

*International  
bewährt*



**Continental  
Reifen**

*Franz R. Schmidt 20*

WESTFALENHALLE

10. DORTMUNDER  
TAGERENNEN

15.-21. FEBR. 1952



DIE *güte* HERREN-, DAMEN- UND KINDERKLEIDUNG

**fischer-hettlage**  
DORTMUND

## STÜRME DER BEGEISTERUNG!



... auch über

## LEDERBEKLEIDUNG VON **STRAUSS**

Dortmund, Brückstr. 55 · Sofortige Mitnahme bei 1/2 Anzahlung  
Westfalens **einziges** Spezialgeschäft

## 10. Dortmünder 6-Tage-Rennen

Das Rennen wird gefahren nach den Bestimmungen des Bundes  
Deutscher Radfahrer für Sechstagerrennen

Beginn: **Freitag, 15. Februar 1952, 22 Uhr**

Ende: **Donnerstag, 21. Februar 1952, 23 Uhr**

Veranstalter: **WESTFALENHALLE AG**

Gesamtleitung und Sportliche Leitung:  
Direktor Wilhelm Wartelmann

Vorsitzender des Wettfahrausschusses:  
Erich Maltz, Witten

Sprecher: Sigmund Durst, Mathias Stollenwerk,  
Heinrich Münstermann

Sanitätsdienst: Rotes Kreuz und Arbeiter-Samariter-Bund

Preis des Programms 0,50 DM

## Die Teilnehmer des 10. Dortmunder Sechstagerennens

Lapébie — Carrara, Frankreich  
 Rigoni — Terruzzi, Italien  
 Bakker — Lakeman, Holland  
 Jacoponelli — Bittner, Frankreich/Deutschland  
 Lohmann — Plattner, Deutschland/Schweiz  
 Kilian — Roth, Deutschland/Schweiz  
 Schwarzer — Holthöfer, Deutschland  
 Bautz — Preiskott, Deutschland  
 Sagger — Schorn, Deutschland  
 Vopel — Zoll, Deutschland  
 Borkowaki — Veltmann, Deutschland  
 Ziege — Intra, Deutschland  
 Gillen — Siefert, Luxemburg/Deutschland  
 Derksen — van Est, Holland  
 Knoke — Schürmann, Deutschland  
 Zaaf — Charroin, Frankreich  
 Goebel — Kolbeck, Deutschland

*Nichts anderes!*



**RUBERG • RENNER-KETTENWERKE-HAGEN i.W.**

Beim Einkauf  
achten Sie auf die  
grün-braune Packung!

Nur darin befindet  
sich eine Original

**BRILLANT**  
**Ruberg**  
**GARANTIE-KETTE**

Ein Spitzenprodukt, dem  
unbedenklich höchste Be-  
anspruchung zugewandt  
werden kann.

Freitag, den 15. Februar 1952

20 Uhr

### Amateur-Vorprogramm

1. Städtekampf Bochum — Münster — Dortmund  
offen für 12 eingeladene Fahrer
2. Ausscheidungsfahren für Fahrer, die nicht am Städte-  
kampf teilnehmen

Vorstellung der teilnehmenden Mannschaften des Sechstage-  
rennens 21.30 Uhr

### Beginn des Sechstagerennens

22 Uhr

### Ablauf des Sechstagerennens

- 6.00 Uhr: Beginn der Neutralisation  
 12.00 Uhr: Ende der Neutralisation  
 15.00 Uhr: 1. Nachmittags-Wertung (5 Spurts)  
 16.30 Uhr: 2. Nachmittags-Wertung (5 Spurts)  
 17.30 Uhr: Räumung der Halle  
 19.00 Uhr: Einlaß der Besucher für die Nacht  
 20.30 Uhr: 1. Abend-Wertung (5 Spurts)  
 22.00 Uhr: 2. Abend-Wertung (5 Spurts)  
 24.00 Uhr: Mitternachtsputt  
 2.00 Uhr: 1. Morgen-Wertung (5 Spurts)  
 4.00 Uhr: 2. Morgen-Wertung (5 Spurts)  
 5.30 Uhr: Räumung der Halle

Tempo-Runden können nach Belieben der Rennleitung ein-  
gelegt werden (3, 2, 1 Punkte)

### Zur Beachtung!

Um die Sicherheit unserer Besucher und der Fahrer zu gewährleisten, bitten wir, die Barriere nicht zu übersteigen und nicht mit Gegenständen irgendwelcher Art zu belegen.

Während des Rennens ist das Überschreiten der Holzbahn verboten. Den Anordnungen des Sprechers am Mikrophon ist in jedem Falle Folge zu leisten. Der Veranstalter lehnt jegliche Haftung für Unfälle, die aus Nichtbefolgung dieser Anordnung entstehen, ab.

Wenn das Rennen aus technischen Gründen verlegt werden muß, erfolgt keine Rückzahlung des Eintrittsgeldes. Geloste Karten behalten dann für den nächsten Sonntag Gültigkeit.



Erwin Riep

## USA — Wiege des Sechstagesports

Von Alleinfahrten auf Hochrädern zu  
Zweierrennen auf Rennmaschinen

Sechstagerennen sind der größte sportliche Spektakel unserer Zeit. Gewiß, zu Olympischen Spielen, etwa Berlin oder London, kommen zwei Millionen Menschen als Zuschauer. Aber sie dauern auch 15 Tage und erstrecken sich mit 5000 und mehr Teilnehmern auf alle Sportarten. Auch gibt es Fußballspiele mit nur 22 Kämpfern, die, wie in Glasgow oder Rio de Janeiro, 150 000 und sogar 230 000 Menschen anziehen. Aber bei Sechstagerennen locken nur 24 bis 34 Rennfahrer in einer geschlossenen Halle an sieben Abenden, sechs Nächten und sechs Nachmittagen zusammen bis zu 100 000 Menschen. Bei manchem Sechstagerennen in New York haben schon 150 000 Freunde dieser Sportart die Drehkreuzer des Madison Square Garden oder der Kings-Bridge Armory in Bronx passiert. Eintrittspreise von 2 und 3 bis 100 Mark je Nacht und Kopf lassen die Höhe der Einnahmen und Umsätze ahnen. Die Höhe der Gewinnmöglichkeiten, aber auch die Größe des Risikos, wenn durch Übermüdung oder Lähmheit der Fahrer Interesslosigkeit oder Überfütterung des Publikums eintritt. In der langen Geschichte dieser Rennen sind Millionen-Einnahmen in Mark, Franken, in Pfund und in Dollar verzeichnet, aber auch Pleiten, von denen sich die bekanntesten Veranstalter nicht mehr erholen.

### Grenztall des Sports

Sind solche Rennen überhaupt noch Sport? Sie sind es nicht, wenn die Mediziner allein zu entscheiden hätten. Sie sind eine gewiß großartige Materialprüfung für die Maschinen. Und was die Fahrer betrifft, so beweisen sie nur, bis zu welcher Grenze die menschliche Leistung gesteigert werden kann. Die tollen Burschen fallen am Ende der 145 Stunden, nachdem sie jeder 2000 km heruntergetreten haben, nicht einmal vor Müdigkeit vom Sattel. Niemand kann sie davon abhalten, die große Schlufffeier jedes Sechstagerennens mitzumachen. MacNamara, der eiserne Australier, hat in 32 Jahren 160 Sechstagerennen gefahren und 18mal gewonnen. Noch im Alter von 30 Jahren war er der Schrecken aller Konkurrenten, wenn er wollte. Kilian/Vopel führten in einer Spanne von zehn Jahren 62 Sechstagerennen, davon in sieben Jahren 58. Kilian ist mit 35 Siegen insgesamt Sechstage-Kaiser, Vopel gewann 32mal. Zusammen sind sie das beste Sechstagepaar aller Zeiten.

Gesundheitsschädlich sind die Rennen also nicht, zumal mit Ausnahmen der Jagden nur immer einer von beiden fährt. Aber klar ist, daß nur Menschen mit Rennpferdlungen und Löwenherzen und Muskeln und Sehnen besten Wachstums Sechstagerennen überhaupt bestreiten und durchhalten können. Sechstagerennen

Im  
**Asbach  
Uralt**  
ist der Geist  
des Weines

Asbach Uralt

The advertisement features a large, ornate, black-and-white illustration of a snifter glass filled with brandy. The glass is set against a background of intricate, swirling decorative flourishes. The text 'Im Asbach Uralt ist der Geist des Weines' is written in a mix of bold, blackletter-style fonts and elegant script. The glass itself has 'Asbach Uralt' printed on it.

sind eine bis zum äußersten vorgetriebene Mischung aus Sport und Geschäft, aus Materialprüfung und Unterhaltung, aus menschlicher Höchstleistung und Sensationsgier. Wer sie einmal richtig erlebt hat, geht immer wieder hin.

#### 1869 in New York

Nach amerikanischen Aufzeichnungen hat die Wiege der „Six-days“ in den USA gestanden. Das erste Rennen soll bereits 1869 in einer kleinen Halle in New York ausgetragen worden sein. Einzelheiten über die Art der Abwicklung und der Regeln liegen nicht vor. 1875 gab es in Birmingham in England eine sechstägige Materialprüfung für Hochräder. Dort fuhren die Fahrer täglich nur zehn Stunden.

Das erste Sechstagerrennen mit einer ununterbrochenen Fahrzeit eines Rennfahrers und einer Leistung von 2574 km wurde 1891 in Neu York veranstaltet. Ein Jahr später fand sogar — man höre und staune! — ein solches Rennen mit Damen statt. Der Reiz der Neuheit ging schnell verloren. Die Zuschauer fühlten sich durch das ewige Einerlei der Rundendreherei gelangweilt. Bei einer Bahnlänge von anfänglich 40 und 80 m auch kein Wunder. Nach einem krassen Mißerfolg trat eine Unterbrechung von vier Jahren ein.

#### Bis 1897 Alleinfahrt

In dem Programmheft des 59. New Yorker Sechstagerrennens aus dem Jahre 1935 gibt der bekannte Veranstalter Harry Mendel einen geschichtlichen Rückblick. Er schreibt: „Bis 1897 waren die Rennfahrer gezwungen, ohne Partner für sich allein zu fahren, und zwar 142 Stunden lang. Sie ruhten für ein paar Stunden, wenn die Natur das verlangte oder ein Sturz es erforderlich machte. Die Gesetzgeber hielten diese Art von Unterhaltung jedoch für zu grausam. Nachdem Charlie Miller in zwei aufeinanderfolgenden Jahren die Elite der amerikanischen und europäischen Fahrer in Grund und Boden gefahren hatte, wurden 1898 die Bedingungen durch ein Gesetz geändert. Das Gesetz verlangte, daß kein Teilnehmer innerhalb von 24 Stunden mehr als 12 Stunden fahren durfte. Eine fündige Wettkämpfleitung hatte dann die Idee, aus zwei Fahrern eine Mannschaft zu bilden. Jeder von ihnen hatte 12 Stunden zu fahren. Die Ablösung konnte beliebig erfolgen. Das war die Geburtsstunde der Sechstagerrennen moderner Prägung. Die alte Tretmühle „Jeder für sich“ war aus der Welt geschafft.“

An anderer Stelle verrät Harry Mendel, daß 1891 und 1892 noch allgemein auf Hochrädern gefahren wurde. Das erste sogenannte Sicherheitsrad neuzeitlicher Prägung wurde Ende 1892 von Albert Stock eingeführt. 1893 fuhren die Teilnehmer noch gemischt, teils auf dem Hochrad, teils auf den neuen Maschinen. Das muß eine fürchterliche Schaukelei gewesen sein! 1894 ändlich hatte sich das Fahrrad in seiner heutigen Bauart auch als Rennmaschine durchgesetzt.

