

Die  
ethische Seite des Radfahrens.

——  
Adolf W. K. Hochenegg.

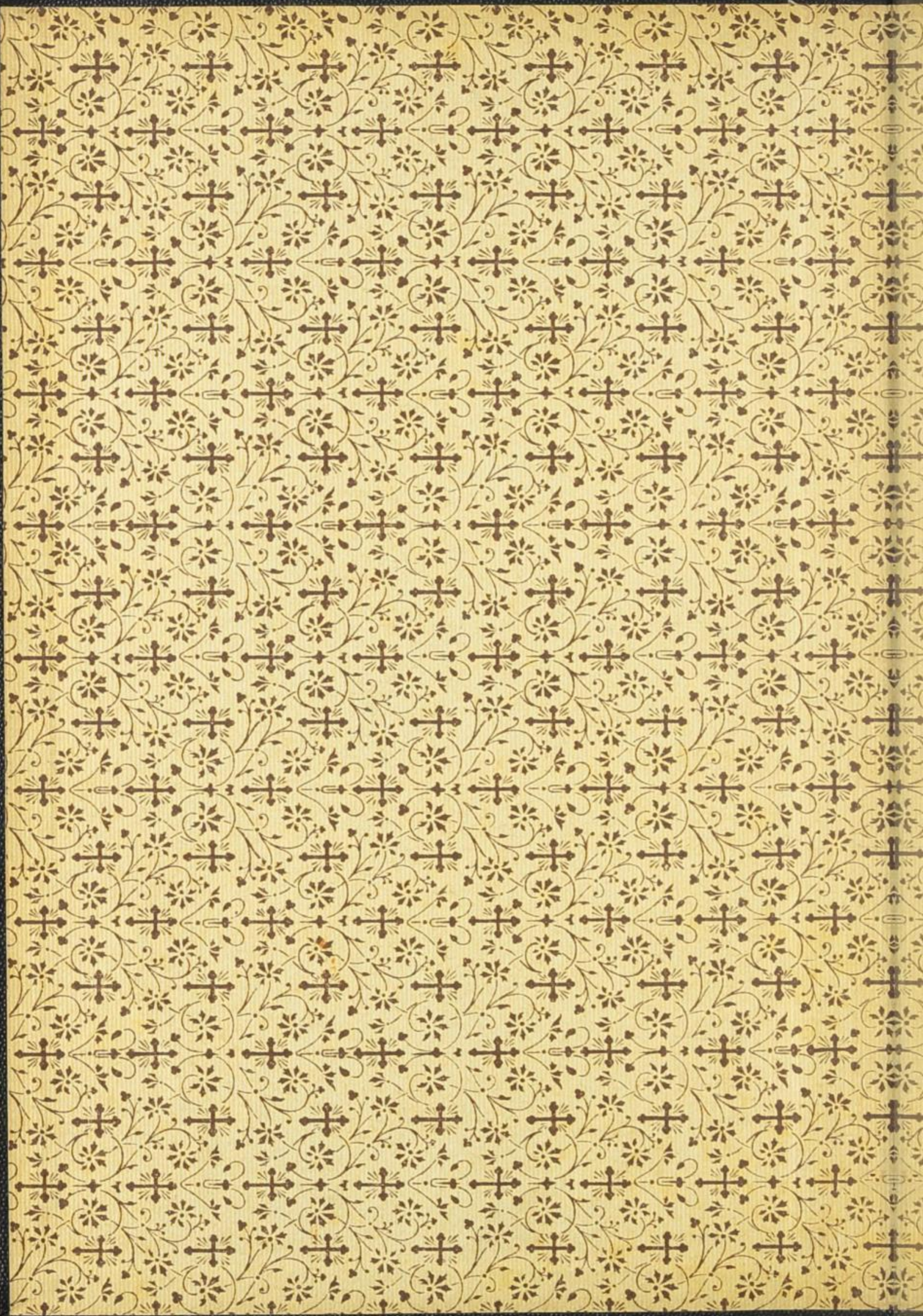
Sächsische

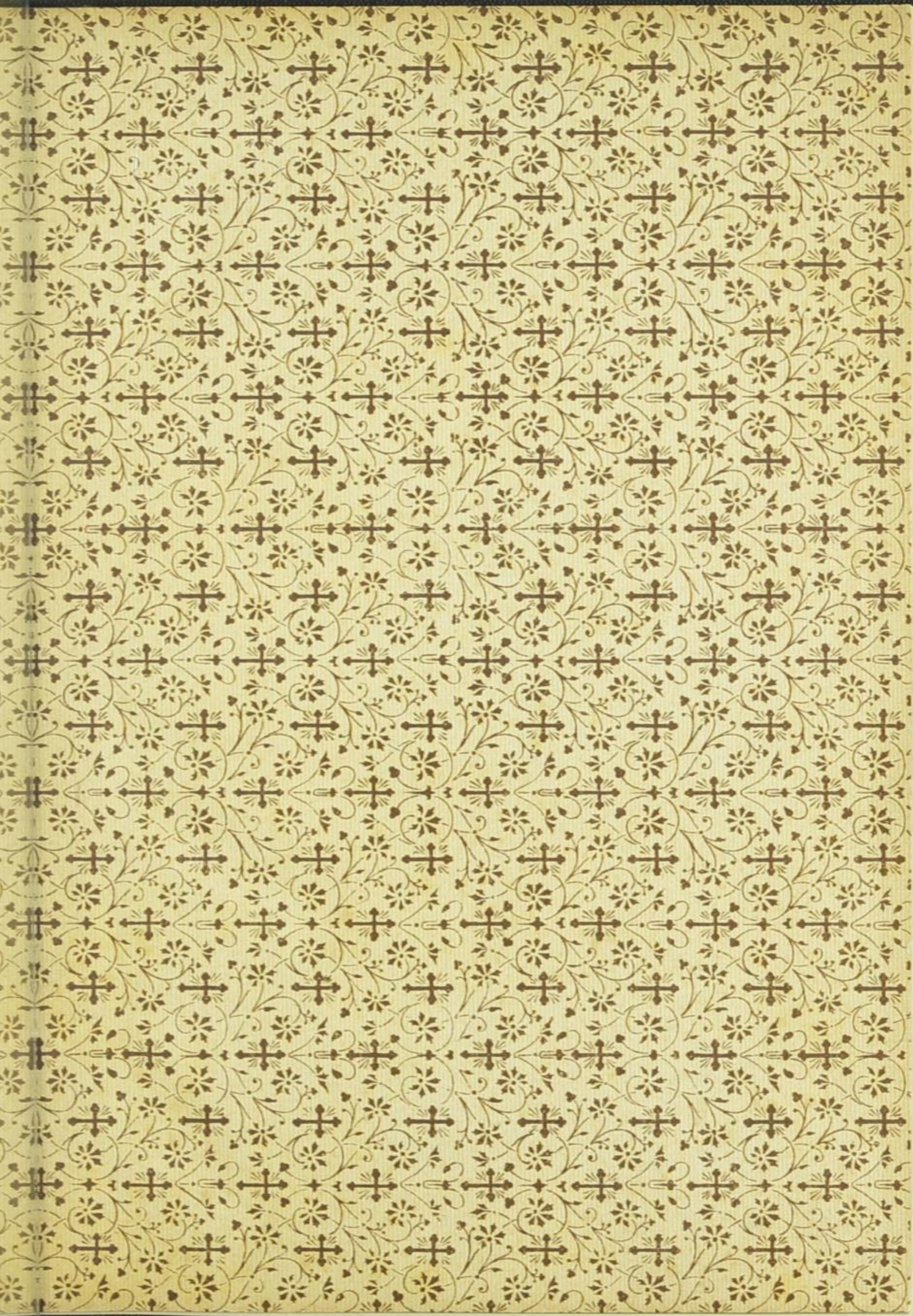
3

A

4545

Landesbibl.





Carl Schöffer

557 200

3-

W 16453

Die  
ethische Seite des Radfahrens.

Dem Deutschen Radfahrer-Bunde

gewidmet vom Verfasser

Adolf W. S. Sothenegg

Rad.-techn. R.-B. Graz.



Technische Hochschule Dresden  
Institut für körperliche Erziehung

Leipzig,

Verlag von L. Weber.

(Theoph. Weber.)

1890?

Ungültig

Sächsische  
Landesbibliothek

3-0 NOV 1918

Dresden

G

[1889]

## Die ethische Seite des Radfahrens.

Von A. W. K. Hohenegg.

(Die in Klammer beigesezten Zahlen geben die betreffende Seite an.)

Leitfaden: Vorbemerkung über die Veranlassung zur Betonung der ethischen Seite des Radfahrens (4). — Radrealist (5). — Radidealist (6). — Ethische Seiten des Radfahrens im allgemeinen (7). — Berechtigung von solchen zu sprechen und Zweck solcher Besprechung (8). — Nach dem Ausgeführten Zusammenfassung der ethischen Folgen des Radfahrens nach Schlagworten (10). — Schrankenlose Verbreitung des Radfahrens und Gründe, die für diese sprechen (12) — von ethischen, nationalökonomischen und socialpolitischen Gesichtspunkten aus (13) — vom Standpunkte des Sportsman aus (15) — um einer möglichst ungehinderten Ausübung des Radfahrens selbst willen (16). — Vernünftige Bekämpfung sich ergebender Auswüchse (16). — Mit dem Begriffe „Sport“ in seiner Schärfe haben die gebrauchten Bezeichnungen „Radidealist“ und „Radrealist“ nichts gemein (17). — Ethische Folgen nicht meßbar (17). — Ethische Seiten des Radfahrspportes insbesondere (18). — Rennfahren (18) — reelle Preise (19) — Medaillenwesen (19) — Kunstfahren (20) — Tourenfahren (20) — Vereinswesen (24) — Festsucht (25) — Sportliche Vorträge (26) — Deutscher Radfahrspport (26) — Widmung (27) — Unser Rad (28) — Schluß (29).

