

Ordnung. Kreuzen sich zwei gleichartige Straßen, so hat derjenige die Vorfahrt, der von rechts kommt.

Eine andere Vorschrift der Verkehrsordnung handelt von dem Nebeneinanderfahren. Im allgemeinen dürfen Fahrzeuge nicht nebeneinander fahren, nur bei den Radfahrern ist eine Ausnahme zugelassen, und zwar dürfen zwei Radfahrer nebeneinander fahren, wenn dadurch der übrige Verkehr nicht gestört wird. Mehr wie zwei Radfahrer dürfen jedoch nicht nebeneinander fahren.

Wie für das Rechtsfahren, so bestehen auch für das Ausweichen und Ueberholen besondere Bestimmungen. Da bei uns rechts gefahren wird, so muß auch nach rechts ausgewichen werden. Die Folge davon ist nun wieder, daß links überholt werden muß. Das Ueberholen wird gerade von Radfahrern oft falsch gemacht. Man kann beobachten, daß Radfahrer rechts überholen wollen, wenn der Raum dazu ausreichend erscheint. Auf Straßenkreuzungen ist das Ueberholen überhaupt verboten!

Das Ueberholen der Straßenbahn ist ein wichtiges Kapitel. Grundsatz ist, daß die Straßenbahn, die meist in der Mitte der Straße fährt, rechts überholt werden muß, im Gegensatz zu anderen Fahrzeugen, die wie eben gesagt, links überholt werden müssen. Es ist ferner ein Unterschied zu machen zwischen der fahrenden und der haltenden Straßenbahn. Zunächst die fahrende Straßenbahn. Von der Regel, daß die fahrende Straßenbahn rechts überholt werden muß, gibt es eine Ausnahme, und zwar darf die fahrende Bahn links überholt werden, wenn rechts neben der Bahn keine Fahrbahn vorhanden ist, wenn also die Schienen dicht an der Bordkante liegen. Die haltende Straßenbahn darf in der Zeit, in der Fahrgäste auf- bzw. absteigen, nur dann rechts überholt werden, wenn zwischen der haltenden Bahn und dem Fahrzeug (Radfahrer) mindestens

1,50 m Zwischenraum bleibt. Ist das Vorbeifahren unter diesen Umständen gestattet, so darf allerdings nur in Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden. Hierbei ist auf die Fahrgäste Rücksicht zu nehmen. Besteht die Gefahr, daß Personen gefährdet werden könnten, so ist zu halten und abzustiegen. Ist der Zwischenraum von 1,50 m nicht vorhanden, so darf keinesfalls links vorbeigefahren werden. Es ist zu halten, die Weiterfahrt darf erst dann erfolgen, wenn das Aus- und Einsteigen beendet ist.

Auch beim Ausfahren aus Grundstücken oder beim Einfahren in Grundstücke sind besondere Vorschriften zu beachten. In diesen Fällen dürfen Radfahrer den Fußweg nicht überfahren. Sie müssen also, wenn sie aus einem Grundstück herauskommen, ihr Rad über den Fußweg führen und können erst aufsteigen, wenn sie die Fahrbahn erreicht haben. Andererseits müssen Radfahrer, die in ein Grundstück hinein wollen, bereits auf der Fahrbahn absteigen und müssen dann ihr Rad über den Fußweg in das Grundstück führen.

Ein sehr wichtiges Kapitel in der Verkehrsordnung behandelt die Zeichengebung der Polizeibeamten. Es ist aber nicht nötig, hier näher darauf einzugehen, da dieses Kapitel bereits in Nr. 11 dieser Zeitschrift vom 1. 11. 1926 ausführlich behandelt worden ist. Im eigenen Interesse wird jedem Radfahrer ans Herz gelegt, diesen Artikel nochmals recht aufmerksam zu lesen. Es ist unbedingt notwendig, daß jeder am Verkehr Beteiligte die von den Polizeibeamten gegebenen Zeichen genau kennt, denn zahlreich sind die Unfälle, die durch diese Unkenntnis verursacht werden.

Im Rahmen der vorstehenden Abhandlung konnte leider noch nicht alles das besprochen werden, was für den Radfahrer wissenswert ist, denn der Platz ist beschränkt. In einem weiteren Artikel soll dies aber noch nachgeholt werden.

