

redet ihnen gut zu, so sind sie auch verständig. Geradezu liebenswürdig und ungemein possierlich sind Ziegen, die mich manchmal lange Strecken begleitet haben.

Im übrigen verhält sich die Radtouristin ebenso wie jede andere erfahrene Touristin. Ihre Hauptsorge muss natürlich die Maschine bleiben. Die Maschine ist ihr Flügelpaar, sowie diese leidet, ist der Flug zu Ende und ein sehr unangenehmes Kriechen beginnt. Darum widmet man ihr die sorgfältigste Pflege. Ist am Ankunftsorte ein maschinenverständiger Hausknecht oder sonstige Person (ob jemand mit der Maschine umzugehen versteht, sieht man, sowie er sie uns abnimmt), so kann man ihm die Reinigung überlassen, thut natürlich wohl, die Maschine nachzusehen, wenn die Reinigung angeblich vollendet ist. Ist die Maschine trocken, so geht es auch mal einen Tag ohne Reinigung, wenn nur morgens vor der Abfahrt die nötige Oelung erfolgt. Ist die Maschine aber eingeregnet und mit Strassenschmutz bedeckt, so muss sie sauber gereinigt und auch die Lager mit Petroleum oder Benzin gespritzt, auch die Kette gesäubert werden. Der vielbeliebte Kettenkasten schützt gegen spritzenden Strassenschmutz fast vollkommen, das Verstauben der Kette hindert er aber auch nicht. Und sowie der Kasten eine Zeitlang gefahren ist, fängt er an zu klappern. Und was es heissen will, einen klappernden Teil an der Maschine zu haben, weiss jeder, auch wenn er nicht gerade nervös ist. Jedenfalls geht es auch ohne ihn und was auf der Tour nicht unbedingt notwendig ist, das ist vom Uebel.

Sehr wünschenswert wäre ein guter abnehmbarer Schmutzfänger. Den gibt es leider auch nicht. Ich habe mich deshalb, entgegen einer früher ausgesprochenen Ansicht, wieder zu den festen Blechen bekehrt. Die schützen wenigstens einigermaßen. Das Vorderradblech fängt ja etwas Wind, dieser Widerstand ist indes so geringfügig, dass er die grossen Annehmlichkeiten nicht aufwiegt. Glaubt man, eine längere Tour bei gutem Wetter vor sich zu haben, so kann man die Bleche ja jederzeit abnehmen. Für bergiges Terrain ist ferner durchaus nötig eine sicher wirkende Handbremse. Die Fussbremse wirkt ja mit derselben Kraft, ist auch bei gerade aus fallender Strasse eben so bequem zu verwenden, wie die Handbremse. Mit der Fussbremse aber scharfe Wendungen bei starkem Fall, z. B. Serpentinaen, hinabzufahren, bleibt auch für den gewandtesten Fahrer sehr gefährlich, ganz abgesehen davon, dass die Kraft des die Fussbremse bedienenden Fusses praktischer zum Gegentreten auf dem sonst freilaufenden Pedale verwendet werden kann. Die Fussbremsen sind überhaupt mehr ein Mittel, der Polizei den Mund zu stopfen, wo diese überflüssiger Weise eine Bremse verlangt, z. B. im Berliner und Münchener Strassenverkehr. In Kopenhagen läuft verhältnismässig die zehnfache Anzahl von Rädern, Bremsen sind dort ganz unbekannt und trotzdem gehören Radunfälle zu den grössten Seltenheiten.

Ob die Touristin Damenmaschine oder Herrenmaschine fahren soll, richtet sich natürlich danach, ob sie sich zur Hose entschliessen kann oder nicht und das ist ja reine Geschmacksache. Eine Touristin in Hose auf Damenmaschine bietet jedenfalls einen sonderbaren Anblick.\*) Denn man fährt doch die hässliche und unpraktische Damenmaschine aus dem einzigen Grunde, weil sie eben das Fahren im Rocke gestattet. Wer in der Nachbarschaft im Rock spazieren fahren will, oder wer die Maschine hauptsächlich zu Geschäftswegen in der Stadt braucht, muss ja Damenmaschine fahren. Geringeren Anforderungen hält auch eine gut gebaute Damenmaschine stand, bricht man damit zusammen, so ist man nicht allzuweit vom Hause. Für die Ferntour ist die Damenmaschine aber durchaus unpraktisch. Um einigermaßen stabil zu sein, muss sie bedeutend mehr Gewicht haben, wie eine gleichstarke Rahmenmaschine. Die jetzt angebrachten Versteifungen können nie die Festigkeit und Steifigkeit ersetzen, die die obere Querstange dem Rahmen giebt. Das merkt man so recht beim Bergfahren. Sehr bequem ist ja der Aufstieg auf die Damenmaschine. Trotzdem ist es jeder Fahrerin ohne Unterschied anzuraten, auch den Aufstieg auf die Herrenmaschine zu erlernen und ständig zu üben. Denn wenn ihr mit ihrer Damenmaschine unterwegs das Geringste passiert, und sei es nur ein kleiner sofort heilbarer Pneumatikdefekt, so nimmt sie die Maschine eines der mitfahrenden Herren, dieser bleibt zurück, repariert und kommt mit der fertig geflickten Damenmaschine nach. Ist die Fahrerin aber des Auf- und Absteigens von der Herrenmaschine nicht mächtig, so verurteilt sie dadurch die ganze Reisegesellschaft zu unangenehmem Aufenthalt. Den Aufstieg erlernt eine einigermaßen gewandte Fahrerin, auch wenn sie sonst nur Damenmaschine fährt, in einer halben Stunde. Auch wenn man Rahmenmaschine wählt, hüte man sich, diese zu leicht zu wählen. Eine Tourenmaschine soll vor allen Dingen zuverlässig und haltbar sein. Und bei dem jetzt modernen Rennen der Fabriken um das leichteste Gewicht der Maschinen, geht leider die Haltbarkeit oft in die Brüche.

Dann nehme man keinen Gummireifen, der sich nicht leicht und bequem montieren lässt. Ohne Pneumatikschaden geht es nicht ab und da ist es sehr wichtig, dass man sich zur Not selbst helfen kann. Sehr praktisch ist es, einen Reserveschlauch mitzuführen. Passiert dann etwas, so ist der Reservé-

\*) Warum? Sie bietet doch immerhin dem Winde weniger Angriffsfläche und gestattet freiere Bewegung. Dazu kommt eben noch, dass viele Damen, ohne pröde zu sein, einmal kein Herrenrad reiten wollen oder können, und dass notorische medizinische Bedenken gegen dasselbe sprechen. Nicht jede Dame hat endlich die ausgesprochenen Neigungen und Ansichten einer Rennfahrerin oder einer eingefleischten Sportsausübenden. Sie bescheidet sich mit ihrer Eigenschaft als Sportfreundin und übt das Radfahren neben ihren sonstigen Obliegenheiten schlecht und recht zum Vergnügen und Erholung aus. Dazu genügt die Damenmaschine vollauf. D. H.