Westdeutsche Sport Zeitung

Nr. 11

Verlag W. [illegible]redet

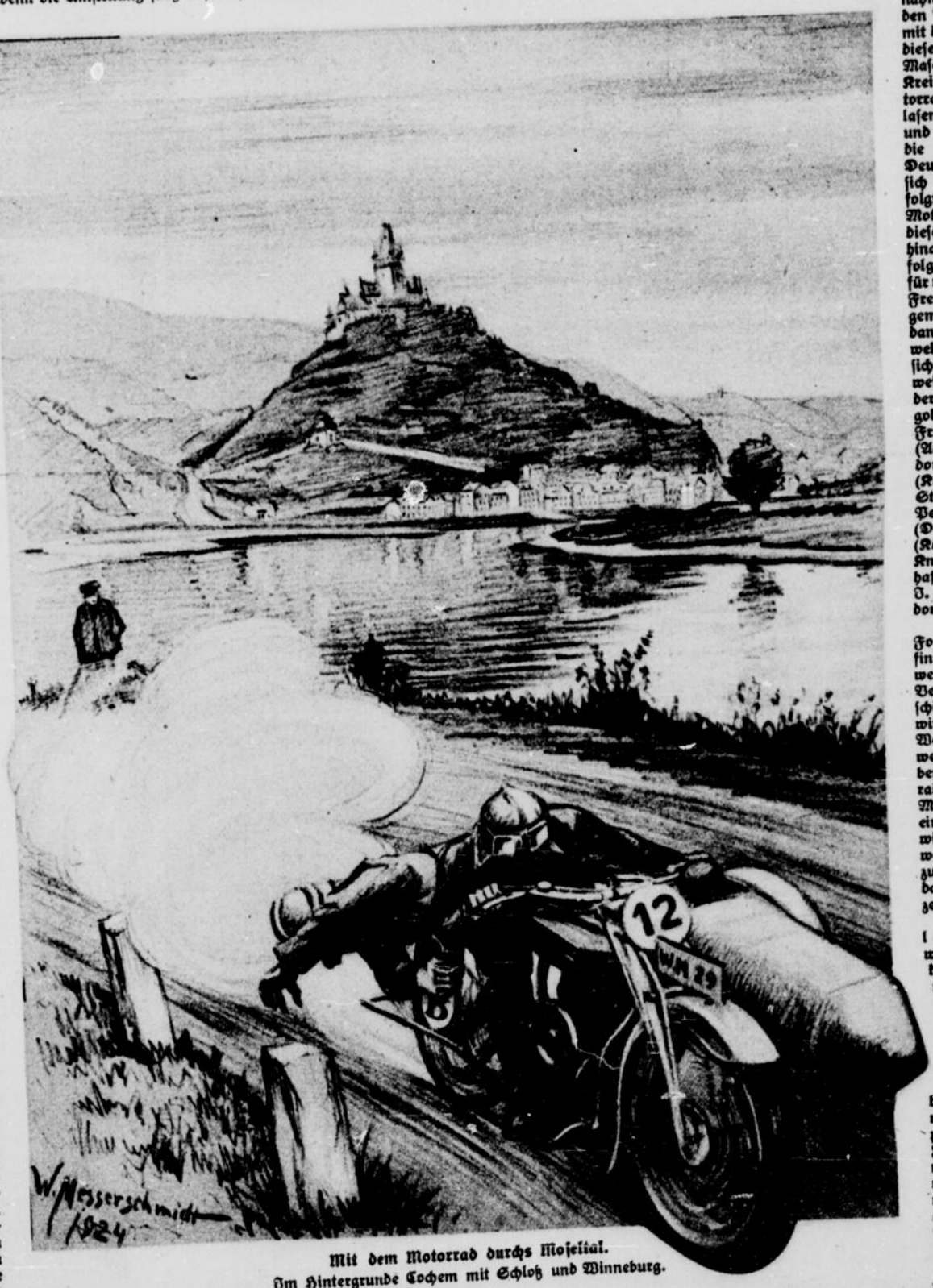
[illegible]ptember 1924

[illegible]er Aufschwung im westdeutschen Motorradsport

Kein Sport hat je in einem Lande einen so enormen Aufschwung genommen wie gerade der Motorradsport in Deutschland und dies in besonderem Maßstabe in Westdeutschland. Die Gründe hierfür sind sportlicher und wirtschaftlicher Art. Infolge des unglücklichen Ausgangs des Krieges wurde unsere ganze Industrie gezwungen, sich umzustellen. Und da kam besonders die Motorindustrie in Frage, denn die Umstellung stieß auf verhältnismäßig wenig technische Schwierigkeiten; außerdem war doch durch den Krieg unserem Lande gegenüber ins Ausland geraten. Die deutsche Industrie hatte also einen mächtigen Vorsprung einzuholen, was natürlich schwerer fiel, als im besetzten Gebiet sich bereits die englischen Motorräder den Markt erobert hatten. Auf der andern Seite begünstigte die Abschnürung des besetzten Gebietes den Konkurrenzkampf in scharfer und rücksichtsloser Weise, denn der Absatz war gesichert. Dies hatte aber wieder zur Folge, daß man nach einem möglichst zuverlässigen und billigen Fortbewegungsmittel verlangte, vor allem das Motorrad. Die beiden Hauptfaktoren zum Aufschwung waren sportlicher verschiedener Art. Zum einen hatte sich bemerkt, daß durch Rennen bei großen Volkskreisen Interesse und vor allem auch das nötige Verständnis für den Motorradsport — wachgerufen wurde. Zu all diesen günstigen Vorbedingungen kamen noch gute Fahrer mit guten Maschinen, welche den in gut organisierten Rennen auch Erfolg brachten. Ich denke da an das erste große Straßenrennen nach dem Kriege „Um den goldenen Kranz des Siebengebirges" im Jahre 1922, mit welchem Westdeutschland die Führung im Motorradsport übernommen hatte. Einstimmig war damals das Urteil der Fahrer über die Organisation, die Straßenabsperrung, Einheitlichkeit der Maschinen usw.

