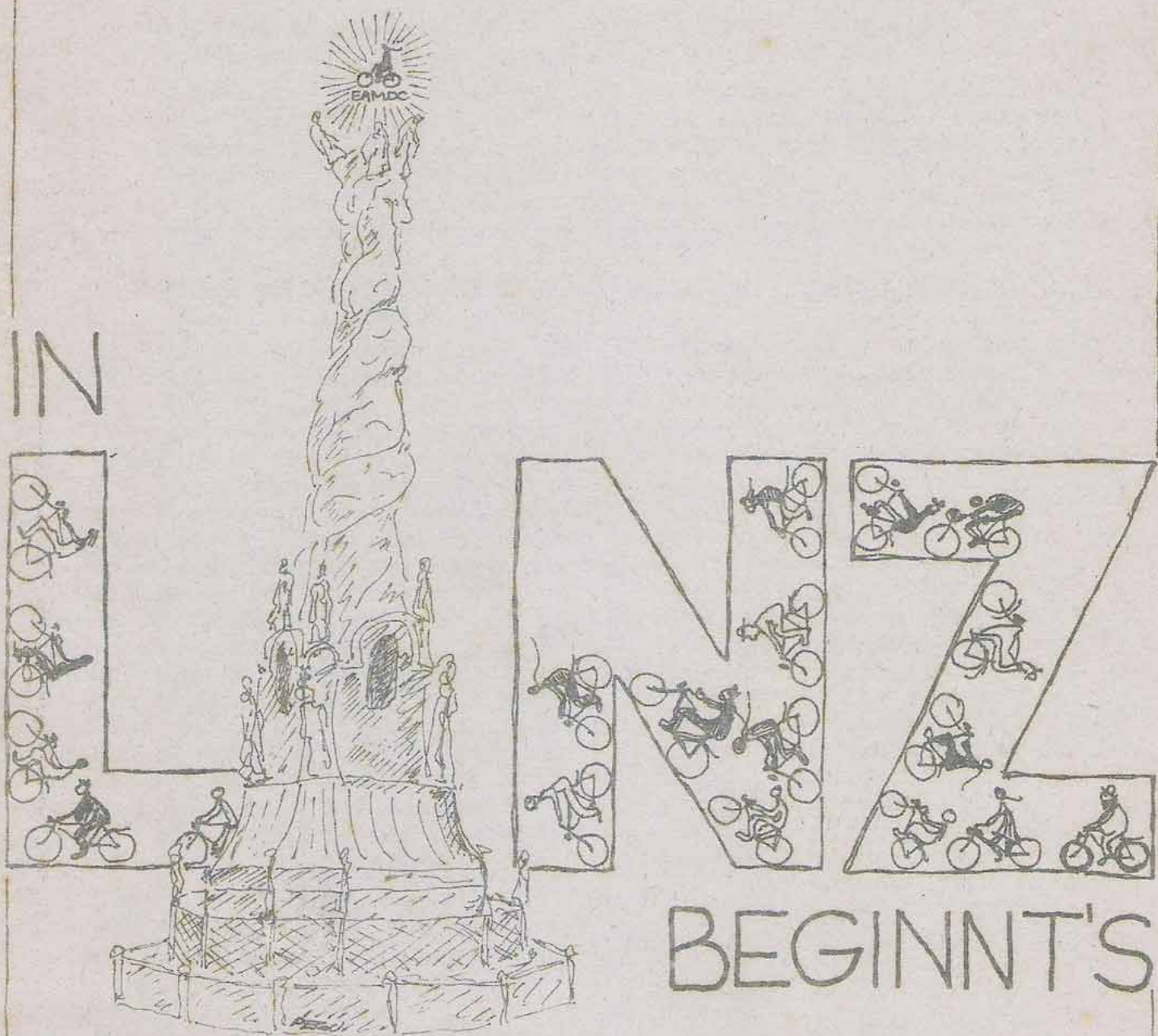


OBERÖSTERREICHS ERSTE ANZIGE U. MUTIGE DRAHTESEL-ZEITUNG

ERSCHEINT GELEGENTLICH

EINZELVERKAUFSPREIS 5.75 ODER 4 RADSPERICHEN



VORWORT

Nun ist es soweit, dank der Mithilfe von Gerda, Edith, Leo, Sepp, Peter und einigen anderen gibt es in Oberösterreich die erste Drahtesel-Zeitung !

Nach langer Zeit der Unterdrückung haben sich endlich ein paar Radler aufgerafft, etwas für ihresgleichen und zum Wohle aller zu tun.

Dies unter einem Clubnamen, der zuguterletzt Verwechslungen bringen kann - Autofahrer werden auf einmal das Fahrrad benutzen, weil sie seine Vorteile erkennen !

Die nun vorliegende Zeitung bringt wichtige Informationen für die (Linzer) Radfahrer und solchen, die es werden wollen.

Inhalt: Tätigkeit des EAMDC - Stadtverkehr heute - Tips für Fahrradkauf - Anpassung - Radfahrschule - Sicherheit - Fahrradspiele - Radtourismus - Tandemfahren mit Blinden - kommende Veranstaltungen und anderes mehr. (Einige Stellen aus dem "Fahrradbuch" von H.E.Lessing wurden auch zitiert).

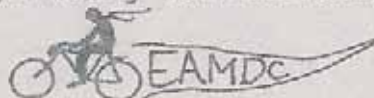
EN HALBES JAHR EAMDC - EIN HALBES JAHR EINSATZ FÜR DIE RADFAHRER

Am 14. August 1979 fand im Klosterhof die Gründungsversammlung des EAMDC (erster anziger mutiger Drahteselclub) statt. Der Vereinsgründung waren Aktivitäten mehrerer Radfahrer vorausgegangen. Im Juni 1979 gab es die von der Linzer Arbeiterkammer durchgeführte Ausstellung am Urfahrer Jahrmarktgelände. Die AK-Aktion "Es lebe das Fahrrad" im Frühjahr hatte den Boden dafür bereitet, daß das Fahrrad und die Radfahrer aus ihrem Schattendasein heraustreten und sich zu organisieren und aktivieren begannen. In Linz freilich etwas im Nachziehverfahren, denn in einigen Städten des Auslands (etwa Erlangen/BRD), Modena (Italien), Delft (Holland) gibt es schon lange sehr umfangreiche Maßnahmen für die Radfahrer und auch in österreichischen Städten wie Wien, Salzburg und Graz gab es große Aktivitäten in Form von Radlerkundgebungen mit tausenden Teilnehmern.

Der EAMDC präsentierte sich der Öffentlichkeit mit einem Forde-

rungsprogramm, welches im wesentlichen verlangte, daß ein umfassendes Radwegekonzept für Linz geschaffen wird, wobei man von jedem Punkt der Stadt zu jedem Punkt mit dem Fahrrad ungefährdet fahren kann. Weiters forderte der EAMDC unaufwendige Sofortmaßnahmen (etwa Bodenmarkierungen, Beschilderungen, Reservierungen von Nebenstraßen für Radfahrer, Anrainer und Fußgeher). Und letztlich wurde an die Stadtverwaltung die Forderung nach einer Werbeaktion für das Radfahren gerichtet. Diese Forderungen waren auch Inhalt einer Bürgerinitiative, die vom EAMDC entsprechend den Bestimmungen des neuen Linzer Stadtstatuts eingereicht wurden.

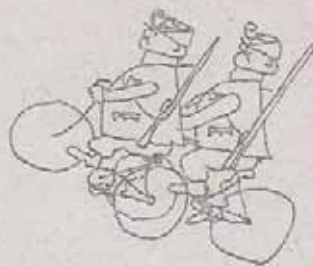
Im Laufe des Herbst 1979 führten die Aktivisten des Drahteselclubs zwei Werbefahrten mit bunt geschmückten Fahrrädern durch die Innenstadt durch, welche beträchtliches Aufsehen in der Öffentlichkeit erregten. Den ganzen Herbst über trafen sich die Radleraktivisten regelmäßig wöchentlich im



Studentenzentrum Bischofstraße zu ihren Beratungen. Einige kleinere Initiativen wurden gesetzt: so wurde von der ESG die Überlassung des Radabstellplatzes in der Landgutstraße für die Öffentlichkeit und von der ÖBB die Zusicherung für eine bessere Beschilderung (Hinweistafeln) für den Radabstellplatz am Hauptbahnhof erreicht. Die Arbeiterkammer und die Handelskammer erklärten ihre Unterstützung für die Ziele des EAMDC.

Mitte Oktober konnte die Bürgerinitiative des EAMDC mit 864 gültigen Unterstützungsunterschriften beim Magistrat eingereicht werden. Nach der Prüfung wurde der Wortlaut an zehn Schulen bzw. Magistratsdienststellen in Linz aufgelegt (vom 22. November bis 20. Dezember) und es unterzeichneten in dieser Zeit 1.978 wahlberechtigte Linzer diese Initiative. Die Gesamtzahl von 2.842 Unterzeichnern war jedoch zuwenig, um die Bürgerinitiative mit ihren Forderungen auf die Tagesordnung des Linzer Gemeinderates zu bringen (dazu wären 6.000 Unterzeichner notwendig gewesen). Als Ursache dafür kann neben dem doch vielfach noch mangelnden Bewußtsein vieler Radfahrer auch die ungünstige Lage und die Öffnungszeiten vieler Auflagelokale angenommen werden.

