

RADFAHREN. DISTANZFARTEN.*)

I.

In dem Radsport unserer Zeit spielen die Distanzfahrten eine sehr wichtige Rolle. Dass sie in verhältnissmässig kurzer Zeit zu einer solchen gelangen konnten, beweist, dass sie einem vorhandenen Bedürfniss Genüge leisten. In der That kann der sich auf cyclistischem Gebiete bewegende sportliche Trieb sich nicht bloss auf die Bethätigung auf der Rennbahn beschränken, sondern er muss natürlicherweise in dem Bestreben nach Erzielung hoher körperlicher Leistungen auch das Fahren auf der Landstrasse berücksichtigen. Eine Entwicklung nach dieser Richtung hin war dem Gedeihen des Radsports nur förderlich, da die Landstrasse der weitaus grössten Zahl von Anhängern unseres Sports viel leichter zugänglich ist und eine weitaus grössere Anziehungskraft für sie besitzt als die Rennbahn, und da es auch thatsächlich eine Menge von Leuten gibt, deren natürliche Anlagen sie auf solche sportliche Uebungen hinweisen, die als hervorragendste Eigenschaft Ausdauer erfordern.

Der Hinweis auf die letztgenannte Eigenschaft lässt erkennen, dass sich das Wettfahren auf der Landstrasse nur nach der Seite der langen Strecken hin entwickeln konnte. Soll ausschliesslich Schnelligkeit geprüft werden, so bedarf es hiezu eines Platzes, der die Entfaltung derselben in vollstem Maasse und bei möglichst grosser Sicherheit gestattet. Dies ist die Rennbahn. Die Landstrasse dagegen ist aus sehr naheliegenden Gründen — hauptsächlich in Bezug auf die Sicherheit der Fahrer wie des Publicums — für die Erprobung äusserster Schnelligkeit durchaus ungeeignet. Dafür bietet sie aber — namentlich in Folge der bei längeren Strecken niemals fehlenden natürlichen Hindernisse und Beschwerden — ein vorzüglich passendes Feld für die Prüfung der Ausdauer. Der ernsthafte Sport wird also die kürzeren Rennen auf die Rennbahn, die längeren auf die Landstrasse verweisen und nur in Ausnahmefällen Uebergriffe gegen diese weise Abgrenzung guthessen können.

Sobald unser Sport festen Fuss gefasst hatte, begann man sich auch für die Abhaltung von Strassenrennen über lange Strecken zu interessiren und bald traten auch die beiden Formen auf, welche bei Strassenfahrten üblich sind, nämlich einerseits das Streben nach Zurücklegen einer gewissen Strecke in möglichst kurzer Zeit, andererseits das Bemühen, innerhalb einer gewissen Zeit eine möglichst bedeutende Strecke zu bewältigen.

Die ersten Anfänge des Strassenrennsports finden wir natürlich in England, wo schon Mitte der Achtzigerjahre Rennen auf der Landstrasse stattfanden, und wo bereits im Jahre 1888 der »North Road Club«, der sich ausschliesslich die Pflege des Strassenfahrens als Ziel steckte, ein 12 und ein 24 Stunden-Rennen abhielt. Auch in anderen Radsport treibenden Ländern wurden ab und zu Rennen auf der Landstrasse meist über Strecken von 25 bis zu 100 Kilometer gehalten und beispielsweise in Deutschland auch schon die Records für 12 und

24 Stunden aufgezeichnet. Gleichzeitig begann man auch in England Fahrten gegen Zeit zwischen einzelnen Städten, wie London—Brighton und zurück, London—Edinburg, zu unternehmen und die kürzeste Zeit für die Durchquerung der Insel von Süden nach Norden, von Lands End nach John O'Groats (eine Strecke von 861 Meilen = 1385 Kilometer) festzustellen. Auf dem Continent wurden die grossen Strassenfahrten zuerst in Frankreich gepflegt, wo man schon 1890 und 1891 eine Anzahl leidlich guter Strassenrenner besass, die indessen den Engländern noch nicht gewachsen waren. Einen gewaltigen Aufschwung nahm die Sache des Strassenwettfahrens mit der Begründung der durch die Fachzeitschrift »Le Véloce Sport« organisirten Distanzfahrt Bordeaux—Paris. An dem ersten dieser bekanntlich seitdem alljährlich stattfindenden Rennen, das im Mai 1891 zum Austrag kam, nahmen auch fünf der besten englischen Fahrer theil, von denen Mills, Holbein, Edge und Bates vor dem als ersten Franzosen ankommenden Jiel-Laval auf den ersten Plätzen endeten.

