

## Das Seehaus und die Solitude-Rennen

Als im Jahr 1901 die Neckarsulmer Fahrradwerke dazu übergangen, die ersten Motorräder zu bauen, dauerte es nicht lange, bis die begeisterten Neubesitzer dieser Fahrmaschinen den Wunsch hegten, sie auch einmal im Wettbewerb zu prüfen. Zwei Jahre später bildete sich daher in Stuttgart die „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ mit dem erklärten Ziel, Wettbewerbe für Motorradfahrer zu organisieren. Das erste Rennen war eine Bergprüfung vom Stuttgarter Westbahnhof hinauf zum Schloss Solitude. Es war der Beginn einer Tradition, die über sechs Jahrzehnte Bestand haben sollte und die heute zum Mythos geworden ist. Aus der Bergprüfung wurde das weltberühmte Solitude-Rennen und aus dem Veranstalter der größte Automobilclub Europas.

Das Seehaus lag bei den ersten Solitude-Bergrennen noch weit abseits des Renngeschehens. Aber nach dem ersten Weltkrieg, als die Zuschauermassen immer größer wurden, war es nötig, die Rennstrecke zu erweitern, und die Macher des Solitude-Rennens konzipierten einen großen Rundkurs mit über 22 km Länge. Nach dem Start bei Schloss Solitude sollte die Strecke über die Schillerhöhe führen und dann hinunter über die Ramtel-Kurven nach Eltingen und weiter im Glemstal bis zum Seehaus. Von dort wieder hinauf zum Frauenkreuz und über Büsnauer Hof und Schattendreieck zurück zum Schloss. Die Berg- und Talbahn mit unzähligen Kurven erinnerte stark an das damals berühmteste Rennen der Welt, die Targa Florio in Sizilien. Dementsprechend war auch die Begeisterung über den neuen Rundkurs, der am 16. Mai 1925 mit dem ersten Rennen „Rund um die Solitude“ eigeweiht wurde. Geschätzte 100.000 Zuschauer säumten die Strecke. Insgesamt wurden 15 Tribünen aufgebaut, darunter auch eine in der Nähe des Seehauses.

Fortan erwies sich das Seehaus und das gegenüber liegende Kurhaus Glemseck als eine der markantesten Stellen der Solitude-Rennen. Insbesondere die auffällige Fachwerkkonstruktion des über dem Tal thronenden Seehaus-Hauptgebäudes gibt vielen historischen Rennfotos einen ganz eigenen Charakter, der sofort signalisiert, dass es sich hier um eine Naturrennstrecke handelt, die harmonisch in das Landschaftsbild eingebettet ist. Dieser Charakter war es wohl, der das Solitude-Rennen so attraktiv machte, sowohl für die Zuschauer als auch für die Rennfahrer.

Schon das erste Rundrennen machte Schlagzeilen in ganz Europa, sogar bis nach England, wo Rennen in Landschaftsparks eine besondere Tradition haben. Dass die deutsche Fahrzeugindustrie mit von der Partie war, liegt auf der Hand. NSU, BMW, DKW, Horex und die Stuttgarter Marken Standard und UT sorgten für Patriotismus bei den Motorrädern, ebenso wie Mercedes, Benz, Opel und NSU bei den Rennwagen. Sich zu messen auf heimischem Grund mit ausländischen Traditionsmarken, wie Norton, Bianchi, Sunbeam, Harley-Davidson oder Bugatti und Alfa Romeo hatte schon einen besonderen Reiz.

Auch die großen Stars der damaligen Zeit entdeckten bald, dass hier im Glemswald eine Rennstrecke entstanden war, auf der Mut und Fahrkönnen ganz groß geschrieben wird. So verwundert es nicht, dass in den Startlisten der Solitude-Rennen auch Namen wie Tazio Nuvolari, Hermann Lang, Tom Bullus oder Jimmy Guthrie auftauchten. Einmal im Jahr war die Welt zu Gast im Glemswald und rund um das Seehaus begegneten sich Persönlichkeiten, deren Namen man in allen Zeitungen lesen konnte.

Für das Rennen im Jahr 1931 wurde der Rundkurs verkürzt. Durch den Ausbau der Mahdentalstraße entstand eine Direktanbindung zwischen Glemseck und Schattengrund. Dies beraubte allerdings den Standort Seehaus seiner attraktiven Position an der Glemseckkurve, denn nun wurde dort geraudeaus gefahren. Diese Lösung hatte aber nur ein Jahr Bestand. Beim nächsten Rennen, wegen der Wirtschaftskrise erst im Jahr 1935, wurde ein völlig neuer Rundkurs gefahren, der dann bis 1965 bestehende klassische Solitude-Ring.

Dieser zirka 11,5 km lange Rundkurs bescherte dem Seehaus eine zentrale Bedeutung beim Solitude-Rennen, denn unmittelbar davor, in der Glemseckkurve, wurde von nun an gestartet. Danach ging es hinauf zur Hedersbachkurve und weiter bis zum höchsten Punkt am Frauenkreuz. Von dort wieder steil hinab zum Dreispitz und am Steinbachsee vorbei bis nach Büsnau, wo anschließend die markanten Schatten-S-Kurven zu absolvieren waren. Durch das kurvenreiche Mahdental ging es zurück zum Glemseck. In der Folge wurde das Seehaus-Areal auch teilweise als Fahrerlager genutzt, so dass während des Rennwochenendes immer reges Leben herrschte. Die Scheune stand unmittelbar an der Strecke und diente hin und wieder als Werkstatt und auf deren Dachgaube positionierten sich während des Rennens oftmals einige privilegierte Zuschauer, beneidet von Tausenden, die wegen des Riesenandrangs kaum etwas zu sehen bekamen.

