

Der Radfahrer

Organ für das gesamte Radfahrwesen, für Sport, Industrie und Handel

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Erscheint im Winter monatlich, im Sommer 14 tägig

Anschrift der Schriftleitung:

Felix Burkhardt, Leipzig, Artilleriestraße 14
Fernruf 50 150

Anzeigen-Aannahme:

Verlag: Sächsischer Radfahrer-Bund E. V., Vorsitzender
Arthur Klarner, Leipzig, Königsplatz 12, Fernruf 1204

Schlußtag für alle Einsendungen eine Woche vor Erscheinen

Anzeigenpreis: Viergespaltene Petitzeile 50 Pfg. Größere Anzeigen nach Tarif. — Einzelnummer 30 Pfg. —

Fahrräder einst und jetzt.

Von Otto Lüders, Schriftleiter des Radmarkt.

Vor einigen Jahren äußerte sich in der Sportbeilage des B. T. der Berliner Gauvorsitzende des D. R. B. über den Amateur-Radsport einst und jetzt und streifte hierbei auch den Werdegang des Fahrrades. Es ist in der Tat erstaunlich, in welcher Weise sich das alte, ehrwürdige Vollgummi-Hochrad, das „Veloziped“, im Laufe weniger Jahrzehnte zu dem heutigen, volkstümlichen Sport- und Verkehrsinstrument entwickelt hat. Die ersten in Deutschland aufgetauchten Hochräder stammten aus England, dem Mutterlande aller Sports, und kosteten damals ungefähr so viel, wie in der Vorkriegszeit ein reguläres Motorrad. Nur wohlhabende und turnerisch gewandte Leute konnten sich den Luxus des Hochradsports leisten, so wie auch heute nur bessersituierten Leuten, die gleichzeitig eine gewisse Gewandtheit besitzen müssen, möglich ist, den obendrein durch die Gesetzgebung in Deutschland arg eingezwängten Motorradsport zu betreiben. Der Schritt vom gewöhnlichen Fußgänger zum Hochrad entspricht etwa dem weiteren Schritt vom Fahrrad zum Motorrad. Wie noch heute dem Motorrad, so warf man auch seinerzeit den Hochradfahrern allerlei Knüppel in den Weg oder gar in die Speichen, und auf Grund irgendeines uralten Landesgesetzes, welches das Rollen von Fässern und Faßreifen auf öffentlichen Straßen unter Strafe stellte, wurde den Hochradfahrern fast ganz Berlin gesperrt.

Tempora mutantur! Die erstaunlichen Fortschritte, die das Hochrad als Renn- und Wandersportfahrzeug erzielte, müssen zum größten Teil auf seine technische Vervollkommnung und Ausgestaltung zurückgeführt werden. Zunächst waren es die Kugellager und die Bereifung mit Vollgummi oder auch Vollgummischläuchen (Kissenreifen), im Gegensatz zu den allerersten, primitiven Zapfenlagern und Eisenreifen, welche aus dem ursprünglichen „Knochen-schüttler“ ein immerhin recht gut brauchbares Vehikel für Sport- und Wanderfahrzwecke heranbildeten. Die auf diesen verbesserten Hochrädern mitunter erzielten

Leistungen bezüglich Schnelligkeit und Ausdauer erregten damals das größte Aufsehen und verdienen noch heute volle Anerkennung. Es entwickelte sich sehr bald ein regelrechter Sportbetrieb, der die Fabrikation in hohem Maße beeinflusste und für die spätere industrielle Aufwärtsbewegung der Fahrradbranche von grundlegender Bedeutung war. Die Leistungsfähigkeit des Hochrades war jedoch begrenzt, da sie zum großen Teil von dem Durchmesser des hohen Vorderades abhängig war. Wer möglichst lange und flinke Beine hatte, konnte ein entsprechend hohes Rad fahren und erzielte naturgemäß bei einer Raddrehung, die direkt durch die an der Radachse befestigten Kurbeln bewirkt wurde, eine größere Fahrstrecke als der Fahrer mit kurzen Beinen und kleinerem Rade. Noch heute wird die „Entwicklung“ eines Rades durch die Höhe der sogenannten Uebersetzung zum Ausdruck gebracht, indem man den Unterschied der beiden Kettenräder mit dem Durchmesser des angetriebenen Hinterrades in ein bestimmtes Zahlenverhältnis bringt, welches die Länge des Durchmessers eines gedachten hohen Antriebsrades, entsprechend dem direkt angetriebenen großen Rade des Hochrades, zum Ausdruck bringt. Die höchsten Hochräder besaßen einen Raddurchmesser von etwa 60“ (engl. Zoll), während die jetzigen Niederräder durchschnittlich 70 bis 80 Zoll „Uebersetzung“ aufweisen.

Als das Hochrad schon eine gewisse Grenze seiner technischen Ausgestaltung erreicht hatte, kam — wiederum aus England — das Niederrad (Rover) auf den Plan. Diese Maschinen zeigten nicht die erhabene Eleganz der Hochräder und wirkten infolge ihres kreuzartigen, schwerfälligen Gestelles, welches für den neu hinzugetretenen Kettenantrieb eine Notwendigkeit war, plump und unschön. Mit Verachtung blickten die Hochradfahrer auf die „Teckel“ — so nannte man die ersten Niederräder spöttisch — herab, bis einen schönen Tages die ersten Pneumatik-Niederräder den Hochrädern einfach davonliefen. Gegen Ende der achtziger Jahre war der Preßluftreifen oder