Bei mehreren Rundfahrten im Herbst 1979 überprüfte der EAMDC die vorhandenen Radwege in Linz. Dabei wurde festgestellt, daß es nicht, wie von Bürgermeister Hillinger und vom Bauamt behauptet wurde, 55 Kilometer, sondern nur ca. 30 Kilometer echte Radwege gibt in Linz. Der Rest



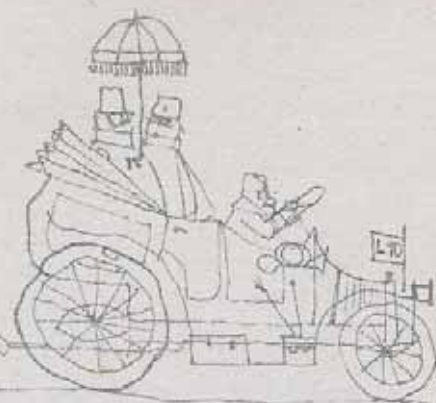
sind Feldwege, verkehrsberuhigte Straßen, Fußwege und ähnliches. Auf Grund dieser Befahrung entwickelte der EAMDC dann auch Anfang des Jahres 1980 ein eigenes Konzept für ein Linzer Radwegnetz mit dem besonderen Schwerpunkt für die Innenstadt, wo es derzeit überhaupt nichts gibt. Der EAMDC will die Schließung der Lücken zwischen den bestehenden Radwegen und weiters ein Netz von verkehrsberuhigten Straßen in der Innenstadt. Dazu wurde ein umfangreiches, sehr konkretes Programm entwickelt.

Eingeschaltet hat sich der Radfahrerclub auch in die Kampagne gegen die Tarifierhöhung bei der Linzer ESG. Der EAMDC beteiligte sich sowohl am Aktionskomitee gegen ESG-Tarifierhöhungen und führte auch eigene Initiativen durch (Briefe an Bürgermeister Hillinger, ESG-Generaldirektor Kubin und an das Verkehrsministerium). Im Herbst unternahm der EAMDC auch Bestrebungen zur gesamtösterreichischen Koordination der Radfahrerinitiativen und es gelang dadurch, am 25. Jänner 1980 in Salzburg eine Besprechung mit Vertretern aus Wien (ARGUS), Graz (AVG), Salzburg (Aktion Umwelt) und Linz (EAMDC) durchzuführen, Erfahrungen auszutauschen und verschiedene Vorhaben für das heurige Jahr zu planen.



-leo-

Stadtverkehr heute



Das sind endlose Autokolonnen, insbesondere in den Stoßzeiten morgens und nachmittags, Stauungen bei den Ampeln und Abzweigungen, Streß und Fluchen der Autofahrer, Auffahrunfälle, Umweltverschmutzung, bleihaltige Luft durch die Abgase zigtausender Kraftfahrzeuge, lange Parkplatzsuche und Ärger, wenn keiner gefunden wird, und anderes mehr. Und diese Entwicklung geht weiter - zumindest, wenn es nach dem Willen der derzeit maßgeblichen Verkehrsplaner, Politiker und vor allem der Industrie geht. Gibt es dazu überhaupt Alternativen ?

"Der Verkehr ist zu einem wesentlichen Teil Ausfluß einer falschen sozialen Organisation und zu einem anderen bedeutenden Teil Ergebnis einer raffinierten, aber volksgesundheitlich, ökonomisch und ökologisch verhängnisvollen Bedarfsweckung, wo die natürlichen Bedürfnisse des Menschen für den Konsum nicht ausreichen", schreibt Erika Molny im "Profil" (27/78). Sie deutet damit einiges an, dem es auf den Grund zu gehen gilt. In der Stadt Linz entwickelte sich die Zahl

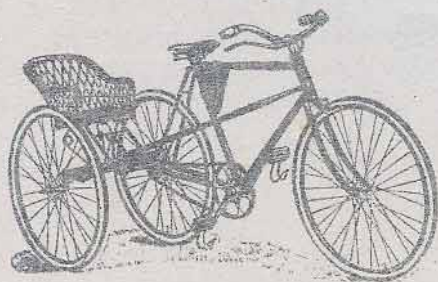
der zugelassenen Kraftfahrzeuge von 7.500 im Jahr 1970 auf 76.500 im Jahr 1980, also auf das Zehnfache in drei Jahrzehnten. Wesentlicher ist aber hier, daß sich der Anteil der Personenkraftwagen, also des Individualfahrzeuges schlechthin, von 27 Prozent im Jahr 1950 auf 82 Prozent im heurigen Jahr entwickelt hat. Zu diesen Zahlen kommen noch die zigtausenden Fahrzeuge, die tagtäglich von außerhalb nach Linz kommen und ihren Beitrag dazu leisten, dem Stadtverkehr sein "optimales" Gepräge zu geben.

Der private Personenkraftwagen wird meist als das Symbol des Wohlstands schlechthin gepriesen und als Gradmesser dafür angegeben, wie gut es uns geht. Doch die Schattenseiten werden dabei meist nicht gesehen. Daß es heute nicht geringe ökonomische Zwänge gibt, daß viele Menschen mit dem PKW zur Arbeit usw. fahren müssen (!), wird meist bestritten. Vielmehr wäre jeder froh und stolz, PKW-Besitzer und -benützer zu sein. Doch ist es sicher kein Zufall, wenn ausgerechnet die Auto- und Ölkonzerne die größten, einflußreichsten und gewinnträchtigsten Multis der westlichen Welt darstellen. Es ist also einiges drin im Autogeschäft, und sind die Menschen einmal abhängig, dann kann man sie auf dem Wege über PKW-Preise, Reparaturen und last not least über Benzinpreise immer wieder zur Kasse bitten. Und

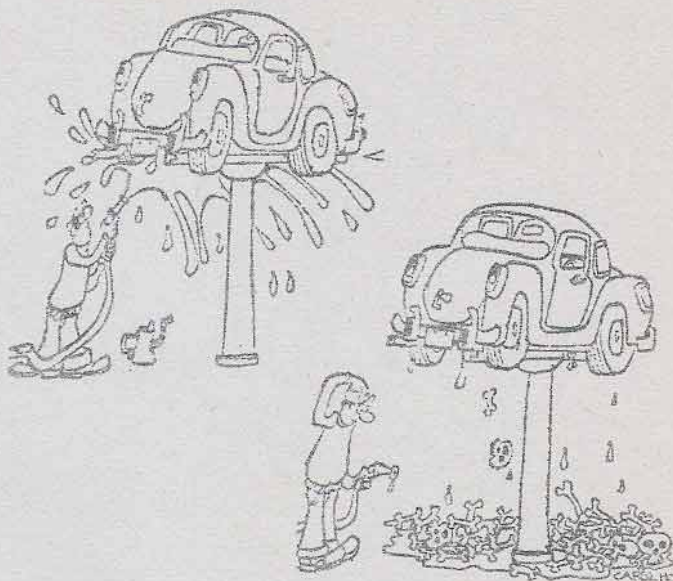


was bleibt dem einfachen Auto-
besitzer übrig, wenn die öffent-
lichen Verkehrsmittel in Linz
etwa einen unverhältnismäßig
hohen Preis haben und zumindest
oberflächlich das Auto billiger
kommt.

"Ein durchschnittlich verdienender
Autobesitzer verbringt jährlich
zirka 340 Stunden hinter dem
Lenkrad. Um sich das leisten zu
können (Anschaffungs- und Be-
triebskosten), muß er bis zu 45
Prozent seiner Arbeitszeit, d.h.
seines Einkommens aufwenden,
heißt es bei Erika Molny. Doch
dieser Aufwand wird vom Durch-
schnittsbürger nicht aus Spaß
gemacht, sondern aus Zwängen
verschiedenster Art. Da gibt
es etwa den Streß, der heute
am Arbeitsplatz am krassesten
zum Ausdruck kommt und sich von
da aus in alle anderen Bereiche
fortpflanzt. Kein Wunder, daß
dann das Auto als Allheilmittel
angesehen wird, um möglichst
flexibel und ungebunden zu sein.
Daß Stau, Straßenverstopfungen
usw. den geglaubten Vorsprung
wieder zunichte machen, will
keiner sehen. Das liegt schon
in der Natur dieses Teufelskrei-
ses, in dem jeder drin ist, aber
wo keiner mehr so recht heraus
kann. Und auch das Image spielt
dabei mit: Ohne Auto wird man
hierzulande milde belächelt oder
gar nur als halber Mensch ange-
schaut. Daß der Überwiegende
Teil der PKWs in der Regel nur
eine (!) Person befördert und
dazu unvergleichlich mehr Platz
auf den Straßen braucht als ein
beliebiges Massenverkehrsmittel,
ist nur ein weiterer Aspekt der
PKW-Ökonomie.