Dann kam die „Eifelrundfahrt" — die deutsche Touristenfahrt, zu welcher alle deutschen Fahrer von Ruf gemeldet hatten. Sieger, der Matador des Jahres 1923, fuhr auf seiner 3½ PS „Brough" (vierventilige englische Maschine) die beste Zeit des Tages und war damit Eifel-Meister in beiden Klassen, obwohl Konstruktionsfehler ihm den Titel streitig machten. Diese beiden Rennen waren der Auftakt zu dem großen Aufschwung des westdeutschen Motorradsports. Aus dem Gros der guten Fahrer schälten sich aber bald einige wenige heraus, die absolut um die Siegespalme in den einzelnen Klassen kämpften. So gewann Joe Woodhouse auf 3½ PS Brough in überlegenem Stil trotz stärkster Konkurrenz „die Windmühle Dülken". Dieses Rennen ist um so höher zu bewerten, als es eine absolut ebene Rundstrecke mit vorzüglichen Straßen und bei strömendem Regen durchfahren wurde. Woodhouse hielt daher nur durch seine ruhige und sachliche Kurvenfahrt. Ein weiteres Rennen: die erste bergische Zuverlässigkeitsfahrt 1923" war noch nach Monaten [illegible] Fahrer Mund. Auch hier sehen wir Süddeutschlands Elite am Start, um den Westdeutschen [illegible]gespalme streitig zu machen. Ich halte diese Rundstrecke Dünnwald—Schlebusch—Altenbringhausen—Dünnwald noch für idealer als die Eifelstrecke, obwohl diese eine ausgesprochene Kurvenstrecke ist. Im bergischen Rennen aber finden wir alles vereinigt — kilometerlange „Geraden" — gefährliche „S"- und „Haarnadel"-Kurven — „Steigungen" und „Gefälle". Die Gesamtzeit an diesem Tage fuhr in hartem Ringen mit Zündorf der Mülheimer Matador Johan Schloemer auf seiner 8 PS „Brough Superior 5580".

