

**R a d f a h r e n**



**Olympia-  
heft**

Nr.  
**23**

10 Pfg.

# Rad fahren



Photos zu diesem Heft lieferten: Deutscher Radfahrerband, Berlin / Erich Mindt, Berlin / Presse-Bild-Zentrale, Berlin / Schirner-Sportbilder, Berlin / E. Spudich, Berlin

In Gemeinschaft mit dem Reichsportführer herausgegeben vom  
Propaganda - Ausschuss für die Olympischen Spiele Berlin 1936  
Amt für Sportwerbung

## Don der Draisine zum Fahrrad

Der gute, alte badische Forstmeister a. D. Freiherr Drais von Sauerbronn zehrte an dem Traum der Menschheit — auch er wollte die Zeit und den Raum schneller überwinden —, und so überraschte er im Jahre 1817 die geruhlsame Welt mit einer Laufmaschine. Das war ein derbes Holzgestell mit zwei hintereinander liegenden Rädern, es hatte einen sogenannten „Reitfuß“, ein Brettchen zum Auslegen der Arme und auch eine Lenkvorrichtung. Der Herr Forstmeister schwang sich eines Morgens auf diese Maschine und bewegte sich vorwärts, indem er einmal mit dem rechten und das andere Mal mit dem linken Fuß aufstieß, in Wirklichkeit also immer nur solange fuhr, solange der Abtritt auf der Straße das Behikel im Rollen hielt. Den badischen Forstmeister a. D. Freiherr von Sauerbronn nannten sie natürlich einen armen Irren, der das Rad der Weltgeschichte rückwärts drehen wollte, und seine Laufmaschine nannte man ganz einfach die „Draisine“. Das ist, genau besehen, das erste Fahrrad gewesen, und wenn man von der Geschichte des klassischen Radsports



Lauftrad ohne Pedale, die sogenannte Draisine, um 1810

spricht, da darf man den badischen Forstmeister a. D. nicht vergessen.

Von der Draisine bis zu dem heute hochentwickeltesten Fahrrad ist es ein sehr weiter Weg gewesen oder aber ein kurzer, das kommt ganz darauf an, mit welchen Augen man den Fortschritt betrachtet. Einige der wichtigen ge-



Fahrrad aus dem Jahre 1850 mit Vorderpedal zeigt die zweite Entwicklungsstufe

wichtigen Daten wollen wir festhalten, denn die Entwicklung des Rades diktierte zugleich den Werdegang des Radsportes. Der Instrumentenmacher Fischer aus Schweinfurt versah sein Laufrad 1853 mit Kurbeln, das war ein weiterer Schritt vorwärts. Aber einen ganz beträchtlichen Fortschritt gab es drei Jahrzehnte später, 1882, als eine englische Firma das Hochrad, das sich inzwischen seinen Weg geebnet hatte und aus einem Vorderrad mit zwei Meter Durchmesser und einem Hinterrad mit einem halben Meter Durchmesser bestand, aus Stahl herstellte und die Räder mit Gummireifen versah. Aber auch das war nur eine Etappe der Draisine, über deren Erfinder man längst nicht mehr spottete. Das einstige Laufrad wurde immer vollkommener, immer besser und immer schneller. Aus dem Hochrad wurde dann im Jahre 1886 das Niederrad mit dem Hinterradantrieb, und das Jahr 1888 endlich brachte die wohl grundlegendste Umwälzung in der Bauart des Nieder-Zweirades, das nunmehr gemeinsame Tretkurbel und einheitlichen Kettenantrieb erhielt. Nur ein paar Jahre später schickte sich das Fahrrad an, einen beispiellosen Siegeszug durch die ganze Welt anzutreten,

von dem Tage an nämlich, da man den Lustreifen erfand. Jetzt wurde das Radfahren zu einem Vergnügen und zu einem volkstümlichen Verkehrsmittel. Die letzte bauliche „Revolution“ — wenn wir einmal so sagen wollen, gab es dann an der Schwelle des neuen Jahrhunderts, als im Jahre 1900 der Freilauf erfunden wurde . . .

Heute gibt es in Deutschland rund fünfzehn Millionen radsahrende Volksgenossen, und die Zahl der in der ganzen Welt vorhandenen Räder läßt sich gar nicht abschätzen. Ist es da ein Wunder, daß der Radsport eine Bedeutung erhielt, die sogar weit über das rein Sportliche hinaus und bis in das Volkswirtschaftliche hineingeht? Gewiß — der Radsport ist, wie vielleicht der Automobilsport, ein Maschinensport, aber das kann nur eine Feststellung und niemals irgendeine Einschränkung sein. Und nirgendwo überschneiden sich die Dinge so, wie im Radsport.

