

Stühlerücken beim ADFC – Chancen für den Nachwuchs

Die Speiche braucht DICH!

Die Führungsriege des ADFC Dresden e.V. steht demnächst neuen Aktiven offen: Neben anderen bisherigen Mitstreitern gibt auch der Speiche-Redakteur sein Amt ab.

In „dritter“ Generation walte ich seit der Maispeiche 1999 meines Amtes, nachdem Karsten Preuß und Michael Strey die Redaktion innehatten. Unterstützt wurde ich dabei von Steffen Jobke, Falk Mölle - welcher selber 3 Speichen in LaTeX setzte - und zuletzt von Jacqueline „Pumuckl“ Preiße, welche seit Februar die Layoutarbeit übernahm. Kurze Wege in unserem vernetzten Heimbüro und die Lieferung der Artikel per e-mail ermöglichten es, daß ich den Job als Redakteur überhaupt noch erledigen konnte. Zeit zum Schreiben eigener Artikel, womit ich in der Speiche angefangen hatte, war zuletzt gar nicht mehr vorhanden.

Virtuelle Speiche gefragt

Mit 53 Adressen ist der Versand der Speiche per e-mail überraschend erfolgreich. Dabei haben wir nicht einmal offensiv Werbung getrieben. Dennoch wird die Papierspeiche vorerst nicht aussterben, schließlich hat nicht jeder einen Rechner zu Hause stehen. Es müssen nun Möglichkeiten gefunden werden, wie die e-Mail-Speiche zur Kosten- und Aufwandssenkung beim Speichedruck und -verteilen genutzt werden kann.

Mr. Gates macht Ärger

Ach ja, da wäre ich bei meinem Dauerthema. Da bekommt man als Redakteur die wildesten Datenformate zugesandt. Spitzenreiter auf meiner „Schwarzen Liste“ der unbeliebtesten Dateiformate: WORD. Es ist doch eigentlich so einfach: Mit einem Texteditor den Text tippen und



**The Speiche
needs**

YOU

als *meinText.txt* abspeichern. Der Text wird in der Speiche sowieso neu formatiert! Auch mehrfaches Speichern von JPEG (*.jpg)-Bildern ist sehr beliebt: leider wird dabei das Bild immer schlechter, da der verlustbehaftete Komprimierungsalgorithmus jedesmal erneut ange-

wendet wird. In Einzelfällen mußte ich den Artikel erneut anfordern, da ich mit dem Dateiformat nichts anfangen konnte. Bildformate sind da eher unkritisch.

Gutenbergs Erben

Anfänglich wurde jeder Artikel ausgedruckt und die Speiche seitenweise im A3-Format montiert und mit einer Reprokamera bei Hille abgelichtet. Michael Strey haben wir nicht nur das heutige Layout zu verdanken, sondern auch den Beginn der völdigitalen Ära. Die Speiche gelangt im PDF und PS (PostScript)-Format auf einer ZIP-Diskette zum Druckdienstleister. Eine zweite PDF-Version mit geringerer Bildauflösung steht dann im Internet und wird als e-mail verschickt.

Der ADFC braucht Dich!

Nicht nur für die Speiche werden Mitmacher gesucht. Durch berufliche Gründe bedingt scheiden viele Aktive in nächster Zeit aus. Du brauchst kein „Profi“ zu sein, und Perfektionsstreben ist ebenso fehl am Platze. Der ADFC – das sind WIR, und was WIR daraus machen. Der Lohn ist die Ehre, und das gute Gefühl, nicht zu meckern, sondern zu machen. „Posten“ verteilen wir nicht, wir suchen Dich mit Deinen individuellen Fähigkeiten und Deinem persönlichen Engagement.