In Anbetracht der großen Quantitäten von Tinte, welche mit der stetigen Ausbreitung des Radfahrens über die gesundheitsnachtheiligen oder =fördernden Wirkungen desselben bereits in Druckerschwärze umgesetzt wurden, ist es vielleicht nicht überflüssig, auch einmal auf eine andere, die ethische Seite des Radfahrens kräftig hinzuweisen und dies wohl umsoweniger, als es in dieser Hinsicht mindestens ebensoviel aufzuklären giebt, als in der erst erwähnten, bei der es ja, wenigstens für den Eingeweihten, von vornherein gewiß war, daß — von einer verschwindend kleinen Zahl von durch unglückliche Zufälle herbeigeführten Verletzungen abgesehen — noch kein gesunder Mensch, der das Radfahren in einer seiner Individualität angemessenen Weise, also vernünftig, betrieb, deshalb an seinem körperlichen Wohle Schaden nahm. Die Beleuchtung der ethischen Seite des Radfahrens scheint uns aber auch für Radfahrer deshalb kein müßiges Bemühen zu sein, weil wir als solche gewiß von Herzen wünschen, daß unter den mannigfachen Gründen, welche jemanden bewegen können, sich die Kunst des Radfahrens zu eigen zu machen, auch denjenigen ethischer Natur der ihnen gebührende Platz eingeräumt werde, weil wir wünschen, daß eine rein reale, praktische Auffassung des Radfahrens immer mehr einer idealeren weichen möge, weil wir glauben, daß es bei Vielen, die das Radfahren lediglich aus praktischen Gründen bereits betreiben, nur eines energischen Anstoßes bedarf, um sie einer solchen idealen Auffassung zugänglich zu machen.

Unter den radfahrenden Bewohnern dieses herrlichen Jammerthales giebt es gar Manchen, dem sein Behikel nichts anderes ist, als ein künstlich gefügtes Conglomerat von Stahl und Gummi, das die äußerst fürtreffliche Eigenschaft besitzt, sich zu einer an Schnellig-



keit nur von Schiene und Dampf übertroffenen Fortbewegung zu eignen, daher zur Erledigung zahlreicher, besonders ausgedehnterer Geschäftsgänge mit weisem Verstande benützt werden kann, eine Ersparniß an Droschkengebühren, Eisen- und Pferdebahnbilletsen, sowie Schusterrechnungen von jährlich so und soviel bedeutet, überdies bei günstigen Witterungsverhältnissen zu jeder Zeit fast mühelos zur Verfügung steht, keines Stalles und dazugehörigen Knechtes sammt Aergern zu seiner Wahrung, endlich auch keines Futters zu seiner Nahrung bedarf und nur den einzigen Nachtheil besitzt, dormalen bei schlechtem Wetter und Schneefall noch nicht so recht praktikabel zu sein. Das ist der, sagen wir, Radrealist, ein Mensch, der zu all dem am Jahreschlusse noch die angenehme Entdeckung macht, das auf die Anschaffung seines Fahrzeuges angewendete Capital durch die erwähnten Ersparungen aller Art reichlich herein- und seine Hämorrhoiden angebracht zu haben. Und wohlgefällig legt er sich in der Sylvesternacht einige Extrafaschen Sekt zu, faltet behaglich die Hände über seinem schüchternen Bäuchlein und meint: „Sie sind doch praktische Leute, diese Engländer.“ — Zur selben Zeit klingen mit ungestümem Klange viel schaumweingefüllte Pokale zusammen und in den zwölften, letzten Herzschlag des alten Jahres ertönt als Salut an das gewesene, als erster Gruß an das neue ein herzerquickend kräftig All Heil! ein Allheil, auf daß es recht bald Frühlingszeit werde im neuen Jahre, auf daß die Blumen duften und die Tannen rauschen und die Böglein bald, recht bald wieder singen und laden zum ersten Ritt in die Gotteswelt nach langem, bangem Winterfroste. Und das Stahlrad hei! wie wird es willig fliegen unter dem Drucke seines wohlbekanntes Rittersmannes, den es manchmal so gern seine Eigenart fühlen ließ, da er noch nicht so fest im Pedal stand! Und wie wird die Raft munden nach der langunge-

wohnten Arbeit in der fröhlichen Kunde der lieben Begleiter, mit denen man Monate lang die Tage gezählt bis zur ersten Ausfahrt in's Grüne, wie frei wird das Lied unter des azurnen Himmels hochgewölbtem Dome erklingen, wie wird es nimmer verstummen, bis die ersten Sterne zur Heimfahrt gemahnen! Und all die kleinen Verdrießlichkeiten des Winters und der Stadtluft, sie sollen verweh'n vor dem sanften Hauche des wonnigen Maiendustes und die Brust soll sich baden im Zephyr und ein neuer Mensch die Schwächen des alten abstreifen, vergessen in der köstlichen Maifahrt. Und ein Dankgebet soll sie sein und ein Jubelgesang soll sie bleiben die erste Frohfahrt im neuen Jahre! All Heil! — Das sind die Radidealisten. Weiß nicht, wie sie heißen, die ich also belauschte, weiß nicht, ob sie einen Club bilden und wie er benamst ist. Aber ich sah ihr Antlitz leuchten und froh ihre Augen blitzen und nochmals erscholl es All Heil! als sie in der ersten Stunde des Jahres ihres Rades gedachten. Und da ich mich unbemerkt zu ihnen gesetzt hatte, hielt ich nicht länger an mich, das Herz ging mir auf und aus voller Brust stimmte ich ein in ihren Abschieds- und Willkommgruß an der Wende des Jahres. Und mit tiefem Bedauern gedachte ich des Radrealisten, des praktischen Philisters mit seinen durch die Geschäftsfahrten mehr oder weniger trainirten Muskeln, mit seiner klugen Berechnung und wohlberrechnenden Weisheit, des philisterhaften Praktikers, der nicht einmal ahnt, ein wie Schönes es um das Radfahren ist, weil er seine ethische Seite nicht begreift! Weil er es nicht versteht, daß Rad und Fahrer zusammengehören, nicht wie der Sonntagsreiter zum Miethsgaule, wie der Reisende zum Waggon so und sovielter Classe, sondern zusammengehören, wie ein Freund, wie ein treuer Begleiter zum andern. Weil er es nicht begreift, wie es kam, daß so manch ein mürrischer

Gesell sich selbst und anderen zur Freude einer heiter-  
ernsten Lebensauffassung zurückgegeben wurde, seit er  
zum Rade geschworen, weil er es nicht versteht, wie  
ein anderer, mit dem es ob seines händelsuchenden  
Charakters nicht auszuhalten war im geselligen Ver-  
kehre, seit derselben Zeit nach und nach einer der  
willigsten, friedlichsten und schneidigsten Burschen in  
der doch aus den verschiedenst veranlagten Menschen  
zusammengesetzten Radfahrergemeine ward. Weil er  
es nicht begreift, wie ein kurzer Radausflug in die  
Natur, der an und für sich so ganz uninteressant  
verlief, zu einer bleibendschönen Erinnerung werden  
kann, wie er im Stande ist, das von des Tages  
Sorgen und Hasten müde Haupt, das von des Lebens  
großen Fragen abgehetzte, gequälte Herz so jung und  
frisch neuzugebären für den endlosen Kampf. Weil  
er sie nicht begreift die ethische Seite des Radfahrens!  
Weil er in einer Radtour nichts sieht, als eine Un-  
summe vergossenen Schweißes, geschluckten und unge-  
schluckten Staubes, als ein gewagtes Pochen auf des  
Himmels Gunst und vielleicht noch eine Kette von  
Stürzen, in der die Länge der einzelnen Glieder nur  
durch des Fahrers Geschicklichkeit und Umsicht und  
die Güte der zu durchmessenden Bahn bestimmt wird.  
Weil er nie den eigenen Reiz genossen, der darin  
liegt, „fern in fremden Landen“ freundliche, frohe  
Leute und bei denselben herzliche Aufnahme zu finden,  
obwohl wir sie zum ersten Male sehen, ihnen niemals  
geschrieben haben, obwohl wir mit ihnen von vorn-  
herein mit Sicherheit nur Eines gemein haben: die  
Liebe zum Rade. Weil er den herzlichen Druck der  
Hand nicht zu deuten vermag, mit dem auch wir wieder  
in unserem Heime den Fremdling empfangen, der uns  
feiner ist, weil wir wissen, daß sich um ihn und uns  
das stählerne Band schlingt. Weil er es nicht begreift,  
wie es den Charakter stählt, auf solch einer Tour zu  
wissen: Du bist auf Dich selbst angewiesen, Deine

