

Westdeutsche Sport Zeitung

23. März 1925

Verlag W. Girardet

Nr. 12

Die Deutschlandfahrt ihre Bedeutung und ihr Erfolg

Flocke Solingen, unterwegs
nach Osnabrück-Dortmund



Es ist schwer und vor allem eine undankbare Sache, eine Kritik über eine Veranstaltung zu schreiben, deren Organisation Fehler hatte und deren Kontrolle keine einwandfreien Resultate festzustellen in der Lage war. Trotzdem aber will ich versuchen, in nachfolgendem so wohl für die Fahrer selbst als auch für das interessierte Publikum eine Würdigung der Leistungen der Fahrer und Maschinen zu skizzieren. Die Deutschlandfahrt ist in ihrem großen Ausmaß (3000 km) bei Tagesleistungen von 200-350 km in einer derartigen ungünstigen Jahreszeit bei der enormen Beteiligung aller führenden deutschen und ausländischen Motorradfabriken und einer Befragung unserer Elite von Fahrern die größte Materialprüfungsfahrt, die wir haben. Es wäre aber grundfalsch, von den sogenannten „Siegen“ Rückschlüsse auf die persönlichen Leistungen des einzelnen Fahrers oder der ganz besonderen Qualität der Maschine zu ziehen. Dafür ist die Auszeichnung zu einseitig, die Kontrolle sowohl betreffs Fahrzeit als auch Reparaturen und Unterfütterung hierbei von dritter Seite zu legen und in manchen Fällen sogar wirklich falsch gewesen. Es durfte nicht vorkommen, daß die Fahrer ihre Ankunftszeit angeben konnten, daß Ratenziten bis zu 30 Minuten — also strafpunktfrei — nachträglich gegeben wurden, obwohl bis zu 50 Fahrer ohne diese noch zu früh an ihrer Zielstation angekommen sind. Es ist eine Unrechtfertigkeit jedem ehrlichen und gewissenhaften Fahrerteilnehmer gegenüber, daß Plomben strafpunktfrei ersetzt wurden, obwohl Reparaturen vorgenommen worden sind. Unglaublich ist es aber, daß Maschinen zwischen Ziel und Garage und auch in der Garage selbst repariert wurden, ohne daß dies geahndet wurde. Daß aber von manchen Fabriken ganze Monteurabteilungen in „Tätigkeit“ waren und, um Verwechslungen vorzubeugen, weiße Schilder mit dem Namen der Fabrik auf der Mähe trugen, dafür hatte ein großer Teil der wirklichen Sportsleute an dieser Fahrt und vor allem auch die Ausländer kein Verständnis.

Drei oberste Richtlinien muß eine Sportveranstaltung haben, um internationale Berechtigung zu finden:

1. Einwandfreie Organisation.
2. Für jede Situation funktionierende Kontrollen.
3. Gleiche Rechte und Pflichten für jeden Fahrerteilnehmer.

Was soll denn da ein Sportsmann sagen, der nur aus Idealismus und Sport mit seinem eigenen Geld und seiner eigenen Maschine, ohne Unterstützung von Vertretern, ohne Hilfe von Monteuren diese Fahrt mitgemacht hat? Es gibt deshalb keinen bestimmten Sieger.

Moralisch sind alle diejenigen Sieger, welche mit ihrer Maschine ohne fremde Hilfe und ohne Reparaturen alle 12 Tage sämtliche 43 Kontrollstationen durchgefahren haben. Das sind etwa 130 Fahrer, also 40 Prozent der Fahrerteilnehmer.

Das ist ein enormer Erfolg; denn jeder Tag brachte neue Schwierigkeiten, neue Überwinderungen. Schon die beiden ersten Tage verlangten große Fertigkeit, durch die Tausende von Menschen, welche Spalier standen, das Motorrad sicher zu führen, ohne seinen Vordermann zu gefährden oder den Nachfolgenden zu behindern; denn oft mußte plötzlich gekloppt werden, oft rasch geschaltet, um die unter Touren gekommene Maschine zu schonen. Auf der freien Straße blieb es dann doppelt aufpassen, galt es, die schwächeren Maschinen zu überholen, welche oft in allzu großer Eile in der Mitte der Straße oder gar links fuhr. Dann kamen wieder jene wilden Fahrer, denen 80 km zu wenig waren und die in rasendem Tempo versuchten, die Spinnengruppe einzuholen. Dazwischen überholte man Beiwagenmaschinen, welche ihren windschiefen Seitenwagen zurechtrückten, und Solofahrer, die bereits Schläuche fließen mußten. Bereits am dritten Tage wurde es ernst. Sehr schlechte Straßen, Löcher und Schotter — viele Schlauch- und Dedenspannen, auch die ersten Kettenbrüche — größere Steigungen, Kurven, dazu ein eifriger Seitenwind mit Neuschnee ließen das Gros der Fahrer und rissen die beim Start ununterbrochene Kette von Fahrern auseinander.

