

das unentbehrlichste Fortbewegungsmittel erklären wird, aber gleichzeitig festhält, dass die Eisenbahnfahrt das Ideal einer Reiseart nicht genannt werden kann.

Wie ganz anders stellt sich die Radreise dar! Wie viele von den Einwänden, die man gegen das Fusswandern, die Wagen- und Eisenbahnfahrt vorzubringen hatte, fallen bei Betrachtung dieser, unserer Reiseart weg!

Es würde der Umfang dieses Kapitels in unthunlicher Weise schwellen, wollte man Punkt für Punkt vergleichen. Wir Vertreter des Wanderfahrens wissen ohnedem aus eigenster Erfahrung, dass die Radreise an Selbständigkeit, an körperlichem und geistigem Gewinn dem Ideal von Reiseart am nächsten kommt; auch die Schnelligkeit lässt wahrhaftig nichts zu wünschen übrig.

Wir können uns den Tag beliebig einteilen, brauchen keine Kursbücher mitherumzuschleppen, sind keine Sklaven der Minuten, können geniessen mit Behagen und Musse — ist das nicht die Selbständigkeit, die wir wünschen können?

Und die Schnelligkeit? Sie wird nur von der Eisenbahn übertroffen. — Was ein wohlbespannter Wagen auf einer Dauerfahrt leistet, macht einem Radler keine Sorge, das fährt er auch, und vom Fussgänger wolle man schon gar nicht reden: er macht seine Wege gar zu oft unter Umständen, welche einen billigen Vergleich nicht zulassen.

Aber angenommen die gleichgünstige Voraussetzung der freien Landstrasse, legt der Fusswanderer im Tage in acht Stunden vierzig Kilometer zu je zwölf Minuten zurück, während welcher Zeit der Radfahrer ohne Anstrengung hundertzwanzig Kilometer zu je vier Minuten, unter günstigen Umständen noch viel mehr im Tage fahren kann und wird.

Was nun endlich den geistigen Gewinn anlangt, hat der Radreisende die Möglichkeit, das höchste Mass von seiner Reise zu ernten; er darf nur offene Augen haben und gut hören, dann wird er sein Wissen nach vielen Richtungen hin ausdehnen, vertiefen, er wird Beobachtungen aller Art machen und staunen über die Unsummen dessen, was sich durch direkte Berührung mit Land und Leuten lernen lässt.

Vom körperlichen Gewinn schliesslich auch noch ein Wort. Wir wissen es ja selbst, dass in den beiden Wörtern Abhärtung und Kräftigung ein wahrer Segen liegt, der sich für das Berufsleben in der nachhaltigsten und segenbringendsten Weise geltend macht. Dr. Fressel hat wahrlich recht, wenn er schreibt: «Nur allein im Tourenfahren ruht die eigentliche, gesundheitsfördernde Quintessenz unseres Radfahrersportes». —

Ueber die Geschichte des Wanderfahrens und über besonders hervortretende praktische Vertreter desselben liesse sich vieles schreiben, wo man sich des Raumes halber mit wenigem abfinden muss.

Es ist klar, dass das Wanderfahren besteht, so lange es einen Radfahrersport giebt; aber erst seit den letzten etwa zwölf Jahren kam so ein rechter Zug hinein. Dieses Aufblühen des Wanderfahrens fällt

zeitlich mit der Aufnahme des Niederrades zusammen, das nach kurzem Kampfe mit dem Hochrad sich die Sportwelt wie im Fluge eroberte und die Zahl der Sportsanhänger in ungeahnter Weise schwellte.

Damals, an der Grenzscheide zwischen Hoch- und Niederrad, waren die Verhältnisse anders, so ganz anders und die «Jungen» von heute mögen kaum vermuten, was es hiess, damals nicht bloss Rad-, sondern auch Tourenfahrer zu sein. Kaum geduldet auf der Strasse, den Rohheiten noch nicht gehörig gewitzigter Fuhrleute preisgegeben, ein Gegenstand des Hohnes, oft direkt angefeindet, war der Tourenfahrer auf seinen Vollreifen in Wahrheit ein Pionier unseres Sportes und seines edelsten Zweiges, des Wanderfahrens. —

Die frühesten radtouristischen Grossthaten sind an Namen von Angehörigen der angelsächsischen Rasse geknüpft. Aus ihnen möchte ich wenigstens ein paar erwähnen. Thomas Stevens, Burston und Stokes; Allen und Sachtleben gehören schon in dieses Jahrzehnt.

Der Amerikaner Thomas Stevens unternahm in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre seine Weltreise auf hohem Rade. Er war der erste, der derlei unternahm. Ausgehend von San Francisco, durchquerte er den ganzen amerikanischen Kontinent, bereiste Europa und England, fuhr durch Frankreich, Deutschland nach der Türkei, Kleinasien, Persien; er wollte durch Afghanistan nach Indien, wurde aber gefangen genommen und wieder an die persische Grenze zurückgebracht; so musste er bis nach Konstantinopel zurück, von da zu Schiff nach Indien, das er grösstenteils mit Rad durchfuhr bis Calcutta, kam nach Canton, Shanghai und nach mancherlei sehr ernstern Hindernissen nach Japan, um endlich durch diese Inseln nach seinem Einschiffungsort, nach Amerika zu gelangen. Zwei Jahre acht Monate hatte die Reise gedauert: — sie ist in einem bei T. Hirt und Sohn in Leipzig erschienenen reich illustrierten Werke geschildert.

Wenig später traten die beiden Australier Burston und Stokes ihre Welttour ebenfalls auf Hochrad an. Ende 1888 von Melbourne ausgehend, durchquerten sie Australien, bereisten Java, ganz Indien bis Bombay, Aegypten, Palästina, Kleinasien, fuhren durch ganz Europa von Sizilien bis Irland und kehrten durch die Vereinigten Staaten nach ihrer Heimat zurück. — Die Reise ging flott von statten und ist in einem Werke niedergelegt, das nur zur Verteilung an Freunde und Sportsschriftsteller bestimmt wurde. Ich bin auch Besitzer eines solchen prächtigen Buches, voll feiner Gedanken in einer eigentümlich originellen Schreibart: — eine der Zierden meiner reichen Sportsbücherei.

Sozusagen in die neueste Zeit fällt die Weltreise der Amerikaner Allen und Sachtleben herein. Sie legten über 15,000 englische Meilen auf ihrer aufsehenerregenden Reise zurück. Von Liverpool ausgehend, betrachteten sie die Fahrt durch Europa bis Konstantinopel eigentlich nur als eine Uebungsfahrt.