

Reginald C. Shaw

RADFAHREN

A stylized illustration of a bicycle in a landscape. The bicycle is the central focus, with a large, ornate white 'R' on the front. The frame is teal, and the handlebars are white with a black grip. A yellow bell is attached to the handlebars. The background features a large yellow sun, orange mountains, a blue lake, and green trees. The overall style is reminiscent of early 20th-century book covers.

Eine Anleitung
für Anfänger und Fortgeschrittene

HarperCollins

Zum Autor

Reginald C. Shaw war Sekretär des ältesten Radfahrvereins der Welt, dem *Cyclists' Touring Club* (heute Cycling UK). In den 1950er-Jahren nutzten Kinder zu Tausenden Fahrräder auf öffentlichen Straßen, ohne sich der Gefahren des Straßenverkehrs bewusst zu sein. Shaw entwickelte daraufhin ein Schulungsprogramm, das später an Generationen von Kindern weitergegeben wurde. Für seinen herausragenden Einsatz im Dienst der Radfahrer wurde er 1958 mit dem renommierten *Bidlake Memorial Award* ausgezeichnet - und sogar in den königlichen Ritterorden aufgenommen.

Reginald C. Shaw

RADFAHREN

*Eine Anleitung
für Anfänger und Fortgeschrittene*

*Aus dem Englischen von
Andrea Kunstmann*

HarperCollins

Die Originalausgabe erschien 1953 unter dem Titel
Teach Yourself Cycling bei English Universities Press, London.

© by Reginald C. Shaw
Deutsche Erstausgabe
© 2021 für die deutschsprachige Ausgabe
by HarperCollins
in der HarperCollins Germany GmbH, Hamburg

Covergestaltung von KUZIN & KOLLING,
Büro für Gestaltung, Hamburg
Coverillustration von Kamil Kuzin
E-Book-Produktion: [GGP Media GmbH](#), Pößneck

ISBN E-Book 9783749950409

www.harpercollins.de

Vorbemerkung des Verlags

Nachdem Reginald C. Shaw seine Anleitung zum Radfahren im Jahr 1953 veröffentlichte, galt er im Vereinten Königreich als Vordenker in Sachen Radfahren und Verkehrssicherheit, und viele seiner Ideen und Ratschläge haben bis heute nichts an ihrer Gültigkeit und Relevanz verloren. Dennoch möchten wir allen Radlern folgende Hinweise mit auf die Lesereise geben: In Deutschland wählen Sie besser die rechte Straßenseite, wenn Sie Ihr Fahrrad auf eine befahrene Straße lenken. Gleiches Umdenken empfehlen wir für alle von Shaw vorgestellten Verkehrsregeln, bei denen sich der Brite verständlicherweise auf die britische Verkehrsordnung bezieht. Außerdem wird Ihnen bei der Lektüre sicher nicht entgehen, dass sein Text an vielen Stellen dem heutigen Stand der Technik nicht entspricht, dafür aber umso unterhaltsamer die Fahrradwelt der 1950er-Jahre lebendig werden lässt: eine Zeit, in der Zelte noch drei Kilogramm wogen, Fahrräder zum Teil noch mit Gaslampen ausgestattet waren und man noch auf Landkarten aus Papier zurückgreifen musste, um den richtigen Weg zu finden.

Wir bitten Sie also, hier behutsam vorzugehen und dieses Buch auch vor dem Hintergrund seiner Entstehungszeit zu lesen. Dies vorweggeschickt, wünschen wir Ihnen viel Freude auf Ihrer Tour in die Pionierzeiten des Hobby-Radfahrens - und allseits eine gute (und natürlich sichere) Fahrt!

Vorbemerkung des Autors

Schätzungsweise zehn Millionen Fahrräder kommen derzeit in Großbritannien regelmäßig zum Einsatz – meist sehr moderne und taugliche Modelle, denn sie sind gut konstruiert und leicht zu fahren. Doch nur ein sehr geringer Anteil der Millionen von Menschen, die diese Fahrräder nutzen, tut das zum Vergnügen. Alle anderen haben keine Vorstellung, was ihnen entgeht.

Daher möchte ich mit meinem Buch an diese höchst unkomplizierte und beglückende Freizeitbeschäftigung heranzuführen und so dem Gelegenheitsradler den Weg zu Freude und Gesundheit weisen.