Wenn wir es recht bedenken, dann erbrachte erst der Radsport den hundertprozentigen Beweis für die Zuverlässigkeit, die Schnelligkeit und die Gewandtheit des Fahrrades. Man kann durchaus die in den Fachkreisen allgemein vertretene Ansicht, daß die große Radfernfahrt von Wien nach Berlin im Jahre 1893 den Grundstein für den Triumphzug des Rades gelegt habe, unterstreichen. Die Verbindung der beiden Reichshauptstädte durch die Radfahrer, die die 582 Kilometer lange Strecke bei den damals noch längst nicht so guten Straßenverhältnissen und auf heute vorfindlich anmutenden Rädern in 31 Stunden durchritten, war eine Pioniertat ersten Ranges. Mit diesen einunddreißig Stunden wurde übrigens die Zeit der Distanzreiter, die alljährlich in einem Wettstreit die Strecke von Wien nach Berlin zurücklegten, um mehr als die Hälfte unterboten. Das (was wir nie vergessen wollen: nach unseren heutigen Verhältnissen völlig unvollkommene) Fahrrad hat damals zweierlei bewiesen — daß es ein ganz vortreffliches Sportgerät war und ein wichtiges Verkehrsmittel. Und das ist es, was das Fahrrad bis zum heutigen Tage zu einer ganz besonderen Stellung brachte: daß es ein Sport- und ein Verkehrsgerät gleichermaßen ist. Uns interessiert das Fahrrad als Sportgerät in erster Linie. Der deutsche Radsport im besonderen hat im letzten Jahre eine beispiellose Vorkampfwärtsentwicklung genommen, und er steht vor der Erfüllung einer olympischen Mission, wie man sie sich schöner nicht vorstellen kann . . .



In fünf Tagen von Berlin nach Warschau.  
Die deutsche Mannschaft in geschlossenem Feld



Auf der Winterbahn des Berliner Sportpalastes

## Der Ehrgeiz stand Pate

Wenn man vom Radsport spricht, dann denkt jedermann gewiß zuerst an die Radrennen auf der Straße, das geflügelte Wort von den „Giganten“ ist nicht von ungefähr geboren worden, und in der Tat bleibt diese Radsportsparte auch die reizvollste und interessanteste, bei der wahrscheinlich auch der Zufall und der Ehrgeiz Pate standen. Wenn da zwei oder drei vielleicht gemächlich auf ihren Rädern die Straße entlang fahren, wird oft sehr rasch der Gedanke zu einer kleinen Wettfahrt geboren. Der eine möchte schneller als der andere sein, und schon ist die Jagd mit dem Spiel der blinkenden Räder und Pedale im Gange. Dann ist der Weg bis zur bewußten sportlichen Betätigung nicht mehr weit. Im Fachamt für Radsfahren, das der Deutsche Radsfahrer-Verband im Deutschen Reichsbund für Leibesübungen repräsentiert, finden die Straßenrennen daher auch eine besonders liebevolle Pflege, weil sie auch bei der breiten Masse den nachhaltigsten Eindruck hinterlassen. Natürlich ist der Bahnrennsport nicht etwa von minderer Bedeutung — aber er muß als die nächsthöhere, schwierigere Stufe des Radsports angesehen werden,

weil er mehr Voraussetzungen stellt. Zu seiner Ausübung gehören Spezialräder und Zementbahnen oder Holzbahnen und selbstverständlich auch ein hoher Grad von Geschicklichkeit. In den Jahren 1880 bis 1890 entwickelte sich der Radsport auf der Bahn, es gab damals nicht die vollkommenen Bahnanlagen, wie wir sie heutzutage in aller Welt finden, sondern die Rennen fanden auf Sand- und Aschenbahnen statt. Erst zum Jahrhundertwechsel entstanden die ersten kurvenverhöhten Zementbahnen, und dann trat der Bahnrennsport seinen gewaltigen Siegeszug an, an dessen Wege als bleibende Meilensteine mancher klangvolle und weltberühmte Name eines deutschen Meisters steht. Wenn wir Jungen heute noch das Glück haben, hin und wieder den letzten Helden einer großen, vergehenden Generation, der Kütt, Arend, Saldow und so weiter zu



Der  
Erweltmeister  
Richter-Köln  
ist ein  
gefürchteter  
Tempofahrer.

Die ausgeprägte  
Beinmuskulatur  
verrät seine  
Leistungs-  
fähigkeit

begegnen, dann sollten wir uns solcher Augenblicke bewußt sein und nicht achtlos die Taten derjenigen vergessen, deren Persönlichkeiten und Triumphe nicht nur dem reinen Sport, sondern auch, was immer und immer wieder betont werden muß, auch der deutschen Fahrradindustrie die Wege zu einer unvergleichlichen Geltung verschafften. — Aber — das sei vor allem betont: Radsfahren kann



jeder! Der hohe Wert dieser körperlichen Betätigung ist unumstritten. Der Ehrgeiz, das Rad bei Wind und Wetter, bei Staub, bei Regen und Wind vorwärtszutreiben, um rasch von Ort zu Ort zu kommen, läßt auch denjenigen Leibesübung in des Wortes bester Bedeutung treiben, der möglicherweise gar nicht als „Sportler“ schlechthin gelten will. Wie denn — es ist ein albernes Märchen, wenn man sagt, daß

In hartem Kampf hinter dem Schrittmacher



In großartigem Stil fuhr Neke mit Schrittmacher Saldow seinen Sieg in der Steherweltmeisterschaft. — Der Abstand des Fahrers von der Rolle des Schrittmachers ist vorgeschrieben (60 cm)