Die Sensation der ganzen Saison aber war die Rekordzeit im Rennen: „Um die Klubmeisterschaft des C. M. K. 1923", wo Ernst Zündorf, Köln, auf 8 PS „Brough Superior 5580" mit 96 Kilometer Stundendurchschnitt — die 100 Kilometer lange Strecke trotz Ortschaften mit 96 Kilometer Stundendurchschnitt — die Spitzenleistung bei einem Motorradstraßenrennen in Deutschland, auch im Jahre 1924 nicht überboten — durchfuhr. Berücksichtigt man dabei die wirklich in einem skandalösen [illegible]d befindlichen Straßen, so ist mit dieser Höchstleistung zum erstenmal bewiesen worden, daß wir in absehbarer Zeit auch in der Lage sein werden, an die für uns noch fabelhaften Geschwindigkeiten in England und Amerika heranzukommen und in ernsten Wettbewerb zu treten. Nicht nur unsere mangelhafte Organisation für derartige Rennen und die schlechten Straßen haben uns daran bis jetzt gehindert, sondern vor allem das Fehlen von so schnellen Maschinen und der dazu geschulten Fahrer. Heute haben wir beides, und wir werden daher recht bald unseren Rückstand aufgeholt haben.



Mit dem Motorrad durchs Moseltal.
Im Hintergrunde Cochem mit Schloß und Winneburg.

Auch im Jahre 1924 übernahm Westdeutschland gleich in den Wintermonaten die Führung mit der „Deutschlandfahrt", dieser 17tägigen Zerreißprobe für Maschinen und Fahrer. Selbst Kreise, welche sich nie für Motorradsport interessiert haben, lasen Tag für Tag die Erfolge und verfolgten voller Spannung die einzelnen Etappen. Die Deutschlandfahrt kann wohl für sich beanspruchen, daß sie der erfolgreichste Werbefeldzug für den Motorradsport gewesen ist, und dieses weit über unsere Grenzen hinaus. Der durchschlagende Erfolg der Deutschlandfahrt war für uns Westdeutsche eine doppelte Freude. Erstens über den allgemeinen Erfolg an sich und dann vor allem über die Siege, welche Westdeutschland erneut für sich buchen konnte. Sechzehn westdeutsche Fahrer wurden mit der höchsten Auszeichnung, der goldenen Plakette, prämiiert, wie Fritz Syr (Köln), A. Schumacher (Aachen), J. Rosenbaum (Düsseldorf), H. Werth (Köln), H. Bätz (Köln), J. Woodhouse (Köln), Stephan Schloemer (Mülheim), Peter Disé (Aachen), H. Schulze (Düsseldorf), Franz Ullerich (Köln), R. Esser (Köln), Wilh. Kniebecke (Köln), Jung (Ludwigshafen), Meißner (Saarbrücken), J. Trimborn, W. Schmitz (Wiesdorf).

Unter den verschiedenen Formen der Rennveranstaltungen finden wir „1-Liter-Fahrten", welche die Rentabilität und den Verbrauch der einzelnen Maschinen feststellen sollen. Sie sind wirtschaftlich von sehr großem Wert und sportlich interessant, weil sich an derartigen Wettbewerben das Gros der Motorradfahrer beteiligen kann und Maschinen aller Stärken miteinander starten. Das Resultat wird errechnet nach einer Formel, welche als Hauptfaktoren die zurückgelegte Kilometerzahl und das Gewicht des besetzten Fahrzeuges berücksichtigt.

Dann haben wir: „Zuverlässigkeitsfahrten", welche durch die Verschiedenartigkeit der Etappen ein klares Bild über die Leistungsfähigkeit der Fahrer und der Maschinen im allgemeinen abgeben. Derartige Veranstaltungen haben vor allem für die technische Entwicklung der Fahrer großen Wert, da gewisse Etappen in bestimmten Zeiten durchfahren werden müssen, dabei aber Reparaturen jeder Art jedoch ohne Zuziehung fremder Hilfe vorgenommen werden dürfen. Hier wird also die gleichmäßige Zuverlässigkeit gewertet, ganz gleich, ob es gute oder schlechte Straßen sind, ob Berge, gerade Strecken oder Kurven vorkommen.

Ferner „Berg- und Flachrennen", wo Höchstleistungen Zerreißproben für Maschinen und die Fahrtechnik der Fahrer abgeben.

