

Kräften besorgt, so ist es gar zu leicht möglich, dass er den Anschluss versäumt. Dass auf der Bahn die Schrittmacher ihren besonderen Stand haben, von dem aus sie in Thätigkeit treten und zu dem sie sich wieder zurückziehen, ist wohl ohne weiteres klar.

Der Vollständigkeit halber wollen wir noch andeuten, dass es bei einem Dauerrennen in grossem Stile keineswegs sehr ruhig hergeht. Da klappen die Maschinen, treiben die Rennfahrer ihre Schrittmacher mit lauten Rufen an, ertönen die Pfeifen der Manager, lärmt das Publikum, wenn ein Rennfahrer überholt wird, u. s. w. Eine wilde Jagd!

Lernen wir jetzt die Schrittmacherei einmal von einer anderen Seite kennen! Das Schrittmachen hat auf das Resultat des Rennens einen sehr grossen Einfluss. Bei gleichen Vorbedingungen wird immer der Rennfahrer den Sieg davontragen, der über die besten Schrittmacher verfügt. Bei wichtigen Rennen bemüht sich daher jeder Fahrer, sich die Dienste der besten Schrittmacher zu sichern. Diese nutzen dann natürlich die Situation aus und schrauben ihre Forderungen in die Höhe. Man hat schon von einem Steher den ganzen Betrag des 1. Preises gefordert. Der König der Steher, Huret, musste bei einem Dreitagerennen schmachlich unterliegen, da er nicht gewillt war, die übertriebenen Forderungen der Schrittmacher zu erfüllen. Vier Viersitzer, also 16 Mann, forderten von ihm 100 frs. pro Person für 3 Tage, macht 1600 frs., im Falle des Sieges verlangten sie 120 frs. pro Person für 3 Tage, macht 1920 frs. Der Preis betrug 3000 frs. Es blieben ihm mithin im günstigsten Falle ca. 1000 frs. Im Falle des Unterliegens riskierte er dagegen 1600 frs. Daher sind auch die Klagen der Dauerfahrer berechtigt, wenn sie behaupten, dass bei einem Rennen nichts herauskomme, da die Schrittmacher mit dem Löwenanteil davonzögen.

Dass während des Rennens die Schrittmacher

sich allerlei — sagen wir Ungezogenheiten — zu schulden kommen lassen, ist traurig, aber wahr. Da versucht z. B. die eine Mannschaft die andere zu schädigen, indem sie ihr absichtlich den Weg verlegt. Da geht während des Rennens ein Triplet (Lamberjack) zum Gegner über, weil es sich mit dem Manager seines Klienten entzweit. Diese wenigen Beispiele mögen genügen, um zu zeigen, dass das Schrittmacherwesen mit vielen Unzuträglichkeiten verbunden ist, die allein schon die Abschaffung desselben stark befürworten.

Bei uns in Deutschland steckt die Schrittmacherei noch in den Kinderschuhen. An andern Stellen, wo man sie bereits von allen Seiten genau kennt, sucht man schon nach einem Ersatz. Den hat man in den elektrischen Maschinen gefunden. Die Verwendung dieser Maschinen zum Schrittmachen anstatt der menschlichen Kraft bietet mancherlei Vorzüge. Da für jeden Rennfahrer eine Maschine zum Schrittmachen genügt, so wird dadurch die sonst überfüllte Bahn entleert. Das trägt zur Sicherheit der Fahrenden bei. Während bei den grossen Rennen die Rennfahrer in der Masse der Schrittmacher verschwanden, die Uebersichtlichkeit verloren ging, ist es den Zuschauern bei der neuen Art der Schrittmacherei sehr gut möglich, die einzelnen Rennfahrer zu beobachten. Dass die Schrittmacher mit dieser Neuerung, die sie brotlos machen würde, nicht einverstanden sind, ist begreiflich. Ob ihr Widerstand etwas nützen wird, hängt davon ab, ob die tonangebenden Radfahrerverbände die Zulassung solcher Maschinen gestatten. Vorerst hat der Deutsche Radfahrer-Bund sich gegen diese Maschinen erklärt; denn in seinen Wettfahrbestimmungen über die Art der auf Rennbahnen zuzulassenden Fahrzeuge heisst es am Schluss: Fahrräder, welche nicht ausschliesslich mit den Füßen getrieben werden, sind nicht zulässig (also Antrieb mit den Händen, mit elektrischen oder sonstigen Motoren nicht gestattet).

## 7. Das Training.



Bei der Ausübung des Rennsports auf der Radfahrbahn ist unbedingt ein gewisses Mass körperlicher Kraft notwendig; dass aber diese natürliche Anlage bei dem sportlichen Wettkampf nicht allein das Entscheidende ist, beweist der Ausgang von vielen Rennen, bei denen der offenbar an physischer Kraft Ueberlegene einem verhältnismässig Schwächeren den ersten Platz überlassen musste. Nicht die rohe Kraft, sondern die sorgfältige Ausbildung der Organe und die durch den Kopf geregelte zweckmässige Verwendung der Kraft sichern den Erfolg, die Wirkungen des Trainings sind entscheidend.

In England, Amerika, Frankreich hatte man längst den Wert eines rationellen Trainings für die Erfolge auf dem Sportsgebiete erkannt, als man in Deutschland noch sehr unklare Vorstellungen über die

Bedeutung desselben hegte. An mehr oder minder guten Schriften über diesen Gegenstand fehlte es nicht, sie wurden aber zu wenig studiert. Das Betreiben des Trainings war meist dem Zufall preisgegeben, man verliess sich auf die rein praktische Erfahrung, indem man seine eigenen Wege ging und die eine oder andere Weise eines anerkannt tüchtigen Fahrers nachzuahmen sich befeissigte. Ein Erfolg war dadurch nicht garantiert.

Man darf auch nicht ausser acht lassen, dass es in Deutschland an den Vorbedingungen eines guten Trainings fehlt. Es fehlt uns einmal eine gute Winter-Rennbahn und zum andern fehlten bis vor kurzem solche Leute, die das Trainieren berufsmässig betreiben. Während z. B. in Paris eine ganze Reihe von anerkannt tüchtigen Trainern ein reiches Feld für ihre Arbeit finden, ist in Deutschland der Trainer eine ganz neue Erscheinung. Daher gingen unsere deutschen Rennfahrer zu Anfang einer jeden Saison