Zugleich richtet sich die Anleitung zum ordentlichen Gebrauch der Straßen an alle Radfahrer, ganz gleich, ob sie zum Vergnügen oder aus praktischen Gründen radeln. Ihnen möchte ich helfen, die Kunst des Radfahrens auf höchstmöglichem Niveau zu beherrschen.



The CASTLE
Castle Rising
Once a Seaport fortress.

Die Zeichnung stammt von Frank Patterson und wurde von der The C.T.C. Gazette erstmals veröffentlicht

1

Alltagsradler und echte Radfahrer

Radfahren ist so einfach, dass praktisch jeder es kann. Es gibt also nichts daran zu lernen oder zu lehren, was ein ganzes Buch füllen könnte ... denken jedenfalls die meisten Leute. Wenn sie das Radfahren bereits erlernt haben – also auf einem Fahrrad sitzen und darauf das Gleichgewicht halten, es steuern und bewegen können –, geben sie sich damit zufrieden, dass sie alles wissen, was es darüber zu wissen gibt. Für sie ist es eine billige und einfache Art der Fortbewegung, solange man es nicht übertreibt. So sehen es die meisten der Millionen Radfahrer in diesem Land. Nur einige wenige Hunderttausend echte Radfahrer würden ihnen widersprechen: Wer sind diese wenigen unter den vielen?

Zwischen der Sichtweise eines echten leidenschaftlichen Radfahrers und dem des Alltagsradlers besteht ein riesiger Unterschied. Die beiden teilen ausschließlich die Überzeugung, das Fahrrad sei ein billiges und unkompliziertes Fortbewegungsmittel – der echte Radfahrer jedoch weiß, dass dies noch lange nicht alles ist, sondern bestenfalls die Ouvertüre.

Diese Handvoll Enthusiasten sind die Einzigen, die tatsächlich darüber Bescheid wissen, wie einfach und genussvoll das Radfahren sein kann. Die Alltags- und

Gelegenheitsradler dagegen haben schlicht keine Ahnung, ja sie haben das Radfahren bisher noch nicht einmal wirklich gelernt.

Vielleicht haben sie sich irgendwo abgeschaut, wie man sich auf einem Rad hält und es vorwärtsbewegt, doch das ist kaum der Rede wert. Was sie nicht kennen, ist der geschmeidige, kraftsparende Stil, der den entscheidenden Unterschied zwischen dem »Sichabstrampeln« und der genussvollen Aktivität darstellt, die den Namen »Radfahren« verdient. Radfahren bedeutet nicht einfach, ein Fahrrad zu fahren, und der Durchschnittsrader hat selbst davon wenig Ahnung. Er weiß nicht einmal, wie nützlich sein Fahrrad sein kann, um voranzukommen – wirklich voranzukommen und nicht nur herumzugurken.

Ohne Zweifel weiß jeder Radler, wie praktisch sein Fahrrad ist, um damit Einkäufe zu erledigen, zum Tennisplatz zu gelangen oder den Arbeitsweg zu bewältigen (solange die Arbeit nicht zu weit weg und das Wetter nicht zu schlecht ist). Um Himmels willen, ruft da jedoch der passionierte Radfahrer, so kommt man doch nicht voran!

Manchmal kommt selbst dem Alltagsradler der Verdacht, er könne vielleicht doch etwas verpassen. Was ihn ins Grübeln bringt, ist die Beobachtung echter Radfahrer, die kinderleicht einen Hügel hinauffahren, während er selbst bergauf immer schieben muss. Wenn ihm dann noch zu Ohren kommt (was hin und wieder zwangsläufig der Fall ist), dass manche Menschen Meile um Meile mit erstaunlichem Genuss absolvieren und offensichtlich selbst nach mehr als hundert Meilen nicht so erschöpft sind wie er selbst nach fünfzehn oder zwanzig, wüsste er halt doch gerne, woran das liegt.

Vielleicht unterdrückt er seine Vermutung, es könne doch etwas daran sein, indem er sich einredet, diese Leute, diese eifrigen Radfahrer, die so mühelos die Hügel erklimmen,

wären sportlicher veranlagt oder jünger oder besser trainiert als er, und ganz bestimmt hätten sie auch die besseren Fahrräder. Doch so richtig können ihn auch diese Erklärungen nicht zufriedenstellen.