#### Ab 1900 regelmäßig

Die Rekordliste der New Yorker Sechstagerrennen wird offiziell seit dem Jahre 1900 geführt. Die Sieger heißen Elkes/McFarland mit fast 4000 km. 1901 taucht erstmalig der Name Bobby Walther auf, der einer der ganz Großen werden sollte. Sein Sohn Jimmy wurde nicht weniger berühmt. Er gehörte noch zu den Gegnern der Deutschen Dülberg, Petri, Wissel, Kilian und Vopel, die noch heute mit ihm befreundet sind. Als bekannte Sieger und Placierte dieser ersten Jahre nennen wir noch die Amerikaner Leander, Bedell, Moran, Bowler, Root, Fogler, den Belgier Vanderstuyft und den Holländer Stel.

Dann erst kamen mit Walter Rütt, Reggie MacNamara und später mit Piet van Kempen die ganz großen Sterne des Sechstagesports.

Burghard von Reznicek:

## Sechstagerrennen einst und jetzt

Als ich vor kurzem wieder einmal meinen alten Freund und Kollegen Gaston Bénac, den dynamischen Sportchef von „France-Soir“, Allround-Journalist und Globetrotter, traf, hatte er zwei Fragen, die er vordringlich beantwortet haben wollte: „Wie geht es Max (Schmeling), und was macht die Westfalehalle, wird sie bald wieder auferstehen?“ Und seine immer so vergnügt zwinkrunden schwarzen Augen strahlten wie Onyx, als ich ihm nur kurz entgegnete: „In Dortmund geht es wieder ganz groß los, mon vieux.“ Mit dieser kleinen Intuition möchte ich vor allem den jüngeren Lesern dieser Zeilen vor Augen führen, daß die Westfalehalle auch heute noch im sportbegeisterten Ausland ein Begriff ist, wie es in diesem Ausmaße nur der Sportpalast von Berlin war und in ihrer kürzeren Bestandperiode auch die Deutschlandhalle. Die im Verlaufe der Jahrzehnte unter dem Dach der Dortmunder Arena abgehaltenen Sportfeste der verschiedensten Zweige und die großartigen Festspiele haben ihr Echo auch jenseits der Grenzpläne gefunden, und die Nachbarschaft von Frankreich und den Beneluxstaaten hat ganz erheblich zu der Popularität der Westfalehalle im Ausland beigetragen. Hines aber war stets einer der Saisonhöhepunkte, von denen man auch in Brüssel oder Paris sprach: die „Six-Jours de Dortmund“.

Im Wirbel der Jahre haben die Sechstagerrennen ihren faszinierenden Reiz und ihre magnetische Anziehungskraft beibehalten. Das „Karusell des Teufels“, wie es einmal ein Berliner Feuilletonist (sagte, hat mit seiner Mischung von elementarem Sportgeschöhen und einmaliger, hektischer Umgebung Millionen Menschen in der Alten und Neuen Welt in seinen Bann geschlagen und trotz aller Wandlungen in der äußeren Austragungsform und trotz vieler Vorfälle und Anfechtungen seine Daseinsberechtigung immer wieder bewiesen. Seit sich noch zu unserer Väter Zeiten die Erfinder der Tag-und-Nacht-Formel das Mannschaftssystem mit Ablösung zulegte und die Six-Days vor dem ersten Weltkrieg in USA ihren Siegeszug antraten, hat der Kampf um die begehrte Runde bei den berühmtesten Fahrern wie auch bei den bekanntesten Persönlichkeiten der Öffentlichkeit immer wenigerstens möchte jeder dabei gewesen sein, ob Tour-de-France-Sieger oder Stehermeister, Sprinterkönig oder Verfolgungschampion, einmal wagt auch der Dichter oder Politiker, der Rektor oder Staatssekretär einen Sprung in den Hexenkessel nächtlicher Sechstagerjagden, von deren Fluidum man mitgerissen wird, man man wollen oder nicht. Diesseits und jenseits des schimmernden Holzovals liegt die Schaubühne der Six-Days, denn das brodelnde Leben auf dem „Heuboden“ und im Innenraum, bei den Logenstammgästen und auf der Wandelgängen gehört genau so zum Gesamtbild wie das bunte Treiben im Fahrerlager an den Boxen und die Kreiselerei der Hauptdarsteller auf der hell erleuchteten Platte. Oft vermag man nicht einmal zu sagen, welcher Sektor der Bühne

**Deters**  
DORTMUND · WESTENHELLWEG 16

Das Spezialgeschäft für hochwertige  
Herren- und Damen-Kleidung

gerade der fesselndere ist, denn bei den Six-Days ist nichts unmöglich. Ihr glaubt mir nicht? Und doch ist es so.

Als ob es heute wäre, erinnere ich mich das Tages, als Walter Rütt, der Sechstageskaiser der Jahre vor dem ersten Weltkrieg, vor den Ausstellungshallen am Zoo, Schauplatz der ersten Sechstagerennen Deutschlands (1909), nach langer Verbannung heimkehrte und die Berliner bis zur Gedächtniskirche den Vorplatz belagerten. Rütt konnte durch Fürsprache des Kronprinzen wieder starten (der Rheinländer hatte über dem Großen Teich einen Dienstpflichttermin verabsäumt), und der Hohenzollererbe erschien dann als erster Prominent in der Ehrenloge, geleitet von Direktor Hölcher mit seinen Trabanten, die damals als Funktionäre sich den Zylinder aufzusetzen hatten. Ja, und dann, dann blickten Tausende auf die farbige Schlange des Feldes, das in flotter Fahrt das 160-m-Oval umkreiste, und man wartete auf die Jagd, auf den Kampf um die Runde zwischen den wenigen starken Paaren. Stunden warteten wir und eine ganze Nacht, ja Nächte sogar, bis irgendwann die Bombe platzte und der Fehlschandschuh hingeworfen wurde. Denn war die Hölle los, und es wurde kein Pardon gegeben. Eine Runde war eine Runde, und einmal verloren, konnte sie nicht so leicht wiedererobert werden. Wer diese entscheidende Stunde miterlebte, hatte Schweiss gehabt, war gerade dahem sein Nickerchen machte, ärgerte sich grün und gelb und schwor sich, das nächstemal sechs Nächte nicht von der Brüstung zu weichen. Der großartige Rahmen war aber schon damals der Triumph der Sechstagesächte. Noch sehe ich die Holzbrücken vor mir, die von den Tribünen zum Innenraum führten und ein ideales Gelände für pompöse Auftritte der Prominent bildeten. Da zogen die Bühnenstars in Freck und Claque hinüber, von Guido Giampietro vom Metropol bis zur Massary, von der Gussy Holl bis zu Paul Wegener, von Max Reinhardt bis zur Geraldine Farrar von der „Königlichen“, da sah man den Boxer Flint und den Staatssekretär Lewald und die Großen vom Turf und Tennis, Ringen oder Rudern. Keiner entging den Glössen des Olymps, der Scharen der Zünftigen, die den „Heuboden“ für alle Zeiten zum pulsenden Herzen des Sechstagerennens machten, mochte es in Berlin abrollen oder in Paris, in Brüssel oder später in Dortmund.

Längst sind die Gestalten jener „Steinzeit“ unserer Sechstagerennen Legende geworden, und sogar die Helden der Epoche zwischen den beiden Kriegen konnten

## Die bisherigen Dortmunder Sechstagerennen

### 5. bis 11. März 1926

1. Rieger-Knappe (Breslau)

### 4. bis 10. März 1927

1. Lorenz-Tonani (Berlin-Italien)

### 13. bis 19. Januar 1928

1. van Kempen-Dewolf (Holl.-Belg.)

### 8. bis 14. März 1929

1. Goebel-Dinale (Dortmund-Italien)

### 10. bis 16. Januar 1930

1. Rausch-Hürtgen (Köln)

### 9. bis 15. Januar 1931

1. Schön-Pijnenburg (Wiesb.-Holl.)

### 8. bis 14. Januar 1932

1. van Kempen-Pijnenburg (Holl.)

### 6. bis 12. Januar 1933

1. Schön-Buschenhagen (Wiesb.-Bert.)

### Januar 1934

1. Broccardo-Guimbretiere (Frankreich)

man nur dem Namen nach, soweit sie nicht wie ein Piet van Kempen oder Rausch-Hürtgen, ein Adolf Schön oder Buschenhagen, in die Geschichte des Radsports eingegangen sind. Mit der Glanzzeit der Six-Days in der Westfalenhalle ist die Periode der hochbewerteten Sprints eng verknüpft. Um aus dem Dilemma herauszukommen, während der ereignislosen Wertzeit zwischen ein paar Kapitaljagden den Tausenden von Sportfreunden etwas zu bieten und den Rennverlauf nicht ausschließlich von dem Ausgang einer oder weniger Kraftproben zwischen den Crack-Mannschaften abhängig zu machen, wurden die Wertungssprints eingeführt, die den Rennen plötzlich ein ganz anderes Gesicht gaben. Die Sprinter verbündeten sich mit „Bolzern“ zu schlagkräftigen Mannschaften, und die sportgewaltigen Herren hatten goldene Zeiten, zumal die Flut der Prämien anschwellte, zu deren Hause besonders Paris beizug. Wenn man heute hört, daß vor einem Vierteljahrhundert die Revuelänzerinnen vom Casino de Paris, die berühmten Dolly Sisters, für einen einzigen Sport 10 000 Franken, also etwa 5000 Goldfranken, ausgesetzt haben, hält man das kaum für möglich. Die phantastischen Sprints in der Westfalenhalle waren ebenso attraktiv für die Dortmunder Rennen wie auch die enormen Jagden, die von Jahr zu Jahr auch immer wieder neue junge Mannschaften in den Vordergrund rückten. Wir haben sie alle in der Westfalenhalle groß werden sehen, von Rausch und Hürtgen bis zu Goebel und Dülberg, von Killan und Vopel bis zu Jocksch und Pützfeld, und selbst die Breslauer oder Berliner Garde fand dort ihre Bestätigung. Für mich waren gerade die vielen neuen Gesichter und aufstrebenden „youngsters“ eine der fesselndsten Eigenheiten der Westfalenhallenrennen, und es sollte mich nicht wundern, wenn das bisher ungelöste Problem der Kreierung deutscher Klassepaare in Dortmund über Jahr und Tag geklärt wird. Wozu natürlich gehört, daß Mannschaften die Chance erhalten, über einen längeren Zeitraum beisammenzubleiben. Es braucht meist mehrere Saisons, bis ein Team sich richtig eingespielt und Erfahrung gesammelt hat. Die heutigen Sechstagerennen mit ihrer ganz veränderten Kampfweise verlangen von den Fahrern genau soviel wie die Kämpfe der Vorkriegszeit. Im Gegenteil, es scheint mir, als ob zu einer tüchtigen Dosis von reellem Können und bester Technik die Strategie eine noch viel größere Rolle spielt als früher, was die Six-Days neuester Prägung für den alten Sechstageshasen besonders interessant macht. Indirekte Vergleiche hinken im allgemeinen immer etwas, und ich sträube mich dagegen, ein Urteil darüber abzugeben, ob Sechstagesfahrer dieser oder jener Epoche besser oder stärker waren. Doch möchte ich behaupten, daß wirkliche Klassefahrer auch früher, als um eine einzige Runde bis zum Unfallen gekämpft wurde, ihren Mann gestanden und sich durchgesetzt hätten. Freuen wir uns, daß Dortmunds reelle große Piste dem Tüchtigen freie Bahn gewähren wird. Es gilt jetzt für unsere Fahrer nur, zuzugreifen.