Arbeit muß Du allein thun, Deine Muße werden Dir andre verschönen helfen. Weil er es lächerlich finden würde, wollte man ihm gegenüber behaupten, daß solche Selbständigkeit nicht ohne Rückwirkung bleibt auf den ganzen übrigen Charakter, ihn männlich und mannhaft gestaltet, die Anschauungen festet und doch Toleranz lehrt, da wir im Verkehre mit so vielen Menschen gesehen, wie unendlich verschieden geartet sie sind, wie gerade der, dessen wir uns als des Liebsten und Besten entsinnen, unsere Lebensauffassung nicht theilte und doch für die seine mit so trefflichen Gründen zu streiten wußte. Man nenne uns ein Vergnügen, ein Stahlbad für Körper und Geist, das eine so große ethische Macht mit ethischer Bildungskraft in sich vereint! — Wir sagen lächerlich wird er dies Alles finden, der Radphilister, und schon hören wir seinen Einwand, wir seien warm geworden und mit solchen Leuten sei überhaupt nicht zu streiten. Wir geben das Erstere um so eher zu, als es sofort beweist, daß durch unseren Sport in der That Gefühle angeregt werden können, welche jeder Unparteiische zum allermindesten nicht für die schlechtesten erklären kann. Damit hätten wir für unsere Person schon den Beweis erbracht, daß der Radfahrersport eine unerschöpfliche Fundgrube auch für das Gemüthsleben bietet und brauchen uns in den Streit mit unserem Gegner, der uns der Übertreibung zieht, für unsere Person nicht mehr einzulassen. Es ließe sich also nunmehr die Discussion vernünftiger Weise nur mehr über die richtige Beantwortung der Frage fortsetzen, ob denn auch andere schon all den erwähnten, einwandlich über Gebühr belobten Einfluß des Radfahrens an sich verspürt hätten, ob weiters die Zahl derer eine so beträchtliche sei, daß man vom Radfahren sagen dürfe, es vereinige unter anderen auch ein ethisches Moment in sich, mit anderen Worten, in der großen Reihe ethischer Bildungsmittel spiele eine

nicht zu unterschätzende Rolle auch das Radfahren. Aber wir glauben, die Beantwortung dieser beiden Fragen entscheiden die Thatsachen zu unseren Gunsten. Für uns spricht die Begeisterung für die Schönheiten der Natur, die aus so zahlreichen Radfahrerliedern in verschiedenster Form spricht, für uns spricht der volle, tiefe Brustton, mit welchem solche Lieder gesungen werden, für uns spricht der gesunde, frische Humor, der uns Radfahrern fast sprichwörtlich eigen geworden ist, mit einem Wort, für uns spricht die ganze Art und das Gebahren der weitaus größten Mehrzahl der Mitglieder unserer Gilde. Daß wir schließlich nicht vielleicht glauben, ein ohnehin gänzlich verworfenes Subjekt durch Radfahren bessern zu können, ist wohl selbstverständlich. Aber auf Individuen, die ethischer, sittlicher Bildung überhaupt zugänglich sind, wird das Radfahren auch in dieser Hinsicht mächtig fördernd einwirken. — Huldigen sie nun bereits unserem Sporte, so wird es sie freuen, daß sich eine Feder gefunden hat, die dem, was sie selbst mehr oder weniger bewußt empfanden, öffentlich den greifbaren Ausdruck geliehen, werden diese Zeilen für sie vielleicht zur Anregung zu neuer, verbesserter Arbeit in diesem Sinne werden; huldigen sie unserem Sporte noch nicht, bilden sie uns gegenüber also noch das sogenannte Publikum, so werden sie vielleicht, sollten diese Ausführungen ihnen zu Gesicht kommen, in erhöhtem Maße auf unseren Sport aufmerksam werden, wird sich bei ihnen die wünschenswerthe Ansicht Bahn brechen, daß Radfahrer denn doch auch noch etwas mehr sind, als Menschen, die nichts zu thun haben, als ihr Geld und ihre Zeit zu verjubeln, werden sie uns als fröhliches Volk um so höher schätzen, je mehr sie erfahren werden, daß wir unserem Vergnügen auch eine ernste Seite abzugewinnen wissen und abgewonnen wissen wollen, daß wir über der Stählung des Körpers auch unsere Kopf- und

Herzensbildung nicht ganz vergessen, sondern in jener auch diese suchen. Mancher noch Schwankende wird einer der unseren werden und nicht die schlechtesten Kräfte in unser Lager übergehen. Das ist der doppelte Zweck dieser Zeilen! Sie mögen dem, der sein Vergnügen und seine Erholung auf dem Rade sucht, mit ein Beweis dafür sein, daß seine Wahl eine gute war in jeder Beziehung, sie mögen all denen, die unserem Sporte Interesse entgegenbringen, zeigen, daß er dieses Interesse auch wirklich in hohem Maße verdient. —

Nachdem wir im Obigen die ethische Bedeutung des Radfahrens in allgemeinen Zügen vorgeführt haben, glauben wir konkreter werden zu sollen und dies thun wir vielleicht am besten, indem wir die bereits besprochenen ethischen Momente unseres Sportes in bestimmte Schlagworte zu kleiden suchen. Sie würden ungefähr lauten: Erweckung, bezw. Hebung des Natursinnes in ganz hervorragender Weise, somit Schaffung, bezw. Festigung der Grundlage jedes Sinnes für das Schöne überhaupt; infolge des erweckten erhöhten Gefallens an der Natur lebhaftere Hingabe an dieselbe, also vermindertes Bedürfniß nach anderen, meist schalen Genüssen und stufenweise fast gänzliche Entwöhnung von solchen; infolge der Geist und Herz stärkenden Bewegung in freier Luft erhöhte Schaffenskraft und Schaffensfreude, Verpönung kopfhängerischer, unfruchtbarer Grübeleien und nutzloser Schwarzseherei durch Stärkung des ganzen Nervensystemes; durch den Verkehr mit den verschiedensten Menschen einerseits, Entwicklung einer freieren Lebensauffassung, Abschleifung und Ueberwindung kleinlicher, in Gründen lokaler Natur bedingter Vorurtheile und Schwächen, andererseits aber durch die häufige Gelegenheit des Vergleiches einheimischer und auswärtiger Sitten und Einrichtungen, fremder und

eigener Art, bessere Schätzung und Würdigung der Vorzüge der letzteren, daher erhöhte Liebe zum eigenen Volke, Genügsamkeit in den eigenen Ansprüchen; endlich, zuletzt doch nicht als Letztes! — Weckung und Stärkung des Sinnes für Kameradschaft und Mannszucht, Werthschätzung persönlicher Kraft und Streben nach männlicher Ausbildung, Verpönung nutzloser Verschwendung und Zersplitterung derselben.

Dies diejenigen ethischen Folgen des Radfahrens, die wir bereits oben im Bilde dem geneigten Leser uns vorzuführen erlaubten. Wir glauben so ziemlich erschöpfend zu sein, wenn wir noch hinzufügen: infolge der durch die Eigentümlichkeit des Fahrzeuges und der Art der Fortbewegung bedingten steten größeren oder geringeren Aufmerksamkeit Schärfung der Aufmerksamkeit und Beobachtungsgabe; schließlich Erwerbung eines raschen, richtigen Urtheils, Erprobung und Festigung persönlichen Muthes. Daß auch diese beiden ein unmittelbares Geschenk unseres schönen Sportes bilden, wird wohl niemand in Abrede stellen, der auch nur Einen Tag auf der Tour war und in wechselnder Scenerie über sein eigenes Wohl und Wehe zu entscheiden hatte. Ausdrücklich heben wir hervor, daß wir in den obigen Schlagworten nur die prägnantesten aufzählen wollten, einmal, um nicht ermüdend zu werden, ein anderes Mal, um auch eigenem schaffenden Nachdenken über die Sache möglichst freien Spielraum zu lassen. Des weiteren bemerken wir, daß wir von jenen ethischen Momenten, die der Radsport mit anderen Sportzweigen gemein hat, nur jene aufführten, die dem Radsport in ganz besonderer Weise eigen sind. Gerade der Radfahrer z. B. hat ja, wie nicht leicht ein anderer Reisender, Gelegenheit, Land und Leute von Grund aus kennen zu lernen, mit Publikum aus allen Gesellschaftsschichten in Berührung zu treten.

Der reisende Radfahrer wird in seiner Station von Sportkameraden empfangen und herumgeführt, die Ort und Gebräuche, Sitten und Gewohnheiten, Alles, was sich an die betreffende Stätte knüpft, kennen wie ihre eigene Tasche. Hier mag der willkommene Gast leicht und mühelos in einer kurzen Stunde erfahren und erfragen, was der dem Eisenbahnzuge entstiegene, auf die Gnade und Ungnade bezahlter Seelen angewiesene Reisende nimmer erfährt und erfragt, er wollte denn eine Unsumme von Zeit und Mühe daran wenden. Gerade der Radfahrer hat im gewohnten freien, zwanglosen Verkehre mit Sportkollegen aus aller Herren Länder Gelegenheit, eigene unrichtige Anschauungen und Vorstellungen richtig zu stellen oder fremde zu berichtigen, denn er ist, wie man zu sagen pflegt, gleich „warm“, wo er hinkommt, was ein anderer Reisender auf seiner ganzen großen Reise aus Mangel an ähnlicher Gleichartigkeit der Interessen, wie sie Radfahrer aufeinander anweist, in Folge der höchst embryonalen Entwicklung des Zusammengehörigkeitsbewußtseins und kameradschaftlichen Sinnes, dieser unter Radfahrern zu so schöner Blüte gelangenden Tugenden, oft kaum einmal zu werden Anregung und Gelegenheit hat.