beim Radsfahren nur die Beine arbeiten, denn der ganze Körper ist in der Bewegung, und der radsahrende Mensch ist viel in Gottes freier und schöner Natur. Und wo ihn der Weg zur Arbeitsstätte durch die Straßen der Stadt führen, da befindet er sich immer an der frischen Luft. Wer heute das Millionengeheer der Leibesübungen treibenden Volksgenossen aufzählt, der muß, so unglaublich es auch klingt, noch fünfzehn Millionen Radsfahrer dazuzählen, denn so viele benutzen, nach sorgfältigen Schätzungen, in Deutschland das Fahrrad. Daß allerdings nur ein verhältnismäßig kleiner Prozentsatz dieser radsahrenden Mitmenschen Radsportler und Mitglieder des Deutschen Radsfahrer-Verbandes sind, das ist eine Sache für sich und ein Zustand, der von Tag zu Tag abnimmt, denn der Deutsche Radsfahrer-Verband, der erst ein reichliches Jahr besteht, als der einzige Verband der Radsfahrer im nationalsozialistischen Staate, steigert seinen Mitgliedsbestand fortwährend. Im übrigen beschränkt sich die Ausübung des Radsports keineswegs auf die Rennen der Bahn und auf der Straße, im Radsfahrer-Verband nimmt das Radwandern einen hervorragenden Platz ein. Aus der ungeheuer großen Schar der „Tourenfahrer“ kommen die Rennfahrer, die fast alle, von wenigen Ausnahmen abgesehen, ihre Sporttätigkeit auf der Landstraße, bei den Straßenrennen, beginnen. Sie erfordern Willenskraft,

die nicht nur den Kampf mit dem Gegner, sondern auch viele andere Hindernisse, die die Straße stellt, überwindet. Ein gutes Herz und starke Lungen zeichnen den Rennfahrer aus, der selbstverständlich ausdauernd sein muß, um hundert, zweihundert und oft noch mehr Kilometer mit größtmöglicher Geschwindigkeit zu durchfahren, durch flaches Land, über Hügel und manchmal auch steile Berge hinan. Da ist es nicht damit getan, daß man nur mit den Beinen tritt, dazu, um solche Anforderungen zu erfüllen, gehört eine gute allgemeine körperliche Ausbildung, ein geordneter, solider Lebenswandel, und noch nie ist ein Rennfahrer ein Held der Bahn oder der Straße geworden, wenn er nicht ein Sportsmann vom Scheitel bis zur Sohle war und wenn er nicht durch die strenge Schule eines Vereins hindurchging.

Gewiß — unbegründete Vorurteile haben die Entwicklung des Radsports in Deutschland in einer unverantwortlichen Weise gehemmt. Der arme Mann des Volkes ist der Soldat des Radfahrer-

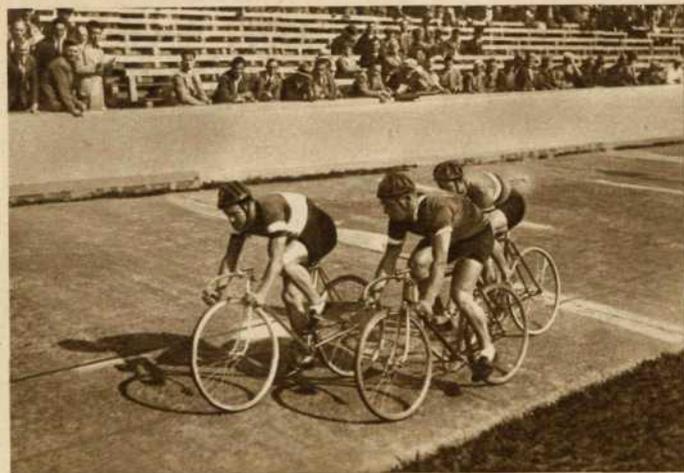


Ein großes Feld in voller Fahrt auf der Bahn.  
Reißt führt in jeder Runde ein neuer Mann

heeres, ganz einfach schon aus dem Grunde, weil das Rad ja das billigste Verkehrsmittel ist, aber diese Zeiten der Geringschätzung sind vorüber, und nicht zuletzt ist es der Radsport gewesen, der dem Werke und der Idee des alten badischen Forstmeisters zum Siege verholfen. Von der Draisine bis zum modernen, hochentwickelten Rennrad ist ein weiter und beschwerlicher Weg gewesen, aber die geschichtliche Entwicklung ist von einem goldenen Schimmer durchwoben, den der Sport hervorgezaubert hat.

## Ein kleines Kapitel Belehrung

Bei aller Abneigung gegen eine trockene Wiedergabe eines sportlichen Programmes ist es doch nun notwendig, daß wir ein kleines Kapitel der Belehrung schreiben. Wer sich für den Radsport interessiert oder aber wer sich künftig für ihn interessieren soll, der muß jene Grundlagen kennen, auf denen das Verständnis für die Leistungen wächst, die meist nur mit nüchternen Zahlen wiedergegeben



Einer beobachtet den anderen. Der Bruchteil einer Sekunde entscheidet.



Toni Merkens, der deutsche Fliegermeister, einer der weltbesten Amateure. Konzentration und schneller Antritt sind seine Stärke

werden. Bleiben wir also, weil es nahe liegt, bei den Straßen - Rennen! Da gibt es Jugendrennen für die Bierzehen- bis Achtzehnjährigen, die nie länger als fünfzig Kilometer sind, und solche für die über achtzehn Jahre alten Radfahrer, die über Strecken führen, die zwischen 50 und 300 Kilometer liegen. Alle diese Rennen der Amateure werden meist im Massenstart ausgetragen, das heißt, alle Teilnehmer werden auf einmal gemeinsam vom Start abgelassen, und derjenige ist Sieger, der als Erster das oft so ferne und doch lockende Ziel er-

reicht. In den letzten Jahren ist das Mannschaftsfahren stark gefördert worden. Sechs Fahrer bilden eine Mannschaft, und für die Wertung gilt die Zeit des vierten Fahrers als die Zeit der Mannschaft. Im Gegensatz zum Einzelrennen mit dem Massenstart wird im Mannschaftssport „Nach der Uhr“ oder „gegen die Uhr“ gefahren, der Start erfolgt nämlich in Abständen von drei bis fünf Minuten. — Im Programm der Olympischen Spiele, bei denen der Radsport

