















1. Mitteldeutsche Zuverlässigkeitsfahrt 1934

Halles großer Tag im Motor-Sport

An 300 Fahrzeuge starteten auf dem Rossplatz - Unterwegs Geländeprüfungen schwerster Art - Zum Schluß querselbein über die Brandberge

Von unserem an der Fahrt beteiligten Dr. Hr.-Redaktionsmitglied

Tausende grüßten die mitteldeutschen Kraftfahrer

Die 1. Mitteldeutsche Zuverlässigkeitsfahrt 1934 ist mit dem gleichen sportlichen und kameradschaftlichen Geist, wie dem je...

Mit dieser in großartiger Form verlaufenen motorportlichen Veranstaltung erlebte die Stadt Halle, deren Bevölkerung an den Vorgängen während des Startes sowie besonders an der Querselbeinfahrt über die nördlichen Brandberge und am Ziel außerst regen Anteil nahm, ihren großen Tag...

Morgens früh am Startplatz

Hell stand der gelbe Sichelmond am fahlen blauen Morgenhimmel, als die ersten Teilnehmer...

Nachdem am Montage im Laufe des Nachmittags die Wettbewerbsteilnehmer aus dem Bereich der Kraftfahrergemeinschaften...

Es war recht kalt, gemessen in der Nacht, die jedoch zu Ende ging. Man sah es noch an den angefangenen Windstößen...

Eine Minute vor Zeit, um das Fahrzeug in Gang zu setzen, und dann 20 Meter weit zu fahren. So kam man startpunktfrei zum Start.

Mit Bemerkung stellte man fest, daß die genaue Kenntnis ihrer Maschinen mittels der größte Anzahl der Wettbewerbsteilnehmer in der Lage verbleibe, ihre Maschinen fehlerlos zum Ziel zu bringen.

Und der doch — ohne daß man es allerdings hörte — mit vielen eilt wohl noch einigermaßen lebendigen, dann aber stets müden werdenden, später kaum wiederzugebenden Zuhörern seiner nicht anspringenmollenden Maschine während der vorgeschriebenen sechs Stunden nicht vom Platz kam, schlang sich dennoch unblühmmer um die Belohnung mit einigen Ersatzpunkten in den Sattel, um als ein rechter Sportsmann versiegend, noch einmal nicht zu ändern sich, sich auf der Straße zu bewegen.

So verlief der Start bei annähernd 140 Motorrädern ohne wesentlichen Zwischenfall.



Surventedniff der Motor-24

Das Harzgebirge kam in Sicht!

Die Ostabhänge in seinem nördlichen Vorlande zeichnen sich sehr zum Vorwiesens jedes Kraftfahrers durch romantische Wildigkeit der Gassen, unüberwindliche Kurven und enge Passagen aus...

Nach traten die Harzwälder rechts und links zur Seite der Straße und ein Landschaftsbild trat sich auf, wie es herrlicher im ersten Frühlingsschneid kaum erlebt werden kann.

Als erster der in Sanftem fahrenden Kraftwagenfahrer begab sich nach startpunktfreiem Start Gruppenstafelführer Gauditz auf die 800-Kilometer-Reise durch Mitteldeutschland.



Die Verprüfung auf den Brandbergen

Diese tausend Zuschauer beobachteten die interessanten Vorgänge Kraftwagens der Nationalsozialistischen Kraftfahrerkörpers und der Motorhandarte, Motorstafeln und Motorfirmen...

In weniger als drei Stunden waren alle Teilnehmer auf der Reise geflohen, eine Leistung, die dem veranstaltenden Nationalsozialistischen Kraftfahrerkörpers und dem Deutschen Automobil-Club Gau 18 Mitte...

Unterwegs durch Mitteldeutschland

Sichtlich war inzwischen ein Frühlingssomntag angebrochen, als die Fahrerleiter der ersten Zeitkontrolle — Gerich — vortreten. Die Straße führte die Berliner Straße hinaus über Hohenheim, Wittenfeld, Grafenbainichen, Oranienbaum, Dessau, Pöhlitz zur ersten Zeitkontrolle in Verbiß und gestaffelt vielfach ein Tempo vorzulegen...

