

klungen eine Strecke von etwa 20 Kilometer

Eine Nacht

A. H. ZEIZ:

unter dem Schutze des „Ring-Vereins“

Ausflug
in Berlins
Unterwelt!

Kleines Kaffee zwischen Tannowitzbrücke und
Lehrter Bahnhof, halbdunkel, mit Papiergir-
landen geschmückt. Eine Kapelle, Pianospiele und
einige junge Leute. Zu Ehren einer char-
manten jungen Dame aus Paris spielen sie den
Tanz: „Sous les toits de Paris“. Was hat die
eleganteste Pariserin in dieser „Reizend“ zu
tun? Sie ist Journalistin, Soziologin, Tochter
berühmten Dichters Pierre Milles, und ihr
ist die Teille der Stadt, die soziale Schich-
ten zu lernen, dort, wo die Autorität
Polizei gleich Null ist. Nicht aus Senja-
lust, nicht aus dem Wunsch, „Verbrecher-
welt“ zu erleben. Das hat sie leichter und
romantischer in dem Paris der Francis
und Charles Louis Philippe. Sie will aus
der Anschauung einmal die geheimnisvolle
Welt Berlins kennen lernen, wie sie wirkt,
sie will die Verbrecherviertel Berlins mit
den Augen sehen, weil sie es für ihre Stu-
dien braucht.

Das ist ganz einfach.
Man muß sich einen Führer zu finden.
Man muß, der Besitzer dieses kleinen Kaffees
mit den „Ring-Vereinen“ in guten Be-
ziehungen. Einige Wende vorher hatte ich ihn
besucht. Bekannte, die ich als „Ge-
heimvermittler“ gekannt hatte, bestätigten das
als „Mittler“. Ich trug mein Anliegen vor.
Man führte Telefongespräche mit Personen,
deren Namen mir geheimgehalten wurden. Man
sagte mir in einem Hinterzimmer, und endlich
kam um 2 Uhr ein Herr. Herr Z. vorge-
stellt, ein absteigender Herr, mit einer pom-
pösen braunen Lederkappe bedeckt. Er hatte zu
erklären. Ihm erklärte ich, daß meiner Ansicht
nach der Ring-Verein diejenige Organisation sei,
die allein in der Lage wäre, uns den Füh-
rer zu stellen, dem man sich anvertrauen könne,
weil er die nötige Autorität auch noch dort be-
sitze, wo die Autorität der Polizei nicht mehr
gilt. Das war mir grade so eingefallen. Es
sahen mir eine Schmeichelei zu sein, auf die Herr
Z. vielleicht hereinfallen könnte. „Hä! Später sollte
sich zeigen, daß ich — nichts weiter als die naivste
Idee gefaßt hatte.“

Madame Milles, jung und sehr charmant, hatte
entsprechend dem Rat von Freunden, mög-
lichst „unelegant“ gekleidet. Zunächst mußten wir
warten. Es war gegen 8 Uhr abends. Wir saßen
am Rande des kleinen Kaffees. Am Bartisch
stand eine Espresso-Kaffeemaschine summe-
nd. Zwei Frauen einundzwanzigster und stärke-
voller Jahre begannen Arbeit mit Bier und
Brot. Interessant war zunächst der Eindruck, den
dieses Milieu auf die Pariserin machte. Sie be-
merkte, wie sie die natürliche Charme dieser
beiden verführerischen Burschen besonders auf, an
denen kein Berliner des Bestens auch nur eine
Spur von Reiz entdeckt hätte. Sie meinte, sie
sah hier zum ersten Mal zwei Frauen, die ganz
berliner Natur seien, einnehmend durch ihre
selbstverständliche Grazie.

Madame Milles — irrte sich ein wenig: die
beiden Frauen waren, wie sich später im
Verlaufe herausstellte, — eine arbeitslose pol-
nische Schneiderin, die andere eine Hausange-
hörige, die in Berlin ihre Stellung verloren hatte
und — Hamburg gebürtig war. Man sieht,
wie leicht die Unkenntnis eines erregenden Wi-
derstandes im Urteil führt.

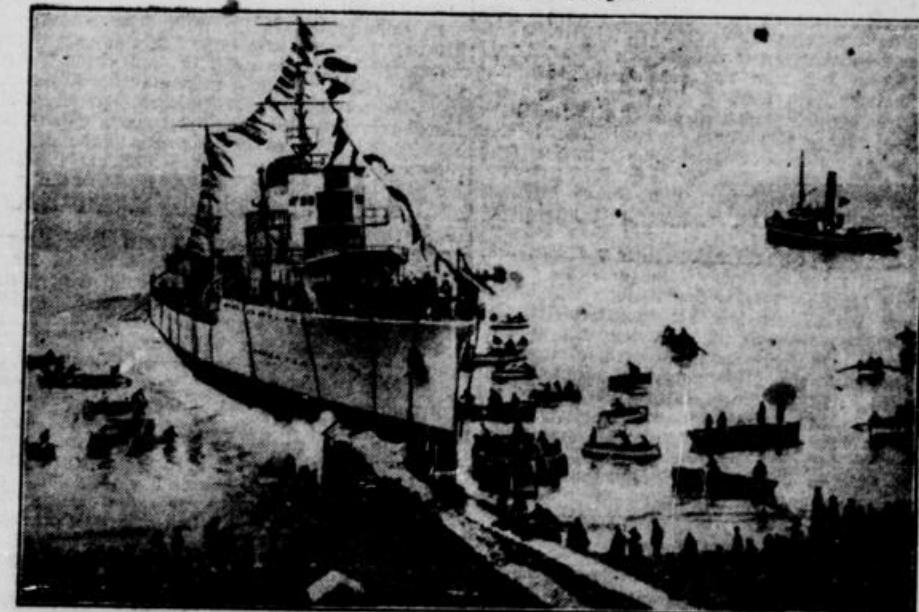
Er erschien bald mit einem jungen, jun-
ger Mann im Sportpelz, der mit seinem schär-
fsten Kopf den Eindruck eines Jockeys