Wir kommen zur Behandlung der Frage, in welcher Ausdehnung die Verbreitung des Radfahrens wünschenswerth erscheint. Hier müssen wir gerade vom ethischen Standpunkte aus antworten: unbeschränkt. Wir dürfen der engherzigen Auffassung, als solle das Radfahren ein Vorrecht der oberen Zehn- oder Hunderttausend bleiben, gerade in Anbetracht der ethischen Momente, die ihm, wir sagen nicht zu viel, anerkanntermaßen innewohnen, nicht das Wort reden, denn wir müssen wünschen, daß ethische Bildung ein Allgemeingut werde und wir haben weder die Möglichkeit noch das Recht, eine Grenzlinie aufzustellen und zu sagen: so, wer über dieser Linie steht, möge



oder kann durch das Radfahren ethisch gebildet werden, wer unter dieser Linie steht, ist ohnehin so ein „gewöhnlicher“ Mensch, daß er durch Radfahren gar nicht ethisch gebildet werden kann, ergo soll er auch gar nicht radfahren. Wir haben hierzu weder das Recht, noch die Möglichkeit. Das Recht nicht, weil wir die Pflicht haben, ethische Bildung immer und überall verbreiten zu helfen und weil es nicht logisch ist, ein ethisches Bildungsmittel als etwas Relatives aufzufassen, die Möglichkeit nicht, weil wir es gar nicht im Vorhinein wissen können, wer dem Einflusse des im Radfahren liegenden ethischen Momentes zugänglich ist und wer nicht, weil es verfehlt ist, die Kraft eines ethischen Momentes nach dem Individuum zu schätzen. Diese Kraft bleibt sich ganz gleich, nur der Widerstand des Individuums gegen dieselbe ist ein verschiedener, die Kraft wirkt immer. Daß wir, wie gesagt, gänzlich verkommene Leute nicht in den Kreis unserer Betrachtungen ziehen, ist schon erwähnt worden. Es wäre dies auch thöricht, weil wir uns ja sonst in einer allgemeinen Betrachtung mit den Ausnahmen beschäftigen würden, zu welchen solche Subjekte ja, Gott sei Dank, doch gehören. Noch einmal: wir halten es also für grundfalsch, engherzig, beschränkt im höchsten Grade, wenn jemand, wie man dies ja öfters hören kann, sagt: ja, er würde recht gerne radfahren, allein heute fahre schon „jeder Schuster und Schneider“ und das „genire“ ihn, halte ihn vom Radfahren ab. Unserer Ansicht nach müssen wir Radfahrer gerade diesen Leuten besonderes Lob zollen, weil sie sich über ihre Kollegen aufgeschwungen haben, weil sie keine Mühe scheuten, sich ein gesundes Vergnügen zu verschaffen, dem zu huldigen gerade für sie mit den mannigfachsten Schwierigkeiten verbunden ist, endlich weil wir sie in jenen Kreis einbezogen sehen, in welchem sie einem neuen ethischen Bildungsmomente zugänglich geworden sind. Wir haben

nicht das Recht, jemandem in Folge seiner niederen Geburt, seiner niederen gesellschaftlichen Stellung diese Bildungsfähigkeit abzuspochen. Wie häufig sind nicht aus solchen Classen Menschen hervorgegangen, die die Welt mit ihrem Ruhme erfüllet haben! Hans Sachs war ein Schuster, Rosegger ein Schneidergesell, auch Linné war in seiner Jugend Schuster, George Stephenson ein Hirtenjunge, Johann Liebig ein Tuchscherer- u. f. w., u. f. w. Wir müssen vielmehr wünschen, daß das Radfahren ganz und gar allgemein werde, daß es gerade in das Volk eindringe, ein Bildungsmittel, ein nationales Gut für dasselbe werde, wie es z. B. das Turnen schon ist. Wir sehen in der Verbreitung des Radfahrens ein taugliches Bollwerk, das wir mit anderen dem Einflusse des Alles verflachenden und nivellirenden Zeitgeistes entgegenzusetzen wollen, ein Mittel, unserem Geschlechte, das am Kopfe so reich, am Herzen so arm geworden ist, das Gleichgewicht zwischen beiden zurückzugeben, wir erkennen dem Radfahren, wie auch anderen Sportzweigen, nicht allein ein ethisches, sondern auch ein nationalökonomisches, ein socialpolitisches Element zu. Wir erblicken in dem Ausblühen der verschiedenen Sporte allerorten ein instinktartigcs Greifen der Menschheit des eisernen, elektrischen und papierenen Jahrhunderts nach diesem Mittel und sprechen hierbei im vollsten Ernste und ersuchen den, dem ein solcher weitausschauender Blick verloren gegangen ist, den, der zu solchen Expectorationen, vielleicht ob der Neuheit, von der sie für ihn sind, gutmüthig oder höhnisch lacht, ernstlich über die Sache nachzudenken, damit er kein vorschnelles Urtheil fälle, von den Thatsachen nicht überholt, vom Siege der besseren Meinung nicht beschämt, sondern befriedigt werde. Wir halten eben die Gevatter Schneider und Handschuhmacher für nicht nur den anderen vortrefflichen Folgen des Radfahrens, sondern auch den ethischen Folgen desselben zugänglich und wir können

in der That niemandem so viel starren Verneinungsgeist zumuthen, als daß er es nicht als eine national-ökonomische, socialpolitische Errungenschaft bezeichnen würde, wenn Arbeiter, Handwerker u. s. w., statt an Festtagen in verschiedenen Schnaps- und Wirthshäusern herumzulungern, sich zu gemeinsamen Radausflügen zusammenthäten. Man sage nicht, das ist ein Hirngespinnst, das läßt sich nicht erreichen, die Leute finden ja auch an den hier und da unter ihnen veranstalteten Ausflügen zu Fuß nicht allzuviel Geschmack! Das läßt sich mit der Zeit schon erreichen und sind nur erst einige Räder da, so folgen die anderen bald nach. Gefahren wird dann schon! Auf dem Rade fährt man eben gern, selbst wenn man zu einer Fußwanderung viel zu „faul“ ist. Die Zeit aber hat zu unzähligen Malen das scheinbar Unmögliche zum Möglichen, Gewöhnlichen, Selbstverständlichen, schließlich Unentbehrlichen umgestaltet! Man glaube oder besorge doch nicht, daß durch die gedachte, schrankenlose Verbreitung des Radfahrens der Radsport, das sportsmäßig betriebene Radfahren leiden werde oder aus seiner vornehmen Höhe herabgedrückt werden könne! In welchen Ländern blüht denn, um ein Beispiel zu gebrauchen, der Pferdesport am meisten? Gerade in jenen, in welchen jeder Bauer, jeder gemeine Mann einen Gaul besitzt, gerade in jenen Ländern, in denen die Pferdekraft am ausgedehntesten praktisch verwerthet wird! Radfahrer können alle werden, wirkliche Sportsmen werden immer nur die wenigsten derer sein, die sich dafür halten. Die Frage nach den Eigenschaften, welche irgend einen Radfahrer, Reiter, Ruderer, Segler, Schwimmer u. s. w. zum Sportsman stempeln, ist noch nicht endgiltig und allgemein anerkannt beantwortet worden. Aber selbst, wenn man hierbei der strengsten Auffassung beipflichten will, daß nämlich nur derjenige Sportsman sei, der im Rennsattel, Rennboot u. s. w. gefessen ist, um unter Benutzung

aller zweckdienlichen Mittel (Training u. s. w.), durch äußerste Kraftentfaltung eine der absolut möglichen möglichst nahe kommende Leistung zu schaffen, kann man die ausgedehnteste Verbreitung des Radfahrens nur wünschen, weil dadurch die Möglichkeit, denjenigen zu finden, der die der absoluten Leistung am nächsten kommende relative Leistung zu schaffen im Stande ist, eine größere wird. Es ist daher auch klar, daß unsere oben gemachte Unterscheidung zwischen Radrealisten und Radidealisten vom rein sportlichen Standpunkte aus nicht mehr und nicht weniger ist, als eine Sache persönlichen Gefühles, nicht mehr denn für den Sportsman *κατ' ἐξοχήν* ist es gänzlich belanglos, welchem von beiden die menschenmöglich höchste Leistung gelingt, nicht weniger, weil wir durch Hervorhebung des Contrastes dem Radrealisten die Augen öffnen wollen, damit er um so eher auch all die Herrlichkeiten des Radfahrens bewußt würdigen lerne, was wir über kurz oder lang von ihm ja doch erwarten.

