Co. Ltd. EDINBURGH, Scotland.

# The MOTOR CAR JOURNAL

indispensable to all who indulge in the Sport  
and Pastime of Motoring

## PROFUSELY ILLUSTRATED

A WEEKLY ILLUSTRATED REVIEW OF  
MOTOR CAR PROGRESS ON THE CON-  
TINENT AND THROUGHOUT THE WORLD

EVERY FRIDAY. ONE PENNY.

SUBSCRIPTION:

Abroad 10s 6d per year, post free.  
Great Britain 6s 6d per year, post free.

**CORDINGLEY & Co., Proprietors**  
39-40 Shoe Lane, LONDON.

— Cordingley's 10th annual —

○ **International Automobile Exhibition** ○

March 18—25th 1905. v v v v Royal Agricultural Hall, LONDON.

Always the largest Motor Car Show outside Paris.

**CORDINGLEY & Co., 39-40 Shoe Lane, LONDON.**



No Motorist is properly informed  
unless he reads

## *Motoring Illustrated*

THE BEST ILLUSTRATED,  
THE BEST WRITTEN,  
THE MOST UP-TO-DATE

and

NEWSIEST PUBLICATION DEALING  
WITH AUTOMOBILE MATTERS

ONE PENNY WEEKLY.

On sale at the principal Kiosks and Railway Stations throughout  
Europe, or post-free direct from the Publishing Offices to all  
parts of the World 12/6 per annum. Post-free in Great Britain,  
6/6 per annum, payable in advance.

Also published by the same firm:

**"THE MOTORING ANNUAL & MOTORIST'S YEAR BOOK",**

post-free to all parts of the World 6/6; post-free in the  
United Kingdom 5/6.

**Motoring Illustrated**

9 Arundel Street, Strand, **LONDON, W. C.**

Telegrams—"Cannstatt, London"

**1904**

Telephone—10714 Central

# MERCÉDÈS

**18/28 h.p.**

ALL THE LATEST IMPROVEMENTS FOR THIS YEAR

**Immediate delivery in London**

**Absolutely guaranteed**

OR

**On Receipt of Order for Abroad**

*Extract of letter from the Daimler Motoren Gesellschaft:*

"Cannstatt, 10 February, 1904

"The 1904 Motor reaches 28 H.P., compared with  
22 H.P. of the 1903 Motor."

The new 1904 Mercédès Cars in various colours can be seen at

**The Cannstatt Automobile Supply Association**

34 SHAFTESBURY AVENUE, W. C.

**LONDON.**

# The Autocar

*A Journal published in the  
Interests of the Mechanically propelled Road Carriage.*

EVERY SATURDAY *D D* PRICE 3<sup>D</sup>

## *The* MOTOR CAR PAPER



DRIVING NOTES · PRACTICAL EXPERIENCES  
RUNS AND TOURS ILLUSTRATED · DESCRIPTIONS  
OF EVERY AUTO CAR AND MOTOR  
CYCLE · HINTS & ADVICE · TRADE NOTES



**SPECIALLY ILLUSTRATED**  
*From Original Photographs & Drawings*



AN INDISPENSABLE · COMPANION  
TO ALL INTERESTED IN THE  
AUTOMOBILE · PASTIME



*Every Saturday Threepence*

FROM ALL NEWSAGENTS AND BOOKSELLERS  
OR DIRECT FROM THE PUBLISHERS  
LILFE & SONS LTD, 3 ST BRIDE ST, LONDON E. C.

# BRAMPTON KETTEN



# CHAINES BRAMPTON

BRAMPTON BROS<sup>S</sup> LTD BIRMINGHAM  
AND CALAIS  
AGENTS

PARIS. EUGEN SCHILDGE,  
20 RUE 3<sup>ME</sup> COIX DE LA BRETONNERIE  
AMSTERDAM. M. ADLER, PRINSENGRACHT, 58/3  
LIEGE. LUMMERZHEIM & CO 547 RUE ST FOI.  
GENEVE. PAUL BUCHET, RUE GENERAL DUFOUR.  
MILANO. FABBRE & GAGLIARDI PIAZZA MACELLO.

FACTS V. FICTION <sup>AND</sup> BLUFF.  
<sub>OR</sub>

## COLLIER TYRES

(AS SUPPLIED TO ROYALTY, THE NOBILITY AND GENTRY),

**HOLD THE UNBEATEN WORLD'S RECORD**

OVER 4000 MILES RUN (*Int. Tyre Trials 1902-03*)

NO TROUBLE GIVEN (*1000 M. Reliability Trials 1903*)

RUN 15,306 MILES, COST OF UP-KEEP LESS THAN  
ONE PENNY PER MILE PER SET OF FOUR TYRES.

(*See p. 78, Automobile Club Journal 28. Jan. 1904.*)

AND OTHER ASTOUNDING PERFORMANCES.

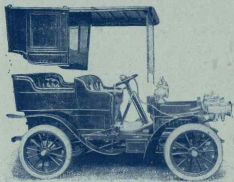
**THE COLLIER TYRE CO, LTD.**

210, Shaftesbury Avenue (Oxford St., end) LONDON W. C.

Telegrams: Abotocar, LONDON. — Telephone: 5069 central.

**La Métallurgique, Soc. An. de Construction,  
Marchien-au-Pont, Belgien.**

**M.**



**M.**

Capital Frs. 6.000.000.

Fabrication: Automobile, Locomotiven, Wagons, Brücken.

Benzin — Essence de pétrole — Petroleum spirit.



Liste der Depots im Rennbezirk  
wird an Interessenten gratis und  
franko versandt.

**Vereinigte Benzin-Fabriken G. m. b. H.  
BREMEN.**

Alleinige offizielle Benzin-Lieferanten des Deutschen Automobilklubs  
für das Gordon-Bennett-Rennen 1904.

**Stellin** ist allerbestes Spezial-Benzin  
für Automobile und Motorräder.  
**Lubriffin** ist erstklassiges  
**Automobil-Oel.**

Beide Produkte sind im ganzen Renn-  
bezirk in unseren durch nebenstehendes  
Schild erkenntlichen Depots erhältlich.

Central-Depot:

Menges & Mulder, kgl. Hoflieferanten

Telefon Nr. 24 **Bad Homburg** Telefon Nr. 24

**Stellin-Stationen und Autogaragen.**

Stations d'Essence. o Benzine Stations.



**Homburg v. d. H.:**

|                                                                                       |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Menges & Mulder, Waisenhausplatz, Tel. 24, königl. Hoflieferanten                     | } Haupt-Depots |
| Carl Mathay, Tannus-Drogerie, Louisenstrasse 11, Tel. 38                              |                |
| Otto Voltz, Louisenstrasse 19, Drogerie, Tel. 268                                     |                |
| Georg Schick Sohn, Am Bahnhof, Tel. 320, Garage für 32 Wagen                          |                |
| Wilhelm Kranz, Dorotheenstr., Garage für 50 Wagen, Reparatur-Werkstätte, Tel. 366     |                |
| Clemens Wehrheim, Fahrradhandlung, Louisenstrasse                                     |                |
| Hotel Adler, H. Bieger, I. Ranges, Reparatur-Werkstätte, Tel. 23, Garage für 22 Wagen |                |
| Hotel Bellevue, Wilhelm Fischer, Tel. 40, Garage für 10 Wagen                         |                |

**Dornholzhäusen:**

Hotel Scheller, Garage für 20 Wagen  
Gärtnerei Maas, Garage für 10 Wagen

**Saalburg:**

Saalburg Restauration, Tel. 75  
W. Cruciger, Hotel, Restauration I. Ranges. Direkt am Start und Ziel des Gordon-Bennett-Rennens

**Wehrheim:**

|                                    |                                          |
|------------------------------------|------------------------------------------|
| Stellin, Lager von Menges & Mulder | } Verkaufsstelle F. A. Vette Postagentur |
| C. Mathay                          |                                          |
| O. Voltz                           |                                          |

**Usingen:**

H. C. Menche, Kolonialwaren, Tel. 1  
Georg Peter, Kolonialwaren

**Grävenwiesbach:**

L. Weil

**Weilburg:**

August Bernhardt, Tel. 35  
Hotel zur Traube, Inh.: Carl Götz, Tel. 4

**Allendorf:**

H. Friedrich

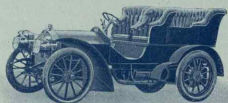
**Limburg:**

Gottfried Schaefer, Frankfurterstrasse  
Preussischer Hof  
Nassauer Hof, Tel. 19  
Bayrischer Hof

# Stoewer-Wagen

Prospekte  
gratis und  
franko.

Vertreter  
gesucht.





Grosse  
goldene  
Medaille.

Ersklassige  
Referenzen.

General-Vertreter  
für Berlin:

**Rings & Schwager**  
Berlin, N.-W. 7  
Georgenstr. 183.

**Tourenwagen**  
**Omnibusse**   
**Lastwagen** 

General-Vertreter  
für Hamburg, Schleswig-  
Holstein, Mecklenburg etc.:

**A. H. Ueltzen**  
Hamburg-Hohenfelde.

## Gebrüder Stoewer, Steffin.

# Superior-

## -Motor-Reifen -Massiv-Reifen

D. R. P. Nr. 152047, breveté S. G. D. G. Nr. 336790.

für Automobile und Lastwagen

## B. Polack, Gummiwarenfabrik, Waltershausen (Thür.)

### Wilhelmshöhe bei Limburg:

Deutsches Haus  
Stadt Wiesbaden

### Kirberg:

Gasthaus zur Post, L. Bepfer

### Idstein:

Heinrich Kornacher

### Königstein:

W. Zehe, Hauptstrasse 27, Tel. 85  
Hotel Colosseus, Hauptstrasse, Tel. 34

### Cronberg:

H. Gerstner, Tel. 21, Drogerie  
Frankfurter Hof, Willi Amüller, Tel. 19

### Ober-Ursel:

Alex Kürtell, Oberhochstadterstrasse 4, Tel. 30  
Jos. Abt, Tel. 15

### Friedberg i. Hessen:

J. Baumeister, Hauptstrasse

### Bad Nauheim:

Richard Schwab, Tel. 363  
B. Peters, Drogist  
Hotel Metropole

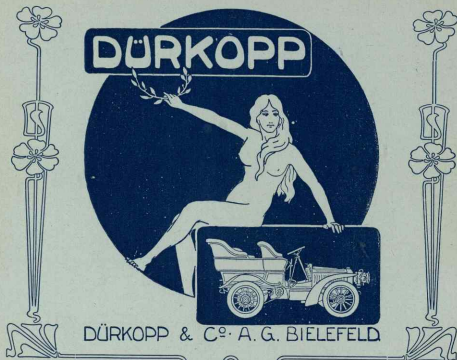
### Frankfurt a. M.:

Seiffermann & Uhl, Kronprinzenstr. 7, Automobile (Cudell-Aachen),  
Tel. 7889, Garage für 200 Wagen  
Kruck, kgl. Hofwagen Fabk. Maingerlandstrasse 239, Garage.  
Carl May, Kronprinzenstr. 51, Automobil- und Fahrrad-Handlung.  
(Opel-Darracq, Puch), Tel. 4460, Garage für 20 Wagen  
Garage der Adler-Fahrradwerke, Gutleutstrasse  
Joh. Häusler, Opernplatz 10, Fahrräder, Automobile  
Kaiseröl-Fabrik-Niederlage der Petroleum-Raffinerie vorm. August  
Korff, Bremen, Tel. 1482  
Dr. A. Jassoy, Neue Zeil 63, Löwenapotheke, Tel. 505  
Hotel Englischer Hof  
Hotel Frankfurter Hof  
Palast-Hotel Fürstenhof

### Wiesbaden:

Hotel Kaiserhof  
Hotel Metropole, Benzin und Garage  
Hugo Grün, Kirchgasse 3, Automobil- und Fahrradhandlung (Adler),  
Tel. 501, Garage.  
Kruck, kgl. Hofwagen Fabk. Schiersteinerstrasse 23.  
Otto Sassmann, Westerdstrasse 21, Mechanische Werkstätte (Union)  
Garage für 6 Wagen  
Carl Keidel, Webergasse 36, Fahrräder, Nähmaschinen, Tel. 2766





## Motorwagen für alle Zwecke

2-8 Zyl. 8-60 HP Original Dürkopp-Motor.  
 Akkumulator oder elektro-magnet. Zündung.  
 Sanfter geräuschloser Gang. ○○○○○○○○○○  
 Einfache Handhabung. ○○○○○○○○○○

## Motorräder, Orig. Dürkopp-Motor

2 und 3 HP mit gesteuerten oder ungesteuerten Ventilen. ○○○○○○○○○○

○ Fahrräder ○ Nähmaschinen ○ Milchcentrifugen ○

Bestes Material! ○ Mustergütige Arbeit! ○ Höchste Leistungsfähigkeit!