Dieser Misserfolg spornte die Franzosen zu doppelter Thätigkeit auf dem betretenen Gebiete an; bereits in demselben Jahre folgte die Fahrt Paris—Brest und zurück, die aber schon die für den französischen Sport charakteristische Uebertreibung der gestellten Anforderungen (das Rennen führte über eine Strecke von nahezu 1200 Kilometer) zeigte. Als im nächsten Jahre die Engländer an dem wieder veranstalteten Rennen Bordeaux—Paris wegen des in Frankreich herrschenden Geldpreissystems nicht theilnehmen durften, wurde das Rennen von Stéphane in einer Zeit gewonnen, welche die von Mills erzielte um nahezu eine Stunde übertraf; seitdem ist Frankreich als gleichberechtigter Concurrent um die Records auf der Landstrasse eingetreten, und eine lange Reihe von Strassenwettfahrten breitete diesen Sport wie in England mehr und mehr aus. In Deutschland wurde — nachdem schon 1889 gelegentlich des Hamburger Bundestages eine Wettfahrt Berlin—Hamburg stattgefunden hatte — das erste grosse Strassenrennen auf der 500 Kilometer langen Strecke Leipzig—Berlin—Leipzig—Dresden—Leipzig durch das »Stahrad« veranstaltet. Diese Dauerfahrt, bei der mit Pneumaticreifen versehene Maschinen ausgeschlossen waren, gewann A. Blank-Bingen. Einen weiteren Fortschritt brachte die im Juli des Jahres 1892 von dem Deutschen Radfahrerbund veranstaltete Staffettenfahrt Berlin—Köln, bei welcher die Strecke von 611 Kilometer unter ungünstigen Verhältnissen in 28 Stunden 37 Minuten zurückgelegt wurde. Im September folgte dann die grosse Distanzfahrt Wien—Graz—Triest, die über 500 Kilometer führte, bei welcher in dem Semmering und dem Karst zwei gewaltige Höhenzüge überwunden werden mussten und die von dem Sieger Sobotka—Wien in der sehr guten Zeit von 28 Stunden 45 Secunden gewonnen wurde. Als im Herbst desselben Jahres der Distanzritt Wien—Berlin und vice versa stattfand, erregte dieses Ereigniss das Interesse der weitesten, auch dem Sport sonst gleichgiltig gegenüberstehenden Kreise und fand in der Tagespresse und damit bei dem Publicum die grösste Beachtung. Die Bewunderung der erzielten Leistungen und die lebhafteste Theilnahme, deren sich der Distanzritt allgemein zu erfreuen

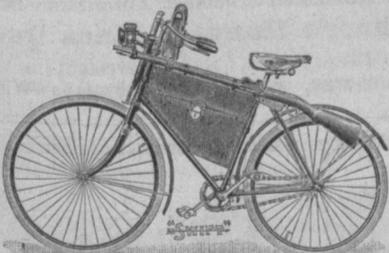
hatte, mussten die Vertreter des Radsports mit zwingender Nothwendigkeit darauf führen, die Gelegenheit zu benützen, um die Superiorität des Rades gegenüber dem Pferde in überzeugender Weise darzuthun. Denn — bei aller Anerkennung, die man der Geschicklichkeit und Energie der Reiter zollen muss — der Distanzritt lieferte als praktisches Ergebniss eigentlich nur den Beweis der vollständigen Unfähigkeit des Pferdes als Fortbewegungsmittel für längere Strecken. Man sah ein, dass der Augenblick gekommen sei, um dem Fahrrad endlich die ihm theilweise immer noch nicht gewordene Anerkennung als Verkehrsmittel ersten Ranges endgiltig zu erkämpfen. Der Distanzritt legte das Project einer Distanzfahrt nahe und brachte zugleich diesen vorher noch nicht angewandten Ausdruck in Gebrauch. Schon die Vorbereitungen wurden allgemein in der Presse erörtert, und die Fahrt selbst bildete einige Tage hindurch einen Hauptgegenstand der öffentlichen Aufmerksamkeit und brachte mit der glänzenden Leistung Fischer's, welche diejenige des besten Reiters um mehr als das Doppelte überbot, den klaren Beweis der Ueberlegenheit des Rades über das Pferd und seiner eminenten Tüchtigkeit als Verkehrsmittel. Sie machte dadurch natürlich die nachdrücklichste Propaganda für unseren Sport. Im Herbst desselben Jahres sind dann noch von bedeutenden Fahrten die von dem Gau VI Rheinland des Deutschen Radfahrerbundes veranstaltete 300 Kilometer-Fahrt Mainz—Cleve und das Rennen Maastricht—Nymwegen und zurück zu erwähnen, deren ersteres von Sorge und letzteres von Mündner gewonnen wurde. 1894 hat in den letzten Wochen die Distanzfahrt Mailand—München in demselben Maasse wie im Vorjahre Wien—Berlin das allgemeine Interesse erregt und für den Herbst stand noch Basel—Nymwegen in Aussicht.