machte, hätte er nicht so überaus — melanco-
lische Augen gehabt. Das war Herr P. Er sollte
unser Führer sein.
Jetzt begann also die eigentliche Exkursion.
Herr P. schloß uns vor, zunächst einen Kummel-
platz an der Cöpenicker Brücke zu besuchen. Ich
mußte nicht recht, was wir dort sehen sollten, aber
er war es ja, der Bescheid wissen mußte und dem
wir uns für diese Nacht anvertraut hatten. So
gingen wir durch die abendlichen Straßen, bis
wir endlich zu jener Cöpenicker Brücke kamen.
Die Spree unter dem Brückenbogen sah aus wie
ein breites Band aus schwarzem Lack, auf dem
sich fern einige Lichter spiegelten. Gleich hinter
der Brücke der

Kummelplatz.
Eine Horde halbwildlicher Jungen und Mädel
vor dem Eingang. Auf dem Platz ein Hippodrom,
die Sehnsucht der Draufgänger, zitternden.
Zwanzig Pfennige Eintritt. Kahler zirkulärer
Raum, dicht gefüllt mit jungen Leuten,
Burschen zwischen sechzehn und zwanzig, Mädel
zwischen zwölf und sechzehn. In der Mitte ein
großes Tanzrad. Grammophonmusik, durch Laut-
sprecher übertragen, schallt durch den ganzen
Raum. Um das Tanzrad herum eine Reibbahn,
in der vier fromme Pferde traben. Auf ihnen
hocken im Herrschaftsitz einige Mädel, die Mode
hochgezogen, auf einem der Pferde galoppiert ein
junger Mann.

Das Tanzrad wird eifrig frequentiert. Die
jungen Dinger mit ihren Rindergehirnen liegen
im Arm ihrer Kavaliere wie reife Frauen. Herr
P. berichtet uns, daß hier Stolz und Lie-
ben Reumann zu Hause gewesen seien. Hier
verlaufen sich die Minderjährigen für ein Nacht-

Stapellauf des ersten türkischen Kriegsschiffes nach dem Kriege.



In Genua (Italien) lief dieser Tage das für die Türkei erbaute Torpedoboot „Adape“ vom Stapel. Es ist das erste Kriegsschiff, das die Türkei nach dem Kriege erbauen ließ.

hängen an dem Tiere, und da behrte ich es „den
trost aller Mißerfolge.“ Es glaubte ihm aber
feiner.

Und nun war es seit einem halben Jahr zu
Ende mit dem Stall Delmen. Die Kinder hatten
die Schuld. Sie dachten wohl, das väterliche Geld
würde niemals zu fliehen aufhören, und machten
Schulden. Der Vater zahlte. Er hatte einen
Narren an seinem schneidigen Sohn, an seiner
hübschen Tochter getroffen. Er zahlte solange, bis
nichts mehr da war, und dann hatten sie ihm
alles verweigert.

Nur Vitoria wollte niemand haben. Schlich-
lich hatte Delmen einen Rennstallbesitzer gefunden,
der ihn als Trainer einstellte und ihm eine Vor-
für Vitoria überließ. „Die sollten das Tier
lieber dem Pferdeshlager überlassen“, meinte
der Besitzer einmal autmütig. Er schwieg und
kam nicht wieder auf die Sache zu sprechen als er
Delmens entsetztes Gesicht sah. Der Alte war
seit jenem Unglück eben ein wenig wunderlich
geworden.

Er mußte den Verlust verloren haben, wenn
er jetzt Vitoria beim Großen Hindernissenrennen
laufen lassen wollte. Ausschließen hatte der Gaul
nicht im geringsten. Und wenn er auch noch die
ersten Hindernisse nahm, so blieb er doch bomben-
fester auf der Strecke liegen. Verdrückt! Das war
das einstimmige Urteil über Delmen. „Schade
um das Renngeld, das er sich vom Mund abge-
spart haben muß!“

Delmen war allein in Vitorias Vor. Er fuhr
der Stute mit der Hand über die Kruppe. Er
sprach mit Vitoria wie mit einer alten Vertrau-
ten. Er sagte ihr, daß er seine ganze Hoffnung
auf sie setzte, daß der Sohn wegen Beschäl-
lungen ins Gefängnis kam, wenn Vitoria nicht
gewann, wenn der Vater die Beträge nicht er-
setzen konnte. „Dann ist das Ende für uns beide
da, alte Vitoria! Lauf, lauf, sieg! Hörst du,
du mußt gewinnen. Nur dieses eine Mal! Oder
wirst du deinen Herrn ganz im Stich lassen?“

„Nein“, schrien die Stute lauten zu wollen.
„Verlaß dich nur auf mich!“ Sie rief ihre wei-
chen Hüften an seinen Händen. Sie stieß ihn

lager. Hier werden Raubüberfälle und Einbrüche
diebstahls besprochen und verabredet. Es war
gegen 10 Uhr abends, kurz bevor der Kummel-
platz geschlossen wurde. Die Burschen hatten sich
bereits gefunden, Verabredungen waren getrof-
fen. Das erkannte man ohne weiteres an den
Gruppen? Wo übernachteten sie? Bierschank im
Freien, vielfach auch schleichen sie sich in Häuser
ein, auf Dachböden, und ein beliebiger Nachquar-
tier sind die unbewohnten Oberkassen, die an den
Ufern der Spree überwintern. Dort kann man
unterdrücken, wenn die Polizeipatrouille gerade
vorüber ist.

Zwischen dem Fluß und der Bahnhofsstraße, rund
um den Schlesischen Bahnhof, liegen zahllose
kleine Hotels, die äußerlich wie ordentliche Schank-
wirtschaften aussehen. Manche im Hochparterre,
andere im Keller. Herr P. führt uns eine Treppe
hinauf, öffnet eine Tür. Was sollen wir hier?
Aleine Gaststube, um einen runden Tisch sitzen
acht Mädel mit einem jungen Mann und spielen
Karten. Großenstühle, Pfennige liegen auf der
Holzplatte.