Wir treffen uns das nächste Mal am 05. September um 19.00 Uhr im Umweltzentrum. Adresse usw. finden sich im Impressum auf der letzten Seite. Bis dann!

dr

Radfahren für die Frauenkirche Erfolgreiche „Kreuzritter der Moderne“

Sie sind alle wieder wohlbehalten an ihren Heimorten angekommen: Manfred Schneider in Paris, Werner Klawun in Dresden, Wilfried Gillmeister in Baldham sowie Barbara Dorenberg, Christian Schinnerl und Hermann Winkler in München. Über zwei Wochen lang hatten die „Kreuzritter der Moderne“ ein gemeinsames Ziel: Eine Benefizradtour von Paris nach Dresden für den Wiederaufbau der Dresdner Frauenkirche sollte nicht nur Spenden für die Rekonstruktion des bedeutendsten barocken evangelischen Kirchenbauwerks Deutschlands einbringen, sondern durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit das Bewusstsein für dieses Gotteshaus als ein europäisches Zentrum für Frieden und Versöhnung sowie als Stätte der Begegnung fuer alle Generationen schärfen.

Es war bereits die vierte Tour, die Hermann Winkler, Vorsitzender des Vereins Freunde der Dresdner Frauenkirche in München, und der Baldhamer Wilfried Gillmeister gemeinsam vorbereitet, organisiert und durchgeführt haben.

Allmählich wird auch erkennbar, was Wilfried Gillmeister mit dem europäischen Stern des Friedens sinnbildlich verwirklichen möchte. Dresden soll mit der Frauenkirche in das europäische Zentrum für Frieden und Aussöhnung der Völker rücken. So wird verständlich, dass frühere Startpunkte wie München, Venedig und Newcastle ausgesucht wurden. Auf den jeweiligen Strecken gibt es unzählige starke Beziehungspunkte (Partnerschaften, Marienkirchen, wirtschaftliche Verbindungen) zu Dresden.

Der Start in Paris war wiederum Ausdruck eines solchen Beziehungsgeflechts. Es war ein besonderes Anliegen, durch den Start in Frankreich die Bedeutung beider Länder als die entscheidend prägende Integrationskräfte für die Einigung Europas zu untermauern. Die Notre Dame als Marienkirche mit Weltgeltung wurde bewusst als Startplatz gewählt. Auch kommt die gemeinsame erste Etappe mit Mitarbeitern einer Joint-Venture-Chipfabrik zweier Weltfirmen nicht von ungefähr. Vor ca. zehn Jahren wurden dort in Corbeil-Essonnes bei Paris die Halbleiter produziert, die später die erste Grundlage für eine 1994 in Dresden geschaffene Fabrik geworden sind. Auch die Auswahl Strasbourgs ergab sich quasi zwangsläufig als wesentlich-

Zwischenstation, denn neben dem Ziel Dresden war Strasbourg der weitere Höhepunkt während der gut zweiwöchigen Tour über fast 1500 Kilometer, verteilt auf 15 Etappen. Die bedeutende Kulturstadt mit dem eigenwilligen und ebenfalls der Maria gewidmeten Münster zwischen Schwarzwald und Vogesen ist nicht nur Partnerstadt Dresdens, sondern auch Sitz des Europaparlaments. So traf es sich gut, dass gerade in der Zeit der Durchreise auch der Rat seine Plenarwoche dort hatte. Dr. Angelika Niebler, die bayerische Abgeordnete aus Vaterstet-



Start in Paris vor der Notre Dame

ten, liess es sich nicht nehmen, den Radlern einen begeisternden Empfang im Parlament zu bereiten. Parlamentarier aus vielen Bundesländern und dem Ausland gaben einen festlichen und äusserst ehrenvollen Rahmen und die Zusage einer Spende aus den Erlösen dieser Veranstaltung machte den Besuch vor dem Hintergrund des Reisezwecks besonders lohnend.

„Unsere Öffentlichkeitsarbeit unterwegs war höchst erfolgreich,“ zieht Wilfried Gillmeister ein Fazit. „Wir waren allein in zwölf Rathäusern, hatten unterwegs viele Kontakte mit Vertretern aus Politik, Kirchen und Wirtschaft.“ Auch war der unterwegs erhaltene Anteil von Spenden noch nie so hoch wie auf dieser vierten

internationalen Radtour. Das Team freute sich auch über die häufigen Begleitungen auf einzelnen Etappen. „Schon in England fiel uns auf, dass besonders die Pfarrer begeisterte Radler sind,“ erinnert sich Mitorganisator Hermann Winkler. Schliesslich war Wilfried Gillmeister besonders dem evangelischen Pfarrer Rudolf Ehrmantraut in Paris dankbar. Dieser hatte ihm grosszügig sein Rennrad überlassen, nachdem Gillmeisters eigenes am eigentlichen Starttag aus dem Begleitfahrzeug gestohlen worden war. So konnte der Organisator trotz dieses unerfreulichen Erlebnisses die Tour vom Fahrrad aus erleben.

