



Boris P. Krajew, der Meisterschaftsfahrer von Nordrußland,
(über 5 englische Meilen) für 1901.

(Text in Radlerpost: „RadSport in Rußland“.)

warum das Rad der Zukunft ein kettenloses sein sollte, liegt nicht vor.

Die Form der Lenkstange wird vielleicht eine kleine Aenderung erfahren; sie wird ganz eng werden, möglicherweise in einen Radkranz zusammenschumpfen, der bequem von einer Hand zu dirigieren ist. Aber das würde meines Erachtens gar kein Fortschritt sein und irgend eine zwingende Notwendigkeit, die Form der Lenkstange wesentlich zu ändern, liegt nicht vor. Der erfahrene Radler kann sein Rad schon so mit einer Hand, oder ohne Hand lenken.

Der Rahmen wird gleichfalls keine Veränderungen zu erleiden haben. Die langgestreckte Form, die noch bisweilen gebaut wird, dürfte allerdings keine Aussicht haben, gegen die mehr gedrängte, kurze aufzukommen. Eine weitere Verkürzung wäre aber ebenfalls unterlassen und verbietet sich ohnehin schon durch den Umfang der Räder. Allerdings glauben manche, daß das Rad der Zukunft wesentlich kleinere Räder haben werde. Ich teile diese Ansicht nicht, glaube vielmehr, daß das Durchschnittsmaß unserer jetzigen Räder auch für die Zukunft gelten wird, wenigstens so lange nicht eine totale Umgestaltung des Rahmens erfolgt.

Die Frage, wie das Rad der Zukunft gebaut sein werde, beschäftigt vielfach die Presse. So geht jetzt eine Notiz des „Trisch Cyclist“ durch die Blätter wonach dies Rad der Zukunft mit veränderlichen Uebersetzungen ausgestaltet sein werde. Es soll das ein Rad sein, das, abgesehen von den zwei oder mehreren Geschwindigkeiten überhaupt, bei der einen als automatisches Freilauf, bei der anderen als starres Rad dient, und dessen Geschwindigkeit von der Lenkstange aus mittelst eines Hebels geregelt werden kann. Der Radfahrer hätte, so heißt es da, auf einem solchen Rade folgende Vorteile: 1. den unschätzbaren Vorzug zweier oder mehrerer Geschwindigkeiten; 2. ein automatisches Freilauf, wenn es die Straße gerade erlaubt; 3. ein festes Rad bei glitschigem Boden oder auf Straßen mit starkem Verkehr; 4. eine wirksame Unterstützung der Bremsen Contretreten auf scharfen Gefällen; 5. ein leichteres Abspringen für den Anfänger. Schon aus der Aufzählung dieser Vorteile ersieht man, daß es doch sehr fraglich ist, ob eine solche Einrichtung tatsächlich allgemein in Aufnahme kommen wird. Gegenwärtig hat das Freilauf sich nur in sehr beschränktem Maße Freunde zu erwerben gewußt und die veränderlichen Uebersetzungen sind für das allgemeine praktische Bedürfnis von ziemlich untergeordneter Bedeutung.

Eher denke ich mir, das Rad der Zukunft wird

vereinfacht werden. Die Ausstattung wird anders sein, an Stelle des emaillierten Rahmens wird vielleicht ein bruniertes oder lackiertes treten: ganz besonders wird der Ersatz der Pneumatiks durch ein billigeres Surrogat angestrebt werden.

Berliner Radfahrerverste.

Eines der besten Agitationsmittel für den Radfahrersport ist entschieden ein wohlgelungenes Fest. In dieser Beziehung dürfte Berlin nicht zu schlagen sein, wenn auch andere große Städte die doppelte Anzahl von Radfahrervereinen aufweisen, wie z. B. Wien, wo der Saalsport noch immer auf derselben Stufe steht, wie vor 10 Jahren. Von den zwei bedeutendsten Festen, die bereits stattfanden, soll heute die Rede sein, unseren verehrten Leserinnen und Lesern dadurch Anhaltspunkte zu geben, wie solche Feste arrangiert werden, um ein großes sportlustiges Publikum zu unterhalten, resp. für unseren so schönen Sport zu interessieren.

Am 30. November fand das Winterfest des Bezirk I des Gau 20, verbunden mit dem 15. Stiftungsfest des N. B. „Wanderlust“ 1886 statt. An 15,000 Personen füllten die prachtvoll dekorierten Räume der Germaniafesthalle. Von der ganzen Mark waren die Bezirksfahrwarte gekommen, in der Erwartung, neues zu sehen und zu lernen. Der Scherzverein verstand es, durch seine Ausschreibung, sowie durch Anschaffung zahlreicher prachtvoller Preise nicht nur die saalvortreibenden Berliner Vereine für dieses Fest zu interessieren, ja sogar aus Breslau war der N. B. „Adler“ herbeigeeilt, um an der Konkurrenz teilzunehmen.

