

mar bei „Rund um Leipzig“ den 11. Blaz. Adler-Hausmann gewannen die Bezirksmeisterschaft im Zweier-Radball. Im Dreier-Radball wurden Adler-Hausmann-Benisch 2.; Meyer-Eichbaum-Schlegel 4. — Ausfahrten für Juni: Kraftfahrer: 5. Kreis-meistersch.; 12. Spreewald, 5 Uhr Rheingold-Festiale; 19. Fahrt „Rosen und Nelken“, 7 Uhr Rest. Napoleonstein; 24. Gattersburg; 26. Kriebstein, 7 Uhr. — Radfahrer: 22. Mai Bezirksmeistersch.; 29. Könnlitz, 7 Uhr; 5. Juni Kreismeistersch.; 12. Lübschütz, 7 Uhr; 19. Fahrt „Rosen und Nelken“, 7 Uhr Rest. „Napoleonstein“ 26. Freiburg a. d. Unstr., 6 Uhr. Start, wenn nicht besonders angegeben, stets „Siebenmännerhaus“. S. Seibt.

Bezirk 45. **NB. „Radlerlust“ Lauter-Neuwelt.** **BA.:** Rudolf Keller, Lauter, Kirchstr. 43 b. — Der in der letzten Bundeszeitung angezeigte Wettbewerb wird erst am 11. Juni 1932 abgehalten, wozu wir nochmals alle Vereine herzlichst einladen. Das Rennen ist gleichzeitig die Bezirksmeisterschaft, doch können auch in Sparte 2 Nichtbundesmitglieder teilnehmen. Sparte 1 Mitgliedskarte vom Bund vorzeigen. Die Hälfte der Fahrer erhalten Preise. Nenn-geld 1.— Mk. (bis 6. Juni einlösend). Fremde Vereine, welche mit mindestens 10 Mann erscheinen, erhalten einen Preis. Auch den Radballspielern winken schöne Preise. Nenn-geld 1.— Mk. (bis 6. Juni einlösend).

„Sachsen Heil!“

Die Zeitung.

Bezirk 53. **NB. 1890 Zwenkau.**

Am 2. Mai 1932 verschied unser liebes
Vereinsehrenmitglied
Herr Anton Rehm.
Er gehörte 30 Jahre dem Verein an. Wir werden ihm
ein ehrendes Andenken bewahren.

NB. 1890 Zwenkau.

Unserem lieben Sportskameraden
Rudolf Kluge nebst Gattin
nachträglich die besten Wünsche zu ihrer Vermählung.
NB. 1890 Zwenkau.

Bezirk 54. **NB. „Adler“ Schönau.** In letzter Versammlung wurde beschlossen, bei dem Bezirksfest in Wildenfels am Korso teilzunehmen. Am 3. Juli findet gleichzeitig mit dem „Strakenpreis von Schönau“ (Aus-schreibung siehe unter Kreisnachrichten) der „Erste Schritt Dürkopp“ mit statt. Die Strecke ist: Reinsdorf-Wilhelmshöhe (Start „Feldschlößchen“), Wildenfels, Schönau, Wiesenburg, Bodwa, Oberhohndorf, Wildenfels, Schönau. Nähere Ausschreibung folgt in den Tageszeitungen.

Die Qual der Wahl.

Was man beim Kauf eines Fahrrades wissen muß.

Für den sachkundigen Radfahrer ist das Fahrrad das Spiegelbild seines Besitzers. Man könnte das bekannte Sprichwort: „Sage mir, mit wem du umgehst, und ich sage dir, wer du bist“ im Hinblick auf vorstehende Behauptung dahin variieren, daß man sagt: „Zeige mir dein Fahrrad, und ich sage dir, wer du bist“, ohne eine Blamage befürchten zu müssen. Neben dem Schluß auf Alter, Art und Gesinnung seines Besitzers läßt das Fahrrad auch einen Schluß auf andere Charaktereigenschaften zu, und der kundige Radfahrer wird am Rade sofort erkennen, ob dem neuen Kollegen ein Fahrrad verkauft oder ange-schmiert worden ist. Da es nicht nach jedermanns Geschmack ist, für einen derjenigen gehalten zu werden, die nicht alle werden, wollen wir denen einige Fingerzeige für den Ankauf eines Rades geben.

Es ist eine irri-ge Ansicht, daß billige Räder die gleichen Dienste tun, wie die für teuer gehaltenen Maschinen. Wohl drehen sich auch beim billigen Rade die Räder, wohl lenkt es sich ebenso, wie das teure Rad, aber in seinem Innern sieht es anders aus, und seine schwingenden Teile entbehren der Elastizität. Wie ein Paar nach Maß gearbeitete Schuhe stets besser sitzen und besser halten werden, als ein Paar billige fertige Schuhe, so läuft ein von Handwerkerhand hergestelltes Markenrad leichter als ein Mas-senfabrikat. Der Vergleich mit den nach Maß gearbeiteten und den fertig gekauften Schuhen hilft insofern, als man die Abnutzung eines Schubes bemerkt, und auch ein Auseinanderreißen des Schubes nur eine Unannehmlichkeit bedeutet. Beim billigen Fahr-rade bemerkt man die im Innern vorgehende Wirkung nicht, und der plötzlich zutage tretende Bruch der Gabel, des Rahmens oder des Lenkers beschwört eine Lebensgefahr herauf. Wäre ein Fahr-rad nur ein Padesel, der langsam sich abnutzend eines To-tes dem Schinder überliefert wird, könnte man sagen, das billige Rad leistet die gleichen Dienste, aber ein Fahrrad soll nicht nur ein Kamerad im Beruf, sondern auch ein Freund sein, wenn die Feiertagsalode geschlagen und die Zeit der Erholung begonnen hat. Mit einem Padesel auszureiten, ist nicht jedermanns Geschmack. Man möchte auf edlem Roß die Landschaft durchfliegen und Freunde

an der Fortbewegung aus eigener Kraft haben. Diesen Genuß ver-scherzt sich der Käufer eines billigen Rades. Ihm wird das Fahren zur Last, und darum sei die erste Bedingung beim Kauf eines Rades der Erwerb eines auf Grund langjähriger Materialprüfung hergestellten Markenrades.

Bei der Wahl des Modells spielt die Frage, zu welchem Zweck das Fahrrad dienen soll, eine Rolle. Hand in Hand mit dieser Frage gehen Körpergewicht und Körpergröße, da ein Mann von 1,80 m Körperlänge nicht ein für einen 1,60 m großen Mann geeignetes Rad benutzen darf. Will man das Fahrrad zum Verkehr zwischen Arbeitsstätte und Wohnung und zu Wanderfahrten in die nähere Umgebung haben, genügt für den Mann der Mittel-gewichtsklasse das leichte Tourenrad. Das Leichtgewicht kann den Halbbrenner nehmen und das Schwergewicht das schwere Touren-rad. Nun soll man sich unter schwerem Tourenrad keinen Om-nibus vorstellen, sondern ein im Material etwas stärker gehaltenes Fahrrad, dessen schwingende Teile genau so elastisch spielen, wie die des Halbbrenners, und dessen Bereifung nur um den Bruch-teil eines Rollers höher ist, als die der leichten Tourenmaschine.

Die Höhe des Rahmens bestimmt die Größe des Fahrers bzw. der Fahrerin. Lange Beine können ein Fahrrad mit hohem Rahmen treten, kurze Beine nur ein Fahrrad mit niedrigem Rah-men. Ein gewissenhafter Fahrradhändler wird keinem Kunden ein Fahrrad anschmiegen, das den Körperverhältnissen des Käufers nicht entspricht. Er wird wie ein Arzt dem „Patienten“ das die-sem zuzugende verschreiben, und aus diesem Grunde soll man sein Fahrrad nicht von unverantwortlichen Händlern und an Stellen kaufen, die nebenbei mit allen möglichen Dingen handeln.

Eine besondere Rolle spielt die Ausstattung des Rades. Hier spricht der Geschmack mit, und über diesen läßt sich bekanntlich nicht streiten. Die Fabriken sind dem Geschmack des Publikums weitgehendst entgegengekommen. Es gibt Fahrräder in allen Far-ben, es gibt schwarze, gelbe und vernickelte Felgen, es gibt Ver-zierungen auf den Rahmentuben, es gibt Fahrräder mit vielen blanken Teilen und mit wenig Nidel, kurzum, in dieser Hinsicht hat man alles getan, um Käufer und Käuferin zufriedenzustellen.

Etwas anderes ist die Ausstattung des für besondere Zwecke benötigten Fahrrades. Wer Wanderfahrten von vielen hundert Kilometern ausführen will, muß sein Fahrrad anders ausstatten, als der nur in die Umgebung seines Wohnortes radelnde Stahl-roller, aber die Ausstattung braucht nicht mit dem Rade fest verbunden zu sein. Das Fahrrad ist so wandlungsfähig, daß man ihm jede Rolle im Verkehrsleben zuteilen darf. Der geistige Ar-beiter kann seine Aktentasche am Rade befestigen, der Arbeiter sein Werkzeug, der Ausflügler seine Lebensmittel und die Hausfrau ihren Marktorg. Für diese Belastung braucht das Fahrrad höch-stens einen Gepäckhalter, aber bei beruflichem Gebrauch oder zum Familientransport muß man ihm andere Hilfsmittel geben. Will man ein Kind oder gar zwei Kinder mitnehmen, muß das Fahr-rad in den Rädern und den Reifen etwas stärker sein. Wohl bricht ein gutes Rad bei etwas höherer Belastung nicht zusammen, aber man muß es schneller ab, und außerdem setzt man bei schmalen Reifen die Kinder unnötig hohen Erschütterungen auf unebener Straße aus. Das Mitnehmen von Kindern auf dem Rade kommt nur für geübte Radfahrer in Betracht; aber an dieser Stelle sei auf die hohe Verantwortung hingewiesen, die die Mitnahme von Kindern auf dem Rade dem Radfahrer auferlegt, damit er sich bereits beim Kauf des Rades dieser Verantwortung bewußt wird.

Da die jungen Reiterfahrer in spe meist besser wissen, wie die Maschine aussehen muß, die sie zum Erfolg führen soll, als ein Fahrradhändler, brauchen wir uns mit der Beschaffung von Rennmaschinen nicht zu befassen. Unsere Ratschläge gelten denen, die das Rad zum Kameraden im Beruf und zum Freund in freien Stunden haben wollen, und darum sprechen wir nur von Ge-bruchsrädern. Ein Gebrauchsrade sei leicht im Gewicht und im Lauf. Übertrieben leichte Maschinen büßen an Haltbarkeit ein. Ein Fahrrad sei nicht zu hoch überfetzt; Höchstgrenze für Radfah-ler 72 Zoll, für Radfahrerinnen 65 Zoll, für Kinder 60 Zoll. Die Lenkstange soll nur bei Rennrädern nach unten gebogen sein. Für Gebrauchsräder gilt die aufwärts gebogene Lenkstange als Standardmodell. Die Kurbeln sollen nicht länger als 6 1/2 deutsche Zoll sein. Je länger die Kurbeln sind, desto mehr Kraft ist zum Treten erforderlich. Kotfänger an beiden Rädern ist Bedingung. Der Sattel soll gut gefedert sein. Ebenso ist Freilaufnabe Bedin-gung. Sie ermöglicht auch nicht nur ein Stillhalten der Beine beim Bergabfahren, sondern ersetzt die Handbremse. In Bezug auf die Felgen und die Reifen entscheidet der Geldbeutel. Die auf Stahlfelgen montierten sogenannten Wulstreifen sind die gebräuch-lichsten und billigsten. Drahtreifen, bei denen ein Stahlrohr die Gummidecke auf der Felge festhält, werden auf Stahlfelgen und auf Holzfelgen montiert; sie sind etwas teurer als Wulstreifen, laufen aber leichter. Die auf Holzfelgen geklebten Schlauchreifen kommen nur für geübte Radfahrer in Betracht.

Hat man ein Markenrad in guter Ausstattung gekauft, kann geht das Problem über Studieren. Den richtigen Sitz auf dem Rade findet man schneller, wenn man einen erfahrenen Radler um Freund hat, und da das Radlerheer in Deutschland nach Millio-nen zählt, wird es dem Neuling nicht schwer fallen, den Rat eines erfahrenen Kollegen zu erlangen.