Für Egoisten, die wir durch die angeführten Gründe in Bezug auf die Verbreitung des Radfahrens noch nicht zu unserer Ansicht bekehrt haben, führen wir noch an, daß die möglichste Verbreitung des Radfahrens auch deshalb als wünschenswerth erscheint, weil eine solche eben am ehesten geeignet ist, eine möglichst freie Ausübung des Radfahrens zu sichern. Sollte aber eine solche großartige Ausdehnung des Radfahrens wirklich anfangs, wie dies selbst bei der besten Neuerung der Fall sein kann, Auswüchse zeitigen, so sind diese nichts anderes, als eine Kinderkrankheit, zu deren Ueberwindung es das Heilmittel der Zeit und auch recht wirksame andere Medicinen aufklärender und endlich straßenpolizeilicher Natur gibt. Man braucht nur die Sache nicht über's Knie brechen wollen! Also weg mit jeder engherzigen Auffassung! Streben wir an, dem Rade dieselbe Stellung als Verkehrsmittel, wie sie Pferd und Wagen besitzen,

zu verschaffen. Mit jedem Rade, das einen Besitzer findet, haben wir einen Gegner weniger, einen Anspruch auf die Rechte, die allgemeinen Verkehrsmitteln eingeräumt werden müssen, mehr! —

Da wir oben die Bezeichnungen Sportsman einerseits, Radrealist und Radidealist andererseits gebrauchten, so erwähnen wir, um jeder irrigen Auffassung vorzubeugen, daß die beiden durch „einerseits“ und „andererseits“ einander gegenüber gestellten Begriffe nach unserer Absicht gar nichts miteinander zu thun haben sollen. Man kann nicht sagen, ein Radrealist (im eingangs geschilderten Sinne) wird nie Sportsman sein können, und man kann nicht sagen, ein Radidealist wird immer auch Sportsman sein, wie man auch umgekehrt nicht sagen kann, daß ein Sportsman unmöglich Radrealist sein könne oder stets Radidealist sein müsse. Man könnte höchstens behaupten, daß ein Sportsman meistens Radidealist sein wird und daß sich hauptsächlich aus den Radidealisten die Sportsmen rekrutiren werden. Mit dem Begriffe des Sports in seiner Schärfe hat eben der Idealismus und Realismus im angezogenen Sinne gar nichts zu thun. Wir haben diese beiden Bezeichnungen und Begriffe lediglich deshalb gebraucht, weil uns die Einführung und Trennung derselben dem Zwecke dieser Betrachtung entsprechend der tauglichste Angelpunkt zu sein schien, von welchem aus wir die Welt einer banalen, nüchternen, fahlen Auffassung des Radfahrens aus den Angeln heben zu können vermeinen, um sie einer Würdigung der ethischen Seiten des Radfahrens zugänglich zu machen.

Wir brauchen bei unserer Verfechtung der Theorie der ethischen Seite des Radfahrens wohl kaum zu bemerken, daß ethische Bildung, insonderheit ethische Folgen eines ethischen Bildungsmittels nichts Meßbares, nichts sofort Constatirbares sind. Es wird immer einer viel späteren Zeit vorbehalten sein, die

Frage richtig und unparteiisch zu beantworten, ob und in welchem Maße die ethische Bildung früherer Perioden geschwankt hat. Es würde daher auch gar nichts gegen uns beweisen, könnte uns jemand wirklich davon überzeugen, es sei ein anderer, der radfährt, seit es ein Radfahren im modernen Sinne überhaupt gibt, dessenungeachtet gerade so ein „Knoten“ geblieben, als er früher war, denn dieser Eine, diese Zwei, Drei oder Mehrere ergeben noch lange nicht den zum Behufe der Ermittlung des richtigen Urtheiles nothwendig ins Auge zu fassenden Durchschnitt. —

Wir haben im Obigen die ethischen Folgen des Radfahrens im allgemeinen zu behandeln und festzustellen gesucht und wollen nun im Folgenden die einzelnen Zweige des sportsmäßig betriebenen Radfahrens, des Radfahrspportes, vom ethischen Gesichtspunkte aus zergliedern.

Wir beginnen mit dem Rennfahren. Wer über Sport überhaupt nie nachgedacht oder, wenn er dies schon gethan, doch zu denksfaul war, um über die Nachbetung der bezüglichlichen Phrasen: Unsinn — zwecklos — Gesundheit ruiniren u. s. w. — hinauszukommen, wird diesen Zweig des Radfahrspportes am ersten verurtheilen. Er sieht eben bei einem Radwettrennen nicht mehr, als daß mehrere Renner mit möglichster Anstrengung einander zu überholen suchen, daß dann vielleicht Einer mit einer Radlänge vor dem Zweiten Erster wird, während der Dritte seiner Ansicht nach besser überhaupt gar nicht mitgerannt wäre, weil er „eh so weit hinten 'blieb'n is.“ Er sieht dann noch die erhitzten Gesichter der Raceman, weiß, daß der und der „an Preis kriegt“ und die ganze Geschichte war recht schön zum Anschauen, aber Werth hat sie weiter keinen. Wer aber weiß, welche Schule der oben genannte Erste, Zweite und Dritte durchzumachen hatten, bis sie es überhaupt wagen konnten, mit Aussicht auf Erfolg zum Kampfe um den Sieg in die Schranken der

Kennbahn zu treten, wer überhaupt ein nur annäherndes Verständniß für den Begriff „Sport“ besitzt, wer weiß, daß dort, wo dieser eigentlich anfängt, das Vergnügen aufhört und eine strenge Schulung der körperlichen und geistigen Fähigkeiten, eine Anstrengung, eine Kette von Entsagungen beginnt, der wird auch sogleich eine gewisse Hochachtung vor dem Sport und seiner Pflege bekommen, wird zugeben müssen, daß er nach seinem letzten Ziele — Schaffung des dem absolut möglichen zunächst kommenden Records — keine Bestrebung von chimärischem Werthe, in seinen Körper und Charakter stählenden Folgen keine phrasenhafte Sage sei. Und deshalb kann sich auch der Sportsman für  $\frac{1}{5}$  Sekunde besser oder schlechter begeistern, deshalb bringen wir unsere vollste Hochachtung und Anerkennung allen Kämpen um die Ehre des Sieges entgegen, die um diesen in harter Arbeit ringen, die dieser Arbeit Opfer an Zeit, Geld und Bequemlichkeit im Dienste unseres Sportes so willig bringen, die für die ethische Seite desselben so hervorragenden Sinn haben, die da liegt in der Erlernung der Anspannung aller Kräfte auf Erreichung eines einzigen Zieles, des klugen Haushaltens mit diesen Kräften, der weisen Ausnützung derselben beim Wettkampfe mit dem tüchtigen Gegner. Wir wissen eben, daß zur ernstlichen und erfolgreichen Vorbereitung für solchen Wettstreit außer körperlicher Veranlagung nicht bloß große Begeisterungsfähigkeit, sondern in nicht minderem Maße auch Opferwilligkeit für unseren Sport gehört, für die wir denen, die ihm diese entgegenbringen, Anerkennung und Dank schulden, die sich beide nicht in schmutziger, aber auch nicht in einer der Prahlucht Vorschub leistenden Weise äußern sollen. Daher auch vom ethischen Standpunkte aus die Forderung: reelle Preise, möglichste Einschränkung des Medaillenwesens.

Daß die Abhaltung von Rennen, mit denen ge-

wöhnlich auch größere Festlichkeiten verbunden werden, mächtig dazu beitragen, unseren Sport populär zu machen und daher auch von diesem Standpunkte aus wünschenswerth erscheint, ist zur Genüge bekannt und soll hier nur der Vollständigkeit halber nebenbei erwähnt werden. Das ethische Moment der Rennen erblicken wir, wie gesagt, in all jenen erziehlichen und charakterstärkenden Folgen, die jeder ehrliche Wettkampf nach festen Regeln in sich birgt. In ähnlichem Sinne wird sich dasselbe auch beim Kunstfahren äußern. Auch hier ist das Streben, sich von Stufe zu Stufe weiterzubilden, bis zu hoher oder höchster Vollendung gewiß nur ein lobenswerthes zu nennen, ist der hundertmal mißglückte Versuch eine starke Schulung für Ausdauer und Willenskraft, ist das erste Gelingen desselben eine Quelle reiner Freude.

Wir kommen nun, getreu dem Grundsatz: „Das Beste zuletzt“, zur Besprechung des unserer Ansicht nach weitaus schönsten Zweiges an dem immer mächtiger erstarkenden Lebensbaum unseres herrlichen Sports und wollen recht tief Atem schöpfen, um sein Loblied aus voller Brust singen zu können — wir meinen das Tourenfahren. Und da wir das Wort nennen, tauchen all die Erinnerungen an größere und kleinere Kadausflüge vor unserem geistigen Auge auf, finden wir uns wieder in der nur hie und da vom Morgensange eines frühen Böggleins unterbrochenen feierlichen Stille des jungen Tages, da wir der Sonne entgegenfahren, begrüßt von dem blinkenden Thau der Wiese, vom leisen, noch halb traumhaften Rauschen der Tannen, vom rastlosen Murmeln des krystallklaren Quells. Und lustig geht es der frischeren Luft des Morgens entgegen, bald färbt sich's purpurn im Osten und mit einem Mal schießt der erste, allvergoldende Strahl des meerentstiegenen Gestirnes des Tages hin über die Wiesen und Felder, die Wälder und Auen, die Matten und Tristen, und mit fröhlichem Blitzen



