

# - Illustrierte Sport-Zeitung -

## Die „kriminalistische Fähigkeit“ des Hundes

Ein Vortrag der Baronin v. Eickstedt — Schärfer Prüfungsbedingungen — Eine größere Praxis der Führer

Es ist noch nicht lange her, daß das Thema „Polizeihund“ im Mittelpunkt der Diskussion der Fachleute stand. Es erhoben sich recht gemüthliche Stimmen, die dem Hund jede „kriminalistische Fähigkeit“ absprechen, seine Dienstreise als recht primitiv, ja als veraltet und die einmonotonen Erfolge als mehr oder minder zufällig bezeichneten. In dem einen oder anderen Fall ist dieser Diskussion Verloren, ist die Frage noch nicht in diesem oder jenem Sinne gelöst worden, und doch immer fordernd ein Teil der Öffentlichkeit — mehr oder minder zu einem Urteil berufen! — die Beschaffung der Polizeihunde übernahm.

Mit Recht? Zu diesem Thema äußerte sich in einem Vortrag auf der Polizeiausstellung eine als beratende Persönlichkeit, die als Polizeihundwärtlerin der Staatskanzlei gedienten Baronin v. Eickstedt. Die Vortragende gab unumwunden zu, daß auf diesem Gebiete bis jetzt nicht alles in Ordnung gewesen ist, ja, daß ernstlichsterweise gelegentlich dieser Diskussion offenbare Schäden im Polizeihundwesen aufgedeckt worden sind. Vor allem waren die Prüfungsbedingungen vielfach zu leicht. Zum Beispiel wies sie darauf hin, daß der Hund nur auf Befehl des Untersuchers zu stehen und zu liegen kommen solle, daß er sich aber nicht auf den Boden legen solle, wenn er nicht ausdrücklich dazu aufgefordert wird. Diesem Umstande ist es zu verdanken, daß die Ergebnisse der Prüfungen oft unrichtig waren. Ein Hund, der nur auf Befehl zu liegen kommt, wird als gut angesehen, obwohl er in der Praxis nicht auf einen Befehl zu liegen kommen kann. Diesem Umstande ist es zu verdanken, daß die Ergebnisse der Prüfungen oft unrichtig waren. Ein Hund, der nur auf Befehl zu liegen kommt, wird als gut angesehen, obwohl er in der Praxis nicht auf einen Befehl zu liegen kommen kann. Diesem Umstande ist es zu verdanken, daß die Ergebnisse der Prüfungen oft unrichtig waren. Ein Hund, der nur auf Befehl zu liegen kommt, wird als gut angesehen, obwohl er in der Praxis nicht auf einen Befehl zu liegen kommen kann.

Wichtig ist, daß die Vortragende eine größere Praxis der Führer, hohe kriminalistische Fähigkeiten bei ihnen fordert. Sie glaubt, daß manche Feststellungen der Hunde eigentlich solche ihrer Führer gewesen sind. Es ist vielmehr Sache des Führers, wie er einen Erfolg sichert, als das Hundes, der nur ein feines Instrument seines Herrn sein soll. Deshalb soll man dem Führer die Ausbildung seines Hundes voll überlassen, darf nicht eine bürokratische Schamierung der Ausbildung fordern. In, Frau v. Eickstedt ist sogar der Ansicht, daß es für einen Führer ein Verbrechen ist, wenn etwa, wie manche fordern, die Ausbildung ganz in die Hand der Behörden gelegt würde. Im Gegenteil, gerade der Reiz des Hundes, der nur dem Privaten, nicht dem Beamten möglich ist, ist ein Vorteil der Führung für den Führer. Denn, wenn aus Liebe zu seinem Herrn, mit dem er immer zusammen lebt und zu dem er sich hingebend hingibt, der Führer ist ihm nicht ein Verbrechen, den die Polizei sucht, sondern ein Verdienst seines Herrn!