Selbstverständlich kann ein junger, perfekt trainierter Athlet auf einem erstklassigen, modernen, leichten Fahrzeug bessere Leistung erbringen als ein schlapper Radler mittleren Alters auf einem klapprigen alten Drahtesel – doch selbst eines der besten, modernsten Modelle (die heutzutage leichter zu treten sind als jemals zuvor) verwandelt den ungeübten Gelegenheitsradler nicht in einen zumindest passablen Radfahrer. Vielmehr wird ein erfahrener Radfahrer – der den Unterschied zwischen »vor sich hin strampeln« und »vorankommen« kennt – selbst auf einem veralteten Gestell auf jeden Fall immer eine bessere Figur machen als der Gelegenheitsradler auf dem neuesten raffinierten Leichtrad.

Das alles ist keine Frage des Alters, Körperbaus oder Geldes, sondern ausschließlich eine des Könnens und Wissens – und das kann man sich aneignen.

Sie selbst können sich das Radfahren beibringen.

2

Das Geheimnis der Mühelosigkeit

Wenn Sie sich das Radfahren beibringen möchten, sollten Sie natürlich ein Fahrrad besitzen und benutzen können. Zum jetzigen Zeitpunkt spielt es keine Rolle, um welches Modell es sich handelt, doch später, wenn Sie mehr wissen, werden Sie höchstwahrscheinlich ein richtig gutes Rad haben wollen.

Bis dahin werden Sie nicht nur gelernt haben, wie man ein gutes Fahrrad richtig nutzt, sondern auch, wie man ein solches erkennt, und vor allem, wie Sie das beste Fahrrad für Ihre ganz speziellen Bedürfnisse auswählen. Bis dahin jedoch tut es auch jede noch so alte »Rostgurke«.

Radeln lernen

Vielleicht sollte ich nicht davon ausgehen, dass Sie sich bereits auf einem Fahrrad fortbewegen können. Womöglich gehören Sie zu den ausgesprochen wenigen Menschen, die das nicht bereits als Kind gelernt haben. In diesem Fall haben Sie wenigstens nicht die schreckliche Gewohnheit übernommen, mit dem Fußrücken zu treten – ein Fehler weniger, den Sie in diesem Fall korrigieren müssten.

Um radeln zu lernen, brauchen Sie keine Hilfe. Sie werden allein sogar besser zurechtkommen. Es ist nur wichtig, dass Sie sich ein nicht zu großes Fahrrad leihen. Stellen Sie den Sattel so niedrig ein, dass Sie sitzend mit beiden Füßen stabil auf der Erde stehen. Dann wählen Sie ein hübsch ruhiges Sträßchen, bevorzugt mit einer leichten Neigung. Suchen Sie sich einen Platz am linken Straßenrand, Blick bergab, damit Sie, sollten doch Fahrzeuge vorbeikommen, in diesem Stadium Ihrer Radfahrerkarriere kein größeres Hindernis als nötig darstellen.

Zuerst stellen Sie sicher, dass die Bremsen funktionieren, und merken sich, mit welchem Hebel man die hintere bedient, denn die sollten Sie benutzen. In der Regel ist es der linke, falls nicht, braucht Sie das im Augenblick nicht zu kümmern.

Sie fassen nun die Lenkergriffe, und dann brauchen Sie sich nur noch mit Ihren Füßen abzustößen. Falls Sie sich an einem Hang befinden, können Sie sie am Boden schleifen lassen, bis Sie ein Gefühl für das Fahrrad entwickelt haben. Dann versuchen Sie, die Füße nur so weit vom Boden abzuheben, dass Sie sie jederzeit wieder abstellen können, um das Gleichgewicht wiederzuerlangen. Bemühen Sie sich, die Bremse nur zu benutzen, wenn Sie wirklich anhalten wollen, denn je schneller Sie werden, desto leichter wird es mit der Balance – solange Sie nicht die Kontrolle über das Fahrrad verlieren. Wenn es nicht bergab geht, müssen Sie sich erst mit den Füßen abstoßen und sie dann auch einsetzen, um weiterzurollen.

So oder so sollten Sie die Pedale ignorieren, bis Sie wissen, wie man auf dem Fahrrad das Gleichgewicht hält. Sie werden recht schnell mehrere Meter vorwärts kommen, ohne die Füße zu Hilfe nehmen zu müssen, und bald darauf werden Sie auch herausfinden, wie Sie ganz ohne Füße die Balance halten können. Das geschieht mit dem Lenker, aber

das ergibt sich ganz von selbst und viel schneller, wenn Sie nicht darüber nachdenken und nicht versuchen, es bewusst herbeizuführen.