erwidert unser Stahlrad den ersten Kuß der Frau Sonne. Und fröhlich jubeln auch wir ihr entgegen, gibt es doch heute wieder einen schönen Tag, wenn's auch recht heiß werden mag! Und bald begegnen uns die ersten Leute aus der Gegend, und ein freundlicher Gruß, ein freundliches Scherzwort ist wohl am frühen Morgen die Regel! Wärmer wird es und wärmer, und schon sind wir an manchem Collegen vom Rade vorübergesaust mit All Heil! und fröhlichem Zuruf oder haben mit ihm eine kurze Rast gehalten am kühlen Waldquell oder auf saftiger Wiese, freundliche Rede zu wechseln über woher und wohin oder Trefflichkeit der eben durchmessenen Bahn. Und wieder geht's weiter im raschen Fluge, vorbei an dem friedlich liegenden Dorfe mit seinen bescheidenen Häuschen und höher ragendem Kirchturm, vorbei an der freundlich ladenden Schenke, denn noch haben wir das uns selbst gesteckte, erste Ziel nicht erreicht. Längst haben wir uns des Oberrockes entledigt und die männliche Bräune unserer Arme den heißeren Strahlen der Sonne preisgegeben, auf daß sie es mit noch dunklerer Schrift auf ihnen verzeichne, daß wir keine Neulinge mehr auf dem Rade, daß wir gar manchmal schon Wind und Wetter getrotzt! Da blitzt es wieder, anfangs von weither, dann immer näher und näher mit weißlichem Schimmer durch's Grün der Landschaft — das muß es sein — unser Ziel! Und fester fassen die Hände die Griffe und schneller treten die Füße das treue Rad, die erste wohlverdiente Rast zu erreichen. Und köstlich mundet der leckere Imbiß, herrlich der kühle Trank, freundlicher lächelt die minnige Schenkin uns und was macht's, wenn sie's nur thäte, weil sie schon weiß, wie kurz uns'res Bleibens! Und da wir die Karte zu Rathe ziehen ob unseres weiteren Weges, werfen wir einen Blick stolzer Befriedigung auf den rothen Strich, auf dem wir heute gekommen und der sich im eifrigen Treten schon zu

beträchtlicher Länge gedehnt hatte, da die armen Kinder der Stadt noch in den Federn lagen und die Fensterläden den Strahlen des Tages den Eingang in die Stube wehrten. Doch nicht allzulange leidet es uns, unthätig zu rasten und wieder geht's vorwärts, wieder wechselt die Landschaft, neue herrliche Bilder breiten sich vor unserem Auge aus, da uns von stolzer Höh' die sagenumwobenen Trümmer der längst zerfallenen Burg vergangener Tage einen ernsten Gruß zuwinken, da wir längs des Silberstreifens des thalbefruchtenden Flusses reiten oder, gerade auf herrlicher Straße, unter frohem Winken seiner Insassen unternehmungslustig einen Wettlauf mit dem schnaubenden Dampfzugewagen. Und all die Herrlichkeiten schauen wir aus eigener Kraft, leicht das Herz und leicht das Gepäck, an Ort und Zeit nicht gebunden! Und endlich werden die Schatten länger und länger und schon leuchten uns durch den leichten Schleier der Abendluft die Zinnen der Stadt, unseres heutigen Reisezieles, entgegen, wo wir wohl manch fröhliche Stunde im radgenössischen Kreise verbringen, begrüßt als ein herzlich willkommener Gast, geleitet wie ein lieber, alter Bekannter. All Heil! mein Rad! All Heil! ihr Genossen! — Und so geht es Tag für Tag, und wenn uns auch hier und da ein Zusammenstoß mit rohem oder übermüthigem Volke die Stimmung benimmt oder uns ein tüchtiger Guß eine richtige Vorstellung von der „Masse des Wassers“ recht energisch bis auf die Haut zu Gemüthe führt oder uns gar ein Landregen zu längerer Bahnfahrt zwingt, was thut's! Wir wissen gar gut, es gibt nicht lauter „böse Menschen“, und ist die Luft nicht würziger, athmet die Brust nicht freier nach dem kurzen Unwetter, und wären wir nicht schlechte Stahlreiter, könnte uns selbst so ein Landregen den Humor abwaschen? Und wenn sich der Himmel dann wieder heitert, die siegreiche Sonne die graue Wolkenwand endlich durchbricht, stehen da

der gehabte Ärger, die jetzige Freude im annähernden Verhältniß? — Doch wer kennt sie nicht, alle die herrlichen Seiten der Radreise, des Tourenfahrens? Dieses ist uns die schönste Blüte des Radfahrportes, es nach jeder Hinsicht zu fördern, zu unterstützen und hervorragende Leistungen auf diesem Gebiete (z. B. die größte Anzahl der in einer Saison auf der Tour gefahrenen Kilometer) auszuzeichnen, unserer Ansicht nach die vornehmste Aufgabe aller Radsportvereinigungen. Daß wir unter Radtouren keine sogenannten „Bierreisen“ verstehen, glauben wir nach dem Obigen nicht betonen zu müssen, wohl aber erwähnen zu sollen, daß bei den genannten Prämirungen die Zahl der gefahrenen Kilometer ins Verhältniß zu setzen wäre zu der Zahl der Fahrtage. Die ethischen Seiten des Tourenfahrens besonders aufzuzählen, können wir uns ersparen: alles, was wir in dieser Beziehung sagten, trifft in hervorragender Weise, einiges nur beim Tourenfahren zu, es ist, wie gesagt, der Radsport par excellence. Es vereinigt alle Vortheile einer Bahnreise im großen Stile mit denen einer Fußwanderung in sich, bietet sie in erhöhtem Maße und hat nicht ihre Schattenseiten, wie da sind das Eingepferchtsein in einem dumpfen Waggon, das Hasten und Drängen des Bahnverkehrs oder das langsame Vorwärtskommen in interesseloser Gegend. Darüber ein Wort mehr zu verlieren, scheint uns überflüssig. Endlich läßt sich eine solche Radtour für die uns in ihrem Natursinne so nahestehenden Freunde der Hochgebirgswelt mit einer Tour in diese fast ebenso leicht verbinden, wie eine Bahnfahrt: man sendet seine bezügliche Ausrüstung an Ort und Stelle, vertauscht die leichte Fußbekleidung mit dem schweren Alpenschuh, die leichte Gewandung mit dem soliden Lodenanzug, die Huppe mit dem Eispickel und ist fertig, wobei man vor dem Touristen, der zur Erreichung des Ausgangspunktes für seine Hochtour ganz oder zum

größten Theile auf die Bahn angewiesen ist, noch das Training der Muskeln voraushat. Doch auch für den, der hübsch auf dem Heerwege bleibt und für solche Abstecher nicht Zeit und Lust hat, bietet das Bewußtsein, eine stramme Tagesstour hinter sich, allfällig einen Record geschaffen zu haben, gewiß eben so viel des Schönen und freudigen Stolzes, als solches für den Hochtouristen in der Ueberwindung der Gefahren und Strapazen seiner Wanderung liegt. — Im Sinne des Tourenfahrens bezeichnen wir unseren Sport als eine Errungenschaft unseres Jahrhunderts, die Erfindung und Vervollkommnung unserer Stahlmaschine als einen Triumph menschlicher Schöpfungskraft. —

Wir sind mit unserer Studie über die ethische Seite des Radfahrersportes — einer flüchtigen Arbeit weniger Stunden, die, wie schon erwähnt, die Anregung und Stütze einer höheren Auffassung unseres herrlichen Sports, dem wir das Prädikat „edel“ ob seiner veredelnden Kraft ganz und voll zuerkannt wissen wollen, geben soll, als wir sie im nüchternen Alltagsleben von den meisten Dingen uns anzueignen und zu besitzen gewohnt sind — eigentlich zu Ende und wollen im Folgenden nur noch einige Ausführungen anschließen, die, wenn sie auch auf den ersten Blick scheinbar in keiner Beziehung zu dem Titel dieser Abhandlung zu stehen scheinen, sich bei näherer Betrachtung doch als solche herausstellen.

Es ist gewiß, daß, wie das Radfahren überhaupt und das sportsmäßige Radfahren insbesondere, so auch deren ethische Seiten zunächst und hauptsächlich ihre Förderung durch die verschiedenen Clubs, Vereine, Verbände und Bunde zu erwarten haben. Mögen diese daher auch kräftigst darauf hinarbeiten, die einer ethischen Auffassung unseres Sports so diametral entgegengesetzten fortwährenden Nörgeleien und Concurrrenzbestrebungen in der eigenen Mitte durch

gegenseitiges Entgegenkommen, durch Aufopferung ein oder des anderen kleinen Vortheiles zu Gunsten der großen, ganzen Sache endgiltig aus der Welt zu schaffen. Der einzige Maßstab, nach dem wir messen, sei der der Liebe und Begeisterung für unseren Sport und der im Dienste desselben geleisteten Arbeit. Streber und Radfexen brauchen wir nicht! Nur zur Sache wollen wir sprechen, nimmer zur Person, sei sie wer immer! Sonst werden wir in Ewigkeit nicht dahin gelangen, eine der schönsten ethischen Seiten des Radfahrersportes: die Anstrengung und Erreichung wirklicher, nicht bloß phrasenhafter Kameradschaft in unseren Reihen zu verwirklichen. Es würde jeder seine Freude daran haben, die Macht zu sehen, zu welcher wir durch solches thatsächliches treues Zusammenstehn nach innen und außen gelangen würden, eine Macht, die uns so gar kein wirkliches Opfer kosten würde. Also, Glückauf zum Versuche!