Von Loburg kommend, näherten sich die Fahrer Magdeburg, durchfahren es in der Reichsstraße und Subenburg und legten ihre Reise über Klein- und Groß-Dietzen über Geln und Adersleben nach Mücheln, der zweiten Zeitkontrolle, fort.

Während der Durchfahrt durch Batterie Fahrzeuge — Motorräder wie Kraftwagen — ohne ersichtliche Schwierigkeiten erlebte wurde.

Am Ziel

Unter den Klängen des Musikzugs der SS-Standarte 88, unter dem Jubel der Zuschauermenge, die alle ankommenden Fahrer freudig begrüßte, entwickelte sich am Ziel vor dem Weideparl ein frohengeistes Bild.

Wiesch wurden die letzten hundert Meter auf der Startlandstraße in einem Stillestand heruntergefahren, um pünktlich die Minute einhalten zu können, in der die Teilnehmer den Fahrern die Zeitabelle aus den Händen rufen und die jedem Fahrerlechner ausgehändigt war.

Die weiter unten besprochenen Ergebnisse erwiesen, welche schönen Erfolge die 1. Mitteldeutsche Zuverlässigkeitsfahrt 1934 als schwere Leistungsprüfung zeitigen konnte.

Bemerkenswert schließlich, daß die Stredeorganisation in anerkannter Weise durch Abteilungsleiter Reich und seine Männer sehr zuverlässig durchgeführt wurde.

Erstes Ergebnis

Von den 290 gestarteten Fahrzeugen erreichten 198 das Ziel, es gelangten zur Verzählung:

- Wagenfahrer: 59 goldene Medaillen, 50 silberne Medaillen, 8 bronzene Medaillen
Motorradfahrer: 15 goldene Medaillen, 45 silberne Medaillen, 16 bronzene Medaillen

Führerbesprechung des DVAC

Am Nachmittag fand im Hotel „Rosa Hof“ eine Führerbesprechung statt, zu der die Bezirks- und Ortsgruppenführer des DVAC Gau 18 Mitte von Gauführer Dehne begrüßt die Gauführer mit besonderer Verehrung den Präsidenten des DVAC Reichleiter v. Grolffstein, der durch die persönliche Teilnahme an der Mitteldeutschen Zuverlässigkeitsfahrt sein lebhaftes Interesse an den Geschehnissen und der Entwidlung des Kraftfahrwesens im DVAC Gau 18 Mitte zum Ausdruck gebracht hatte.

Wie der Präsident anlässlich betonte, ist er über das feste Wachsen des Gau 18 Mitte immer sehr erfreut gewesen. An anerkanntem Worten gedachte er der rastlosen Arbeit des Gauführers und seiner Mitarbeiter im Aufbau des DVAC gerade im mitteldeutschen Gebiet, wo nimmend ein DVAC-Gau entstanden ist, der unter den 21 Gauen im Reich als vorbildlich angesehen werden müsse.

Am weiteren Verlaufe der Besprechung gelangten Fragen der künftigen Organisation zur Verhandlung. Besonders wurde darauf hingewiesen, daß der DVAC heute die einzige Kraftfahr-Organisation ist, die seine Mitgliederpreise befreit, so daß jeder deutsche Kraftfahrer Gelegenheit hat, in die Reihen derer zu treten, die gemäß dem Willen des Führers und der Reichsregierung an der Zukunft der deutschen Kraftfahr mitarbeiten wollen, an einer Zukunft, die für das deutsche Volk von ungeheurer Bedeutung geworden ist.

Querselbein über die Brandberge

Schon gelächte am Vorabend die heimliche Seide die heimkehrenden mitteldeutschen Zuverlässigkeitsfahrer. Zur Linken lag der hohe Petersberg im Dunst, als man den letzten Ort auf der Fahrstrecke — Lettin — anfuhr.