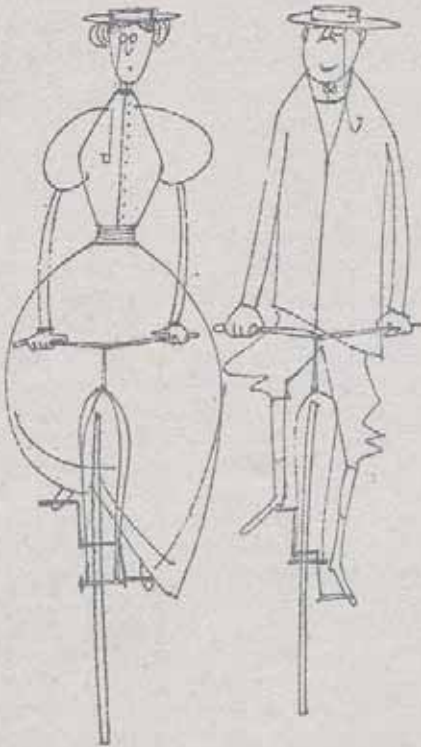
Es sei hier nicht falsch verstan-
den: nicht das Auto schlechthin
ist das "Böse". Das wäre zu ein-
fach, ja, es wäre Maschinenstür-
merie. Es liegt vielmehr darin,
wie eben dieses Auto eingesetzt
wird. Kein vernünftiger Mensch
wird dem auf dem Lande wohnenden
Menschen, der es wirklich braucht,
sein Auto streitig machen, da es
aus rein wirtschaftlichen Gründen
sicher nicht möglich ist, bis ins
letzte Nest öffentliche Verkehrs-



mittel einzurichten. Auch dem
Stadtmenschen wird für Ausflüge,
Urlaubsfahrten etc. das Auto
nicht streitig gemacht. Was ande-
res ist es aber schon bei den so-
genannten Kurzfahrten, also sol-
chen Fahrten (etwa zur Arbeit,
zum Einkauf), die wirtschaftlich
bei entsprechenden Voraussetzun-
gen ohne weiters mit anderen, die
Umwelt schonenderen Verkehrsmit-
teln erledigt werden könnten.

Alternative zum herrschenden Ver-
kehrskonzept heißt also zunächst
einmal: Absoluter Vorrang für
öffentliche Massenverkehrsmittel.
Wenn die Zahl der zugelassenen
Kraftfahrzeuge in Linz von 1950-80
auf das Zehnfache gestiegen ist,
in der gleichen Zeit aber die Zahl
der Fahrgäste bei den Straßenbahnen,

Obussen und Autobussen der ESG nur von 48 Millionen auf 58 Millionen (dabei ist zu berücksichtigen, daß der Anstieg erst in den letzten Jahren erfolgte, weil im Jahr 1970 mit 42 Millionen der Tiefpunkt erreicht war), so sollte das auch zu denken geben. Mag es auch in anderen Städten noch schlechter sein, so darf das kein Trost sein.



Mit Tarifen in der Höhe von zehn Schilling und oft langen Wartezeiten, mit Gedränge in den Stoßzeiten in überfüllten Verkehrsmitteln, wird der öffentliche Verkehr nicht attraktiver. Da ist ein grundsätzliches Umdenken notwendig: Grundsätzlich heißt, Tarife senken mit Ziel Nulltarif, mehr öffentliche Verkehrsmittel einsetzen, Intervalle verkürzen, neue Linien bauen (gerade Straßenbahnlinien haben sich als sehr wirtschaftlich erwiesen).

Und wenn hier die Frage gestellt wird, wer das zahlen soll, so kann dazu der Vorschlag gemacht werden, von den Betrieben pro Beschäftigtem und Jahr eine bestimmte Summe als Steuer einzuhoben und aus diesem Topf das

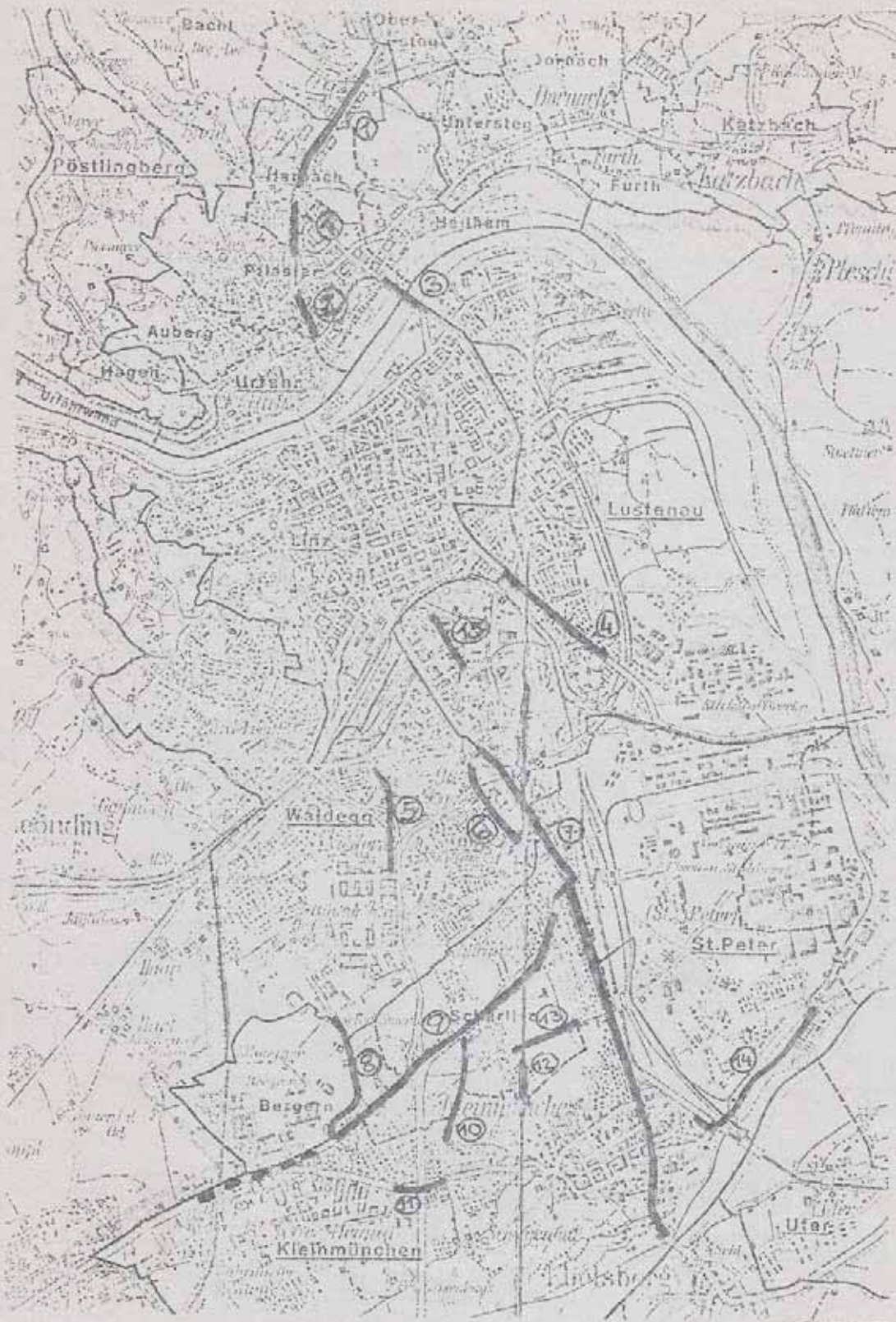
Ganze zu finanzieren. Massenverkehr darf schließlich nicht eine Sache der Kostendeckung sein, sondern eine öffentliche Dienstleistung mit sozialem Charakter.

Eine andere Alternative zum Autoverkehr ist das Fahrrad. In der Stadt ist es für Kurzstrecken das ideale Verkehrsmittel: billig in der Anschaffung und Erhaltung, braucht wenig Platz, ist umweltfreundlich, flexibel und nicht zuletzt gesundheitsfördernd. In Linz gibt es nach Schätzungen rund 60.000 Fahrräder. Geht man nun davon aus, daß ein großer Teil sehr selten benützt wird, so gibt es immerhin eine große Zahl (vielleicht zehn- oder zwanzigtausend) regelmäßige Radfahrer. Und wenn der andere Teil seinen Drahtesel nicht benutzt, so hat das doch auch seine Gründe. Im heutigen Straßenverkehr ist die Benutzung des Fahrrades großteils lebensgefährlich. Das Fahren ist auch nicht mehr so gesundheitsfördernd wie früher, da die Abgase fast unerträglich geworden sind, gerade entlang der Durchzugsstraßen. Für die Radfahrer gilt es daher, für eine Ausgewogenheit des ganzen Verkehrswesens einzutreten. Das heißt: Attraktivere öffentliche Verkehrsmittel, Einschränkung des Individualverkehrs auf das unbedingt nötige Ausmaß und wesentliche Verbesserungen der Bedingungen für die Radfahrer. In den letzten Monaten ist das Fahrrad wieder zum Thema mancher Diskussionen geworden und da und dort zeigt sich zumindest ansatzweise der Versuch eines Umdenkens. Doch bis zum tatsächlichen Umdenken ist es noch ein großes Stück. Wichtig dabei ist aber vor allem, nicht das Fahrrad isoliert zu sehen, sondern immer in Zusammenhang mit der gesamten Verkehrspolitik.



