

Nicht so die grosse Masse der Radfahrerschaft. Die blieb am Rennen hängen, sie musste zum Wandern erst erzogen werden.

Dass es bei dieser Lage der Sache in unserem Bunde nicht angängig war, mit einem Male mit dem Alten gänzlich zu brechen, dürfte jedermann einleuchten. Dem Neuen musste Schritt für Schritt Bahn gemacht werden, ehe es möglich war, dem § 5 unserer Satzungen die gegenwärtige Gestalt zu geben, in der das Rennen ein von alten Zeiten herstammendes Anhängsel ist an

der Arbeit eines radsportlichen Verbandes mit touristischem Programme.

Diesem Programme entsprechend ist wacker gearbeitet worden. Wir haben für die Zukunft nichts weiter zu thun, wie das bisher Geschaffene zu erhalten und weiter auszubauen, eventuell veränderten Zeitverhältnissen angepasst umzugestalten.

Lasst keine Bundesunverdrossenheit aufkommen! Werbt Mitglieder! Je mehr Mitglieder, desto grösser die Leistungen und desto geringer der Beitrag!

## Die Hygiene des Radfahrens.

Der Radsport, welcher doch so viel Anforderungen an die Leistungsfähigkeit seiner Anhänger stellt, der ihre ganze Kraft und Ausdauer in Anspruch nimmt, verlangt auch in hygienischer Beziehung eine eingehende Beachtung, da sich sonst leicht die Vorteile des Radfahrens in ebenso schwerwiegende Nachteile verwandeln können.

Eine Frage von weitreichender Bedeutung ist zunächst die des Sitzes. Aufrechte Haltung ist vor allem erforderlich, um eine Krümmung der Wirbelsäule, die in jugendlichem Alter noch leicht möglich ist, zu vermeiden. Viel hängt auch von der Beschaffenheit des Sattels ab, der durch ungeeignete Form oft Schädigungen der inneren Organe herbeiführen kann. Die sogenannten »Reitsättel« und »Schnabelsättel« sind vom gesundheitlichen Standpunkt aus entschieden zu verdammen.

Der anatomisch richtige Bau des Sattels ist die allererste Vorbedingung für die Gesundheit des Radfahrers. Ebenso verwerflich wie die genannten ungeeigneten Sättel sind auch die nach unten gebogenen Lenkstangen, die den Radfahrer zu einer vornübergebeugten Haltung zwingen, die der Gesundheit ganz unzutraglich ist, und die äusserst hemmend auf die Entwicklung des Brustumfanges einwirkt.

Die Fahrgeschwindigkeit wird bei den einzelnen Radfahrern sehr verschieden sein. Für den einen wird es eine Kleinigkeit sein, Strecken zurückzulegen, die wieder von einem anderen nur mit grosser Mühe überwunden werden können.

Nur durch langjährige Uebung, die anfangs nur auf ungefähr fünf Kilometer beschränkt sein mag, kann der Fahrer nach und nach eine grössere Leistungsfähigkeit erzielen. In der ersten Zeit ist eine Uebersetzung von ungefähr 56 bis 62 englischen Zoll am geeignetsten, später kann man bis auf 70 Zoll hinaufgehen.

Beim Radfahren muss man vor allem, was den Gebrauch von Flüssigkeiten betrifft, sich auf das möglichste Minimum beschränken, besonders Alkohol darf nur in ganz geringen Mengen verwendet werden, eben-

so die in Frankreich oft gebrauchten stimulierenden Mittel, die eine allmähliche Zerrüttung des Nervensystems nach sich ziehen.

Nun ist es ja allerdings besonders im Sommer für den Radfahrer, der erhitzt und »ausgepumpt« an irgend einem Ruheplatze anlangt, sehr schwer, gleich das passende, zuträgliche Getränk, nach dem er verlangt, zu erhalten, aber wenigstens sollte er vermeiden, kaltes Wasser oder kaltes Bier zu trinken, da dadurch sehr oft die allerschwersten Störungen des Gesundheitszustandes hervorgerufen werden.

Auch wird der Durst durch solche Mittel nicht gelöscht, vielmehr in kurzer Zeit mit erneuter Heftigkeit zurückkehren. Besser als durststillendes Mittel geeignet ist kalter Kaffee oder ein leicht angesäuertes Getränk, zum Beispiel Wasser mit Citronensäure, das, schon in geringen Mengen genossen, seinen Zweck erfüllt.

Nur so wird der Radfahrer längere Touren ohne Beschwerden zurücklegen können, während er sonst durch den lähmenden Einfluss des Alkohols in seiner Thatkraft geschwächt und in seiner Thätigkeit gehemmt wird.

Die gefährlichste Arbeit für den Radfahrer beginnt bei Steigungen, wo meist durch Ueberanstrengungen gefährliche Schädigungen des Herzens veranlasst werden, da eine bedeutend höhere Kraftentwicklung, als sonst auf ebener Bahn nötig ist, dabei verlangt wird.

Bei schneller Fahrt kommt noch die Ueberwindung des Luftwiderstandes, der oft ziemlich beträchtlich ist, hinzu. Deshalb ist das allzuschnelle Fahren, besonders auf unebenen Landstrassen unbedingt zu verwerfen. Doch alle diese Schwierigkeiten lassen sich bei einiger Umsicht leicht überwinden und der Radsport gewinnt durch seine mannigfachen Vorteile immer mehr Anhänger.

Besonders vorteilhaft ist das Radfahren auch für Leute, die geistig angestrengt arbeiten müssen und denen sonst die Gelegenheit zu Leibesübungen fehlt. Beim Radfahren werden sie bald die wohlthätigen Eigenschaften dieses Sportes auf Körper und Geist verspüren.

B. T. im »Fahrrad-Export«.

## Verordnung für das Königreich Sachsen

den Verkehr mit Fahrrädern auf den öffentlichen Wegen betreffend; vom 2. April 1901.

§ 1. Bei dem Fahren mit Fahrrädern dürfen, sofern nicht besondere Wege für den Fahrradverkehr eingerichtet sind, nur die für die Fuhrwerke bestimmten Wege benutzt werden.

Ausserhalb geschlossener Ortschaften ist der Fahrradverkehr auch auf den neben den Fahrstrassen hinführenden Banketten gestattet, wenn das Bankett nicht erhöht ist, sich rechts zur Fahrrihtung befindet,