ist — im ganzen 145,000 Kilometer zurückgelegt hat; seine Jahresleistungen stehen zwischen 13 und 20,000 Kilometern.

Auch der Fernfahrten möchte ich an dieser Stelle gedenken. Freilich sind sie eigentlich ein Mittelding zwischen Rennen und radtouristischer Leistung, aber ihnen verdankt man eine mächtige propagandistische Wirkung für unseren Sport im allgemeinen und die Ausübung desselben auf der Landstrasse im besonderen. Nach der klassischen Fahrt von Land's End nach John o' Groats, von einem Ende Englands bis zum äussersten Ende Schottlands, ist die ebenfalls berühmte Fahrt von Bordeaux nach Paris als Muster für alle übrigen derartigen Fern- und Dauerfahrten anzusehen. Bezüglich dieser Fahrten liesse sich vieles und hochinteressantes erzählen, auch Daten liessen sich anführen, welchen die Bewunderung vor der sportlichen Leistungsfähigkeit einzelner oder ganzer Gruppen von Teilnehmern nicht versagt werden würde. Doch erforderte dieses ein eigenes Kapitel.

Seit 1894 — um nur die jüngste Vergangenheit heranzuziehen — sind von wichtigeren Fernfahrten ausgeführt worden: Basel-Cleve; Dresden-Berlin; Mailand-München und Wien-Berlin, zwei besonders bedeutende und mit ganz ausgezeichnetem Erfolg durchgeführte Fahrten; Rom-Paris; Moskau-Pest-Wien-Triest-Rom; Paris-Mailand; Petersburg-Paris; Petersburg-Moskau; Wien-Moskau; Triest-Wien und Wien-Reichenberg, ebenfalls vorzüglich ausgeführte Fernfahrten. In kleinerem Stile, deshalb aber nicht mindere Beachtung verdienten Fahrten wie Berlin-Hannover; Dresden-Zwickau; Freiburg-Mannheim; Friedrichshafen-Heilbronn und, um die Reihe zu schliessen, die 1896 tadellos durchgeführte Fernfahrt durch die Oberpfalz.

Die Maschine ist für den Radtouristen in mehr als einer Hinsicht die Hauptsache. Ich brauche mich nun bezüglich des Baues, der Einzelteile u. s. w. nur auf das Kapitel III zu beziehen, wo alles Gesuchte zu finden ist; aber ein paar Bemerkungen, welche der radtouristischen Erfahrung entstammen, möchte ich an dieser Stelle machen. Diese wären:

Sogenannten billigen Maschinen kann man seine Gesundheit und die Durchführung der Reise nie anvertrauen. — Auf Leichtigkeit kommt es bei einem zu einer grossen Reise bestimmten Rade durchaus nicht in erster Linie an: fest muss es sein! — Uebersetzung nur 56″—60″, genügt vollkommen mit Rücksicht auf Berge, Gegenwind; der Wanderfahrer spielt nicht den Rekordfahrer. — Der Sattel sei, bei Vermeidung von unangenehmen Erfahrungen, sehr bequem, er werde sorgfältigst nach Erfahrung und Beobachtung gestellt. — Kette durch einen Kettenkasten schützen. — Zehenhalter für Touristen ganz unnötig, je nachdem gefährlich. Unerlässlich ist die Bremse! die kräftige, verlässliche Bremse; «bremsenlos» reisen zu wollen ist für Gebirgsreisen eine strafwürdige Verwegenheit, für das Flachland eine Unklugheit. — Vor der Tour und an jedem Morgen ist die Maschine genau und selbst nachzusehen; ein Reisender auf dem Rade lässt nicht fremde Leute an seinem Rade herumhantieren, er besorgt alles selbst und dann ist er sicher, dass es richtig besorgt ist. Die Anatomie des eigenen Rades darf dem Touristen durchaus nichts fremdes sein; er muss Reifen und kleinere Schäden selber ausbessern können; je grösser die Unabhängigkeit in technischer Beziehung, um so grösser der Vorteil.

Die Werkzeugtasche, unter dem Sattel, sei wohl gefüllt: Schlüssel, Luftpumpe, Drahtzange, etwas Messingdraht von verschiedener Stärke, ein Kettenglied, Ersatzschrauben, Reifenausbesserungsstoff, Putzlappen, Schliessvorrichtung für das Rad, Oelkännchen, alles das und noch mehr geht in eine Werkzeugtasche und soll mitgeführt werden.

Sehr gut ist eine leichte, kleine Laterne; für den Fall, dass man gegenwillig in die Nacht hineinkommt, ist wenigstens der fast überall geltenden gesetzlichen Vorschrift der brennenden Laterne genügt.

Ehe man überhaupt an eine Radreise denken darf, muss man nicht bloss «fahren» können, sondern man muss des Rades vollkommen Herr sein. Schmale Geleise muss man mit Sicherheit fahren und Geleise wechseln können, gleich sicher rechts und links absteigen, rechts und linksum in enger Kurve fahren, Stein- und Kothaufen auf schmalster Stelle umkreisen, das und ähnliches sind die Vorübungen, die sich derjenige nicht gereuen lassen wird, der sich auf eine richtige Radreise vorbereiten will und beabsichtigt, sich und sein Rad wieder gesund heimzubringen. — Das winterliche Schulfahren im Saale, wie es von vielen Vereinen geübt wird, ist eine ganz vorzügliche Schule.

Ein eigentliches Training, wie es der Rennfahrer braucht, ist für den Wanderfahrer nicht nötig; damit ist aber keineswegs gesagt, dass er nicht trainiert sein solle oder müsse. Oh nein! — Wochen vor Antritt der Tour wird man alle Tage fahren, ohne Rücksicht auf Wetter, Strassen, Laune. Die Leistungen werden sich steigern; man wird insbesondere das Bergfahren auch üben und sich daran gewöhnen, unter gewöhnlichen Strassenverhältnissen nicht unter 20—30 Kilometer abzusteigen. Man mache auch einige der grösseren Vorschultouren mit Sack und Pack. — Immer stelle man sich vor Augen, dass es einer gewissenhaften körperlichen Vorbereitung bedarf, Tag für Tag seine 100 und mehr Kilometer zu fahren und dies zu thun, ohne dass Missbehagen aufkommt, ohne dass das Fahren als eine Arbeit empfunden wird.

Wie das Kapitel «Maschine» kann ich auch das Kapitel «Kleidung» hier nur streifen.

Natürlich muss die Kleidung des Radtouristen auf Wind und Regen, Staub und Schweiss eingerichtet sein, also wohl eine Farbe in der Richtung von grau haben und von Wolle sein. Dr. Fressel teilt allerdings die Meinung, auch die Unterkleider von Wolle zu tragen, nicht.

Ein französischer Sportsschriftsteller rät, anstatt des Hemdes einen leichten Sweater auf dem blossen

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id485380420/72