Sechs Tage drehen die Fahrer Runden,  
wir alle erleben frohe Stunden,  
den schnellsten Fahrern winkt Sieg und Ehr',  
wir bleiben bei Krämer-Magen-Likör.

**Dortmunder Brennerei u. Likörfabrik**  
*Hermana Krämer G.m.b.H.*

Stammhaus seit 1863 · Dortmund · Weiberstr. 26



## Die Fahrer des 10. Dortmunder Sechstagerrenns (15.—21. 2. 1952)

**Milo Carrara (Paris) — Guy Lapébie (Bordeaux)**

Der 27jährige schwarzhaarige Carrara trat mit dem Preis der Nationen 1945 als Sieger groß in die Öffentlichkeit und wurde französischer Straßenmeister 1947 und Sieger im Kriterium der Asse. 1949 holte er sich das Europa-Kriterium. Als Mannschaftsfahrer mit Goussot gepaart, erstklassig wurde er Sechstagerfahrer erst nach seiner Verbindung mit Guy Lapébie. Letzterer, heute 35jährig, ein Bruder des erfolgreichen Roger, fuhr 1936 in Berlin auf der Olympiade erste Goldmedaille im 4000-Meter-Mannschaftsabahnfahren mit heraus, wurde Dritter der Tour de France 1948, Zweiter von Paris—Brüssel, Dritter von Paris—Tours und Zweiter im Nationalen Kriterium von 1950. Hatte Lapébie 1948 mit Sérés das Sechstagerrennen von Paris gewonnen und 1949 mit Brunell, holten sich die verbündeten Carrara/Lapébie die 6 Tage von Hannover und München 1951 und das 35. Berliner Sechstagerrennen.

**Saverino Rigoni (Gallio, Venedig) — Fernando Terruzzi (Malland)**

Als Amateurlmeister und Olympiateilnehmer 1932 wurde Rigoni 1937 Berufsfahrer, der heute 38 Jahre zählt, und aus dem guten internationalen Sprinter entwickelte sich ein ausgezeichnetener Sechstagerfahrer. Terruzzi gewann 1938 noch die goldene Olympiamedaille auf dem Zweisitzer, wurde nachher Berufsfahrer und verband sich heute, 28 Jahre alt, als gewandter und schneller Fahrer mit Rigoni. Als Zweite im 70. New Yorker Sechstagerrennen gewonnen die Italiener das 31. Berliner Sechstagerrennen, das 71. New Yorker sowie die beiden letzten Münsteraner Sechstagerrennen 1950 und 1951. Sie kommen aus Kopenhagen als Sieger der 100 Kilometer.

**Henk Lakeman (Amsterdam) — Cor Bakker (Zaandam)**

Der „radelnde Tenor“ Lakeman tauchte nach Erfolgen auf holländischen Straßen im Sechstagerrennen von Münster 1950 auf und endete mit Bakker hinter Kilian-Roth auf dem Ehrenplatz. Die internationale „Ronde von Holland“ über 2500 Kilometer gewann er im gleichen Jahre gegen internationale Konkurrenz, und seine bedeutsamsten Siege fuhr er im Mehrkampf der Rundfahrtsieger in Hannover, mit Vooren in den 145 Minuten von Berlin und dieses Jahr in Hannover zur Eröffnung heraus. In Frankfurt und Münster gab es mit Bakker fünfte Plätze, desgleichen in Kopenhagen mit dem Dänen Christensen. Bakker, einer der unauffälligsten stillen Fahrer, buchte mit van Beek in den 1001 Runden von Münster den 2. Platz und mit Vooren sowie Lakeman in allen bestrittenen Sechstagerrennen ausgezeichnete Plätze.

**Jacoponelli (Frankreich) — Günter Bintner (Dortmund)**

Der schnelle französische Sprinter hat die Umstellung vom reinen Flieger, als der er überaus erfolgreich war, rasch bewerkstelligt und diesen Winter die Sechstagerrennen von St. Etienne, von Hannover, beendet und in Berlin erst am Schlußabend aufgegeben. Wird als Sprinter der Weltklasse sehr zu beachten sein. Günter Bintner (Dortmund) hat sich als Berufsstraßenfahrer sehr bewährt und bei den Straßenrennen gute Plätze belegt. Er bildet mit dem Pariser „Jaco“ eine sehr starke Mannschaft, die sicherlich am Schlusse des Rennens im Vordergrund zu finden ist.

**Walter Lohmann (Bodum) — Oskar Plattner (Schweiz)**

Der heute 41jährige achtfache Deutsche Stehermeister und Exweltmeister hinter Motoren war als Berufsfahrer vor dem Kriege auch ein ausgezeichnetener Mannschaftsfahrer. Von seinem alten Können auf diesem Gebiet gab er Proben in



Dortmund als Partner von Goebel und während des Krieges von Pellenaars und nach dem Kriege mit Killian in München und Schorn in Frankfurt. Er wird sich in Dortmund besonders verpflichtet fühlen. In dem Amateursprintermeister Oskar Plattner (Schweiz) von 1946 hat er einen großartigen Partner. Schnell als Sprinter, ausdauernd als Straßenfahrer und hart als Mannschaftsfahrer. Siebenmal vor zwei Jahren in Münster, wurde er mit Knacke Viertes im Sechstagerennen von Hannover und Sechstagesieger mit W. K. Nielsen in Kopenhagen. Eine interessante Mannschaft!

#### Gustav Killian (Dortmund) — Jean Roth (Schweiz)

Der Weltrekordmann der Sechstagesfahrer, der mit 35 Siegen selbst Torchy Peden (Kanada) und Piet van Kempen (Holland) übertrumpfte und der mit Vopel unerreichte Klasse in USA war, hat sich mit dem von ihm betreuten jungen Schweizer Jean Roth wieder als Mannschaft für das Rennen in seiner Heimatstadt vereinigt, in Erinnerung an den gemeinsamen Sechstagesieg vor zwei Jahren in Münster. „Gustav“, als einer der populärsten Fahrer des 10. Dortmunder Sechstagerennens, sollte mit dem ungemein stark gewordenen Roth mit zu den Favoriten zählen, eingedenk der 2. Plätze, die Roth mit dem jungen Intra in Frankfurt und Hannover herausfahren konnte, und seiner großen Spurtstärke mit Preiskell in Berlin.

#### Helser Schwarzer (Hannover) — Werner Holthöfer (Bielefeld)

Schier 30 Jahre ist der fünffache Deutsche Verfolgungsmeister alt, der manchen Sturm erlebte, viele Straßenschlachten gewann und Deutscher Mannschaftsmeister mit seinem alten Freund Saager wurde. Internationale Erfolge neben „Rund um Köln“ in der Schweiz, in „München—Zürich“, und der sechste Platz in der Straßenweltmeisterschaft des Vorjahres in Italien zeichneten ihn besonders aus. Als Mannschaftsfahrer gut, als Sechstagesfahrer immer kritisch, bildet er mit Werner Holthöfer eine Mannschaft, die als Amateur in der Westfalenhalle seine Bahnfahrerlaufbahn gewann, neben Fernfahrtsiegen auf der Straße im Jahre 1949 Deutscher Mannschaftsmeister der Bahn mit Pankoke zusammen wurde und in den Sechstagerennen von Hannover mit bemerkenswerter Energie auf Plätzen das Ziel erreichte.

#### Erich Bautz (Dortmund) — Hans Preiskell (München)

Über den fünffachen deutschen Radmeister dürften in Dortmund nicht mehr viele aufklärende Worte notwendig sein. Spitzenreiter einer Tour de France, anerkannter Rundfahrtspezialist, Gewinner des „Grünen Bandes vom Rhein“ im Jahre 1947, dreifacher Deutscher Straßenmeister und zweimaliger Deutscher Stehermeister ist Bautz auch als Mannschafts- und Sechstagesfahrer erfolgreich und bekannt, der vereblich bisher auf einen Partner solcher Qualitäten wartete, wie er ihm im 10. Dortmunder Sechstagerennen nun mit Hans Preiskell (München) gegeben wird. Dieser Unerwartete auf Straße und Bahn, in Mannschafts- und Steherrennen im vergangenen Sommer, erreichte mit Mirke diesen Winter seine Bestform und undankbare vierte Plätze in Frankfurt und Münster, bis Rudi Mirke das tragische Rennfahrerschicksal aus der Nacht fuhr mit allen Partnern, ob Saager oder I. Hörmann, im In- und Auslande überragend, endete mit Plattner in den 25 Stunden von Frankfurt vorne und besitzt in Bautz einen ruhigen, stillen, vor allem aber verlässlichen Partner als solide Ausgangsbasis für einen neuen Erfolg.

#### Jean Schorn (Köln) — Harry Saager (Bad Reichenhall)

Der Kölner hat als Steher die Jahre über sein Können als Winterbahnfahrer nicht verlernt. Der mehrfache deutsche Sprintermeister und Stehermeister von 1947 hatte rasch wieder Tritt gefaßt, fand in Zims und Bautz noch nicht die

Fortsetzung auf Seite 29

## Was ist erlaubt?

Wie bei jedem anderen sportlichen Wettkampf, sind natürlich auch bei einem Sechstagesrennen sportliche Regeln zu beachten und einzuhalten. Das sind jene, die von sportlichem Anstand diktiert werden.