Wir setzen uns in eine Ecke. Der Birt kommt.
„Drei Rofs“, sagt unser Führer. Der Birt bringt
große Schnapsgläser mit Rum gefüllt. Zuckersüße
darin.

„Setzen Sie dort in die Ecke am Dien“, flüstert
Herr P. Am Dien liegt ein Hausen Schube, ein
Bündel Kleidungsstücke. Unser Führer klärt uns
auf, daß hier die Bettler und Bettlerinnen ver-
kehren, die den Tag über im Betteln von Tür zu
Tür eilen und um alte Kleider, Wäsche und Schuhe
bitten. Hier werden die Spenden verkauft. Ein
paar Schuhe für 80 Pfennige, bis zu 2 Mark,
wenn sie besonders brauchbar sind. Das Nacht-
lager kostet hier pro Bett 1 Mark. Die Gastzimmer
sind müffige Läden. In jedem stehen zwei, drei
Bettgestelle mit Strohmatten, meist wimmelnd von
Ungeziefer. Der Erlös aus der Bettelarbeit eines
Tages reicht aus für ein Nachtlager und ein warmes
Abendbrot.

Die Inhaber dieser Herbergen sind meist reiche
Leute, erzählt Herr P. Sie nehmen ihren Gästen
stumplos ab, was sie an Geld hierher bringen.
Einige Häuser weiter ein rauchgeschwärmtes
Kellerlokal, dichtgefüllt mit Menschen. Einer sitzt
am Dien, spielt schlecht und recht auf einer Mund-
harmonika. Am Tage ist er Hoffänger. Für
Nachtlager, Abendbrot und Freibier unterhält er
hier am Abend die Gäste.

Madame Milles, im Beisein, sich nichts ent-
gehen zu lassen, — macht Notizen. Zwei Ma-
dels, eine höchstens 14 Jahre alt, schmal, ver-

borben, kindlich nur das Köpfchen, die andere eine
schmutzige Blondine mit breitem, lächerlichem
Mund, rote Flecke auf Brust und Hals, tanzen
an unserem Tisch vorüber. Wie schau, flüstern
sie: „Acht ma, die schreie!“

Schon wissen es die Gäste, schon hört es die
Bettler, eine dicke, schwarzhaarige Frau. Sie
kommt hinter der Theke hervor, die Arme in die
Hüften gestemmt, schreit und leiert, alles Fett
wabbelnd an ihr: „Zie! Zie! Zie! Wat woll'n Sie
hier. Hier bafeln'n nur anständige Leute! Hier
wird nicht geschrien un gezeichnet. Dat kenn id!
Na warten Se man!“ Und schon fucht sie die
Kellertreppe hinauf. Raschend steigt die Laden-
tür zu.

Ganz still ist es in dem Lokal geworden. Alles
sieht uns an. Herr P. bekommt einen scharfen
Zug um den Mund, und seine Augen verlieren
ihren melancholischen Schimmer. Plötzlich ber-
linert er: „Tanz stiefel, vaftehn Se! Nur
keine Vanae!“

Plötzlich ist die Tür wieder auf. Vier Ge-
halten stehen wach auf dem Treppenaufgang.
Einer, im Paletot, heilt den Fuß auf dem Kopf, —
Madie Messer aus Berlin N., die anderen in
Joppen, Holzlärchen um den Hals, Hände in den
Hosentaschen. Sie stehen da und sehen uns an
mit etwas schiefgezeichneten Köpfen.

Herr P. steht auf, langsam, — mit sanfter
Bürde. Die vier Gestalten steigen die Treppe
berunter, ebenso würdig. Dann steht der eine vor
den Bieren, und sie sprechen miteinander. Sie
sprechen als Männer, die sich kennen, verstehen
und — achten! Man hört nicht, was. Herr P.
hat es uns später auch nicht erzählt, aber dann
kommen sie an unseren Tisch, und Madie Messer
sagt: „Also was die Dame is, die kann nich
Deutsch!“

„Ne, kein Wort“, sage ich, „der könn' se hier
leben!“ Ich nehme Madame Milles ihre Notiz-
ettel weg und reiche sie Madie. Er prüft sorg-
fältig, sachlich, gibt sie zurück und sagt:

„Na, denn könn' wa ja einen jenen-
wien.“ Damit der Friede hergestellt war ...

Geht es noch tiefer hinunter? Wir haben etwa
15 solcher Herbergen besucht. Wir sind durch
lange, dunkle Räume gegangen, in denen auf
Strohbetten, Mann neben Mann, Frau neben
Frau, Menschen lagen und schliefen, Menschen,
deren Gesicht und Kleid noch den letzten Glanz
verlorener Bürgerlichkeit hatten, und Menschen,
die aussahen, als seien sie hier geboren! Wir
sind in Korridoren und Kellergängen, in die nie
ein Schimmer Tageslicht dringt, von denen das
Wasser tropfte, über Menschen gestolpert, die dort
schlafend hockten, ausruben von ihrem elenden
Tag.

Schließlich fragten wir unseren Führer, warum
all diese nicht in das Asyl für Obdachlose gin-
gen, das ihnen doch bessere, auch billigere Schla-
gelegenheit bietet und die Möglichkeit, sich ein
wenig zu pflegen. Herr P. sah uns an, und aus
seinem Mund kamen wir, daß wir — eine Welt
weit voneinander getrennt waren. Für das Asyl
braucht man — Papiere! Hier, im Keller, ist
Freiheit. Niemand nimmt einem hier den
Anzug weg, um ihn zu desinfizieren und ihm
dadurch den letzten Glanz der Bürgerlichkeit zu
nehmen. Hier steht man nicht im Blickfeld der
— Polizei! Die Freiheit, das ist das Letzte,
was diese Menschen hier unten besitzen und was
sie fürchten, hergeben zu müssen, wenn sie sich
der öffentlichen Wohlfahrt anvertrauen ...