-leo.

RADWEGE IN LINZ - EIN FIASKO ! (OKTOBER 1977)



- 1- Leonfelderstraße / 2-Wildbergstraße / 3-Eisenbahnbrücke / 4-Franckstraße
- 5-Hanuschstraße / 6-Wankmüllerhofstraße / 7-Wiener Straße / 8-Landwiedstraße
- 9-Salzburger Straße / 10-Schörghenhubstraße / 11-Dauphinesstraße / 12-Pesta-
- lozzistraße / 13-Brunnenfeldstraße / 14-Lunzerstraße / 15-Lenastraße

Derzeit gibt es in Linz ca. 30 km nach dem Gesetz gültige Radwege, die untereinander wenig Verbindung haben und nicht ins Zentrum führen.

Unterstützen deshalb auch Sie unsere Forderungen nach einem Radwegnetz für ganz Linz !

ALLGEMEINE FORDERUNGEN DES EAMDC AN DIE STADT LINZ

- Radwegeplanungsstelle beim Bauamt einrichten (möglichst geringer Aufwand, siehe Stadtwerkstatt, Planer sollen Radfahrer sein)
- Werbeaktion der Stadt für das Umsteigen auf das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr (zweckdienliche Maßnahmen dafür)
- Quer- und Längsverbindungen durch bebaute Gebiete, Kurzverbindungen in das Stadtzentrum (siehe Detailforderungen)
- Reservierung von Straßen in Wohngebieten für Anrainer, Fußgänger und Radfahrer (Verkehrsberuhigung ist in vielen Straßen möglich (siehe Detailforderungen))
- Bessere Instandhaltung der Radwege, Beseitigung von Gefahrenstellen
- Gebotszeichen "Radweg" und "Radwegende" bei allen baulich geeigneten Wegen anbringen
- Radfahrrampen bei schwierig zu querenden Hauptstraßen
- Fahrradverleih durch die Stadt einrichten (besonders für Touristen, Gäste, Studenten usw.)
- Öffentliche Radwerkstätte, wo auch alte (aus Sperrmüllsammelungen und vom Fundamt) Fahrräder für den Fahrradverleih von Arbeitslosen, Strafgefangenen usw. repariert werden (Recycling)
- Bessere und direkte Kontakte zwischen Magistrat und EAMDC bei Sperrmüllsammelungen zur Wiederverwertung der alten Fahrräder

- Neuerrichtung von möglichst überdachten Abstellplätzen für Fahrräder bei Schulen, Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel usw.
- Verminderung der Fahrgeschwindigkeit in der Stadt, dadurch weniger Gefährdung und Unfälle, strengere Überwachung

DRINGENDE DETAILFORDERUNGEN DES EAMDC

- Durchfahrt für Radfahrer durch die Fußgängerzone in der Zeit der Ladetätigkeit
- Gesicherte Fahrt über die Nibelungenbrücke
- Radweg in der Allee Untere Donaulände mit Fortsetzung in der Hafenstraße und weiter
- In der Industriezeile bis zum Interspar-Großkaufhaus
- Radwege in der Weißenwolffstraße und Derfflingerstraße
- Radweg Blumauerstraße - Goethestraße - Prinz-Eugen-Straße
- Fortsetzung des Radweges Franckstraße über Khevenhüllerstraße bis zum Südbahnhof-Markt
- Wiener Straße vom Bulgariplatz bis zur Blumau
- Radweg in der Unionstraße
- Radwegverbindung über Wildbergstraße, Ferihumerstraße bis zur Nibelungenbrücke
- Linke Brückenstraße mit ordentlicher Anbindung an den Radweg bis zur Leonfeldner Straße
- Radweg am Damm mit spezieller Beschilderung (z.B. Befahren auf eigene Gefahr, Fußgänger haben Vorrrecht, sportliche Radfahrer nehmen besondere Rücksicht)



-8-



- Radweg in der Waldeggstraße bis zur Weingartshofstraße
- Radweg in der Kärntnerstraße
- Verkehrsberuhigung in folgenden Straßen mit Aufhebung der Einbahnregelung für Radfahrer: Hauptstraße, Ottensheimer Straße, Donaustraße, Altstadt-Herrenstraße, Volksgartenstraße-Bahnhofstraße (Verbindung vom Zentrum zum Bahnhof), Baumbachstraße, Lederergasse, Honauerstraße-Huemerstraße, Eisenhandstraße, Bethlehemstraße, Harrachstraße, Schillerstraße, Landstraße von Höhe Bismarckstraße bis Blumau, Weingartshofstraße, Waldeggstraße teilweise, Fadinger-Schubertstraße, Petzoldstraße

- In Straßen, wo Kurzverbindungen möglich sind, Aufhebung der Einbahnregelung für Radfahrer
- Rechtsabbiegen auch bei Rot (Ampel) für Radfahrer an Stellen, wo dies möglich ist, da sich die Radfahrer leicht in den Verkehr einreihen können
- Koch-Straße für Radfahrer öffnen
- St.-Peter-Brücke, Radweg ist dringend nötig



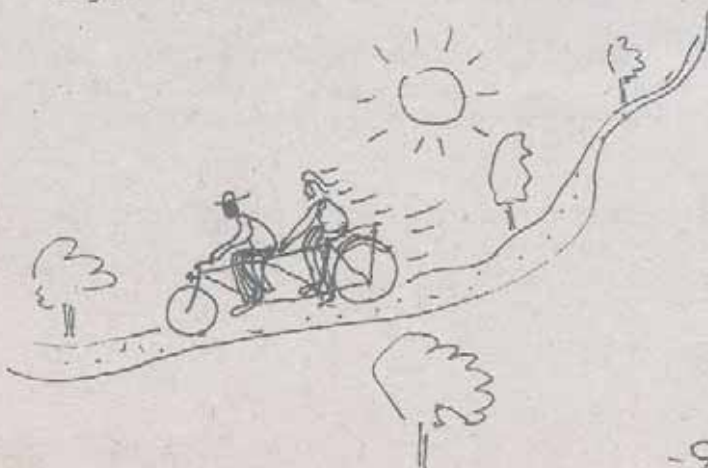
Blinde Radler - wo gibts denn die ?

Seit 1974, wo internationale Kontakte den Anlaß gaben, sich mehr mit dem Radeln zu beschäftigen, besitzt die Radwandergruppe des ÖÖBSC (Öö Blindensportclub) einige Tandems, die von einer Firma gespendet wurden. Inzwischen ist der Bestand auf 20 Stück angewachsen. Die blinden Sportler treten teils ganz heftig in die Pedale und machen Tagestouren bis zu 195 Kilometern !

Im letzten Jahr unternahm der ÖÖBSC Touren von Linz nach Ottensheim - Landshaag - Aschach und wieder zurück, auch die Strecke nach Großraming und zurück wurde von den Mitgliedern innerhalb von zwei Tagen bewältigt.

Die sportliche Betätigung ist selbstverständlich auch mit Problemen verbunden, so z.B. damit, daß es in Linz und Umgebung an guten Radwegen fehlt und auch der Tatsache, daß nicht immer Leute zu finden sind, die einerseits bereit sind, Verantwortung auch für den blinden Mitfahrer zu übernehmen und andererseits mit einem Tandem richtig umgehen können (unterschiedliche Kurvenlage zum normalen Rad, mehr Schwung bergab, deshalb längere Bremswege), hier wären Testfahrten schon empfehlenswert !

Auch stimmt es die Tandembesitzer traurig, daß durch mangelndes Verständnis die abgestellten Tandems von Fremden öfters beschädigt werden, welche offenbar nicht informiert sind, daß dies die einzige Möglichkeit für Blinde ist, Radsport betreiben und so auch die Reize des Radwanderns zum Teil miterleben zu können. Wer ab und zu mit den blinden Radlern Tagesfahrten unternehmen will, der melde sich beim EAMDC oder bei Gerda Koszky, Tel. 585/4862 (an Werktagen).



wichtige Hinweise !

FAHRRADKAUF :

Wenn jemand ein Fahrrad kauft, erwirbt er etwas, aus dem er entweder das größte Vergnügen oder aber den größten Verdruss zieht.

Gesundheit, Spannkraft, Befriedigung, stehen gegen eine Tretmühle, bei der man gute Laune und Energie verschwendet. Deshalb sollte man beim Radkauf nicht knauserig sein.

Wenn man sein erstes Fahrrad kauft, darf man nicht erwarten, daß es sich als Optimum erweisen wird - deshalb am besten mit einem normalen Tourenrad beginnen, um die ersten Erfahrungen zu machen.

Fahrräder vom Fachhändler machen später meist weniger Schereien bezüglich Garantien, Auswechseln von Teilen beim Kauf usw.