Niemals wird ein Fahrer die Sympathie der Zuschauer auf seiner Seite haben, wenn er zwar noch in den Grenzen des Erlaubten geblieben, aber nicht ganz fair geblieben ist. Andererseits wird sich ein Bewerber auch dann die Gunst der Öffentlichkeit erhehlen, wenn er ehrenvoll verliert.

### Notes, grünes und weißes Licht

Das 10. Dortmunder Sechstagesrennen beginnt am 15. Februar um 22 Uhr und endet am 21. Februar um 23 Uhr. Insgesamt sind 145 Stunden zu fahren, die an der Runden-(Stunden-)Tafel angezeigt werden. In der letzten Stunde werden nur Woboten gefahren (10, 2, 2, 1 Punkte).

Wertungen werden durch grünes Licht, Pankoke 0,114 durch weißes Licht angezeigt. Müß das Rennen durch Sturm, Beschädigung der Bahn usw.) unterbrochen, d. h. neutralisiert, werden, erscheint rotes Licht an der Anzeigetafel. In der Schlussrunde wird das Rennen in keinem Falle neutralisiert, auch bei Stürzen nicht.

Sechstagesrennen werden durch Punktverträge bzw. Rundtagewinn entschieden. Wertungspunkte sind vorgegeben um 15,99, 16,39, 20,39, 22,00, 2,90 und 4,00 Uhr (in 2-Sparten). In das Wertung werden 5, 3, 2 und 1 Punkte vergeben. Von der Rennleistung können sich Belieben Importanden einsteigeln werden (3, 2, 1 Punkte). Rundtagewinne gehen über Punkte.

Jede Mannschaft besteht aus zwei Fahrern gleicher Bekleidung, die sich, außer bei den Wertungen, beliebig abtauschen können.

### Defekte

Bei Defekten muß der Fahrer oder sein Partner innerhalb von zehn Runden das Rennen aufgenommen haben. Der Schaden ist dem Wertfahrtschied bzw. dem Bahnfunktionär sofort zu melden, die er behoben ist. Verhinderung eines Defekts wird bestraft. Defekt ist durch Handaufheben anzuzeigen.

### Sturz

Bei einem Sturz hat der Partner innerhalb von zehn Runden, bei einer Dagei sofort einzutreten, und sich in die Gruppe einzureihen, in der sich sein Partner befand. Bei schweren Stürzen kann für ein Paar das Rennen neutralisiert werden. Über die Dauer entscheidet Bahnrat und Renngericht. Bei einem Massensturz wird das Rennen durch drei Glockenschläge neutralisiert, gleichmäßig leuchtet über der Nummertafel rotes Licht auf. Das Neutralisieren wird durch fünf Glockenschläge beendet. Der von der Neutralisation betroffene Fahrer hat sich an Wertungspunkt nicht zu beteiligen. Der Stand der Mannschaft bleibt unverändert.

## WER WEISS, WAS...



... für ein Pedal sein Fahrrad hat — was für eine Kette — was für eine Nabe ... ?  
Tragen diese Teile das **U** Zeichen, so sind sie gut. Es sind die Erzeugnisse einer Firma, die mit Stolz von sich sagen kann:  
Es gibt kein Land in der Welt, in dem **union** Erzeugnisse nicht gebraucht werden.

Die Fahrer der leichten Maschinen, die Sportfahrer, aber wissen es ohnehin seit Jahrzehnten:

607 1ST union





## Wertungstabellen

### Wertungsspurts

(10 Runden)  
werden mit  
5, 3, 2, 1 Punkten  
für die ersten  
Vier bewertet.

Nur in der letzten  
Stunde am Schluß  
des Rennens  
erhält der Spurt-  
sieger 10 Punkte

Fahrer der  
gleichen  
Mannschaft  
unterscheiden  
sich durch rote  
und weiße  
Rücken-Nummern.

Samstag, den 16. Februar 1952										
Rückennummer der Mannschaft	Namen der Fahrer	Trikoloffarbe	1.-2. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts		Punktsiegergebnis	Gesamtpunkte	Rangfolgeverhältnis	Rundenzeit	Rundenzeit	Rundenzeit
			3 Uhr	4 Uhr						
weiß rot	1	Lapèbie Carrara	blau weiß rot							
weiß rot	2	Rigoni Terruzzi	rot weiß rot							
weiß rot	3	Bakker Lakemann	rot weiß rot							
weiß rot	4	Jacoponelli Bintner	rot weiß rot							
weiß rot	5	Lohmann Plattner	weiß							
weiß rot	6	Kilian Roth	rot							
weiß rot	7	Schwarzer Holthöfer	rot							
weiß rot	8	Bautz Preiskert	rot weiß rot							
weiß rot	9	Saager Schorn	rot weiß rot							
weiß rot	10	Vopel Zoll	rot weiß rot							
weiß rot	11	Borkowski Veltmann	rot weiß rot							
weiß rot	12	Ziege Intra	rot weiß rot							
weiß rot	13	Gillen Siefert	rot weiß rot							
weiß rot	14	Derksen van Est	rot weiß rot							
weiß rot	15	Knoke Schürmann	rot weiß rot							
weiß rot	16	Zaal Charroin	rot weiß rot							
weiß rot	17	Goebel Kolbeck	rot weiß rot							

Samstag, den 16. Februar 1952										Samstag, den 16. Februar 1952									
Rückennummer der Mannschaft	Namen der Fahrer	Trikoloffarbe	3.-4. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts		Punktsiegergebnis	Gesamtpunkte	Rangfolgeverhältnis	Rundenzeit	Rundenzeit	Rundenzeit	5.-6. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts		Punktsiegergebnis	Gesamtpunkte	Rangfolgeverhältnis	Rundenzeit	Rundenzeit		
			15 Uhr	16.30 Uhr							20.30 Uhr	22 Uhr							
weiß rot	1	Lapèbie Carrara	blau weiß rot																
weiß rot	2	Rigoni Terruzzi	rot weiß rot																
weiß rot	3	Bakker Lakemann	rot weiß rot																
weiß rot	4	Jacoponelli Bintner	rot weiß rot																
weiß rot	5	Lohmann Plattner	weiß																
weiß rot	6	Kilian Roth	rot																
weiß rot	7	Schwarzer Holthöfer	rot																
weiß rot	8	Bautz Preiskert	rot weiß rot																
weiß rot	9	Saager Schorn	rot weiß rot																
weiß rot	10	Vopel Zoll	rot weiß rot																
weiß rot	11	Borkowski Veltmann	rot weiß rot																
weiß rot	12	Ziege Intra	rot weiß rot																
weiß rot	13	Gillen Siefert	rot weiß rot																
weiß rot	14	Derksen van Est	rot weiß rot																
weiß rot	15	Knoke Schürmann	rot weiß rot																
weiß rot	16	Zaal Charroin	rot weiß rot																
weiß rot	17	Goebel Kolbeck	rot weiß rot																

Dipl.-Optiker  
**Karl Dissel**

Ein Begriff seit über 30 Jahren  
OPTIK - PHOTO - KINO  
DORTMUND, Hansastraße 28  
gegenüber dem Capitol

BRUCHTEILE AN SEKUNDEN  
werden bei diesem Rennen postoppt.  
Das erfordert zuverlässige Zeit-  
messer. Sport-Uhren aller nam-  
haften Fabrikate zeigt Ihnen.

**Rinchenbeck**  
Dortmund - Westenhellweg 45

		Sonntag, den 17. Februar 1952					Sonntag, den 17. Februar 1952				
Punktzahl des Athleten	Namen der Fahrer	Trikotfarbe	7.-8. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts		Punktergebnis	9.-10. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts		Punktergebnis	Gesamtpunkte	Rangveränderung	Rangfolgeveränderung
			2 Uhr	4 Uhr		15 Uhr	18.20 Uhr				
weib rot	<b>1</b> Lapébie Carrara	rot weib									
weib rot	<b>2</b> Rigoni Terruzzi	rot weib									
weib rot	<b>3</b> Bakker Lakemann	rot weib									
weib rot	<b>4</b> Jacoponelli Binlner	rot weib									
weib rot	<b>5</b> Lohmann Plattner	rot weib									
weib rot	<b>6</b> Kilian Roth	rot weib									
weib rot	<b>7</b> Schwarzer Holthöfer	rot weib									
weib rot	<b>8</b> Bantz Preiskell	rot weib									
weib rot	<b>9</b> Saager Schorn	rot weib									
weib rot	<b>10</b> Vopel Zoll	rot weib									
weib rot	<b>11</b> Borkowski Veltmann	rot weib									
weib rot	<b>12</b> Ziege Infra	rot weib									
weib rot	<b>13</b> Gillen Siefert	rot weib									
weib rot	<b>14</b> Derksen van Est	rot weib									
weib rot	<b>15</b> Knoke Schürmann	rot weib									
weib rot	<b>16</b> Zaaf Charroin	rot weib									
weib rot	<b>17</b> Goebel Kolbeck	rot weib									

		Sonntag, den 17. Februar 1952					Montag, den 18. Februar 1952				
Punktzahl des Athleten	Namen der Fahrer	Trikotfarbe	11.-12. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts		Punktergebnis	13.-14. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts		Punktergebnis	Gesamtpunkte	Rangveränderung	Rangfolgeveränderung
			20.30 Uhr	22 Uhr		2 Uhr	4 Uhr				
weib rot	<b>1</b> Lapébie Carrara	rot weib									
weib rot	<b>2</b> Rigoni Terruzzi	rot weib									
weib rot	<b>3</b> Bakker Lakemann	rot weib									
weib rot	<b>4</b> Jacoponelli Binlner	rot weib									
weib rot	<b>5</b> Lohmann Plattner	rot weib									
weib rot	<b>6</b> Kilian Roth	rot weib									
weib rot	<b>7</b> Schwarzer Holthöfer	rot weib									
weib rot	<b>8</b> Bantz Preiskell	rot weib									
weib rot	<b>9</b> Saager Schorn	rot weib									
weib rot	<b>10</b> Vopel Zoll	rot weib									
weib rot	<b>11</b> Borkowski Veltmann	rot weib									
weib rot	<b>12</b> Ziege Infra	rot weib									
weib rot	<b>13</b> Gillen Siefert	rot weib									
weib rot	<b>14</b> Derksen van Est	rot weib									
weib rot	<b>15</b> Knoke Schürmann	rot weib									
weib rot	<b>16</b> Zaaf Charroin	rot weib									
weib rot	<b>17</b> Goebel Kolbeck	rot weib									