Die Strecke Nürnberg-Bayreuth-Hof-Ilmenau-Dresden freilich alte Erinnerungen „Jugendlicher“ Deutschlandfahrer auf und gab den „Jungen“ einen Vorgeschmack der Dinge, die da kommen würden. Neuschnee, vereiste Straßen, ein eifriger Norbost waren die treuen Begleiter an diesem Tage. Dabei kamen wir in Schneewehen bis zu 50 cm. Da waren sie am „Rudern“ und „Schwimmen“, da versuchten sie unter gestürzten Maschinen hervorzukriechen, umgefallene Maschinen wieder aufzurichten. Es war ein andauernder Kampf mit den Elementen. Plötzlich eine große Stodung. Die Presswagen waren festgegebunden, Beiwagen hatten sich

Ortung
 Hode
 96
 W
 ten 1
 die 1
 dein
 20 W
 sen b
 teilig
 Galtg
 legen
 bern,
 Nach
 bett
 benei
 fönne
 verlin
 durch
 1
 Turn
 We
 nant
 kamp
 gleich
 schen
 werbe
 stet
 wirt.
 harme
 Mittel
 in die
 bettel
 verfu
 verhu
 72 all
 gien
 hohe
 aus 1
 fütte
 wank
 erwid
 Goni
 Dr
 born
 B
 Boni
 ner
 Köln
 Qbe
 derer
 brich
 Haffe
 Pri.
 men
 Woll
 des
 den
 haup
 3
 mond
 2
 1. G.
 Potei
 3
 3
 1.
 Wein
 1.
 1. G.
 2
 1. H.
 1.
 Potei
 1
 Ja b
 0,31.
 mit
 Cell
 Ren
 und
 schen
 dem
 den
 den
 liche
 Her
 Pro
 tre
 mal
 Ein
 dar
 Cu
 loß
 ein
 mit
 her
 und
 Ret
 Röt
 tell
 wa
 Ri
 Gb
 fter
 schi
 die
 fids
 me
 die
 fin)

quergeteilt, Solomachinen ratten mit 3000 Touren und konnten nicht aus dem Schnee kommen, da das Hinterrad keinen Boden fand. Dann ging's im Strahengraben, auf Sturzätern weiter, um die Schneeverwehungen — diese heimtückischen Gezeiten — zu vermeiden. Endlich war der Giebelstamm erreicht, der Schnee wurde Matsch, der Matsch Schlamm. Es galt, verlorene Zeit aufzuholen. Mancher mußte seinen guten Willen mit einem Sturz bezahlen. Doch auf einmal winkte das Tagesziel. Hochrufende Schülungen, winkende Tschentlicher, kräftiger Männerhändedruck — dazu überall die große Gastfreundschaft und Opferwilligkeit der Bevölkerung ließen uns all die Sorgen und Strapazen vergessen! Mit einem stolzen: „Wir haben's geschafft“ fielen wir ermüdet des Abends in Schlaf. — Vor dem Start ein nervöses Hasten und Treiben, Benzin und Öl tanken, Ketten spannen, neue Decken aufziehen, keine „Sieben Sachen“ aufschwallen und dann oft warten bis zu einer Stunde — und alles kostete Nerven und nochmals Nerven —, ehe das beherlebte Startzeichen kam. Die beiden nächsten Tage waren Zerbrechproben für Fahrer und Maschine. Gedächtnis Lageschlappen, infolgedessen hohe Tempi, dabei sehr schlechte Straßen, ein peitschender Regen, Stürze, Reparaturen. Der Einzug in Berlin, kein Hurra, kein Applaus. Wie geachtet schlichen wir in die Kasernen, um möglichst rasch unsere Quartiere zu be-