BESONDERS ZU BEACHTEN :

1. Rahmenhöhe = ca. Schrittlänge weniger 25 cm, bei Herrenrahmen nicht zu hoch
2. Raddurchmesser möglichst groß wählen, 26 oder 28 Zoll (675 oder 700 mm ϕ)
3. Gewicht möglichst gering, 13 Kilogramm oder weniger (Taschewaage mitnehmen)

DREIGANG ODER ZEHNGANG ?

Allgemein: gute Schaltung, wenn großer Übersetzungsbereich !
Deshalb bei der Kaufentscheidung die Zähne abzählen :
z.B. $24 : 14 = 1,71 : 1$

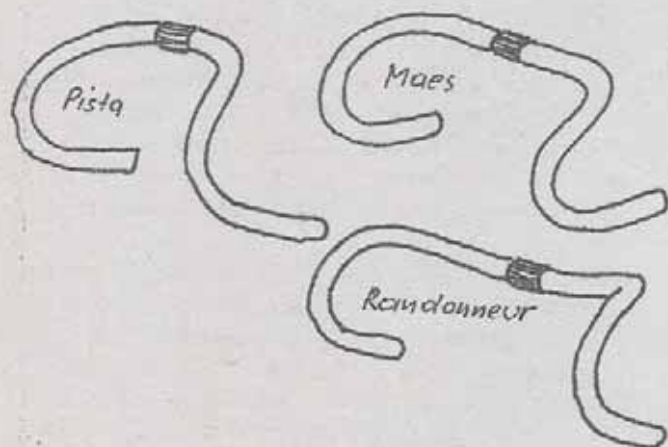
Vergleich:
Dreigang von Fichtel u. Sachs
Übersetzung = $1 : 1,86$

Standard Fünfgang $\ddot{U} = 1,71$
(also trotz 5 Gängen weniger !)

Standard Zehngang $\ddot{U} = 1,9$

Vorteile beim Innendreigang sind auch die sichere, wartungsfreie Rücktrittbremse, einfacheres Schalten.

Man braucht nicht unbedingt ein Zehngangrad zu kaufen, wenn es auch ein Dreigangrad tut.
Und beim Zehngangradkauf die Augen auf !



Nicht alle Rennlenker sind für Rennen gedacht: Pista für Bahnrennen, Maes für Straßenrennen, Randonneur für Radtouren. Pista wird nur unten gegriffen, Maes und Randonneur aber die meiste Zeit oben. Für stärkere Beanspruchung sind die Mittelstücke verstärkt.

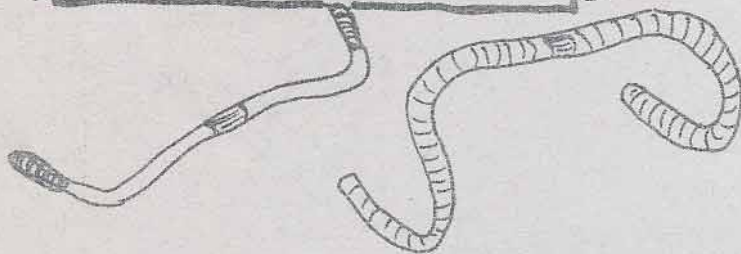
ANPASSUNG AN KÖRPERMASSE

Wegen häufiger Fehler, wie Pedale falsch getreten, Sattel zu niedrig usw.

Vor- und Nachteile der einzelnen Lenker - siehe Zeichnungen !

Zur Anpassung gehören:

- Sattelhöhe
- Sattelstellung in Längsrichtung
- Sattelneigung
- Lenkerhöhe
- Lenkervorbaulänge
- Neigung der Griffe
- Lenkerbreite
- Länge der Tretkurbel



Zwei Bügel für die entspannte Körperhaltung unter 45 Grad. Flacher Trainingsbügel (links) und Randonneur-Bügel (rechts), der als Touristik-Bügel einzudeutschen wäre. Mehrere mögliche Handpositionen bei letzterem gestatten, ohne Verlassen der Rumpfposition während einer Radtour gegen das Einschlafen der belasteten Hände anzugehen.

Sattelhöhe = 109 % der Schrittlänge vom Pedal weg gemessen.

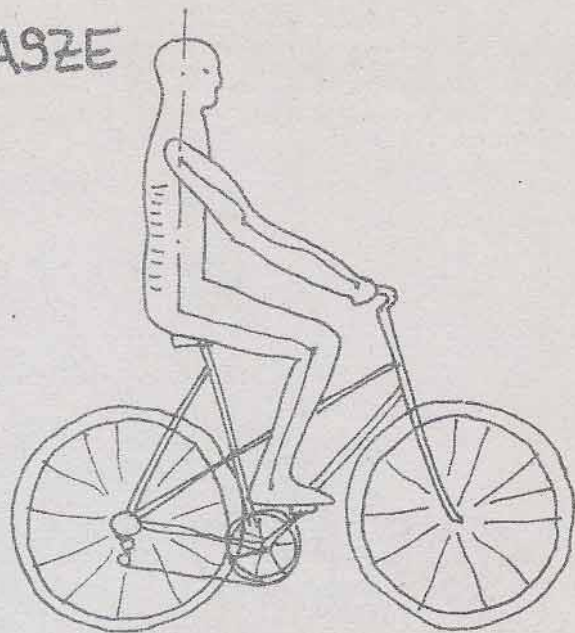
Zur Sattelneigung:

Für Tourenlenker etwas nach hinten, sonst waagrecht oder etwas nach vorne.

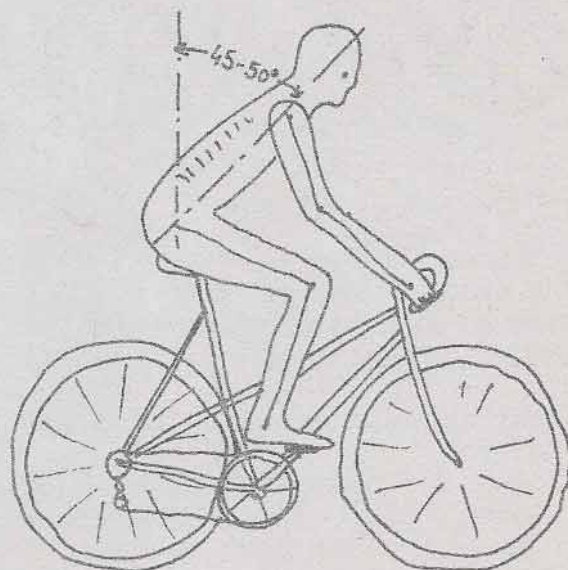
Damensättel sollen hinten breiter als Herrensättel sein, die Sattelnase nie zu breit, um das Wundreiben zu verhindern.

Der Lenker ist im allgemeinen gleichhoch wie der Sattel, hier auch die 45 Grad-Stellung überprüfen.

Der Abstand Lenker bis Sattelnase entspricht im allgemeinen dem Abstand Fingerspitzen bis Ellbogen.



Die aufrechte Sitzhaltung ist nur auf kurzen Strecken bequem: Die Wirbelsäule wird mit dem vollen Oberkörpergewicht belastet und erfährt auch voll die Stöße von der Fahrbahn - etwas gemildert durch Spiralfedern im "Tourensattel". Verfechter dieser Position sollten sich für kurze Strecken einen Fahrrad- oder Moped-Schwingsattel besorgen.



Entspannte Sitzhaltung mit um 45 bis 50 Grad geneigtem Rücken: die Arme tragen einen Teil des Oberkörpergewichts, und Fahrbahnstöße treffen die Bandscheiben nicht senkrecht von unten. Der nach unten gebogene Lenker ermöglicht mehrere Hand- und damit Körperpositionen.

WIE LERNE ICH RADFAHREN ?

(eine Spalte auch für die Politiker !)



VERSCHIEDENE AUFSTEIGMÖGLICHKEITEN

1. Wie vorher rechts niedertreten und gleichzeitig abstoßen, hinsetzen
2. Bei linkem Pedal in Tiefstellung draufstellen, genügend abstoßen und hinsetzen - treten
3. Schwung nehmen - auf den Sattel grätschen und wegfahren !



PEDALTECHNIK

1. Nach Möglichkeit tangential treten, alles andere ist Kraftverschwendung ! siehe Bild
2. Nur mit dem Ballen treten, nicht mit dem Fußgewölbe
3. Zur Verbesserung kann man auch Fußhalter mit oder ohne Riemen anbringen

Am besten lernt man ohne Stützräder, man benötigt ein Fahrrad mit tief einstellbarem Sattel (am besten ein Damenrad).

1. Balanceübungen im Stand machen
2. Sitzend breitbeinig zu laufen beginnen, bis man schon ohne Beine rollen kann
3. Anfahren üben - rechtes Pedal nach vorne - aufsitzen, links abstoßen, rechts treten und dann möglichst lange rollen
4. Versuchen, gleich weiterzutreten
5. Je schneller man fährt, desto leichter geht es ! Nach vorne schauen und nicht aufs Bremsen vergessen !



