Berliner Volks-Zeitung
Nr. 268 — 72. Jahrgang

Morgen-Ausgabe · 1. Beiblatt
Dienstag, 9. Juni 1925

Berliner Sport-Zeitung

Fliegerlied

Vorwärts! Aufwärts! Himmelsweiten
Enger Erde zu erstreiten,
Höher, als die Wolken ziehen,
Aus dem Aengstlichen zu fliehen
Und im Weltenflug zu gleiten.

Dies war Anfang: mutig wagen,
Mutiger Enttäuschung tragen,
Kraft zu kühnster Tat gewinnen,
Größeres aus Nöten sinnen,
Lag das stolze Wert zerschlagen.

Weitet Brust im Freien, Hohen,
Wo die Sonnenfeuer lohen,
Surrt, ihr Räder. Seele, singe,
Aus dem ängstlich schwachen Ringe
In Unendliches entflohen.

Flug ward Traum von Fieberhirnen.
Ueber Felsen, über Firnen
Weg des Irdischen zu lenken
Und erschauernd Blick zu senken
Vor den ewigen Gestirnen.

Laßt das Haupt an Sterne rühren,
Herz an Weltenfeuern schüren,
Wir sind Gleichnis nur der Freien,
Die in heiligen Kämpferreihen
Menschheit zur Erlösung führen.

Franz Rothenfelder

Wer war der erste Flieger?

Zum 300. Todestage des Mönchs Kaspar Mohr

Am 6. Juni 1625 starb im Kloster Schussenried in Württemberg der Mönch Kaspar Mohr, der heute eine eigenartige Bedeutung gewinnt. Er war der erste Deutsche, der tatsächlich praktische Flugversuche unternahm, und hat deswegen auch in der Geschichte des Klosters den Namen „der fliegende Mönch".

Er gehörte zum Orden der Prämonstratenser, der 1129 gestiftet wurde. Kaspar Mohr hat mehrere Jahre seine Flugversuche fortgesetzt. Er begann sie bereits im Anfang des 17. Jahrhunderts und hat auch seine ganze Lebensarbeit daran verwendet, die Möglichkeit zu finden, wie der Mensch in die Lüfte fliegen kann. Die Sehnsucht der Menschen nach dem Aether ist ja so alt, wie die Menschen selbst. Die alten Griechen haben bekanntlich in Dedalus die Idee des Fluges symbolisiert, und es ist wohl möglich, daß bereits damals von einem genialen Techniker Segelflugversuche unternommen worden sind, die sich auf das Prinzip des Vogelfluges stützten, d. h. auf das Prinzip der bewegten Flügel. Die Sagen haben ja meist einen tatsächlichen Kern, entweder im Naturgeschehen oder im menschlichen Geschehen, und sind dann im Laufe der Jahre und der Jahrhunderte von den Nachfahren mit allerlei Wundermitteln umhüllt worden, zumal eine schriftliche Ueberlieferung wohl kaum vorhanden war. Hundert Tage vor Kaspar Mohr hatte bereits Leonardo da Vinci sich mit dem Fluge sehr eingehend beschäftigt, und es ist wohl möglich, daß Kaspar Mohr auf irgendeine Weise von den Studien des Leonardo da Vincis Kenntnis erhielt und diese nun in die Praxis umzusetzen versuchte. Wie sehr die Arbeiten des „fliegenden Mönchs" seine Zeitgenossen beschäftigt hat, geht daraus hervor, daß sich im Kloster, in dem Kaspar Mohr als Mönch tätig war und seine Flugversuche unternahm, ein Deckengemälde befindet, auf dem seine Arbeiten verherrlicht worden sind. Das Gemälde ist, der Stätte entsprechend, an der es sich befindet, vollkommen religiösen Sinnes gehalten und zeigt einen Mönch, der über einer betenden Gemeinde, von Engeln gegrüßt, in die Lüfte steigt.

Zum Zeichen des Fluges hat er ungeheure Flügel auf dem Rücken befestigt, von denen starke Stricke zu den Füßen führen. Auf diese Weise ist er gewissermaßen zu einer fliegenden Einheit verbunden, deren technische Bedeutung allerdings höchst minimal ist.

