



LS Schauplatz, auf dem die radsportlichen Wettkämpfe ausgefochten werden, gilt die Rennbahn. Die Rennbahnen sind entweder offene oder verdeckte. Letztere haben für die Leistungen der Rennfahrer weniger Bedeutung.

Die Länge der offenen Rennbahnen schwankt zwischen $333\frac{1}{3}$ und $666\frac{2}{3}$ m. Bei einer Bahn mit noch grösserer Länge würde die Uebersichtlichkeit leicht verloren gehen, während bei einer kürzeren Bahn der Rennfahrer gar nicht aus den Kurven herauskäme und daher nicht in der Lage wäre, seine ganze Kraft zu entfalten. Nach den Bestimmungen der Deutschen Sportsbehörde für Bahnwettfahren (D. S.-B.) werden nur solche Bahnen anerkannt, die mindestens eine Länge von $333\frac{1}{3}$ m besitzen. Hinsichtlich der geeigneten Form hat man mancherlei Versuche angestellt. Man hat Rennbahnen hergestellt, denen man der Raumerparnis halber die Form einer ∞ gab; anderen Bahnen gab man die Form eines Dreiecks mit abgerundeten Ecken. Die beliebteste und jedenfalls brauchbarste Form ist jedoch die eines Ovals. Für die Längenausmessung der Bahn gilt die Bestimmung, dass sie $0,35$ m von der Innenseite aus zu geschehen hat. Um für die beim Vorgabefahren nötigen Strecken einen Anhalt zu haben, bringt man am Bahnrande Meterpösten an. In der Entfernung von $1,20$ oder $1,50$ m vom Innenrande hat man auf manchen Bahnen einen farbigen Strich gezogen (Passiergrenze), um dem Fahrer einen Anhalt bei etwaigem Vorgehen auf der Innenseite der Bahn zu geben. Das Ziel wird durch ein auf der Bahn liegendes Band bezeichnet. Auch die Breitenverhältnisse sind wie die Längen der Bahnen sehr verschieden. Doch hat die D. S.-B.

3. Die Rennbahn.

festgesetzt, dass die Bahnen mindestens eine Breite von 5 m haben müssen. An der sogenannten Gewinnseite, also derjenigen, wo das Ziel sich befindet, hat die Sportsbehörde ein Minimum von 6 m bestimmt.

Zur Herstellung der Bahnfläche wählt man verschiedenes Material. Für alle Bahnen aber gilt die Forderung, dass die Fläche möglichst fest und glatt sein muss. Die Rennbahnen sind teils Sand-, Schlacken- oder Kiesbahnen, teils dieselben Bahnen geteert, teils Holzbahnen, teils Cementbahnen. Asphaltbahnen werden sehr gerühmt, sind aber selten. Cement-

bahnen gelten als die besten. Die Bahnen erstgenannter Art leiden sehr unter den Witterungsverhältnissen, namentlich im Winter. In jedem Frühjahr müssen sie einer gründlichen Ausbesserung unterzogen werden, was zur Folge hat, dass sie erst ziemlich spät in Benutzung genommen werden können.

Ueber die bei der Anlage der Bahn in Frage kommenden Einzelheiten wollen wir die Leser nicht weiter unterhalten, nur über den Bau der Kurven seien uns einige Bemerkungen gestattet. Wenn der Rennfahrer die geraden Langseiten durchfährt, so hat er nur den Widerstand der Luft und die Reibung zu überwinden.

Durchfährt er die Kurven, so tritt die Centrifugalkraft hinzu, die ihn fortwährend zu veranlassen sucht, die Bahn in tangentialer Richtung zu verlassen. Gegen die Wirkung dieser Kraft sucht der Rennfahrer sich selbst zu schützen, indem er sich dem Innenrande der Bahn zuneigt. Noch besser wirkt die Erhöhung der Kurven an ihrem Aussenrand. Die Grösse der Erhöhung ist von mehreren zusammenwirkenden Faktoren abhängig. Vor allen Dingen ist die Geschwindigkeit massgebend; denn je grösser die Geschwindigkeit, desto grösser die Centrifugalkraft. In zweiter Reihe wirkt das Gewicht des sich durch die Kurven bewegenden Fahrers samt seiner



F. Gerger—Graz,
österreichischer Dauerfahrer.