

geben und unbedingt Herr der Maschine sein. Eine Unaufmerksamkeit, eine falsche Bewegung kann den Tod bringen. Die Radsportgelehrten haben natürlich das Rezept hiergegen bei der Hand: «Meine Damen, bleiben Sie Strassen mit lebhaftem Verkehr einfach fern, dann passiert Ihnen nichts». Das ist ja unzweifelhaft richtig. Die Frau aber, die das Rad als Verkehrsmittel in der Grossstadt benutzen will, kann ihren Weg nicht immer wählen, sie muss ans Ziel, besonders, wenn dies Ziel — ihre Arbeitstätte ist. Und um die dazu nötige Sicherheit zu erlangen, ist das Saalfahren die unvergleichliche und unersetzliche Uebung. Im lebhaften Strassenverkehr der deutschen Städte ist ja die Radfahrerin heute noch eine seltene Erscheinung, dass sie aber ebenso gut, wie der Mann dem Strassenverkehr gewachsen ist, zeigt Kopenhagen. Die Französin dagegen begiebt sich ungern ins Strassengewühl. Auf den Boulevards, der hohen Schule für das Saalfahren, sieht man selten Damen. An das Saalfahren anschliessend werden passend auch die Anfangsgründe des Kunstfahrens geübt. Balancierübungen, Freihändigfahren, Damensitz, alle möglichen Arten des Auf- und Abstiegs sollte jede Fahrerin üben, auch wenn sie die erlangte Fertigkeit nie öffentlich zu zeigen beabsichtigt. Um es hier zur Vollendung zu bringen, muss natürlich die Uebung in früher Jugend beginnen; unsere Töchter, die auf dem Rade gross werden, werden uns bald Leistungen zeigen, die uns Alten unerreichbar blieben. Denn auf dem Wege, ein radfahrendes Volk zu werden, sind wir, so gut wie Dänemark.

Und nun kommen wir zur Krone unseres schönen Sports, zu der alles bisher Besprochene nur die Vorbereitung war, zum Tourenfahren. Wir haben oben bereits angedeutet, dass ein gewaltiger Unterschied zwischen der einfachen Spazierfahrt (nach einigen Gelehrten ja die einzige der Frau zukommende Ausübung des Radfahrersports) und der Ferntour besteht. Bei der Spazierfahrt der Einzelfahrerin sowie bei der Nachmittagstour des Klubs muss man davon ausgehen, dass man sich in bekannter Gegend befindet. Nicht nur die Sportskameraden, auch ein grosser Teil des Publikums weiss genau, wen es vor sich hat. Hier soll man nicht nur praktisch gekleidet sein, sondern auch einen hübschen, gefälligen Eindruck machen. Gepäck ist hier nicht erforderlich, denn Spazierfahrten unternimmt man nur bei gutem Wetter; droht plötzlich Regen einzufallen, so fliegt alles schnell nachhause, und wenn man ein paar Tropfen abbekommt, schadet's auch nichts, denn entweder wetterfest oder waschbar muss das Kostüm der Radlerin nun einmal sein. Bei zweifelhaftem Wetter (und anderes kennt man ja gar nicht mehr) kann übrigens auch zur kleinen Spazierfahrt der Regenmantel auf der Lenkstange nichts schaden. Er wiegt wenig, nimmt wenig Platz ein und ist doch oft sehr nützlich. In durchgeweichtem Zustand zu fahren, ist nicht angenehm, und wenn es auch nur eine halbe Stunde ist. Die Erfindungswut, die sich mit besonderer Vorliebe auf die Fahrradtechnik gestürzt hat, beschäftigt

sich auch vielfach mit dem Zubehör des Damenrades. Viel vernünftiges ist dabei nicht herausgekommen, dagegen allerhand gar schnurriges Zeug. Mit Begeisterung erwähnte die Presse z. B. einen Sonnenschirmhalter, der an der Lenkstange befestigt war. Nun, wenn es schon ein Schirm sein soll, wäre doch wohl so einer praktischer, wie sie die Damen der Halle zur Zeit der seligen Wochenmärkte vor des Wetters Unbilden schützten. Es würde sich ja wahrscheinlich gerade nicht leicht mit ihm fahren, aber er hätte doch einen praktischen Zweck. Sogar die Befestigung eines Körbchens für das Schosshündchen hat sich ein genialer Erfinder schützen lassen. Ob das Möbel zugleich eine Vorrichtung zum Festschnüren des Hündchens enthält, weiss ich nicht. Nötig dürfte die sein, denn wenn das Hündchen ein anderes Hündchen sieht oder hört oder gar ein Kätzchen oder Eichkätzchen, dürfte es doch leicht geneigt sein, in hohem Bogensatze den Korb zu verlassen und vielleicht — von der eigenen Herrin überfahren werden. Ein etwas grösserer Käfig, etwa nach dem Muster des zoologischen Gartens, würde hiergegen Sicherheit bieten. Für ganz kleine Hündchen liesse sich das in eleganter Ausführung vielleicht als Hutschmuck anbringen.

Mit der Ausdehnung, die das Damenfahren gewonnen hat, ist natürlich der enge Zusammenhang, in dem früher die Radfahrerinnen derselben Gegend standen, gelockert. Noch vor drei Jahren kannten wir Berliner Fahrerinnen uns sämtlich. Tauchte ein Neuling auf, so wussten wir alsbald, wer die Dame war. Man traf sich in Beelitzhof, Moorlake und wie die Berliner Chalets du cycle sonst heissen, und selbst wenn man sich nicht kannte, man grüsste sich trotzdem. Das herzliche «All Heil!» unter den Fahrerinnen ist ja jetzt leider fast verklungen; die Bekannten grüssen sich, ebenso die Mitglieder des D. R.-B. und der A. R.-U. untereinander, sonst misst man sich mit prüfenden Blicken, die Hose wirft dem langen Schleppkleid einen mitleidigen, das Kleid der Hose einen verachtenden Blick zu, aber die alte Radfahrergemütlichkeit von dazumal ist stark in die Brüche geraten.

Aber wir wollen ja vom Tourenfahren sprechen. Was ist eine Tourenfahrerin? Ich will mir hier einmal erlauben, mich selbst zu citieren. (Radlerin Nr. 9 S. 138). «Jede, die einmal eine grössere Strecke auf dem Rade zurückgelegt hat, macht Anspruch auf diesen Titel. Sie soll auch als Lehrling willkommen sein, denn wir haben alle einmal angefangen. Wirkliche Tourenfahrerin ist für uns «vom Bau» aber erst, wer eines schönen Nachmittags seine Siebensachen, ja nicht zu viel, zusammenpackt, auf die Lenkstange schnallt und dann beim nächsten Morgenrauen der Heimat auf einige Zeit Valet sagt und zwar zum Thore hinaus, nicht nach dem nächsten Bahnhofe zieht. Die Lust der eigentlichen Tourenfahrerin wächst, je weiter sie sich, natürlich zu Rad, vom Hause entfernt.»

Eine Fahrt, die zuhause beginnt und zuhause endet, kann gewiss eine tüchtige Leistung sein und