Dazwischen gibt es „Bahnrennen", bei welchen von Spezialmaschinen um Rekordzeiten gekämpft wird. Das Bahnrennen ist an sich für die Entwicklung der Motorradindustrie ein notwendiges Muß, jedoch eignen sich unsere Zementbahnen von 4—500 Meter nicht hierzu; auch ist die Gefährdung der Mitfahrer bei Reifenpannen oder Maschinendefekten zu groß. Derartige Momente müssen aber im Interesse des Sports nach Möglichkeit ausgeschaltet werden. Einigermaßen gut ist allerdings die Stadionbahn. Die beste ist wohl die 1500 Meter lange Opelbahn; denn die „Avus" macht durch ihre Wellen und Unebenheiten ein längeres Fahren von über 100 Kilometer unmöglich. Vielleicht gelingt es den westdeutschen Sportverbänden im Verein mit der Industrie und den städtischen Behörden, die große geplante Zementbahn in Köln zur Ausführung zu bringen. Dann wäre eine Möglichkeit und auch eine Garantie für eine einwandfreie Ausbildung der Fahrzeuglenker gewährleistet, um den stetig wachsenden Verkehrsunfällen ein Halt zu bieten. Außerdem wären wir dadurch in der Lage, internationale Wettbewerbe zu veranstalten und Weltrekorde aufzustellen — wie die Engländer auf der Brooklands-Bahn. Sicher ein

Hauptfaktor für die Weiterentwicklung unserer Motorradindustrie im speziellen als auch für Handel und Verkehr im allgemeinen. Trotzdem wir also hierin noch sozusagen in den Kinderschuhen stecken, ist Westdeutschland ungeschlagen in dem bekannten Bahnmeister Joseph Müller (Düsseldorf) auf NSU, der jüngst allerdings seine Ablösung durch den ebenfalls westdeutschen Knibbecke (Köln) gefunden hat. Auch Wenzel und Rosenbaum, ebenfalls Düsseldorfer, sind Kanonen, die sich bereits auf allen Bahnen Deutschlands Lorbeeren geholt haben.

Und zu diesen Größen haben wir erfolgreichen Nachwuchs in den Gebrüdern Herzogenrath und Svenius aus Köln.

Auch die „Stern- und Klubfahrten", die sehr oft mit „Gymkhana"-Spielen verbunden werden, erfreuen sich einer großen Beliebtheit, zumal auch der „Sozius" mitstarten darf. Derartige Fahrten haben als Hauptzweck gesellschaftliche Annäherung der Klubmitglieder und außerdem Austausch der gesammelten Erfahrungen der einzelnen Klubs unter sich. Sie sind also in jeder Hinsicht für den Motorradsport fördernd.

Erfreulich ist es, daß unsere „Westdeutschen" auch außerhalb bei großen Veranstaltungen erfolgreich waren, ein Beweis ihrer hohen Klasse. So gewann der Kölner Fritz Gyr mit seiner 2¼ PS „Ariel" (v. h. v. Blackburnemotor) in dem klassischen „Solitude"-Rennen bei Stuttgart überlegen in der 250-Kubikzentimeter-Klasse.

Auch in der „A. D. A. C. Kraftradstraßenmeisterschaft 1924" waren die Kölner Farben siegreich: Paetzold auf Imperia (2¾ PS Doppel-Port-Cap-Motor) war Sieger in der heißumstrittenen 350-Kubikzentimeter-Klasse. So reiht sich Sieg an Sieg! Ernst Zündorf (Köln) — dieses Jahr zum erstenmal am Start — fährt im „Swinemünder Räderrennen 1924" auf 8 PS Zenith (unten gesteuerter 2-Zylinder-Cap-Motor) die beste Zeit des Tages und gewinnt damit den einen wertvollen Wanderpreis.

Auch Svenius und die Gebrüder Herzogenrath holen sich auf „Norton" und „Blackburne" mit fabelhafter Kaltblütigkeit gegen große Konkurrenz im Berliner „Stadion" Lorbeeren.

Dazwischen fährt Fritz Gyr auf seiner 2¼ PS „Ariel" nochmals einen überlegenen Sieg im „Großen Straßenpreis von Köln" heraus, wo er Tagesfavorit ist mit drei ersten Preisen der goldenen „A. D. A. C." und der silbernen „Rhemo"-Medaille.

Sein Stallgefährte Wenzel löst ihn im nächsten Rennen ab. „Der große Straßenpreis von Deutschland für Kleinkrafträder" sieht Wenzel als Gesamtsieger auf 2¼ PS „Ariel" in Konkurrenz mit englischen Fabrikfahrern.

Und nun zum Schluß noch ein Überblick über das größte motorsportliche Ereignis im Jahre 1924: „Die Eifelrundfahrt".