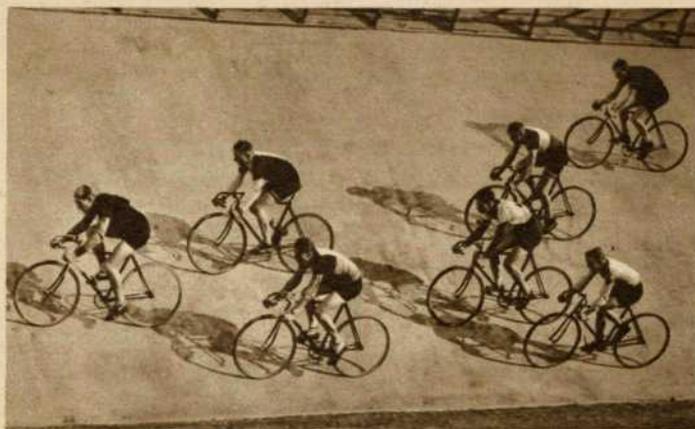
einen hervorragenden Platz einnimmt, finden wir jedoch nur das 100-km-Straßenrennen, welches im Gegensatz zu den bisherigen Straßenrennen der Olympischen Spiele erstmalig mit Massenstart gefahren wird. Dabei werden bei dem betreffenden Rennen der Olympischen Spiele vier Fahrer einer Nation zugelassen, die gleichzeitig die Ländermannschaft bilden. Die Fahrzeit des vierten Fahrers gilt dabei bei der Wertung als die Fahrzeit der gesamten Mannschaft, die Vertretung einer Nation bei diesem Wettbewerb wird daher immer bestrebt sein, geschlossen am Ziel einzutreffen. Im Gegensatz zum Einerstreckenfahren wird das Mannschaftsrennen „gegen die Uhr gefahren“, die einzelnen Mannschaften werden in der Regel mit Abständen von drei bis fünf Minuten vom Start abgelassen.

### Eine olympische Berufung

Es führte vielleicht zu weit, ausführlich darzulegen, welche große olympische Berufung gerade der deutsche Radsport hat. Er sicherte sich mit einer Serie beispielloser Triumphe seiner Amateure auf



