fahrer äusserst ungünstigen Zeit stattgefunden. Denn die Aufnahme hat begonnen unmittelbar nach der Freigabe der Berliner Strassen, zu einer Zeit, als dreiviertel der Berliner Radfahrer Neulinge waren. Wer diese Gestalten mit Angst und Grauen gesehen hat, der muss sich aufs äusserste wundern, dass die Zahlen so günstig lauten. In Kopenhagen sind heute schon Fahrradunfälle fast unbekannt. Und in Berlin werden wir auch noch zu ganz anders günstigen Zahlen gelangen. Diesen Zahlen gegenüber Fahrradverbote aufrecht erhalten, heisst wieder besseres Wissen handeln. In meiner zahlreichen juristischen Verwandtschaft wird ja meine mehrfach geäusserte Idee, juristischer und gesunder Menschenverstand müssten im ganzen übereinstimmen, meist etwas herablassend belächelt. Meine bescheidene Meinung, die Radfahrordnung sollte doch einfach lauten: Einziger Paragraph: «Wer mit dem Rade Schaden anrichtet bezahlt ihn und wird bestraft», findet ebenfalls keinen Beifall. Die Leute müssen klüger sein, wie ich, denn sie haben auf den verschiedensten Hochschulen, manche recht lange und eingehend studiert, ich nicht. Trotzdem aber bleibe ich wenigstens dabei: Eine Radfahrordnung, die nicht als Paragraph Soundso enthält: «Ein Verbot des Fahrrades ist nur zulässig für Strassen, auf denen auch jeder andere Fuhrwerksverkehr verboten ist», kann uns gestohlen werden. Mein Vetter und gewohnheitsmässiger Tourenbegleiter Dr. R. ist zwar auch Jurist, hat sich aber durch langjähriges Radfahren etwas mehr dem gesunden Menschenverstande genähert. Der giebt mir Recht und erzählt mir, die alten Römer hätten schon eine ziemlich ähnliche Ansicht ausgesprochen, trotzdem sie noch nicht radfuhren. Strassenverbote kannten sie nicht, wer sich auf öffentlicher Strasse anständig betrug, durfte mit jedem beliebigen Fuhrwerk darauf fahren. Nur für den Verkehr über Privatgrundstücke gab es gewisse Vorschriften, sog. Servitute. Einer hatte das Recht über das Grundstück zu gehen, ein anderer durfte Vieh treiben, ein dritter mit Wagen fahren. Nun hatte einmal ein besonders gelehrter Jurist die Frage aufgeworfen, ob denn jemand, der das Recht zu fahren hätte, auch über das Grundstück gehen dürfe. Und eine ganze Reihe gar gelehrter Leute hatte sofort erwidert: das müsste ja ein ganz verrückter Zwickel sein, der daran auch nur einen Augenblick zweifeln könnte. Das war ja allerdings schon vor 2000 Jahren, bei uns, an der Schwelle des 20. Jahrhunderts ist es anders. Da darf jeder Tyrann von Mottenburg von rechtswegen den Mistwagen gestatten und das Fahrrad verbieten. Nun, ewig wird das ja nicht mehr dauern. Wenn die jetzigen Kinder Männer sind, verschwindet das Unrecht von selbst. Um aber möglicherweise schon eher dahin zu gelangen, darf keine Gelegenheit verabsäumt werden, in geeigneter Weise dem Zopfe und dessen Vertretern zu Leibe zu gehen. Und dazu erscheint dies Buch, welches sich ja nicht nur an die Sportskameraden, sondern an die ganze gebildete Welt wendet, sehr geeignet. Vielleicht liest ein auf dem Gotthard oder der Furka eingeregneter Geheimer Oberregierungs- und vortragender Rat aus der Wilhelmstrasse in seiner unfreiwilligen Musse gerade dies Kapitel und — beherzigt es nachher in seinem Vortrage bei Excellenz!

Aber nun zurück auf das streng weibliche Gebiet! Darf das Tandem als brauchbare Tourenmaschine für die Frau gelten? Wer selbst nicht gern scharf tritt und über einen kräftigen Ehemann oder sonstigen Tandempartner verfügt, wird die Frage gewiss bejahen. Es sind ja auch schon von Tandempaaren ganz bedeutende Touren ausgeführt worden. Das Tandem ist besonders gegen den Wind eine verhältnismässig sehr schnelle Maschine. Es hat ferner nur zwei Reifen, während zwei Einzelmaschinen deren vier haben, also auch die Chance, die doppelte Anzahl Nägel zu fangen, wie das Tandem. Aber damit sind auch wohl seine Vorzüge erschöpft. Und die Nachteile für die Tour sind ganz bedeutende. Es ist lange nicht so beweglich und lenkbar wie das Einzelrad. Sehr belebte Strassen, schmale Fussteige u. a. sind mit dem Tandem schwierig zu passieren. Der Hintermann hat nie eine volle, unbeschränkte Aussicht, ein Sturz mit Tandem ist immer verhältnismässig schwer. Ein für die Tour ganz unbrauchbares Vehikel ist die neue Erfindung des Kunstfahrers Kaufmann, das Sociable oder Companion, ein Zweisitzer, dessen Sitze nebeneinander liegen. Der Hauptvorteil des Zweisitzers, die geringere Fläche dem Winddruck gegenüber, geht hierbei natürlich verloren. Die Maschine ist mehr eine kostspielige Spielerei. Dass sie sich sonderlich bequem fährt, kann ich mir auch nicht denken. Zur Maschine gehört die Uebersetzung. Auch ein heiss umstrittenes Gebiet. Von mir verlangt der Leser die Beantwortung der Frage: Welche Uebersetzung soll die Frau fahren? Ist für sie eine hohe oder eine niedrige Entfaltung vorteilhafter? Wie in diesem Aufsatz schon so oft, muss ich auch hier antworten: Jede sehe, wie sie's treibe. Wer leicht und behende ist, ohne eigentliche grössere Körperkräfte zu besitzen, wird mit niedriger Uebersetzung besser fahren, wer mit bedeutender Körperkraft gesegnet ist, dem wird es nicht darauf ankommen, in den einzelnen Tritt etwas mehr Kraft zu legen, der wird lieber einige kräftige Tritte thun, als eine Menge leichterer. Natürlich kann selbst der Schwächste mit Rückenwind auf ebener Strasse leichter eine hoch übersetzte Maschine fahren, wie der Stärkste bergauf gegen den Wind eine niedrig übersetzte. Die Technik erfindet so viel, warum nicht endlich eine schnell, womöglich während des Fahrens veränderliche Uebersetzung?*) Hoffentlich kommt bald der Edison des Rades, der diese und noch manche andere offene radtechnische Frage spielend löst. Hat doch der berühmte Schöneberger Erfinder Ganswindt bereits ein Einrad (!) konstruiert, welches bedeutend leichter,

*) Ist bereits da, und zwar in Berlin in Gestalt der Duplex-Maschine, auf welcher man mitten im Fahren die Uebersetzung von 56 bis in die 70 erhöhen kann. Die Maschine hat rechts und links eine Kette mit verschiedenem Getriebe, das je nach der Stellung einer auf dem Scheitelrohr befindlichen Hebelvorrichtung in Wirksamkeit tritt. Der Herausgeber.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id485380420/144