Faustregel:

richtige Tretkurbellänge = $1/10$ der Körpergröße, auf keinen Fall zu kurz (oder 20 % der Schrittlänge)

Sicherheitstips :

Allgemein gilt: Im heutigen Straßenverkehr hat nur der wache Radfahrer Überlebenschancen ! Mit Erfolg im Straßenverkehr radfahren erfordert also die richtige Mischung von Durchsetzungskraft und dem Wissen darum, wann man dem Stärkeren besser nachgibt.

Beim Vorbeifahren an parkenden Autos ausreichend Abstand halten (am besten einen Meter).

Wenn überholende Autos gefährlich werden können (unübersichtliche Kurven usw.), dann besser so fahren, daß sie nicht überholen können (auch für sie ist ein Mindestabstand von einem Meter vorgeschrieben !)

Vorsicht bei Leuten, die hinter dem Steuer verrückt werden und deshalb möglichst defensiv fahren.

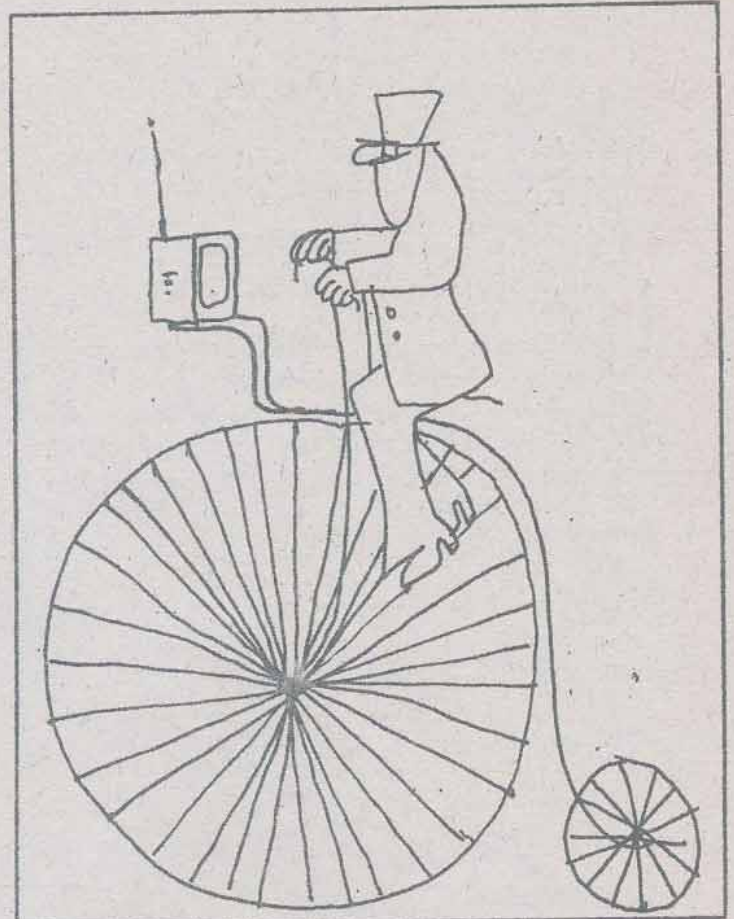
Bremsbereit fahren, jedoch, wenn möglich, eher ausweichen als notbremsen.

In der Stadt nicht im höchsten Gang fahren.

Nicht zu dicht auf Autos auf-fahren, Sicherheitsabstand je nach Geschwindigkeit einhalten.

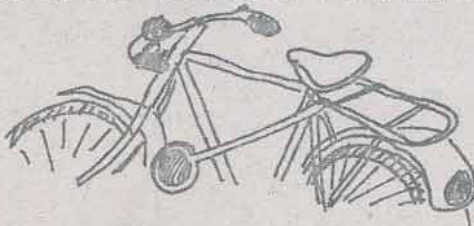
Augenkontakt mit den Autolenkern aufnehmen.

- Leuchtreifen
- extrem breite Rückstrahler
- Speichen-Seitenstrahler
- (geschlossener Kettenkasten)
- Hinterkotflügel hinten weiß lackiert



AUSRÜSTUNG DES SICHEREN FAHRRADS

- funktionierende Beleuchtung
- richtig eingestellte Bremsen
- funktionierende Klingel
- reflektierender Abstandhalter



Die Allgemeine Sparkasse hat 15.000 Stück Abstandhalter gekauft und verteilt diese im Rahmen der Aktion "Schulsparen" an Schüler

FAHRRADBÜCHER / LITERATUR

Das Fahrradbuch; Hans Erhard Lessing; 250 S., 1978, rororo

Mit dem Fahrrad unterwegs, Tips und Touren; Wilhelm F. Maschner; 208 S., 1975, Droemersch, München
20 Routen für Radfahrer

Fahrradspport; Gebhard; 96 S., 1979, Limpert

Richtig Radfahren; Franz Wölzenmüller; 127 S., BLV

Rund um das Velo; Otto Gebhart; 152 S., 1978, Orell Füssli

Radwandern; Herwig Dirnböck; N.Ö. Pressehaus

Fahrradspiele

Alles, was gebraucht wird, ist ein Schulhof, Hinterhof, Spielplatz mit einer Asphalt- oder Betondecke mit einer Fläche von ungefähr 30 mal 10 Metern, eventuell mit einem Weg als Auslauf. Außerdem Kreide, Schnur, Bleistift, Papier und Teilnehmer. Zur Bewertung richtet man die höchstmögliche Punktezahl nach der Zahl der Teilnehmer. Bei sechs Teilnehmern erhält der Gewinner 6 Punkte, die übrigen fünf der Reihe nach 5, 4, 3, 2 und 1 Punkt. Anders bei Stafetten, wo die Teilnehmer in zwei Gruppen antreten. Vom Gewinner-Team erhält j e d e r 6 Punkte. Dadurch werden Stafetten besonders attraktiv. Wenn zwei große Mannschaften gegeneinander antreten, nimmt man besser die Punkte jedes einzelnen Teilnehmers auf und zählt erst am Ende zusammen.

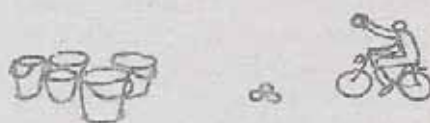


SPUR HALTEN

Zwei parallele Kreidestriche in einem Meterabstand auf 25 Meter Länge ziehen. Hierzu zwei Kreiden an die Enden von einer meterlangen Schnur binden; zwei Leute ziehen die Striche, wobei sie die Schnur zwischen ihren Kreiden stets gespannt halten. Am Anfang und Ende der Bahn "Start" und "Ziel" schreiben. Wer die Kreidestriche mit dem Rad berührt, wird disqualifiziert. Gefahren wird nach Zeit, Gewinner ist einmal, wer die kürzeste und einmal, wer die längste Zeit braucht - das Langsamfahren kann auch ganz schön schwierig werden. Wer einen Fuß auf den Boden bringt, scheidet aus.

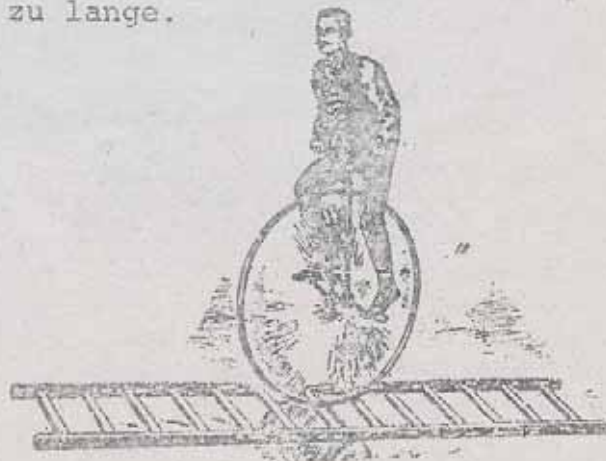
ZIELWERFEN

Man braucht fünf alte Tennisbälle und fünf alte Körbe, die man mit fünf Meter Abstand in gerader Linie aufstellt. Davor und danach noch fünf Meter zu Start und Ziel. In jedem Lauf fährt nur ein Kind und versucht, je einen Ball in einen Korb zu werfen, während es sich dazwischen durchschlängelt. Gewonnen hat, wer in kürzester Zeit die meisten Bälle in die Körbe geworfen hat.



BREMSEN OHNE RADIERN

Auf einer 30-Meter-Bahn wird beim Meter 24 eine Kreidelinie gezogen und ein Schiedsrichter postiert. Jeder Teilnehmer fährt einen Lauf allein. Er beschleunigt, bis er die Kreidelinie erreicht, und bremst dann, ohne zu blockieren. Wenn er vor dem Kreidestrich bremst, wird er disqualifiziert. Der Fahrer mit dem kürzesten blockierfreien Bremsweg ab dem Kreidestrich gewinnt, der mit dem nächstkürzeren ist der zweite, usw. Natürlich kann einer so langsam beschleunigen, daß er einen Vorteil hat. Da müßten die Schiedsrichter entscheiden, ob so jemand noch eine zweite Chance hat. Wer radiert hat, bekommt auch nur eine zweite Chance, sonst dauert das Spiel zu lange.