Mit dem Bezirks-Reigen des N. B. „Victoria-Adler“ begannen die sportlichen Vorführungen. Ein einfacher Achter-Reigen, welcher mit 9,18 P. gewertet wurde. Im kleinen Niederradreigen siegte die Achtermannschaft des B. C. „Argo“ mit 11,88 P. Den zweiten Preis mit 9,38 P. holte sich der Sechserreigen des Berliner Damen-Radfahr-Club. Ein prächtiges Bild bot dieser Reigen, insbesondere wurden aber die Volten, was Richtung anbelangt, tadellos gefahren. Den 3. Preis holte sich der Sechserreigen des N. C. Wanderfreunde mit 7,08 P.

Den großen Niederrad-Reigen holte sich der N. C. „Sport-Berolina“ 1896 mit 15,44 Punkten. Ein fehlerlos gefahrener Reigen, der ganze Beifallsstürme entfesselte. Dieser Verein bildet eine Klasse für sich und brillierte durch seine eigenartigen schweren Figuren. Den 2. Preis 14,00 P. erhielt N. B. „Vorussia“, Briß, der 3. Preis aber fiel den beiden Vereinen N. B. „Adler“ Breslau und N. B. „Belaitas“ Berlin mit der gleichen Punktzahl von 12,68 zu. Die Entscheidung soll bei Gelegenheit in Breslau ausgesprochen werden. Der festgebende Verein fand sich aber bemüht, den beiden Vereinen je einen Anerkennungspreis zu geben.

Im Einzelkunstfahren ging als Erster Paul Lüders mit 12,14, als Zweiter Theo Geh mit 10,98 Punkten hervor, beide Mitglieder des N. C. „Sport-Berolina“. Den dritten holte sich B. Klautsch mit 10,10 Punkten.

Eine Neuerung bildete die Radpolo-Konkurrenz, an welcher 3 Vereine teilnahmen. Dieses Spiel bildet eine angenehme Abwechslung in der bei den bisherigen Festen empfundenen Eintönigkeit. So oft ein Goal geschlagen wurde, gab es reichen Beifall, ein Zeichen, daß das Publikum sich dafür interessiert. Es wurde in 3 Abteilungen zu je 20 Minuten gespielt. Als Sieger ging N. C. „Sport-Berolina“ mit 12, den zweiten holte N. B. „Wanderer“, Rixdorf mit 3 und den dritten Preis der N. C. „Spandauer Germania“ mit 2 Goals. So wechselte das Programm von 9 bis 1 Uhr in butter Reihenfolge. Bei der Kaffeetafel wurden die üblichen Reden gehalten. Der Gauvorstand mit sämtlichen Bezirksleitern war vollzählig erschienen. Bis zum frühen Morgen wurde getanzt und ungern verließ man das gastliche Haus des N. B.

„Wanderlust“ 1886.

Bier Tage nur Pause und schon wieder ein großes Winterfest. Der Deutsche Radfahrer-Verband will nicht nur auf der Rennbahn tätig sein, sondern auch Feste geben und fürwahr, die Herren verstehen es. Im Hotel „Deutscher Hof“ versammelte sich ein hochfeines Publikum, das zum großen Teil aus Offizieren bestand. Die Zahl der Besucher dürfte etwas über 700 gewesen sein. Das Programm war allerdings anders gestaltet, als man bei Konkurrenzen gewohnt ist. Mit einem sehr geschickt vom Ueberredner Budzinski verfaßten Prologo, welchen Hrl. Pardes vorgetragen, nahm das Fest seinen Anfang. Ein Ehrenreigen des N. C. „Sport-Berolina“ entfesselte stürmischen Applaus. Das Einzelkunstfahren auf dem Hochrade des Herrn Steyer erregte eher Mißfallen, da ihm fast alle Uebungen mißglückten. Von besonderem sportlichen Interesse war aber das Polo-Match zwischen Amateuren und Berufsfahrern. „Sport-Berolina“ gegen Arend, Krause (für den erkrankten Huber mußte Otto Lüders eintreten). Die Berufsfahrer siegten mit 4:2. Die beiden folgenden Rennen auf untersehten Maschinen, brachten insofern Ueberraschungen, als sich Arend von Eisner und Kobl und Didentmann von Krause schlagen lassen mußten.

Die folgenden Leistungen einer Berliner Turner-Musterriege übertrafen alle Erwartungen, wofür reicher Beifall gezollt wurde. Ein Duettkunstfahren der Gebr. Lüders, die beste Nummer des Abends, sowie ein Solo des Herrn Theo Geh, bildeten die weiteren Programmnummern. Als Schlußfest folgte ein Clownreigen des N. C. Sport-Berolina, welcher wahre Lachsalven entfesselte.

Mit einer Lotterie und dem Tanze schloß auch dieses so schöne Fest.



Der Sport in Japan.

Wir haben in unserem Blatt wiederholt Berichte aus Japan veröffentlicht, aus denen das Emporblühen des Sports in Japan hervorging. Bemerkenswert ist, daß die gebildete Japanerin viel rascher als die Europäerin sich von all jenen Vorurteilen emancipiert, die dem Sport beim weiblichen Geschlecht stets und überall entgegenstehen. Das sich in Tokio eine Radlerinnenvereinigung aus Damen der besten Gesellschaft gebildet hat, berichteten wir schon. Die Zahl der Radfahrer wächst unter dem intelligenten Inselvolke unglaublich rasch. Ueberhaupt scheint der Japaner eine Vorliebe für alle körperlichen Sports zu haben. Die Leibesübungen,