Diese klassische Bergprüfungsfahrt über eine 330 Kilometer lange Strecke, wo sich Kurve an Kurve reiht und mit Recht deshalb die „Deutsche Targa Florio" genannt wird, war für uns Motorradfahrer eine gewisse Enttäuschung. Ein derartiges Rennen, das im Jahre 1922 infolge seines großen Erfolges berechtigte Hoffnungen keimen ließ, international zu werden, muß von unserer Industrie aber anders beschickt werden. Wo waren die vielen schneidigen Fahrer aus Süddeutschland, die wir im letzten Eifelrennen so bewunderten? Dieses Rennen gewinnt nie die schnellste Maschine, sondern die zuverlässigste mit dem besten Kurventechniker. Gerade in diesem Rennen hätte die deutsche Industrie Gelegenheit gehabt, sich mit der englischen Konkurrenz zu messen und sich auch Lorbeeren zu holen. Man sah kein „D-Rad" — keine „Ardia" — es fehlten „R. G." — „Megola" — „Mabeco" —, welche doch alle so glänzend bei ihrem ersten Debüt abgeschnitten hatten. Auch „NSU", „Viktoria" und vor allem „Wanderer", die doch gerade in den letzten Monaten abgegeben haben, in jeder Hinsicht der Konkurrenz des Auslandes gewachsen vermißte ich. Warum? Will man denn der englischen Industrie kampflos das vor allem absatzstarke Rheinland überlassen?

Es ist daher doppelt erfreulich, daß die einzige gestartete „B. M. W." mit dem Kurve Bieber aus als Fahrer gegen schärfste Konkurrenz die beste Zeit mit 64,8 Kilometer durchschnitt gefahren hat. landfahrt — Solitude — Schleiz — Swinemünde — — heißen die Siegesetappen „B.-M.-W."-Maschinen, welche keine internationale Konkurrenz zu fürchten haben. Ein der einzig dasteht in der der ganzen Motorradindustrie, der um so höher einzuschätzen die Bayerischen Motorenwerke ständig eigene Wege gehen.

„Gehäuseblock" — wo in der Motorradindustrie England zu 99 Prozent Motor Getriebe getrennt hat, „Ka — wo „FN", eine der ältesten torradfabriken des Kontinents, zur Kette übergeht.

„Zweizylinder quer hend" — ein Findlingskind Motorradbau und trotzdem vielleicht gerade deshalb auf Erfolg?! Ein Sieg Ingenieure und deutscher Wert arbeit.

Und nun zum Rennen Nur 63 Fahrer stellten sich Starter und davon fiel nach Runden beinahe die Hälfte aus. Glück, daß wenigstens ein paar Fahrer von Ruf dabei waren.

Solange nicht wie in England bei der „Tourist-Trophy" 140 Rennen Start erscheinen, wird das Eifelrennen nie international werden und auch kein klares, untrügliches Bild von der Leistung unserer Industrie und dem Können Fahrer abgeben. Das muß das Ziel aber sein von derartigen Rennen, und das müssen bis zum nächsten Jahre durchgesetzt Weg daher mit dem Parteigezänk, weg mit Tausenden von Klubveranstaltungen, die unreellen Reklame nur Tür und Tor Zwanzig große Rennen im Jahre, und werden bald internationale Klasse am sehen! — Infolge der geringen Anzahl der und der großen Ausfälle durch Maschinen und Stürze hatte das Rennen nicht die von 1922.

Nur 4—5 bekannte Fahrer hielten das des Publikums hoch. Trotzdem sind die Zeiten nahe 20 Prozent schneller als das vorjährige Bieber fuhr sogar 2 Kilometer rascher als Tourenwagen. — Als jüngste Veranstaltung westdeutschen Motorradsports wurden Sonntag die Landesverbands-Meisterschaften der Gruppe West des D. M. V. getragen. Die Leistungen standen auf der tenswerter Stufe. Es wurden Erster: A-Kl. (2 Rd.): 1. Mischke (Düsseldorf) B-Kl.: 1. Keppel (Mülheim-Ruhr) Kat. A. A-Kl. (2 Rd.): 1. D. Becker B-Kl.: 1. Schlingensief (Neuß) 71:10 A-Kl.: (3 Rd.): 1. Bannermann (Solingen) Min. B-Kl.: 1. Beivin (Neuß) 73:50 A-Kl.: (5 Rd.): 1. Schumacher (Aachen) B-Kl.: 1. Buddin (Immigrath) Kat. D. A-Kl.: (5 Rd.), 1. Schumacher 79:25 Min. — B-Kl.: 1. Peter (Köln) Kat. E. A-Kl. (5 Rd.): 1. Zündorf (Köln) B.-Kl.: 1. Becker (Aachen). Kat. F. mit wagen (2 Rd.) B-Kl.: 1. Karinowski (Köln) 69:05 Min., Kat. G. mit Seitenwagen 1. Charlesworth (Köln).

