

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Seite mit großem Sportteil!

Verlagsdruckerei: Nachrichten Dresden
Beispielpreis-Sammelnummer: 25 241
Kurs für Radikalpreise: 20 011

Bezugs-Gebühr vom 16. bis 30. Juni 1928 bei täglich zweimaliger Zustellung frei Haus 1.70 Mark.
Anzeigen-Preise: Die Anzeigen werden nach Maßstab berechnet: die einseitige 30 mm breite Zeile 25 Wp., für auswärts 40 Wp., Samstagsanzeigen und Eilanzeigen ohne Rabatt 15 Wp., außerhalb 25 Wp., die 20 mm breite Zeile 200 Wp., außerhalb 250 Wp., Cistengebühren 50 Wp. Zusätzliche Leistungen gegen Vorauszahlung.

Druck und Vertrieb: 1/42
J. G. Schönbach in Dresden
J. G. Schönbach

Rachdruck nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresdner Nachrichten“) zulässig. — Unverlangte Schriftstücke werden nicht aufbewahrt.

„Rak III“ beim 2. Start entgleist und zerstört.

Trotz riesigen Andrangs von Menschen niemand verletzt.

(Von unserem zum Start entsandten Dr. C. Sonderberichterstatter.)

Klein-Burgwedel, den 23. Juni, nachmittags.

Beim zweiten Start, mit verstärkter Raketenladung entgleist „Rak III“ zehn Meter hinter dem Start, explodierte und wurde auf die rechte Böschung hinaufgeschleudert, wo er vollkommen ausgebrannt und zertrümmert liegen blieb. Von den zahlreichen Zuschauern verunglückte dank der vorzüglichen Absperrung niemand.

Ueber die beiden Versuche, deren ersten wir bereits im Sonntagsblatt kurz schilderten, liegt folgende zusammenfassende Darstellung unseres Berichterstatters vor:

Im Sonderzug nach Burgwedel.

Der Sonderzug mit den geladenen Gästen verließ Hannover um 1,5 Min. Es geht nordöstlich, mitten hinein in die Heide. Zur Rechten grühen die vielen Schornsteine der riesigen Wismurger Zementwerke, wo eben erst dieser Tage die Dübenerburgschleuse des Mittellandkanals eingeweiht wurde. Ein leuchtender Sommertag liegt über Heide, Moor und Sand. Die schmucken niederländischen Bauernhöfe, tief gedrückt unter der breiten Wucht ihrer Stroh- und Riegel-dächer, bilden aus dem düsteren Graugrün der Kiefern-wälder. Grüne Balken mit untrüben Fenstern durchziehen die massigen Backsteingiebel. Auf den Weiden tummeln sich Kühe und Pferde. — So rollt der erste Personenzug über die rote einsame Strecke, die nach dem Arlege als Abkürzung der heute über Lehre umgeleiteten Verbindung nach Celle und Hamburg in Angriff genommen, ein Dörfchen des Daves-plandes wurde und nun unweit von Celle irgendwo im Celler Moor buchstäblich „im Sande verläuft“.

Der Ort des Startes.

Nach etwa halbstündiger Fahrt, vorüber an neubauten Bahnhöfen, die tot und unbenutzt an den Gleisen liegen, hält der Zug auf freier Strecke hinter dem Bahnhofe Burgwedel. Man klettert heraus und tritt auf Schienen und Schotter den Marsch zur Startstelle an. Motorbräunen rattern vorbei. In einem Güterwagen auf freier Strecke hat sich der Mundfunk installiert und die Bahn hat einen Telephonwagen zu dienstlichen Zwecken aufgestellt. „Kann man hier Pressegespräche führen?“, frage ich die Beamten. Dies Ansuchen wird brummig abgelehnt. Bis zum Dorfe Klein-Burgwedel ist es ein reichlicher Kilometer. Man rechnet, schaut sorgenvoll auf die Uhr. Na, das kann gut werden!

Befichtigung des Teufelswagens.

Nach 500 Meter steiniger Wanderung ist man am Start. Lohautomobile der Opelwerke halten hier. Die Strecke führt auf Kilometer gradlinig nach Nordosten und verläuft an dieser Stelle in einem tiefen Geländeeinschnitt, der abermals 500 Meter weiter durch eine Straßenbrücke überquert wird. Zwei bis drei Kilometer von dort entfernt kreuzt abermals eine solche Brücke den Bahnkörper. Die Felder und Weide sind mit Automobilen überfüllt. Menschen, Menschen, Menschen. In dieser Einsamkeit!

