Maschine auf die Grösse der ihn hinaustragenden Kraft. Ausserdem kommen Krümmungsradius und Reibung noch in Betracht. Man legt heute bei Berechnung der Kurven eine Geschwindigkeit von 19 m in der Sekunde zu Grunde. Sind die Kurven übermässig erhöht, ist die für dieselben zu Grunde gelegte Geschwindigkeit nicht zu erreichen, so erfolgt ein Abrutschen des Rades. Auch für die Verhältnisse der Kurven hat die D. S.-B. ein Mindestmass festgesetzt, 1,80 m Ueberhöhung bei 25 m Krümmungsradius.

Auf der Rennbahn finden sich verschiedene bauliche Anlagen. Nächst dem Zielband im Innenraum der Bahn ist die Richtertribüne erbaut. Im Innenraum sind ausserdem der Musikpavillon und der Nummernaufzug errichtet. Auf einigen Bahnen hat man hierher auch die Räume für die Rennfahrer verlegt, so sind dieselben z. B. in Kopenhagen in einer Versenkung angebracht. Um den beim Ueberschreiten der Bahn möglichen Zusammenstössen und Unglücksfällen vorzubeugen, hat man auch schon Unterführungen angelegt. Ausserhalb der Bahn sind unmittelbar am Ziel Tribünen errichtet. Im Unterbau derselben hat man stellenweise die Räumlichkeiten für die Rennfahrer angelegt. Häufiger aber hat man besondere Bauten für dieselben reserviert mit Ankleidekabinen, Douche-, Massage- und Gesellschaftsräumen. Dem Publikum ist der Zugang zu diesen Räumen streng verboten. Der nicht von den Tribünen eingenommene Raum an der Aussenseite der Bahn ist der Stehplatz. Ueber den ganzen Platz sind Restaurationsräume verteilt.

Die Herstellung einer wirklich erstklassigen Rennbahn ist mit grossen Kosten verknüpft; daher kann man sich auch nur in grossen Städten die Anlage einer solchen gestatten. Gewissermassen das Ideal einer Rennbahn ist das Vélodrome de la Seine in Paris; nach seinem Muster hat man neuerdings auch in Berlin Rennbahnen erbaut. Die Seinebahn ist 500 m lang; auf die beiden Langseiten entfallen je 145 m, auf die Kurven je 105 m. Die Zielseite hat eine Breite von 11,5 m, die gegenüberliegende Seite misst 8 m. Die Decke ist aus Cement hergestellt. In eigentümlicher Weise sind die Kurven konstruiert. Während dieselben auf unsern Bahnen zumeist lattenrecht, also in gerader Linie ansteigen, ist ihre Form im Seine-Vélodrome nach aussen gebogen. Das Querprofil zeigt nicht eine gleichmässige Steigung über die ganze Breite, sondern eine vom tiefsten zum höchsten Punkt sich verflachende Korbbogenlinie. An der Innenkante ist die Erhöhung so bedeutend, dass man nicht imstande ist, darauf zu gehen, ohne auszurutschen. Die Breite der Kurven wechselt zwischen 8 m und 11,5 m, im Scheitel beträgt sie 9 m. Die Ueberhöhung beträgt am Ein- und Auslauf fast 3 m, im Scheitel 4,75 m.

Deutschland besitzt eine grosse Reihe von Rennbahnen, die sich freilich mit der Pariser Seinebahn nicht messen können, oftmals sogar den Bestimmungen der D. S.-B. nicht genügen. Im Gebiete des Deutschen Radfahrer-Bundes erfreuen sich folgende Orte des Besitzes einer Bahn: Aachen, Altengamme, Augsburg, Bergedorf, Berlin (Halensee, Friedenau, Kurfürstendamm), Bielefeld, Bochum, Bonn, Braunau i. Böhmen, Bremen, Breslau, Bromberg, Brünn, Cassel, Coblenz, Coburg, Cöln, Colmar, Cüstrin, Darmstadt (2), Dortmund, Dresden, Duisburg, Flensburg, Frankfurt a. M. (?), Frankfurt a. O., Fürth, Giessen, Gleiwitz, Graz, Gross-Jüthorn b. Wandsbek, Halle a. S., Hamburg (Grindelberg, Eilbeck), Hannover, Innsbruck, Kaiserslautern, Kiel, Königsberg, Lehe-Bremerhaven, Leipzig, Liegnitz, Lingen (Ems), Linz, Ludwigsburg, Lübeck, Magdeburg, Mannheim, Minden, Mödling (Oesterreich), Mücheln, Mülhausen i. Els., München (Nymphenburg 2, Perlach), München-Gladbach, Neubrandenburg, Neuenahr-Ahrweiler, Neumünster, Neunkirchen (Oesterreich), Nordhausen, Oldenburg, Pilsen, Posen, Regensburg, Radein (Steiermark), St. Johann a. Saar, Schleswig, Stade, Stettin, Strassburg i. Els., Teplitz, Thorn, Troppau, Wien (Prater, Margarethen), Wiesbaden, Würzburg, Zittau. Ueber einige Orte konnten wir sicheres nicht erfahren; doch treffen wir ziemlich sicher das Richtige, wenn wir sagen, dass in Deutschland 85 Bahnen für Rad-Wettfahren erbaut sind. Eine ganz respektable Zahl, wenn man bedenkt, dass das erste Rennen auf einer Bahn 1880, also vor 17 Jahren stattfand.

4. Der Rennfahrer.

LANDFAHRTEN haben ihre eigenen Reize: während für den Wanderfahrer, den Touristen, der Wert des Rades darin liegt, dass es ihm ermöglicht, hinauszufliegen in die Natur, über die Berge, durch Wälder und lachende Fluren zu reisen, die Schönheiten der Natur aufzusuchen, Menschen und ihre Sitten kennen zu lernen, historische Stätten zu betrachten, für ihn also, abgesehen davon, dass die Ausübung des Sports seiner Gesundheit förderlich ist, das Fahren ein Mittel ist, um all dieser Genüsse sich erfreuen zu können, ist für den Rennfahrer das Fahren selbst der Hauptzweck; er will mit dem Rade eine möglichst grosse körperliche Leistung erzielen, er will seine Kraft im heissen Wettbewerb mit andern messen.

Für diesen Zweck giebt es zwei Medien, die Rennbahn und die Landstrasse. Je nachdem nun der Rennfahrer den einen oder den andern Schauplatz für seine Thätigkeit wählt, redet man von Bahn- und Strassenfahrern. Der Bahnfahrer wird in der Regel nicht auf die Landstrasse gehen, da diese ungünstig auf seinen Tritt wirkt. Die Dauerfahrer findet man sowohl auf der Bahn als auf der Strasse. Sieht man darauf, welche Strecken die Rennfahrer für ihre Thätigkeit mit Vorliebe wählen, so spricht man von Fliegern (Sprintern), Halbdauerfahrern und Dauerfahrern (Stehern, Stayers). Die Flieger ver-

SLUB
Wir führen Wissen.
http://digital.slub-dresden.de/id485380420/93