Möge der westdeutsche Motorradsport weiterhin seinem Namen Ehre machen und Sport leben! Möge er Lehren ziehen aus den Veranstaltungen dieses Jahres, dann wird in der Zukunft sein Banner siegreich und führend sein.



Fritz Gyr (Köln),
der Sieger im Solitude-Rennen, Stuttgart. Bekannt von der Deutschlandfahrt 1924.



Herzogenrath, der im Niederrh. Motorradderby 1924 um die „Goldene Mühle von Dülken" mit 89 km Stundendurchschnitt die beste Zeit des Tages fuhr.



Bieber, der überlegene Eifelsieger, auf B. M. W.



Erfolgreiche westdeutsche Motorradfahrer. Von rechts nach links: Rosenbaum (der bekannte NSU-Fahrer), Fritz Gyr, Köln (Ariel- und Sunbeamfahrer), Högl, München (Sieger der Eifelrundfahrt 1922), Bauhofer, München (erfolgreichster Megola-Fahrer), Joe Woodhouse, Köln (Sunbeam-Fahrer), Fritz Werth (Megola-Herrenfahrer), Hans Gyr (bekannter Beiwagenfahrer), Schulze, Düsseldorf (Bahnfahrer), ein Mann mit einer Sturzhaube, jedoch kein Motorradfahrer, Visé (Harley-Davidson-Fahrer).



Kraftwagen und Motorräder in Konkurrenz.
Austro-Daimler mit Wagner (München) am Steuer beim Nehmen einer Steigung von 70 Grad auf einer Paßstraße in Tirol. Im Motorrad Landsberger (Berlin) auf B.S.A.



Corrit (Neuseeland).