FREILAUFRENNEN

Sportliche Leistung und gute Fahrradtechnik bringen den Sieg. Das Fahrrad muß richtig eingestellt, geschmiert und von überflüssigem Zubehör befreit sein, denn es soll sein Leichtlauf bewertet werden. Das Gelände kann eben sein oder in einen Abhang übergehen. Auf das Startsignal treten die Kinder, so schnell sie können. An einem vorher markierten Punkt (Fahnen!) hören sie auf zu treten und lassen die Fahrräder zum Ziel rollen. Ein Schiedsrichter kontrolliert. Wer am weitesten gerollt ist, hat gewonnen. Sollte in paar-mal wiederholt werden, damit die Kinder ihren eigenen Rekord verbessern können.

FAHRRADREISEN - WARUM ?

Das Reisen mit dem Fahrrad bietet für jeden die Möglichkeit, sich vom Joch der Konsumgesellschaft und ihrem überflüssigen Komfort zu befreien und anders - umweltbewußter - zu leben.

Wenn du nicht rennmäßig fährst und dich nicht abhetzen mußt, ist es gut für deine Gesundheit, vorausgesetzt, du wählst deine Reiseroute nicht auf Hauptverkehrsstraßen, sondern auf kleinen Nebenstraßen, wo du viel Kontakt mit der Natur und der dortigen Bevölkerung haben kannst. Nur so kommst du zu bleibenden schönen Erinnerungen von einer bestimmten Gegend und auch zu vielen Freundschaften. Fahrradtouristen oder Wanderer werden meist ganz anders von den Leuten aufgenommen als Reisende mit großen Straßenkreuzern - daraus solltest du deinen Gewinn ziehen !

ZICKZACK

Wieder zwei parallele Kreidestriche, aber 1,5 Meter auseinander, alle fünf Meter im stumpfen Winkel im Zickzack. Wertung wie zuvor.

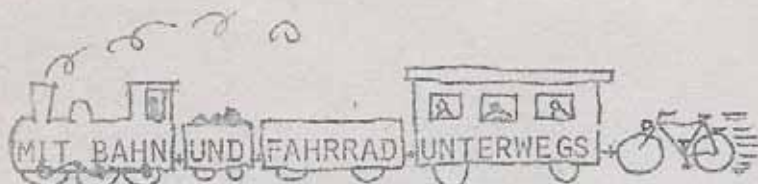


Auch brauchst du keinen Treibstoff (Treibstoffverbrauch und Umweltverschmutzung hängen eng miteinander zusammen), mit dem Fahrrad, dem Meisterwerk der "sanften" Technik, das leicht reparierbar ist, wenig Rohstoffe zur Erzeugung und weniger Energie als jedes andere Transportmittel der Welt benötigt.

Eigentlich jeder, gleichgültig, ob jung oder alt, kann die geringen Reisekosten tragen (manche abenteuerlustigen Leute machen ständig Fahrradweltreisen und leben vom Honorar für ihre Reiseberichte).

Vielleicht planst auch Du Deinen nächsten Urlaub mit dem Fahrrad und kommst dadurch zu größerer innerer Ruhe und Befriedigung als bei einem hektischen Urlaub mit dem Auto !

-peter-



Einige Tips und Informationen:

Für den Fahrradtouristen ist es oft notwendig, größere Strecken mit der Bahn zurückzulegen, um das Gebiet zu erreichen, das er kennenlernen will.

Der Transport des eigenen Rades kostet im Inland lediglich zehn Schilling (auf allen Strecken). Doch ist dabei zu beachten, an größeren Bahnhöfen ca. eine halbe Stunde vorher anwesend zu sein und nur Züge zu wählen, die das Fahrrad auch mitnehmen. Für Auslandsfahrten betragen die Transportkosten 60 Schilling bis zu 2.000 Kilometer und 90 Schilling ab 2.000 Kilometer.

Weiters gibt es die Möglichkeit, am Bahnhof Fahrräder um 50 Schilling pro Tag (mit gültiger Fahrkarte 25 Schilling) auszuleihen. Die Rückgabe ist an jedem Bahnhof während der Dienststunden möglich.

Diese Einrichtung kann man in Österreich vom 1. April bis 4. November an den unten angeführten Bahnhöfen in An-

spruch nehmen. In der Bundesrepublik Deutschland an circa 200 Stellen, in fast allen europäischen Staaten an größeren Bahnhöfen (s. Fahrradbuch).

Bahnhöfe mit Fahrradverleih:

Admont, Bad Goisern, Bad Hall, Bernsdorf Stadt, Bruck-Fusch, Faak am See, Feldbach, Fürstenfeld, Gmunden, Hallein, Hermagor, Hofgastein, Hohenems, Kammer-Schörfling, Klagenfurt Hbf., Klaus, Kötschach-Mauthen, Krems/Donau, Leibnitz, Lienz, Lunz am See, Melk, Mödling, Ossiach-Bodensdorf, Petronell-Carnuntum, Reutte in Tirol, Saalfelden, St. Johann im Pongau, St. Veit a.d. Gölzen, Schärding, Schladming, Seekirchen-Mattsee, Silz, Spitz a.d. Donau, Tulln, Velden/Wörthersee, Ybbs a.d. Donau.



Unterwegs immer dabei haben:

- passende Pumpe
- Flickzeug mit Kleber und Schmirgelleinen
- Gabelschlüssel
- gutes Taschenmesser
- Regencap, Regenhut
- Radschloß
- Kleingeld für Nottelefonate
- Ausweise

Zusätzlich für Mehrtagesfahrten:

- Päcktaschen (kein Rucksack)
- Leichtzelt, Schlafsack
- Lenkertasche (mit Kartenhalter)
- Kocher
- Leichte Stadtkleidung
- Jugendherbergsausweis
- Gepäckträger-Spannbänder
- Hinterbremszug
- Hinterschaltung
- Bremsgummis

Zusätzlich für Tagesausflüge:

- Handtuch (bei Regenfahrten)
- Trinkflasche
- Gürteltasche (für Wertsachen)
- vor dem Start Reifen und Bremsen prüfen)
- Hosen kurz oder lang (ohne dicke Nähte im Schritt)
- langes Leibchen (in Signalfarben wegen Sicherheit) oder
- leichtes Baumwollhemd
- Windjacke (nicht wasserdicht, sonst unangenehmes Schwitzen)
- Jacke für kaltes Wetter
- Socken aus Naturfaser
- geeignete Schuhe
- Erste-Hilfe-Päckchen
- Sonnenhut oder Strickmütze
- Landkarten
- Kompaß
- Lenkertasche

Manche Reiseveranstalter bieten schon komplette Radtouren mit Begleitfahrzeug und Übernachtungsmöglichkeiten an. Ein paar Beispiele davon sind in dieser Broschüre angeführt.

Aber man kann die Planung einer Radtour oder eines Urlaubs mit Fahrrad sehr gut selbst in die Hand nehmen. Was dabei an Ausrüstung zu beachten ist, haben wir in einer Liste zusammengestellt. Weiters ist eine gute Straßenkarte zur Wahl der Route notwendig. Um keine unangenehmen Überraschungen auf "Fahrwegen" oder "Nebenstraßen" zu erleben, sollte man solche Bezeichnungen in Zusammenhang mit dem allgemeinen Straßenzustand des betreffenden Landes sehen.

Nützlich zur Einteilung von Etappen ist ein Jugendherbergsverzeichnis des Urlaubslandes (im internationalen Verzeichnis sind nicht alle Unterkünfte angeführt).

Auch kann man bei Bauern um Erlaubnis bitten, auf ihrem Grund das Zelt aufzustellen oder auf dem Heuboden zu übernachten.

-geda-

REISENOTIZEN...

MIT DEM FAHRRAD DURCH DIE KANADISCHEN ROCKIES

Neben anstrengenden Bergwanderungen ist eine Pedaltour sicher die intensivste Art, die schönsten Nationalparks Kanadas kennenzulernen: Also, von Banff aus geht es auf einer Route durch den Yoho Nationalpark, vorbei am Lake Louise und durch Johnston's Canyon. Und übernachtet wird in Lodges. Die Camping-Tour führt in die Gletscherwelt der Rockies. Mitzubringen sind nur Schlafsack und Matratze.

Weitere Informationen: Inter-Air Voss-Reisen, Triftstraße 28-30, 6000 Frankfurt.

