

zu landen, weil der Koffer dort ist oder — sein soll. Mag man ermüdet sein, was z. B. bei unvermutetem Eintritt von Gegenwind leicht eintritt, mag man aus einem anderen Grunde lieber unterwegs Nachtquartier nehmen mögen, das geht nicht an, man muss dem Koffer nach, man ist sein Sklave. Erreicht man ihn einmal nicht, so gerät man in die schlimmste Verlegenheit. Denn wenn man schon den Koffer mit sich schleppt, so wünscht man doch dafür auch mit möglichst freier Lenkstange zu fahren, hat also auf der Maschine befestigt wenig oder gar nichts. Das ist der eine schlimme Fall, die Fahrerin erreicht ihren Koffer nicht. Noch häufiger ist der andere: Der Koffer erreicht seine Herrin nicht. Du kommst an, fragst im bestimmten Hotel (auch das ist nicht angenehm, dass der Koffer immer genau adressiert sein muss, ich finde es viel hübscher, einen fremden, nicht allzugrossen Ort erst zu durchfahren und mir die Unterkünfte wenigstens von aussen anzusehen) nach deinem Koffer. Kein Mensch weiss etwas von ihm. Nun geht das Suchen, Telegraphieren, Botenschicken, u. s. w. los. Gehörige Unkosten und viel, viel Aerger! Gerade das Schönste der Radreise, die volle absolute Unabhängigkeit fehlt. Darum kommt schliesslich jede Tourenfahrerin nach mehr oder weniger Befürchtungen und Bedenken zu dem endlichen Entschluss: Fort mit dem Koffer, so gut wie die Maschine dich trägt, muss sie auch deine Habe tragen! Und die Sache geht wirklich bedeutend besser, wie man anfangs glaubt. Ich habe meine Touren begonnen mit einem 72pfündigen Vollgummi-Quadrant-Dreirad. Da kam es auf ein paar Pfund Gepäck mehr oder weniger auch nicht so genau an. Hinten an der Maschine hing ein ziemlich umfangreicher, würfelförmiger Koffer, in den sich schon allerhand hineinpacken liess. Vor allem wurde Sorge getragen für eine vollkommene Strassentoilette. Eine halbe Stunde nach der Ankunft war die Radlerin verschwunden und an ihre Stelle eine harmlose, gemütliche Touristin getreten, der es gar nicht darauf ankam, sich an der allgemeinen Entrüstung über «verrücktgewordene Weiber» u. a. ganz vergnügt zu beteiligen. Die Erfahrung zeigte bald, welche Dinge absolut überflüssig und welche leicht zu entbehren waren, so dass schon bei meinen letzten Dreiradtouren der Anhängerkoffer erheblich leichter geworden war. Nun begannen (1892) die Zweiradstudien. Meine alte treue Opel-Damenmaschine mit Michelin-Reifen dient mir heute noch als Reservemaschine. Sie wiegt zwar 42 Pfund, aber gegen 72 macht das immerhin 30 Pfund Unterschied. Dazu die Pneumatikreifen, man kam doch ungefähr auf das Doppelte der früheren Leistungsfähigkeit. Auf der Damenmaschine lässt sich ja Gepäck schlechthin nur auf der Lenkstange befördern^{*)}, für einen noch so kleinen Koffer ist dort kein Platz, also blieb nur übrig, das Gepäck aufs äusserste zu beschränken.

^{*)} Pardon! Auch hinten unter dem Sattel ist ein nicht zu unterschätzender Raum, wo sich eine reisetüchtige Tasche gut anbringen lässt. Es kommt nur auf die richtige Anbringung des Gepäckträgers an.

D. H.

Hier lassen sich Regeln nicht geben. Einem ist das unentbehrlich, dem andern das. Manche hat die Gabe, mit einem Mindestmass von Toilette immer anständig und chik auszusehen, während andere trotz bedeutenden Aufwandes doch immer verraten, wo ihre Wiege gestanden hat. Kommt man schliesslich in eine grössere Stadt, findet dort Anschluss und etwa geselligen Verkehr, so ist eine bescheidene Toilette (eine andere verlangt kein vernünftiger Mensch von der Touristin) bald beschafft, geht es dann zu Rad weiter, so wird die Toilette mit der Post nachhause geschickt, wo man sie als angenehme Reiseerinnerung bei der Heimkehr vorfindet.

Als Kleiderstoff wählt man am besten Loden, ein stärkeres und ein leichteres Kostüm, Blouse und Hose. Dazu einen Rock, der, wenn man ihn nicht beim Fahren tragen will, sehr dünn und leicht sein kann. Auch lässt sich der unbedingt notwendige Regenmantel sehr bequem als Rock arrangieren.

Ob man ein oder zwei Paar Schuhe mitnimmt, ist vom Wetter abhängig. Schuhe sind immer schwer zu verpacken, besonders nass gewordene. Bei gutem Wetter kommt man ja zur Not mit einem Paar und einem Paar leichter Filzpantoffel aus. Fällt aber ständiges Regenwetter ein, so fehlt das zweite Paar doch manchmal sehr. Für Fahren im Regenwetter noch eine goldene Regel: Dein trockener Anzug sei dein Heiligtum! Lass dich nie verleiten, wenn etwa morgens zur Abfahrzeit der gestern nass gewordene Anzug noch nicht wieder ganz trocken ist, nunmehr den feuchten einzupacken und dich mit dem trockenen auf die Maschine zu setzen. Das ist zunächst sehr angenehm. Aber der zweite Anzug regnet natürlich auch sofort ein und nun hast du nichts trockenes mehr. Bist du bis dahin ohne Erkältung davongekommen, jetzt hast du sie wahrscheinlich weg!

Lebensmittel mitzuführen wird selten notwendig sein, irgend etwas bekommt man unterwegs immer. Gut ist es, einen Schluck guten Cognac bei sich zu haben, mit dem man natürlich sehr sparsam umgeht. Denn der ist unterwegs sehr schwer wieder zu ersetzen. Was man selbst im Lande des Cognacs als Cognac vorgesetzt bekommt, ist unglaublich. Die Lebensweise entspricht am besten möglichst der zuhause gewöhnten. Dem Durstgefühl giebt man nicht zu sehr nach, zu vieles Trinken verursacht starke Transpiration und Ermüdung. Ueber das Essen lassen sich keine Vorschriften geben, man muss essen, was man bekommt. Ob es schmeckt oder nicht schmeckt, ist mehr Nebensache, man isst in erster Linie, um sich bei Kräften zu erhalten.

Früh aufstehen versteht sich beim Radfahren von selbst besonders auf der Tour, die doch meist in den langen Sommertagen gemacht wird. In der tauigen Morgenfrische wirkt eine schöne Landschaft immer am schönsten. Die Morgenstunde hat aber auch einen bedeutenden praktischen Vorteil: Je früher man sich erhebt, desto weiter ist man bei Beginn der eigentlichen Tageshitze schon. An die Hitze gewöhnt man sich übrigens besser, als man denkt.