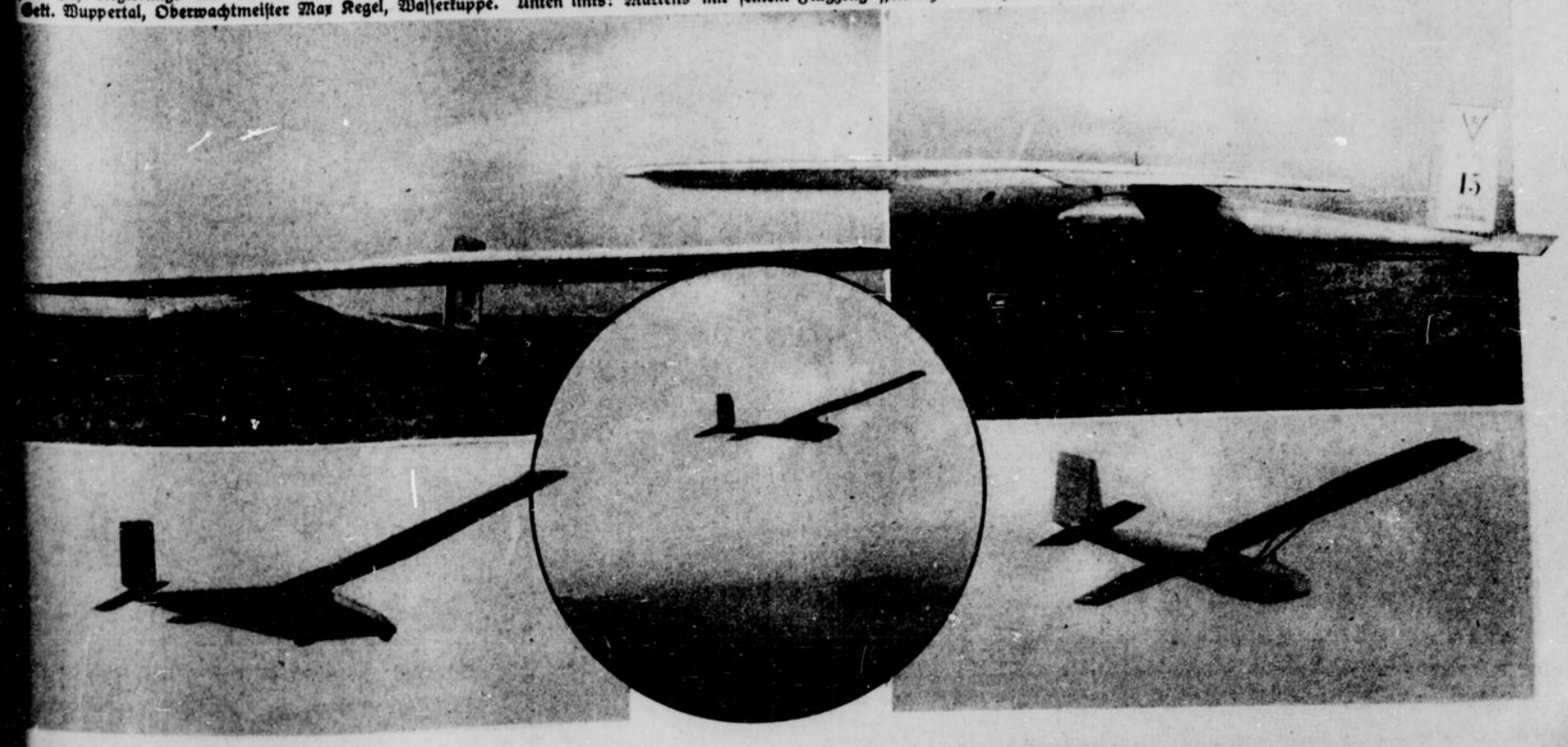


Vom Internationalen des S. C. Charlottenburg.
Start zum 1000-m-Lauf. Von links Osterhoff (Hamburg), Simon S. C. C., Pelzer, Schoemann S. C. C., Langkutsch (Zehlendorf), Ufer (Bonn). Der letzte rechts: der amerikanische Hochschulmeister Kannedy. Im Quadrat: Der Sieger Pelzer.



Carr (Australien).

Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1924.
Apparat „Römrpke Berge" (links und rechts) des Niederrhein. Ver. f. Luftschiffahrt, Sektion Wuppertal, bis jetzt mit in vorderster Linie! (Konstrukteur: Dipl.-Ing. Schatzki, Siegen, ter: Geh. Regierungs- und -Baurat Kellner, Barmen-Detmold). In dem Apparat bei den beiden Erdaufnahmen: Herr v. Mook jr., Elberfeld. Bei der Luftaufnahme (im Kreise): Pilot Sekt. Wuppertal, Oberwachtmeister Max Kegel, Wasserkuppe. Unten links: Martens mit seinem Flugzeug „Moritz". Rechts: Pilot Otto (Darmstadt) in dem Flugzeug „Margarete".



Vom Essener





Stadtwaldfest

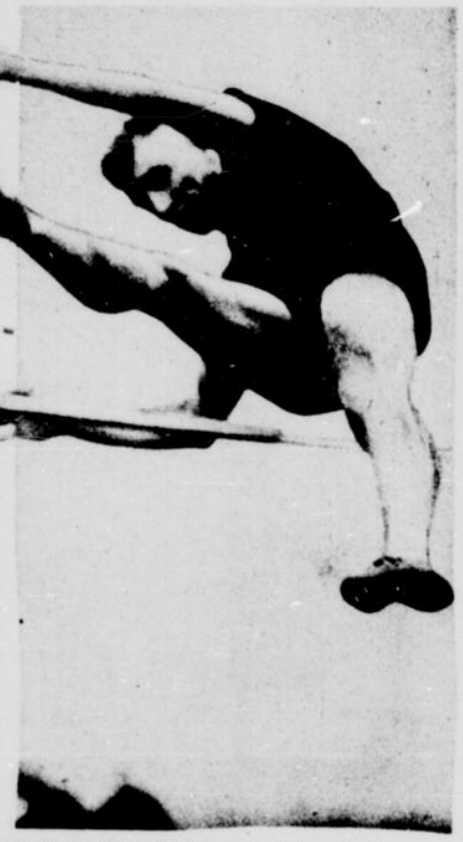


Der letzte Wechsel in der 4 × 100-m-Staffel (Jugend 08/09). Turnerbund Schwarz-Weiß gewann mit 55,2 Sek. vor T. und Sp. Büttenscheid 56 Sek. Das Bild zeigt in trefflicher Weise einen guten und einen schlechten Wechsel.

