

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Wegweiser von Tirol und Vorarlberg für Radfahrer

Bederlunger, Heinz

Innsbruck, 1899

Ueber das Verhalten beim Wanderfahren

Ueber das Verhalten beim Wandernfahren.

(Besonders für Anfänger).



Wie manche schöne Tour, auf die sich der Fahrer lange Zeit gefreut, scheiterte einzig aus dem Grunde, weil die erforderliche Vorsicht bei der Ausrüstung zur Reise, oder die Einübung des Körpers für größere Anstrengungen außer Acht gelassen wurde. Wenn das Sprichwort „Eile mit Weile“ irgendwo bei unserem Sport Anwendung findet, so ist dies beim Wandernfahrer der Fall; jede Ueberhastung sowohl vor, als während der Fahrt, rächt sich bitter, kann die ganze Reise in Frage stellen und den Genuß an derselben beeinträchtigen.

Niemand denke an eine größere Wandernfahrt im ersten Jahre, oder doch kurze Zeit, nachdem er die ersten Schwierigkeiten des Lernens überwunden. Das Rad, das man kauft, macht den Weg nicht von selbst. Das Fahren bedarf einer ausgiebigen Muskelbewegung, an die ein im Radfahren noch nicht gut geübter Körper noch nicht gewöhnt ist, ja, die er überhaupt nicht aushält. Die Ermattung, die er beim ersten Unterricht fühlt möge eine Warnung sein, daß die bei dieser Art von Bewegung in Anspruch genommenen Muskeln noch lange nicht hinreichend geübt und gestärkt sind, um auf die Dauer ihren Dienst zu verrichten, wie man es will. Man lasse sich ja nicht durch Erzählung eines anderen zu früh zur Unternehmung einer solchen größeren Fahrt verlocken; ist man auch sicher und überzeugt, daß alles wahr ist, was jener von seinen Fahrten berichtete, so weiß man doch nicht, ob der eigene Körper denselben Anstrengungen auch unter sonst gleichen Verhältnissen gewachsen ist. Der junge Fahrer gehe in dieser Beziehung umso vorsichtiger zu Werke, als eine ungewohnte, übergroße und vom Körper erzwungene Anstrengung, demselben leicht Schaden bringen kann.

Das Haupterfordernis zu einer größeren Fahrt, die wirklich eine Vergnügungsfahrt sein soll, ist demnach nicht das nöthige Geld (4—5 fl. per Tag), sondern in noch weit höherem Grade

eine gute Vorübung, durch welche der Körper mit allen seinen Muskeln langsam, aber ausdauernd an die neue Art der Bewegung gewöhnt und dadurch gestählt wird. Oftmaliges Ausfahren, Ausflüge, die von einer halben Stunde bis 6 Stunden und darüber sich ausdehnen mögen, werden dieses Ziel erreichen helfen. Der Fahrer selbst wird immer mehr Freude am Rade gewinnen und das Fahren wird ihm eine wahre Erholung werden, während ein Uebereifer hier außerordentlich schadet und nur zu leicht Ueberdruß hervorruft.

Auch ist es sehr nothwendig, wenn möglich das Bergfahren zu üben, aufwärts, wie abwärts; bei beiden ist natürlich, besonders im Anfange, höchste Vorsicht geboten. Auf längeren Partien ist nichts so lästig, als wenn man bei jedem Hügel absteigen muß und gezwungen ist, das Rad zu schieben bei sengender Sonnenhitze. Gerade die schönsten und lohnendsten Fahrten führen ja durch das Gebirge und erst in solcher Gegend fühlt man so recht, wie schön die Natur ist, erst da hat man vollen Genuß vom Rade, der einem ungelübten Fahrer nicht nur geschmälert, sondern ganz geraubt wird. Denn wo der Aerger und das Schelten über hügelige Straßen anfängt, dort hat begreiflicher Weise das Bergnügen bereits aufgehört; die beiden bleiben aber nicht aus, sobald jede Anhöhe unüberwindliche Schwierigkeiten bereitet.