„Rak III“, ein kleines rotes Fahrgestell auf gewöhnlichen Eisenbahnrädern verbirgt sich unter einer Decke. Erst nach dem ersten Start kann ich ihn mir näher ansehen. Er hat keine feillichen Tragflächen mehr, sondern die Druckfläche ist, nach vorne abgeflacht, in die Mitte des vorderen Wagen-teils verlegt, damit der Luftdruck den in Fahrt befindlichen Wagen fortgeschleift auf die Gleise preßt. Die Raketen-einrichtung befindet sich, wie bei „Rak I“, im hinteren Teile des Wagens und scheint erheblich verstärkt zu sein. An den Rädern befinden sich Bremsklötze, die durch einen Hebel aus-gelöst werden, der nach unten aus dem Fahrgestell herausragt und seinerseits an einer bestimmten Stelle durch eine auf dem Bahnkörper eingebaute Einrichtung ausgelöst werden soll. Treten die Bremsklötze in Aktion, so beginnt eine Uhr abzulaufen, die wenige Sekunden später die Bremsraketen am Vorbereiten des Wagens zur Entzündung bringt.

Auf der ersten Straßenbrücke befindet sich gleichsam das Hauptquartier der gesamten Versuche. Ein Lohauto der Reichswehr hält hier, die für die Opelwerke die Ge-schwindigkeitsmessungen durchführt. Ein Telegraph nicht fort-gesetzt, Telephone klingeln. Nach dem genauesten Verfahren werden die Geschwindigkeiten festgestellt. Auf der andern Seite hat sich der Mundfunk installiert. Schupo, Landjäger und Feuerwehr wimmelt herum. Das Publikum hat sich nur widerwillig den mit Recht sehr strengen Absperrungs-vorkehrungen. Tausende haben sich eingefunden und be-wässern den oberen Rand der Böschung. Eine namenlose Spannung liegt auf allen Gesichtern, als

Früh von Opel

Im weißen Monteurmantel über dem beige-farbenen Sport-anzug Bearbütungs-worte an die geladenen Gäste richtet, die einige recht sensationelle Hinweise enthalten. In den vier Wochen seit dem Start auf der Aue, hat sich manches ereignet. Opel hat sich von dem weltrenommierten schweizerischen Ratter trennen müssen, der sich offenbar von seinen gewiß nicht uninteressanten Zukunftsprospekten nicht manchen realer technischer Möglichkeiten hat lösen können. Opel ist verdrängt zur Konkurrenz gegangen, den Ratter Nachbarn kein Platz zu machen, von denen ein Beobachter hoch in den Lüften über der Startstelle freilich. Mit ener-gischen Worten lehnt Opel die Verleumdungen durch Phantasten ab und sagt kein Leid über die verrückten Briefe, die er täglich er-hält.

3000 „Erfinder“ haben ihn bestürmt, aber in allen 3000 Zuschriften fanden sich nur zwei halbwegs brauchbare Gedanken. Witzkoller fanden sich ein, um „Fahr-arten“ in die Stratosphäre schon jetzt zu lösen. Die Witz-lerer warnen ihn, weil er ihrer Ansicht nach den Welt-untergang heraufbeschwören würde. Spiritisten haben die Geister der Verstorbenen befragt. Astrologen gaben gute Ratschläge. Eine Selbstmordkandidatin möchte die günstige Gelegenheit wahrnehmen, und erklärt sich bereit, „Stüchchen für Stüchchen ihres zerstückelten Körpers der Wissenschaft zum Opfer zu bringen.“ „Meine Herren von der Presse! Ich beschwöre Sie, helfen Sie uns das Interesse der Mensch-lichkeit zurückzuführen auf ein Maß, das fördert und nicht es hochzuschrauben auf eine Größe, die vernichtet. . . . Nicht sicher bin ich, ob es gelingen wird, den Wagen bei diesen ungeheuren Geschwindigkeiten auf den Schienen zu halten. Es ist nicht ganz unmöglich, daß dieser bei einem Entgleiten drei bis vierhundert Meter in die Luft gewirbelt wird. Es ist meine Pflicht, die Zuschauer auf dieses Gefahrenmoment hinzuweisen und zu bitten, die Strecke mindestens hundert Meter auf beiden Seiten freizuhalten.“

Die Zeitmessung bei den Versuchen wird mit den inter-national anerkannten Vöhrer-Messungen vorgenommen, die Hundertstelskunden registrieren und auf elektrischem Wege ausgelöst werden. Alle 250 Meter befinden sich Kontakte auf den Schienen, so daß die Maßlichkeit besteht, alle Abschnitte der Fahrt genauestens nachzurechnen. Nach Durchlaufen der zwei Kilometer langen Stoppstrecke treten die automatische Bremsen in Funktion, einige Sekunden später die Gegen-raketen, die die Geschwindigkeit des Wagens sofort herab-mindern.

Ohne Bremsen und Bremsraketen hätte der Wagen eine Auslaufstrecke von 20 bis 25 Kilometer notwendig.