# Ruhr-Nachrichten

Montags die aktuelle Sportbeilage

# Ruhr-Nachrichten

Die große Tageszeitung für Westdeutschland

Montag, den 18. Februar 1952			Montag, den 18. Februar 1952							
Wendnummer der Mannschaft	Namen der Fahrer	Trikotfarbe	15.-16. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts 18 Uhr   19.30 Uhr 1   2   3   4   5   1   2   3   4   5		17.-18. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts 20.30 Uhr   22 Uhr 1   2   3   4   5   1   2   3   4   5		Punkteverhältnis	Gesamtpunkte	Punkteverlust	Rundzeitgewinn
weiß rot	1 Lapébie Carrara	weiß rot								
weiß rot	2 Rigoni Terruzzi	weiß rot								
weiß rot	3 Bakker Lakemann	weiß rot								
weiß rot	4 Jacoponelli Bintner	weiß rot								
weiß rot	5 Lohmann Plattner	weiß rot								
weiß rot	6 Kilian Roth	weiß rot								
weiß rot	7 Schwarzer Holthöfer	weiß rot								
weiß rot	8 Bautz Preiskelt	weiß rot								
weiß rot	9 Saager Schorn	weiß rot								
weiß rot	10 Vopel Zoll	weiß rot								
weiß rot	11 Borkowski Veltmann	weiß rot								
weiß rot	12 Ziege Intra	weiß rot								
weiß rot	13 Gillen Siefert	weiß rot								
weiß rot	14 Derksen van Est	weiß rot								
weiß rot	15 Knoke Schürmann	weiß rot								
weiß rot	16 Zaaf Charroin	weiß rot								
weiß rot	17 Goebel Kolbeck	weiß rot								

Dienstag, den 19. Februar 1952			Dienstag, den 19. Februar 1952							
Wendnummer der Mannschaft	Namen der Fahrer	Trikotfarbe	19.-20. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts 3 Uhr   4 Uhr 1   2   3   4   5   1   2   3   4   5		21.-22. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts 15 Uhr   16.30 Uhr 1   2   3   4   5   1   2   3   4   5		Punkteverhältnis	Gesamtpunkte	Punkteverlust	Rundzeitgewinn
weiß rot	1 Lapébie Carrara	weiß rot								
weiß rot	2 Rigoni Terruzzi	weiß rot								
weiß rot	3 Bakker Lakemann	weiß rot								
weiß rot	4 Jacoponelli Bintner	weiß rot								
weiß rot	5 Lohmann Plattner	weiß rot								
weiß rot	6 Kilian Roth	weiß rot								
weiß rot	7 Schwarzer Holthöfer	weiß rot								
weiß rot	8 Bautz Preiskelt	weiß rot								
weiß rot	9 Saager Schorn	weiß rot								
weiß rot	10 Vopel Zoll	weiß rot								
weiß rot	11 Borkowski Veltmann	weiß rot								
weiß rot	12 Ziege Intra	weiß rot								
weiß rot	13 Gillen Siefert	weiß rot								
weiß rot	14 Derksen van Est	weiß rot								
weiß rot	15 Knoke Schürmann	weiß rot								
weiß rot	16 Zaaf Charroin	weiß rot								
weiß rot	17 Goebel Kolbeck	weiß rot								

# Ruhr-Nachrichten

Montags die aktuelle Sportbeilage

# Ruhr-Nachrichten

Die große Tageszeitung für Westdeutschland

Dienstag, den 19. Februar 1952			Mittwoch, den 20. Februar 1952								
Rücknummer des Stenogram- misten	Namen der Fahrer	Trikotfarbe	23.-24. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spalte		Punktergebnis	25.-26. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spalte		Punktergebnis	Gesamtpunkte	Rundenverlust	Rundzeitgewinn
			20.30 Uhr	22 Uhr		2 Uhr	4 Uhr				
weib rot	1 Lapébie Carrara	blau rot									
weib rot	2 Rigoni Tetruzzi	blau rot									
weib rot	3 Bakker Lakemann	rot weiß blau									
weib rot	4 Jacoponelli Bisler	weißrot									
weib rot	5 Lohmann Plattner	weiß									
weib rot	6 Kilian Roth	rot									
weib rot	7 Schwarzer Holthöfer	weiß									
weib rot	8 Bantz Preiskert	blaurot									
weib rot	9 Saager Schorn	schwarz									
weib rot	10 Vopel Zoll	weiß rot									
weib rot	11 Borkowski Veltmann	rotweiß blau									
weib rot	12 Ziege Intra	rotweiß blau									
weib rot	13 Gillen Siefert	weißrot									
weib rot	14 Derksen van Est	orange									
weib rot	15 Knoke Schürmann	rot weiß Blaurot									
weib rot	16 Zaaf Charroin	rot									
weib rot	17 Goebel Kolbeck	schwarz weiß Blaurot									

Mittwoch, den 20. Februar 1952			Mittwoch, den 20. Februar 1952								
Rücknummer des Stenogram- misten	Namen der Fahrer	Trikotfarbe	27.-28. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spalte		Punktergebnis	29.-30. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spalte		Punktergebnis	Gesamtpunkte	Rundenverlust	Rundzeitgewinn
			15 Uhr	14.30 Uhr		18.30 Uhr	22 Uhr				
weib rot	1 Lapébie Carrara	blau rot									
weib rot	2 Rigoni Tetruzzi	blau rot									
weib rot	3 Bakker Lakemann	rot weiß blau									
weib rot	4 Jacoponelli Bisler	weißrot									
weib rot	5 Lohmann Plattner	weiß									
weib rot	6 Kilian Roth	rot									
weib rot	7 Schwarzer Holthöfer	weiß									
weib rot	8 Bantz Preiskert	blaurot									
weib rot	9 Saager Schorn	schwarz									
weib rot	10 Vopel Zoll	weiß rot									
weib rot	11 Borkowski Veltmann	rotweiß blau									
weib rot	12 Ziege Intra	rotweiß blau									
weib rot	13 Gillen Siefert	weißrot									
weib rot	14 Derksen van Est	orange									
weib rot	15 Knoke Schürmann	rot weiß Blaurot									
weib rot	16 Zaaf Charroin	rot									
weib rot	17 Goebel Kolbeck	schwarz weiß Blaurot									

Rich Müller

DORTMUND · Rosental 11

SIEMAG

BÜRO-SCHREIBMASCHINEN

GOLETTI  
TIPPA

KLEIN-SCHREIBMASCHINEN

Kienzle

ADDIER- U. BUCHUNGSMASCHINEN

Rich Müller

Fernruf 211 55/2 941

Donnerstag, den 21. Februar 1952				Donnerstag, den 21. Februar 1952							
Rücknummer der Mannschaft	Namen der Fahrer	Trikkofarbe	31.-32. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts		Punkteergebnis	33.-34. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkt je 5 Spurts		Punkteergebnis	Gesamtpunkte	Rundenzeit	Rundenplatz
			2 Uhr	4 Uhr		15 Uhr	16.30 Uhr				
weiß rot	1 Lapébie Carrara	weiß rot									
weiß rot	2 Rigoni Terruzzi	grün weiß rot									
weiß rot	3 Bakker Lakemann	rot weiß blau									
weiß rot	4 Jacoponelli Bintner	schwarz rot									
weiß rot	5 Lohmann Plattner	weiß									
weiß rot	6 Killian Roth	rot									
weiß rot	7 Schwarzer Holthöfer	grün									
weiß rot	8 Bautz Preiskell	grünrot									
weiß rot	9 Saager Schorn	schwarz									
weiß rot	10 Vopel Zoll	schwarz rot									
weiß rot	11 Borkowski Veltmann	schwarz rot									
weiß rot	12 Ziege Intra	schwarz rot									
weiß rot	13 Gillen Siefert	weißrot									
weiß rot	14 Derksen van Est	orange									
weiß rot	15 Knoke Schürmann	rot weiß blau									
weiß rot	16 Zaaf Charroin	rot									
weiß rot	17 Goebel Kolbeck	schwarz weiß blau									

Donnerstag, den 21. Februar 1952								
Rücknummer der Mannschaft	Namen der Fahrer	Trikkofarbe	35. Wertung 5, 3, 2, 1 Punkte je 5 Spurts 20.30 Uhr		Punkteergebnis	Gesamtpunkte	Rundenzeit	Rundenplatz
			1	2				
weiß rot	1 Lapébie Carrara	weiß rot						
weiß rot	2 Rigoni Terruzzi	grün weiß rot						
weiß rot	3 Bakker Lakemann	rot weiß blau						
weiß rot	4 Jacoponelli Bintner	schwarz rot						
weiß rot	5 Lohmann Plattner	weiß						
weiß rot	6 Killian Roth	rot						
weiß rot	7 Schwarzer Holthöfer	grün						
weiß rot	8 Bautz Preiskell	grünrot						
weiß rot	9 Saager Schorn	schwarz						
weiß rot	10 Vopel Zoll	schwarz rot						
weiß rot	11 Borkowski Veltmann	schwarz rot						
weiß rot	12 Ziege Intra	schwarz rot						
weiß rot	13 Gillen Siefert	weißrot						
weiß rot	14 Derksen van Est	orange						
weiß rot	15 Knoke Schürmann	rot weiß blau						
weiß rot	16 Zaaf Charroin	rot						
weiß rot	17 Goebel Kolbeck	schwarz weiß blau						



Anzeigenverwaltung der  
**Programmhefte**  
 der Westfalenhalle

**Werbe- und  
 Anzeigengesellschaft**  
 K. KIRSCHNER & CO.  
 Dortmund, Burgwall 24<sup>II</sup>  
 FERNRUF NR. 3 07 45/46

Das Haus vornehmer Lederwaren

**Gersmann & Co.**  
 Westenhellweg, Ecke Weberstraße

**GOLD PFEIL**  
 Lederwaren

**Willy Offers**  
 DORTMUND Gegr. 1902

**HERREN-HÜTE**  
 MOTZEN - SCHIRME  
 HERREN-WASCHE



23.30 UHR **Union-Spurt**  
**PRÄMIE DER KETTEN- UND PEDALFABRIK UNION**  
**SILS VAN DE LO & CO., FRÖNDENBERG-RUHR**  
**ÜBER 2000,- DM**

Punktwertung 4, 3, 2, 1 Punkte für den Ersten, Zweiten, Dritten u. Vierten jeden Spurts. Sieger ist, wer in den 4 Spurts die höchste Punktzahl erreicht. Bei Punktgleichheit entscheidet letzter Spurt.

Der Gesamtsieger erhält 800,- DM der Dritte erhält 350,- DM  
 der Zweite erhält 600,- DM der Vierte erhält 250,- DM

Wertungstabelle

	1. Nacht	2. Nacht	3. Nacht	4. Nacht	5. Nacht	6. Nacht
Erster						
Zweiter						
Dritter						
Vierter						

Sieger: Nr. .... mit ..... Punkten    Dritter: Nr. .... mit ..... Punkten  
 Zweiter: Nr. .... mit ..... Punkten    Vierter: Nr. .... mit ..... Punkten

Die Firma **Westmöbel** G. m. b. H.  
 Dortmund, Westenhellweg

stiftet für den Sieger eines allabendlich auszutragenden  
 5-Runden-Spurts eine  
**2-m-Nußbaumküche (Schrank, Tisch u. 2 Stühle)**  
**im Werte von 650,- DM**  
 (Der Sieger kann evtl. ein anderes Möbelstück dafür eintauschen)

Prämie wird als 1. Prämie jeden Abend ausgetragen

Wertungstabelle

	1. Nacht	2. Nacht	3. Nacht	4. Nacht	5. Nacht	6. Nacht
Erster						2
Zweiter						1
Dritter						1

Sieger: Nr.: ..... mit ..... Punkten  
 Zweiter: Nr.: ..... mit ..... Punkten  
 Dritter: Nr.: ..... mit ..... Punkten

**J.-Bolland-Prämie**

AM MONTAG, DEM 13. FEBRUAR, 23.40 UHR

Die Firma J. Bolland, Dortmund, Westenhellweg 100, Uhren, Juwelen, Gold- u. Silberwaren, Bestecke, stiftet für den Sieger eines 10-Runden-Spurts eine

**Schreibtischuhr**

Original-Kienzle-Ankerwerk — im Werte von 100 DM

Sieger: .....

