Westdeutsche Sport Zeitung

. Oktober 1924 — Verlag W. Girardet — Nr. 17

Segelflug im Sauerland

Von Prof. Dr. Bamler, Essen

Im 24. Juli d. J. trafen sich Vertreter der westlichen Luftfahrerverbände in Hagen i. W., um in gemeinsamer Aussprache Mittel und Wege zu finden, wie man den Gleit- und Segelflugsport in unserer engeren Heimat fördern und pflegen könne. Das Ergebnis Beratungen war die Gründung der „Arbeitsgemeinschaft für Segelflug der Asten". Es mag auffällig erscheinen, daß diese Gründung kurz vor dem Beginn der Bewerbe in der Rhön erfolgte, und man könnte auf die Vermutung kommen, daß man eine Konkurrenz gegen die Rhön da- schaffen wollte. Aber genau Gegenteil ist der Fall. Es ein alter Wunsch der west- Vereine nach Schaffung leicht erreichbaren Übungs- endlich in Erfüllung gehen. Übungsfeld soll es unsern Segelfliegern ermöglichen, Gleit- und Segelflugzeuge sich kennenzulernen, auf ihrer Erfahrungen Ver- ungen anzubringen, um als Meister des Fluges und Flugzeuge zum tischen Wettbewerb in Rhön zu gehen und sich dort andern ebenso vorgebil- Meistern" und deren Ma- messen zu können. Jedem der Rhön und des Kahlen es von vornherein klar, letzterer zwar ein gutes feld für Segelflieger und gute Vorschule für die werden, daß er aber nie Konkurrenz gegen die werden kann. Als letztes bebte den Begründern Arbeitsgemeinschaft eine Art Scheidungssegeln Teilnahme am Rhönwett- vor, so wie es früher die Übungsfahrten der Frei- für die Gordon-Bennet- werbe waren. Nur die in diesen Ausscheidungs- wurden zum Hauptwett- zugelassen. — Hatten die früheren Rhönwettbe- das Wünschenswerte einer Einrichtung gezeigt, so htem Umfange der Ver- diesjährigen Veranstal- Über 70 Flugzeuge waren et und mit großen Kosten fach unsäglichen Mühen in die Rhön geschafft und gesegelt haben noch % davon! Gewiß das war schlecht, sehr schlecht aber es gab auch gute Tage, sehr viel mehr hätte ge- werden können. Aber die schonten sich und ihre en für die großen Tage Anfängern fehlte das rende Beispiel, sie blieben en Flugzeugen in den en. Gegenüber dem unge- Apparat der Veranstal- d den dafür aufgebrachten ist das Ergebnis der dies- Veranstaltung geradezu zu nennen. Es sollten für nur Meister des s und erprobte zeuge zugelassen Und dann noch ein er die sogenannten Se- uge mit Hilfsmotor. ist wunderschön, und die sie fördern, nur die Natur nach. in diesem Jahre unter na in der Rhön auftrat, rchweg Kleinmo- zeuge, und diese uf gewöhnliche Flug- auf die Wasserkuppe.



Hangwind nach dem Start vom Kuhlenberg.
Im Hintergrunde im Nebel Winterberg. Aufn. von unserm Spezialphotographen.