kommen, um ja nichts von Berlin — dieser so sympathischen Stadt — zu sehen. Eine enge Korridor durch ganz Berlin. Dann ging's los. Knöcheltiefer Schlamm, stundenlanges Schlagen, die jeder Reibung spotten. Ich empfehle diese Gegend jeder Inspektionsgesellschaft aufs wärmste, allerdings nur auf einem ungepolierten Sozius eines Deutschlandfahrers. Glück, daß der Sturm die Stohgebete und oft allzu herzlichen Wünsche verdrängte. Auch Wasserfante war raub und berylos. Schneestürme, vereiste Gassen, jede Nuance des Winters wetteten wir auskosten. Dazu gab es Kettenbrüche, trumme Lenter und verbogene Ketten. Dann mußte man Vergaser vom Wasser reinigen und Magnet- und Rabellklüffe beiseitigen — und ausgerechnet bei strömendem Regen. Die Lüneburger Heide brachte uns Sonnenchein und blauen Himmel. Jedoch übermütig wurde keiner. Wissen Sie, was „Kopfflaten“ sind, dann kennen Sie bestimmt die Schüttelrotte im Koblenzgebiet! Die Arme waren nach hundert Stunden wie abgetrieben, das Rückgrat schmerzte. Und dann kam der Siegeszug nach Köln. Scher Sturm und Glätte. Mancher mußte da noch aufgeben und wohl jeder — die einen mehr, die andern weniger — die Erde küssen. Wir waren aber wieder zu Hause — in Köln, am Ziel. Das sind die Taten unserer Deutschlandfahrer!

— Mit den Deutschlandfahrern durch die deutschen Gauen —

In Hamburg.



Meurer (Köln) auf „Rudge“ trifft als Zweiter in Hamburg ein. Phot. A. H. Min, Hamburg.

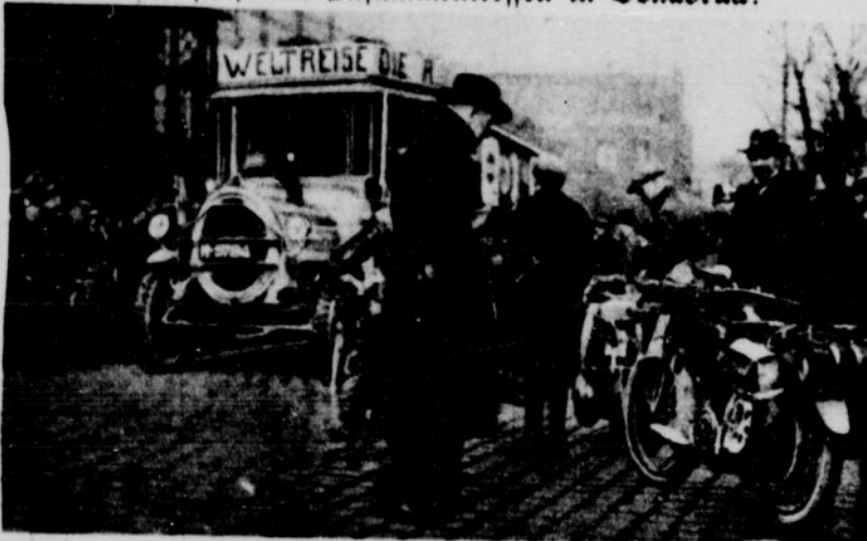
Aber der alten Weserbrücke in Bremen.



Rutz nach dem Start.

Phot. Goeppner

Ein seltsames Zusammentreffen in Osnabrück.



Auf dem Marktplatz begegnete den Deutschlandfahrern ein riesiges Auto, das in 10 Jahren um die ganze Welt geführt werden soll. Phot. Goeppner.