Für die Prüfung des Hundes auf seine Eignung fordert die Vortragende als Minimum: Ausarbeitung einer sechs Stunden langen Spur von zwei Kilometer Länge, zum Teil auf begangenen Wegen, das Hinde und Anbringen von Gegenständen auf dieser Spur und das Herankommen und Verfolgen des Spurerzeugers aus einer größeren Distanz. Hierfür ist eine Schulung erforderlich. Frau v. Eickstedt betonte, wie wichtig es ist, mit der Dressur des Hundes möglichst früh zu beginnen. Unbedingt muß der Hund im ersten Lebensjahr abgerichtet werden; da sind Gedächtnis, Intelligenz und Gedächtnis am einflussreichsten. Was im ersten Jahr verpaßt ist, wird nicht mehr nachgeholt. Die besten Anlagen verflümmern. Hierfür ist eine Schulung erforderlich. Frau v. Eickstedt betonte, wie wichtig es ist, mit der Dressur des Hundes möglichst früh zu beginnen. Unbedingt muß der Hund im ersten Lebensjahr abgerichtet werden; da sind Gedächtnis, Intelligenz und Gedächtnis am einflussreichsten. Was im ersten Jahr verpaßt ist, wird nicht mehr nachgeholt. Die besten Anlagen verflümmern. Hierfür ist eine Schulung erforderlich.

Frau v. Eickstedt ist der Ansicht, daß die Arbeit der Polizeihundwärtner heute überbewertet ist, und daß in Ämtern, wenn diese Vorschriften, besonders auch in der Auswahl der Führer, eingehalten werden, der Polizeihund wieder seine alte Bestimmung finden wird. Zu fordern ist eine intensive Mitarbeit der Wissenschaft, besonders in der Richtung der Erforschung der Vorgänge und Einträge des Gehirns

## Russland - Deutschland

Der Länderkampf in Berlin

Der Länderkampf Russland gegen Deutschland findet heute abend 7 Uhr im Krassifal-Mädchenbrunnen (Schweizergarten) statt. Die Rennen kommen mit folgender Aufstellung: Ilgenhofen, Schweregandl, Gehlin, Eintracht, Berlin, Jönsson, Ribben, Minigew und W. Jönsson. Deutschland hat folgende Aufstellung: Ribben (Jurich), Jellenbauer (Epp), Troos (Verolina), Gentel (Verolina), Zeelenbinder (Verolina), W. Paul

(Ziegfried) und Kartischer (Spanau). Im Rahmenprogramm sind folgende Rennen vertreten: Zitiu-Vorführungen von Sportgenossen des Gfren, Beruflicher Arbeiter-Zitiu-Klub „Allzeit bereit“, Zitiu-Demonstration Sp.-Gl. „Vorant“, Zitiu-Kampf Sp.-Gl. Libertas und Nord-Ost. Im Gewichtheben wird eine kombinierte Streitmacht vertreten sein, so daß für diesen Abend guter Sport zu sehen ist. Die russische Mannschaft, welche schon mehrere Rämpfe in Deutschland absolviert hat, muß als ganz hervorzuheben bezeichnet werden. Einige Resultate zur Kenntnis: Russland - Halle 15:13, R. - Leipzig 14:14, R. - Gabelstadt 28:0, R. - Braunschweig 28:0, R. - Hamburg 21:7, R. - Müllingen 22:6, R. - Offen 20:8, R. - Friedenheim 16:12, R. - Offenbach 22:6, R. - Mannheim 10:18, R. - Stuttgart 24:4. Die russische Mannschaft wird abends 6½ Uhr am Schlesischen Bahnhof empfangen.

zeugen mit Hinterradantrieb, was sich am deutlichsten im Kurvenfahren beweisen läßt, wo der in schräger Richtung auf die Vorderachsreifen wirkende Druck vollständig entfällt. Die neue für das neue Rumpfer-Modell gewählte Steuerung ist zwei Zweck- und Zugfahren bedingt, die unmittelbar auf ein Verfahr wirken, wodurch die bisherige, beide Räder verbindende Luerhänge im Wegfall gekommen ist, weil beide Räder nun direkt gesteuert werden. Das übliche, gefahrlose, den Fahrer wie für die Fahrer gleich behagliche „Langen“ des Wagens ist damit zur Unmöglichkeit geworden. Was die motorische Ausstattung anlangt, so wurde der bekannte 1000-P-S-Rumpfer-Motor beibehalten. — Die im neuen Konstruktionsplan mit aufgenommene Vierradbremse wirkt als Fußbremse auf Vorder- und Hinterräder, als Handbremse dagegen nur auf die Hinterräder; die Vorderbremse ist als Getriebebremse ausgebildet. Vor allem in Großfahrweise ist es nicht gleichgültig, ob der Wagen seine volle Fahrgeschwindigkeit erst nach 50 Metern oder nach 10 Metern Wagenweg erlangt, wie dies beim neuen Rumpfer-Auto ermöglicht ist!