Dann beginnen die letzten Vorbereitungen zum ersten Start. Die Spannung der Zuschauer wächst sieberhaft. Man sieht, wie die Decke vom Wagen heruntergenommen wird. Die Zündungen werden noch einmal nachgeprüft. Ein Warnungssignal läuft abermals die Strecke entlang.

Zwei Böllerschüsse knallen. Ein Monteur springt an den Wagen heran. Schaltet die Zündung ein. Springt die Böschung hinauf in Deckung. Ein, zwei, drei Se-kunden. Ein Donnererschlag. Feuer und Qualm springt aus dem Wagen. Schon sind die 500 Meter bis zur Brücke durchfahren. Der Teufelswagen rast unter uns hindurch. 500 Meter hinter der Brücke geschieht offenbar eine Fehlzündung. Eine Rakete springt aus dem Wagen und fährt krachend hoch in die Luft. Ein seltsames Feuerwerk zischt nach allen Seiten. In Qualm und Dampf ent-schwindet „Rak III“ in weiter Ferne. . . .

Fernsprecher klingeln: Start gestrichelt! Fragen Kreuz und quer: Welche Geschwindigkeit? Die Reichswehroffiziere sitzen an ihrem Messapparat. Rechnen in ihren Tabellen. Eine Motorbräune rast dem Raketenwagen nach. 180 Stunden-kilometer! schreit der Mundfunksprecher ins Mikrophon. Falsch! ruft ihm ein Offizier zu. 40 Kilometer! tippt ein Unbekannter. — Ich habe keine Zeit. Die Uhr zeigt 2 Uhr 35. In 2 u f- schritt nach Klein-Burgwedel, zum nächsten Telephon. Ein Weiland von Journalisten lehnt nach dem kleinen Dorfe ein. Wer die längsten Beine hat steigt. Niemand reißt ich in einem kleinen Grüntrablen, dessen Besitzerin mir sprach-lös zulacht, den Hörer vom Haken. Es ist 2 Uhr 45. Das Amt meldet sich — „Blitzgespräch Dresden 25241!“ Nach 2 1/2 Minuten ist das Gespräch hergestellt. . . .

Vorbereitungen zum Rekord-Start.

Zurück zur Straßenbrücke. Inzwischen ist „Rak III“ von der Motorbräune zum Startplatz zurückgeschleppt worden. Man prüft den Wagen. Die Ingenieure machen sich an die Montage der doppelten Ladung. Jetzt soll der Weltrekord gebrochen werden. Es dauert längere Zeit. Opel und Sander geben vorsichtig zu Werke. 4 Uhr ist schon vorbei. Die Massen warten geduldig. Bier- und Eis-verkäufer machen gute Geschäfte. Die Sonne brennt er-barmungslos. „Opel geht jetzt auf's Ganze“, raunt es in den Reihen. Die Bremsvorrichtung wird abmontiert. Auch keine Bremsraketen kommen in den Wagen. Eine nach der anderen verschwinden die schweren eisernen Raketen in dem Gehäuse, jede Schicht durch eine Lage Asbest getrennt. Es ist bald 4 1/2.

Neuer großer Erfolg der christlichen Eltern in Dresden.

Bei den Elternratswahlen in Dresden verdrängten die christlichen Eltern ihre Mehrheit an Vertreter gegenüber den weltlichen Elternräten um 25 Sitze. Die christliche Mehr-heit beträgt jetzt 240. Den ausführlichen Bericht siehe unter Dertliches.

Wieder und wieder werden die Zündungen nachgeprüft. Zum Schluß bringt man einen grauen Kater, der die Fahrt mit-machen soll, um nachzuprüfen, ob ein lebendes derartige Geschwindigkeiten überhaupt auszuhalten vermag. Man steckt ihn in einen Käfig, der auf dem vorgezeichneten Sitzplatz be-festigt ist. Früh v. Opel kehrt auf die Brücke zurück. Polizei räumt die Böschungen, wartet, mahnt, flucht. 4,25 Uhr donnern die Böller zum zweiten Start.

Daselbe Bild bei der Zündung, wie beim ersten Male. Eine, zwei, drei Sekunden. Die erste Detonation rauscht auf. Da, — plötzlich der Donner einer zweiten Ladung. Der Wagen springt unter unjagbarem Getöse hoch und wird mit rasender Wucht rechts an die Böschung geschmettert, etwa zehn Meter vom Start entfernt. Krachen, Feuer, Qualm, dicke weißliche Rauchschwaden hüllen den Ort der Katastrophe ein. Die Menschen sind in panischem Schrecken auseinandergespritzt.