Das Begleitfahrzeug war fest in der Hand des Landkreises Ebersberg. Von Paris bis Strasbourg sorgten sich Alfred und Inge Rüttiger in den Pausen rührend um das Wohl der Radler, während der Vaterstettener Dr. Hans-Peter Ünze diesen Part in Deutschland ebenso engagiert mit Witz und Humor übernahm.

Das Wetter war dem Radteam überwiegend wohlgesonnen. „Wir sind zwar keine Schönwetterfahrer, aber trockene Strassen erhöhen besonders auf Rennräder die Sicherheit,“ weiss Gillmeister zu berichten, als in den neuen Bundesländern auch die Bekanntheit mit Kopfsteinpflaster gemacht werden musste.

Auf besondere Erlebnisse angesprochen hob Wilfried Gillmeister die Auffahrt zum Col du Donon während der letzten Etappe in Frankreich hervor. Auf der Passhöhe wartete der Vaterstettener Peter Hertz. Peter Hertz war vor fünf Jahren Teammitglied auf der Fahrt von Venedig. Er überraschte nicht nur mit seiner Anwesenheit, sondern zog auch noch einen Spendenscheck des Homburger Oberbürgermeisters Ulmke aus der Tasche.

Hermann Winkler als auch Wilfried Gillmeister zeigten sich mit dem Gesamtergebnis höchst zufrieden. Am Ziel konnte für den Wiederaufbau ein sehr schön gestalteter symbolischer Scheck über 55.000 DM an die für den Bau verantwortliche Gesellschaft übergeben werden. „Wenn wir die insgesamt erbrachten und auch nicht monetären Leistungen einrechnen, dann haben wir ein sehr gutes Ergebnis.“

Das Finale in Dresden hat schliesslich alle Mühen gelohnt. Die Schlussetappe an der Elbe von Diesbar über Meissen



Viele Dresdner begleiten die Kernmannschaft auf der letzten Etappe. Gerade wird Meissen passiert



Die Albrechtsburg in Meissen



Ankunft an der Frauenkirche

zur Frauenkirche in Begleitung von über 50 Dresdner Bürgern gestaltete sich zur Triumphfahrt. Dresdens Ortsamtleiter Dr. Dietrich Ewers, Mitradler auf der Engländerreise vor drei Jahren, hatte für eine gemütliche Empfangsatmosphäre in der Frauenkirche gesorgt. Das Elbhangfest zwischen Loschwitz und Pillnitz mit seinem umfangreichen Kulturprogramm sorgte dann am Sonntag noch dafür, dass die internationale Radtour 2001 für alle Beteiligten nicht nur als ein strapaziöses und erfolgreiches sondern auch als ein wunderschönes Erlebnis in der Erinnerung bleibt.

Wilfried Gillmeister

Alte Bahntrasse Weißig – Dürrröhrsdorf

Ergänzung zum Artikel: Alte Bahntrasse für Radfahrer, Speiche Juli/August 2001

Heute kann ich Neues mitteilen über den Abschnitt Weißig-Bühlau – Wünschendorf. Meine Beschreibung beruht auf einer Expedition vom 25.06.2001.

Man erreicht den Anfang in Weißig an der B6. Eine Wegweisung ist (noch) nicht vorhanden. Man fährt von Dresden kommend nach rechts in die Bahnhofstraße. Diese durchfährt man, bis sich geradeaus die Straße „Am alten Bahndamm“ anschließt. Mehr steht noch nicht zur Verfügung.