Stehversuche der Flieger — keiner will die Führung übernehmen



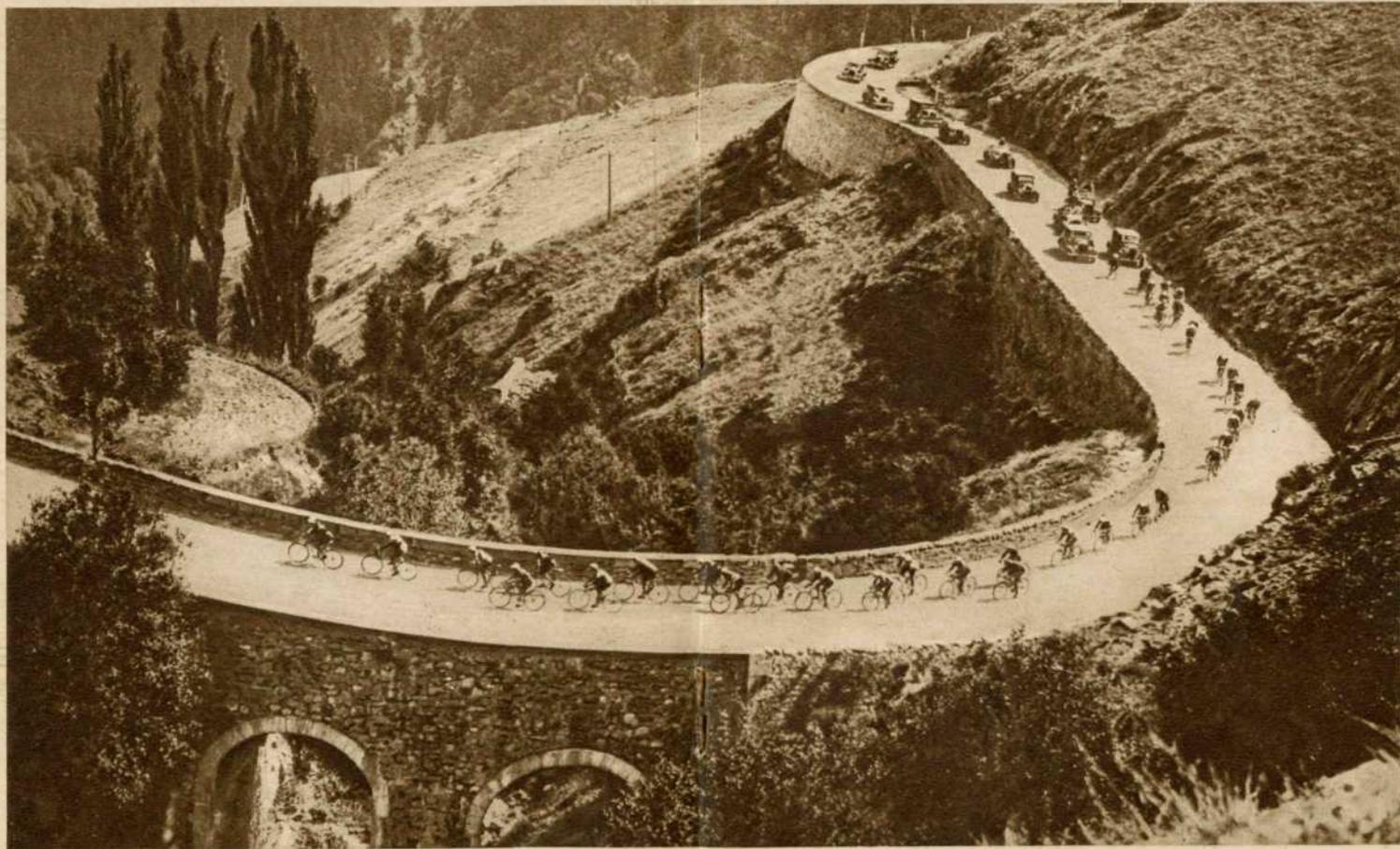
Rennen auf der Bahn

dem europäischen Kontinent eine machtvolle Stellung, Deutschland wurde, um es genauer auszudrücken, eine erstklassige Radfahrnation, und die sportliche Entwicklung hat dabei erst eine erste Stufe erreicht! Entgegen den anderen Fachämtern hat der Radsport seine gesamte olympische Vorbereitung in sein Jahresprogramm eingebaut und bereits im vergangenen Jahre, dem ersten Jahre des Bestehens des Einheitsverbandes, hat sich dieser Weg als sehr glücklich und außerordentlich erfolgreich bewiesen. Aus zwölf bis vierzehn der bedeutendsten Straßenradrennen kristallisiert sich nach und nach die Nationalmannschaft der Straße heraus, der vor allem auch die Wahrnehmung der internationalen Interessen des deutschen Radsports obliegt. Sie hat 1934 alle Länderkämpfe, die Fünf-Etappen-Fernfahrt Berlin—Warschau über 790 Kilometer und die Zwei-Etappen-Fernfahrt von Basel nach Cleve über 670 Kilometer sowohl in der Einzel- wie auch in der Mannschaftswertung gewonnen! Der begabte Nachwuchs hat immer die Gelegenheit, in die Nationalmannschaft eingereiht zu werden. Aus dem Heer der A-, B- und C-Klassenfahrer kommen immer neue Talente, und die Suche



nach dem unbekanntem Sportsmann, nach dem „unbekanntem Radfahrer“ hat gerade der Radfahrer-Verband seit einer Reihe von Jahren vortrefflich gelöst. Er veranstaltet den sogenannten „Ersten Schritt“ für Fahrer von 14 bis 18 und über 18 Jahre. Dieser beliebte Wettbewerb geht an ungefähr hundert Orten des Reiches vor sich. Die ersten

Spiel der Kräfte auf Bahn und Straße



Veranschaulichung der Strapazen eines Straßentennens (Tour de France)

zwei bis fünf Fahrer kommen in die Zwischenentscheidungen, von denen je eine in jedem der sechzehn Gaue des Reiches zur Durchführung gelangt. Die sechzehn Sieger der Zwischenentscheidungen kommen dann, auf Kosten des Verbandes, zur Entscheidung nach Berlin. Für diesen Wettbewerb ist übrigens, um das mit zu erwähnen, eine besondere Materialbenutzung nicht vorgeschrieben, aber man nimmt gerechterweise eine Leistungsstufung zwischen denjenigen



Im bergigen Gelände

Oft geht die mühevollste Radfernfahrt über holpriges Pflaster



vor, die renngerechtes Radmaterial haben oder nicht. Teilnahmeberechtigt sind, das ist beinahe selbstverständlich, nur solche Radfahrer, die noch nie an einem öffentlich ausgeschriebenen Rennen teilgenommen haben. Im Vorjahre beteiligten sich etwa 30 000 junge Radfahrer, und daß man die Besten von ihnen unter eine besondere, fördernde Obhut nahm, das versteht sich von selbst.

Daß die olympische Vorbereitung nach einem festen Plan vor sich geht, ist einleuchtend. Man hat daher die wichtigsten Termine

der radspportlichen Veranstaltungen in den Bezirken und Gauen einheitlich festgelegt. So werden am 7. Juli die Bezirksmeisterschaften ausgetragen, am 14. Juli folgen die Gaumeisterschaften, und am 4. August endlich wird dann die deutsche Straßenmeisterschaft in der Reichshauptstadt ausgetragen. Das ist, in großen Zügen, das Jahresprogramm des deutschen Straßenradrennsports, wozu nun noch die

vielen internationalen Veranstaltungen im In- und Auslande kommen, an denen Deutsche teilnehmen. Wenn wir eingangs betonten, daß der Radsport in Deutschland eben eine besondere olympische Berufung habe, so wollen wir es nicht nur bei dieser Andeutung lassen. In der Tat verhält es sich so, daß den Radsportlern im Gegensatz zu den Leichtathleten, um nur ein Beispiel zu erwähnen, die gewaltige Konkurrenz aus den