Radspportliche Erinnerungen.

Von Siegfried Doerschlag.

(Zum Abdruck freundlichst überlassen von der Firma Fichtel & Sachs, Schweinfurt.)

Lange Jahre sind es her, daß ich Sonntag für Sonntag mein Rennrad bestieg, um ab Ende März bis zum späten Oktober Wanderrfahrten zu bestreiten. Und lasse ich heute die Erinnerungen an jene lustige, sportfrohe Jugendzeit Revue passieren, so komme ich zum Schluß: es waren meine schönsten Jahre, es war die sorglose, lachende Jugend!

Leipzig—Breslau war mein erstes Rennen. Ich war damals noch keine 16 Jahre . . . war wohl überhaupt der jüngste aktive Radrennteilnehmer, den es je gegeben hat. Die 365 km Fahrt begann am Spätnachmittag in Leipzig mit Einzelstart. Es war ein sonnenklarer Herbsttag. Bis Anbruch der Dunkelheit habe ich mich ziemlich weit vorgearbeitet. In dem Dorf Seehausen, zwischen Leipzig und Dresden, wurde ich aufgeschrien und mußte „wegen zu schnellen Radelns“ 6 M. Geldstrafe zahlen. Ich sandte die 6 M. dem Dorfschulzen mit der Bemerkung, „daß ich mich künftig bemühen werde, bei Wettfahrten langsam zu fahren“. Auf der Nachtfahrt gab's Reifenschäden. In Bunzlau verfuhr ich mich. In Liegnitz, beim Morgengrauen, lag ich an 4. Stelle. Die drei vor mir Gestarteten waren nicht mehr einzuholen. Kurz vor Breslau Freilanzjahrtranz, damals als Neuheit, lebwohl. Derselbe trat sich nach vorn durch, und ich kam durch die Tüden dieser Einrichtung um meine Chance, die vor mir liegenden Fahrer doch noch aufzuholen. Trotzdem passierte ich als 4. das Ziel. Die 365 km hatte ich im 29,4-km-Durchschnitt geschafft — mit meinen 15½ Jahren war ich sehr stolz auf den Erfolg.

Rund durch das Spreegebiet, 573 km, war mein längstes Rennen. Am Sonnabendnachmittag wurde in Berlin—Mariendorf gestartet — 23 Stunden 23 Minuten später war ich am Ziel. Die Strecke war Berlin—Dresden—Görlitz—Cottbus—Berlin. 73 Fahrer waren am Start — 5 am Ziel. Es war eine Siegesfahrt des braven Adolf Huschke. Vor Dresden gab's bei Anbruch der Dunkelheit einen schweren Massensturz, weil naive Landgendarme in die Kolonne sprangen, um zur Beleuchtung der Lampen zu zwingen. Vom „Weißen Hirsch“ ab fuhr ich mitterfeelenallein durch die stockfinstere Nacht. Wurde müde. In einem Wald zwischen Bischofswerda und Banzen schlief ich im Fahren ein. Trubelte mit der Maschine in den Chauffeegraben und wurde durch den Schreck so munter, daß ich in großem Tempo der Kolonne nachsah. Nur Huschke, Berger und Suter lagen an der Spitze. Beim Massensturz vor Dresden waren sie abgerückt. Zwischen Görlitz und Muskau begann ein verheerender Hagel. Das Fahren wurde zur Qual. Dennoch: es gab kein Rasten. Erst ab Cottbus wurde mir das Fahren anstrengender. Das Siben tat weh. Am Berliner Ziel große Begeisterung, als ich jüngster von allen die 573 km beendete. Bis 9 Uhr abends habe ich getanzet. Dann brachten mich Freunde in einer Droschke ins Hotel. Ich schlief unterwegs ein, und habe nicht gemerkt, wie ich aus dem Wagen getragen wurde. Nach vierzehnstündigem Schlaf wachte ich auf.