Als Material für den Rahmenbau wie für die Karosserie wurde durchgehendes widerstandsfähiges Leichtmetall (Alu) vorgezogen, wie an der hinteren Achsmitteleure zu sehen. Die Achsen sind in einem geschlossenen Gehäuse festgehalten, die in einem besonderen Behälter ruhen, um eine Verschmutzung zu verhindern und auch das Abgerieben in feiner Weise zu fördern. Auch der Werkzeugaufbau ist unter dem Führersitz eingebaut, so daß also jeglicher mitgeführter Ballast gewissermaßen unsichtbar verpackt ist.

Ing. Kirsch.

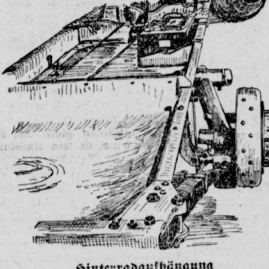
## Vorderradantrieb und schwingende Achsen

Das neue Rumpfer-Auto - Der Wagen wird gezogen - Dadurch Ausschalten der Schleudergefahr - Bessere Bremswirkung

Die diesjährige Große deutsche Automobil-Ausstellung wird eine Reihe von wesentlichen Erfindungen zur Schau bringen. Unter diesen wird der Rumpfer neue Wagen mit Vorderradantrieb und vier schwingenden Achsen das besondere Augenmerk auf sich lenken.

In der Grundidee ist dabei das Prinzip mit schwingenden Halbachsen erhalten; Kraftübertragung und Kraftverbrauch sind, wie früher, zu einer einzigen motorischen Anlage ohne Zwischenstufen übertragener Organe zusammengefaßt. Die Übertragung der Arbeit auf die treibenden Halbachsen erfolgt direkt, ohne Anwendung einer Kardane. Bei der Konstruktionsarbeit ist der Motor nach vorn verlegt, und auch die der Motor antreibenden, gewordenen Treibräder, die gleichzeitig Getriebe sind, liegen vorn. Aus der Abbildung des Vorderradantriebes ist, abgesehen vom Kardan

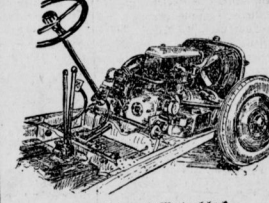
durch eine besser ausgelegte Achsführung, d.h. des Festhaltens des Wagens auf der Straße. Eine weitere Konstruktionsänderung hat die Hinterräder auf einen Arm gelagert ist, der um eine durch den Wagenrahmen hindurchgehende Achse schwingt, die Schwingbewegung also in



Hinterradaufhängung von oben gesehen

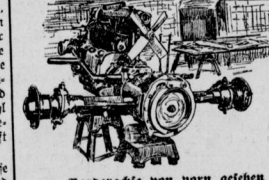
der Ebene des Rades erfolgt. So wurde die Verwendung eines vollständig geraden, tiefliegenden Rahmens ermöglicht, doch entgegen der sonstigen Richtung des ganzen Wagens in größtmöglicher Konzentration ist. Für die Führung sind Ventileleptitfedern verwendet, bei denen der für die ungedeckten Massen berechnete Federteil erheblich geringer ist und eine feste Anordnung am Wagenrahmen vorgesehen wurde. Die Ausweichung der Räder erfolgt wie bei jedem anderen Wagen; anders gelagert, um Begleitbewegungen, Steine, Löcher, Glas- und Metallgeräusche usw. in Anpassung der Straße zu umgehen, ohne das Wagenmassiv durch die Schwingbewegungen zu beeinflussen.

Die mehrjährige Anwendung schwingender Hinterräder und nichtschwingender Vorderachsen hat bewiesen, daß die Vorderreifen stets



Antrieb auf Motorblock

in Ventschenfel, die unmittelbare Wirkung auf die Treibräder — ohne Zwischenstellung von weiteren kraftübertragenden Kardangelen — deutlich ersichtlich. Die Vorderachse ist hier als Schwingachse ausgebildet. Auch das Motoraggregat für den Hinterradantrieb untersteht sich jetzt lediglich durch die Umschichtung von 180 Grad. Die ungedeckten Massen der Vorderachsen, deren Räder unter allen Umständen fest auf der Straße liegen müssen, wurden so auf ein Minimum reduziert. — Wie jedes Kraftfahrzeug von hinten abwärts, so lenkt auch der Vorderradantrieb, daß das bisherige System des Schichten von hinten abwärts, der Wagen also gegeben wird. Dabei können selbst die engsten Kurven ohne jegliche Gefahr des Schleuderns mit großer Geschwindigkeit durchfahren werden, auch auf nassem Meistler. Die ziehende Kraft bewirkt auch, daß sich der Wagen fast unmittelbar nach dem Vorfahren der Kurve wieder in die gerade Richtung einstellt.