Allabendlich 23.00 Uhr

die Prämie der Firma Danziger Likörfabrik Heinrich Hageböck



*Seit 70 Jahren das Spitzenrezept  
 für den verwöhnten Geschmack*

ALLEINIGER FABRIKANT:

HEINRICH HAGEBÖCK, DORTMUND

Wertungstabelle

	1. Nacht	2. Nacht	3. Nacht	4. Nacht	5. Nacht	6. Nacht
Erster						
Zweiter						
Dritter						

Sieger: Nr.: ..... mit ..... Punkten  
 Zweiter: Nr.: ..... mit ..... Punkten  
 Dritter: Nr.: ..... mit ..... Punkten

Allabendlich 22.30 Uhr  
**DIANA-SPURT**

PRÄMIE: 1 Reiseschreibmaschine im Werte von 400 DM

DIANA, die neue Reiseschreibmaschine für alle Zwecke  
Ein Fabrikat des Royal-Schreibmaschinenwerks Nürnberg  
Werksverteilung: Wilhelm Schulte, Dorfstr. 2, Schwabenwall 2/3,  
Lake Osterhellweg, Ruf 10374

Große Auswahl l. allen Büromaschinen, auch bequeme Katenzahlung

Ein 10-Runden-Spurt ohne Ablösung: 3, 2, 1 Punkt

Wertungstabelle

	1. Nacht	2. Nacht	3. Nacht	4. Nacht	5. Nacht	6. Nacht
Erster						
Zweiter						
Dritter						

Sieger: Nr.: ..... mit ..... Punkten

Zweiter: Nr.: ..... mit ..... Punkten

Dritter: Nr.: ..... mit ..... Punkten

Jede Nacht 0.15 Uhr

WESTFÄLISCHE  
**RUNDSCHAU**  
„Die schnellste Runde“

Spurtprämie: 2 Armbanduhren im Werte von 500,- DM

Wertungstabelle

1. Nacht	2. Nacht	3. Nacht	4. Nacht	5. Nacht	6. Nacht

Sieger ..... Zeit .....

Fortsetzung von Seite 12

richtigen Partner, siegte dafür mit L. Hörmann in Hannover diesen Winter verdient. Harry Saager zählt heute 32 Jahre, gewann nach einer beispiellosen Amateurlaufbahn und deutschen Meisterschaften auch die Mannschaftsmeisterschaft mit Mirke 1947 und die „Quer-durch-Deutschland“-Fahrt 1948, neben Bielefeld—Bodholt—Bielefeld 1951. Als Mannschaftsfahrer beste deutsche Klasse, wie sein Sechstagesieg mit Hörmann in Frankfurt und seine großen Mannschaftsrennen im In- und Ausland beweisen.

Heinz Vopel (Dortmund) — Heinz Zoll (Berlin)

Heinz Vopels Laufbahn begann in der Westfalenhalle und führte ihn nach seiner Erstverbindung mit Ciesznski als Amateur und Korsmeier als Berufsfahrer schließlich mit Killan in Amerika zu unerreichten Sechstagesiegen. Eingerechnet die Nachkriegssiege von Hannover und Berlin gewann Vopel von 79 bestrittenen Rennen insgesamt 34 (30 mit Killan). Für seine Paarung mit dem wendigen Zoll spricht ihr Mannschaftsieg im 100-Kilometer-Jubiläumspreis im November in Münster. Heinz Zoll (Berlin) hat als kleinster Mann im Felde das Erbe von Funda angetreten. Als Draufgänger und Karvenflitzer gefürchtet, zählt der in den letzten Wochen in Belgien wie Dänemark erfolgreiche Berliner mit zur besten deutschen Klasse.

Allabendlich 0.30 Uhr stiftet



für einen 5-Runden-Spurt ihre bekannten Erzeugnisse, und zwar  
für den Sieger je eine Flasche „Lebensvergolder“, „Spennemann“  
und „Beelzebub“  
für den Zweiten je eine Flasche „Lebensvergolder“ u. „Spennemann“  
für den Dritten eine Flasche „Lebensvergolder“

Wertungstabelle

	1. Nacht	2. Nacht	3. Nacht	4. Nacht	5. Nacht	6. Nacht
Erster						
Zweiter						
Dritter						

Sieger: Nr.: ..... mit ..... Punkten

Zweiter: Nr.: ..... mit ..... Punkten

Dritter: Nr.: ..... mit ..... Punkten





**Hans Borkowski — Franz Veltmann (Münster)**

Als Amateure gab es für die beiden jungen Münsteraner seit zwei Jahren fast nichts mehr, was ihnen mit Aussicht auf Erfolg im Mannschaftsrennen in den Weg gestellt werden konnte. Im Vorjahre waren sie Deutschlands erfolgreichste Amateurm Mannschaft mit mehr als 28 gemeinsamen Mannschaftssiegen. So gingen sie den Weg aller Erfolgreichen — beide wurden zum Sechstagerennen in Münster Berufsfahrer und fuhren ihr Neulingrennen auf dem 6. Platz mit nur vier Verlostrunden zu Ende. Ihre Debüts in Hannover, Berlin und Frankfurt bestätigten, daß sie ihren Weg machen werden, und der an seinen Onkel Gustav Kilian in der Fahrweise erinnernde Borkowski dürfte die Mannschaft auch in Dortmund rasch populär werden lassen.

**Heinz Ziege (Berlin) — Theo Intra (Frankfurt/M.)**

So stilllos wie der Berliner auf dem Rade wirkt, so wuchtig steht seine Fahrweise aus. Auf der Straße krönte er seine Erfolge mit der Erringung der Deutschen Straßenmeisterschaft 1949, und als Sechstagerfahrer kämpfte er überall bis zum Ende auf dankbaren Plätzen. Der noch vor zwei Jahren als Deutscher Doppelmeister im Mannschafts- und Verfolgungsfahren sich vom Amateurrismus verabschiedete junge Frankfurter Theo Intra, der sein erstes Sechstagerennen in Hannover mit Rigoni als Fünfter durchstand, bewies diesen Winter mit Jean Roth seine große Klasse mit zwei zweiten Plätzen. Beide sollten als Mannschaften guten Kontakt finden.

**Lucien Gillen (Luxemburg) — Fritz Siefert (Dortmund)**

Die Westfalenhalle sah Gillen in den Kriegsjahren noch als Jugendfahrer am Start. Inzwischen wurde er als Mannschaftsfahrer große Klasse und als Verfolgungsfahrer ein Mann, der schon drei Jahre hintereinander mit in der Entscheidung der letzten Vier stand. Zu häufiger Partnerwechsel verwässert das große Einzelkönnen des Luxemburgers, der als Sprinter und Jagdfahrer anerkannt ist. In Fritz Siefert (Dortmund) hat er einen jungen und starken Partner, der bei richtiger Anleitung wohl etwas leisten kann. Die lange Bahn müßte dem Dortmunder außerdem liegen, der mit der Größe seines Partners im Können ein gut Stück gewinnen sollte.

**Jan Derksen (Amsterdam) — Willem van Est (Holland)**

Jan Derksen als einer der internationalen Klammersprinter, der 1939 Amateur-Weltmeister wurde und diesen Sieg 1946 in Zürich als Profi zu wiederholen ver-

DEUTSCHES ERZEUGNIS!

...und jetzt  
**Tropi**  
 trinken!

DAS BELEBENDE COLA-GETRÄNK

mochte, stellte sich mit Schierens auch glänzend als Mannschaftsfahrer um. Fuhr in Antwerpen im Vorjahre mit Boeyen zu Ende und gewann mit van Est diese Saison in Hannover. W. van Est trat als Sieger von Bordeaux—Paris 1950 groß in die Erscheinung, stand in der Verfolgungsweltmeisterschaft 1950 in Lüttich mit Bevilacqua in der Entscheidung, war durch seinen phantastischen Sturz in der Tour in den Pyrenäen — 40 Meter über Serpentina in die Tiefe — in aller Munde und ist als Mannschafts- und Sechstagesfahrer Klasse, der im November 1950 in München nur durch Schulerbruch ausscheiden mußte. Beide sind für die 200-Meter-Bahn der Westfalenhalle eine erstklassige Mannschaft.

**Waldemar Knoke (Hannover) — Walter Schürmann (Dortmund)**

Einer der erfolgreichsten niedersächsischen Amateure, der sich als Berufsstraßenfahrer ebenso durchzusetzen verstand wie als Steher hinter Motoren und vor allem als Mannschaftsfahrer. Fuhr mit Gillen in Hannover, im Vorjahr mit Nothardt in Berlin, mit Bucher in Frankfurt die Sechstagerennen zu Ende. Dagegen in Kopenhagen, wo er mit Bakker die „100-Kilometer-International“ gewann. Walter Schürmann (Dortmund), der Deutsche Straßen-Amateurmeister 1949, hat als Profi noch nicht an seine Erfolge als Amateur anknüpfen können. Die Dortmunder Westfalenhalle gibt dem jungen befähigten Nachwuchsfahrer Gelegenheit, sein Können unter Beweis zu stellen.

**Ab-el-Kader Zaaf — Max Charroin (Nordafrika)**

Wohl eine der interessantesten Paarungen im Rennen sind beide Nordafrikaner, die aus dem Lager der Straßenfahrer stammen, sich in der Marokko- und Algerien-Rundfahrt tonangebend zeigten, in den europäischen Radrundfahrten hingegen die Konkurrenz noch etwas zu schwer fanden. In den offenen Rennen vermochte der 34jährige Zaaf und der 26jährige Charroin sich gut durchzusetzen, und auf den Bahnen von Algier, Oran und Casablanca errangen sie manchen beachtlichen Erfolg in Einzel- und Mannschaftsrennen. Ihr Start ist ein Experiment, das nicht uninteressant deshalb ist, weil schon einmal ein Landsmann von ihnen, Ali Nefatti, auch ein guter Sechstagesfahrer war.

