

DER RADFAHRER

Organ für das gesamte Radfahrwesen, für Sport, Industrie und Handel
 Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Anschrift der Schriftleitung:
 Kurt Landgraf, Leipzig-Gohlis, St. Privatstr. 21.
 Fernruf 50 242 (Nebenstelle).

Anzeigen-Aannahme:
 Sächsischer Radfahrer-Bund, e. V., Leipzig, Reichelstr. 15.
 Fernruf 27 913.

Sahrrad und Luftreifen.

Ein gutes Jahrhundert ist seit der Zeit verfloßen, da der damalige großherzoglich-badische Forstmeister Karl von Drais, Freiherr von Sauerbronn, die Laufmaschine erfand, aus der sich nach und nach das heutige Fahrrad entwickelt hat. Vom Laufrad seligen Angedenkens bis zum Fahrrad mit Hilfsmotor bzw. Leichtmotorrad: Ein Schritt durch ein Jahrhundert technischen Fortschritts.

Als Geburtsjahr unseres heutigen Radsportes kann man wohl das Jahr 1817 nennen. Die Draisine oder das Laufrad, so genannt nach ihrem Erfinder, hatte ungefähr die Form des heutigen Fahrrades. Zwei hintereinander befindliche Räder, zwischen denen als Sitz ein Sattel nebst Bügel zum Aufstehen der Arme angebracht war, ließen eine Fortbewegung dadurch zu, daß der Fahrende seine Füße abwechselnd gegen die Erde stieß. Jedoch waren die Anstrengungen des Fahrers so groß, die erreichten Geschwindigkeiten so gering, daß die Erfindung bald wieder in Vergessenheit geriet.

Eine wesentliche Verbesserung des bis dahin noch sehr unbeholfenen Fortbewegungsmittels erreichte 1855 Michaux in Paris, indem er das Vorderrad mit zwei Tretkurbeln versah. 1869 benutzte der Turnlehrer Treps aus Stuttgart das Hinterrad zum Antrieb und das Vorderrad zur Steuerung. In den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts kam das Fahrrad erst zu seiner eigentlichen Verbreitung, nachdem es durch vielfache technische Verbesserungen vervollkommen worden war.

Seit 1871 verwendet man für das Gestell (Rahmen) des Rades anstatt des früher gebräuchlichen Holzes oder massiven Eisens leichte widerstandsfähige Stahlrohre. Eine weitere Verbesserung bildete die Umspannung der Felgen mit massiven Gummitreifen, bis man später einen luftgefüllten Gummitreifen verwendete.

Dem Luftreifen verdankt das Fahrrad seine Entwicklung, der Luftreifen ist die Ursache seiner großen Verbreitung geworden. Für Gebrauchsräder verwendet man in erster Linie einen Wulstreifen, der selbst auf der schlechtesten Straßen nicht versagt. Der Sportsmann wird jedoch lieber zu einem

Drahtreifen aus Fadenstoffgewebe greifen, weil er leichter, flinker und zierlicher ist als ein Wulstreifen.

Jetzt zur kommenden Frühjahrszeit, in der die Freunde des Radsportes ihre Räder aus dem Winterversteck holen, wird es gewiß hier und da von Nutzen sein, wenn der Pflege und der Behandlung der Luftreifen ein paar Worte gewidmet werden. Wie mancher Fahrer, der auf sein schönes Rad stolz ist, putzt und ölt, poliert und reinigt an allen Stahlteilen seines Fahrrades herum, an seine Reifen, die ihm den schwersten Dienst leisten müssen, denkt er nicht.

Ein Luftreifen verlangt sorgfältige Behandlung, wenn er viel leisten soll. Kostige Felgen, fahren mit ungenügendem Luftdruck, zerstören mit der Zeit den kräftigsten Reifen. Unachtsames Auflegen der Reifen, das sehr leicht ein Klemmen des Schlauches im Deckennern zur Folge hat, rächt sich bitter.

Wer heute sein Stahlrohr aus dem Winkel holt, der überzeuge sich, ob die Reifen keine Risse oder Sprünge zeigen. Notfalls schaffe man sich neue Decken an. Will man die immerhin beträchtliche Ausgabe vermeiden, setze man die Bereifung mit gutem Flickmaterial wieder instand. Kleine, von Glasscherben oder spitzen Steinen herrührende Risse, lassen sich mit Panzerkitt gut ausfüllen. Der Panzerkitt verhindert das Eindringen von Wasser in das Deckennere und verlängert die Lebensdauer des Reifens.