SIEBEN GEBOTE FÜR DEN RADTOURISTEN

1. Halte selten und nur kurz an, damit Du nicht den Antrieb verlierst (gilt hauptsächlich für längere Touren)
2. Nimm wenig zu Dir, aber häufig. Iss, bevor Du hungrig und trink, bevor Du durstig wirst.
3. Fahre nie, bis Du so müde bist, daß Du nicht mehr essen oder schlafen kannst
4. Ziehe zusätzliche Kleidung an, bevor Dir kalt werden könnte. Zier Dich nicht, Deine Haut Sonne, Luft und Regen auszusetzen. Ziehe etwas aus, bevor Dir zu heiß werden könnte
5. Meide Alkohol, Fleisch oder Tabak in jeder Menge, während Du im Sattel bist
6. Erzwinge nie etwas, fahre nicht über Deine Körperreserven hinaus, vor allem während der ersten paar Stunden einer Fahrt, wenn Du Dich stark und versucht fühlst, das Tempo zu forcieren
7. Fahre nicht Rad, um auf andere Eindruck zu machen



IRLAND PER TANDEM

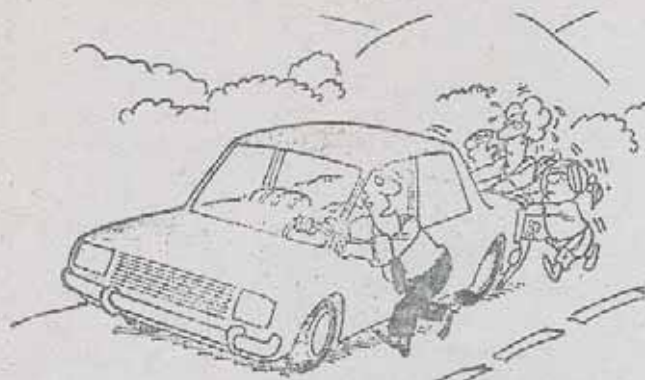
Zu zweit auf einem Fahrrad Irland entdecken - dieses Komplettangebot - einschließlich Anreise und Unterkunft - bieten gleich mehrere Veranstalter. Die Anschriften vermittelt die Irische Fremdenverkehrszentrale, Wiesenhüttenstraße 39, 6000 Frankfurt.

SO WEIT DIE RÄDER TRAGEN - RADWANDERWEGE

In 1600 Meter Höhe verläuft der erste alpine Wanderweg in Hochrindl bei Sirnitz (Kärnten). Neu ist der etwa 30 Kilometer lange Radweg von Kanders nach Brezelstadt und Basel.

"Besinger Grenzzoute" heißt ein Radwanderweg durch reizvolles Hügelland in der Grafschaft Bentheim an der holländischen Grenze. Auskünfte gibt die Gemeinde Uelzen, 4459 Uelzen.

Neukirchen am Großvenediger ist der Ausgangspunkt für eine 70-Kilometer-Tour durch das Salzburger Land.



"Siebzig Kilometer sind wir gefahren - wenn wir jetzt alle drei Kilometer weit schieben, haben wir die Benzinpreiserhöhung herbeigeführt!"

DÄNEMARK PER RAD ERLEBEN

bei individueller Zeiteinteilung und Unterbringung nach dem Geldbeutel - dieses Angebot kommt vom Reisebüro Norden, Ost-West-Straße 70, 2000 Hamburg 11.

Zwölf Routen stehen zur Auswahl.

PFINGSTWANDERUNG DURCH HOLLAND

Start und Ziel ist Schagen bei Alkmaar. Geradelt wird nach Lust und Laune. Streckenvorschläge zwischen 40 und 100 Kilometern liegen bereit. Veranstalter ist der Fremdenverkehrsverband Nordholland-Norden, NL 1759 Callantsogg (Tel. 0031/2248/2117). Über weitere Holland-Touren informiert die Niederländische Fremdenverkehrszentrale, Schildergasse 84, 5000 Köln 1.

Eigentümer, Herausgeber, Verleger:
ÖÖs erster, anziger mutiger Drahtesel-Club, Postfach 60, 4041 Linz.

Für den Inhalt verantwortlich:
Peter Gunczy, Im Holzgrund 8, 4040.
Eigenvervielfältigung, Erscheinungsort Linz

Bankverbindung: Allgemeine Sparkasse Linz, Kontonr. 0000-106840

AUF DEM DRAHTESEL RUND UM DEN GENFER SEE

Per Pedalkraft über 186 Kilometer um den Genfer See führt die einwöchige Reise des Veranstalters "Welcome Swiss Tours", 7 Avenue Benjamin Constant, CH-1003 Lausanne. Elfmal - von Mai bis Oktober - starten Gruppen jeweils ab Lausanne. Im Preis von 450 sFr. sind Unterkunft, Frühstück und Reisebegleitung inbegriffen.

PER RAD DURCH DEUTSCHLAND, ÖSTERREICH UND FRANKREICH

Dazu noch der Komfort guter Hotels und ein Begleitfahrzeug für das Gepäck - mit diesem breitgestreuten Angebotskatalog ist Rotalis, 8011 Zorneding bei München, größter deutscher Veranstalter für Radreisen. Im Programm stehen eine kulinarische Superreise durch die Bretagne, eine Radeltour zu den Schlössern der Loire, Fahrten zwischen München und Wien, durch das Elsaß und Tirol, aber auch Oberbayern und Oberschwaben. Noch vor kurzem Undenkbares soll bald möglich werden: eine Sechs-Tage-Tour von Tel Aviv nach Kairo.

RADURLAUB IN ENGLAND

bietet PGL Adventure Holidays, Station Street, Rosson-Wye, Herefordshire, HR 97 AH, an.

RADTOUREN IM HEILIGEN LAND

Zu neun- und 15-tägigen Touren lädt der Israelische Radfahrerclub ein. Kontakte über Rheintourist, Königswinterer Straße 661, 5300 Bonn-Oberkassel.

AUF EIGENEM RAD DURCH ISRAEL

zu fahren, ermöglicht das Reisebüro Siebengebirge, Postfach 320225, 5300 Bonn 3. Transport und Flug ab 1171 Mark für neun Tage.

MIT KOMFORT DURCH ÖSTERREICH:

Auch die Landesfremdenverkehrsverbände organisieren eine Vielzahl von Radausflugsmöglichkeiten mit Hotelübernachtung und allein in Oberösterreich gibt es 45 Radausleihmöglichkeiten (unabhängig vom Radverleih am Bahnhof!) Auskunft beim jeweiligen Fremdenverkehrsverband.

RADTOUREN - NÄHERE AUSKUNFT UND ANMELDUNG

Es ist günstig, sich bei Gerda Koszky, Tel. 585/4862, werktags, anzumelden, damit wir eventuell eine Bahnreservierung machen können, die ab 25 Teilnehmern Pflicht ist.

Gerda gibt auch noch genauere Auskunft über alles, was die Fahrt betrifft! Weiters finden auch immer Besprechungen beim Clubtreff, momentan jeden ersten und dritten Montag im Monat, um 19 Uhr im Studentenzentrum, Bischofstraße 7, 2. Stock, statt.

Vom EAMDC werden jeweils für die kommenden Wochen und Monate Veranstaltungsprogramme ausgearbeitet, die über den Club erhältlich sind und genaue Informationen enthalten.

ÖSTERREICH - RUNDFAHRT 1980

OHNE STRESS!



Der EAMDC plant in den Sommerferien 1980 eine Fahrt in 8 Etappen über ca. 2000 Kilometer, in einer Zeit von 6 bis 7 Wochen durchzuführen.

Die Route führt von Linz über Gmünd-Retz-Hainburg-Neusiedlersee (eventuell Plattensee/Ungarn)-Südsteiermark-Pustertal-Meran-Innsbruck-Hallstatt-Mondsee-Passau wieder nach Linz zurück. Die Hauptstraßen werden bei der Routenwahl möglichst vermieden! Ein Ein- und Aussteigen ist jeweils an den einzelnen Etappenzielen möglich, das heißt, jeder kann nach Lust und Laune auch nur einige Tage oder Wochen mitfahren. Übernachtung und Verpflegung einfach und romantisch! Genaueres ist bei Gerda zu erfahren.

WER BRINGT UNS DEN BESTEN TOURENVORSCHLAG ?



Jeder ist herzlich eingeladen, selbst Radtouren zu überlegen und dem Verein mitzuteilen. Möglich sind Ein- und Mehrtagestouren sowie auch ganze Urlaubsfahrten.

Über den Club finden sich sicher mehrere Interessenten und es macht sicher mehr Spaß, in einer ganzen Gruppe die Fahrt zu machen als nur alleine oder zu zweit.

Der Club ist auch gerne bereit, bei der Planung von Radtouren mitzuhelfen.

Wir bemühen uns, unter den Mitgliedern und solchen, die es werden wollen, Fahrräder und Zubehör billig zu vermitteln. Wer helfen kann oder Hilfe braucht in dieser Hinsicht, der soll sich schleunigst bei uns melden!

WER HILFT DEM EAMDC ODER ARBEITET MIT ?

Um die Öffentlichkeit wachzurütteln, brauchen wir die Hilfe vieler Einzelpersonen, die durch ständige Interventionen bei der Stadtverwaltung, durch Leserbriefe in den Zeitungen, durch die tägliche Demonstration der Vorteile des Radfahrens und andere Aktionen auf unsere Probleme aufmerksam machen.

Also, wer hilft uns durch seine Arbeit oder spendet etwas für unsere wichtige Öffentlichkeitsarbeit, die leider neben unserer Zeit immer noch Geld kostet, wer wird Mitglied bei uns und stärkt dadurch die Basis des Vereins?

Die Mitgliedschaft für ein Jahr kostet nur 50,- Schilling, sowohl für aktive als auch für passive Mitglieder, großzügigere Spender sind willkommen! Wir sind sicher, daß es viele gibt, die uns unterstützen wollen, kommt doch und rührt Euch bei uns!