Der Gordon Bennet-Flug

Start in Brüssel

Brüssel, 8. Juni.

Hier fand gestern der Start zum Gordon-Bennett-Fliegen statt. Eine Zuschauermenge von 150 000 Personen wohnten dem Start bei. 18 Ballons, die sieben verschiedenen Nationen angehören, nahmen an dem Wettfluge teil. Unter ihnen befand sich der amerikanische Pilot Vanorman, sowie der englische Luftschiffer Baldwin.

Der Länderkampf

Deutschland 115 und Holland 55 Punkte

Die vierte große Veranstaltung des Bundes deutscher Radfahrer in Köln, der Länderkampf Holland—Deutschland, war auf beiden Seiten von den besten Fahrern, von der holländischen Nationalmannschaft und der deutschen Auswahlmannschaft, besetzt.

Das erste Rennen (Hauptfahren um den Allrightpreis) gewann Deutschland mit 23 gegen Holland mit 22 Punkten. Das zweite Rennen (Vorgabefahren um den Torpedopreis) gewann Holland mit 28 Punkten gegen Deutschland mit 27 Punkten. Das dritte Rennen (Zweisitzerfahren um den Kometpreis) endete mit 36 Punkten für Holland gegen 29 Punkte für Deutschland. Das letzte Rennen des Länderkampfes wurde von Stundenmannschaftsfahren um den Germaniapreis ausgetragen und wurde für Deutschland mit 86 Punkten gegen 17 Punkte für Holland entschieden.

Gesamtergebnis des Kampfes: 115 Punkte für Deutschland und 55 Punkte für Holland. Nach der zweiten Wertung im Stundenmannschaftsfahren stürzte der holländische Weltmeister Peeters, der Knochensplitterung an der linken Schulter erlitt.

100-Kilometer-Mannschaftsrennen. Zu einem großen sportlichen Erfolge gestaltete sich das vom Gau Berlin des D. R. veranstaltete 100-Kilometer-Mannschaftsrennen um den Union-Wanderpreis auf der Spandauer Rennstrecke. Trotz starken Windes wurde von den folgenden Germanen der Gaurekord um 1½ Min. gedrückt. In der B-Gruppe war Sport 88, in der C-Gruppe der Postsportverein ohne ernstliche Gegner. Die Ergebnisse: Gruppe A: 1. Germania 88 2:55,03; 2. Zugvogel 8:00,03; 3. Borussia 3:06,18; 4. Union 3:03,37; 5. Pfeil Charlottenburg 3:06,41; 6. Tempo 08 3:10,59. Gruppe B: 1. Sport 88 3:06,12. Gruppe C: 1. Postsportverein 3:10,37. Gruppe D: 1. Krampe 8:22,50.

Michael Sturm †. Der bekannte Nürnberger Dauerfahrer Michael Sturm ist am Sonnabend in seiner Heimatstadt in voller Rüstigkeit einem Herzschlage erlegen. Sturm, der am Sonntag in Dortmund an den Start gehen sollte, war schon seit längeren Jahren ein guter Dauerfahrer der Mittelklasse und hat als solcher manches Rennen gewinnen können. Er stand erst im 30. Lebensjahre.

Um den Reichsacher. In Trier fand eine große Ruderregatta statt, bei der auch der Reichsacher ausgefahren wurde. Sieger im Reichsacher blieb die Kölner Rudergesellschaft in der glänzenden Zeit von 6,26 Minuten.

Der Schwimmgürtel der Luft

Der Heinecke-Fallschirm – Mit Triebner in die Lüfte – Keine Unfälle mehr

Hoch oben kreist eine Maschine. Plötzlich löst sich ein Körper von dem Apparat, fällt, fällt — eine Sekunde lang stockt dem Beschauer der Atem —, ein dumpfer Knall ertönt, und über dem Abstürzenden entfaltet sich ein wurstähnliches Gebilde, bläht sich zu einem Halbkreis, einem Schirm, der den Menschen sicher zur Erde trägt. Noch eine kurze Schleiffahrt über dem Boden, dann rafft sich

der Mensch auf, steht, befreit sich von Tauen. Der Rettungsring, der Schwimmgürtel der Luft, ist geschaffen. Das Gespenst des Todessturzes rückt in weite Fernen. Die Luft ist befliegt. Der Mensch triumphiert.

