

besetzt, die dem Fahrer den richtigen Weg weisen. Innerhalb der Städte und grösseren Ortschaften werden die Fahrer durch Posten auf Rädern geleitet, welche letztere Fahrer aber die Vorsicht gebrauchen müssen, nicht durch übermässig schnelles Fahren über schlechtes Pflaster, Rinnsteine u. dergl. den Fahrer irgendwie zu gefährden. Die Posten suchen überhaupt durch jegliche Mittel dafür zu sorgen, dass ein Verirren des Fahrers absolut ausgeschlossen ist. Ganz besonders sind aber diese Massregeln mit aller Sorgfalt zu treffen, sobald die Fahrer einen Teil der Strecke zur Nachtzeit durchfahren müssen. Zur Erhöhung der Sicherheit auf der Strecke trägt es auch bei, wenn die den Fahrern entgegenkommenden Fuhrwerke und Fussgänger von dem Herankommen in Kenntnis gesetzt werden, damit sie im gegebenen Falle ausweichen können.

Eine fernere wichtige Aufgabe der Posten besteht darin, dass sie die reelle Durchführung der Fahrt überwachen. Die Fernfahrt Bordeaux—Paris ist ja sicherlich eine klassische, leider aber auch berüchtigt durch die betrügerischen Machereien der Teilnehmer. Es ist ein offenes Geheimnis, dass bei dieser Fernfahrt sehr viel Unlauteres vorkam. So wird glaubwürdig berichtet, dass eine Momentphotographie vorhanden ist, die einen Teilnehmer darstellt, wie er auf einem Triplet sitzt, während eine Person dieser Mannschaft im gleichen Kostüm wie der wahre Rennfahrer als Pseudo-Fahrer der Maschine folgt. Auch ist es vorgekommen, dass die Rennfahrer sich Wegestrecken abgeschnitten haben, oder sie haben auch gar eine Anleihe bei dem bekannten grossen Bruder gemacht. Doch sind uns in diesen Sachen die Franzosen entschieden über, dem deutschen Distanzfahrer kann man dergleichen Dinge nicht nachsagen.

Alle Vorschriften über die Verpflegungs- und Kontrollstationen u. s. w., die Zahl der Teilnehmer, deren Namen und Nummer, überhaupt alles, was mit der Ausführung der Fahrt Beziehung hat, pflegt der Veranstalter in ein Büchlein zusammen zu fassen, welches er den beteiligten Personen zur Kenntnisnahme übersendet.

Glaubt der Leiter des Unternehmens, so alle Vorkehrungen getroffen zu haben, so fährt er die ganze Strecke selbst ab und versammelt an jeder Kontrollstation die dort beschäftigten Personen, welche von seiner Ankunft verständigt worden sind, um diesen nochmals mündlich die Verhaltensmassregeln einzuschärfen.

So ist unter allen Vorbereitungen der Tag der Fernfahrt herangekommen und die Rennfahrer stellen sich zum Start ein. Häufig ist den Rennfahrern ein bestimmter Renn-Anzug vorgeschrieben. Vor allem trägt man aber Sorge, die Nummer der Fahrer recht deutlich anzubringen, damit dieselbe leicht von den amtlichen Personen erkannt werden kann. Diese Nummern, auf starke Leinwand gedruckt, werden bei den meisten Fernfahrten am linken Oberschenkel getragen. Da Joppe, Sweater etc. oft während der Fahrt gewechselt werden, ist es unpraktisch, die Nummer auf dem Rücken anzubringen.

Die Zeit für den Start zu einer Fernfahrt richtet sich zumeist nach der zu durchlaufenden Distanz. Bei Rennen über 200—300 km wird meistens in den Morgenstunden um 6 oder 7 Uhr gestartet. Dehnt sich die Fahrt über eine noch grössere Strecke aus, so pflegt man auch wohl die Fahrer abends 6 Uhr oder um Mitternacht abzulassen. Letzteres hat jedenfalls manchen Vorzug vor der anderswo befolgten Weise, die Fahrer am Morgen abzulassen.

Die Zahl der Rennfahrer, die sich an einer grossen Distanzfahrt beteiligen, ist meistens gar nicht gering. So starteten bei der Fernfahrt Wien—Berlin 1893 nicht weniger als 150 Fahrer. Selbstverständlich kann diese Menge nicht zu gleicher Zeit abgelassen werden. Die Fahrer werden in Gruppen geteilt, die nacheinander in bestimmten Zeiträumen (z. B. 3 oder 5 Minuten) ihre Fahrt antreten.

Ein Punkt, dem der Veranstalter der Fernfahrt besondere Aufmerksamkeit widmen muss, ist das Schrittmacherwesen. Von den Schrittmachern, die die Fahrer durch Ortschaften hindurchführen, ist schon oben gesprochen. Diese werden von den Veranstaltern für diesen Posten bestellt. Auf der offenen Strecke sorgen die Fahrer meistens selbst für ihre Unterstützung durch Schrittmacher, indem sie Freunde und Mitglieder ihres Klubs über die ganze Strecke zu verteilen pflegen. Das gilt aber nur für Herrenfahrer. Die Berufsfahrer engagieren Schrittmacher gegen Entgelt, wofür sie von den Fabrikanten der Räder und Reifen entsprechende Vergütung erhalten, oder auch die Fabrik richtet selbst den ganzen notwendigen Apparat ein.

Sowie das Zeichen zum Start gegeben ist, pflegen die Rennfahrer in einem mörderischen Tempo loszulegen; dabei verfolgen sie den Zweck, die Mitbeteiligten so bald wie möglich abzustossen, da ja auch gegenseitige Hinderung eintritt, wenn nur 10 oder 12 Fahrer sich auf der Strasse auf einen kleinen Raum zusammendrängen. Die Wirkung dieses Tempos lässt denn auch meistens nicht lange auf sich warten. Mehr und mehr bleibt dieser oder jener zurück, wird gar bald von einem später Abgelassenen überholt. Die Abstände der einzelnen Fahrer wechseln auf der Strecke fortwährend und die auf den Kontrollstationen geführten Kontrollbücher geben schliesslich bei ihrer Zusammenstellung ein ziemlich genaues Bild, in welcher Weise und unter welchen Veränderungen das ganze Feld der Fahrer über die Strecke gegangen ist.

Mehr noch als der Rennfahrer auf der Bahn hat der Dauerfahrer auf der Landstrasse mit Zufälligkeiten verschiedenster Art zu rechnen. Da hat er z. B. auf einem Teil der Strecke mit unangenehmem Gegenwind zu kämpfen; auf einer andern Strecke sind durch Regen die Strassen aufgeweicht, dass es ein schweres Stück Arbeit ist, durch den Schmutz sich hindurch zu arbeiten; da gehen an anderer Stelle schwere Gewitter mit furchtbaren Regengüssen hernieder, den Fahrer bis auf die Knochen durchnässend. Da hindert ihn das Terrain an der vollen Entfaltung seiner Fähigkeit. So hat er unter Um-