Wesenheit wurde auch von vielen Freunden des Segelfluges geradezu als Entwei- der Rhön empfunden und vermehrte unnötig den Aufwand zum Schaden des Segelfluges. Sogener Gründung folgte am 13. und 14. September eine Ortsbesichtigung des in kommenden Geländes, zu der auch die beteiligten Behörden, der Landeshauptmann von , der Landrat des Kreises Brilon sowie der Bürgermeister von Winterberg erschienen ip. Vertreter entsandt hatten. Den Abschluß dieser Besichtigung bildete die endgültige g der Normen, nach denen die Arbeitsgemeinschaft ihre Tätigkeit aufnehmen will. ewähr bietet nun der Kuhle Asten für das Gelingen des Planes? Dieser Berg entspricht m 830 m Seehöhe und seiner beherrschenden Lage der Wasserkuppe in der Rhön. Die ältnisse sind glänzend, wahrscheinlich noch besser als auf der Wasserkuppe, da das Gelände der Hauptzugstraße der Depressionen liegt, welche uns die für den Segelsport günstigen ingen. Es liegen zweijährige Windmessungen vom Kahlen Asten vor, in dessen Unter- das Meteorologische Observatorium Essen mit Unterstützung der Provinz Westfalen einem wissenschaftlichen Beobachter besetzte Beobachtungsstation in den Jahren 1918 bis rhielt. Leider ging im Oktober 1920 die Beobachtungsstation aus Mangel an Mitteln ied aber jetzt mit zur Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft neu ins Leben treten und Forschungsmitteln der Neuzeit ausgestattet werden, da sich außer den schon genannten auch das Reichsluftamt für das Gelingen des Planes interessiert. Leider sind nun die ung günstigsten Hänge nach W und SW auf dem Kahlen Asten selbst für diesen Zweck brauchen. Dafür eignen sich aber zwei ganz nahe bei der Stadt Winterberg gelegene Gipfel, der „Dumel" (Bild 1 u. 7 der nächsten Seite) und der „Herloh" sehr gut. Besonders ersterer besitzt nach allen Windrichtungen hin einen für Gleit- und Segelflüge geeigneten Hang und ist auch weit genug vom Kahlen Asten entfernt, um nicht in dessen Windschatten zu liegen. Mit großer Freude folgte die Versammlung der Einladung des Hagener Fliegers Steinmann zur Besichtigung des Flugschuppens, den er aus eigenen Mitteln auf dem Dumel erbaut hat (Bild 2). Sie fand einen nach allen Erfahrungen der Rhön durchgeführten Holzschuppen vor, der in seinem Innern eine Schulmaschine, das „Baby" (Bild 3), außerdem ein fertiges nach den neuesten Erfahrungen des Segelfluges erbautes Segelflugzeug („Hangwind") sowie ein drittes im Bau befindliches barg. Außerdem einen heizbaren Wohnraum sowie 4 geradezu elegant eingerichtete Schlafkabinen. Das Ganze stellt eine Werkstätte für Segelflugzeugbauten vor, welche der den Rhönfliegern wohlbekannte Konstrukteur Lippisch, der Erbauer der „Bremen" usw. (Bild 5), leitet. Alsdann wurde das Baby von den Tischlern und Flugschülern des Herrn Lippisch ins Freie gebracht, und trotz nahezu völliger Windstille führten Herr Steinmann und Herr Lippisch der Versammlung einige wohlgelungene Gleitflüge (Bild 3) vor, deren bemerkenswertester den Südhang des Dumel hinab ging und mit 2000 m Länge die Eignung des Geländes einwandfrei bewies. Ergänzend mag hinzugefügt werden, daß die beiden Herren vom Dumel aus bereits über 50 solcher Gleitflüge ausgeführt haben, ohne daß das Baby dabei ernsthaften Schaden genommen hat. Nur einen Rumpfumbau hat es sich gefallen lassen müssen. (Bei dem Besuche unseres Spezialphotographen war das „Baby" gerade reparaturbedürftig, vgl. Bild 4. D. Schriftl.) Kommt hinzu, daß die andern an der Gründung interessierten Vereine (Steinmann und Lippisch gehören zum Bund Deutscher Flieger, Ortsgruppe Hagen) ebenfalls schon ihre Erfahrungen im Segelflug gemacht haben. Nämlich 1. Der Niederrheinische Verein für Luftfahrt, Sektion Wuppertal, dessen „Roemrykten Berge" und „Schlägel und Eisen" von der diesjährigen Rhön rühmlichst bekannt sind und von denen die Westdeutsche Sportzeitung das erstere unlängst in einigen Bildern wiedergegeben hat. Sie bildete nicht nur wegen ihrer eleganten Form und Ausführung die Sensation der Rhön, sie machte auch unter der Führung Max Kegels 5 Flüge, deren längster über 12 km hinausging, und die dem Vereine 5 Geldpreise und mehrere Ehrenpreise eindrachten. (Das Bild im Oval zeigt die Maschine Schlägel und Eisen.) 2. Der Verein für Luftfahrt im Industriegebiet, Sektion des Niederrheinischen Vereins, dessen Flugzeug „Essen" in Bild 6 vorgeführt wird. „Essen" wurde für den vorjährigen Hauptwettbewerb zugelassen, ihr Führer machte auf ihr die vorgeschriebene Prüfung als Segelflugzeugführer und zwei weitere Flüge, als ihr noch vor Eintritt in den Hauptwettbewerb eine unfreundliche Bö ein frühzeitiges Ende bereitete. Daß der Verein in diesem Jahre nicht auf der Rhön vertreten war, erklärt sich aus den Auswirkungen der Besatzung. 3. Der Kölner Klub für Luftfahrt baut zwar keine Segelflugzeuge, dafür gibt es aber im Fliegerlager auf der Wasserkuppe einen „Hiedemann-Platz" mit eine „Steizmann-Straße", Beweis genug dafür, welche Bedeutung die Träger dieser Namen, beides Vorstandsmitglieder des Kölner Klubs, für die Organisation der Rhön haben! Ihr Interesse gehört ebenfalls der neugegründeten Arbeitsgemeinschaft, die sie nach Kräften fördern werden. Kommt ferner hinzu, daß der Herr Landeshauptmann der Provinz Westfalen, der Herr Landrat des Kreises Brilon und die Stadt Winterberg Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft geworden sind und damit ihr lebhaftes Interesse an ihrem Gedeihen bekundet haben. Es ist deshalb zu hoffen, daß die Segelflugtätigkeit auf dem Kahlen Asten ein weiterer Fortschritt auf dem Wege zur Eroberung der Luft bedeuten wird. — [In den letzten Tagen gelangen dem Flieger Lippisch mit dem neuen Segler „Hangwind" vom Kuhlenberg aus einige ganz gute Flüge. Unser Titelbild zeigt Lippisch auf „Hangwind" nach dem Start vom Kuhlenberg. Raum 1 m betrug die Windstärke. Wenn trotzdem ein solch guter Flug gelang, so ist es ein Beweis für die Güte des Flugzeuges „Hangwind". (Bild 2 zeigt wie „Hangwind" wieder in die Halle gebracht wird.) Lippisch will nach Fertigstellung des im Bau befindlichen Großseglers ein Passagiersegelflugzeug bauen. Auf der Suche nach guten Flugmöglichkeiten hat Herr Lippisch auf dem Bollerberg (1½ Stunde von Winterberg) gutes Gelände entdeckt, das dem auf der Wasserkuppe nicht viel nachsteht. Der Bollerberg eignet sich ganz besonders für große Flüge, während das Gelände auf und um den Dumel (in nächster Nähe Winterbergs) hauptsächlich für Schulflüge geeignet ist. Die Schriftl.]