Beim Quersfelbeurrennen. Hier empfiehlt es sich abzuftigen

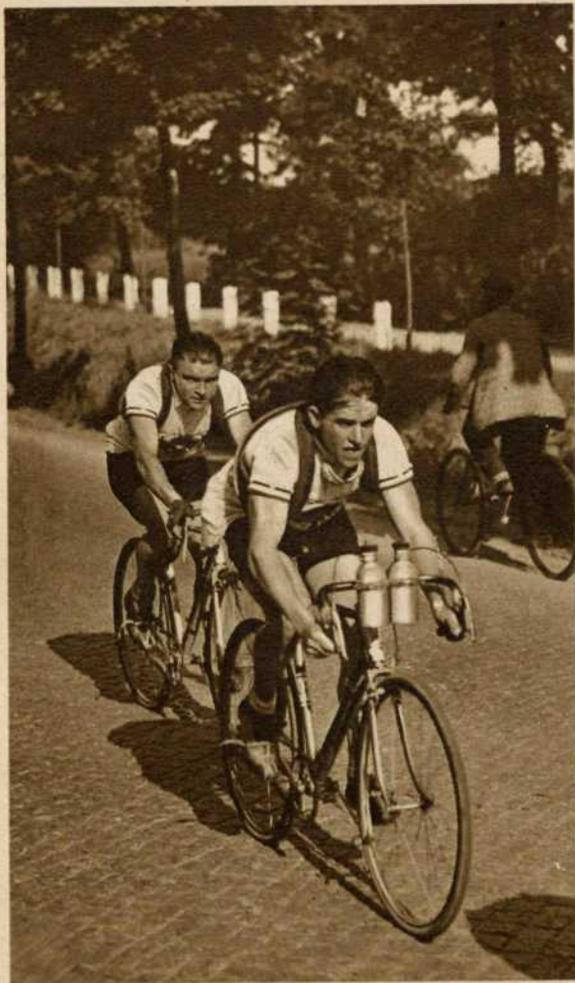


Das deutsche Feld bleibt auch noch am dritten Tag eines langen Rennens stets geschlossen

überseeischen Ländern fehlt. Die anderen Wettbewerber aus den anderen europäischen Ländern sind keine neuen Gegner, unsere Nationalmannschaft der Bahn und der Straße hat sich oft genug mit ihnen gemessen, um nicht genau ihre Stärken (und Schwächen) zu wissen. So gedacht, kann man sich für unsere Radsportler die vielleicht beste Chance bei den Olympischen Spielen ausrechnen, und es liegt nahe, die

Romantik des Straßenrennens





Strücl-  
München  
und  
Scheller-  
Bielefeld,  
zwei der besten  
deutschen  
Amateur-  
Straßenfahrer

100-km-  
Renn-  
schafts-  
fahren



Förderung des Radsportes in Deutschland in die vorderste Front zu rücken, weil hier am verheißungsvollsten die Erfüllung einer nationalen Aufgabe winkt.

Aber wir schweifen ab, kehren wir zurück zu unserem Streifzug durch die sportlichen Gefilde.

### Das sind auch flieger!

Es ist eine alte Erfahrung, daß der Bahnrennsport, der auch über einen großen Anhang verfügt und dem viele Freunde des Radsports sogar den Vorzug geben, seinen Nachschub immer wieder aus den Reihen der Straßenfahrer erhält. Logisch — denn die erste Stufe des Radsportlers ist der Sport auf der Straße, der noch, sporttechnisch gesehen, am einfachsten auszuüben ist. Für die Rennen auf den Bahnen sind viel mehr Voraussetzungen notwendig, Voraussetzungen, die man erst nach einer geraumen Zeit erfüllt und die sich der vorwärtstrebende Radsportler am sichersten und ergiebigsten bei den Straßenrennen aneignet. Der Bahnrennsport ist sehr vielseitig, den Hauptplatz nehmen dabei die sogenannten „Fliegerrennen“

Ein vorbildlich  
geschlossenes Feld  
der S.A.-Fahrer



In Uniform  
ist eine Fern-  
fahrt Berlin—  
München—  
Berlin  
eine doppelte  
Leistung

ein. Einen „Flieger“ nennt man einen Bahnradfahrer, der kurze Strecken ohne Schrittmacher fährt. Der wichtigste und gebräuchlichste Fliegerwettbewerb ist das Fliegerrennen über einen Kilometer. In der Regel melden dazu viele Fahrer, diese werden dann in Vorläufe eingeteilt, die immer vier bis acht Fahrer bestreiten. Die beiden Ersten, manchmal auch noch der Dritte, kommen dann in die Zwischenläufe, und die Sieger der Zwischenläufe bestreiten dann die Endläufe. Kommt es beim Straßenfahrer vor allen Dingen auf die Ausdauer an, so entscheidet bei den Fliegerrennen meist das bessere Spurtvermögen, das heißt, derjenige siegt, der in den letzten 200 bis 400 Metern die größte Schnelligkeit bei dem meist ungeheuer spannenden Endkampf Rad an Rad entwickelt. Natürlich kommt ausschlaggebend dazu, daß man den Gegner genau kennt und die Bahn — nicht eine Bahn gleicht der anderen, jede hat ihre Vorzüge und Nachteile, und es ist ein großer Unterschied, ob auf einer