Allegemein erwies sich die Einfügung dieses Streckenstückes in das Fahrprogramm zwar als außerordentlich erspöhernd, aber doch als zu bewältigend, da mit aller Vorsticht und ebenfalls geförderter Geschwindigkeit die „Verprüfung“ von fast allen



Gruppenstafelführer Gauditz während der Durchfahrt durch Batterie

Fahrzeuge — Motorräder wie Kraftwagen — ohne ersichtliche Schwierigkeiten erlebte wurde.

Am Ziel

Unter den Klängen des Musikzugs der SS-Standarte 88, unter dem Jubel der Zuschauermenge, die alle ankommenden Fahrer freudig begrüßte, entwickelte sich am Ziel vor dem Weideparl ein frohengeistes Bild.

Wiesch wurden die letzten hundert Meter auf der Startlandstraße in einem Stillestand heruntergefahren, um pünktlich die Minute einhalten zu können, in der die Teilnehmer den Fahrern die Zeitabelle aus den Händen rufen und die jedem Fahrerlechner ausgehändigt war.

Die weiter unten besprochenen Ergebnisse erwiesen, welche schönen Erfolge die 1. Mitteldeutsche Zuverlässigkeitsfahrt 1934 als schwere Leistungsprüfung zeitigen konnte.

Bemerkenswert schließlich, daß die Stredeorganisation in anerkannter Weise durch Abteilungsleiter Reich und seine Männer sehr zuverlässig durchgeführt wurde.

Erstes Ergebnis

Von den 290 gestarteten Fahrzeugen erreichten 198 das Ziel, es gelangten zur Verzählung:

- Wagenfahrer: 59 goldene Medaillen, 50 silberne Medaillen, 8 bronzene Medaillen
Motorradfahrer: 15 goldene Medaillen, 45 silberne Medaillen, 16 bronzene Medaillen

Führerbesprechung des DVAC

Am Nachmittag fand im Hotel „Rosa Hof“ eine Führerbesprechung statt, zu der die Bezirks- und Ortsgruppenführer des DVAC Gau 18 Mitte von Gauführer Dehne begrüßt die Gauführer mit besonderer Verehrung den Präsidenten des DVAC Reichleiter v. Grolffstein, der durch die persönliche Teilnahme an der Mitteldeutschen Zuverlässigkeitsfahrt sein lebhaftes Interesse an den Geschehnissen und der Entwidlung des Kraftfahrwesens im DVAC Gau 18 Mitte zum Ausdruck gebracht hatte.

Wie der Präsident anlässlich betonte, ist er über das feste Wachsen des Gau 18 Mitte immer sehr erfreut gewesen. An anerkanntem Worten gedachte er der rastlosen Arbeit des Gauführers und seiner Mitarbeiter im Aufbau des DVAC gerade im mitteldeutschen Gebiet, wo nimmend ein DVAC-Gau entstanden ist, der unter den 21 Gauen im Reich als vorbildlich angesehen werden müsse.

Am weiteren Verlaufe der Besprechung gelangten Fragen der künftigen Organisation zur Verhandlung. Besonders wurde darauf hingewiesen, daß der DVAC heute die einzige Kraftfahr-Organisation ist, die seine Mitgliederpreise befreit, so daß jeder deutsche Kraftfahrer Gelegenheit hat, in die Reihen derer zu treten, die gemäß dem Willen des Führers und der Reichsregierung an der Zukunft der deutschen Kraftfahr mitarbeiten wollen, an einer Zukunft, die für das deutsche Volk von ungeheurer Bedeutung geworden ist.



Gauführermeister Richter nach erfolgreicher Fahrt am Ziel

Während der Durchfahrt durch Batterie Fahrzeuge — Motorräder wie Kraftwagen — ohne ersichtliche Schwierigkeiten erlebte wurde.

Allegemein erwies sich die Einfügung dieses Streckenstückes in das Fahrprogramm zwar als außerordentlich erspöhernd, aber doch als zu bewältigend, da mit aller Vorsticht und ebenfalls geförderter Geschwindigkeit die „Verprüfung“ von fast allen