Sobald Sie das Gleichgewicht halten und auch lenken können, dürfen Sie die Füße auf die Pedale setzen und anfangen zu treten. Nun sind Sie schon mal ein Radler.

Die Sattelposition

Während Sie gelernt haben, die Balance zu halten, war Ihr Sattel sehr niedrig eingestellt, damit Sie Ihre Füße zu Hilfe nehmen konnten. Zum Treten ist das allerdings sehr ungünstig, und nun, da Sie Ihren Drahtesel im Griff haben, sollten Sie den Sattel so justieren, dass Sie Ihre Beine bestmöglich einsetzen können.

Letzteres ist zwar einer der Faktoren für kraftsparendes und müheloses Vorankommen, aber nicht allein eine Frage der Sattelposition. Auf die jedoch sollten Sie sich im Augenblick konzentrieren. Dabei haben Sie jede Menge Spielraum, denn Sie können den Sattel erhöhen oder absenken sowie nach vorne oder hinten schieben.

Zuallererst sollten Sie sicherstellen, dass er nicht so hoch ist, dass Sie die Pedale in ihrer tiefsten Position nicht bequem erreichen können. Andererseits sollten Sie aber nicht so niedrig sitzen, dass Ihre Beine ständig unangenehm gebeugt sind. Mit derart eingeengten Beinen kann man seine Körperkraft nicht uneingeschränkt für das Treten einsetzen.

Vermutlich finden Sie die richtige Höhe am einfachsten, indem Sie den Sattel so einstellen, dass Sie das Pedal in seiner tiefsten Position gerade noch mit dem Absatz erreichen. So werden Sie natürlich nicht fahren, doch indem Sie so messen, stellen Sie sicher, dass Ihr Bein nie komplett

durchgestreckt ist, wenn Sie mit der breitesten Stelle Ihres Schuhs treten. Sie werden noch erfahren, welchen Vorteil das hat.

Nachdem Sie die Sattelhöhe - zumindest annäherungsweise - festgelegt haben, können Sie noch überlegen, ob der Sattel noch ein bisschen nach vorne oder hinten verschoben werden sollte. Eine Faustregel gibt es dafür nicht, und Sie werden wahrscheinlich, je länger Sie sich mit dem Radfahren beschäftigen, immer wieder kleinere Veränderungen vornehmen, bis Sie irgendwann zufrieden feststellen, dass Sie die ideale Position gefunden haben.

Da Sie noch nicht an längere Strecken gewöhnt sind, werden Sie den Sattel vermutlich möglichst nah an den Lenkergriffen haben wollen, sodass Sie bequem über den Pedalen sitzen, den Rücken fast aufrecht und die Hände nur locker auf den Lenker gestützt.

Polizisten fahren traditionell in dieser Haltung, die an die Haltung zu Pferd erinnert - doch was gut fürs Reiten ist, muss nicht automatisch auch fürs Radfahren taugen. Zwischen dem Reiten und dem Fahrradfahren besteht vielmehr ein entscheidender Unterschied. Der Radfahrer muss mit den Beinen arbeiten. Seine Sitzposition muss daher sorgfältig darauf abgestimmt sein, dass er die Beine sinnvoll einsetzen kann - ein wichtiger Faktor für kraftsparendes Fahren.

Hat man keine weiten Strecken vor sich und ist es einem egal, ob man mehr oder weniger wirkungsvoll tritt, solange man nur bequem sitzt, ist gegen die Polizistenhaltung nichts einzuwenden. So ein Wachtmeister sitzt bequem über den Pedalen, der Sattel trägt fast sein gesamtes Gewicht, und beim Treten streckt er die Beine abwechselnd, sodass sie von den sich drehenden Pedalen aufwärtsgetragen werden. Im Falle einer Steigung fasst er den Lenker fester und zieht

daran, damit er mehr Kraft auf die Pedale bekommt, was nichts anderes bedeutet, als dass seine Oberschenkel nach unten drücken.