Früh v. Opel

eilt von der Brücke herunter und auf dem Gleise der Un-glückshätte zu. Ich hinter ihm her. Man nimmt Deckung, um sich nicht den möglicherweise noch nachfolgenden Ex-plosionen auszuliefern. Filmoperatoren ranfen sich mit Polizi-sten, die sie zurückhalten zu versuchen. Hier Minuten nach dem Vorfall habe ich vor dem Brack von „Rak III“ die erste Unterredung mit Früh v. Opel. Die Rauchschwaden haben sich inzwischen verzogen. An der linken Böschung qualmt noch eine herausgeschleuderte Rakete. Man geht in grobem Bogen um sie herum. Der Raketenwagen, das vorher so schmale rote Ding, ist ein Trümmerhaufen. Kein Stück ist heil ge-blieben. Der rote Lack ist verbrannt. Ein tiefes Loch im Sande läßt die Wucht ahnen, mit der ihn die Fehlzündung von den Gleisen schleuderte. Von dem grauen Kater ward nichts mehr gesehen. . . .

„Worauf führen Sie den Vorfall zurück?“

frage ich den Konstrukteur, der auch in diesem Augenblick einer gehärdeten Doffnung seine sportmännische Ruhe nicht eine Sekunde verliert. Früh v. Opel glaubt an zwei Möglich-keiten. Einmal könnte eine Fehlzündung vorliegen, so daß an Stelle der vorgegebenen vier Raketen gleich mehr als ein-mal explodiert wären. Die andere Möglichkeit wäre die, daß überhaupt eine Startzündung von vier Raketen für den kleinen Wagen eine zu starke Zumutung gewesen ist. Der Wagen ist jedenfalls sofort von der ersten Detonation hinten hochgehoben und rechts seitwärts an die Böschung geschmettert worden. Es käme nun darauf an, entweder einen schwereren Wagen zu bauen oder überhaupt nachzuprüfen, ob nicht vier Startraketen jeden Wagen unweigerlich aus den Gleisen heben müßten. In diesem Falle würde man dazu übergehen müssen, die Startraketen nicht gleichseitig, sondern in ganz kurzen Abständen nacheinander zur Entzündung zu bringen.

Während ich mich nach seinen weiteren Plänen erkundige, läßt Früh v. Opel die Trümmer von „Rak III“ schleunigst mit einer großen Beilbahn bedecken. Festhält, daß die weiteren Versuche durch den Zwischenfall, der übrigens von einigen Zeitungen sensationell aufbehaucht wird, keine Verzögerung erleiden. Ein Versuch von den vielen ist mißglückt.

Zu Schaden ist niemand dabei gekommen.

Man wird an! Grund der gewonnenen Erfahrungen nunmehr „Rak V“ bauen. „Rak IV“, eine Konstruktion auf Venus mit ansehnlichen Metallscheiben, die ein Heruntergleiten von den Schienen verhindern sollen, ist gar nicht probiert worden, da wohl einmal der Gummi durch die ungeheure Reibung sofort verbrennen würde, und zum anderen der Wagen wegen der elastischen Räder sofort aus den Gleisen springen würde. Vielleicht übrigens, daß auch die „Schrägnach-oben“-Anordnung der Raketen bei dem mißglückten Start dazu beigetragen hat, den Wagen hinten derart herunterzudrücken, daß er vorn hoch und aus den Schienen sprang.

Die genauen Geschwindigkeiten beim 1. Start

betrugen übrigens: Höchstgeschwindigkeit 254 Kilometer, An-fangsgeschwindigkeit: 62, 159, 190 Kilometer. Nach Erreichung der Höchstgeschwindigkeit von 254 Kilometer leichten Bremsen und Bremsraketen ein, worauf die Geschwindigkeit auf 204, 160 und 159 fiel. Nach dem mißglückten zweiten Start wurden die Versuche abgebrochen. Der Sonderzug tutete seine Insassen zusammen. Man fuhr an einem Dorfe vorbei, das den schönen Namen „Krähwinkler“ trug. Einer im Abteil sumimte das Liedchen vom Krähwinkler Landwirt, der bekanntlich nur sehr langsam voranfam. Dies ist nun zwar nicht das „historische“ Kräh-winkel, doch scheint es immerhin eine erhebende Symbolik, daß unsern eines so benannten Ortes ausgerechnet der Welt-Geschwindigkeitsrekord gebrochen werden sollte.

Vorläufig kein neuer Start.

Hannover, 24. Juni. Früh v. Opels anfängliche Absicht, am heutigen Sonntag oder Montag einen neuen Start mit dem Raketenwagen zu unternehmen, ist aufgegeben worden. Früh v. Opel ist in der letzten Nacht von Frankfurt a. M. abgefahren. Es wird ein neuer Wagen gebaut werden, bei dem die letzten Erfahrungen ausgenützt werden sollen. Es wird dann zu geeigneter Zeit eine neue Versuchsfahrt unternommen werden, für die wieder die Burgwedel-Celler Bahnstrecke in Betracht kommen dürfte, da eine andere Linie nicht zur Verfügung steht. (T.-U.)