Die Geschichte des Fallschirms ist so alt, wie die Geschichte der Luftschiffahrt. Namen wie Leonardo da Vinci und Lenormand sind eng mit ihr verknüpft. Die Fallschirme ältesten Datums, die die Konstruktion eines großen, stark verspannten Regenschirms hatten, führten nicht zum erhofften Erfolge. Sie waren ebenso unvollkommen wie die Luftfahrzeuge ihres Zeitalters. Und meistens endeten alle Abstürze mit dem Tode der mutigen Pioniere.

Das ist nun heute anders geworden. Wir haben in dem nach dem Konstrukteur Heinecke benannten Fallschirm ein absolut zuverlässiges Rettungsmittel, dessen sich während des Weltkrieges einige hundert Flieger bedient haben. Auch der Liebling des Flugplatzpublikums, der Kampfflieger Udet, mußte im Kriege, nachdem sein Flugzeug in Brand geschossen war, hinausspringen und hatte nur dem Heinecke-Fallschirm sein Leben zu verdanken. Ebenso hat sich der frühere Kampfflieger Rienau, der kürzlich in Staaken tödlich verunglückte, im Kriege zweimal durch Benutzung des Fallschirms das Leben gerettet. Es ist höchst bedauerlich, daß er, ebenso wie die meisten anderen Flieger, den im Kriege so sehr bewährten Heinecke-Fallschirm nach Kriegsende im Sportflugzeug nicht weiter benutzt hat. Aber fast alle Flieger haben heute ein solches Gefühl der Sicherheit, daß sie auf die Mitführung eines Fallschirmes verzichten.

Die Besucher des Tempelhofer Feldes haben mehr als einmal Gelegenheit gehabt, die glänzenden Fallschirmabsprünge des Ehepaares Triebner zu bewundern. Triebner hat in diesen Tagen den hundertneunzigsten, seine wackere Frau den zehnten Absturz vorgenommen. Die Leistungen der beiden dürfen nicht vom Standpunkt der Artistik aus gewertet werden. Das Ehepaar Triebner sowie Herr Hinderlich lehnen es ab, als Luftakrobaten betrachtet zu werden. Sie unternehmen ihre Absprünge nicht, um die Sensationsgier des Publikums zu befriedigen, sie unternehmen ihre Absprünge, um die Notwendig- und Zuverlässigkeit eines Fallschirms zu beweisen.

Der Oberleutnant a. D. Triebner ist ein mittelgroßer, kräftig gebauter Mann mit offenen, ehrlichen Gesichtszügen. Er spricht einfach, selbstverständlich, ohne jede Prahlsucht. Lächelnd lädt er mich ein, an einem Fluge teilzunehmen und das Funktionieren des von ihm benutzten Heinecke-Fallschirms von oben zu betrachten.

Der Fallschirm wird gebracht. Er hat im Durchmesser acht Meter, wiegt fünfzehn Kilogramm und ist aus Nesselstoff verfertigt, weil sich Seide in der Luft wegen heftigen Pendelns, das durch die Dichtigkeit erzeugt wird, als nicht vorteilhaft erwiesen hat.

Triebner legt den Schirm der Glätte nach auf den Boden. Er sortiert die zum Stoffschirmrand führenden Leinen nach rechts und links, um eine Verwicklung zu verhüten. Die Stoffbahnen werden in Falten gelegt, um der Luft ein schnelles Eintreten zu ermöglichen.

Das Verpacken des Schirmes in den Rucksack geschieht derartig, daß man die beiden Endtaue durch den Verpackungssack zieht, so daß ihre Enden, in denen sich Karabinerhaken befinden, hervorragen.

Der Fallschirm wird dann fächerartig zusammengelegt und auf die Schnüre gedrückt.

Der Rucksack, der durch einen Draht verschlossen worden ist, wird mit der Aufziehleine an einer Strebe des Flugzeuges befestigt. Triebner hängt ihn sich auf den Rücken, und sofort erhebt sich das durch den vorzüglichen Piloten Platz geführte Flugzeug mit uns in die Lüfte.