Ich stand vor Verkehrszeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art). Dahinter war tadelloser Asphalt bis Schönfeld; unterbrochen nur von einer Baustelle, die man ebenfalls gut zu Fuß queren kann. In Schönfeld ist der direkte Weg versperrt. Auf der Nordstraße fuhr ich rechts um das gesperrte Stück herum und erreichte am nächsten Bahnübergang wieder die Trasse. Ab dort war nicht gesperrt, noch nichts gebaut und auch keine Baustelle. Von Benutzung bei Regen und nach Regentagen rate ich ab. Hinter Schullwitz schneiden sich Straße und Bahntrasse in spitzem Winkel. Die Fortsetzung nach der Straße ist aber bei einigem Gespür auffindbar. Später erreicht man eine zugewachsene Stelle im Einschnitt. Diese umging ich mit geringem Umweg nach links auf dem Weg mit den Betonplatten. Der davon scharf nach rechts abzweigende Feldweg führt bald zurück auf den Bahndamm. Im Wald vor Wünschendorf beginnt unversehens wieder der Asphalt und schnell erreicht man die Straße. Rechts liegt Wünschendorf. Im Ortsbereich nach links bildet die Kohlbergstraße den Anschluß an den in Speiche 06/2001 beschriebenen Teil.

Bis zur völligen Fertigstellung des Weges wird es möglich sein, die noch fehlenden Abschnitte auf der Landstraße zu umgehen. Die Umwege sind jeder für sich betrachtet nicht bedeutend, allerdings sind in beiden Richtungen einige Anstiege und Abfahrten sowie Kfz-Verkehr in Kauf zu nehmen. Wir erneuern unsere Bitte, uns Neues über den Baufortschritt (nach dem 25.06.2001) mitzuteilen.

Reiner Hultsch

Regionalkarte Raum Dresden Mitreiter gesucht

Im Herbst 2001 laufen die Vorbereitungen für die ADFC-Regionalkarte 1:75 000 für Dresden und Umgebung.

Es handelt sich um eine Karte wie sie für andere Gebiete von der Bielefelder Verlagsanstalt unter ehrenamtlicher Mitarbeit einzelner Kartenmitarbeiter und der regionalen ADFC-Gruppierungen bereits hergestellt wurde.

Diese Karte reicht bis Diesbar, Meißen, Freiberg, Altenberg, Ceska Kamenice, Hinterhermsdorf, Kamenz. Sie soll im Frühjahr 2002 im Buchhandel erscheinen.

Alle Radfreunde, die ein Teilgebiet kennen und mitarbeiten wollen, werden gebeten, sich mit dem ADFC Dresden in Verbindung zu setzen.

Kontaktadressen befinden sich im Impressum der Speiche sowie im Radreport unter Kontakte. Die Kartenredaktion des Verlages ist zu diesem Thema erreichbar unter 0162 / 4 86 36 43.

Die Zuarbeit ist möglichst frühzeitig, bis einschließlich September 2001 erforderlich.

Reiner Hultsch

Speiche per E-Mail

Wer die Speiche (PDF, max. ca. 0,5 MB) noch vor dem Druck in der Mailbox haben möchte, mailte an **speiche@adfc-dresden.de** mit dem subject „mail-speiche“.

Schreib mal wieder...

... entweder im *.txt-Format direkt als E-Mail an **speiche@adfc-dresden.de!**
... oder gib Diskette und Papierfotos in der Geschäftsstelle ab!
... Kurzmeldungen sind auch auf Papier/Fax möglich.

...TRAU DICH!

Irrfahrt durch die Anden

Fünf Wochen mit dem Fahrrad durch die Hochgebirgswelt der Anden, durch eine Landschaft, die ihresgleichen sucht. Unbefestigte Schotterpisten, Pässe von fast 5000 Meter Höhe, menschenleere Hochgebirgsregionen, krasse Gegensätze von Klima und Vegetation. Über 1900 Fahrradkilometer durch Chile, Bolivien und Peru.

