

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

X. Jahrg.

Leipzig, 14. September 1901.
Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

No. 19.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20.

Deutsches No. 5752.

Für den Anzeigenteil verantwortlich: W. Vogt, Leipzig, Kurprinzstrasse 3.

Deutsches No. 8148.

Alle redaktionellen Einsendungen

sind nur an die Schriftleitung der Sächsischen Radfahrer-Zeitung, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20, zu richten.

Nachdruck von Original-Artikeln der Sächsischen Radfahrer-Zeitung bei genauer Quellenangabe gestattet.

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

Anzeigen-Bedingungen:

die zweigespaltene Petitzeile 60 Pf.; $\frac{1}{2}$ Seite M. 80; $\frac{1}{3}$ Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 13maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{3}$ % Rabatt.

Alle die Inserate betreffenden Einsendungen sind nur nach Leipzig, Kurprinzstrasse 3 zu richten.

Schluss der Anzeigen-Aufnahme: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

Die Zeitung erscheint aller 14 Tage (Sonnabends) und wird allen Mitgliedern des Sächsischen Radfahrer-Bundes kostenlos zugesandt.

Alle Briefe, die Geschäftsstelle und den Sportausschuss betreffend, sind zu richten an
Herrn Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.

Alle Briefe, Kassenangelegenheiten, Wohnungsveränderungen, Neuanmeldungen betreffend, sind zu richten an
Herrn Friedrich Pfost, Leipzig, Brüderstrasse 6.

Zur Sattelfrage.

Die Ansicht und das Begehren des grossen Publikums, dass der Fahrer auf einer möglichst grossen Fläche beim Fahren sitzen könne, ist falsch und unausführbar. Unausführbar insofern, als der Fahrer nicht nur sitzen, sondern auch treten muss und um die volle Kraft entfalten zu können, die Beine in eine senkrechte Stellung zu bringen hat.

Im weiteren bringt man den Sitz auf dem Fahrrad vergleichsweise mit dem Sitz eines Reiters auf dem Pferde öfters zusammen. Alle diese Vergleiche und Ansichten müssen nur als flüchtige Anschauungen betrachtet werden, welche jeglichem tieferen Nachdenkens entbehren. Bei allen diesen Sitzarten kommt zur Geltung, dass dem Körper zur Unterstützung eine möglichst grosse Fläche geboten wird, wobei, da das gesamte Gewicht auf eine grössere Fläche verteilt ist, ein gewisser Grad von Ruhe und Erholung einzelner Körperteile stattfinden kann.

Der Fussgänger hat zur Fortbewegung keinen anderen Stützpunkt als die Füsse. Das ganze Körpergewicht wird von den Füssen getragen, wobei die Beine, um eine Fortbewegung zu ermöglichen, das gesamte Körpergewicht mit jedem Schritt um einige cm zu heben haben. Aus dem jedesmaligen Heben des Körpergewichts summieren sich die ganz erheblichen Kraftleistungen und der Kräfteverbrauch.

Diese Kraftleistung wird nun bei Radfahrern insoweit reduziert, als das Körpergewicht auf dem Rade untergebracht, nicht mehr gehoben werden muss, sondern auf der Ebene fortrollt, wobei, dank der vorzüglichen Konstruktion der Räder und der Pneumatics, der Reibungskoeffizient auf ein Minimum reduziert ist.

Hieraus ergibt sich, vorausgesetzt dass alle Umstände ausgenützt werden, ein ganz erhebliches Plus an Kraftüberschuss, wobei die Kraft, welche ursprünglich beim Gehen zur Hebung des Körpergewichtes ver-

wandt wurde, durch die Uebersetzung des Kettengetriebes in Geschwindigkeit umgewandelt werden kann. Das ist also kurz gesagt: Die Kraft, welche sonst zur Hebung des Körpergewichtes nötig ist, wird jetzt bei dem Fahrrad in Weg und Geschwindigkeit umgesetzt, indem man ein mechanisches Getriebe in Bewegung bringt, welches geeignet ist, das rollende Gewicht auf der Ebene rascher vorwärts zu bewegen.

Um nun den grössten Effekt in dieser Fortbewegung zu erlangen, ist es doch auch von höchster Bedeutung, diejenigen Faktoren, denen wir die Vorteile der leichteren und rascheren Fortbewegung verdanken, in allererster Linie gründlich auszunützen. Es ist daher hauptsächlich dafür Sorge zu tragen, dass das Körpergewicht auf dem rollenden Vehikel einen derartigen Stützpunkt erhält, welcher dem Schwergewicht des Körpers auch den unbedingten Ruhepunkt gewährt, damit das Körpergewicht in keiner Weise mehr von den Unterextremitäten getragen bzw. gestützt werden muss, sondern dieselben sich frei bewegen können und von dem Körpergewicht jeweils nur so viel belastet werden, bzw. Energie erlangen, als zur jeweiligen Fortbewegung nötig ist!

Wesentlich ist, dass bei dem Fahrrad und Fahrer die beiden Punkte, zwischen welchen die Spannung vor sich geht, nicht unverrückbar zusammen verbunden sind, es sitzt vielmehr der Körper, in welchem sich die Energie entwickelt, ganz frei und lose auf dem Sattel, wodurch lediglich das Schwergewicht des Fahrers in erster Linie das Widerlager bildet und als treibende Schwerkraft zu betrachten ist.

Werden nun die Beine ausgestreckt, so muss sich entweder das Körpergewicht heben oder es muss der unter den Beinen befindliche bewegliche Teil nachgeben, woraus sich dann die Umdrehung der Kurbel und Fortbewegung des Rades ergibt.