Kommt ein Fremder in eine Stadt, so zeigt
man ihm, notabene er wünscht es zu sehen, das
Gute und das Schlechte, den Luxus, das Elend
und die Caritas. Und alles das hat in jeder
Stadt der Welt ein — offizielles und ein inoffi-
zielles Gesicht. Auch in Berlin. Man zeigt
natürlich immer nur das offizielle Gesicht.

So ist der Fremde denn geneigt zu glauben,
daß eine Stadt wie Berlin neben dem Glanz ihrer
Theater, ihrer eleganten Tanzbars, ihrer schönen
Straßen mit luxuriösen Geschäften noch eine an-
sehnliche Zahl von Wohlhabensinsulten hat, in
denen für die „Unteren“ gesorgt wird: Suppen-
küchen, Karmehallen, Asyl für Obdachlose, Heils-
armee. Alles hübsch organisiert, alles in bester
Ordnung! Das alles steht noch im Licht, ist
offiziell, kann — befragt werden.

Die wirkliche Unterwelt liegt im tiefsten
Dunkel, kein Mensch bekommt sie zu sehen, es
sei denn, er wagt sich in die Tiefe hinunter, die
der Fuß des Bürgers nie betritt ...

effant. Einzig spannend war die Frage: „Wann
wird Vitoria ausgepumpt sein?“

Die letzten tausend Meter kamen, und da ge-
schah etwas Unverwartetes. Langsam schob Vi-
toria sich aus dem Rubel hervor. Sie schnehte,
dem Felde schon um drei Längen voraus, über
den großen Wassergraben. Sie rückte dem Favo-
riten näher.

„Bluff“, sagten die Alten, „der Gaul veraus-
sacht sich jetzt ganz und wird gleich zurückfallen.“
Doch ein paar Sekunden später brauste ein
Schrei über den weiten Platz. Vitoria ging am
Favoriten vorbei.

Um drei Längen voraus schnehte sie über das
vorletzte Hindernis. Nichts verriet Ermüdung.
Die letzten hundert Meter mußten für sie nur ein
Kinderspiel sein. Sie konnte den Sieg nicht mehr
verlieren. Die Menge tobte vor Wut. Die Buch-
macher lachten: „Ein paar solche Schläge, und
wir können das Geschäft aufgeben.“

Am Ziel stand ein alter Mann. Seine Hände
waren verkrampft. Sein Rinn zitterte: „Vitoria,
nur noch hundert Meter, nur noch eine Hürde!“
Die Hürde kam. Hinter ihr sah der Jodel schon
den Zielflohen. Er war gerettet. Stille genug
würden ihn jetzt gern wieder nehmen. Ein Sprung
noch. „Vitoria hoch!“

Doch das Pferd hob sich nicht. Es rannte
weiter. Den Kopf vorgestreckt. Es rannte in die
Hürde hinein. Darf den Reiter darüber hinweg.
Blicke liegen. Halb in die Hürde vergraben.
Benige Meter vor dem Ziel!

Der Favorit gewann.
Ein alter Mann lief über die Bahn. Er
schwankte. Er fiel neben Vitoria zur Erde.
Schlang im Hals noch einen Arm um den
Hals.

Die Zeitungen wußten zu melden, daß die
Stute Vitoria fünf Meter vor dem letzten Hin-
dernis dem Zerreißen eines großen Blutesäkes
erlegen war. Das Pferd lebte nicht mehr, als
es in die Hürde einbrach. Sein Besitzer war am
Herzschlag gestorben.

Gerhard Esser, Aachen, siegt in der Hauptklasse.

Die Fernfahrt Rund um Solingen wurde gestern zum 17. Male wiederholt; sie ist das größte tadelsportliche Ereignis des Saues Bergisch Land und des Rhen. und ist dank ihrer großzügigen Ausrichtung durch den H. Schwalbe-Solingen stets eine starke Anziehungskraft auf die besten deutschen Amateur-Strasenfahrer aus. Auch gestern starteten wieder einige der in dieser Saison erfolgreichen Fahrer aus Mitteldeutschland und Berlin, die besten Leute aus dem Radspport Westdeutschlands waren ebenfalls vertreten.

des Hauptinteresses nahmen die Klassen A und B in Anspruch. Für sie verläuft die Kenntniss der von Solingen über Bald, Obilg, Hilgen, Adtath, Weissenstein, Baumberg, Monheim, Hildorf, Rheinort, Bürrig, Wiesdorf, Schleibsch, Hilgen, Bernelskirchen, Berg, Born, Kemscheid, Haddenbach, Ronendorf, Lichtscheid, Habnberg, Cronenberg, Rohlforth nach Solingen. Sie muß zweimal durchfahren werden und stellt hohe Ansprüche an das Können der Teilnehmer, namentlich das derartige Terrain, bei Hilgen beginnend, und verläuft äußerster Kraftanstrengung. Hier entscheidet sich auch stets das Rennen: die einmal von der Spitze Abgerollten können den Anschluß selten wieder erreichen.

In der A-Klasse siegte Gerhard Esser - Aachen
vor Walter Lohmann - Bochum und den Rundum-
Rein-Zieger Humbert Rübiger - Berlin.
In der B-Klasse gewann der Stettiner
Lehmer vor dem Dormunder Predmann.
Aus den übrigen Klassen bringen wir die
Ergebnisse:

A-Klasse: 1. Gerh. Effert, Zugvogel Aachen
(200 Km.) 6:09:48 St. 2. Walter Lohmann,
Sturmvogel Bochum, 3. Humbert Rüdiger, Armi-
nius Berlin. 4. H. Rössen, Zugvogel Aachen.

