

dichter wie sämtliche Taschen. Das Gepäck lässt sich ausserdem in jedem beliebigen Umfange herstellen. Wird die Wachsleinwand schadhaft, so bekommt man für wenige Groschen überall neue. In dies Wachsleinwandpaket kommt der zweite Anzug, sämtliche Wäsche, kurz alles, was man erst im nächsten Nachtquartier wieder zu brauchen gedenkt. Das Paket wird auf zwei auf der Lenkstange befindliche Packhalter durch Packriemen fest aufgeschnallt. Nachdem man ungefähr eine halbe Stunde gefahren ist, bei schlechten Wegen schon früher, müssen die Packriemen nachgezogen werden. Beim Packen sind eine Reihe kleiner praktischer Handgriffe zu beobachten, die sich nicht beschreiben, sondern nur vormachen lassen. Ausserdem hängen an der Lenkstange nach innen ein Paar Riemen, in die der Regenmantel geschnallt wird. Dieser wird gerollt und birgt in seinem Innern das Necessaire, Reisefläschchen, Frühstück u. s. w.; dies alles ebenfalls in ein kleines Stück Wachstuch gehüllt. Regnet es, so wird der Mantel angezogen und das kleine Wachstuchpaket bleibt allein im hintern Riemen. Saubere und zuverlässige Ausführung der Packarbeit ist Vorbedingung für eine ungestörte Fahrt. Lässt man sich in der Eile verleiten, schlecht zu packen, so muss man das gewöhnlich bald bereuen. Und draussen auf der Landstrasse umzupacken ist bedeutend unbequemer, als wie im Quartier auf der glatten Tischplatte.

Die beste Maschine der jetzt existierenden für die Tour ist unbedingt der Rover, das einsitzige Niederrad. Jeder einsichtige Mensch muss sich deshalb aufs äusserste wundern, dass gerade dieser Maschine gegenüber eine Reihe polizeilicher Beschränkungen aufrecht erhalten worden sind, die dem Hochrad gegenüber allenfalls Sinn hatten. Am sonderbarsten musste es jeden Sachverständigen berühren, dass vielfach, hier in Berlin schon seit langen Jahren, die Dreiräder gestattet wurden, während die Zweiräder verboten blieben. Das Dreirad fährt sich ja auf ganz ebenem Wege fast ebenso leicht, sowie aber der Weg auch nur einigermaßen uneben oder weich wird, ist der Unterschied im Lauf ein ganz bedeutender, denn das Dreirad schneidet drei Spuren, das Zweirad eine. Stürze mit dem Dreirad sind gefährlicher, endlich ist es schwerer lenkbar. Touristen auf dem Dreirad trifft man auch kaum mehr an, es ist mehr die Maschine der eigentlichen Berufsfahrer, als da sind Dienstmänner, Hausknechte u. s. w., geworden. Schnurrigerweise in Berlin immer noch die einzig hoffähige. Das Zweirad ist von einer Reihe von Strassen, unter andern aus der Umgebung des Königlichen Schlosses immer noch verbannt, während die genannten Berufssportkollegen dort ungehindert verkehren. Nun, einstmals werden ja auch diese Reste einer zum grössten Teil schon überwundenen Krähwinkelei fallen. Der Verkehr des Dreirades in den engsten, verkehrsreichsten Strassen zeigt jedenfalls den Polizeigewaltigen, die sehen können und wollen, wie un-

sinnig das Verbot des Zweirades ist. Denn wo die schwerer lenkbare Maschine, die den doppelten Platz braucht, ohne Unzuträglichkeiten verkehren kann, da sollten doch vernünftige Menschen das Zweirad nicht am Verkehr hindern. Aber wann wird man das einsehen?! Wenn das jetzt als Radfahrer heranwachsende Geschlecht erwachsen ist! Wer auf dem Rad gross wird, der wird als Landrat, Bürgermeister oder Polizeipräsident nicht Beschränkungen dulden, deren Unhaltbarkeit ihm klar sein muss. Wess das Herz voll ist, dess gehet der Mund über! Und wenn ich auch mit nachstehendem die mir gesteckte Grenze überschreite, bitte, lieber Herr Herausgeber, streichen Sie mir diese Zeilen nicht! Was jetzt kommt, kann nie oft genug gesagt werden!

Vor einiger Zeit erfuhr man, die Rechtsschutzkommission des D. R.-B. arbeite am Entwurf einer Fahrradordnung für den preussischen Staat. Natürlich nahm man an, dieser Entwurf werde nach seiner Fertigstellung, wie es sonst im öffentlichen Leben üblich ist, veröffentlicht und demnächst den Interessenten Gelegenheit gegeben werden, sich dazu zu äussern.*) Das geschah leider nicht, eines schönen Tages aber hörte man, der Entwurf sei bereits eingereicht. Selbstverständlich wird der Minister nun diesen Entwurf als der Gesamtmeinung des D. R.-B. entsprechend ansehen und dementsprechend behandeln. Was eigentlich in dem Entwurf drinsteht, wissen ja bis jetzt nur die Herren Verfasser, hin und wieder aber hört man, was nicht drin steht. Und besonders das nachstehend besprochene steht leider nicht drin, hoffen wir, dass die Behörde es noch einfügt. Die übrigen Radfahrerscherereien, Nummern, Bremsen, wo sie überflüssig sind, Laternen bei Tage, allerhand unpraktische Signale sind ja schliesslich auch keine angenehmen Dinge. Nun, die Unannehmlichkeiten, die hieraus erwachsen, nimmt man schliesslich mit. Hat man als Warnungssignal in Reuss-Schleiz-Greiz-Lobenstein geklingelt statt gepfiffen oder gar in Lippe-Detmold gepfiffen statt geblasen, so bezahlt man, wenn auch oft schweren Herzens den üblichen Thaler und schreibt ihn mit aufs Reparaturconto, in der stillen Hoffnung, dass vielleicht gerade dieser Thaler dazu dient, in gewissen Oberstübchen gewisse recht notwendige Reparaturen vorzunehmen. Viel schlimmer aber sind die unsinnigen Fahrverbote. In bekannten Städten weiss man ja Bescheid, fährt entweder überhaupt nicht oder passt auf Schutzleute, die fanglustig erscheinen, auf und vermeidet oder umfährt sie. Der Zwang, in lebhaftem Verkehr seine Maschine schieben zu müssen, bedeutet übrigens für den Fahrer neben der Unbequemlichkeit eine stete Gefahr. Der Fahrer auf der Maschine gleicht zwar nicht, wie man

*) Das ist allerdings gleich viel verlangt! Wenn der Bund eine Rechtsschutzkommission hat und ihr das Vertrauen schenkt, seine Interessen wahrzunehmen, so darf man — abgesehen von taktvollen Rücksichten auf die Behörden — ihr vom Plenum aus dies ebenso gut überlassen, als es die Reichstagswähler den Abgeordneten und dem ganzen Reichstag gegenüber thun. Es kann doch nicht wohl auf das System der schweizerischen «Landsgemeinden» zurückgegriffen werden. D. H.