Links: Josef Schäfer, Tv. Kronenberg, beim Kugelstoßen, wurde mit 80 Punkten Sieger in dem Wettkampf um die Plakette der Stadt Essen.

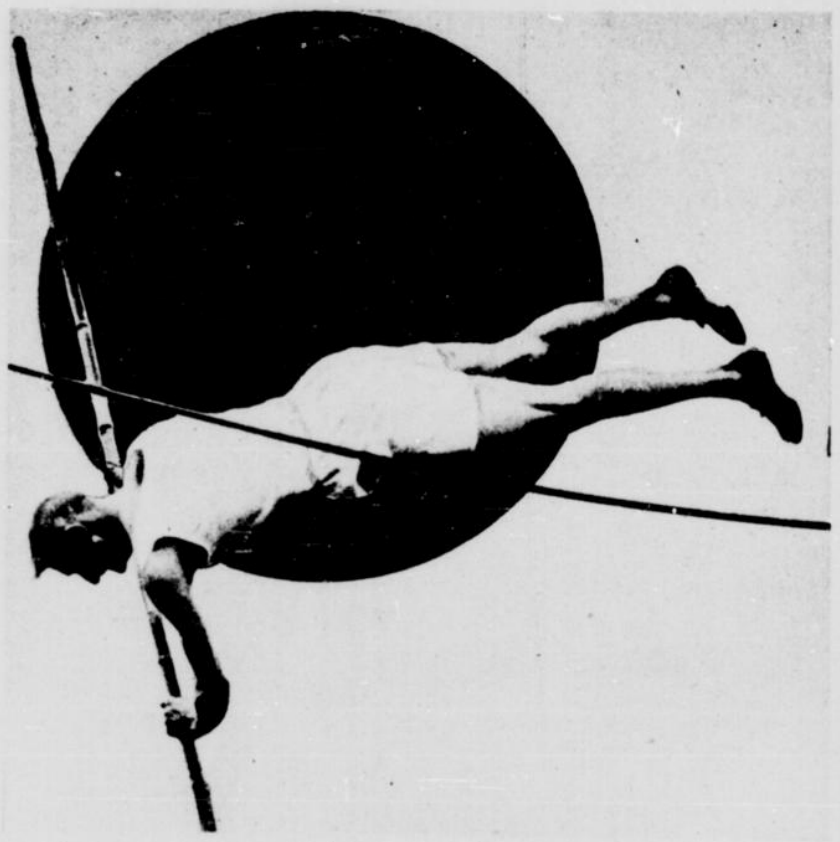
Rechts: Albert Mugli, Tv. 59, beim Speerwurf, wurde hinter Schäfer Zweiter im Dreikampf der Turner.

Grafenberger Waldfest



Reuland (Tv. Grafenberg) beim Hochsprung.

Das „Leichtathletische" der Duisburger Preußen



Walraffen (Schwarz-Weiß, Essen) Erster im Stabhochsprung vor Knol (Amsterdam).



Bedarff (Düsseldorf 99) im Ziel (5000-m-Lauf).

Essener Preußen = E.S.V. 0:1





Adler oder Zahl? Wiedenbusch, Essen 99, (links) und Marx, Preußen 02, (rechts) losen. Marx, der bereits über 22 Jahre aktiv tätig ist, lieferte sein 700. Spiel für die Essener Preußen. — Daneben: Wiedenbusch (linker Verteidiger) zerstört einen Angriff durch Kopfstoß.



4mal 400-m-Staffel beim „Internationalen" in Duisburg.
Erster Phönix, Karlsruhe, 3,32,3 (Adler), Zweiter Vlug en Lenig, Haag (Stem).

Aus unserer Karikaturen Mappe



Dat nennst du Kopftechnik . . .!



Ein Irrtum.



Schwergewichts-100-m-Lauf.

Die „Westdeutsche Sport-Zeitung" wird der „Essener Allgemeinen Zeitung", den „Düsseldorfer Nachrichten", dem „General-Anzeiger für Elberfeld-Barmen" und den „Niederrheinischen Nachrichten" in Duisburg jeden Montag beigelegt

Druck von W. Girardet, Essen.