

Weiter liegt uns noch eins am Herzen, lieber Weihnachtsmann. „Radfahrer absitzen!“ ist jetzt die Losung. Die Fahrfreiheit — — — wie? es wäre genug? Nun

gut, wir wollen nicht unbescheiden sein. Vielleicht beschert uns die St. Nikolaus. —

B.

## Strassenwettfahren.

„Das Fahrrad ist nicht mehr ein Sportwerkzeug, sondern ein Verkehrsmittel.“ Dieses immer mehr und mehr in Umlauf kommende Schlagwort ist recht bestechend, glücklicherweise aber nur zum Teile der Wahrheit entsprechend; richtig ist vielmehr: „Das Fahrrad ist nicht nur ein Sportwerkzeug, sondern auch ein Verkehrsmittel.“ Die Neigung, das Fahrrad lediglich als Verkehrsmittel zu betrachten, ist eine unerwünschte Folge des immer mehr in Aufnahme kommenden Wanderfahrens, gegen das das Rennfahren immer mehr in den Hintergrund tritt. Das geht sogar soweit, dass sich grosse Sportvereinigungen von allen Rennen gänzlich losgesagt haben, um ausschliesslich den Tourismus zu pflegen. Ob das berechtigt, ob es notwendig und nützlich ist, das wird ja der Erfolg lehren, im S. R.-B. wäre es aber unseres Erachtens nach ein Fehler, wenn wir diesem Beispiele folgen wollten.

Freilich, mit dem jetzigen Wettfahrwesen oder -wesen in unserem Bunde sind wir nicht einverstanden, soweit das das Strassenwettfahren angeht. Unserem sportlichen Nachwuchs auf der Bahn Gelegenheit zu geben, sein Können zu erproben, dafür sind wir auch, Pflege des Kunst-, Reigen- und Korsofahrens halten auch wir für recht und der Reklamewirkung wegen als sehr nützlich für den Bund; im Strassenwettfahren dürfte es aber wohl an der Zeit zu durchgreifenden Reformen sein.

Hier muss als oberster Grundsatz gelten: Wie die Rennbahn dem Rennfahrer, so die Landstrasse dem Wanderfahrer. Strassenrennen haben nur dann Berechtigung, wenn sie gewissermassen Uebungen und Prüfungen darstellen für das Tourenfahren und den Grad der erlangten Vorbereitung zu demselben.

Sehen wir uns unsere Strassenrennen, die alljährlich bundesseitig ausgeschrieben werden, daraufhin an, so entdecken wir von diesen zweierlei, nämlich solche, die unserer eben aufgestellten Forderung entsprechen und solche, bei denen es nicht der Fall ist.

Zu den letzteren gehören zuvörderst die Kontrolltouren. Wir halten es für einen Unfug, 6 oder 12 Stunden lang wie wildgewordene Scherenschleifer auf Strassen herumzusausen, die besonders ausgesucht worden sind, um dem Wettfahrer ja keine Schwierigkeiten zu bieten. Diese Rennerei, womöglich noch mit Schrittmachern oder sogenannten Begleitmannschaften, hat heutigen Tages ab-

solut kein sportliches Interesse mehr und ist höchstens geeignet, uns Publikum und Behörden abhold zu machen, und das mit Recht.

Ebenso ist die Landstrasse nicht da, um Meisterschaften über grössere oder kleinere Strecken auf ihr auszufahren, derartige Fahrten gehören auf die Bahn.

Etwas anderes ist es mit dem Wettbewerbe um die meistgefahrenen Kilometer, mit der Fernfahrt und der Bergmeisterschaft.

Diesen Wettfahren wohnt sogar gegenwärtig ein höheres Interesse inne als früher.

Der Wettbewerb um die meistgefahrenen Kilometer ist geradezu eine Schulung für Tourenfahren. Wer täglich oder auch nur regelmässig allsonntäglich seine Preisbewerbstour hinter sich bringt, der erwirbt sich dadurch die beste Verfassung zu grossen Leistungen im Wanderfahren.

Wie weit er es nun hierin gebracht hat, das zu zeigen giebt ihm der Bund zweimal Gelegenheit. Bei der Fahrt Zittau — Leipzig kann er seine Ausdauer, bei der Bergmeisterschaft seine Kraft bewähren.

Bergmeisterschaft, Bundes-Dauerfahrt und Wettbewerb um die meistgefahrenen Kilometer möchten wir daher auch für die Zukunft als Schulung und Prüfung fürs Wanderfahren beibehalten sehen, was aber die Strassenmeisterschaft und die Kontrolltouren angeht, so sagen wir: „Weg damit!“ —

Eine Beschränkung der Strassenfahren ist überdies gar nicht so schlimm, sind es doch noch nicht einmal 100 Bundeskameraden, die sich im jetzt zu Ende gehenden Jahre an denselben beteiligt haben, im Gegenteil, es wird nur gut sein, wenn die durch diese Beschränkung gesparte Zeit und — was schwer ins Gewicht fällt — das gesparte Geld auf Förderung des Wanderfahrens verwendet werden können. Ein recht reger Rennbetrieb mag alljährlich einige wenige junge Leute veranlassen, zu uns zu kommen, ganz sicher aber werden durch Vernachlässigung des Wanderfahrens viele alte Bundeskameraden, die sich an Rennen nicht beteiligen und ihren Bundesbeitrag doch nicht gern nur für andere ausgegeben sehen möchten, veranlasst, dem Bunde den Rücken zu kehren, so dass der Verlust grösser ist als der Gewinn. B.

## Die Fahrradkette.

**E**s ist einer der wichtigsten Bestandteile des modernen Fahrrades, dem wir heute unsere Betrachtungen widmen wollen; ein Bestandteil, von dessen Vollkommenheit die Bewährung dieses epochemachenden Fahrzeuges wesentlich beeinflusst wird, nämlich die Fahrradkette.

Infolge der hervorragenden Rolle, welche die Kette im Betriebe des Fahrrades spielt, wurde der technischen

Vervollkommnung dieses wichtigen Bestandteiles von seiten der interessierten Kreise von jeher die vollste Aufmerksamkeit geschenkt und zeigen die Wandlungen, welche dieser Artikel im Laufe der letzten fünfzehn Jahre durchgemacht hat, und die zahlreichen Patente, welche auf Kettenkonstruktionen erteilt wurden und auch gegenwärtig noch nachgesucht werden, wohl am deutlichsten, wie eifrig und unausgesetzt an der Lösung dieses Pro-