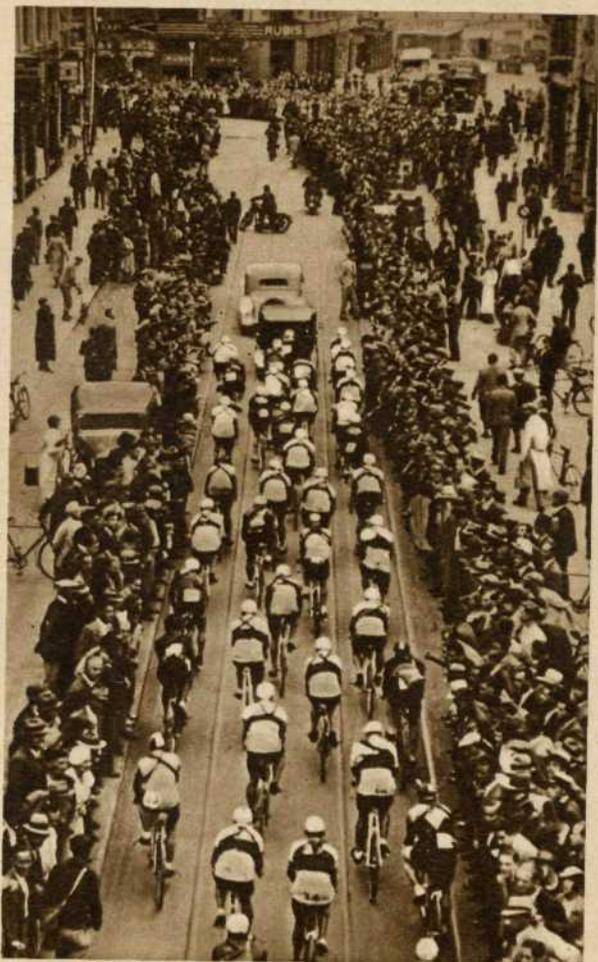
Über die Elbe südwärts



Auch bei schlechtestem Wetter finden Straßenrennen statt, die dann besonders große Anforderungen an Mensch und Maschine stellen

Holzplattenbahn oder auf einer Zementbahn gefahren wird. Es gibt, um einmal im Rennfahrerdeutsch zu sprechen, leichte und schwere Bisten (Bahnen), und nicht zuletzt entscheidet auch die Taktik, die der Fahrer anwendet, um seinen Gegner den Sieg zu entreißen. Bei den Fliegerrennen entscheidet der Bruchteil einer Sekunde!

Neben den Fliegerrennen über einen Kilometer ist das Zeitfahren über die gleiche Strecke sehr beliebt. Es wird dabei meist mit „stehendem Start“ gefahren, das heißt, das Rennen beginnt ohne Anlauf. Für den Sieg entscheidet die absolut schnellste Zeit des Fahrers, er muß also versuchen, gleich vom Start weg eine sehr hohe Geschwindigkeit zu erzielen, ein schneller Antritt ist dafür die beste Sicherheit. Andererseits muß der Fahrer seine Kräfte so weise



Bei Straßenrennen bilden Laufende von Zuschauern Spalier



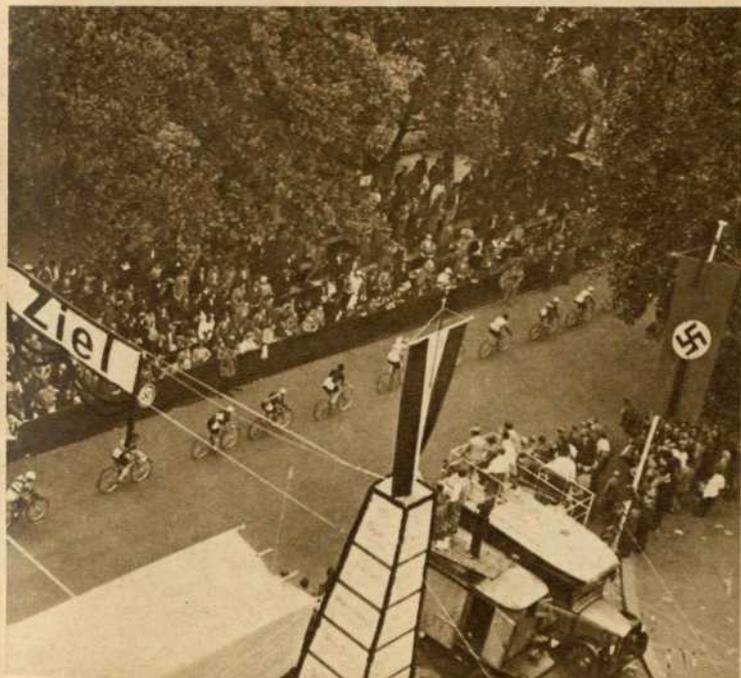
Unmittelbar  
nach dem  
Start

einteilen, daß er möglichst gleichmäßig fährt, um nicht nach einem zu raschen und wilden Beginn am Ende so stark abzufallen, daß der Zeitgewinn sich dann in einen argen Zeitverlust verwandelt. Ein Fahrer, dem rasch die Puste wegbleibt, bleibt, wie der Volksmund sagt, „dann förmlich stehen“. Zwei andere, sehr wichtige Wettbewerbe sind das 2000-Meter-Tandemfahren und das Verfolgungsrennen. Es gibt noch andere Flieger-Wettbewerbe, aber wir sprechen an dieser Stelle nur von denen, die auch im olympischen Programm zu finden sind. Ein Tandem ist ein doppelsitziges Fahrrad, der sogenannte „Zweifiger“. Die Rennen mit dem Zweifiger unterscheiden sich in ihrer Durchführung nicht von den Fliegerrennen über einen



In langer Kette durchfahren die Berufsfahrer den Zielplatz bei den Rad-Weltmeisterschaften in Leipzig 1934