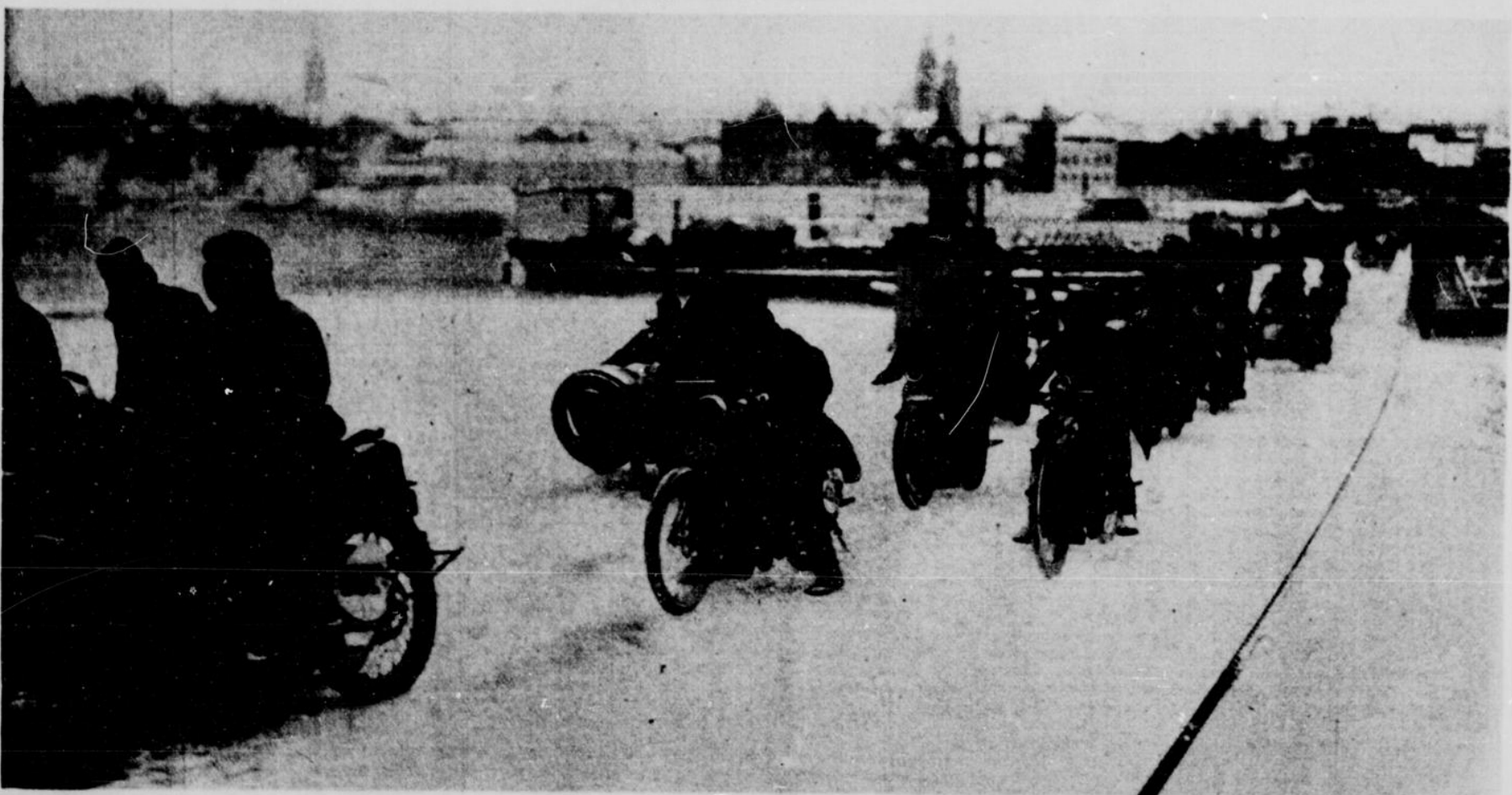
An der Kontrollstelle Essen.



Kurze Rast bei einer Tasse Mokka.

Zeiss-Phot.

Als sie wiederkamen - - -



Es ist erreicht. Die Fahrer passierten auf der Rückfahrt die Schiffbrücke in Köln.

Phot. Walfbäum

Bob „Frisch“ Hau (Eldersfeld), M.

Aufnahmen unseres Spezial-Photographen.



In Honnef wurde am 15. März 1925 die westdeutsche Waldlaufmeisterschaft ausgetragen. Das Bild zeigt die Läufer auf der Straße.