Ein anderes, wogegen wir außer gegen das bedauerliche und in seiner schweren Ausrottbarkeit unbegreifliche Coteriewesen unsere Stimme erheben möchten, ist die Festsucht. Gewiß tragen Feste zur Verbreitung und Förderung des Ansehens unseres Sportes bei, allein wenn wir all die Festprogramme und Berichte über festliche Veranstaltungen der verschiedenen Radfahrvereine überblicken, scheint es uns doch, als geschehe in dieser Beziehung etwas zu viel des Guten, was bekanntlich immer ungesund ist, scheint es uns, als ob sich ein höchst bedenklicher Festbacillus die Zellen und Gewebe des Radfahrersports zu seiner Reinkultur ausersehen hätte. Wenn die Zahl der solcher- gestalt überflüssiger Weise öffentlich veranstalteten Festlichkeiten fortwächst wie bisher, so fürchten wir einen baldigen Rückschlag in der Zunahme der hier und da ja auch schon empfundenen Interesslosigkeit des Publikums, unter welcher zunächst die wirklich gebotenen und daher nothwendigen Veranstaltungen zu leiden

haben werden. Es muß und wird ja jedem Vereine unbenommen bleiben, was er alles in eigener Mitte oder unter Zuziehung anderer Sportsgenossen feiern will, allein die Zahl der öffentlichen Festlichkeiten darf ein gewisses weises Maß nicht überschreiten, sollen diese nicht einen dem erwarteten entgegengesetzten Zweck erreichen. Zu all dem wäre noch zu sagen, daß das ewige Feiern schließlich auch den routinirtesten Bummler ermüdet und nach außen hin sicherlich nicht imponirt. Möge hier ein Mahnruf bei Zeiten nicht ungehört verhallen. Möge der Festbacillus der Desinfection einer etwas ernsteren Auffassung des eigentlichen Zweckes der Radsportvereine weichen und in seiner Thätigkeit auf ein Gebiet von vernünftiger Ausdehnung beschränkt werden, möge insbesondere die in einzelnen Vereinen bestehende Uebung wechselnder Vorträge mit sportlichem Thema allgemeineren Eingang finden. — Man möge es dem Verfasser dieser Zeilen, dem langjähriges Bedürfniß die durch seine zurückgelegten Hochschuljahre und durch seine Eigenschaft als deutscher Sohn der Ostmark überhaupt nicht wenig geförderte Gewohnheit, jedes Ding auch nach seinem nationalen Werthe oder Unwerthe abzuschätzen, zur zweiten Natur werden ließ, zu gute halten, wenn er sich im Anschlusse an diese Abhandlung über die ethische Seite des Radsfahrens einige Worte auch über dessen nationale Seite nicht versagen kann, sondern deren Vorbringung geradezu für seine Pflicht hält. Man wird dies um so eher thun, als die Begriffe „ethisch“ und „national“ recht nahe nebeneinander liegen, ja in gewissem Sinne sogar ineinander übergreifen. Man wird dies vielleicht um so eher freudig begrüßen, als alle Dinge, mögen sie, wie Wissenschaft, Sport u. s. w. tausendmal international sein oder heißen, doch innerhalb des großen, die Erde umspannenden internationalen Rahmens sehr starke nationale Schattirungen aufweisen, als jeder

deutsche Radfahrer wünschen muß, daß innerhalb des von allen Kulturvölkern betriebenen, internationalen Radfahrspportes insbesondere der deutsche Radfahrspport, worunter wir den von Deutschen betriebenen verstehen, jedenfalls eine möglichst ehrenvolle, wenn erreichbar, aber die erste Stelle einnehme. Wir denken uns dies, wenn ein Beispiel unsere Ansicht erläutern darf, ähnlich wie die Stellung, die die deutsche Litteratur in der Weltlitteratur einnimmt. Wie in dieser die erstere die Vorzüge fast aller andersvölklichen in sich vereint, in sich aufgesogen hat, so denken und wünschen wir es uns auch vom deutschen Radfahrspporte. Deshalb wünschen wir auch, daß die ethische Auffassung unseres Spportes vor allem im deutschen Volke eine allgemeine werde, ja wir halten diese Auffassung in ihrem ersten Grunde für eine specifisch deutsche. Dies bestimmt uns auch, diese Schrift dem Deutschen Radfahrer-Bunde zu widmen, der auf nationaler Grundlage aufgebauten sportlichen Schöpfung jenes Volkes, dem schon in grauer Vorzeit die Tugend der Gastfreundschaft in so hohem Grade eigen war, jener Gastfreundschaft, die nicht nach dem woher, wohin und weshalb fragt, die den Fremdling aufnimmt, weil er da ist, gleichgiltig, wes Volkes er sei, jener alten Gastfreundschaft, die in unserem Spporte so schön ihre moderne Wiedergeburt erfährt, jenes Volkes, das diese internationale Gastfreundschaft so schön zur nationalen Tugend zu gestalten wußte! Gewiß, es wird niemand, auch der Sportsman im strengsten Sinne des Wortes nicht, bedauern oder leugnen können, daß auch die Ausübung des an und für sich internationalen Sports gewisse nationale Farbentöne ohne Schädigung sehr wohl zulasse, und so wollen eben wir Deutsche, was den Radfahrspport betrifft, dessen deutschen Zweig zu besonders schöner Blüte bringen. Daß in die Ausübung des internationalen Radfahrspportes thatsächlich solch nationale Töne hineinschlagen, wird aber

niemand in Abrede stellen, der die Freude ermessen kann, den die deutschen Radsiege des letzten Jahres bei allen Radfahrern deutscher Zunge wahrriefen, es wird dies niemand bedauern können, weil ein solcher Wettkampf der Nationen als solcher das beste Mittel ist, um das internationale Endergebniß aller Sportsthätigkeit zu fördern und auf die höchstmögliche Höhe zu schrauben. Wir wünschen daher in allen Beziehungen, es möge das Radfahren bei uns Deutschen zur nationalen Institution werden, es mögen sich die deutschen Radfahrvereine zu jener nationalen Bedeutung aufschwingen, wie sie die Turnvereine im Sinne Jahn's bereits erlangt haben, wir wünschen sehnlichst, es möge recht allgemein als unliebsamer Mangel empfunden werden, wenn bei den Festlichkeiten, die solche deutsche Radfahrvereine in ihrer Mitte feiern, auch nicht Ein ernstes deutsches Wort gesprochen wird. Das deutsche Volk ist herrlich und stark genug, als daß es von einer internationalen Bethätigung Schaden an seiner stolzen Eigenart zu fürchten braucht, es ist aber auch herrlich und stark genug, als daß die Betonung seiner nationalen Eigenart wann immer als Selbstüberhebung erscheinen könnte. Wir schätzen und achten nationales Bewußtsein, wo es sich ohne Ausschreitung bethätigt, bei jedem Volke hoch, wir wollen es daher auch bei unserem Volke durch alle Mittel großgezogen wissen. Dies unsere Ansicht über das dem Radsportsporte als an und für sich internationalem innewohnende nationale Element. —

Zum Schlusse ein Wort über unser Rad. Gewiß ist dieses an und für sich nichts, als ein von Menschenhand gefertigtes Kunstwerk, als eine künstlich gefügte Verbindung von Stahl und Gummi. Allein wenn wir so auf einsamer Heerstraße auf dem Rade dahineilen, so dünkt es uns keineswegs, als sei dem wirklich so. Im Gegentheile! Es will uns bedünken, als ob zwischen uns und unserem Rade ein



inniger Wechselverkehr bestände, der mehr ist, als ein Austheilen von Fußtritten unsererseits, und ein allfälliger Sturz müßte schon recht böß ausfallen, sollten wir früher nach unseren eigenen Gliedern, als nach unserem Rade sehen. Und wenn wir es des Abends nach vollbrachtem Tagewerk in den sicheren Winkel schieben, da ist es uns fast, als blicke uns das Rad traurig nach, und wenn wir es dann früh morgens wieder aus seinem Stilleben erlösen und hurtig besteigen, da däucht es uns, als riefte es uns frohen Gruß entgegen, als flöge im Blitzen der jungen Sonne ein heller Freudenschein auch über das treue Rad. Und dann geht's vorwärts mit kräftigem Schwunge — fürwahr! es ist etwas Eigenes, Herrlichschönes um unseren Sport, und wir wollen uns täuschen lassen und glauben, daß ein Bruchtheil des Geistes, der unser Rad erdacht und eronnen, in ihm selbst zur fühlenden Seele geworden! Und was erzählt sie nicht alles, die alte Clubmaschine, die dort still und bescheiden unter ihren schöneren, glänzenderen Kollegen lehnt! Ist es wirklich nur so ein durch ganz gewöhnliche mechanische Reibung hervorgerufenes Geräusch, das Knarren, das sie beim Besteigen vernehmen läßt, oder ist es nicht vielmehr ein Seufzer über ihre eigene ewige Lehrzeit? — — Oh ihr Radidealisten! — — Wir schließen. Dem freundlichen Leser, der uns bis hierher gefolgt ist, danken wir für das Interesse, das er dem von uns behandelten Stoffe, der sich unter der Feder mächtig dehnte, entgegenbrachte. Wir glauben, deutlich gewesen, wir hoffen, verstanden worden zu sein. Wir erwarten daher keine Unterstellung derart, als hätten wir im Vorstehenden eine neue Weltverbesserungstheorie aufstellen wollen. Was wir wollten, war lediglich, unserem Sporte dadurch zu nützen, daß wir seine ethische Seite, seine ethische Bildungskraft in ein helles Licht rückten. Den Radfahrer wird dies freuen, im Publikum, das den

ersteren meist nur verschwitz und verstaubt oder bei Corsos und Festen geschniegelt und gebiegelt zu Gesichte bekommt — beides Zustände hinter denen es keine Ethik zu wittern Anlaß hat — kann uns dies nur nützen.

Sachliche Einwände werden wir ebenso zu würdigen, wie zu beantworten wissen.