Essener Sportverein schlägt Langendreer 04 (6:0)



Der fliegende Kampf um das Leder.



Nach einem Torschuß des E.S.V.

Schwarz-Weiß, Essen, läßt die : bei Gelsenkirchen 07 (0:3)



Ein Durchbruchsversuch des Gelsenkirchener Mittelstürmers wird unterbunden.

Akademischer S.V. Dresden gegen Düsseldorfer Hockey-Club



Düsseldorf erzielt das erste Tor.

Aus unserer Karikaturenmappe



Die Besiegten: „Hin ist hin! Verloren ist verloren!" Bürger, Leonore.



Die Sieger: „Uns ist ganz kannibalisch wohl, als wie fünfhundert Säuen". Goethe.

Zwei fußballsportliche Schußanekdoten. Von Max A.W. Overweg mit Bildern von A. Sch

„Schuß und sein Traum.— Justaav - - - - Schuß!

Zunächst soll vom „Schuß" und später von seinem Traum die Rede sein. „Schuß", so nannten wir unsern Schulkameraden, den langen Hugo, dem wir fußballspielenden Sekundaner diesen Spitznamen beigelegt hatten, was den Träger, mit nicht geringem Stolz erfüllte. Wie das gekommen war?

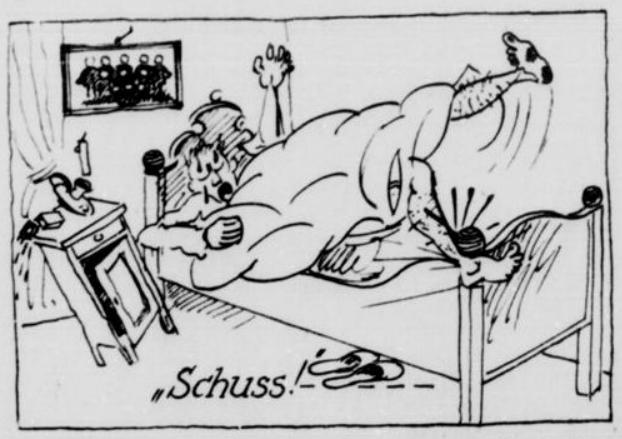
Der lange Hugo hatte eben vermöge seiner langen Beine einen sogenannten „Bombenschuß". Jeden Ball, den er vor die Füße bekam, beförderte er egal nach vorne auf den gegnerischen „Kasten" oder beim Feldspiel seitlich in eine der Flankengegenden. Es kam ihm dabei als Mittelstürmer — wir spielten damals vor annähernd zwanzig Jahren noch nach altdeutschem Muster — weniger auf die Placierung des Balles als auf die Wucht des Schusses an. Auf diese Weise fabrizierte er selten hohe, also „haushohe" Bälle, die unsere und die Bewunderung der damals noch recht spärlichen Zuschauer hervorriefen. Für unsere Begriffe hatte eben unser Schuß einen „tollen" Schuß, sowohl was die Höhe als auch die Weite seines „Schlages" anbetraf.