Glänzende Auszeichnungen und Anerkennungen!

**BIELEFELDER MASCHINENFABRIK**

VORMALS

**DÜRKOPP & Co., BIELEFELD.**



Die vom Deutschen Automobilklub herausgegebene offizielle Gedenkmedaille für das Gordon Bennett-Rennen

zeigt auf der Vorderseite das Profilbild Kaiser Wilhelm II., dahinter eine Gesamtansicht der Saalburg mit aufgehender Sonne. Die Rückseite bildet die Darstellung des von Mr. Gordon Bennett gestifteten Preises, der beim letzten Rennen vom Deutschen Automobilklub gewonnen wurde und in diesem Jahre zu verteidigen ist. Ueber dem Preis ist das Monogramm



Vorderseite.



Rückseite.

des Deutschen Automobilklubs in lichtigem Relief angebracht. Der Entwurf der Medaille rührt von Professor E. Doepler, dem jüngeren, her, die Modellierung ist von Bildhauer Bernhard Frydag, einem Schüler Professor Haverkamps. Mit der Ausprägung der Medaille selbst wurde die Münzprägestalt, L. Christian Lauer, Nürnberg (Filiale Berlin SW., Ritterstr. 81), beauftragt. Die Herstellung erfolgt in echtem Silberoxyd und in den Grössen von 22 mm (mit Oese und Ring) und 33 mm (ohne Oese und Ring). Verkaufsstellen befinden sich auf dem Festplatze bei der Saalburg, im Deutschen Automobilklub, Berlin NW.7, und in Homburg v. d. H., Kurhaus. Ausserdem können sie von der Firma L. Christian Lauer, Berlin SW., Ritterstrasse 81, direkt bezogen werden.



Ludwig Klement, Frankfurt a. M.  
Eschersh. Landsstr. 100 · Telefon 6135

Spezialität:  
**Feine Ansichtskarten.**

Anfertigung in allen modernen Manieren:  
Kunstlichtdruck, Farblichthdruck, Vierfarbendruck,  
Steindruck, Cliché-(Sach-) Druck, Zeichnungen,  
Hologravure etc.; auch fertige: Illustrierte  
Adresskarten, Reiseavise mit Ansichten,  
Menus etc.

Städte-Verlag = Landschafts-Photographie.  
Prämiiert mit gold. und silb. Medaillen  
und Ehren diplome.

**Neuer Motorzweirad-Vergaser!** Praktisch!  
D. R. G. M.

Universal-Konstruktion. o Benzinstand sichtbar. o Drosselung und Luftregulierung.

Aluminiumguss und Armaturen nach Zeichnung für Automobilbau.  
Pumpen, Ölapparate etc. J. Schmitz & Co., Höchst a. M.

# „Gothania“ - Pneumatic

für

**Automobile, Motorzweiräder, Fahrräder.**

Vereinigte Hanfschlauch- und  
Gummiwaren-Fabriken zu Gotha

Aktien-Gesellschaft

Fabriken in:

Arnstadt i. Th., Dresden, Hørselgau b. Gotha, Magdeburg.



Momentaufnahme,  $\frac{1}{100}$  Sekunde vor Abfahrt.

Instantané,  $\frac{1}{100}$  de seconde avant le départ.

Snapshot,  $\frac{1}{100}$  second before departure.



Schwarz  
1902

Montentraufnahme, 1/100 Sekunde nach Abfahrt.  
Instantané, 1/100 de seconde après le départ.

Snapshot, 1/100 second, after departure.



# Frankfurter Bürgerbräu

„Rein“

nur

Malz und Hopfen

Absatz 1902 . . 102000 Hektoliter  
 „ 1903 . . 114000 „  
 „ 1904 ca. 125000 „

FRANKFURT a. M.  
**ENGLISCHER HOF**

(Hôtel d'Angleterre)

Gegründet 1793.

Neuerbaut 1903

„**NEUESTER**“ Hotel-Prachtbau Frankfurts

== Sehenswertes Restaurant. Anerkannt beste Küche. ==

„**Automobil-Garage und Reparatur-Werkstatt.**“

Während der „Gordon-Bennettwoche“ kann noch nebenbei bei zeitiger Vorausbestellung Unterkunft für eventuell 50 Automobile direkt neben dem Hôtel besorgt werden.

# FRANKFURTER-HOF

Frankfurt a. M.

am Kaiserplatz.



**Bestgelegenes Hotel I. Ranges**  
 im Zentrum der Stadt.

Vornehmstes Restaurant mit Terrasse nach dem Garten.

Grill Room — American Bar — Weingrosshandlung. —  
 Garage für Automobile.

César Ritz (vom Carlton, London und Hotel Ritz, Paris) und Otto Hillengass,  
 Mitglieder des Aufs.-Rats. Georges Gottlieb, Direktor.

*The Continental*  
**Bodega Company**

**Spanische u. portugies. Weine**

Ausländische Spirituosen

Speziell empfehlen wir:

No. 32 Bodega Scotch Whisky . . . per Flasche Mk. 5.10  
 „ 62 „ Old Scotch „ . . . „ „ 6.30

Glasweiser Ausschank aus Originalfässern in unserer Filiale in:

**Frankfurt a. M. nur 2 Schillerplatz 2.**

Flaschenverkauf u. glasweiser Ausschank in **Homburg v. d. H.**  
 bei Hof-Konditor Fr. Brahé, nur **Louisenstrasse No. 64 1/2.**

Frankfurt a. M.,

Kreisstadt von 305600 Einwohner, in fruchtbarer, gesunder Ebene, im preussischen Regierungsbezirk Wiesbaden, an beiden Ufern des Mains, über den sieben Brücken führen. Zentrale Lage, lebhafter Verkehr, prachtvolle Bauten. Bedeutender Handel (Hauptsitz desselben für Südwest-Deutschland), die Börse von grosser Bedeutung, die einst sehr besuchten Messen sind jetzt wesentlich weniger besucht. Früher freie Reichsstadt, geschichtlich berühmt. Sitz des deutschen Bundesstaates bis 1866. Frankfurt ist Sitz des General-Kommandos des XVIII. Armeekorps, sowie eines Divisions- und zweier Brigade-Kommandos.

**Hôtels:** Hôtel Englischer Hof (Hôtel d'Angleterre) gehört heute zu den elegantesten und distinguirtesten Hôtels der Welt. Dieser imposante Pracht-Neubau wurde am 1. August 1903 eröffnet; seine ebenso geschmackvolle als gediegene Einrichtung, sowie die berühmte Küche und die anerkannt vorzügliche Weinreize sichern dem Englischen Hof nach übereinstimmendem Urteil unstreitig den altbewährten Ruf eines vornehmen Hôtels. — Auto-Garage. — Hôtel „Frankfurter Hof“, an der Kaiserstrasse. Bekanntes, altes erstklassiges Hôtel. Zentrale Lage. Feines Restaurant. Renommierte Küche. Grosse Festsäle, American Bar. — Auto-Garage. — Palast-Hôtel Fürstenhof. Neu! Prachtbau. Auto-Garage. Bollé-Ritz, Besitzer.



W Wein-Restaurant W

**FALSTAFF**

7 Theaterplatz 7

Frankfurt am Main

Französische Küche.

Weine erster Firmen.

Mittagsisch von 12—3 Uhr  
von Mk. 1.70 an.

Reichhaltige Abendkarte.

Separate Salons im 1. Stock.

**Fritz Funck**

Direktor des „Rathskeller“.

Neu eröffnet Anfang Juni 1904.

Neueste Schenswürdigkeit

Frankfurter

**Rathskeller.**

Wein-Restaurant I. Ranges.

Französische Küche.

Spezialität: Reichhaltigste Frühstückskarte.

Weine erster Firmen.

Hervorragende Weinkarte.

**Fritz Funck**

Besitzer des „Falstaff“.

Neu eröffnet Anfang Juni 1904.

**Spezial-Haus für Autobekleidung und Ausrüstung.**



Da man auch bei uns in Deutschland die Lederbekleidung für Autofahrer als die zweckentsprechendste erkennt, lasse ich jetzt nach meiner Angabe von einer deutschen Lederfabrik das Leder genau so herstellen, wie es seither Paris geliefert hat. Ich bin ca. 25% billiger, trotzdem ich die Anzüge nach Mass fertige. Ich nenne die neue Ledermarke „Gordonleder“ und führe dieselbe vorerst in 3 Farben, schwarz, dunkelgrün und braun. Ferner mache ich auf meine Marke Leder für Chauffeur-Anzüge aufmerksam, wovon der Anzug Mk. 50.— kostet.

**Christ. Wilhelm Leux**

Hoflieferant

Frankfurt a. M.

Goethestrasse 21.

Frankfurt a. M.  
**Weinrestaurant Wolf**

Grösstes und bestbesuchtes Weinlokal am Platze  
Börsenplatz No. 5 ♦ Parterre, I. und II. Etage

Vorzüglichste Küche

Hervorragend schöne Mosel- und Rheinweine.

Grand Restaurant  
**BUEROSE**

Allerersten Ranges

Goethestr. 29 Frankfurt a. M. Goethestr. 29

nahe der Oper.

Frankfurt a. M.

**Restaurants:** Frankfurter Ratskeller, Weinrestaurant I. Ranges. (Neu eröffnet); Wein-Restaurant Falstaff, Theaterplatz 7; Grand-Restaurant Buerose, Goethestrasse 29, nahe der Oper, Weinrestaurant I. Ranges; „Malepartus“, Grosse Bockenheimerstrasse 30, nahe der Oper; Weinrestaurant Wolf, Börsenplatz 5; Grand-Restaurant „Kaiserhof“, vornehmstes und grösstes Bierrestaurant, Götheplatz; Restaurant im Palmengarten sowie im Zoologischen Garten. Restaurant „Faust“ beim Neuen Schauspielhaus.

**Cafés:** Café Bauer, Schillerstrasse; Café Bristol, Schillerplatz; Café de l'Europe, Kaiser-Café, Kaiserstrasse; Café Austria, Windsor, Fahrg & Wolf, Bahnhofplatz.

**Post** und Telegraphenam: Zeil 52 und am Hauptbahnhof.

**Bahnhöfe:** Hauptbahnhof, Ostbahnhof vor dem Allerheiligentor, Fahrthorbahnhof.

**Neues Schauspielhaus:** Täglich Vorstellungen, ausgenommen Donnerstags.

**Opernhaus:** Bockenheimer Tor, nach Plänen von Professor Lucae, Prachtbau in italienischer Renaissance. Sehr geräumig, Platz für 2000 Zuschauer; das Acessere aus französischem Kalkstein. Es wurde eröffnet am 20. Oktober 1880 in Gegenwart Sr. Majestät des deutschen Kaisers. Grossartig angelegtes Treppenhaus sowie prächtige Foyers. Feststehende Spieltage: Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Samstag.

**Ausschankstellen  
der Export- und Lagerbiere**

aus der

**Brauerei Binding**

**Frankfurt am Main**

befinden sich im

Restaurant Saalburg, Inh. W. Cruciger  
Zur Lochmühle (Station Saalburg) Fr. Zwermann  
Zur Waldlust (Station Saalburg) G. Frankenberg

sowie an verschiedenen Punkten  
= und in fast allen Orten der =

Gordon - Bennett - Rennstrecke.