5. Willib. Hoffmeister, Turmboigel Essen, 6. Will.
Ruffschach, Röde Berlin, 7. Heinz Lankes, Wil.
Bierfen, 8. Karl Steffer, Gusselg. Aeln, 9. C.
Lindemann, Frankfurt, 10. Alf. Kämmerer, Eiben-
feld, 11. Adolf Köhler, Barmen 1911, alle dichterhaft.
B-Klasse: 1. Arthur Tschmer, Mars Treitin
200 Km. 6:21, 2. W. Bredmann, Dortmund
3. G. Schmidt, Dortmund, 4. Fritz Schulte, Sten-
dal, 5. Fritz Ritter, Essen, 6. Heinz Aderi, Witten,
7. F. Effermann, Aalt, 8. Herm. Siebelhof,
Dortmund, 9. Fritz Anarabett, Bektia, 10. Ewald
Köhler, Aalt, alle dichterhaft.

C. Klaffe: 1. Rud. Raminits, Bohwinke
 100 Am., 2. Franz Mergener, Solingen
 3. Otto Windmann, Warmen, 4. G. Händler
 Hörde, 5. Karl Witz, Düsseldorf, 6. Franz Alen
 Dortmund, 7. Fritz Meieri, Aalst, 8. Erv. Bau
 nel Hemscheid, alle Dichtauf.

Eigenkranzklasse: 1. Otto Benninghofen, Rohrwinkel, 100 Am. 3:11, 2. C. Schumacher, Solingen, 3. Schaeffers, Essen, 4. Jennesen, Venrath, 5. Hoffmann, Elberfeld, 6. Michaelis, Elberfeld, 7. Rudwizad, Köln, 8. C. Kolbich, Rohscheid, 9. Nomaad, Köln, 10. Kalemfil, Castrop.

Altersjahre: 1. Max Jaraes, Chemnitz, 100 Am. 3:12, 2. Josef Feldt, Köln, 3. H. Mülders, Odenkirchen, 4. H. Geppart, Düsseldorf, 5. M. Worek, Essen.

Jugend, 16—18 Jahre: 1. Zeidel, Castro
30 Am., 1:08 St., 2. H. Rurlina, Köln, 3. Bi
ber, Dortmund, 4. Otto Bobel, Barmen, 5. Fr
Diedrichs, Dortmund, 6. Adolf Cinia, Barmen.

Jugend, 14—16 Jahre: 1. Aug. Weltpol
Düsseldorfer, 30 Am., 1:10 St., 2. Ernst Schröder
Solingen, 3. Hans Leuer, Köln, 4. Paul Solbach
Gibberfeld.

Mit dem Stahlroß rund um Solingen.



Oben: Die Hauptklasse auf der Landstraße nach Wald.
Unten: Am Startplatz in Solingen (Cronenbergerstraße)

Mit Motorrädern auf weiter Fahrt

Ins Herz des Sauerlandes

Eine motorradportliche Veranstaltung des Motorportklubs „Imperia“, Elberfeld.

Nicht auf dem Zement knattern heuer die Motoren, nein, sie stehen draußen auf dem geräumigen Vorplatz des Eiberfelder Stadions und fügen im vielstimmigen Arrhythmus das Lied von alter Zeit, von dem Sieg, den die Technik mit der Erfindung des Benzinmotors und dessen Entwicklung bis zur heutigen konstruktiven Vollendung errungen hat.

Nur wenige Sonntagmorgens-Frühaufläufe haben den eifrigen Vorbereitungen der Motortourneer interessiert zu. Letzte Instruktionen für die Sportler durch den Teilnehmer — und alle Mitglieder des Imperiaclubs hatten den den 330 km. langen Ebersfeld, Barmen, Burg, Grüne, Halber, Lüdenscheid, Werbold, Scheide, Betsina, Cläberg, Bruchhausen, Binsberg, Oberkrän, Schmalkenberg, Alendun, Elpe, Meinerzhagen, Halber, Hadeborn, Kronsberg, Ebersfeld herunterzufahren — Start wird erteilt, die Motoren springen dann „hauen sie ab“ in den frühen Morgen — nach dem anderen, in Abständen von je 2 Minuten.

Eine Orientierungsfahrt sollte
sein; gut, aber in der Handhabung der Z

campbedingungen hatte man eine sehr großzügige Auffassung. Wenn schon die Rekruten genau bekanntgegeben wurde, so daß ein Aufstehen des richtigen Leases dem gewiegten Notarzabnehmer seine Zavierreiseiten bereiten konnte, so mußten doch einige Nebenkontrollen geheim gehalten werden. Es fehlte somit das Überwachungsmoment, was bei solchen Dörfern oftmals eine zwar peinliche, aber doch sehr wichtige Prüfung ist.

Blicksicht ist der Sportleiter von der Ermüdung ausgegangen, daß bei dem großen Ausmaß der Strecke die gestellte Aufgabe nicht zu schwer gemacht werden dürfe, und man könnte ihm darin recht geben, daß in Anbetracht des zeitweilig unruhlichen Geländes — abseits von den großen Verkehrsstraßen — und bei einem vorgeschriebenen Durchschnitt von 45 Km. ein pünktliches Eintreffen an den offiziellen Kontrollen schon sehr schwer sei. Dies beharrt auch der Fahrerverlauf, denn etliche der Fahrer sahen das Ziel nicht oder sie kamen so spät an, daß sie als Konkurrenten ausfielen. Auch auf das Konto der bei solchen Veranstaltungen unermüdlichen Teufel

men einige Ausfälle. Doch über ein Fahrer, dem man denn doch einige Routine im Motorradsporn aufbringen darf, insofern Benzinmangels zurecht, ist schon mehr ein Witz. Da loben wir uns denn doch dem Fahrer Reizenberg, der mit einer schmerzhaften 188-cm-Imperia die Langstrecke fast ganz durchhielt und zu guter Letzt nur durch einen fatalen Sturz zum Aufgeben gezwungen war. Also auch in der Behandlung und Pflege des Maschinenmaterials gibt eine solche Orientierungsfahrt den Motorradfahrern noch manches zum Lernen auf.