Während des Wettkampfes pflegte er den Spieler, der das Leder nicht schnell genug fortbeförderte, mit dem ebenso aufmunternden wie energischen Zuruf anzufeuern: „Schuß, Schuß!" Oder: „Na, Schuß doch!" Ging ihm dies trotzdem nicht schnell genug oder wurde der Ball verkorkst, dann entfuhr ihm ein englischer Fluch, den er von einem fußballspielenden Engländer aufgeschnappt hatte. — Eines Tages erzählte uns „Schuß" einen Traum. „Real" und „Reform" spielten gegeneinander. Bei „Reform", dem gegnerischen Verein, wirkten zwei Spanier mit, mit denen sich seine Fußballphantasie lebhaft beschäftigte. Er sieht sie wie losgelassene Löwen auf sein Tor zustürmen. Er führt seinen Sturm zum Gegenangriff. Seine Bombenschüsse sausen auf die gegnerische Bude. Bald haus-, bald halbhoch. Da kommt ihm ein Ball besonders schußgerecht vor die Füße. Ein Blick auf den „Reform"-Torkasten. Alles schreit „Schuß" — — Schuß. Er holt aus — — bums — — Ein Krach und Aufschrei. Er ist schweißtriefend erwacht. Sein rechter Fuß schmerzt scheußlich. Im Eifer des Gefechtes hatte er eine schwere Kollision mit dem Bettpfosten gehabt, als er den Ball mit voller Wucht auf das gegnerische Tor jagen wollte.

Das war der Fußballtraum unseres „Schuß", über den wir alle begeistert waren. Daß man ein so enthusiasmierter Fußballspieler sein konnte, um von einem bevorstehenden Wettkampf träumen zu können, hatten wir bisher noch nicht erfahren. Im Laufe der Zeiten wird es sicher schon häufiger vorgekommen sein.

* * *

Noch eine kleine Anekdote fällt mir ein, bei der das Wort Schuß eine Rolle spielte.





„Mensch", sagte eines Sonntagnachmittags mein Vetter aus Dingeskirchen zu mir, der sich auch einm[al] seinem Leben auf meine Veranlassung ein Fußballs[piel] angesehen hatte, „Mensch, Mensch, das hättest du erleben m[üs]sen! Diese Begeisterung! Dieser Enthusiasmus!" Ich ungeh[al]ten: „Na, schieß doch los!" — Er: „Fahre da eben mit der Stra[ßen]bahn an dem Sportplatz vorbei. Bin ganz ahnungslos und d[en]kenvoll. Höre nichts. Sehe nichts. Quasi Totenstille. Da schreckt mich ein erregt schreiender — nein — brüllender Ru[f] meinem sonntägfriedlichen Grübeln; ein Ruf in eurem D[ia]lekt: Justaav — — Schuß!!! — Bums — —! Dann lautes Fr[eu]geheul, vermischt mit Johlen, Pfeifen und Händeklatschen. [Fu]ß-Bravorufe. Da kam mir blitzartig die Erleuchtung: — Fu[ß]

Ich konnte ihm nur lachend zunicken und bedeuten, daß [er] falls ein zählbares „Johl" gefallen sei. Ich setzte ihm dann auseinander, daß dieses „Johl" also in innigem Zusamm[en]hang mit dem „Johlen" und Pfeifen gestanden, das er eben vern[om]men habe, daß das erstere jedoch von der englischen Bezeichnung Tor „Goal" hergeleitet sei und sich von unserer Jugend die „Verdeutschung" habe gefallen lassen müssen.



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

Druck von W. Girardet, Essen.