**E. Schürmann & Co.  
Paul Tübben**

—○— HOFJUWELIERE —○—

Rossmarkt 11 • **Frankfurt a. M.** • Rossmarkt 11

Filiale: WIESBADEN, Hôtel Metropole, Wilhelmstrasse.

Tübben's Auto-Becher

„Kaiser Wilhelm“



Tübben's Auto-Gläser

„Gordon Bennett“

D. R. G. M. No. 219716.

Herstellung in Silber für Ehrenpreise, Ehrengaben und Dedicationen

Grosser

Erfolg!!



Vertreter für Gläser:

Fa. Joh. Gg. Geyer,  
Frankfurt a. M.



Grosser

Erfolg!!

„Malepartus“

Frankfurt a. M.

Grosse Bockenheimer-Str. 30, nahe der Oper

**Wein-Restaurant I. Ranges**

Bekannt  
feinste franz. Küche



Hervorragende  
WEIN-KARTE

Spezialkarte in Mosel- und Saarweinen.

Garage für Automobile.

Inhaber:  
PAUL SCHNEIDER.

Frankfurt a. M.

Kurze Angabe der Haupt-Sehenswürdigkeiten:

*Städtisches Museum.* Sonntag und Mittwoch von 10–11 Uhr frei, an den übrigen Tagen von 9–11 Uhr und 3–7 Uhr. 50 Pfg.

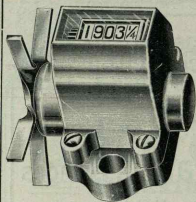
*Kunstgewerbe Museum.* Interessant und sehenswert.

*Goethes Geburtshaus.* (Grosser Hirschgraben). Täglich von morgens 9–11 Uhr und 3–6 Uhr nachmittags. 1 Mk.

*Gutenberg-Denkmal.* — *Schiller-Denkmal* — *Goethe-Denkmal.*

*Dannebergers Ariadne,* im Bethmannschen Museum, „Ariadne, auf dem Panther ruhend“, Marmorbildwerk, eine Apotheose vollendetster Frauenschönheit, das bedeutendste plastische Kunstwerk Frankfurts.

*Der Römer* (Römerberg). Altherwürdiges Gebäude, von 1405 ab Rathaus; Vorderseite mit drei Treppengiebeln, 1899 restauriert. Im ersten Stock der Kaisersaal mit sämtlichen Bildnissen der deutschen Kaiser. Hier hielt der neugekrönte Kaiser mit den Kurfürsten das Krönungsmal; beim Ausgange das Wahlzimmer, wo die Kaiserwahl stattfand. Freier Eintritt Montag und Mittwoch von 10 bis 1 Uhr, an den übrigen Tagen 9–6 Uhr gegen eine auf der „Römerwache“ (im Römerhofe) zu lösende Eintrittskarte à 50 Pf. An den Römer anschliessend die prächtigen Bauten des neuen Rathauses, erbaut nach den Plänen von Hoven und Neher. Auf dem Römerberge wurden nach der Krönung die Volksfestlichkeiten abgehalten. Hier der nach dem alten Vorbild verfertigte „Gerechtigkeitsbrunnen“.



### Veeder Odometer

zuverlässigster Wegmesser für Motorwagen

Brillen, Ständer, Wagenheber,

• • Nebelhörner, Bougles • •

und sonstige Ausführungsgegenstände  
für Motore und Motorräder.

ELLIS MENKE, Frankfurt a. M.

## Grand Restaurant „Kaiserhof“

Frankfurt am Main

Goetheplatz

Vornehmstes, grösstes Bierrestaurant.

Spezial-Ausschank

des Pilsner Urquell aus dem  
Bürgerlichen Bräuhaus in Pilsen.

Exquisite Küche.

Besitzer:

Wilh. Frantzmänn.

Frankfurt a. M.

*Zoologischer Garten* nächst dem Hanauer Bahnhof, errichtet 1873. Grossartiges Gesellschafts-Restaurationsgebäude. Stets offen. Eintritt 1 Mk. Täglich 2 Konzerte. Beständige Fahrgelegenheit durch die elektrische Bahn. Einer der besuchtesten Vergnügungsplätze der Stadt. Seewasser-Aquarium, 50 Pfg. extra.

*Palmengarten.* 1869—71 angelegt, 1886—87 durch Anlage des Neugartens mit Eis- und Radfahr-Bahn etc. auf die doppelte Parkfläche erweitert. Bockenheimer Landstrasse. Grossartige Gesellschafts-, Restaurations- und Treibhausgebäude inmitten prächtiger Parkanlagen. Den Kern der Palmensammlung bilden die Riesenpalmen aus den Gewächshäusern von Borsig in Berlin und den berühmten Biebricher Wintergärten des Herzogs von Nassau u. s. w. Täglich 2 Konzerte, Bootfahrten, Tennisplätze, Schiessstände. Eintritt 1 Mk. Stets stark besucht.



Automobil-Fresser

(D. R. P.), von einem Automobilfindler erfunden

Le croquemiteins de l'Automobilisme

The Auto-anthropophagist

# Goerz-Anschütz-Klapp-Camera

Erstklassige Sport-Camera. Moment-Aufnahmen bis zur  $\frac{1}{1000}$  Sekunde. Geringstes Gewicht. Leichteste und unauffälligste Handhabung. Universellste Verwendbarkeit. Objektiv: Goerz-Doppel-Anastigmat. Die Camera, mit Goerz-Tele-Objektiv versehen, eignet sich vorzüglich zu unauffälligen Fernaufnahmen.

# Goerz-Triëder-Binocles



für Theater, Jagd, Reise, Sport und Militärdienst.

Vermal grösseres Gesichtsfeld als Ferngläser alter Konstruktion. In vielen Armeen eingeführt und amtlich empfohlen. In Tragen und Handhabung bequem.

Kataloge kostenfrei.

Bezug durch alle einschlägigen Handlungen oder durch

Optische  
Anstalt

## C. P. Goerz

Aktien-  
Gesellschaft

Berlin-Friedenau 139.

London Paris New York

Altberühmte kohlenäurereiche Kochsalz- und Eisen-Trinkquellen.

Stärkste natürliche CO<sub>2</sub> Bäder.

## Bad Homburg v. d. Höhe

Prospekte durch die Kurverwaltung.

**Magen- und Darmkrankheiten, Gicht, Fettsucht, Diabetes, Herzkrankheiten**

|                                                                                            |                                                                                            |                                                                                            |                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <br>Schöne | <br>Belles | <br>Fine |  |
| <b>Touren</b><br>in den Taunus,<br>das Rhein- und<br>Maintal.                              | <b>Excursions</b><br>dans le Taunus<br>et dans les<br>vallées du Mein<br>et du Rhin.       | <b>Tours</b><br>in the Taunus,<br>and the Rhine-<br>& Main valleys.                        |                                                                                    |
| Zeichen: <i>E</i> { Eisenbahn-Station<br>Station de chemin de fer }                        |                                                                                            | Benzin-Station<br>Station d'essence<br>Benzin-Station } <i>HG</i> { Hotel Garage<br>: :    |                                                                                    |

### 1. Frankfurt-Homburg via Bonames

3,5 Friedberger Warte.  
1,8 Preungesheim.  
3,2 Bonames. *E.*  
5,3 Ober Eschbach.  
0,7 Gonsenheim *E.*  
2,2 Homburg. *E. B. G.*  
16,7 Kilometer.

### 2. Frankfurt-Homburg via Bockenheim

1,1 Bockenheim. *E. B.*  
1,8 Hausen  
2,1 Praunheim  
2,0 Niederursel  
5,0 Oberursel *E. B. G.*  
5,1 Homburg.  
17,1 Kilometer.

## Homburg:

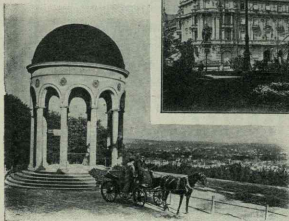
**Benzin-Station:** Menges & Mulder, Tel. 24. Otto Voltz, Louisenstr. 19. Karl Kreh, Luisenstr. Wilh. Kranz, Thomasstr.  
**Elektr. Ladestelle — Charging-Station:** Elektrizitäts-Werk, Wallstr.  
**Reparatur-Werkstätte — Repair-Shop:** W. Kranz, Thomasstr.  
**Garage:** Wilh. Kranz, Dorotheenstr., Platz für 80 Wagen.  
**Hôtels & Garage:** Ritters Park-Hôtel. Hôtel Bellevue, Hôtel Victoria, Hôtel Augusta. Grand Hôtel. Hotel Adler.

### 3. Homburg-Cronberg— Königstein

5,5 Oberursel. *E. B. H.*  
*B:* Alex. Kürtel. Tel. 30.  
Jos. Abt. Tel. 15.  
*H:* Schützenhof und Zum Bären.  
8,7 Cronberg. *E. B. H.*  
*B:* H. Gerstner. Tel. 21.  
*H:* Frankfurter Hof. Tel. 19.  
3,8 Königstein. *E. B. H.*  
*B:* W. Zehe, Hauptstrasse. Tel. 83.  
*H:* Hôtel Colosseus. Tel. 34.  
18,0 Kilometer.

Eine lohnende kurze Tour. Bis **Ober-Ursel** Rennstrecke: Altes gewerbefähiges Städtchen. Schöne gotische Kirche aus dem 13. Jahrhundert. **Cronberg:** Mildes Klima. Luftkurort. Schöne Gärten. Nördlich von der Stadt Schloss Friedrichshof. Bis 1901 Residenz der Kaiserin Friedrich. Jetzt Besitz der Prinzessin Margarete von Hessen. — Sehenswert die alte Burg Cronberg. Herrlicher Blick vom Turm. Sehenswerte alte Stadtbilder im Friedhof.  
**Hôtel Kaiser Friedrich,** schöne Terrasse. Gutes Restaurant. Autogarage.  
**Königstein:** reizende Lage. Beliebte Sommerfrische. Gute Bergesluft. Schöne Villen. Interessante alte Bergesteine auf steiler Höhe. Besuch lohnend. Schöner Rundblick über Taunus, Berge und Tal.  
 Gute Restaurants und Auto-Garage.  
**Hôtel Pfaff,** im 17. u. 18. Jahrhundert ein Kloster gewesen.  
**Hôtel Colosseus.**

Wiesbaden  
Neroberg-Tempel



Wiesbaden  
Kur-Anlagen



Schöne Touren — Belles Excursions — Fine Tours

Une bonne petite excursion. Jusqu'à Oberursel, route de la course Gordon-Berent. Vieille ville industrielle. Belle église gothique du XVI<sup>e</sup> siècle. Cronberg. Climat doux. Ville de bains. Beaux jardins. Au nord de la ville, château de Friedrichshof. Jusqu'en 1901 résidence de l'Impératrice Frédéric, aujourd'hui propriété de la princesse Marguerite de Hesse. Le vieux château-fort de Cronberg est une curiosité de premier rang. Splendide panorama du haut de la tour. Belles et anciennes statues au cimetière. Hôtel Kaiser Friedrich, belle terrasse. Bon restaurant. Auto-garage.

**Koenigstein.** Situation ravissante. Villégiature saine. Air pur des montagnes. Jolies villas. Antique et intéressante citadelle sur une hauteur abrupte: mérite être visitée. Magnifique panorama des montagnes du Taunus et de la vallée. Bons restaurants et auto-garage. Hôtel Pfaff, qui a été un couvent jusqu'aux XVIII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Hôtel Collossus.

A Fine Trip. Up to Ober-Ursel, race-course. Ancient industrial town. Beautiful Gothic church dating from the 15th century. Cronberg. Mild climate; health resort, fine gardens. To the north of town, Castle Friedrichshof. Up to 1901 residence of the late Empress Frederick. Present owner, Princess Margarete of Hesse. Worth seeing is the ancient castle Cronberg. Magnificent view from the tower. Ancient statues in the cemetery worth seeing. Hotel Kaiser Friedrich, fine terrace, good restaurant. Auto-garage.

**Königstein.** Charming situation, popular summer resort, invigorating mountain air, pretty cottages, interesting ancient mountain stronghold on a steep hill, a visit to which will pay. Beautiful view to the Taunus mountains and valley. Good restaurants and Auto-garage. Hotel Pfaff. Was a monastery in the 17th and 18th century. Hotel Collossus.