In einer Begehung war die Veranstaltung ein freies Fests. Es war ein glücklicher Gedanke, die Fahrt mitten durchs Zauerland zu führen, dessen landschaftliche Schönheiten auch dem Motorradfahrer, der vermöge seiner flinken Maschine so manchen schönen Punkt unserer Heimat schneller erreichen kann, fürderhin Wege zu neuen Ideen erschaffen haben dürfte.

Tragen wir noch das Ergebnis nach. Straf-
punktfrei blieben Raderer und Schubert, beide
Eibersfeld. Sie mußten um den Sieg strecken; er
fiel Raderer vor Schubert zu. Platzträger sind:
3. Siegfried Dufinski, 3 P., 4. H. Deimar,
5. Gräwinaer, 6. Freimuth, alle Eibersfeld.

Bergrennen vor 50 000 Zuschauern.

Lütfendorf bringt Rekordzeiten

v. Morgen schneller als v. Stud. Er fährt in 2:06,7 Minuten

W. Lüdenborn, 17. Mai. (Eig. Drahtb.)
Die 7. Austragung des Lüdenborfer Berg-

Die 7. Austragung des Rudenobber-Steuerrennens durch den Gau 21 des DMRG. hatte wundervolles Wetter gefunden, und so war es verständlich, wenn rund 50.000 Zuschauer diesem Rennen beiwohnten, das gleichzeitig den ersten Lauf aus der von der DMRG neu eingerichteten deutschen Bergameisterschaft bildete. Die Strecke war vier Kilometer lang und befand sich in bester Verfassung, so daß es möglich war, den im vorigen Jahre von Hans von Sued aufgestellten Streckenrekord von 2:12,7 Min. zweimal zu unterbieten. Die Bugatti-Fahrer Burgagaller und Prinz zu Leiningen konnten schon mit 2:18 und 2:17,4 Min. ausgezeichnete Leistungen aufbringen, aber von Sued selbst auf Mercedes-Benz unterbot anerkt seinen eigenen Rekord mit 2:11,7 Min. Dennoch aber fiel ihm nicht der Sieg in der Rennwagenklasse aus, denn der Berliner Paul von Morgen auf Bugatti war in den Kurven noch weniger unglücklich als der Sieger. Er benötigte nur 2:06,7 Min. um den Lauf zu beenden, was ihn zum besten Fahrer machte, da damit den neuen Streckenrekord darstellte. Der vorläufige mobil-Weltrekord wurde durch

stellt, der vorläufig wohl noch haben dürfte.
Inzwischen sind die Motorräder gar es einen neuen
Reford. Die bisherige Höchstleistung hielt der
töblich verunglückte Münchener Stegmann mit
2:27,1 Min. Toni Daubhofer (München) fuhr
lauer 2:24,7 Min., dann verbesserte der Bres-
sauer Brude auf 2:24,2 Min. und schließlich
stellte Reheis (München) mit 2:23,7 Min. einen
Reford auf. Aber auch dabei blieb es nicht.
Brandt (München) war es, der auf seine
Hude-Maschine die Strecke in 2:20 Min. be-
wältigte und damit einen Streckenreford für
Motorräder aufstellte.

Das Rennen verlief bei guter Organisation sehr gut, nur Kreis (Hoyerswerda) zog sich bei einem Sturz einen Bredenbruch zu.