Möge diese Schrift, die die hauptsächlichsten Blätter in dem noch ungeschriebenen Buche über die ethische Seite des Radsfahrens, zu dessen vollständiger Abfassung uns die Müße mangelte, füllen soll, eine Tour von ungezählten Kilometern machen, mögen in unserem Stahlbad für Körper und Geist immer mehr Kranke gesunden!

Durch unseren Verlag sind zu beziehen:

**Das Stahlrad.** Einziges wöchentlich erscheinendes illustriertes Fachblatt. **Pro Quartal Mk. 2.50.**

**Offizielle Festnummer** zur Fahrrad-Ausstellung in Leipzig. Mk. 1.—.

**Fest-Album** von Carl Hindenburg. Mk. 4.—.

**Um die Erde auf dem Zweirad,** v. Thomas Stevens. I. u. II. Theil, je à Mk. 8.50.

**Festnummer** des »Stahlrad« vom IV. Bundestag in Frankfurt a. M. à 60 Pf.

**Das Dreiradfahren von L. L.** à 50 Pf.

**Touren-Controllbuch** v. E. Kohlstock à 50 Pf.

**Jahrbuch für den Radfahrer-Rennsport 1888** von Hugo Meyer à Mk. 1.25.

**Recordbuch für 1888** von Theophil Weber à 60 Pf.

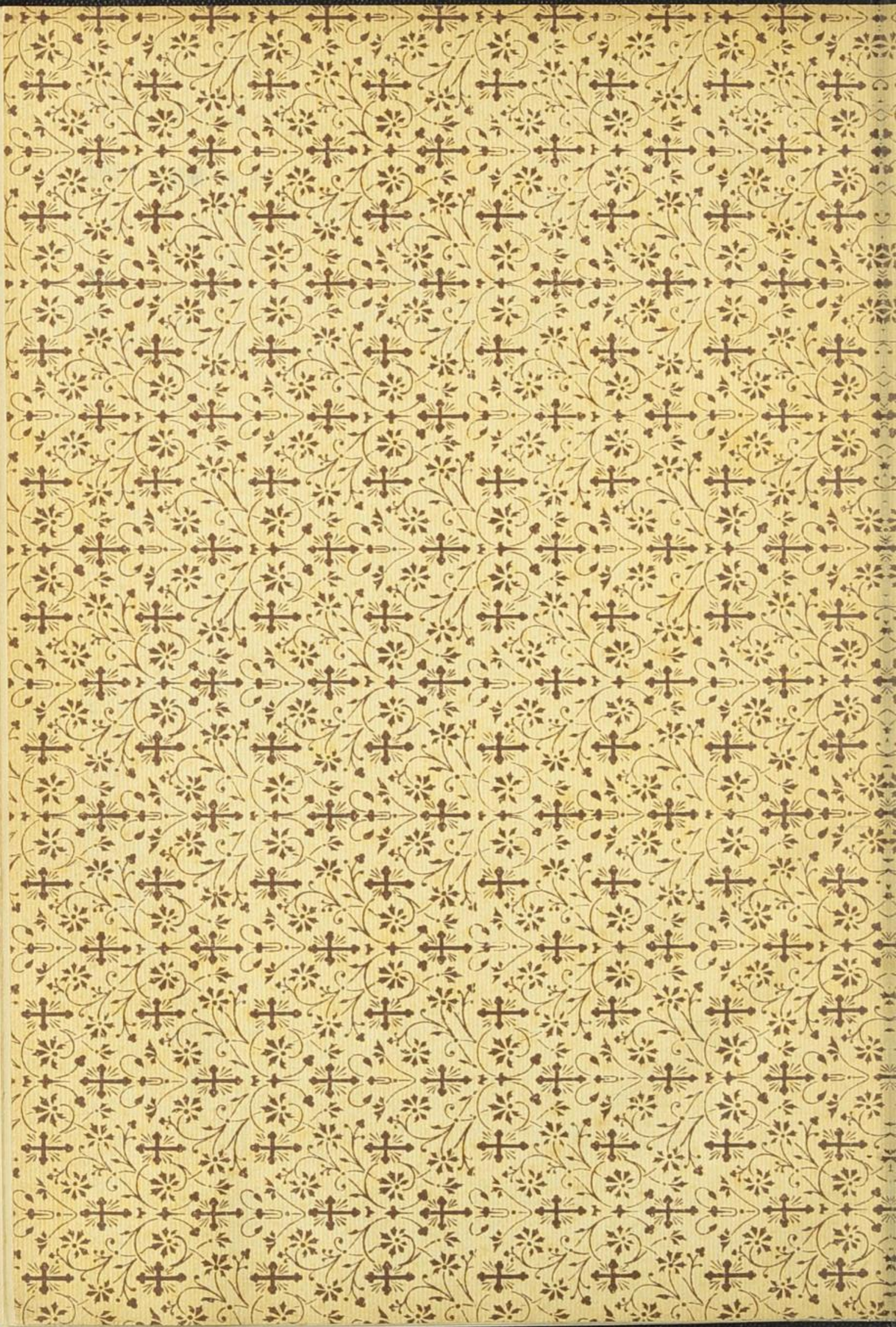
**Einbanddecken** für alle Jahrgänge des »Stahlrad« à Mk. 2.50.

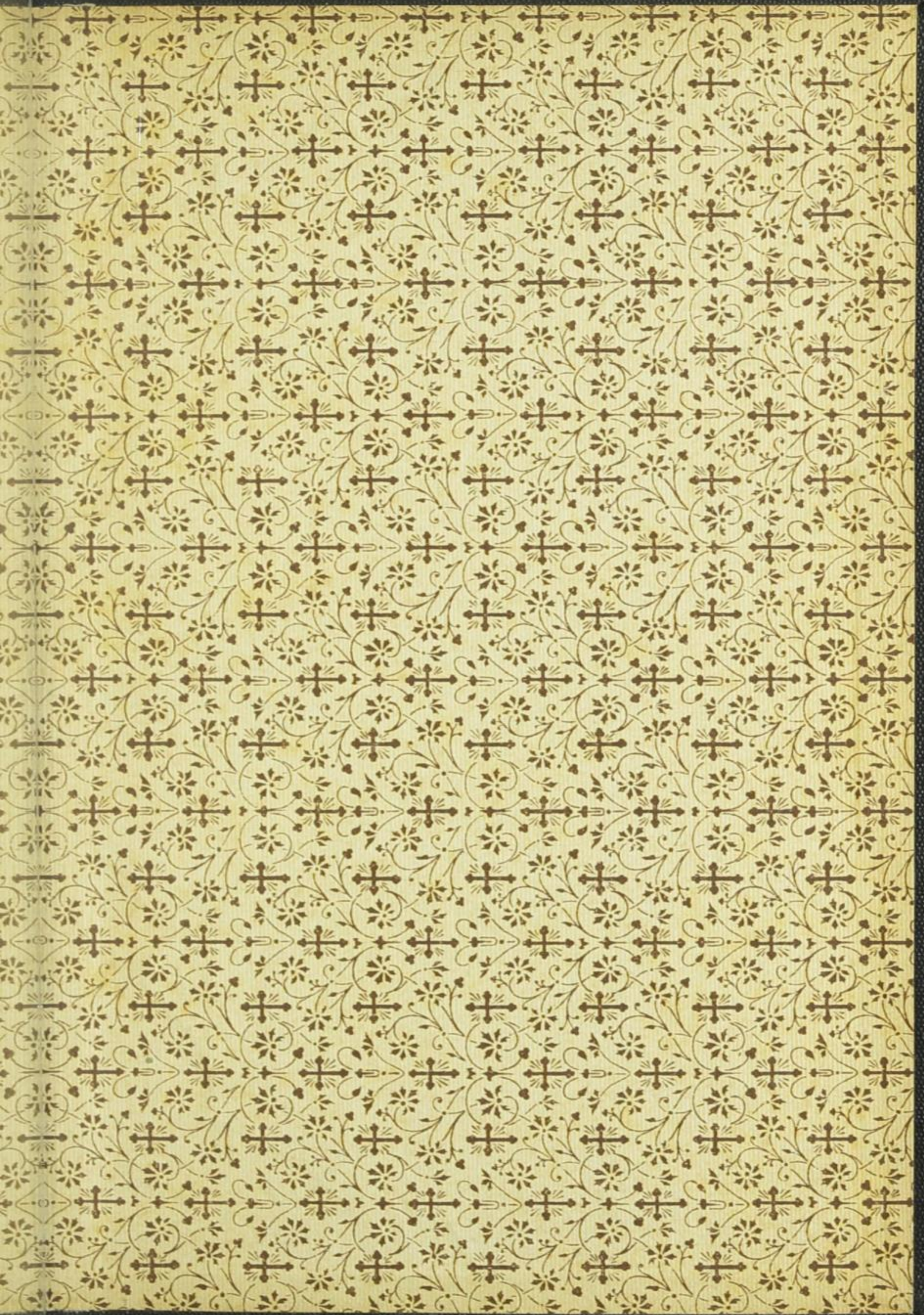
**Bundeslied des D. R.-B.** von Alex. Lommer à Mk. 1.—.

Spezial-Verlag für Sportlitteratur  
**L. Weber (Theophil Weber)**  
Leipzig, Weststrasse 26.

Druck von C. Grumbach (Johs. Curitz) in Leipzig.







SLUB Dresden



3 0347125