Schnell wird er absteigen und sein Gefährt den Rest der Strecke lässig hinaufschieben, unter den Blicken von Radfahrern, die ganz offensichtlich mühelos an ihm vorübergleiten. Unter vergleichbaren Umständen würde vermutlich jemand, der weniger Sorge hätte, ein wenig seiner Würde einzubüßen, nicht so schnell absteigen. Er würde sich stattdessen aus dem Sattel heben, das Gewicht auf die Pedale verlagern und auf ihnen stehend Bewegungen wie auf einer hohen und steilen Treppe oder in einer Tretmühle vollführen. So zwänge er die Pedale nach unten, indem er sein ganzes Gewicht erst auf das eine, dann auf das andere Pedal verlagert.

Kein besonders schöner Anblick, insbesondere, wenn der Fahrer das Rad nicht senkrecht halten kann, sondern von einer Seite zur anderen schaukelt, doch der Trick funktioniert – jedenfalls eine Zeit lang. Der Einsatz roher Gewalt ist allerdings eine Energieverschwendung und wird sehr schnell zur Ermüdung führen.

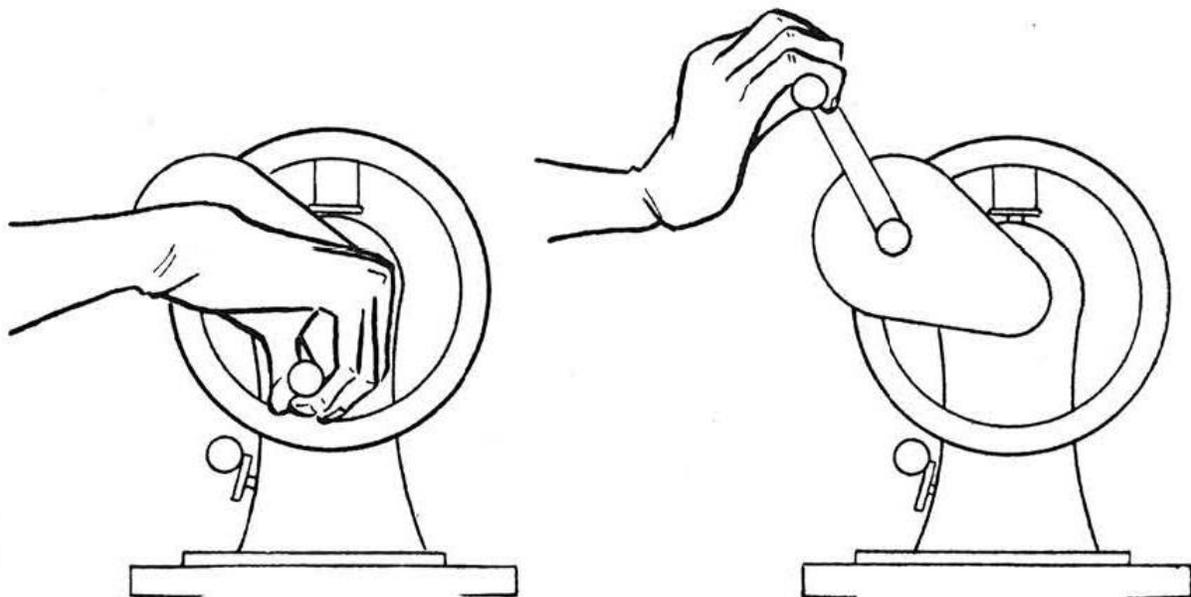
Kraftsparend treten

Die bessere Tretmethode besteht darin, die gesamte Muskelkraft zu nutzen, also nicht nur die Oberschenkelmuskulatur, sondern auch die der unteren Beinhälfte und der Füße. Je mehr Muskeln zugleich arbeiten, desto weniger muss jeder einzelne leisten und kann umso länger arbeiten, ohne zu ermüden. Darin besteht das grundlegende Prinzip sinnvollen Tretens.

Ihre Aufgabe besteht nun darin, für Sattel und Lenker eine Position zu finden, mit der sich dieses Prinzip in die Praxis

umsetzen lässt. Indem Sie die Muskeln Ihrer Füße und Unterschenkel zusätzlich zu denen der Oberschenkel einsetzen, werden Sie mit ein wenig Übung in der Lage sein, die Pedale mit Ihren Füßen kreisen zu lassen wie eine Kurbel mit Ihren Händen.

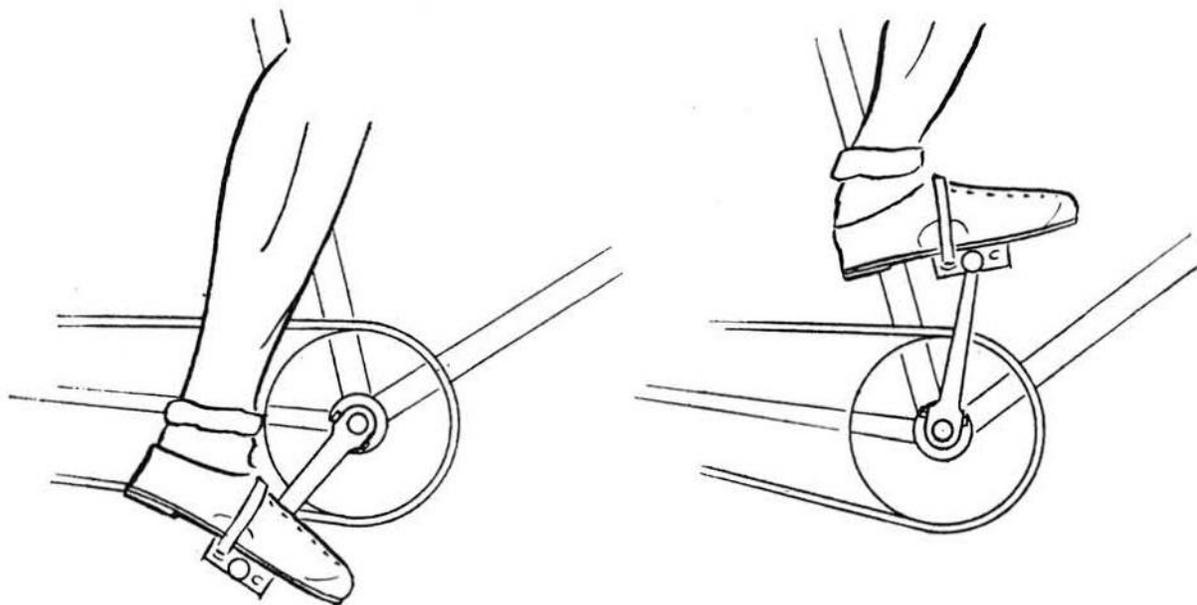
Es lohnt sich, einmal ein Mädchen oder eine Frau dabei zu beobachten, wie sie die Kurbel einer Nähmaschine bedient. Sie fasst den Griff nicht einfach und setzt ihren Arm wie einen Kolben ein, um ihn vor und zurück zu bewegen. Sie nutzt vielmehr ihr Handgelenk und bewegt die geballte Faust im Handgelenk auf und ab, während die Hand die Drehbewegung vollführt. Das Ergebnis ist ein geschmeidiges, gleichmäßiges Kreisen.



Bleibe ihr Handgelenk steif und würde sich nur ihr Arm im Ellenbogen- und Schultergelenk beugen, brächte sie nur eine Reihe kräftiger rhythmischer Stöße zustande. Doch genau so treten die meisten Menschen. Sie bewegen ihre Beine ausschließlich im Hüft- und Kniegelenk, nutzen nur die Oberschenkelmuskeln, um die Pedale nach unten zu drücken, statt sie kreisen zu lassen.

Um das Pedal wie eine Kurbel kreisen zu lassen, muss man lernen, auch das Sprunggelenk so viel wie möglich einzusetzen (anfangs sehr ermüdend, denn bei den meisten Menschen haben die Sprunggelenke einen großen Teil ihrer ursprünglichen Beweglichkeit eingebüßt), und außerdem eine Sattelposition finden, die es ermöglicht, dass der Fuß sich hinter das Pedal stemmt und sowohl nach vorne als auch nach unten drücken kann.

Die Zeichnungen auf dieser Seite zeigen die Tretmethode mit dem besten Wirkungsgrad – nicht nur, weil so die größte Zahl an Muskeln zum Einsatz kommt, die sich die Anstrengung teilen und den Radfahrer länger durchhalten lassen, sondern auch, weil so fast während der gesamten Kreisbewegung Druck auf das Pedal ausgeübt werden kann.



Der Druck auf das Pedal beginnt hier, kurz bevor es seine höchste Position erreicht hat. In dem Augenblick zeigt der Fuß, wie die Hand der Näherin, nach oben. Darauf streckt sich nicht nur das Bein, um das Pedal nach unten zu drücken, sondern auch der Fuß wird nach vorne und unten