Daß man natürlich auch des Rades vollkommen Herr sein muß, ist als bekannt vorauszusetzen. Nicht immer kann man sich die Straße wählen und eine schlechtere vermeiden und oft muß man auf frisch geschotterten Wegen in einem schmalen Geleise fahren. Diese Unannehmlichkeit kann nur der geübte Fahrer überwinden, ohne daß er zu dem auf die Dauer sehr peinlichen Schieben des Rades gezwungen wäre. Dem Anfänger wird es sehr nützlich sein, wenn er sich, vorausgesetzt, daß er auf guter Straße übt, vornimmt, eine bestimmte schmale Bahn einzuhalten und die gesteckten seitlichen Grenzen nicht zu überschreiten; bei weniger Uebung wird er auch auf einem Fußwege (man wähle dazu anfangs keinen gefährlichen, mit steilen Abhängen zu beiden Seiten, also keinen Dammweg) zu fahren im Stande sein.

Auch plötzliches Absitzen und rasch von einer Seite auf die andere zu fahren, Geleisewechsel und ähnliches muß fleißig geübt werden, wenn man auf der Fahrt böse, Gesundheit des Fahrers, wie des Rades gleich gefährdende Stürze vermeiden will; oft stellt sich ganz plötzlich und unvorhergesehen ein Hinderniß entgegen, es kommt ein Wagen in größerer Geschwindigkeit herangefahren, oder man muß einem ahnungslos dahinwandelnden Fußgänger ausweichen, oder ähnlich, in welchen Fällen es Pflicht des Radfahrers ist, den Geschickteren, Klügeren und Höflicheren zu spielen und rasch auszuweichen.

Ueberhaupt muß man mit allerlei Zufällen rechnen. Oft gibt es Schotter- und Kothhaufen zu umfahren, dann liegt wieder ein Stein mitten im Wege, der durchaus nicht ausweichen will. Diese und andere Hindernisse zu überwinden, muß man lange zuvor im Stande sein, ehe man an eine größere Fahrt denken kann. Auf der Fahrt selbst lernt sich wohl solches auch von selbst, aber es ist nicht Jedermanns Sache und bereitet nicht Jedem gleiches Vergnügen, sich allenfalls schon am Mittag, oder noch früher mit zerschundenen Knien und Arm in ein Zimmer zurückzuziehen und mehrere Stunden, vielleicht auch Tage über die eigene Unvorsichtigkeit nachdenken zu müssen. Die Ueberwindung jeden einzelnen Hindernisses muß besonders geübt werden, je eher, desto besser.

Ist der Neuling auf diese Weise gut vorbereitet, so kann er allmählich, aber noch immer ohne Ueberhastung, an eine größere Fahrt denken. Wohl fühlt der Körper draußen in der freien, frischen Luft die Ermüdung nicht so sehr, wie etwa in der Stadt, aber man halte sich immer vor Augen, daß es den Muskeln keineswegs gleichgültig ist, ob sie die von ihnen verlangte Bewegung nur zeitweise, oder ob sie dieselbe jeden Tag und zwar den ganzen Tag über machen müssen. Für jede Stunde, die man zur Vorbereitung und Einübung des Körpers verwendet, wird man auf der Fahrt selbst durch erhöhtes Vergnügen reichlich entschädigt. Mit dem Fahren mehrt sich auch die Lust daran, und man muthet dann ohnedies leicht dem Körper ein wenig mehr zu, als er eigentlich leisten kann; umsomehr wird ihm dann eine tüchtige Vorübung zugute kommen, um auch dieses Mehr der Anstrengung ohne Schaden ertragen zu können.

Ist man nur hinreichend sattelfest und ausdauernd im Fahren geworden, so ist noch Manches zu beachten, worauf hier kurz hingewiesen sei. Da das Wichtigste über die Ausrüstung zu einer Fahrt an einer Stelle besonders behandelt ist, wozu wir noch die ernstliche Mahnung hinzufügen, möglichst wenig Gepäck mitzunehmen, ist dem Fahrer vor allem ans Herz zu legen, daß er sich mit der Einrichtung einer Maschine genau vertraut mache und gleich beim Einkaufe des Rades über die Arten der gewöhnlichen Ausbesserungen erkundigen. Eine gedruckte Anweisung über Heilungsarten von Rad- und Radreifenwunden nützt dem Anfänger nur wenig; man lasse sich Auseinandernehmen und wieder Zusammensetzen, praktisch zeigen und über die Art, einen geplatzen, oder aufgerissenen Luftreifen ausbessern, unterweisen. Es ist wohl nichts so angenehm, als wenn man dann auf der Wanderschaft mit dem in dieser Form unbrauchbaren Rade allein auf der Straße steht und vielleicht stundenweit schieben muß, bis das nächste Dorf erreicht ist und wer weiß, ob sich dort eine sachkundige Hand findet, die mit dem Rade zurecht kommt? Im