Vorderradschleife von vorn gesehen

Dahinter Motorblock, Schwingrad und Kuppelung während der bisherige Hinterradantrieb die Schwingstellung verzerrte und in Ausrichtung der Rollkräfte die Schleudergefahr durch Bewandert erhöht wurde. Ein weiterer Vorteil ergibt sich beim Vorderradantrieb in der Bremswirkung

## Kebras

Die Schlussrennen auf der Olympiabaahn

Der die Witterung am vorigen Sonntag denkbar ungünstig gewesen, so lauchte diesmal über den Schlusssrennen der Olympiabaahn, über die schon kurz berichtet wurde, die schönste Verhältnisse, und erst, als das letzte Rennen beendet war, verdundelte sich der Himmel mit Regenwolken. Auch in sportlicher Beziehung fand der Reizausgang auf bestmöglichster Höhe, so man kann sagen, daß das Große Steher-Kriterium über eine Stunde das interessanteste Rennen der Saison war.

In der Reihenfolge Vordertour-Müller-Keris-Leddy-Sawall wurde gefahren; bald legte Sawall Dampf auf, gefolgt von Leddy, ging er auf den zweiten Platz, während es Müller gelang, Vordertour die Führung zu entreißen. Leddy verlor die mit aller Kraft, an Sawall vorbeizufahren, doch hielt er sich mehrere Minuten auf bestmöglicher Höhe, so man kann sagen, daß das Große Steher-Kriterium über eine Stunde das interessanteste Rennen der Saison war.

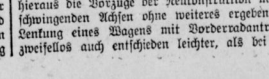
Die Entscheidung fällt in der 44. Minute, Müller hat sich in einen Kampf mit Sawall eingelassen und muß, ein wenig erschöpft, Leddy einbüßen lassen. Doch hinterher, manchmal auch nebeneinander liegen bis zum Schluss Sawall, Leddy und Müller, aber feiner hat soviel in sich, um den anderen zu passieren. Auch Vordertour müht sich mehrmals in den Kampf ein, der bis zum Schluss tobt, aber an der Reihenfolge nichts ändert; Leddy siegt vor Vordertour, Müller, Sawall und Keris, der nie eine Rolle spielt.

Leddy's große Fahrweise zeigte sich bereits im 10-Kilometer-Rennen. Er war hier mit der Führung abgegangen, um sie nicht mehr abzugeben, trotzdem sich Sawall alle Mühe gab, den Flüchtling einzuholen. Müller machte noch in der letzten Runde einen Angriff auf Sawall, der nur fünf Meter vor dem Hammerantrieb erbeutete. Keris hatte unter Motorblock zu leiden. Auch er, in Folge eines Sturzes beim Start, nicht disqualifiziert, und hielt die Weiterfahrt ein Knapp nach dem Ende im 20-Kilometer-Rennen. Hier hatte Müller Startnummer 1 und siegte so von der Spitze. Keris hatte wieder Motorblock, während Leddy hinter Sawall herjagte. Er trieb diesen auf Vordertour, der so energiegelohnter Widerstand leistete, daß Sawall, weit von seiner Höchstform entfernt, ins Schwimmen kam. So gelangte Leddy auf den zweiten Platz; den ersten verlor Müller an Keris, so daß er mit 30 Meter Abstand von dem Holländer durchs Ziel ging.

H.-r.

Es bleibt bei „Mein“! Die Academie Française hatte vor kurzem bei ihrer Arbeit für das neue Wörterbuch die Überweisung des Wortes „Zug“ übernommen. In der letzten Sitzung kam die Frage der Aufnahme dieses Wortes in Betracht, wobei es dem Wort „Zug“, und es wurde diesmal beschlossen, das Wort „Zug“ aufzulassen.

aufgebracht sind, wenn die Hinterräder ausgeschaltet abgebrummt waren, so daß sich auch hieraus die Vorteile der Konstruktionsarbeit mit vier schwingenden Achsen ohne weiteres ergeben. Die Lenkung eines Wagens mit Vorderradantrieb ist zweifellos auch einfacher, als bei Hinterradantrieb.



Spindelsteuerung mit rechts- und linksabhängigen Gewinde