Einhundert Meter. Zweihundert Meter. Langsam schrumpft alles unter uns zusammen. Als wir uns in fünfhundert Metern Höhe befinden, erhebt sich Triebner. Langsam, ruhig, als gelte es, einen kleinen Spaziergang zu machen. Er steigt aus der Karosserie, er gibt dem Piloten Platz ein Zeichen, der Apparat legt sich in die Kurve, und Triebner saust in die Tiefe.

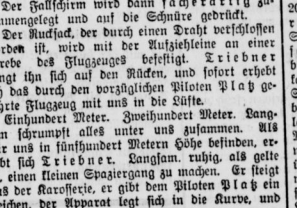
Die Verschlußklappe des Rucksacks wird aufgerissen, und schon 30 Meter unter uns entfaltet sich der Schirm.

Der Apparat wird natürlich im Augenblick des Absprunges kopflastig. Aber ein einfaches Steuermanöver genügt, ihn wieder in die normale Lage zu bringen.

Die Art des Springens ist vollkommen gleichgültig. Durch Ziehen der Mittelleine kann der Sturz gehemmt werden. Trotzdem schlägt der Körper immer noch mit der Gewalt eines Sprunges von 2 bis 3 Metern Höhe auf.

Mit welcher Sicherheit der Heinecke-Fallschirm funktioniert, haben nicht nur die zahlreichen Absprünge während des Krieges bewiesen, sondern auch die unzähligen Absprünge, die von Fallschirmpiloten und vor allem dem Erfinder Heinecke selbst vorgenommen worden sind.

Es ist bedauerlich, daß der Fallschirm bei den Sportfliegern noch nicht allgemein als



Rettungsmittel eingeführt ist. Und es ist fernerhin bedauerlich, daß die Konstruktion der Verkehrsflugzeuge der Anwendung eines Fallschirms entgegensteht.

Durch automatische Oeffnung der Kabinentüren läßt sich leicht Abhilfe schaffen. Und es ist zu erwarten, daß uns die nächsten fünf Jahre im Aeroplan ein Verkehrsmittel bringen, bei dessen Benutzung man keinerlei Unfällen mehr ausgesetzt ist.

Hardy Worm

Die Radrennen auf der Olympiabahn

Der Rennfahrerverband als Veranstalter
Wie ein Renntag nicht sein soll

Mit einem bewunderungswürdigen Optimismus, der im umgekehrten Verhältnis zu den getroffenen Vorbereitungen stand, veranstaltete die Ortsgruppe Berlin des Deutschen Rennfahrerverbandes ihre ersten Verbandsrennen am Sonntag auf der Olympiabahn. Man hatte weder für entsprechende Reklame, die in heutiger Zeit doch nun einmal unerläßlich ist, noch dafür gesorgt, daß alle verpflichteten Fahrer auch wirklich am Start erschienen, und so bot sich den wenigen Zuschauern ein trostloses Bild: Dauerfahrer — es sollten Wegmann, Kuschkow, Lewanow und Juby starten — waren überhaupt nicht vorhanden, und auch die Flieger waren nicht vollzählig am Platze, was nicht gerade für große Disziplin der Fahrer unter sich spricht.

Die Veranstalter sahen sich aus den angeführten Gründen zu einer Aenderung des Programms gezwungen; als Ersatz für die Dauerrennen machte man aus dem Stundenfahren nach Sechstageart ein Zweistundenrennen und legte noch ein Hauptfahren mit zwei Vorläufen ein. Die erste Konkurrenz bildete ein 20-Runden-Punktfahren, das Naujokat knapp mit 24 Punkten gegen Dobe mit 23 und Linsener mit 20 gewinnen konnte. In den darauf folgenden Vorläufen des Hauptfahrens disqualifizierten sich Lehmann und Tetzlaff sowie Krüger und Meyer für den Endlauf, den Tetzlaff vor Meyer und Lehmann an sich brachte; dem Sieger passierte bei der Ehrenrunde das Mißgeschick, mit dem Blumenstrauß zu stürzen, was allgemein als mangelnde Uebung im Ehrenrundenfahren ausgelegt wurde. Ein Verfolgungsrennen der Mannschaften Zimmermann—Reinas und Linsener—Naujokat erreichte in der 13. Runde sein Ende, als diese von ihren Gegnern eingeholt wurden.