Wie wir aus dem vorstehenden geschichtlichen Rückblick ersehen, hat es schon seit längerer Zeit Strassenrennen über grosse Strecken gegeben; dagegen ist der Ausdruck »Distanzfahrt« ein verhältnissmässig neuer und mit seiner Einführung hat sich auch nach und nach ein besonderer Begriff dafür gebildet, der sich durchaus nicht mit demjenigen eines Strassenrennens deckt. Denn nicht jedes Strassenrennen — und möge es über die längste Strecke führen — ist eine Distanzfahrt. Bei einem Strassenrennen kommt es darauf an, eine bestimmte Strecke in möglichst kurzer Zeit zu durchmessen, oder innerhalb einer bestimmten Zeit eine möglichst grosse Strecke zurückzulegen. Auf welcher Strasse und in welcher Weise dies geschieht, ist einerlei. Ein Strassenrennen kann eine und dieselbe Strecke mehrmals berühren, es kann für dasselbe die günstigste, ebenste und besterhaltene Strasse ausgesucht werden und ebenso wird ohne Anstand auf die Windrichtung und andere Witterungseinflüsse Rücksicht genommen werden dürfen. Dies Alles geschieht thatsächlich bei den grossen englischen Strassenrennen auf der Nord Road. Die Erreichung einer möglichst hohen Leistung ist das einzige Ziel einer solchen Fahrt. Die Distanzfahrt dagegen verfolgt auch noch wesentlich andere Zwecke. Sie will neben der Erprobung der Fahrer die praktische Brauchbarkeit des Rades als Fortbewegungsmittel für Distanzen jeder Grösse, namentlich aber für längere Strecken den Behörden und dem Publicum demon-

*) Aus der »Officiellen Festschrift zum XI. Bundestag des Deutschen Radfahrerbundes«.

Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft, Steyr.

Marke gesetzlich geschützt.



Marke gesetzlich geschützt.

Waffenfabriks- Swift-Fahrräder.

Specialität:

≡ MILITÄR-FAHRRÄDER. ≡

Die Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft hat in Anlehnung an erste englische Firmen die Erzeugung von **Fahrrädern** aufgenommen und ist bestrebt, Räder bester Qualität dem grösseren Publicum preiswürdig zugänglich zu machen. Das Material wird je nach der Bestimmung sorgfältigst ausgesucht und gewissenhaft geprüft. Die Theile werden vom Schmiedestücke an in den eigenen Werken vollkommen verwechselbar auf das Genaueste hergestellt. Alle blanken Theile werden nach vorangehender Verkupferung vernickelt, wodurch der Verrostung thunlichst vorgebeugt wird, die übrigen unter höchster Temperatur dreimalig emaillirt.

Durch die rigorose Fabrication ist die Waffenfabrik in der Lage, gute und dauerhafte Fahrräder herzustellen und dem geehrten Publicum bestens zu empfehlen. Die Modelle 1895 werden alles Neue auf dem Gebiete der Fahrradindustrie in sich vereinigen.

STEYR, Herbst 1894.

Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft.

Vertretungen:

Niederösterreich, Steiermark, Mähren, Schlesien, Ungarn, Siebenbürgen, Kärnten
und Krain: Brömer-Elmerhausen & Reich, Wien, I. Wallfischgasse 3.
Oberösterreich und Salzburg: Peters & Rothmaier, Linz, Mariengasse.
Steyr und Umgebung: Philipp Schenitza, Steyr, Enge Gasse.
Galizien und Bukowina: Victor Berger, Lemberg, Aekademica 8.
Central- und Ost-Böhmen: Švestka & Potůček, Prag.

Nord-Böhmen: Fritz Schepukat, Saaz.
West- und Süd-Böhmen: Simon Hofmann, Pilsen.
Croatien, Slavonien, Bosnien, Herzegowina und Dalmatien: W. Libkowitz & Co.,
Agram, Ilica 30.
Italienisch-Tirol: Fratelli Bontadi & Co., Rovereto.
Deutsch-Tirol und Vorarlberg: C. Röthy, Innsbruck, Adamgasse 5.