Jens- Ulrich Groß vom ADFC Chemnitz war bei der anstrengenden Tour dabei. Hier ein Auszug aus seinem auch als Buch erschienen Erlebnisbericht:

Heftig schüttelt der Pick-up-Fahrer mit dem Kopf. Mit dem Fahrrad nach Machuca? ¡No posible!. Seinen weiteren Redeschwall können wir mangels bekannter Vokabeln nicht mehr verstehen.

Diese Warnung schlagen wir einfach in den Wind. Die chilenische Straßenkarte mit dem dünnen Strich von Rio Grande bis zum Tatio strafft den Einheimischen Lügen, auch die Information des Touristenbüro von Calama war eindeutig. Es muß neben den beiden in der Touristikliteratur angegebenen Routen zum Tatio-Geysir eine dritte Variante geben, die uns 1000 Höhenmeter erspart. Diese zu finden haben wir uns in den Kopf gesetzt.

Mit ungebrochenem Optimismus strampeln wir die Piste am Ufer des Rio Grande aufwärts. Wenige Minuten später kreuzt der Weg den Fluss. Brücken gibt's hier oben keine mehr. Schuhe und Socken aus, Hosen hochgekremgelt - durch. Kalt umspült es unsere nach Halt suchenden Füße und die wasserdichten Ortlieb-Packtaschen, die die Fluten am liebsten mitreißen würden. Wir sind froh, das andere Ufer ohne Ausrutscher zu erreichen.

Eine alte Indiofrau kommt uns mit ihrem Enkel entgegen. Sie treiben Ziegen talabwärts. Ein kurzer Schwatz mit Händen und Füßen. Ihre Gesten sind eindeutig: Mit dem Fahrrad nach Machuca? - ¡No posible! Noch immer mit dem Kopf schüttelnd tappert sie weiter. Diese Gringos! Doch wir wollen nach Machuca und weiter zu den Tatio-Geysiren! Zurück? Niemals! Wir werden's schon schaffen.

Das Tal verengt sich, der Weg schmiegt sich an den Hang. Hier ist Schluß für jedes noch so geländegängige Fahrzeug. Doch mit dem Fahrrad kommen wir durch, können nach der Engstelle sogar wieder in den Sattel steigen. Also weiter!

Kurz darauf ist der Fluss zum zweiten Mal zu queren. Was danach kommt, ist ernüchternd. Aber Thomas und ich wollen es nicht wahr haben. Nur in Lutz' Gesichtszügen zeichnen sich zunehmend Zweifel ab. Wo sich der Fluss durch eine enge Schlucht zwängt, verlässt der Weg das Tal und steigt am Hang steil an. Er verschwindet 200 Höhenmeter weiter



Irgendwo in den Anden. Hier ist Radfahren gerade noch „posible“ ...

oben hinter dem Kamm. Unsere Füße krallen sich in den lockeren Boden des Pfades, der sonst höchstens von Lamas und Ziegen genutzt wird. Halt können sie kaum finden, immer wieder rutschen sie zurück. Die Arme zerran am Fahrrad, das mit 25 kg Gepäck und 10 Litern Wasser reichlich bepackt ist. Nur mühsam überwinden wir die Gesetze der Gravitation und schinden uns zwei Stunden lang. Als die Räder immer tiefer in der lockeren Geröllschicht einsinken, lösen wir die Riemen von unseren Packtaschen und verwenden sie als Tragegurt. Wie die Wolga-Treideler stemmen wir uns in den

durch den Rahmen gezogen Riemen. So können wir die Räder wenigstens ein wenig aus dem losen Untergrund herausheben. Der Rücken schmerzt entsetzlich durch die ungewohnte Belastung. Hätten wir doch umkehren sollen? Vielleicht an der letzten Flussquerung? Doch jetzt haben wir den Pass endlich bezwungen. 3510 Meter zeigt der Höhenmesser. Nun geht es etwas bergab. Also weiter nach Machuca!

Wie eine Statue hebt sich der auf einem Fels sitzende spinnende und Schafe hütende Indio vom dunstigen Hintergrund ab.

¿Camino de Machuca? fragen wir, froh einen Menschen getroffen zu haben. Si, ocho kilometros sagt er mit nachdenklichem Gesichtsausdruck. Acht Kilometer noch, aber eine Wegebesserung ist nicht in Sicht! Wir hoffen auf bessere Piste ab Machuca und kämpfen uns weiter über den geröllbedeckten Weg, der bald zum Eselspfad mutiert.

An einer schmalen Stelle kommen das Fahrrad und ich kaum noch nebeneinander durch. Ich schleife mein Gefährt mit den ausladenden Packtaschen dicht an der senkrechten Felswand entlang. Auf der anderen Seite habe ich kaum Platz zwischen Fahrrad und Abgrund. Plötzlich gibt ein Stein unter meinem Fuß nach. Ich kann schnell noch den rettenden Schritt vorwärts machen und erreiche in letzter Sekunde einen sicheren Standpunkt, während der Stein polternd in die Tiefe fällt. Als ich mich umschaue, wird mir bewusst, dass ich zwar den Sturz in den Bach drei Meter unter mir voraussichtlich erst mal lebend überstanden, doch das nachstürzende Fahrrad samt Gepäck mich wohl erschlagen hätte. Noch etwas zitternd vor Schreck warne ich meine beiden Nachfolger. Lutz entdeckt an den Felsen die warnende Aufschrift: Achtung hier nicht mit Eseln weiter gehen. Und kann sich die Bemerkung nicht verkneifen, wir seien alle ganz schöne Esel, dass wir uns auf diesen Weg eingelassen haben. Doch der Gedanke, die Strecke wieder in entgegengesetzter Richtung zu bewältigen ist genauso schrecklich wie das vor uns liegende. Also weiter! Gemeinsam balancieren wir die Räder über die Engstelle. Es ist bereits gegen 17 Uhr und die

Wegebedingungen sind unverändert schlecht. Lutz verzieht immer mehr das Gesicht. Der fußbreite Pfad windet sich zwischen mannshohen Felsbrocken hindurch. Hier muss es vor einiger Zeit einen Felssturz gegeben haben. Das Tal ist fast vollständig abriegelt. Mit zwei Packtaschen über der Schulter erkunde ich den Weg. Männer, nach 200 Metern geht's normal weiter, mache ich den anderen Mut. Wobei normal relativ ist. Drei oder viermal muss jeder gehen, um Fahrrad und Gepäck einzeln über die Stelle zu bugsieren.

Jetzt reicht's aber! schimpft Lutz und will keinen Schritt mehr gehen. Fünfhundert Meter weiter stellen wir die Fahrräder neben einer ebenen Fläche ab. Während Lutz auf die Utensilien aufpasst und schon das Zelt aufstellt, pilgern Thomas und ich weiter, um den weiteren Weg zu ausfindig zu machen. Wir laufen 15 Minuten talaufwärts. Der Pfad scheint sich fast zu verlieren. Als Thomas bereits zurückläuft, gehe ich noch ein Stück weiter. Bis nach Machuca kann es nicht mehr weit sein. Ich möchte den anderen gern die Nachricht überbringen, dass das Dorf ganz in der Nähe ist und wir es am morgigen Tag einfacher haben werden. Im Eilmarsch, soweit meine Kräfte dies noch hergeben, laufe ich weiter. Die Einsamkeit der Berge hat mich eingeschlossen. Es ist ein tolles und gleichzeitig beängstigendes Gefühl. Hoffnung keimt auf, als sich das Tal vor mir verbreitert. Dort muss Machuca liegen, davon bin ich überzeugt. Ich renne fast, so aufgeregt bin ich. Endlich liegt das enge Tal hinter mir. Doch meinen Augen bietet sich nur eine große, mit gelben Gras bedeckte, sumpfige Talweitung. Keine Menschenseele, keine Behausung ist zu entdecken. Hier, wo es flach ist, wird der Weg besser. Ich schaue vor mir auf den Pfad und entdecke - kaum zu glauben - Reifenspuren! Ist doch ein Dorf in der Nähe? Also weiter bis zur die nächste Talbiegung! Nun ist eine Stunde vergangen. Von einer Anhöhe habe ich Blick auf die nächsten drei bis vier Kilometer. Nichts! