

ständen mit vielen Widerwärtigkeiten zu kämpfen; aber unverrückt hält er an dem zu erstrebenden Ziel fest. Alle Gefahren werden überwunden, aber ach, da bricht die Maschine, ein Ersatz ist nicht leicht zu beschaffen, da heisst es verzichten. Ein unglücklicher Sturz verwundet ihn, zu Ende ist der schöne Traum von Ruhm und Lohn.

Zumeist verlegt man die Fernfahrten in die Zeit des Spätsommers oder Herbstes, einesteils, weil die Fahrer sich dann meist in guter Form befinden, eine gute Leistung verbürgen, andernteils auch, damit sie nicht durch die Hitze zu früh ermatten.

Bedeutende Fernfahrten waren:  
Mailand—München; Sieger Jos. Fischer.

Wien—Berlin 1893. Die Strecke war 582,5 km lang.

- I. Jos. Fischer in 31:00:22<sup>2</sup>/<sub>5</sub>,
- II. Georg Sorge-Köln in 31:54:55<sup>4</sup>/<sub>5</sub>,
- III. Franz Gerger-Graz in 34:22,
- IV. Christian Andersen-Kiel in 34:30.

Um dieselbe machten sich Ernst Louis und Alex. Hönig sehr verdient.

Basel—Cleve. Erster Fritz Opel.  
Wien—Reichenberg.  
Hadersleben—Hamburg, 250 km.  
Bordeaux—Paris  
Paris—Roubaix.  
Quer durch England.

## 11. Das Reigenfahren.



U EBER die Entstehung dieses Sportzweiges in Deutschland geben wir dem allverehrten Ehrenvorsitzenden des Deutschen Radfahrer-Bundes das Wort, da dieser Herr wohl mit Fug und Recht als der Begründer und stets eifrige Förderer des Reigenfahrens betrachtet werden kann; Herr C. Hindenburg antwortet uns infolge eines Anschreibens:

Freiherr v. Drais erfand in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts ein Fahrrad, welches den Zweck hatte, eine schnelle, selbstthätige Fortbewegung des Fahrenden zu erzielen und dabei die Belastung des eigenen Körpergewichts von den Beinen auf den über zwei mit einander verbundenen Rädern befindlichen Sattel zu verlegen — die Grundidee des heutigen Tourenfahrens.

Bei der Unbeholfenheit dieses Vehikels besass dasselbe nur geringen praktischen Wert, immerhin ist solches als die Vorläuferin der heutigen Tourenmaschine zu betrachten. — Nahezu ein halbes Jahrhundert ruhte die Idee, bis im Anfang der 60er Jahre Michaux ein Fahrrad baute, welches mit Tretkurbeln, drehbarem Vorderrad und Lenkstange versehen war, die Holzräder waren mit Eisen umspannt; die neukonstruierte Maschine fand in Frankreich günstige Aufnahme und gelangte zu Ende des Jahrzehnts auch nach Deutschland.\*)

Im Jahre 1868 hatten einige junge Leute in Magdeburg derartige Fahrräder, damals Velociped genannt, von Paris bezogen und übten damit in einem Militär-Exerzierschuppen — zu Touren- und Kunstfahren kam es jedoch nicht.

Im Herbst 1869 zeigte ein junger Mann aus Kopenhagen seine Geschicklichkeit auf einem ganz niedrig gebauten Velociped in einer Singpielhalle; ich fand Gefallen an dieser eigenartigen Kunst und beschloss sofort einen Verein zur Uebung derselben zu begründen; der Vorsatz ward schnell zur That und wenige Tage darauf war der noch jetzt beste-

\*) Wo allerdings die Pedale schon zu Ende der Fünfziger Jahre durch Fischer-Schweinfurt erfunden worden waren. D. H.

hende «Magdeburger Velociped-Club» von 1869 von etwa 24 Mitgliedern gegründet. Die Beschaffung der nötigen Maschinen, zum Teil von geschickten Schlossern hergestellt, nahm ebenfalls nur kurze Zeit in Anspruch; auch das Fahren war bald erlernt und nun sollten die Ausflüge ins Freie beginnen. Das damals noch sehr mangelhafte Pflaster und der weite Weg durch die Festungswälle stellten unserem Thun kaum geahnte Hindernisse in den Weg. Das Fahren auf dem holprigen Weg, mit der schwerfälligen, raselnden Maschine war in der That kein Genuss und eher Höllenqual als Vergnügen zu nennen. Die Illusionen wendeten sich ins Gegenteil um, dabei stand der Winter vor der Thür, mein schnell begründeter Verein drohte ebenso schnell in die Brüche zu gehen, wenn ich nicht sofort Zugmittel schaffte. — Da fiel mir der Kopenhagener mit seinen Kunstproduktionen ein, und mein Vorschlag, unsere Uebungen in den geschlossenen Raum zu legen, fand allseitigen Anklang. — Ein passender Saal war bald gefunden und die Uebungen erst einzeln, dann von mehreren Fahrern in leicht ausführbaren Touren begonnen. Allabendlich ward flott geübt und aus den einfachen Runden und Kehrwendungen wurden in kurzer Zeit kunstvollere Figuren mit militärischem Kommando ausgeführt; zur Abwechslung übten besonders gewandte Fahrer kunstvolle Vorführungen ein. Das Interesse wuchs von Abend zu Abend und nach wenigen Wochen durften wir bereits wagen, einem grösseren Kreis geladener Gäste unsere Produktionen vorzuführen. Der Erfolg war durchschlagend, lauter Beifall folgte jeder Nummer; wir mussten gleich im ersten Vierteljahr drei Vorstellungen jedesmal vor überfülltem Hause ins Werk setzen, — ich selbst ging mit gutem Beispiel voran und fuhr in dem Eröffnungsfahren, in den Quadrillen und Manövern mit und übernahm sogar Einzelszenen im Kunstfahren. — Das war also der geschichtliche Anfang des Reigen- und Kunstfahrens in Deutschland. — Bald aber erschienen uns diese Darstellungen zu einseitig und ermüdend, sowohl für die Fahrer, als auch für die stets zahlreichen von Nah und Fern herbeigeeilten Gäste. Grossartigere Festveranstaltungen, Ausstattungsstücke mit zahlreich