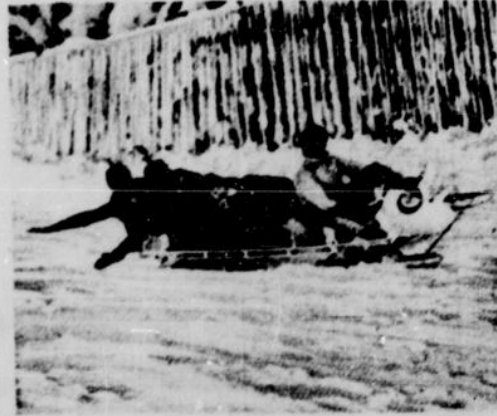


Die Spitzengruppe, vorn Kilp (Siegburg). Dahinter Heite (Essen), Ronald (Essen) und der neue Meister Reidmann (Langendreer).

„Papa Welker“, der älteste Teilnehmer, wurde Dritter in der Klasse für „Alte Herren“.



Vor dem Start.



Bob „Frisch haub ab“ mit Dide (Barmen), Henschel (Eiderfeld), Müller und Dr. Herbst im Rennen.

Der Sieger Kanert (Eiderfeld) stellte mit seinem Bob „Rud-Zud“ einen neuen Bahnrekord auf (1,29,5).

Bob „Rheinland“, Führer Wagner, in der Kurve.

9.

57

name
nicht
möglic

19.

lands
pate

„Vett
fran-
eurion,
riti-
deu-
elis-
jan-
neue
jüdische
nicht
t aus-
in hie-
nischen
gelun-
ng d-
Der
gewisse
zu er-
loch zu
r deut-
zu deut-
ei noch
erwel-
ch, daß
n fiv-
ne bei-
die der
feien.
artiges
sid auf
erig-
e Hoff-
t wann
en und
erwarte
arbeit,
leinen
bleiben,
r die
ut f-
über zu
sch an-
Willet-
Frage
en, wie
: Bone,
n zw-
entlich
n.
Zu der
terd in
Bericht-
n“, od-
nehmen
rde, die
en, die
ernstet
: daß
er Kon-
se. In
s Wn-
zeit d-
riet in
blende
nach
wartet
ch wol-
: Bone
ereng
zu eine
nischen
Zuchalt

seiten

(. Sta.)
ingenen
icht zu-
in dem
terakti-
schen
mission
nache-
ese pas-
r Seite
nisträri-
ngen zu
ird ver-
itese
igsel-
Mitthe-
Instruk-
stellung
erzögert

legie.
Was die
beziehen
ungen
waren
indoo-
für den

Ber
 7-10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100



Der traditionelle Fußballkampf Duisburger Spielverein — Schwarz-Weiß, Essen

Die Begegnungen zwischen dem Duisburger Spielverein und dem Essener Turnerbund, letztem S.-S. Schwarz-Weiß, sind seit fast 15 Jahren entscheidend für die Meisterschaft gewesen. Auch der Kampf am vorletzten Sonntag in Bochum sollte über den ersten Platz Klarheit bringen. Die beiden Meister teilten sich jedoch diesmal die