einem Sturz einen Wendehals an.
 Graefenbi. Rotoräder (Güter Zug 250 Rubfzstme-
 mer: 2. Baupfer (München, T183): 2:41,2, 3. Ziem-
 (Gerebach, Buch) 2:44,1, 3. Zeibel (Kratat, Ziem) 2:57,2
 bis 350 Rubfzstmeier: 1. Zeh (München, Triumphi-
 2:37,8 2. Schmidbauer (München, CT) 2:40,6
 3. Werner (Buch) 2:42,5
 4. Senf (München, T183) 2:42,2
 5. Rotoräder (Güter Zug 250) (heißt jetzt der Rotor-
 rad): 2. Baupfer (München, T183): 2:24,7, 3. Ziem-
 (Gerebach, Güter) 2:25,2, bis 1000 Rubfzstmeier:
 1. Weßel (München, 311): 2:25,7, 2. Brubel (Gerebach,
 2:24,2, 3. Schneider (Treßden 2:25,2, 4. Bang (Güter-
 Zeitenmeier) 2:25,2, 5. Rotoräder (Güter Zug 250)
 6. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 7. Rotoräder (Güter Zug 250)
 8. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 9. Rotoräder (Güter Zug 250)
 10. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 11. Rotoräder (Güter Zug 250)
 12. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 13. Rotoräder (Güter Zug 250)
 14. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 15. Rotoräder (Güter Zug 250)
 16. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 17. Rotoräder (Güter Zug 250)
 18. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 19. Rotoräder (Güter Zug 250)
 20. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 21. Rotoräder (Güter Zug 250)
 22. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 23. Rotoräder (Güter Zug 250)
 24. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 25. Rotoräder (Güter Zug 250)
 26. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 27. Rotoräder (Güter Zug 250)
 28. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 29. Rotoräder (Güter Zug 250)
 30. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 31. Rotoräder (Güter Zug 250)
 32. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 33. Rotoräder (Güter Zug 250)
 34. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 35. Rotoräder (Güter Zug 250)
 36. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 37. Rotoräder (Güter Zug 250)
 38. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 39. Rotoräder (Güter Zug 250)
 40. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 41. Rotoräder (Güter Zug 250)
 42. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 43. Rotoräder (Güter Zug 250)
 44. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 45. Rotoräder (Güter Zug 250)
 46. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 47. Rotoräder (Güter Zug 250)
 48. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 49. Rotoräder (Güter Zug 250)
 50. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 51. Rotoräder (Güter Zug 250)
 52. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 53. Rotoräder (Güter Zug 250)
 54. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 55. Rotoräder (Güter Zug 250)
 56. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 57. Rotoräder (Güter Zug 250)
 58. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 59. Rotoräder (Güter Zug 250)
 60. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 61. Rotoräder (Güter Zug 250)
 62. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 63. Rotoräder (Güter Zug 250)
 64. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 65. Rotoräder (Güter Zug 250)
 66. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 67. Rotoräder (Güter Zug 250)
 68. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 69. Rotoräder (Güter Zug 250)
 70. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 71. Rotoräder (Güter Zug 250)
 72. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 73. Rotoräder (Güter Zug 250)
 74. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 75. Rotoräder (Güter Zug 250)
 76. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 77. Rotoräder (Güter Zug 250)
 78. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 79. Rotoräder (Güter Zug 250)
 80. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 81. Rotoräder (Güter Zug 250)
 82. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 83. Rotoräder (Güter Zug 250)
 84. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 85. Rotoräder (Güter Zug 250)
 86. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 87. Rotoräder (Güter Zug 250)
 88. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 89. Rotoräder (Güter Zug 250)
 90. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 91. Rotoräder (Güter Zug 250)
 92. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 93. Rotoräder (Güter Zug 250)
 94. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 95. Rotoräder (Güter Zug 250)
 96. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 97. Rotoräder (Güter Zug 250)
 98. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 99. Rotoräder (Güter Zug 250)
 100. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 101. Rotoräder (Güter Zug 250)
 102. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 103. Rotoräder (Güter Zug 250)
 104. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 105. Rotoräder (Güter Zug 250)
 106. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 107. Rotoräder (Güter Zug 250)
 108. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 109. Rotoräder (Güter Zug 250)
 110. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 111. Rotoräder (Güter Zug 250)
 112. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 113. Rotoräder (Güter Zug 250)
 114. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 115. Rotoräder (Güter Zug 250)
 116. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 117. Rotoräder (Güter Zug 250)
 118. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 119. Rotoräder (Güter Zug 250)
 120. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 121. Rotoräder (Güter Zug 250)
 122. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 123. Rotoräder (Güter Zug 250)
 124. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 125. Rotoräder (Güter Zug 250)
 126. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 127. Rotoräder (Güter Zug 250)
 128. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 129. Rotoräder (Güter Zug 250)
 130. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 131. Rotoräder (Güter Zug 250)
 132. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 133. Rotoräder (Güter Zug 250)
 134. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 135. Rotoräder (Güter Zug 250)
 136. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 137. Rotoräder (Güter Zug 250)
 138. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 139. Rotoräder (Güter Zug 250)
 140. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 141. Rotoräder (Güter Zug 250)
 142. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 143. Rotoräder (Güter Zug 250)
 144. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 145. Rotoräder (Güter Zug 250)
 146. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 147. Rotoräder (Güter Zug 250)
 148. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 149. Rotoräder (Güter Zug 250)
 150. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 151. Rotoräder (Güter Zug 250)
 152. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 153. Rotoräder (Güter Zug 250)
 154. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 155. Rotoräder (Güter Zug 250)
 156. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 157. Rotoräder (Güter Zug 250)
 158. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 159. Rotoräder (Güter Zug 250)
 160. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 161. Rotoräder (Güter Zug 250)
 162. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 163. Rotoräder (Güter Zug 250)
 164. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 165. Rotoräder (Güter Zug 250)
 166. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 167. Rotoräder (Güter Zug 250)
 168. Rotoräder (Güter Zug 250) 2:27,8, 169. Rotoräder (Güter Zug 250)

**Motorrad-Bahnrennen
im Stadion Elberfeld am 31. Mai**

Der Gau Rheinland (IV) des Allgemeinen Deutschen Automobilklubs eröffnet sein diesjähriges Sportprogramm wiederum mit dem bekanntesten großen Motorrad-Bahnrennen auf der Eifelbahn in Wuppertal-Elsfeld am 31. Mai 1931. Diese vom Veranstalter stets sehr großzügig ausgesetzten Bahnrennen haben bekanntlich eine lange Tradition und erfreuen sich in rheinischen Motor-Sportkreisen größter Beliebtheit. Die Besetzung der einzelnen Läufe wird ausgeschieden sein, wie die Fahrerversammlungen bereits vorher erkennen lassen. Drei deutsche Meister stehen am Start, außerdem noch einen holländischen Meister und noch manden erfolgreichen deutschen Bahnfahrer. Es wird, wie man nach alter Erfahrung voraussetzen kann, spannende Kämpfe geben, zumal die bisherigen Eifel selber Bahnrennen doch immer Spitzenleistungen gezeigt haben und die zehntausenden Zuschauer nicht enttäuscht sein dürften. Es dürfte auch mit einigen Überraschungen rechnen werden insofern, daß einer der bekanntesten deutschen Bahnfahrer neue Kundentests aufzusstellen beabsichtigt. Das Rennen beginnt nachmittags 3 Uhr.

2:36; 10 1000 Rubinfentimeter: 1. d. Rang (Candide Stenbard) 2:36, 2. Viertig (München, Victoria) 2:37, 3. Fortissimo (bei den 500 Rubinfentimeter: 1. H. C. Eder (Dresden, 2. Ritz) 3:17; 2. bei 750 Rubinfentimeter: Hypothetischer (München, 2. Ritz) 3:33, 4. 2. Ritz (München, 2. Ritz) 3:50, 5. bei 1100 Rubinfentimeter: 1. Schellens (Dresden, Amlicar) 3:36; 1. bei 1500 Rubinfentimeter: 1. d. Venu (Dresden, Buagatt) 2:37, 2. 900 Rubinfentimeter: 1. Holz jun. (Saab, Praga) 2:42, 2. bei 900 Rubinfentimeter: 1. Buranica (Saab, Buagatt) 2:08, 2. Jellen (München, Buagatt) 2:15, 3. 600 Rubinfentimeter: 1. Unterberg (Saab) 2:39; 3. bei 600 Rubinfentimeter: 1. von Michel (Mercedes) 2:26, 1. Kermann (bei 500 Rubinfentimeter: 1. Sauer (Krißbach, 2. Ritz) 3:33, 2. bei 1500 Rubinfentimeter: 1. Sauer (Dresden, Buagatt) 2:27, 2. bei 600 Rubinfentimeter: 1. Prinz zu Leiningen (Buagatt) 2:30, 3. bei 1000 Rubinfentimeter: 1. von Borgen (Berlin, Buagatt) 2:26, 2. bei 800 Rubinfentimeter: 1. Hans von d. (Berlin, Mercedes) 2:17.