Noch einmal vermaßelte mir ein englischer Freilauf meine guten Aussichten. Das war bei Wien—Berlin 1912. Da gerieten Adolf Huschke und ich kurz vor der deutsch-böhmischen Grenze in eine Hammelherde. In der größten Not eintritt auf die Rücktrittsbremse — ein Knack — der Freilauf war defekt. Huschke stürzte, brach die Lenkstange, mußte gleichfalls aufgeben. Nach dieser Erfahrung ging ich zur Torpedo-Freilaufnabe über — sie hat Rennen und Training, Brockenfahrten

und Alpensteilstraßen unverdrossen standgehalten, und höchstens ein Manteldefekt konnte mir für die Zukunft meine Chancen im Wettbewerb zunichte machen.

Als ich 1911 Breslau—Oberschlesien—Breslau gewann, gab's ein Stückchen Sporthumor. Ausgangs Breg waren wir eine Spitzengruppe von drei Mann: Herbert Ernst (der bekannte Motorradsporistmann und Motorenkonstrukteur, damals noch Straßenrennfahrer), ein ober-schlesischer Reuling und ich. Bei Schurgast begann ein Wolkenbruch. Wir beschloffen kurze Rast in einem Restaurant, um dann evtl. Terrainverlust wieder aufzuholen. Plötzlich bemerkte Ernst, daß unser dritter Mann fehlte. Er war heimlich abgerückt. Wir hehten ihm nach, aber bis zum Wendepunkt (Groß-Strehlitz) war er nicht einzuholen. Erst wenige Kilometer vorm Ziel hatten wir den Ausreißer. Im Endspurt wurde er immerhin Zweiter vor Ernst.

Während meiner Internierung im Astrachaner Gouvernament hatte ich mir 1917 ein Fahrrad geliehen, um in entfernten Steppendörfern und Siedlungen Lebensmittel zu kaufen, die es in der Stadt nicht mehr gab. Das Verlassen unseres Internierungsortes war verboten. Dennoch: eine unberechtigte Rote-Kreuz-Binde am Arm, einen Rucksack auf dem Rücken, so fuhr ich hinein in die Kalmüdensteppe. Als am Spätabend die Dämmerung anbrach, wurde ich von zwei Kosaken auf freier Steppe entdeckt. Ich trat an und fuhr drauflos, denn es ging ja ums Ganze. Der Steppensad war trocken und fest, also konnte ich ein 35-km-Tempo trotz schwer gefülltem Rucksack innehalten. Mir entgegen kam eine Kamelkarawane. Die Kosaken winkten, man solle mich aufhalten. Ich hielt dessen ungeachtet, weil ja kein anderer Weg fahrbar war, schnurstracks auf die Karawane zu. Und der Erfolg: als ich etwa 60 Meter vor dem Leitkamel war, sprang es erschreckt zur Seite, zog an und raste in die Steppe hinein. Die Gesamtkolonne hinterdrein. Der erste Wagen schlug um — es gab einen Massensturz der Tiere, Wagen und Menschen. Die Kosaken wurden dadurch aufgehalten, leisteten Hilfe, und ich war mit großem Vorsprung davon und landete die 40 Pfund Mehl, 40 Eier, Fett und Fleisch im Kreise meiner Lagerkameraden. Dieser Sieg über Pferdekraft aber war mein wertvollster Sportersfolg. Denn mit Kosaken war in Rußlands Steppenunendlichkeit wahrlich nicht zu spaßen.

Bald kommt der Frühling ins Land, und mögen dann auch die Tage noch feucht und kühl und die Straßen naß und schlüpfrig sein — dem Sportsmann ist das gleich! Sich im Sport bewähren und im Leben durchkämpfen — das sind Parallelenentwicklungen im Werdegang des Menschen. Die Pioniere der Automobilindustrie, viele der Größen aus dem internationalen Autosport, bekannte Führer der Technik — sie haben einst in ihren jungen Jahren im Radspport sich gestählt und erprobt. Mag Strefemann über die Sechstagerennen und Ueberstport sagen, was er will — der Radspport, als Sport ausgeübt, bleibt einer der köstlichsten Sportzweige, die es gibt. Er verbindet Sport mit Natur und Kultur. Wenn drum die Märzsonne lacht und der Venz ins Land tritt, mögen unsere jungen Leute, gleich, ob sie noch auf der Schulbank sitzen, in die Lehre gehen oder schon in Berufen verankert sind, ihre Maschinen satteln und hinausfahren in die frische, frohe Welt, ihrer Gesundheit zum Nutzen und sich zur Freude!