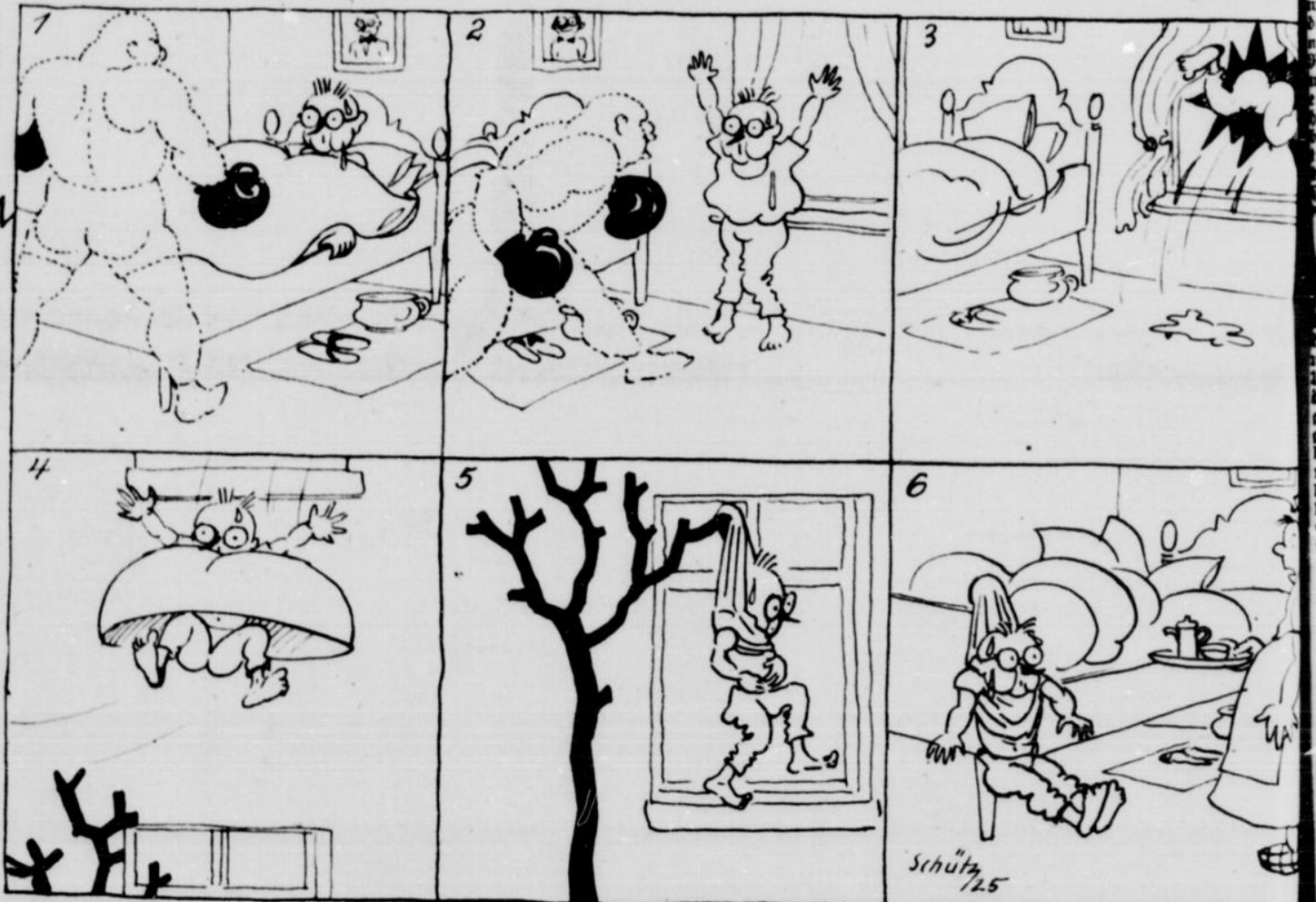


Einfl: Warne zerstört einen Angriff des Halbrechts Bengark, der bereits Koller und Vollmann überlaufen hatte.

Jeht: Das erste Tor für Duisburg. Vollbrecht versucht vergeblich die Gefahr abzuwehren. Einen Straßhof konnte er im Sprung nicht mehr erreichen. (Ergebnis 2:2.)

aus
im
Karikatur
Magazin

Radieske
träumt
fürchterlich
von seinen
letzten
Sport-
Erlebnissen



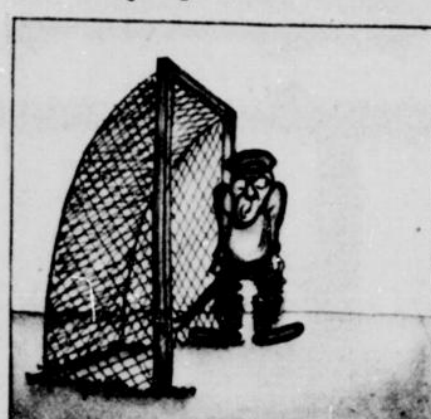
Im Europapreis der Pinfenbau und der Abteilung der Pingelmann beim Sporttag



Vorspreiter Piefenbach ist Torhüter eines Hockeysclubs



Möglich sieht er mit Entsetzen in den Reihen der Gegner seinen Abteilungschef Pingelmann.



Ihm schlottern die Knie, denn er bemerkt, daß der Gewaltige sein Tor aufs Korn nimmt.



„Guten Tag, Herr Pingelmann, ach, bitte, bitte bedienen Sie sich!“

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

Truck von W. Girardet, Essen.