Dreitagefahrt des ADAC. beend

95 Fahrer am Ziel

W. Schiere, 17. Mai. (Eig. Draht) Die Motorrad-Dreitagesfahrt des ADAC am Samstagabend beendet. Von den zur Etappe gestarteten 102 Fahrern erreichte das Ziel auf dem Broden im Harz. Die Verprüfungen waren nicht zu schwer und meistens Teilnehmer konnten sie strapazieren durchführen. Am Sonntag wurde in der Preisverteilung vorgenommen. 48 Fahrer waren strafpunktfrei geblieben und erhielten goldene ADAC-Medaillen, desgleichen der fürter Stöße, der nur sechs Strafpunkte. 28 Fahrer, die nicht mehr als 25 Strafpunkte hatten, wurden mit der Silbermedaille bedacht und die übrigen Fahrer, die die Fahrtenungsgemäß beendeten, erhielten die Bronze-Medaillen. Die große Goldmedaille erhielt Kell-Habichteam, außerdem noch einen Preis (Diplom). Kell hat die Dreitagesfahrt zum zweiten Male strafpunktfrei beenden können. Erde, Triumph und WBS, ebenfalls frei von Strafpunkten. Von den Rennmannschaften blieben 2. Kompanie Kraftfahr-Abteilung 2 Schwerin, Polizei Hamburg 2. Kompanie 6. Kraftfahr-Abteilung Altona und 3. Kompanie 6. Kraftfahr-Abteilung Altona ohne Strafpunkte und wurden mit Diplomen bedacht.

Wieder Barthélemy

Elfte Etappe der Deutschland-Rundfahrt

Wg. Hamburg, 17. Mai. (Eig. Drahts.) Einen sehr monotonen Verlauf nahm die erste Etappe der Deutschland-Rundfahrt, die von Wabburg nach dem 245,5 Kilometer entfernten Hamburg führte und während der ganzen Fahrt nichts von Belang brachte, kaum einen wirklich ernsthaften Vorstoß. Aus der 25köpfigen Spitzengruppe im Ziel holte sich zum vierten Male der Franzose Barthélemy den Spurtflieg vor Reye, Bulla, Buse, Siegel, Moineau, Franz und Martin. Die Zeit betrug 9:21:30 Stunden. Alle übrigen Fahrer, ausgenommen Etibel, der auf dem 25. Platz rangierte, wurden gemeinsam auf den neunten Platz gesetzt. Das Gesamtergebnis ist unverändert, die Führung hat der Dortmunder Reye mit 98:20:54 Stunden Gesamtfahrtzeit vor Hierbas 98:22:10 Stunden und dem Luxemburger Nicolas Franz 98:25:00 Stunden. Im Zanderblassenheim hat sich ebenfalls nichts geändert. Deutschland führt mit 295:00:51 Stunden klar vor Frankreich und der Bemischten Mannschaft. Hier dürfte auch Deutschland der Endsiege nicht mehr zu nehmen sein, wenn auch die Franzosen im allgemeinen etwas Boden aufgeholt haben.

10. Etappe der Deutschland-Kundfahrt

336. **Magdeburg, 16. Mai.** (Eig. Drahtb.) Am Samstag nahmen in Berlin 27 Fahrer der achtsten Teil der Deutschland-Rundfahrt auf. Diese Etappe führte in einer Eileise durch Mitteldeutschland über Leipzig. Halle nach Magdeburg. Die Gesamtdistanz betrug 208, Kilometer. Infolge eines vollständigen Ein-

schreitend mußte der Start von Zehlenort
Galenice verlegt werden; daß er wieder
Verzögerung erfolgte, ist nicht weiter ver-
ständlich. Die Fahrt war sehr rauh, aufstei-
gen. Vorläufe gab es fast gar nicht und es
sahen gefahrlös in Ragdeburg an, ohne
etwas von Belang passiert wäre. Der
wurde wieder durch milde Fahrer be-
stiegen. Stappensieger wurde ein Ausländer, und
der Franzose Barthélemy, der damit
die dritte Etappe gewann.

Samuel fight in Berlin

RG. Berlin, 17. Mai. (Draht.) Auf Berliner Olympia-Bahn fand der Erwerb um das „Blaue Band“ zum Austrag, der ausgezeichnete Befegung aufzuweisen hatte in zwei Läufen je 50 Kilometer erigien wurde.

Ergebnisse: 50 Kilometer: 1. Thollens 43:18 Min., 2. Sann, 35 Meter, 3. Deberichs 200 Meter, 4. Krewer 380 Meter, 5. Schön 100 Meter, 6. H. Wolfe 940 Meter, 7. Schindler 2510 Meter zurück. — 50 Kilometer: 1. Schön 42:57,3 Min., 2. Deberichs 410 Meter, 3. Thollens 2190 Meter, 4. Krewer 2450 Meter, 5. Schön 2480 Meter, 6. Schön 2630 Meter, 7. Schindler bed 3270 Meter zurück. — Gesamt: 1. Schön 90,995 Kilometer, 2. Deberichs 90,490 Kilometer, 3. Krewer 97,130 Kilometer, 4. Wolfe 96,730 Kilometer, 5. Thollens 96,730 Kilometer, 6. Schön 96,990 Kilometer, 7. Schindler 96,990 Kilometer.