Eine recht langwierige Angelegenheit bildete das 2-Stunden-Mannschaftsfahren, bei dem es alle 20 Minuten einen Wertungsspurt gab. Ueberrundungen waren bei der gleichmäßigen Schwäche der Mannschaften so gut wie ausgeschlossen; das Paar Holzhüter—Hillebrand wurde bald der „Liebling" des Publikums, kam es doch bei jeder geringsten Ursache ins Schwimmen, und die Spitze mußte förmlich stehen bleiben, um diese „Klassefahrer" herankommen zu lassen. Bei den Wertungen zeigte sich der kleine Meyer überlegen, er gewann von den sechs nicht weniger als vier Spurts und wurde in den übrigen zweiter, so daß die Mannschaft Lehmann—Meyer (32 Punkte) mit weitem Vorsprung vor Reinas—Rädlitz (24) und Freiwald—Linsener (18) Sieger blieb. Das Tempo war recht flott, es wurden in den zwei Stunden 68,450 Kilometer zurückgelegt.

H—r.

Inselsberg-Rennen

des D. M. V.

Bei prächtigem Wetter starteten am Sonntag früh 76 Fahrer zu dem Inselsberg-Rennen des Deutschen Motorradfahrer-Verbandes, das über die 33,5 Kilometer lange Rundstrecke in unmittelbarer Nähe der thüringischen Bäder Tabbarz, Friedrichsroda, Klein-Schmalkalden und Brotterode führte.

Der Umstand, daß das Rennen als Vorlauf für die Straßenmeisterschaft des D. M. V. gilt, und der im Vorjahre fest begründete Ruf des Rennens und der Rennstrecke hatte die beste Klasse der deutschen Motorradfahrer an den Start geführt. Um eine Ueberfüllung der Rennstrecke zu vermeiden und die Uebersicht zu verbessern, ließ man zunächst die beiden ersten Kategorien, die über zwei Runden zu fahren hatten, und die dritte Kategorie, die drei Runden absolvieren mußte, das Rennen beenden und startete dann die vier schweren Klassen von 251 bis 1000 Kubikzentimetern, die über sechs Runden gingen. Das Rennen war sehr schnell, und in allen Klassen, mit Ausnahme der schwersten, erfuhren die bisherigen Streckenrekords eine Verbesserung. Schnellster Mann des Tages war Bauhofer-München (B. M. W.), der mit einem Stundendurchschnitt von 70,5 Kilometern den von Herbert Ernst-Breslau auf A. J. S. mit 64,4 Kilometern aufgestellten Rekord erheblich verbesserte. In der schwersten Klasse hatte Itzlinger (N. S. U.) über 5 Runden in glänzendem Stile geführt, dann aber Pech, da er in der Schlußrunde mit festgefahrenem Kolben liegen blieb. Auf der kurvenreichen Strecke ereigneten sich eine Reihe von Stürzen, die jedoch ohne ernste Folgen blieben,

D. R. U.-Straßenmeisterschaft. Die Deutsche Radfahrer Union brachte mit Start und Ziel in Braunschweig den dritten Lauf ihrer Straßenmeisterschaft über 211 Kilometer zum Austrag. Der Sieger des ersten Laufes, Preuß-Berlin, erwies sich auch in diesem Rennen als der Beste und hat nunmehr mit Wüllner-Peine im Gesamtklassement 23 Punkte.

Einen neuen Weltrekord im 200-Meter-Laufen stellte der hervorragende schwedische Mittelstreckenläufer Edvin Wide in Helsingfors mit 8 Min. 27,5 Sek. auf. Der alte Rekord gehörte seit 1922 dem Finnen Nurmi mit 8:28,6. Diese Zwischenzeiten Wides waren 1000 Meter 3:40; 1500 Meter 4:06,2; 2000 Meter 5:36.

Der D. F. V. Prag schlug in Wien die Wiener Amateure mit 3:1 (1:0).