4. Homburg—Wiesbaden

5,5 Oberursel. E. B. (Tour 3).  
21,6 Höchst. E. B. H.

B: Ph. Kramer, A. Pauly.  
H: Hotel Schmidt, Hotel Casino.

19,9 Erbenheim. E.  
5,2 Wiesbaden. E. B. H.  
B: Hugo Grün, Kirchgasse 37.  
H: Hotel Grüner Wald.  
Hotel Kaiserhof.  
Hotel Metropole.

52,2 Kilometer.  
11,9 „ Schlagenbad.

**Wiesbaden.** Eine Stunde von Rhein an den südwestlichen Ausläufern des Taunus, herrlich, zwischen bewaldeten Höhen, Rebhügeln und Gärten gelegen. Zählt unter die berühmtesten und besuchtesten Badeorte Deutschlands. Seine heilkräftigen Quellen sind seit 2000 Jahren bekannt und gesucht. Die günstigen klimatischen Verhältnisse, ausgezeichnete Einrichtungen, vorzügliche Bäder machen Wiesbaden regelmäßig ein längeres Aufenthalt und Kurgebrauch. Vorzügliche Hôtels mit allem Komfort der Neuzeit eingerichtet. Herrliche Ausflüge in das Rheinthal und in den Taunus. Gute Eisenbahnverbindungen. Drahtseilbahn auf den Neroberg, von wo herrlicher Rundblick. Empfehlenswert! — Sehr gutes Theater in Wiesbaden.

Moderne Hôtels ersten Ranges: Kaiserhof, Viktoriastrasse.  
Hôtel 4 Jahreszeiten und Nassauer Hof.  
Gute Restaurants: Kursaal, Rotes Haus, Ratskeller-Restaurant etc.

**Wiesbaden.** A an heure du Rhin, dans une magnifique situation — sur les derniers contreforts sud-ouest du Taunus, au milieu de hauteurs couvertes de forêts, de collines couronnées de vignes et de jardins. Compté parmi les villes de bains les plus célèbres et les plus fréquentées d'Allemagne. Ses eaux curatives sont connues et utilisées depuis 2000 ans. De favorables conditions climatiques, une installation superbe, des bains excellents font de Wiesbaden une ville très propre à un séjour et de cures de longue durée. Hôtels excellents avec tout le confort moderne. Splendides excursions, dans la vallée du Rhin et le Taunus. Grande facilité de communications. Funiculaire sur le Neroberg, d'où l'on jouit d'un superbe panorama. — A Wiesbaden très bon théâtre. Hôtels modernes de premier rang: Kaiserhof, Viktoriastrasse.  
Hôtel 4 Jahreszeiten et Nassauer Hof.  
Bons restaurants: Kursaal, Rotes Haus, Ratskeller etc.

**Wiesbaden.** An hours distance from the Rhine, on the south-western spur of the Taunus, beautifully situated amidst wooded heights, vineyards and gardens. Is one of the most famous and popular watering places of Germany. Its healing springs have been known and frequented for 2000 years. The favourable climatic features and institutions, superior baths, make Wiesbaden particularly suitable for a prolonged stay and cure. Exceptionally fine hotels, equipped with all the modern comforts. Fine excursions into the Rhine valley and Taunus. Convenient railway connections. Funicular up the Neroberg in beautiful panoramic view. There is also a very good theatre at Wiesbaden.  
Hotels: Kaiserhof, Viktoriastrasse, Hotel Four Seasons and Nassauerhof.  
Restaurants: Kursaal, Rotes Haus, Ratskeller-restaurant etc.

WIESBADEN  
HOTEL KAISERHOF

Frankfurterstrasse 17

Strictly first class \* Maison de tout 1<sup>er</sup> ordre.

Haus allerersten Ranges mit dem höchsten Komfort der Neuzeit ausgestattet.

Beste Lage, nahe dem Kurhaus, Kochbrunnen u. Theater.

**Benzin-Station \* Auto-Garage.**

Otto Hillengass.



Prospekte durch die Kurdirektion.  
**Kohlensäure Sprudelbäder** — Ganzes Erolge bei Herzkrankheiten  
 — Vollkommene Inhalations-Einrichtungen, — **Magnesium**  
 — Mitbewährte Trinkkur  
 bei  
**Katarhen der Luftröhre u. des Magens**

**Soden**  
**am Taunus.**

Sodener  
 Warmbrunnen Nr. 3  
 vorzögl. gegen d. chron. Nieren-  
 katarh u. E. Kränkg., d. Amalgamsorga.  
 Quillen Nr. 1, 8 u. 10, bei chron. Magen- u. Darmkatarrh.  
 Wasserkrand u. Brocken d. d. Brunnenverwaltung G. n. B. H.



**Bad Nauheim**  
 Bezug der Trinkquellen durch den Staatsquellen-Versand Bad Nauheim.  
 Bad Nauheimer Badesalz- und Bad Nauheimer Mutterlaugenversand d. Gr. Salinenrentamt.  
 Prospekte in allen Sprachen gratis und franko, Adresse: **Geschäftszimmer Kurhaus.**

Herzkrankheiten.  
Gicht.  
Rheumatismus.  
Frauenkrankheiten.  
Skrophulose.  
Nerven- und  
Rückenmarkleiden.



**Grand Hotel Metropole**  
**BAD NAUHEIM.**  
 Hotel de Luxe.  
 Newest & finest Hotel  
 of B. Nauheim.  
 Suites with Private baths by  
 Matt; New York.  
 Near Springs & Kerpark and  
 within 1/2 hours drive from  
 Bad Homburg.  
 o **Auto-Garage.** o  
 Prop.: M. Lehr.

**BAD KREUZNACH**  
 1903 — Weltberühmtes Heilbad  
 Frequenz 13.000. Ca. 15 Min. Bahnfahrt  
 von Bingerbrück a. Rh.

**Die echte Kreuznacher Mutterlauge**  
 wird hergestellt auf den Kreuznacher städt. Salinen (36000 Qm Gradierfläche. Gradhöhener 2 1/2 km lang.)

**Indikationen:** Frauenkrankheiten, Kinderkrankheiten, Skrophulose, Rheumatis, Hautkrankheiten, Gicht, Fichtsch, Rheumatismus, Herzkrankheiten etc. **Heilmittel:** Soolbäder, Kohlensäure-, Elektr., Licht-, Moor- und Dampfbäder, Inhalation (Syst. Wassmuth), Medico-Mechan. Institut (Syst. Zander). **Perfekte sanitäre Einrichtungen.** Bei kurzem Aufenthalt Wochenkarten. **Vergünstigungen** jeder Art, Fieberdauern etc. **Bahnfahrt** in direkten Wagen von Köln 3 St., von Frankfurt a. M. 1 1/2 St., von Wiesbaden 50 Minuten. **Hotels und Badehäuser** in grosser Zahl mit modernem Komfort. — **Garage, Benzin-Station und Reparaturwerkstätten.** Prospekte durch die Kurverwaltung.

Five Tours — Belles Excursions — Schöne Touren

**6. Homburg-Soden**  
 über  
 5,5 Oberursel. (Tour 3.)  
 9,1 Königstein. (Tour 3.)  
 5,6 **Soden E. B. H.**  
 B: **Höt Colosseus.**

**Soden.** Aimable petite ville dans une situation agréable et protégée. Climat doux. Bains fréquents principalement par les malades de la poitrine et de la gorge. 23 sources. Eaux minérales ferrugineuses 10°-28° Centigrades, à recommander pour les maladies des femmes. Séjour particulièrement propre pour cures de printemps, pour les voyageurs venant du sud et les convalescents. Station de transition. Belles promenades. Grande facilité de communication avec Francfort; Hôtels; Kurhaus, Höt Colosseus, Europäischer Hof. Belle excursion à **Epstein.** Ancienne petite ville, dans une situation ravissante et idyllique et s'adossant à une ruine de château fort très romantique.

20,2 Kilometer.

**Soden.** Freundliches, sehr geschätztes und anmutig gelegenes Städtchen. Mildes Klima, Besichtig. Heilbad, besonders von Brust- und Halsleidenden. 23 Quellen, Eisen-sauerlinge, 10°-28° C. sehr empfohlen für Frauenkrankheiten. Vorzüglich geeignet für Frühjahrskur und für von Süden kommende Reisende und Reconvalszenten als Uebergangstation. Schöne Spaziergänge. Gute Verkehrsverbindung nach Frankfurt. Höfels-Kurhaus, Höt Colosseus, Europäischer Hof, Lohndener Ausflug nach: **Epstein.** Alles Städtchen mit höchst romantischer Burgruine an die es sich traumlich anlehnt, liegt in reizender idyllischer Lage.

**Soden.** Pleasant little town, sheltered from winds and ably protected. Mild climate. Baths particularly frequented by those afflicted with lung and throat troubles. Twenty-three springs. Ferric acid springs 10°-28° C. particularly to be recommended for women's diseases. Fine walks. Convenient communications with Francfort. Eminenty suitable for spring cures, or for people returning home from the south, and convalescents for passing from a warm climate to a cooler one. Höfels; Kurhaus, Höt Colosseus, Europäischer Hof. An excursion that ought to be made is to **Epstein.** Ancient little town with very picturesque ruined castle close by, very charmingly situated.

**6. Homburg-Nauheim**

4,6 Friedrichsdorf. E.  
 2,3 Köppern. E.  
 3,6 Ob. Rossbach. E.  
 5,9 Friedberg. E. B.  
 B.: J. Baumeister, Hauptstrasse.  
 W. Flamingenträger, Hauptstr.  
 3,6 **Bad Nauheim E. B.**  
 B: Richard Schwab, Telefon 363.  
 B. PETERS.  
 H: Hotel Augusta Viktoria.

**Ville de bains Nauheim,** avec ses bains d'eau sulfatée au sodium a pris récemment un grand essor. Rues propres et belles pelouses. Sa source géante (27° C.) jaillit, blanche comme du lait en un jet de la grosseur du bras, à 1,75 m. de hauteur. Les différents bains sont employés et appréciés, par les malades souffrant de la goutte et des rhumatismes. Excellents résultats curatifs. En outre il existe des eaux potables: Kurbrunnen, Karlsbrunnen et Ludwigsbrunnen, Jolie Conversations-Haus avec terrasse. De superbes chemins conduisent à deux points de vue et dans des forêts ombragées. Hôtels de ler rang: **Höt Métropole,** Kaiserhof, Höt de l'Europe.

20,0 Kilometer.

**Bad Nauheim.** Neuerdings lebhaft aufblühendes Städtchen. Ausserdem gibt es Trinkquellen: Kurbrunnen, Karlsbrunnen und Ludwigsbrunnen. Schönes Conversations-Haus mit Terrasse. Herrliche Wege führen zu schönen Aussichten und in schattige Wälder. Höfels ersten Rang: **Höt Métropole.** Höt Kaiserhof, Höt de l'Europe.

**Nauheim.** Saline bath, of late come into great reputation, with clean streets and beautiful grounds. The giant spring, having a temperature of 27° C. rises in it as thick as a man's arm and as white as milk, up to nearly 4 feet. The various baths for people suffering from gout and rheumatism are in high repute. Many cures have been successfully performed. Besides these there are the following springs: Kurbrunnen, Karlsbrunnen and Ludwigsbrunnen. Beautiful conversation rooms and terrace. Magnificent paths and to different fine views and shady woods. First-class hotels: **Höt Métropole,** Höt Kaiserhof, Höt de l'Europe.