Ihre größte Zeit erlebte die Solitude-Rennstrecke nach dem zweiten Weltkrieg. Nachdem die Strecke großzügig ausgebaut worden war, konnte man darauf hoffen, dass auf ihr eines Tages auch ein Grand Prix Rennen ausgetragen werden kann. Und in der Tat gelang es den Veranstaltern 1951 ein erstes Rennen von internationaler Bedeutung zu organisieren. In allen Motorradklassen traten weltberühmte Fahrer auf renommierten Rennmaschinen an. Das Norton-Werksteam mit Geoff Duke, Ken Kavanagh und Jack Brett zeigte dabei dem deutschen Publikum Leistungen der Weltklasse – ein Erlebnis, das die Solitude auch in den nächsten Jahren zu bieten haben sollte.

Zwischen 1952 und 1964 fand der Große Preis von Deutschland als Weltmeisterschaftslauf für Motorräder auf der Solitude-Rennstrecke statt. Und dabei fand sich rund um das Seehaus alles ein, was in der Szene Rang und Namen hatte. Weltmeister vom Schlage Geoff Duke, Carlo Ubbiali, John Surtees, Jim Redman, Giacomo Agostini oder Mike Hailwood kämpften hier um Punkte und Ehren. Das Publikum jubelte gerne den deutschen Stars, wie Werner Haas, H.P. Müller oder Max Deubel, zu, feierte aber ebenso enthusiastisch die Leistungen der anderen. Jährlich stiegen die Zuschauerzahlen. 1949 waren es noch 150.000, beim Weltmeisterschaftslauf 1954 sollen es über 400.000 gewesen sein, wobei die Autobahn bei Leonberg sogar als Parkplatz dienen musste. Die Massen drängten sich rund um die Strecke, besonders aber im Start- und Zielbereich beim Seehaus.

1954 wurde ein neuer Zeitnahmeturm im Mahdental errichtet und der Start dorthin verlegt. Das Fahrerlager blieb aber auf dem Gelände von Seehaus und Hotel Glemseck. Die Glemseckkurve wurde damit zur spannungsgeladenen ersten Kurve nach der Startgeraden, was die Tribüne vor der Seehaus-Scheune besonders begehrt machte. Ab 1956 gab es auch wieder Wagenrennen auf der Solitude, wobei die noch junge Marke Porsche sich mit Lokalmatador Hans Herrmann besonders in Szene setzen konnte.

Der Rundkurs wurde kontinuierlich ausgebaut und die Veranstalter schielten nicht zu Unrecht auf ein Rennen mit den immer populärer werdenden Formel 1 Rennwagen. 1961 war es dann soweit. Der erste Solitude Grand Prix für Rennwagen Formel 1 hatte sein Debüt. Porsche war mit vier Werkswagen präsent, was die Zuschauer in Scharen herbeiziehen ließ. Sie wurden nicht enttäuscht. Nach einem der spannendsten Rennen der Rennsportgeschichte mussten sich die Porsche nur um eine halbe Wagenlänge geschlagen geben.

Große Namen der Formel 1 versammelten sich in den nächsten Jahren nun auch rund um das Seehaus. Der unvergessliche Graf Trips ist hier ebenso zu nennen, wie die Weltmeister Phil Hill, Jack Brabham, Jim Clark, John Surtees oder auch der legendäre Stirling Moss. 1964 erlebte die Solitude einen Renntag, wie er wohl nirgendwo anders jemals stattgefunden hat. Sechs Motorrad-Weltmeisterschaftsläufe standen auf dem Programm und anschließend der Solitude Grand Prix der Formel 1. So viele Weltklassefahrer aus beiden Disziplinen am gleichen Tag am gleichen Ort wurden zuvor und danach nirgendwo gesichtet. Nicht zuletzt diese Veranstaltung hat den Mythos der Solitude-Rennen begründet, der heute noch bei vielen Rennsportbegeisterten noch so lebendig ist.

1965 kam dann das Aus für die Solitude-Rennen. Aus Sicherheitsgründen wurde die Veranstaltung ab 1966 von den Behörden verboten. Seit damals kehrte auch ganzjährig Ruhe ein am Seehaus – wenigstens bis zum 13. August 2006. An diesem Tag organisierte der 2001 gegründete Solitude Revival e.V. eine erste Gedenkveranstaltung auf dem Solitude-Ring. Bei einem Bergsprint mit Start beim Glemseck und Ziel am Frauenkreuz präsentierten sich noch einmal Rennmotorräder und Rennwagen aus der glorreichen Zeit der Solitude-Rennen, und zwar zeitgemäß in gemäßigttem Tempo. Das Seehausgelände fungierte dabei nach alter Tradition als Fahrerlager. Das Publikum war begeistert.

Zwei Jahre später gelang dem Solitude Revival e.V. dann ein großer Coup. Unter dem Motto „80 Jahre Hans Herrmann“ versammelten sich am Glemseck wieder namhafte Altmeister vom Schlage Stirling Moss, John Surtees oder Jim Redman, um einer verzückten Fangemeinde noch einmal das besondere Flair der Solitude-Rennen vor Augen zu führen. Und in der Tat war es so, als ob die Zeit stehengeblieben wäre, dort am Glemseck rund um das Seehaus, das heute erneuert als markantes Symbol der Solitude-Renntradition wahrgenommen wird.

Bernd Schüppel  
Solitude Revival e.V.  
1. Vorsitzender