**Sepp Kolbeck (München) — Karl Goebel (Dortmund)**

Der Münchener zählt mit zu den zuverlässigsten Sechstagesfahrern, der auch die härtesten Jagden erfolgreich durchsteht. Karl Goebel (Dortmund), der älteste Fahrer des Feldes, erhält auf Grund seiner guten Fahrweise eine Chance, seine Rennfahrtaulaufbahn im 10. Dortmunder Sechstagerennen abzuschließen. Er gewann bisher sieben Sechstagerennen, das jetzige Sechstagerennen ist sein fünf- undzwanzigstes.



**-Gebrauchtwagen**  
am Grafenhof (Hohe Str.)

Ständig mehr als 20 Tempo-Wagen aller Größen und Aufbauten in allen Preislagen. Teilzahlung bis zu 12 Monaten.

**L. BERKE**  
Dortmund, Ruf 24433



Kurt Piener:

**Westdeutschland  
im Sechstagesfieber**

Wenn am Freitagabend der Startschuß zum ersten Sechstagerennen in der neuen Westfalenhalle fällt, wird eine alte glanzvolle Tradition wieder aufleben. Seit jeher haben diese Veranstaltungen in Dortmund eine unvergleichliche Anziehungskraft auf die Massen ausgeübt, schon zu einer Zeit, als Dortmund noch nicht so reich an Lokalmotoren war wie heute. Bereits beim ersten Rennen dieser Art strömten im März 1926 die Massen aus Nah und Fern in die Riesenhalle, um die Helden der Landstraße, im Kampf mit den spurschnellen Fliegern, mit den Fahrern zu erleben, die sich hinter den schnellen Motoren einen Namen gemacht hatten. Und wieder werden diese Ver-

gleichskämpfe das A und O dieser endlos scheinenden 145-Stunden-Fahrt werden. Sie in einem Rennen, im Kampf gegeneinander, sechs Tage und sechs Nächte, zu sehen, bildet vielleicht den großen Anreiz dieser Schaustellungen. 17 Paare werden vom 15. bis zum 21. Februar auf die lange Reise gehen, mehr als dreitausend Kilometer zurücklegen, ständig das zweihundert Meter lange Oval umkreisen und in stürmischen Jagden die Zehntausende in Begeisterung versetzen, die allerdings auch nicht mit Pfiffen sparen werden, wenn das Rennen nicht lebhaft genug wird. Der Zuschauer wird dann zum Akteur, im engsten Kontakt mit den Fahrern. Es muß schon etwas Besonderes an diesen Rennen sein, wenn sich nach 18jähriger Pause die Massen wieder drängen, wie in alten Zeiten, dieses Ereignis miterleben wollen und alles andere für sie zweitrangig wird. Hunderttausend wollten in der Nacht vom Samstag zum Sonntag dabei sein, nur ein Bruchteil wird zu den Glücklichen gehören, die es erleben werden.

**Nachher!**  
DAS Dortmunder  
MARKENBIER

# 1. Dortmunder 6-Tage-Rennen

vom 4. März 1926, abends 10 Uhr  
bis 10. März 1926, abends 11 Uhr

Veranstalter: Westfalenhalle A-O.

Sportliche Leitung: Paul Schwarz.

**Rennauschluß:** Die Herren Sand, Heckner, Lindenau, Achter, Müller, Kellé, Lohmann, Thronens, Dillberg, Reeder, Krüger, E., F. u. K. Grass, Adams, Eger, Nüttemann, Flehe, Hünsmann, Sattler, Söhnle, Meisicke, Unbars, Nissen, Harloff, Bröckhaus.

Anwesender Arzt: Dr. R. Lemberg. Assistent: Oetker.

## Gesamtpreise: 70000 Mk.

Das Rennen wird nach Punktwertung gefahren.

Wermingspunkte: Um 3 und 4½ Uhr nachmittags je 5 Spurts; um 10½ Uhr abends je 6 Spurts; jede Nacht um 1 Uhr 10 Spurts und die 145. Stunde ordnende Spurts.  
Punktwertung siehe Westfalenstabelle.

Die Bestimmungen des V. D. R. sind maßgebend, im übrigen gehen die besonderen Bestimmungen für das Sechstagerennen.

### Donnerstag, den 4. März 1926:

Vorrennen 8 Uhr abends  
Vorstellungsrunde 9,30 Uhr abends  
Start 10 Uhr abends

Namen der Teilnehmer:

Italien	Schweden	Frankreich
Nr. 1. Cagnol, Jean, Frankreich	Nr. 1. Loret, Lucien, Frankreich	nr.
2. Orseni, Gusteppo, Italien	2. Tonati, Alessandro, Italien	orb.
3. Vandenbrouck, Jules, Belgien	3. Parys, Alois, Belgien	Stargelb
4. Baysse, Marcel, Belgien	4. de Graeve, Alex, Belgien	grünlachs
5. Thorenbeck, Emile, Belgien	5. van Niek, Khas, Holland	silbergrün
6. Steigall, Jean, Köln	6. Jensen, Hans, Dänemark	rosaweiß
7. Saktow, Karl, Berlin	7. Lorenz, Wily, Berlin	schwarz
8. Brauer, Fritz, Berlin	8. Kruppiß, Franz, Berlin	blau
9. Müller, Erich, Hannover	9. Lawasow, Emil, Berlin	grün
10. Köper, Wily, Breslau	10. Knarpe, Fritz, Breslau	lachs
11. Dederichs, Franz, Köln	11. Höniges, Gottlieb, Köln	weiß
12. Thiel, August, Dortmund	12. Reinold, Josef, Schwerdtart	schwarzweiß
13. Mühlhoff, Paul, Osnabrück	13. Schanberg, Fritz, Osnabrück	blau

Kilian, Vopel, Goebel stehen wieder auf dem Programm; Namen, die mit der alten Westfalenhalle auf das engste verknüpft sind. Die Alten erinnern sich noch der Begeisterungstürme, die Karl Goebel entfesselte, als er 1929, mit dem Italiener Dinale gepaart, das vierte Dortmunder Sechstagerennen gewann, mit Rundenvorsprung vor den Kölnern Rausch und Hürtgen, nach 3692 zurückgelegten Kilometern. Karl Goebel wird heute zum fünfundzwanzigsten Male, als fast Fünfzigjähriger, an den Start gehen und damit wird der Wunsch vieler Rad-sportbegeisterter: „Wir wollen unsern Karl Goebel sehen“, in Erfüllung gehen.

## Kilian-Vopels 6-Tage-Siege

1934 in Cleveland m. Vopel u. Miethe	1937 in Buffalo mit Vopel
1935 - Pittsburg (Dreizehntenn)	1938 - Cleveland
- Montreal	- Chicago
- Montreal	- New York
- Chicago	- Chicago
- New York	- Buffalo
1936 - Milwaukee	- Thomas (USA)
- New York	- Chicago
- Chicago	- Milwaukee
- Montreal	- New York
- London	- San Francisco
1937 - Montreal	- Buffalo
- Cleveland	- Yates (USA)
- Milwaukee	- O'Brien (USA)
- Indianapolis	- Cleveland
- St. Louis	- Buffalo
- Chicago	- Hannover
- New York	- Münster
	- Roth (Schweiz)
	1951 - Berlin
	- Vopel

Mit ihm und mit Kilian und Vopel, beide in 35 Sechstageschlachten siegreich, heute mit anderen Partnern gegeneinander fahrend, am Start, wird in bester Weise die Tradition zur „alten“ Halle hergestellt. Wenn man dieser dreifachgedenkt darf man aber jene nicht vergessen, die heute nicht mehr dabei sein können. Wer erinnert sich nicht der Pätzfeld, Dülberg und Korsmeier, die die ersten Rennen belebten. Aber schließlich waren es nicht nur Dortmunder, die die Halle und die Sechstagerennen groß gemacht haben. Der spurtschnelle Stübbecke aus Westig und Schenk aus Hemer gehörten zu jenen, die ihr Publikum zogen und dafür sorgten, daß auf den weiten Rängen der Halle keine Lücken entstanden. Die Kölner Rausch-Hürtgen, Frankenstein, Dederichs, Schorn und wie sie alle heißen mögen, trugen dazu bei, daß der Name Dortmunds und seiner Westfalenhalle in aller Munde war.

Noch sind also einige der alten Namen dabei. Vielleicht werden die Bittner, Seferit, Borkowski, Veltmann, Intra usw. die alte Tradition fortsetzen, Bewegung, Leben und Begeisterung schaffen, ohne die ein Sechstagerennen nicht denkbar ist.





## Sechstagerrennen in der Westfalenhalle

Was man erlebte und was zu hoffen wäre  
Von Bernhard Skamper-Köln

Das erste Sechstagerrennen nach dem Kriege, im April 1949 in München gestartet und von einem gewaltigen Publikumsereignis begleitet, war eine Angelegenheit der Ausländer unter sich. Es wurde auch nicht anders bei den folgenden Veranstaltungen, die in Hannover, in Berlin und in Münster abrollten. Auf allen diesen Bahnen sind inzwischen mehrere Sechstagerrennen gelaufen. Immer wieder stellte das Ausland die herausragenden Leute und Mannschaften, führen Franzosen, Italiener, Belgier, Schweizer die Ehrenrunden.



WÄSCHE-LUDORFF G.M.B.H., HERRENWÄSCHEFABRIK, DORTMUND

erhältlich in guten Fachgeschäften

Es ist psychologisch verständlich, daß sich diese Fahrer und nicht weniger ihre Manager als die Herren auf den deutschen Winterbahnen fühlten. Aus dem Bewußtsein heraus, daß es ohne sie nicht ginge, daß jedes deutsche Sechstagerrennen Crack-Mannschaften wie Strom/Arnold, Carrara/Lapébie, Rigoni/Terruzzi, Kobler/von Bülow und andere brauche und daß nur die ausländischen Manager sie den Bahnen vermitteln konnten, begannen sie, in den Sporthallen von München, Hannover, Berlin und Münster zu walten und zu schalten, wie es ihnen paßte.

Es fiel ihnen um so leichter, als trotz gewiß guten Materials und ständig wachsender Erfahrung keine deutschen Fahrer den Anschluß an die internationale Spitze zu gewinnen schienen. Entweder befriedeten sich die deutschen Paare erbittert und gestatteten den viel besser miteinander harmonierenden Ausländern noch leichtere Erfolge, als sie ohnehin greifbar waren, oder aber es wurde verniedelt, die stärksten deutschen Einzelfahrer zu schlagkräftigen Teams zusammenzufellen.

Wie sehr sich die Gäste aus anderen Ländern als Könige bei uns fühlten und fühlen durften, mag ein einziges Beispiel erhärten: In München gab die Rennleitung bekannt, daß nach der fünften Nacht das an letzter Stelle liegende Paar aus dem Rennen genommen würde. Um zu provozieren, ließen sich die Australier Strom/Arnold absichtlich auf den letzten Platz zurückfallen. Und sie wurden „natürlich“ nicht herausgenommen.

Erste Sturmzeichen kamen aus Frankfurt herüber. Hier war mit L. Hörmann/Saager eine wirklich kampfstärke deutsche Mannschaft im Rennen, und hier geschah es, daß die Rivalität der großen Ausländer unter sich die Sensation des Sieges dieses deutschen Paares ergab.

Es folgte Hannover. Man sah, wie das Erlebnis von Frankfurt den deutschen Fahrern, aber auch der sportlichen Leitung den Rücken gestärkt hatte. Als Strom/Arnold hier ihren Coup von München wiederholen wollten, wurden sie unwiderrücklich aus dem Rennen genommen. Als die Schweizer Ferdi Kübler und Jean Roth zusammen mit den Australiern eine Art Proteststreik zu Inszenieren versuchten und einfach nicht mehr mitmachen, als gejagt wurde, warfen sie in böchster Gefahr, das Schicksal der „Kängurus“ teilen zu müssen. Es war vielleicht nur die Rücksicht auf ihre deutschen Partner Saager und Intra, daß es bei einer empfindlichen Geldstrafe blieb, denn alleine hätten die beiden Fahrer sowieso nichts machen können. Und es kam hinzu, daß ein belgischer Manager von der Bahn gewiesen wurde, als er versuchte, den Ausgang des Rennens irregulär zu beeinflussen. Es war direkt wohltuend, diesen frischen Wind zu verspüren, und man erlebte hier den zweiten deutschen Sechstagesieg mit dem Erfolge von L. Hörmann/Saager.

Regie muß wohl sein, es darf nicht die Unvernunft von Fahrern und Managern ein ganzes Rennen zerstören. Aber solche Regie darf sich nicht auf eine Beeinflussung des sportlichen Verlaufs oder gar des Ergebnisses selbst erstrecken. In diesem Zusammenhang darf wohl einmal an den vielen blühenden Usain im Zusammenhang mit dem Manager Werner Mietho erinnert werden, dem man den Titel einer „grauen Eminenz“ der Sechstagerrennen beilegte.

Mietho hatte die Aufgabe, für das Berliner Sechstagerrennen das Feld zu komplettieren. Es mußte ihm sehr daran liegen, daß in Hannover und Münster die großen Mannschaften siegten, die er bereits für Berlin engagiert hatte. Denn für Reklamewecke ist es immer ein großer Schläger — vor allem in Berlin —, wenn man „frische“ Siegerpaare anzubieten hat. Mietho war in Hannover, aber es gewannen weder Strom/Arnold noch Roth/Intra, keine der Mannschaften, die für Berlin engagiert waren, sondern Hörmann/Saager, die dort keinen Vertrag hatten. Und in Münster siegten auch nicht die Franzosen Carrara/Lapébie, die nun für Berlin besonders herausgestellt werden sollten, sondern die Italiener Rigoni/Terruzzi — die nicht in Berlin fahren! Mir tut eine „graue Eminenz“ leid, die in zwei Sechstagerrennen nicht so viel Einfluß nehmen

kann, daß eine der von ihr genannten und dringend begehrten Mannschaften gewinnt. Es besagt wohl, daß nicht viel dran sein kann an seiner unheimlichen Macht über die Fahrer und Manager und die Gestaltung aller Dinge.

Und nun läßt Dortmund an Sechstagerennen in der Westfalenhalle vom 15. bis 21. Februar 1952, schon der Name Westfalenhalle verpflichtet. Er verpflichtet zum Engagement eines großen, von klingenden Namen durchsetzten Feldes, er verpflichtet aber auch zu einem spannungsvollen wie reibungslosen Verlauf. Dafür zu sorgen, ist Aufgabe der sportlichen Leitung, und sie muß eine starke Hand haben, schnelle und klare Beschlüsse fassen und jeglichen Versuch zur Irregularität schroff unterdrücken können. Geschickt das, dann weht auch hier der neue Wind, der allein in der Lage ist, manche Fäulnis hinwegzufegen und den „Six-days“ das Odium eines nur noch amüsanten Rummels zu nehmen. Eines Odiums, das leider mehr und mehr diesen Rennen anhaftete.

Und es ist für einen weiblickenden Veranstalter auch eine Pflicht, möglichst vielen begabten und bereits arrivierten deutschen Fahrern Startgelegenheiten zu geben. Man lernt das Sechstagesfahren nicht vom Zuschauen und auch nicht vom Bestreiten kurzer Mannschaftsrennen, sondern eben nur aus der Praxis der großen und langen Rennen selbst. Wir haben in den Brüdern Homann, in Schorn, Saager, Preiskitt, dem jungen Intra schon eine Anzahl starker Six-day-Männer. Aber wir haben noch eine Menge talentierter jüngerer Kräfte, die in diese Spitzenklasse vorstoßen könnten. Sie zu suchen und zu fördern, ist eine wesentliche und für kommende Zeiten auch dankbare Aufgabe der deutschen Winterbahndirektoren. Direktor Wortelmann hat sie begriffen und sich ihr unterzogen, und es wird sich zeigen, ob er auf dem rechten Wege damit ist. Im Zuge der Heranbildung weitere Sechstagekämpfer ist es kaum zu bezweifeln.

## STOCKMEYER-PRÄMIEN

Die Firma HANS AHLERS, Warenwaren-Großhandel, Dortmund, Ardeystraße 68, stiftet

### 2 Kisten Delikateß-Fleischwaren

der Firma STOCKMEYER-VERSMOLD im Werte von 100,- DM für den Sieger eines 10-Runden-Spurtes am Samstagabend, 12.40 Uhr

SIEGER AM 16. FEBRUAR 1952

Der Generalvertreter HANS LIMKE, Dortmund, Arnold-Böcklin-Str. 54, stiftet

### 2 Kisten Fleischkonserven

der Firma STOCKMEYER-VERSMOLD im Werte von je 250,- DM für die Sieger eines 10-Runden-Spurtes am Sonntagabend, 12.40 Uhr, und Donnerstagabend, 20.30 Uhr.

SIEGER AM 17. FEBRUAR 1952

SIEGER AM 21. FEBRUAR 1952

Das  
bekannte



stiftet für einen Besucher an jedem Nachmittag ein lebendes Glückschwein im Werte von 80,- DM

Der Sieger eines 10-Runden-Spurtes zieht das Gewinner-Los für einen Besucher

Ein 10-Runden-Spurt ohne Ablösung. 5, 2, 1, Punkt

### Wertungs-Tabelle

	1. Nacht	2. Nacht	3. Nacht	4. Nacht	5. Nacht	6. Nacht
Erster						
Zweiter						
Dritter						

Sieger: Nr.: mit Punkten  
Zweiter: Nr.: mit Punkten  
Dritter: Nr.: mit Punkten

Die RUHR-NACHRICHTEN stiften eine Prämie im Werte von

## 950,- DM

für einen abendlich 1 Uhr ausstrahlenden 10-Runden-Spurt für die westfälische Fahrt. Der Sieger erhält (zuzüglich nach eigener Wahl) Reise, Aufenthalt und Verpflegung in einer erstklassigen Pension im Oberbayern (für 2 Personen) für die Dauer von 14 Tagen im Werte von 500,- DM. Der 2. erhält zu den gleichen Bedingungen für 10 Tage Hotelaufenthalt im Schwarzwald im Werte von 300,- DM. Der 3. zu den gleichen Bedingungen Hotelaufenthalt im Sauerland. Wert 150,- DM.

Ein 10-Runden-Spurt ohne Ablösung. 5, 2, 1 Punkt

### Wertungstabelle

	1. Nacht	2. Nacht	3. Nacht	4. Nacht	5. Nacht	6. Nacht
Erster						
Zweiter						
Dritter						

Sieger: Nr.: mit Punkten  
Zweiter: Nr.: mit Punkten  
Dritter: Nr.: mit Punkten

## Das müssen Sie wissen

Das Rennen ist vormittags von 6 bis 12 Uhr ausgetragen. Während dieser Zeit haben die Fahrer Gelegenheit, je drei Stunden zu schlafen, ein Fahrer jeder Mannschaft muß auch während der Neutralisation die Bahn umkreisen.

Bahn-Rennmaschinen haben weder Benzin noch Feststoff-Nährstoffe, brennt der Fahrer mit der Hand.

Manöverknoten, die aussichtslos im Rennen liegen, können aus dem Rennen geboten werden.

Garderober, Telefon, Toiletten befinden sich im Keller des Vortrains.

Die letzte Runde eines Spurts wird durch Glockenzeichen angezeigt, danach ist Inzieldurchgehen verboten.

An den Stirnseiten des Innenraums stehen die Rennfahrer-Kojen, die den nicht im Rennen befindlichen Fahrern Gelegenheit zu einer kurzen Verschnappspause geben. Hier werden die Fahrer massiert, urteilt und von ihren Managern in jeder Weise „beratet“.

Da es bei einem 145-Stunden-Rennen ein ohne Stürze und Materialschaden abgeht, sind die Fahrer reichlich mit Material eingedeckt. Jeder Fahrer verfügt über zwei komplette Maschinen und eine ganze Anzahl Lehrsieder, die bei Reifenschäden in Sekundenschritte ausgetauscht werden können.

Prämien, die im allgemeinen viel zur Behebung des Rennens beitragen, werden von der Fahren-Kommission entgegengenommen, die auf Block A und im Innenraum zu erreichen ist.

Wertungen werden zu folgenden Zeiten ausgefahren: 20.30, 22.00, 2.00, 4.00, 15.00, 16.30 Uhr (je 6 Spurts, mit 5, 3, 3, 1 Punkten).

Für die Nachmittage werden verkürzte Eintrittskarten ausgegeben. Kinder zahlen 0,50 bis 1,50, Erwachsene 1,— bis 3,— DM. Einmal ab 12 Uhr.

In der letzten Stunde des Rennens, von 22.00 bis 23.00 Uhr, werden ununterbrochen Wertungsspurts ausgefahren (10, 3, 3, 1 Punkte).

Die Bahn ist 200 m lang und 7 m breit, die Kurven sind um 30 Grad abgeflacht.

Jede Mannschaft hat drei Fahrer, einen Mechaniker und einen „Läufer“, der ständig um das Wohl ihrer Mannschaft bemüht wird. Ein guter Manager ist für das Abschneiden einer Mannschaft von entscheidender Bedeutung.



**Volkswohl**  
eine der größten Privatkrankenversicherungen des Bundesgebietes zahlt an schadenfrei gebliebene Versicherungen der Tarife B,C,D

**für das Jahr 1951 drei Monatsbeiträge zurück!**

Verlangen auch Sie einmal unverbindlich ein Angebot unserer zeitgemäßen Tarife mit garantierter Beitragsrückgewähr!

**Volkswohl**  
KRANKENVERSICHERUNG V. a. G. DORTMUND-A

**KLISCHEES**

Strich  
Raster  
einfarbig  
mehrfarbig

**KLISCHEEANSTALT WESTFALENDRUCK**  
Dortmund, Bremer Straße 28 - Tel. 32535