## Luftkurort Königstein

in Taunus, einer der schönsten Punkte Deutschlands, wegen seiner überaus malerischen Lage u. sonst. Vorzüge als „die Perle des Taunus“ weithin bekannt u. gepriesen. Als Kurort durch sein reines, erfrischendes, heilkräftiges Höhenklima treffl. bewährt. Sehr beliebte Sommerfrische. Schloss u. Sommeritz der Grossherzogin v. Luxemburg u. viel. Herrschaften auf eign. prachtv. Besitzungen. Imposante Ruine der alten nicht. Bergveste Königstein mit grossart. Rundschiff. In der Nähe Schloss Friedrichshof. 1 Wasserheilanstalt, 2 Sanatorien, Bäder jed. Art. 4 Ärzte. Beste Unterkunft in Hotels, Pensionen, Privatvillen. Mässige Preise. Lesesaal, Konzerte u. andere Unterhaltungen. Elektrische Beleuchtung, Hochquellenwasserleitung, vorzügl. Trinkwasser. Kirchen u. höh. Schulen beider christl. Konfessionen. Endstation der Bahn Höchst a. M.—Königstein. Nähere Auskunft und Prospekte durch Bürgermeister Sittig.

75 Zimmer



100 Betten

### HORN'S „Hôtel Pfälzerhof“ MAINZ

Bahnhofstrasse—Münsterplatz.  
Beliebtes Absteigequartier  
der Automobilisten.  
Bekannt vorzügl. Küche u. Keller.  
neuer  
Wilh. Bremser, Besitzer.

100 Betten

75 Zimmer

## Lins Motor-Pneumatic

Patentiert in allen Kulturstaaten.

mit  
auswechselbarer  
Lauffläche,  
der  
Beste der Welt!

Unverletzlichkeit  
des Luftschlauchs.

Auswechslung des  
Protektors  
durch jedermann  
innen kürzester Zeit.



Ein Triumph  
der  
Gummi-Industrie.

Billig und zuverlässig  
im Gebrauch.

Bestes Material.

Erstklassige  
Fabrikation.

Nocherrprobt!

### Lins Pneumatic Compagnie

Schönebecker Gummiwaren-Fabrik  
Berlin. Schönebeck a. E.

Schöne Touren — Belles Excursions — Fine Tours

## 7. Homburg—Castel—Mainz

21,6 Höchst. E. B. (Tour 4.)  
6,4 Hattersheim. E. B.  
12,0 Hochheim. E.  
5,5 Castel, über die Brücke nach  
Mainz. E. B. H.

R: Georg Drenker, Rheinstr. 29,  
Reparatur Garage. Jos. Goebel,  
Kirchplatz.  
H: Hotel Pfälzer Hof  
Hôtel Rheinscheider Hof.

45,5 Kilometer.

## 8. Mainz—Kreuznach

43,9 Kilometer.

**Bad Kreuznach. E. B. H.**

B: Louis Sturm, Mannheimerstr.  
Paul Otto.  
Reparaturwerkstätte: Fr. Klemms,  
Mannheimerstrasse.  
Wörz, Schlosserrei, Hochstr.  
H: Hotel Orlanenhof,  
Hôtel Royal & d'Angleterre.

Mainz—Bingen, 15,7 km.  
Mainz—Wiesbaden, 10 km.  
Mainz—Castel—Rüdesheim 29,5 km

## 9. Homburg—Frankfurt a. M.— Darmstadt—Heidelberg

16,7 Frankfurt. (Tour 1.)  
2,0 Forsthaus.  
23,7 Darmstadt. E. B. H.

B: Haas & Bernhard, Rheinstr. 19.  
Reparatur: Benz & Co.  
H: Hotel zur Traube,  
Britania Hotel.

44,4 Kilometer.

6,5 Eberstadt. E.  
13,6 Auerbach. E.  
2,5 Bensheim. E.  
15,5 Weinheim. E. nach Mann-  
heim 16 Kilometer.  
15,1 Handschuhheim.  
3,1 Heidelberg. E. B. H.

B: Aug. Mappes,  
Ludwig Mappes.  
H: Hotel de l'Europe, GrandHotel.

100,7 Kilometer.

**Heidelberg.** Alte berühmte Universitätsstadt, in reizender Gegend des Neckartals, da wo der Fluss in die Ebene tritt. Das berühmte Schloss, die „Deutsche Alhambra“, grosse Schenkwirtschaft. Aus dem 13. und 14. Jahrhundert stammend und in späteren Jahrhunderten angebaut, ist es ein Musterbild des phantasiereichen und edlen Frührenaissance-Baustils. Durch die Franzosen 1687—83 zum grossen Teil zerstört, ist es heute die schönste und grossartigste Ruine Deutschlands. Das Klima Heidelbergs, durch

die unmittelbar jenseits des Neckars ansteigenden Berge gegen Nordwinde geschützt, gehört zu den mildesten Deutschlands, so dass Mandeln und Kastanien zur Reife gelangen. Vorzügliche sanitäre Einrichtungen, angenehme Wohnungsverhältnisse laden zu längerem Aufenthalt ein.

**Heidelberg.** Vieille et célèbre ville universitaire dans la ravissante vallée du Neckar à l'endroit où cette rivière débouche dans la plaine. Château fameux: l'Alhambra allemande. Datant des XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles et terminé dans les siècles ultérieurs, c'est le modèle du noble style riche en fantaisies de la première Renaissance. Détruit en grande partie par les Français (1689—1693) c'est aujourd'hui la plus belle et la plus imposante ruine d'Allemagne. Le climat d'Heidelberg, protégé contre les vents du Nord par les montagnes qui se dressent immédiatement sur l'autre rive du Neckar, est un des plus doux d'Allemagne; les amandes et les châtaignes y mûrissent. Une bonne réglementation hygiénique, des conditions de logement agréables invitent l'étranger à un séjour prolongé.

**Heidelberg.** Famous ancient university town charmingly situated in the Neckar valley, where the river enters the plain. The celebrated castle, the „German Alhambra“, is a great sight. Constructed in the 13th & 14th century, and added to, in the next centuries, it is a model pattern of the fanciful and noble early renaissance-style. Having been partly destroyed by the French in 1689—93, it is now one of the finest and grandest ruined castles in Germany. The climate of Heidelberg is sheltered from northern winds by the hills rising beyond the Neckar and belongs to one of the mildest in Germany, so that almonds and chestnuts ripen here. Capital sanitary institutions and others, besides comfortably furnished flats and residences contribute to make a prolonged stay at this town pleasant.

**Schlangenbad im Taunus.** *Droligt, Badenstellen, Trinkkur, Mothen-Heilanstalt (Appenzeller Ziegenmilch), 7 königl. Kulkhäuser (davon drei Badehäuser). Wohnungen in alten Preislagen von Mk. 150 an. Elektr. Licht. Wohnungsbestellungen wolle man richten an den Pächter, Herrn H. Berges. Wasserversand in Krügen nach allen Ländern durch die Badeverwaltung. Näh. Anskaff. kostenlos durch die Königl. Badeverwaltung.*



### Merz'sche Motorbrillen:

„Gordon-Bennett“ ges. gesch.  
 „Homburg-Saalburg“ ges. gesch.  
 „Paris-Rom“ ges. gesch.  
 mit neuen Merz'schen Patentkapseln.

Gebüder Merz, Frankfurt a. M. Bockenheim.  
 Optische Industrie-Anstalt.  
 Lieferung und Listen nur an Wiederverkäufer.

Neu!

Neu!

Neu!

Neu!

Neu!

## Auf nach Baden-Baden!

Rendez-vous der Automobilisten

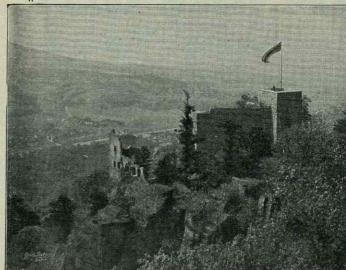
nach dem

### Gordon-Bennett-Rennen

Herrliche Ausflüge nach dem Schwarzwald u. den Vogesen.

Beste Strassenerhältnisse Deutschlands.

Kein Strassenverbot!



Ne manquez pas **BADEN-BADEN!**  
 de vous rendre à  
 Le Rendez-Vous des Automobilistes après la course pour le prix de Gordon Bennett ○○  
 Excursions charmantes dans la Forêt-Noire et les Vosges ○○ Meilleures routes de l'Allemagne ○○ Circulation libre pour les Automobiles.

Do not omit **BADEN-BADEN!**  
 to visit  
 Rendez-vous of motorists after the Gordon Bennett race ○○ Splendid excursions in the Black Forest and the Vosges ○○ Excellent roads ○○ All roads open to motors.

Fine Tours — Belles Excursions — Schöne Touren

### 10. Heidelberg—Baden-Baden

- 9,9 Schwetzingen.
- 8,3 Waghäusel.
- 9,2 Graben.
- 10,5 Leopoldshafen.
- 10,0 Mühlburg.
- 11,3 Durmersheim.
- 8,5 Rastatt.
- Oos.

#### 13,5 Baden-Baden. E. B. H.

B: Werzinger F., Maria Viktoriastrasse 11. Auto-Garage.

H: Villa Louise.  
 Hôtel de l'Europe.  
 Hôtel Viktoria.  
 Hôtel Messner.  
 Hôtel Einborn.

81,2 Kilometer.

**Baden-Baden.** Liegt im anmutigen Tale der Oos, im nördlichen Schwarzwalde und ist einer der glänzendsten und

besuchtesten Badeorte Europas. Hochmodern angelegte Strassen, reich an prachtvollen Hôtels und in edlem Stil gebauten Villen. — Die Thermen Baden-Badens, seit den Zeiten der Römer bekannt, sind ihrer 20 und werden erfolgreich benutzt als Bäder, Douchen und als Getränk. Besonders gegen Gicht, Rheumatismus, Lähmungen, Rachen-, Kehlkopf-, Magen- und Darmkatarrh. Klima gleichmässig und mild. Hochmoderne Badeanstalten. Berühmte „Promenade“. Herrliche Spaziergänge und Ausflüge.

**Baden-Baden.** Située dans la riante vallée de l'Oos au nord de la Forêt Noire, c'est une des villes de bains les plus brillantes et les plus fréquentées d'Europe. Rues élégantes et modernes, riches en hôtels splendides et en villas de style noble. Les 20 sources thermales de Baden-Baden, déjà connues du temps des Romains, sont utilisées avec succès sous la forme de bains, douches et eaux potables. Particulièrement efficaces contre la goutte, le rhumatisme, la paralysie, les affections de la gorge, de l'estomac et des

## Hôtel de la ville de Paris

Strassburg i. Els.

Grösstes und vornehmstes Hôtel in schönster Lage der Stadt, in nächster Nähe des Münsters, des Kaiserpalastes, den Promenaden etc.

Mit dem neuesten Komfort ausgestattet. Bäder, elektr. Licht und Zentralheizung in allen Räumen. || Table d'Hôte an separaten Tischen. Feinstes französisches Restaurant.

Automobil-Raum

**Öle-Essenz, Stock Michelin, Continental, Peters.**  
 Détenteur du Panneau de l'Automobile-Club de France.



Gegründet 1866.

Ueber 500 Arbeiter und Beamte.



Fabrikmarke.



Fabrikmarke.



Höchst prämiert  
auf allen besichtigten Ausstellungen.

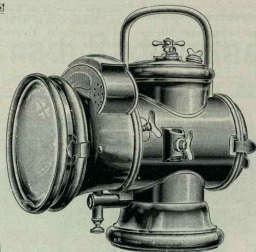
# Herm. Riemann

## Chemnitz-Gablenz.



Nur  
Original-  
Modelle.

Elegante  
Formen.  
Saubere  
Arbeit.  
Zuverlässigste  
Konstruktion.



Lieferung  
ausschliesslich  
an Händler.

Preislisten  
nur an  
Händler  
gegen  
Aufgabe von  
Referenzen.



Alleinige Spezialität:

**Automobil-Laternen**  
**Motorrad-Laternen**  
**Fahrrad-Laternen**  
jeder Art, für Acetylen-, Petroleum- und Kerzen-Beleuchtung.

**Export in alle Weltteile.**

Fine Tours — Belles Excursions — Schöne Touren

intestins. Climat égal et doux. Etablissements de bains ultra modernes. Fameuse Promenade, magnifiques promenades et excursions; ancienne réglementation draconienne contre les Automobiles.