Grundbedingung für jeden Radfreund muß die Verwendung nur wirklich guter Decken und Schlauche sein. Die deutsche Gummiindustrie ist heute in der Lage, einen Fahrradreifen herzustellen, der auch den hochgestellten Ansprüchen zu genügen vermag. Unsere großen Reifensabriken verfügen über langjährige Erfahrungen in der Reifensherstellung und verwenden nur erstklassiges Rohmaterial. Ein guter Reifen macht den Radsport zur Sommerszeit zum Hochgenuß. Umgekehrt kann ein häufig schadhafter Reifen jede Freude an dem schönen Sport nehmen. Darum, Radfahrer, achtet auf Eure Reifen, Ihr spart Zeit, Geld und Ärger! Deshalb kauft nur gute, deutsche Gummibereitung!

Das Wandernfahren.

Trotzdem die Kriegsjahre sowie die in den letzten Jahren ins Unermeßliche gestiegenen Anschaffungspreise für Gummibereitungen, diesem schönen Sportzweig manche Wunde geschlagen haben, kann man erfreulicherweise ein Aufblühen des Wandernfahrens in unserem S. R. V. feststellen. Zum Teil dürfte hierzu die starke Verbreitung des Fahrrades, durch die teuren und schwierigen Verkehrsverhältnisse der letzten Jahre, mit beigetragen haben. Eine so große Beteiligung an den einzelnen Wandernfahrten, wie gerade im vergangenen Jahre, hatte dieser Sport noch nie zuvor aufzuweisen.

Das Wandernfahren von heute unterscheidet sich jedoch sehr oft vom Wandernfahren vor dem Kriege. Ein großer Teil der Wandernfahrer hat nichts eiligeres zu tun, seine Wandernfahrt als eine Art Rennen zurückzulegen, sich in die am Zielorte ausgelegte Liste einzutragen, um dann wieder im Reu-tempe nach Hause zu fahren. Das ist selbstverständlich kein Wandernfahren, und der Zweck und Sinn des Wandernfahrens wird hier vollständig illusorisch. Der Bund, die Kreise, Bezirke und Vereine, sowie jedes einzelne Bundesmitglied müssen diesem Anflug mit allen Mitteln entgegenarbeiten und belehrend auf solche wilden Wandernfahrer einwirken.

Zweck und Ziel des Wandernfahrens müssen sein: Gemeinsames, geschlossenes Fahren ganzer Bezirke und Vereine in ruhigem Tempo, unter sachkundiger Führung bewährter Sportkameraden, um propagandistisch für unseren S. R. V. zu wirken. Wandernfahrten nach Gegenden mit herrlichen Naturschönheiten und Sehenswürdigkeiten, unter entsprechenden Erklärungen und Belehrungen durch sachkundige Bundeskameraden. Treue Kamerad-

schaft und Pflege der Geselligkeit müssen die Grundlage des Wandernfahrens sein. Auch müssen größere, mehrtägige Wandernfahrten nach Gegenden außerhalb unseres Bundesgebietes stattfinden, um anderes Land und Leute kennen zu lernen und dabei unseren Wandernfahrern Gelegenheit gegeben werden, Industriebetriebe und sonstige Sehenswürdigkeiten besichtigen zu können. Dieses wird jedoch nur möglich sein, wenn, wie schon gesagt, die Wandernfahrt geschlossen und gemeinsam von den Teilnehmern durchgeführt wird.

Die vorjährige gute Beteiligung zur Wandernfahrt nach dem Bodensee hat bewiesen, daß das Interesse zu größeren Wandernfahrten in unserem Bunde vorhanden ist, und drum soll man dem auch in Zukunft Rechnung tragen.

Hoffen wir, daß den vorstehenden Anregungen von den beteiligten Kreisen unseres Bundes Beachtung geschenkt wird, dann wird das Wandernfahren sicherlich wieder in den Reihen der Bundeskameraden ein beliebter Sportzweig unseres Bundes und für denselben nur von Nutzen sein.

Durch die wieder eingetretenen stabilen Geldverhältnisse wird es im kommenden Jahre auch wieder möglich werden, den Wandernfahrern ein würdiges Erinnerungszeichen für ihre Leistungen zu verabsorgen und damit auch all' die Unzuträglichkeiten des letzten Jahres zu beseitigen.

Drum nun, Bundeskameraden, rüstet für die bevorstehende Wandernfahrten-Saison und beteiligt Euch recht zahlreich, zum Wohle und zur Förderung unseres S. R. V. und des Wandernfahrens.

R. L.