Gegentheil mache sich der Fahrer zur Hauptregel, nie Andere an seiner Maschine herumarbeiten zu lassen, wenn es nicht wirklich Sachverständige sind und auch bei Ausbesserungen, die der Schlosser, oder in dessen Ermanglung vielleicht ein Schmied vornimmt, immer selbst gegenwärtig zu sein. Am besten ist es natürlich wenn man mit dem Werkzeug, das man immer bei sich führt, selbst zu Rathe kommt und allein dem Schaden abhelfen kann. Der Besitzer schon ja sein Rad immer am meisten; außerdem wird man dadurch viel an Zeit gewinnen.

Bei der Fahrt selbst beachte man die Regel: Früh auf und früh zu Bette. Es gibt nichts schöneres, als ein frischer Sommermorgen; die kühle Luft vertreibt sofort allen Schlaf aus den Augen und erquickt den Körper, so daß man sich wie neu geboren fühlt. Wer es mit seiner Fahrt ernsthaft nimmt und wirklich die Natur genießen will, den wird die Sonne, wenn sie aufgeht, bereits auf dem Rade finden. Die Zeit der Mittagshitze zwischen 1 und 3 Uhr kann der Erholung gewidmet werden, da der Körper gerade nach dem Essen am mattesten und am meisten der Ruhe bedürftig ist, auch anderseits viel von der Sonnengluth zu leiden hätte. Abends fahre man nicht länger, als bis 7 oder 8 Uhr; haben die Beine solange ihren Dienst willig gethan, so kann man damit vollkommen zufrieden sein und die Fortsetzung der Fahrt getrost auf den nächsten Tag verschieben.

Was die Unterbrechung der Fahrt während des Tages anbelangt, so gewöhne man sich an längeres Ausharren im Sattel und daran 30 bis 40 km immer ohne absteigen zurückzulegen; oftmaliges Absteigen ermüdet nur noch mehr. Fühlt man aber das Verlangen, sich einen Aufenthalt zu gönnen, so unterbreche man die Fahrt auf $\frac{1}{2}$ —1 Stunde und nehme irgend welche Erfrischungen zu sich (Thee, Kaffee; gewässerter Wein ist reinem Wasser oder Bier, die man beide nur zu leicht in übergroßer Menge aufnimmt, vorzuziehen). Den Kopf zu waschen, zu dem Zwecke sich abzukühlen, sei Jedermann aus gesundheitlichen Gründen widerrathen; ungestrafter kann man dies an den Armen thun. Man hüte sich aber immer sorgfältig vor Verkühlung, der man bei von Schweiß durchnäßten Kleidung leicht ausgesetzt ist.

Endlich noch einiges über die Schnelligkeit. Eine bestimmte Zahl von Kilometern per Stunde dafür vorzuschreiben, ist natürlich unmöglich, Beschaffenheit der Straße und Schönheit der Gegend, Güte der Maschine und Geübtheit des Fahrers haben in dieser Beziehung viel zu viel Einfluß, als daß sich eine bestimmte Ziffer festsetzen ließe. Im Allgemeinen darf der Anfänger vollkommen zufrieden sein, wenn er in gebirgiger Gegend 10 bis 12 km auf längeren Fahrten in einer Stunde zurücklegt. Will man die Kraft des Körpers nicht für den ganzen Tag schwächen, so fahre man in der Frühe nur langsam und ganz ohne Anstren-

gung; nach 10—15 km ist der Körper wieder in die Bewegung gewöhnt und dann kann man in gewöhnlicher Weise fortfahren.

Daß man kurze, steile Berge am besten in schneller Geschwindigkeit also mit einer Art Anlauf, lang sich hinziehende in langsamer Geschwindigkeit nimmt, wird man bei gewissenhafter Vorübung bald selbst herausfinden. Abwärts fahre man nie mit voller Geschwindigkeit, um nicht eigenes und fremdes Leben zu gefährden.

Wer so gerüstet eine lange, mehrtägige Radfahrt unternimmt, der wird vollen Genuß am Fahren haben; das Rad wird ihm allerlei Schönes zeigen, wird seinen Sinn für die Herrlichkeiten der Natur stärken, seinen Körper kräftigen, ihm selbst Vergnügen gewähren und eine angenehme Erinnerung in ihm hinterlassen, an der er sich den ganzen Winter über freuen kann. B.