**Baden-Baden.** Is situated in the lovely valley of the Oos in the northern Black Forest and is one of the most splendid and frequent watering places of Europe. Very elegantly laid out streets with plenty of first-class hotels, and villas built in fine

style. The thermal springs of Baden have been known from the time of the Romans. There are about 20 of them which are successfully used by way of baths, douches and for drinking purposes. They prove particularly efficient in cases of gout, rheumatism, paralysis, catarrhal affections of the throat, stomach and bowels. Climate equable and mild, Very sumptuous bathing establishments celebrated "Promenade". Delightful walks and excursions. No Anti-Automobile Regulations.

## 11. Homburg-Kissingen-Nürnberg

- 16,7 Frankfurt  
Hanau — Gelnhausen — Steinau — Schlißlert — Flieden — Tiefen-  
graben
- 85,7 Fulda B.  
Gerstfeld
- 32,2 Brückenaub.  
Geroda
- 28,9 Kissingen B. G. E.  
Arnshaus — Poppenhausen —  
Geldernheim — Werneck — Berg-  
heim — Estenfeld
- 56,0 Würzburg B. G. E.  
Kitzingen — Mainbernheim —  
Einersheim — Seehof — Enzlar —  
Oberlaimbach — Neustadt — Ems-  
kirchen — Langenzenn — Senken-  
dorf — Fürth
- 101,5 Nürnberg B. G. E.
- 321,0 Kilometer.

**Kissingen.** Berühmter Bade-Ort, an der fränkischen Saale, in einem von bewaldeten Bergen umgebenen Talkeisel. — Schöne Gegend mit guten Strassen und automobilfreundlicher Bevölkerung. Berühmte Heil- und Trinkquellen. Rackozy (90 R) und Pandurquellen. Hochmodern mit allem Komfort und allen Errungenschaften der Therapie und Mechanotherapie ausgestattete Bäder. Bekannte Solequellen. Schlamm-Bäder. Nähere Auskunft erteilt das Kurkomité. Sehr angenehmes Klima, schöne Spaziergänge in schattige Wälder. Besuch von Bayreuth von hier aus bequem. Hochmoderne Hôtels:

- B. u. H.: Kurhaus u. Hotel.  
Grand Hotel Russie.
- B. u. Garage: Ludwig Huber  
Ludwigstrasse 8.

## BAD KISSINGEN o HOTEL DE RUSSIE

vis-à-vis Kurgarten und Quellen Grösster Comfort

Bad Kissingen.

## Königliches Kurhaus.

In der schönsten Lage gegenüber dem Kurgarten und den Quellen. 160 vollständig neu und komfortabel eingerichtete Zimmer und Salons. — Lesezimmer. — Rauchzimmer. — Elektr. Beleuchtung. — Wintergarten. — Lift. — Zentralheizung. — Automobil-Garage. — Einziges Hotel mit Mineralbädern im Hause.

Verwaltung der kgl. Mineralbäder Kissingen und Bocklet.



Bad Ems.

## BAD EMS.

|                   |                                                             |                                               |
|-------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Von<br>De<br>From | } Homburg via Weilburg, Limburg, Montabaur . . . . . 104 km |                                               |
| "                 |                                                             | Wiesbaden „ Limburg, Montabaur . . . . . 78 „ |
| "                 |                                                             | Wiesbaden „ Langenschwalbach . . . . . 50 „   |
| "                 |                                                             | Limburg „ Montabaur . . . . . 31 „            |

### HOTEL D'ANGLETERRE

ENGLISCHER HOF.

Haus ersten Ranges — Maison de tout premier ordre.  
Strictly first class.

**Automobil-Remise \* Auto-Garage.**

Marke „SAROTTI“  
garantiert gute Qualität!  
In ersten Geschäften zu haben.

### 12. Homburg-Bad Ems— Coblentz

- 15,7 Königstein
  - 15,5 Esch
  - 13,4 Neuhof
  - 11,9 Langen-Schwalbach
  - 32,5 Nassau via Holzhausen
  - 9,0 Ems. H. B. G.  
*B. u. H.: Hôtel Englischer Hof.  
B. u. Garage: E. J. Schmidt, Bahn-  
hotstrasse 7.*
  - 10,1 Nieder-Lahnstein
  - 7,3 Coblentz. B. H.  
*B.: Lohr & Becker.  
H.: Bellevue.*
- 15,16 Kilometer.



### Weimar HOTEL ERBPRINZ

Haus allerersten Ranges

in unmittelbarer Nähe des Schlosses und Parkes.

Eleganter Speisesaal mit gedeckter Terrasse  
o nach herrlichen, grossen Hotel-Gärten o

Einfaahrt f. Autos Parkstr. • 2 Garagen.

Neuer Besitzer: Carl Vetter  
vormd.: Hamburg, Hamburger Hof  
Berlin, Savoy Hôtel.

**Bad Ems.** Liegt in einem reizenden, von der schiffbaren Lahn durchzogenen und von waldeichen Bergen und Rebhügeln umrungen, tief eingeschnittenen Tale — Das königliche Kurhaus, dessen ältester Teil aus dem 16. Jahrhundert stammt, enthält die berühmtesten Trinkquellen und ausgezeichnete Bäder — Kesselbrunnen (46° C.), das Krähenchen (39° C.), der Fürstenbrunnen (39° C.) und Kaiserbrunnen (26° C.) sind die bedeutendsten Quellen. — Der Neueste entsprechend eingerichtete Bäder, Inhalatorien etc. etc. — Das Salz der Quellen wird verwendet zur Herstellung der berühmten Emser-Pastillen. Schöne „Promenade“. Gutes Kurorchester. Feines, ruhiges BADELEBEN. Schöne, lohnende Ausflüge. — Empfehlenswerte, erstklassige Hôtels: Grand Hôtel Englischer Hof, Auto-Garage. Benzin. — Vier Jahreszeiten.



## Automobilium Leipzig.

Dreadnerstrasse 2 (Rabensteinplatz 1). • Telefon 9497.

Erstes und grösstes Specialgeschäft am Platze.

Chassis und Wagen sämtlicher erstklassigen Fabrikate.

**Mercedes-Wagen** alle Typen in kurzen Terminen  
direkt lieferbar.

Permanente Auswahl in gebräuchtesten Fahrzeugen.

Spezialhaus für Automobil-Zubehör und Ausrüstung.

**Grosse, vollständig verschliessbare Garage.**

Reparatur. Benzin. Stellan. Oele. Pneumatik.

## Die Allgemeine Automobil-Zeitung

ist das Organ des

**Deutschen Automobil-Clubs**

und das angesehenste

deutsche Automobil-Sport-Blatt.

Verlag der Verlags-Anstalt Gustav Braunbeck, G. m. b. H.,  
München.



## DEINHARD-CABINET

Feinste Champagner-Art

Von allen Kennern geschätzt u. bevorzugt

**Qualitäts-Marke**  
**allerersten Ranges**

Kommt nur ganz ausgereift, mit mehr-  
jährigem Flaschenlager zum Versand

**Deinhard & Co., Coblenz**

Grösste deutsche Weinkellereien

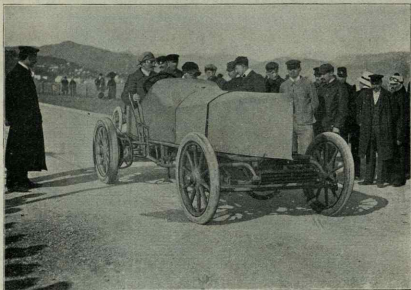
Eigener Weinbergbesitz 2050 Ar.

Paris 1900:  
Grand Prix

Düsseldorf 1902:  
Silberner Staatspreis • Goldene Medaille



Die Jagd nach dem Glück.  
La chasse à la Fortune.  
The pursuit of „Fortuna“.



Rigolly mit seinem Rennwagen auf

# Michelin-Pneumatic!

Anlässlich der Nizzaer Rennen konnte die Firma Michelin eine Reihe grosser Triumphe feiern. Die beiden Rennwagen Gobron-Brillière waren mit Michelin montiert, und so siegte Michelin in allen Rennen, in denen Gobron siegreich war. Es sind dies: Meilenrennen, Sieg und zweiter Platz; zweite coupe Rothschild, Sieg und zweiter Platz; dritte coupe Rothschild, Sieg und zweiter Platz. Schliesslich gewann Michelin noch im

## Meilenrennen den ersten Preis

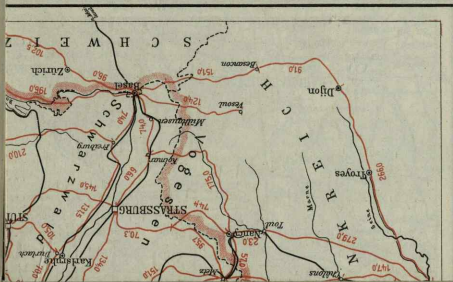
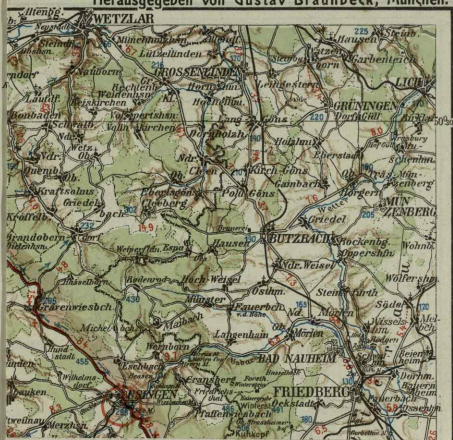
in der Klasse der Wagen. Rigolly erzielte

eine Zeit von  $23\frac{3}{5}$  Sekunden,

was einer stündlichen Schnelligkeit von 152 Kilometer 542 Meter entspricht. Das ist ein Tempo von mehr als 42 Meter per Sekunde, bei welchem ganz enorme Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit eines pneumatischen Reifens gestellt werden.

**Michelin & Cie., Frankfurt a. M., Kronprinzenstr. 37.**

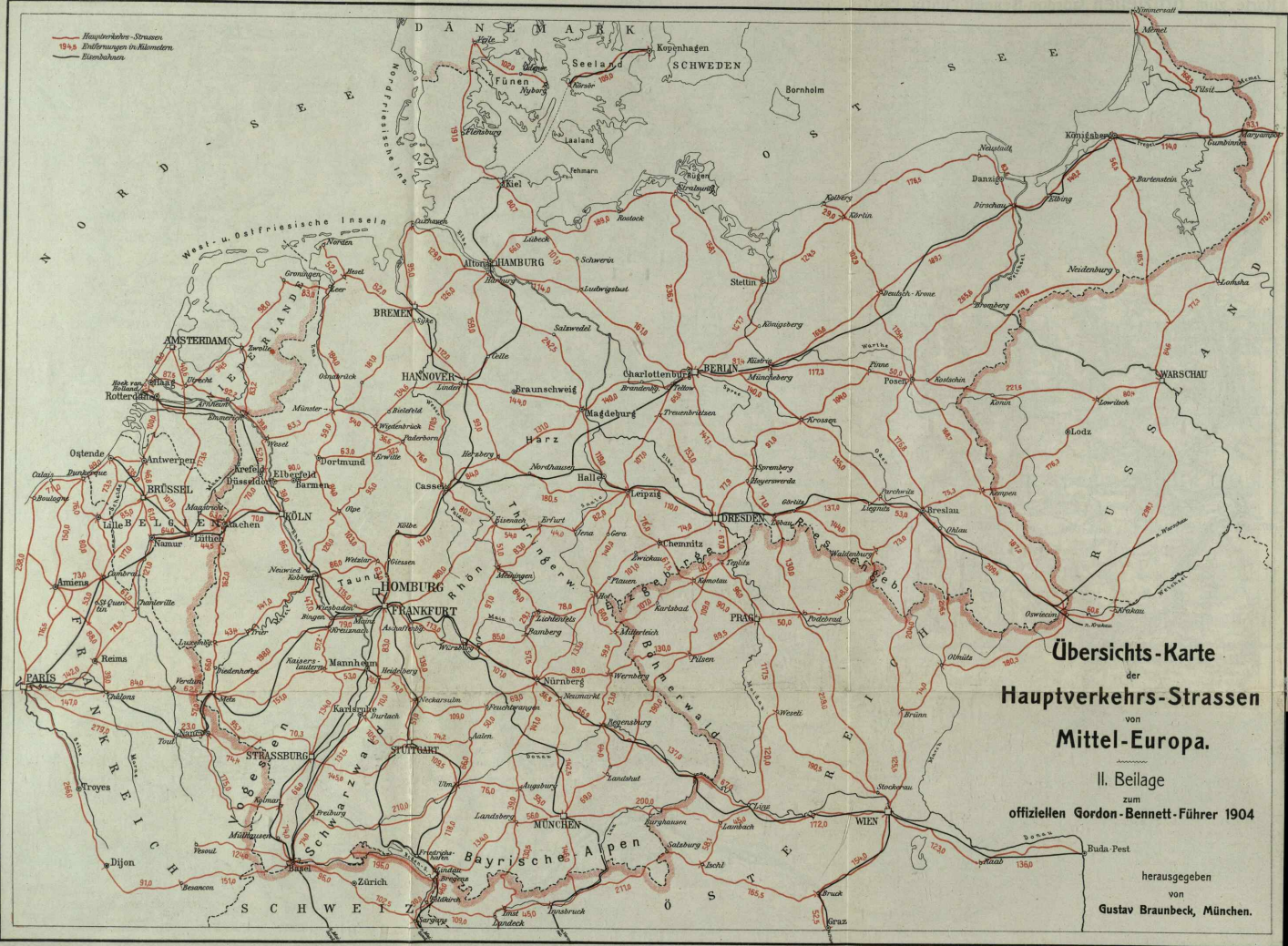
Herausgegeben von Gustav Braunbeck, München.





Gordon-Bennett-Strecke 1904.

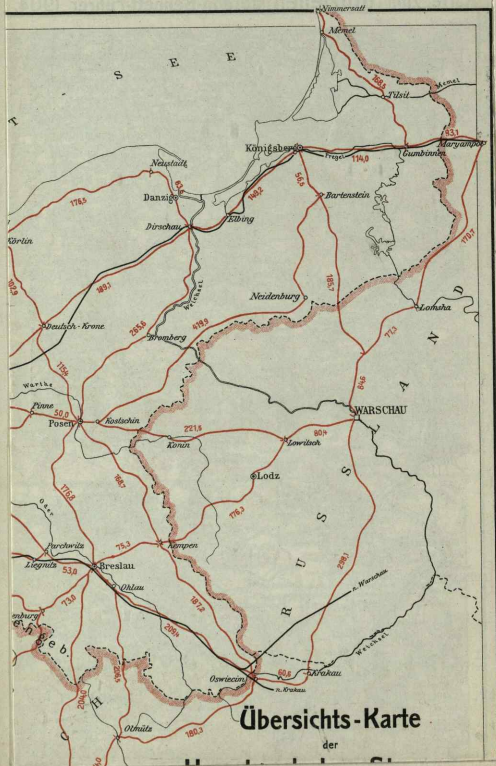
— Hauptverkehrs-Strassen  
- - - Änderungen in Kilometern  
— Eisenbahnen



**Übersichts-Karte**  
 der  
**Hauptverkehrs-Strassen**  
 von  
**Mittel-Europa.**

II. Beilage  
 zum  
**offiziellen Gordon-Bennett-Führer 1904**

herausgegeben  
 von  
**Gustav Braunbeck, München.**



Übersichts-Karte  
der



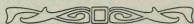
## Inserenten-Verzeichnis

### Table des Annonces — Index of Advertisers

|                                                                             | Seite   | Seite                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Acetylena, G. m. F. H., Nürnberg . . . . .                                  | 191     | Deutsche Automobil-Industrie, Hering & Richard, Roonburg S.-A. . . . . 173    |
| Allgemeine Betriebs-Actien-Gesellschaft für Motorfahrzeuge, Köln . . . . .  | 181     | Deutsche Gasfachkugel- und Maschinenfabrik A.-G., Schweinfurt . . . . . 194   |
| Actiengesellschaft vorm. Seidel & Naumann, Dresden . . . . .                | 173     | Deutsche Oelbrennwerke, G. m. b. H., Berlin . . . . . 187                     |
| Ernst Jul. Arnold Nachf., Dresden . . . . .                                 | 183     | Deutscher Sport, Berlin . . . . . 188                                         |
| Asbest- und Gummwerke Alfred Calmon, Akt.-Ges., Hamburg . . . . .           | 177     | Deutsche Vakuum Oil Company, Hamburg 188                                      |
| Automobil- u. Motorenfabrik vorm. Otto Weiss & Co., Berlin N.O. . . . .     | 175     | Dubrulle, Paris . . . . . 212                                                 |
| Automobilium Leipzig . . . . .                                              | 236     | Phares Ducellier, Paris . . . . . 197                                         |
| The Auto-Car, London . . . . .                                              | 222     | The Dunlop Pneumatic Tyre Co., Hanau 131                                      |
| Auto-Palace, Paris . . . . .                                                | 214     | Ernst Eisemann & Co., Stuttgart . . . . . 197                                 |
| Badeverwaltung Schlangenbad . . . . .                                       | 172     | Electrique, Paris . . . . . 207                                               |
| Benz & Co., Mannheim . . . . .                                              | 176     | Fabrik explosionsmischerer Gefässe, G. m. b. H., Salzkotten i. W. . . . . 189 |
| Bielefelder Maschinenfabr. vorm. Dürkopp & Co., Bielefeld . . . . .         | 228     | Fahrzeugaabrik Eisenach, Eisenach . . . . . 162                               |
| Bielefelder Nähmaschinen- u. Fahrradwerke Aug. Göricke, Bielefeld . . . . . | 176     | Falstaff (Fritz Funck), Frankfurt a. M. . . . . 236                           |
| Blanke & Rast, Leipzig . . . . .                                            | 189     | Felix & Sarotti, Berlin . . . . . 209                                         |
| B. Ériot, Paris . . . . .                                                   | 213     | F. I. A. T., Turin . . . . . 217                                              |
| A. Boss Rodrigues & Cie., Paris . . . . .                                   | 207     | Fichtel & Sachs, Schweinfurt a. M. . . . . 193                                |
| Robert Bosch, Stuttgart . . . . .                                           | 179     | De Fornier, Marseille . . . . . 214                                           |
| Th. Botiaux & Cie., Levallois . . . . .                                     | 211     | Albert Frank, Boierfeld i. S. . . . . 233                                     |
| Brampton Brothers, Birmingham . . . . .                                     | 223     | Frankfurter Bürgerbräu, Frankfurt a. M. . . . . 233                           |
| Brauerei Binding, Frankfurt a. M. . . . .                                   | 248     | Frankfurter Gummiwaren-Carl Stockeich, Frankfurt a. M. . . . . 172            |
| Ph. Brunnbauer & Sohn, Wien . . . . .                                       | 199     | Fritz Funck, Frankfurt a. M. . . . . 226                                      |
| Bueross, Grand-Restaurant, Frankfurt a. M. 236                              |         | Gardner Serpoulet, Paris . . . . . 211                                        |
| Bürgermeisteramt Soden . . . . .                                            | 246     | C. P. Goerz, Berlin . . . . . 212                                             |
| The Cannstatt Automobile supply Association, London . . . . .               | 221     | Grand Hotel Metropole, Bad Nauheim . . . . . 216                              |
| Carburateur Claudel, Paris . . . . .                                        | 206     | Otto Gruson & Co., Magdeburg-Buckau 191                                       |
| Collier Tyre Co., London W.C. . . . .                                       | 223     | Gummivark Oberspre, Oberschneide 151                                          |
| Compagnie Parisienne des Voitures Electriques Krieger, Paris . . . . .      | 158/174 | Hannov. Gummi-Kamm-Co., A.-G., Hannover-Limmer . . . . . 171                  |
| Compteur E. K., Paris . . . . .                                             | 209     | Heinz, Levallois, Paris . . . . . 176                                         |
| Continental Bodega Company, Frankfurt a. M. . . . .                         | 235     | Theodor Hildebrand & Sohn, Berlin . . . . . 179                               |
| Continental-Caoutchouc- & Gutta-percha-Co., Hannover . . . . .              | 130     | Paul Hirschberg, Dresden-Reick . . . . . 156                                  |
| Cadell-Motor-Compagnie m. b. H., Aachen 154                                 |         | Horns Hotel Pfälzer Hof, Mainz . . . . . 248                                  |
| Cur-Comité Baden-Baden . . . . .                                            | 250     | Hotel de la ville de Paris, Strassburg . . . . . 234                          |
| Cykon, Maschinenfabrik m. b. H., Berlin 181                                 |         | Hotel d'Angleterre, Ems . . . . . 110                                         |
| Daimler Motor Co., Coventry . . . . .                                       | 218     | Hotel Augusta, Homburg . . . . . 144                                          |
| Daimler Motorengesellschaft, Cannstatt 135                                  |         | Hotel Bellevue, Homburg . . . . . 234                                         |
| Darracq, Paris . . . . .                                                    | 256     | Hotel Englicher Hof, Frankfurt a. M. . . . . 234                              |
| Deinhard & Co., Coblenz . . . . .                                           | 216     | Hotel Frankfurter Hof, Frankfurt a. M. . . . . 234                            |
| De Dietrich & Cie., Landville . . . . .                                     | 216     | Hotel Erbprinz, Weimar . . . . . 235                                          |
| De Dion-Bouton, Mühlhausen i. E. . . . .                                    | 177     | Hotel Kaiserhof, Wiesbaden . . . . . 234                                      |
|                                                                             |         | Hotel de Russie, Bad Kissingen . . . . . 253                                  |
|                                                                             |         | A. Horch & Co., Aktienges., Zwickau i. S. 191                                 |

Inserenten-Verzeichnis

| Seite                                                                       |     | Seite                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Ludwig Hapfeld, Leipzig . . . . .                                           | 174 | Opel & Beyschlag, Wien . . . . .                                                | 198 |
| Kaiserhof, Grand Restaurant, Frankfurt a. M.                                | 240 | Palast-Hotel Fürstenthol, Frankfurt a. M.                                       | 144 |
| Ludwig Klement, Frankfurt a. M. . . . .                                     | 230 | Panhard & Levasor, Paris . . . . .                                              | 205 |
| Gebrüder Körting, Aktien-Gesellschaft,<br>Körtingdorf b. Hannover . . . . . | 180 | Louis Peter, Mitteldutsche Gummiwaren-<br>fabrik, Frankfurt a. M. . . . .       | 184 |
| Kühlstein-Hofwagenbau, Berlin-Charlotten-<br>burg . . . . .                 | 179 | Pneus cuir Samsen, Paris . . . . .                                              | 208 |
| Chr. Adt. Kupperberg & Co., Mainz . . . . .                                 | 163 | B. Pollack, Waltershausen . . . . .                                             | 225 |
| Kurdirektion, Bad Kreuznach . . . . .                                       | 216 | Ratskeller Fritz Funck, Frankfurt . . . . .                                     | 236 |
| Königliches Kurhaus, Kissingen . . . . .                                    | 253 | Renault Frères, Paris . . . . .                                                 | 202 |
| Kurverwaltung, Königstein . . . . .                                         | 248 | Jules Richard, Paris . . . . .                                                  | 208 |
| Kurverwaltung Grossherzog, Naheim . . . . .                                 | 246 | G. Richard-Brasier, Paris . . . . .                                             | 215 |
| Lamplugh & Cie., Levallois, Paris . . . . .                                 | 206 | Hern. Riemann, Chemnitz . . . . .                                               | 252 |
| Albert Langen, München . . . . .                                            | 180 | J. T. von Rsch, Wien . . . . .                                                  | 198 |
| Lanfter-Max, Paris . . . . .                                                | 175 | Ritters Parkhotel, Homburg . . . . .                                            | 140 |
| Lempereur, Paris . . . . .                                                  | 212 | Scheibler Automobil-Industrie G. m. b. H.,<br>Aachen . . . . .                  | 170 |
| Carl Lerm & Gebrüder Ludewig, Berlin                                        | 186 | Georg Scheepeler, Frankfurt a. M. . . . .                                       | 192 |
| Chr. Wilhelm Leux, Frankfurt a. M. . . . .                                  | 237 | Fritz Schick, Homburg . . . . .                                                 | 149 |
| Lins Pneumatic Compagnie, Berlin . . . . .                                  | 248 | J. Schmitz & Co., Höchst a. M. . . . .                                          | 230 |
| Jakob Lohner & Co., Wien . . . . .                                          | 196 | E. Schürmann & Co., Frankfurt a. M. . . . .                                     | 238 |
| Luppe & Heilbronner, München . . . . .                                      | 158 | Ludwig Simon, Berlin . . . . .                                                  | 183 |
| Marpartus, Frankfurt a. M. . . . .                                          | 219 | Heinrich Söhneln, Wiesbaden . . . . .                                           | 375 |
| Marsfahradwerke, A.-G., Nürnberg . . . . .                                  | 189 | Arnold Spitz, Wien . . . . .                                                    | 197 |
| Martini & Co., Frauenfeld . . . . .                                         | 200 | Gebr. Stoewer, Stettin . . . . .                                                | 226 |
| E. E. C. Mathis, Strassburg i. E. . . . .                                   | 192 | Steinberg, Paris . . . . .                                                      | 212 |
| Ellis Menke, Frankfurt a. M. . . . .                                        | 240 | Le Vélo, Paris . . . . .                                                        | 210 |
| Mercedes-Palace, Paris . . . . .                                            | 203 | Vereinigt. Benzinfabriken G. m. b. H.,<br>Bremen . . . . .                      | 224 |
| Gebr. Merz, Frankfurt a. M. . . . .                                         | 250 | Vereinigt. Berlin-Frankf. Gummiwarenfab.,<br>Gelnhausen-Frankfurt a. M. . . . . | 178 |
| La Métallurgique, Marchienne-au Pont . . . . .                              | 224 | Vereinigte Gummiwarenfabriken Harburg-<br>Wien, Harburg a. E. . . . .           | 167 |
| Metzeler & Co., München . . . . .                                           | 168 | Vereinigte Hansschlauch- und Gummi-<br>warenfabriken, Gotha . . . . .           | 230 |
| Michelin & Co., Frankfurt a. M. . . . .                                     | 258 | Verkehrsverein Homburg . . . . .                                                | 242 |
| Michelin & Co., Paris . . . . .                                             | 204 | Vonlag der Radwelt, Berlin . . . . .                                            | 182 |
| The Motor Car Journal, London . . . . .                                     | 219 | Verlagssanstalt Gastav Branbeck,<br>G. m. b. H., München . . . . .              | 190 |
| Motoring Illustrated, London . . . . .                                      | 220 | Victoria-Hotel, Homburg . . . . .                                               | 144 |
| Neckarsulmer Fahrradwerke, Neckarsulm                                       | 153 | T. H. Voigt, Homburg . . . . .                                                  | 140 |
| Neue Automobilgesellschaft, Berlin . . . . .                                | 136 | Volture Martini, Frauenfeld . . . . .                                           | 200 |
| North British Rubber Co., Edinburg . . . . .                                | 218 | Wanderer Fahrradwerke, Chemnitz . . . . .                                       | 165 |
| Nürnberg Motorfahrzeugfabrik 'Union'<br>G. m. b. H., Nürnberg . . . . .     | 160 | Wigal Wits, Eisenach . . . . .                                                  | 189 |
| Oberheinische Metallwerke, Mannheim . . . . .                               | 164 | Arch. im Wipperrnann, Hagen . . . . .                                           | 162 |
| Oesterreichisch-Amerikanische Gummi-<br>fabr. A. G., Wien . . . . .         | 193 | Weinrestaurant Wolt, Frankfurt a. M. . . . .                                    | 236 |
| Oester. Daimler-Motoren-Gesellschaft, Wien                                  | 195 |                                                                                 |     |
| Adam Opel, Rüsselsheim a. M. . . . .                                        | 177 |                                                                                 |     |



Inhalts-Verzeichnis

|                                                                                                   | Seite |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Titelbild: Se. Majestät Kaiser Wilhelm II.                                                        |       |
| Vorwort des Herausgebers . . . . .                                                                | 5     |
| Avant Propos, von Georges Prade, Paris . . . . .                                                  | 6     |
| Introduction, von Annesley Kenealy, Watford, England . . . . .                                    | 8     |
| Das Comité des Gordon Bennett-Rennens 1904 . . . . .                                              | 10    |
| Der Arbeits-Ausschuss des Gordon Bennett-Rennens 1904 . . . . .                                   | 12    |
| Das Präsidium des D. A. C. . . . .                                                                | 13    |
| I. Geschichte des Preises und der bisherigen Rennen . . . . .                                     | 14    |
| Der Preis und Mr. James Gordon Bennett . . . . .                                                  | 15    |
| Die Rennbestimmungen . . . . .                                                                    | 16    |
| Die Sieger der ersten vier Rennen . . . . .                                                       | 19    |
| Übersichts-Tabelle . . . . .                                                                      | 28    |
| II. Die Auswahlen von 1904 und die Ergebnisse . . . . .                                           | 30    |
| III. Übersichts-Tabelle der zum Start am 17. Juni Berechtigten . . . . .                          | 52    |
| Wertungs-Tabelle . . . . .                                                                        | 58    |
| IV. Renn-Notizen . . . . .                                                                        | 60    |
| V. Die Rennstrecke . . . . .                                                                      | 67    |
| Übersichtskarte der Rennstrecke . . . . .                                                         | 69    |
| VI. Die Tribünen. Hiezu 2 Pläne . . . . .                                                         | 105   |
| VII. Die Saalburg . . . . .                                                                       | 109   |
| Übersichtskarte der Hauptzufahrtsstrassen für Automobile von europäischen Gross-Städten . . . . . | 131   |
| Wie gelangt man zur Saalburg per Automobil, Wagen oder zu Fuss? . . . . .                         | 132   |
| Hiezu Plan . . . . .                                                                              | 136   |
| VIII. Homburg v. d. Höhe . . . . .                                                                | 137   |
| IX. Festprogramm . . . . .                                                                        | 155   |
| X. Profilskarte der Rennstrecke . . . . .                                                         | 168   |
| XI. Inseraten-Anhang . . . . .                                                                    | 169   |
| XII. Stellin- und Benzin-Stationen . . . . .                                                      | 225   |
| Offizielle Gedenkmedaillen d. D. A. C. . . . .                                                    | 229   |
| XIII. Frankfurt . . . . .                                                                         | 235   |
| XIV. Touren in den Taunus und in das Rhein- und Maintal . . . . .                                 | 243   |
| XV. Grosse Karte der Rennstrecke und Taunusgegend . . . . .                                       | 258   |
| Übersichtskarte der Haupt-Verkehrsstrassen von Mittel-Europa . . . . .                            | 259   |
| XVI. Inserenten-Verzeichnis . . . . .                                                             | 259   |

12 Kunstblätter — 6 Karten und Pläne.

Frankfurter Rennprogramm. — Polizeiliche Verfügungen.





## Table des matières

|                                                                                             | Page |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Portrait de Sa Majesté l'empereur Guillaume II . . . . .                                    | 5    |
| Avant-propos de l'éditeur . . . . .                                                         | 6    |
| Avant-propos de Georges Prade de Paris . . . . .                                            | 6    |
| Introduction de Annesley Kenealy de Watford, Angleterre . . . . .                           | 8    |
| Le comité de la course Gordon Bennett . . . . .                                             | 10   |
| La commission des travaux de la course Gordon Bennett (1904) . . . . .                      | 12   |
| La Présidence du D. A. C. . . . .                                                           | 13   |
| I. Historique de la Coupe et des différentes épreuves . . . . .                             | 14   |
| La Coupe et Mr. James Gordon Bennett . . . . .                                              | 15   |
| Le règlement de la course . . . . .                                                         | 16   |
| Les vainqueurs des quatre premières courses . . . . .                                       | 19   |
| Tableau d'ensemble . . . . .                                                                | 23   |
| II. Les éliminatoires de 1904 et leurs résultats . . . . .                                  | 30   |
| III. Tableau d'ensemble des coureurs autorisés au départ le 17 juin . . . . .               | 52   |
| Tableau de pointage . . . . .                                                               | 58   |
| IV. Bloc-notes de la course . . . . .                                                       | 60   |
| V. Le parcours . . . . .                                                                    | 67   |
| Carte du parcours . . . . .                                                                 | 69   |
| VI. Les tribunes avec deux plans . . . . .                                                  | 105  |
| VII. La Saalbourg . . . . .                                                                 | 109  |
| Carte des principales routes d'accès pour automobiles des grandes villes d'Europe . . . . . | 131  |
| Comment on gagne la Saalbourg en automobile, en voiture ou à pied? . . . . .                | 132  |
| Plan . . . . .                                                                              | 136  |
| VIII. Hombourg . . . . .                                                                    | 137  |
| IX. Programme des fêtes . . . . .                                                           | 155  |
| X. Carte de profil du parcours . . . . .                                                    | 168  |
| XI. Annonces . . . . .                                                                      | 169  |
| XII. Stations d'essence et de benzine . . . . .                                             | 225  |
| Médaille officielle commémorative du D. A. C. . . . .                                       | 229  |
| XIII. Francfort . . . . .                                                                   | 235  |
| XIV. Excursions dans le Taunus et dans les vallées du Rhin et du Mein . . . . .             | 243  |
| XV. Grande carte du parcours et de la région du Taunus . . . . .                            | 258  |
| Carte d'ensemble des principales voies de communication de l'Europe centrale . . . . .      | 259  |
| XVI. Liste des maisons qui ont inséré des annonces dans le guide . . . . .                  | 259  |

12 Gravures, 6 Plans et Cartes.

## Index

|                                                                                     | Page |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Engraving: His Majesty Emperor William II . . . . .                                 | 5    |
| Preface, of the Editor . . . . .                                                    | 6    |
| Avant-propos, by George Prade, Paris . . . . .                                      | 6    |
| Introduction, by Miss Annesley Kenealy, Watford, England . . . . .                  | 8    |
| The Committee of the 1904 Gordon Bennett Race . . . . .                             | 10   |
| The executive Committee of The D. A. C. . . . .                                     | 12   |
| The Presidency of The D. A. C. . . . .                                              | 13   |
| I. History of the Cup and past races . . . . .                                      | 14   |
| The Cup and Mr. James Gordon Bennett . . . . .                                      | 15   |
| Rules of the Race . . . . .                                                         | 16   |
| The winners of the past four races . . . . .                                        | 19   |
| Schedule of past events . . . . .                                                   | 28   |
| II. The eliminating trials of 1904, and their results . . . . .                     | 30   |
| III. Schedule, showing Crews qualified to start on June 17 <sup>th</sup> . . . . .  | 52   |
| Table, for booking the times of each Roundtrip . . . . .                            | 58   |
| IV. Important Racing Notes . . . . .                                                | 60   |
| V. The Course. Circuit . . . . .                                                    | 67   |
| Sketch Map . . . . .                                                                | 69   |
| VI. The Grand Stands, with 2 charts . . . . .                                       | 105  |
| VII. The Saalburg . . . . .                                                         | 109  |
| Chart showing the principal Roads leading from European Cities to Homburg . . . . . | 131  |
| How to reach the Saalburg per Automobile, Carriage or on foot . . . . .             | 132  |
| Plan, hereto . . . . .                                                              | 136  |
| VIII. Homburg . . . . .                                                             | 137  |
| IX. Program of all Festivities . . . . .                                            | 155  |
| X. Map, showing profile of the Circuit . . . . .                                    | 168  |
| XI. Appendix of Advertisements . . . . .                                            | 169  |
| XII. Supply-Stations of Benzine and Stellite . . . . .                              | 225  |
| Official Comemorative Medal . . . . .                                               | 229  |
| XIII. Francfort o. M. . . . .                                                       | 235  |
| XIV. Excursions and Tours into the Taunus, the Rhine and Main-Valleys . . . . .     | 243  |
| XV. Large Map of the G. B. Circuit and the Taunus district . . . . .                | 258  |
| Map of the Main Roads in Central Europe . . . . .                                   | 259  |
| XVI. Index of Advertisers . . . . .                                                 | 259  |

12 Art Plates, 6 Plans and Charts.