

jeweiligen Umständen, gerade die durch das Training anerzogenen körperlichen Fähigkeiten für den Erfolg massgebend sind.

Um den während der Winterszeit erschlafften Muskeln und steif gewordenen Gliedern die nötige Beweglichkeit zu verleihen, werden verschiedene Mittel empfohlen und gebraucht. Von einigen wird der Gebrauch von Zimmerapparaten (Trainierapparat) in Vorschlag gebracht, andere empfehlen, täglich eine Strecke zu laufen. Zu allermeist aber wird das Tourenfahren als Vorübung für die Thätigkeit auf der Rennbahn benutzt. Sowie die Witterung und die Wege es erlauben, begeben die Rennfahrer sich auf die Landstrasse, wo sie Touren von 10—30 km zurücklegen. Dies Vortraining wird in etwa 2—3 Wochen erledigt, so dass der Rennfahrer nach den Umständen im Monat März oder April das eigentliche Training auf der Rennbahn beginnen kann.

Bevor wir uns diesem zuwenden, wollen wir dem Leser kurz zeigen, nach welchem Rezept der berühmteste aller Trainer, der Anglo-Franzose Choppy Warburton seine Zöglinge zu behandeln pflegt: Choppy persönlich weckt seine Schutzbefohlenen, die sich morgens zwischen 8 und 9 von der Lagerstatt erheben. 20 Minuten lang werden dann Turnübungen im Zimmer betrieben, nach Beendigung dieser Uebungen wird jeder massiert. Darauf setzt man sich zu einem leichten Frühstück mit Kaffee oder Thee. Nach einem Ausflug per Rad zwischen 10 und 12 Uhr (30—40 km weit) wird jeder wieder massiert. Darauf folgt ein gehaltvolleres Frühstück: Braten, Pudding (früher im Training verpönt), Pale-Ale, Stout. Bis 3 Uhr nachmittags pflegt man der Ruhe. Dann begiebt sich Choppy mit seinen Zöglingen ins Vélodrome, dort scharfes Fahren hinter Mehrsitzern über ca. 15 km. Nach dem Rennen Massage. Alle begeben sich gemeinsam nach Hause. Zwischen 5 und 6 Hauptmahlzeit. Nach dem wird ein Spaziergang unternommen, wobei die Fahrer sich im Springen, Wett-Laufen, Gehen u. s. w. üben. Hierauf folgt wieder gemeinsame Mahlzeit. Mit turnerischen Uebungen, Massage u. s. w. wird die Zeit bis Mitternacht verbracht.

Zum Vergleichen ziehen wir ein Beispiel aus Deutschland heran. Der Altmeister Lehr befolgte auf der Trainierschule in Breslau 1896 folgendes Rezept: Die Teilnehmer wohnten alle zusammen in der Nähe der Rennbahn. 7 Uhr Aufstehen, dann gemeinschaftliches Frühstück. Darauf begiebt sich die Rennmannschaft zur Bahn. Jeder wird massiert. Punkt 10 Uhr beginnt die Morgenarbeit (10—15 km). Nach Erledigung derselben erfolgt Abreibung. 12 Uhr Mittagessen; darauf gemeinschaftlicher Spaziergang. 4 Uhr beginnt die Nachmittagsarbeit (25—30 km). 7 Uhr Abendessen. 10 Uhr begeben sich alle zur Ruhe.

Von Vorschriften über das Fahren führen wir einige an. Ausserordentlich wichtig ist es, dass der Rennfahrer stets dieselbe gleichgebaute Maschine auf Strasse und Bahn gebraucht, da auf diese Weise die Füsse gewöhnt werden, immer in demselben Zirkel

zu arbeiten. Die Einzelheiten in Rahmenbau, Uebersetzung u. s. w. sind von der Individualität abhängig. Wichtig ist es ferner, dass der Trainierende nie bis zur Erschöpfung arbeitet, da diese den kräftigen Schlaf raubt. Bei Ueberanstrengung stellt sich ein Husten ein, der ausserordentlich schlimme Folgen nach sich ziehen kann. Von besonderem Vorteil für die späteren Leistungen auf der Rennbahn ist es, wenn der Trainierende sich daran gewöhnt, seine Geschwindigkeit allmählich zu steigern, so dass er am Ziel mit der grösstmöglichen Geschwindigkeit abschliesst.

Jede Art der Rennfahrer, Flieger, Halbdauerfahrer oder Dauerfahrer erfordert ein eigenartiges Training. Der Trainer muss bald erkennen, welcher dieser Klassen sein Zögling am besten zu entsprechen vermag. Hat er diese Gewissheit, so beginnt der Lehrgang.

Den Anfang des Trainings bildet das Tempofahren. Wenn die Bahn 500 m lang ist, wird anfangs etwa 1 Minute gebraucht, diese Strecke zurückzulegen. Das tägliche Pensum beträgt ca. 3000 m; nachdem in dieser Weise etwa eine Woche gearbeitet ist, damit der schwere Landstrassentritt verschwindet, wird das Tempo allmählich verschärft; die Bahnstrecke wird in 50 Sekunden durchfahren, das tägliche Pensum dagegen auf 8—10 km erweitert. Im Laufe der nächsten Zeit werden dann fortgesetzt Versuche gemacht, das Tempo allmählich zu steigern. Wenn der Trainierende dann eine annehmbare Geschwindigkeit erreicht hat, mischt er sich unter die übrigen Rennfahrer und sucht das von ihnen angegebene Tempo zu halten. Gelingt es ihm nicht, so ist es um so schlimmer für ihn, wenn er sein Vorhaben nicht aufgibt, sondern mit aller Anstrengung bis zur Erschöpfung das Tempo inne zu halten sich bestrebt. Er muss eben ruhig den Zeitpunkt abwarten. Während der ganzen Zeit muss die grösste Sorgfalt darauf verwendet werden, die Gangart nicht zu rasch zu verbessern und nicht zu viel an Körpergewicht abzunehmen, da sonst die Haut Fiebersymptome zeigt. Eine Umwandlung des überflüssigen Fleisches in feste Muskeln ist bei Ueberanstrengung nicht möglich. Der Trainierende darf also nicht versuchen, sein Körpergewicht über einen gewissen Normalpunkt hinaus zu vermindern, damit er bei Beginn der Rennsaison etwas Fleisch besitzt, das er zusetzen kann.

Aufgabe des Trainers ist es, dafür zu sorgen, dass das überflüssige Fleisch in Muskeln verwandelt wird. Er muss den Körper nach dem Bade und der Abreibung in Massage nehmen und dabei jeden einzelnen Muskel einer eingehenden Behandlung unterziehen. Besondere Aufmerksamkeit ist selbstverständlich den Beinmuskeln zu widmen; die müssen vor allen Dingen weich und beweglich erhalten werden, denn es lässt sich keine Geschwindigkeit auf dem Fahrrad erzielen, wenn jene verhärtet.

Nachdem der Trainierende das Tempofahren, das verhältnismässig nicht schwer anzueignen ist, gelernt hat, beginnt für den Flieger der hauptsächlichste