



## 10. Distanzfahrt.

UR sachgemässen Inscenierung einer Distanzfahrt (Fernfahrt) für Radfahrer in grossem Stile gehören naturgemäss grössere Vereinigungen, da die würdige Veranstaltung eines solchen Unternehmens ganz bedeutende Geldmittel erfordert. Während den Rennvereinen, welche Bahnwettfahren abhalten, ein Aequivalent für ihre Ausgaben durch Erhebung von Eintrittsgeld geschaffen wird, können die Veranstalter von Fernfahrten nur auf die Opferwilligkeit von Anhängern und Freunden des Radsportes zählen. Deshalb ist es auch kleineren Vereinigungen fast unmöglich, irgendwie bedeutende Fernfahrten in angemessener Weise mit Preisen auszustatten. Bei uns in Deutschland werden von Zeit zu Zeit solche Distanzfahrten ausgeschrieben von den grossen Radfahrer-Verbänden, dem Deutschen Radfahrer-Bund und der Allgemeinen Radfahrer-Union, bezw. von Gliedern dieser Verbände. Etwas anders liegt die Sache, wenn eine Distanzfahrt veranstaltet werden soll, wie etwa die von Wien nach Berlin im Jahre 1893. Während in dem einen Fall die Verbände selbst mit ihren Mitteln für die finanzielle Sicherheit des Unternehmens aufkommen, kommt es in dem andern Fall darauf zunächst an, einen grössern Kreis von Sportsfreunden für die Sache zu interessieren, die durch Geldmittel und gestiftete Ehrenpreise das Unternehmen in der Weise unterstützen, dass es einen würdigen und glänzenden Verlauf nehmen kann.

Nachdem die finanzielle Sicherung einer Fernfahrt beschafft ist, gilt es, die Bedingungen der Fahrt festzustellen. In Deutschland sind die meisten Fernfahrten für Amateure ausgeschrieben worden. Auch die Distanzfahrt Wien—Berlin war nur für Herrenfahrer offen. An der klassischen Fernfahrt Bordeaux—Paris beteiligten sich beide Klassen der Rennfahrer. Je nachdem die Fahrt ein Prüfstein der Ausdauer des Mannes sein soll, oder man auch darüber eine Entscheidung herbeiführen will, wie das Rad namentlich auch in Bezug auf die Bekleidung der Reifen der Abnutzung über eine lange Strecke gewachsen ist, wird man den Wechsel der Maschine erlauben oder untersagen. Es sind weiter Bestimmungen zu treffen über Meldungen und Einsatz, Preise, Diplome und Medaillen, Art der zu verwendenden Maschine, Start, Wertung u. s. w.

Dass man in der Ausschreibung der Distanzfahrt die zu befahrende Strecke bekannt giebt, ist selbstverständlich. Wo den Veranstaltern der Fahrt die Wahl der Strecke überlassen, dieselbe also nicht von vornherein festgelegt ist, erwächst ihnen zunächst die Aufgabe, eine passende Strecke ausfindig zu machen, welche die Vorbedingungen für eine gute sportliche Leistung bietet. Die Strasse muss, wenn möglich, grosse ebene Strecken haben. Für die Sicherheit der Fahrer ist es wünschenswert, dass man grössere Ortschaften soviel wie möglich zu umgehen sucht. Ab-

gesehen von dem nicht vorteilhaften Steinpflaster, nötigt ihn auch der lebhaftere Verkehr, die Geschwindigkeit zu mässigen. Ist die Strecke endgültig festgelegt, so beginnt die sogenannte «Bearbeitung» derselben. Da gilt es zuerst, die genaue Länge der Strecke nach amtlichen, zuverlässigen Vermessungen festzustellen. Ist das geschehen, so wird die ganze Strecke in Teilstrecken zerlegt. In jedem dieser Teile werden Komitees errichtet, die die Aufgabe haben, für das Gelingen nach jeder Richtung hin Sorge zu tragen. Wenn dann die Mitwirkung zahlreicher Sportgenossen gesichert ist, ergehen an die einzelnen Leiter eingehende Informationen über Kontrolle, Posten, Verpflegung u. s. w.

Die Kontrollstationen, die stets unmittelbar an der Hauptstrasse liegen müssen, werden durch ein feststehendes Signal, bei Tage durch eine Fahne, bei Nacht durch eine farbige Laterne kenntlich gemacht. Selbstverständlich sind in der Station jederzeit Beamte anwesend, kein Kontrollbeamter darf seinen Platz eher verlassen, bevor er abgelöst wird. Der Kontrollbeamte lässt sich vom Fahrer zuerst das Fahrtenbuch vorlegen, um die Ankunftszeit zu bescheinigen, er vergleicht die Nummer des Buches mit der des Fahrers, untersucht das Rad auf die Plombe und lässt den Fahrer seinen Namen in die Kontrollliste eintragen. Alles wird mit möglichster Schnelligkeit vollzogen. Wenn die Kontrollzeit abgelaufen ist, wird die Liste, in welche alle wichtigen Beobachtungen eingetragen sind, sofort dem Leiter des ganzen Unternehmens übersandt.

Auch für die Verpflegung der Fahrer wird in umfassendster Weise Sorge getragen. Bei einer Fernfahrt im grossen Stil muss dieselbe unbedingt unentgeltlich geschehen. Den einzelnen Verpflegungsstationen gehen genaue Vorschriften über die bereitzuhaltenden Speisen und Getränke zu. Man bietet den Fahrern verschiedene Arten von kaltem Fleisch, verschiedene Kompots, Bouillon u. s. w. Verwerflich sind Portwein, Spirituosen. Selbstverständlich müssen auch diese Verpflegungsstationen direkt an der Strasse gelegen sein und wenn irgend zugänglich zur ebenen Erde, damit die Fahrer nicht nötig haben, Treppenstufen zu steigen, sondern neben ihrem Rade stehend, sich erquicken können.

Um den Bewerbern das Gelingen der Fahrt zu sichern, werden an geeigneten Stellen Posten aufgestellt. Die Posten nehmen bei Schlagbäumen, Eisenbahnübergängen, Strassenunterbrechungen oder sonstigen Hindernissen und zwar ca. 50 m vor jedem Hindernis ihren Platz ein. Sobald die Strasse tatsächlich gesperrt ist, suchen sie bei Tage durch Schwenken einer Fahne, bei Nacht durch Schwenken einer Laterne, event. durch lauten Zuruf den Fahrer aufmerksam zu machen. Auch vor steilen Gefällen muss der Fahrer in derselben Weise gewarnt werden. Strassenkreuzungen werden gleichfalls durch Posten