Kilometer, es gibt auch da Vor- und Zwischenläufe. Dabei behaupten sich natürlich nur die Mannschaften auf den ersten Plätzen, die sich untereinander ausgezeichnet verstehen. Eine Tandemmannschaft ist dann erstklassig, wenn man von ihr sagen kann: „Zwei Seelen und ein Gedanke!“. Nun wollen wir noch einen Augenblick bei den Mannschafts-Verfolgungsrennen verweilen, die sehr interessant sind und bei denen man das Zusammenspiel aller Kräfte und Fahrer am besten beobachten kann. Sie führen über vier Kilometer, jede Mannschaft setzt sich aus vier Fahrern zusammen, wobei ein Mann als Erfakmann gilt. Bei einer 400 Meter langen Bahn würde die eine



Mannschaft bei dem 200-Meter-Punkt und die andere am Mal, am Zielfstreifen, das Rennen aufnehmen. Diejenige Mannschaft hat gewonnen, die die andere im Verlauf der



Vorbildliche Haltung des Italieners Pola, Amateur-Flieger-Weltmeister

4000 Meter einholt oder aber an Boden gewinnt.

Neben diesen „olympischen“ Bahnwettbewerben gibt es noch eine ganze Reihe anderer Rennarten, wir erwähnen nur die Vorgabe-Rennen, die Prämiensfahren, Mann-

Der glückliche Sieger des alljährlichen Wettbewerbes der unbekanntenen Radfahrer, „der erste Schritt“



schaftsrennen nach Sechstageart (mit wechselnder Ablösung) usw. — Deutschlands Nationalmannschaft der Bahn hat Weltruhm, das ist nicht zu viel behauptet, und keine Nation verfügt über einen so großen Stamm erstklassiger Bahnfahrer, wie gerade Deutschland. Daß uns Weltmeistertehren im Vorjahre, da die Tirrelwettbewerbe der „Union Cycliste Internationale“, des Internationalen Radsport-Berbandes, in Leipzig ausgetragen wurden, versagt blieben, hat in diesem Zusammenhang nicht viel zu bedeuten, ein oder zwei Jahre weiter wird der deutsche Radsport die Früchte seiner klugen und steten Aufbauarbeit ernten. Unsere Bahnfahrer stehen vor einem großen internationalen Programm, das in seiner Gesamtheit der Olympia-Vorbereitung dient. Die Ländertkämpfe gegen Holland, Dänemark, Polen und gegen die Schweiz zieren das Sportjahr.



Der Reichsportführer fehlt bei keinem großen Rennen

## Der hoffnungsvolle Ausblick

So rundet schon ein kleiner (und daher unvollkommener) Streifzug durch den deutschen Radsport das Bild einer hoffnungsvollen sportlichen Zukunft. Es ist nicht zuviel behauptet, wenn man sagt, daß gerade der Radsport eine Volkssache werden kann. Man denke — fünfzehn Millionen Radsfahrer gibt es nach zuverlässigen Schätzungen in Deutschland, und wenn man sagen: fünfzehn Millionen aktiver Radsfahrer! Denn jeder, der sich auf das Rad setzt und fährt, der treibt, wenn manchmal auch unbewußt, Radsport. Aus einem so riesigen Heer wird dem nationalsozialistischen Deutschland die Streitmacht für die olympischen Spiele entstehen, die den stolzen Weg zum schweren Siege im Reigen der Völker findet.

### Literatur.

Im Verlage Grethlein & Co., Leipzig, sind erschienen: Ernst Kaufmann: „Der Raddrennsport, Fliegerrennen“. / Th. Nobl: „Der Raddrennsport“. / W. Arend: „Der Raddrennsport II, Fliegerrennen“. / Th. Nobl: „Das Training des Stehers“. / W. Arend: „Training des Fliegers“. / Dobbrad: „Training des Straßenfahrers“. / Nur noch antiquarisch zu haben: Höfer: „20 Jahre deutscher Raddrennsport“, Verlag der „Rad-Welt“. / Höfer: „Biographien berühmter Rennfahrer“, etwa 30 Hefte, Verlag der „Rad-Welt“. / Rettelbeck: „Vom Marathonläufer zum Raddrennfahrer“, G. Hadebeil. / Hans Ludwig: „Der Straßenrennfahrer“, Jos. Keil, Frankfurt a. M. / Sport-Album der „Rad-Welt“, 24 Jahrgänge.

Das Feld in der Kurve  
beim Berliner  
Sechs-Tage-  
Rennen



## Die 26 Hefte der Olympia-Hefereihe

unterrichten jeden Deutschen über das, was er vom olympischen Sport wissen muß.

- 1 Olympia 1936, eine nationale Aufgabe
- 2 Skilaut
- 3 Bobfahren, Eishockey
- 4 Eislauf
- 5 Fußball
- 6 Handball
- 7 Hockey
- 8 Laufen und Gehen
- 9 Fünf- und Zehnkampf
- 10 Springen
- 11 Werfen
- 12 Boxen
- 13 Gewichtheben und Ringen
- 14 Fechten
- 15 Schießen
- 16 Reiten
- 17 Turnen (Ringe, Reck, Barren, Pferd)
- 18 Turnen (Bodenturnen, Freiübungen, Klettern)
- 19 Schwimmen
- 20 Wasserball und Wasserspringen
- 21 Rudern und Kanu
- 22 Segeln
- 23 Radsfahren
- 24 Segelflug
- 25 Leibesübungen mit „Kraft durch Freude“
- 26 Führer durch die Sportsprache

Jeder Volksgenosse erhält die Hefte für 10 Pfg. das Stück bei seiner N.E.-Organisation, Arbeitsstätte oder bei seinem Sportverein.

Druck und Verlag: H. A. Braun & Co., Berlin-Tempelhof, Alboinstraße 21—23.