

Aufbewahrungsgebühr für Fahrräder auf Bahnhöfen.

Wie die Radfahrerbehörde für Verkehr und Sport, Berlin, mitteilt, ist es ihrem Bemühen gelungen, von der Reichsbahn die Zusage zu erhalten, daß voraussichtlich in Kürze die monatliche und wöchentliche Aufbewahrungsgebühr für Fahrräder auf Bahnhöfen herabgesetzt wird. Während die monatliche Gebühr z. Bt. 4.— RM. beträgt, soll sie auf 2.— RM. herabgesetzt werden. Die wöchentliche Gebühr beträgt z. Bt. 1.— RM. und soll auf 50 Pfg. ermäßigt werden. — Die Radfahrer werden diesen Bemühungen der Radfahrerbehörde Dank wissen und den Erfolg aufs äußerste begrüßen. Sie liegen im Sinne der Bestrebungen, alle Gebühren für Radfahrer so niedrig wie möglich zu halten, um die Radfahrer aufs geringste zu belasten und ihnen auf diese Weise die Möglichkeit zu einer uneingeschränkten Benutzung ihres Fahrzeuges zu verschaffen.

Pläne des „Konsortium zur Förderung der Radfahrer-Interessen“ betr. Wiedereinführung der Radfahrerkarte.

Durch einen großen Teil der Presse ist kürzlich die Nachricht gegangen, daß ein „Konsortium zur Förderung der Radfahrer-Interessen“ Bestrebungen in die Wege geleitet habe, um den Nummernzwang und die Haftpflicht-Versicherung für Radfahrer unter gleichzeitiger Zahlung einer Abgabe einzuführen. Das Konsortium hat es für richtig gehalten, den Herrn Reichskanzler mit diesen Ausführungen zu behelligen.

Wie wir vom VDFB. erfahren, besteht bei den maßgebenden Stellen im Reich und in Preußen ebenso wenig wie bei der Industrie oder den Verbänden der Radfahrer eine Neigung, sich mit derartigen, wenig durchdachten Plänen zu befassen. Die Interessen der Radfahrer werden durch die bisher bestehenden Organisationen in ausreichendem Maße wahrgenommen. Der Bildung von Konsortien oder sonstigen Gebilden zum Schutz der Radfahrerinteressen bedarf es daher wirklich nicht mehr. Pläne, die auf einen Legitimationszwang der Radfahrer in irgendeiner Form hinauslaufen, haben daher keinerlei Aussicht auf Verwirklichung, da es die beteiligten Organisationen als ihre Aufgabe ansehen, verkehrsfördernd zu wirken, anstatt durch Erweiterung der schon heute überaus komplizierten und unübersichtlichen Verkehrsvorschriften dem Radfahrerverkehr neue Fesseln aufzuerlegen.

Wer kann das Fahrrad nicht gebrauchen?

Man braucht nicht alt wie ein Methusalem zu sein, um sich der Zeit erinnern zu können, wo auf die als Titel gewählte Frage mit einem Achselzucken geantwortet worden ist. Vor 40—50 Jahren wurde die Benutzung eines Rades als Akrobatikunststück tollkühner Jünglinge betrachtet, und jeder vom Belobazillus noch unberührte Mensch lehnte ein Herabsinken zum Radfahrer ab; aber die Zeiten haben sich geändert, und im Zeitalter des Sports und des Verkehrs

ist ein Nachdenken über die Frage, wodurch das Fahrrad zu seinem beispiellosen Siegeszuge gelangt ist, wohl der Mühe wert.

Der erste Schritt auf diesem Wege zum Siege war die Schaffung des mit zwei kleinen Rädern versehenen sogenannten Niederrades und die Erfindung des luftgefüllten Gummireifens. Das Niederrad hatte nicht mehr die Schrecken des zwar majestätischen, aber etwas halbschwerfischen Hochrades, und der Luftreifen beseitigte die Furcht vor einer Erschütterung, wie man sie bei dem mit Rollgummi bereiften „Knochenschüttler“ erlebt hatte. Der zweite Schritt auf dem Wege zum Siege war die Erkenntnis, daß das Fahrrad nicht nur Sportwerkzeug, sondern auch Verkehrsmittel sein konnte, und zu diesen Tugenden des Rades gesellte sich eine sowohl den Sportsleuten als auch den Radfahrern ohne sportlichen Ehrgeiz entgegenkommende Vielseitigkeit.

Den Sportsleuten war das Fahrrad Waffe im Kampf und Werkzeug zum Beweise der Geschicklichkeit, dem Radfahrer war es Kamerad im Beruf und in freier Zeit Lasttier und Reitsparrer. Auf die Frage: Wer kann das Fahrrad nicht gebrauchen? konnte man bei dieser Vielseitigkeit keine Antwort geben, und die Leichtigkeit, mit der das Fahrrad die an Schnelligkeit und Tragkraft gestellten Ansprüche erfüllte, machte alle Figuren der Witzblattzeichner lebendig.

Als das Fahrrad noch das Sportwerkzeug der oberen Reichtausend war, hatten die Witzblattzeichner sich keiner bemächtigt. Sie hatten die Lacher auf ihrer Seite, wenn sie einen Schornsteinfeger auf dem Rade darstellten, den Dienstmann radeln ließen oder das Mädchen für Alles mit dem Korb als Radlerin abbildeten und probhezeiten, daß alles dies im Jahre 2000 Wirklichkeit werden würde. Die ahnungslosen Engel wußten nicht, daß ihre Phantasien sehr bald Wirklichkeit werden sollten, und wenn man heute an diese Bilder denkt, muß man über die Naivität derer lachen, die damals über das Vertrauen der Radsportzioniere zum Fahrrad gelacht haben. Der radelnde Dienstmann ist heute keine komische Figur mehr, auch der radelnde Schornsteinfeger ist ein alltägliches Bild. Es radelt der Bäcker, der Schlächter, der Schusterinnocent, es radelt die Polizei, das Militär, die Feuerwehr und das Mädchen für Alles, es radeln Bürger und Bauern, hoch und niedrig, arm und reich. Das Fahrrad ist durch seine Vielseitigkeit ein Freund Aller geworden, gleichviel, ob sie von ihm Hilfe und Abnahme des Körpergewichts, Erhaltung oder Wiederherstellung der Gesundheit fordern, ob sie von ihm Frohnarbeit als Lastträger oder Omnibus verlangen oder sich nach getaner Arbeit in Gottes freie Natur tragen lassen wollen.

Und wer auf die Frage: Wer kann das Fahrrad nicht gebrauchen? von Erwachsenen eine unerwartete Antwort zu erhalten befürchtet, wende sich mit der Frage an die Jugend. Glaubt jemand im Ernst daran, daß ein Junge oder ein Mädchen auf die Frage: Kannst du ein Fahrrad gebrauchen?“ mit „Nein“ antworten würde?

**Was bietet der
Sächsische
Radfahrer-Bund**



1. Persönliche Unfall-Versicherung für Radfahrer.
2. Haftpflichtversicherung, der unerläßliche Schutz eines Radfahrers.
3. Vorteilhafte Unfall- und Haftpflichtversicherung für Kraftfahrer (z. Selbstkostenpreis).
4. Die Bundesmitgliedskarte (als Ersatz für die polizeiliche Radfahrerkarte).
5. Bundesabzeichen.
6. Bundeszeitung.
7. Satzungen und Wettfahrbestimmungen.
8. Rechtsschutz in Fällen allgemein sportlichen Interesses.
9. Auskunftserteilung über Radtouren durch den Wandersfahrwart.
10. Schutz auf Landstraßen durch Warnungstafeln: Vorsicht!
11. Auskunft und Hilfeleistung durch Ortsvertreter.
12. Vorteilhafte Unterkunft in Bundes-Einkehrstellen.
13. Vereinshaftpflichtversicherung.
14. Gefelligen Anschluß in Vereinen.
15. Kraftfahrer-Ableitung.
16. Sportliche Wettbewerbe aller Art: Wanderradeln, Straßen- u. Bahnrennen, Bundes-, Bezirks- und Vereins-Sportfeste mit Wettbewerben in Kunst-, Reigen- und Korsofahren, Radball und Radpolospiele.

Alle diese Vorzüge erlangen Sie durch die Mitgliedschaft in unserem Bund. Der Jahresbeitrag beträgt ab 1. Juli für 1932 für Herren einschl. Porto u. Bundeszeichen 5.20 RM., für Damen und Familienmitglieder 4.70 RM., für Jugendliche 3.70 RM. Damen, die die Zeitung wünschen, haben ebenfalls 5.20 RM. zu zahlen. — Eintrittsgeld 1.50 RM., wofür ein Tourenbuch gratis geliefert wird. Beitrag für Kraftfahrer 6.— RM. Für Sachsens Radfahrerschaft bietet demnach der Sächsische Radfahrer-Bund einen Fortschritt zur Pflege des Rad- und Kraftfahrersportes. Jeder Radfahrer, jede Radfahrerin, jeder Kraftfahrer sollte deshalb nicht länger zögern, sich unserem wohlorganisierten Landesverband anzuschließen!

Anmeldung kann durch jedes Bundesmitglied geschehen oder direkt durch die Bundesgeschäftsstelle: Kurt Landgraf, Leipzig C 1, Reichelstr. 7; Fernspr. 28552.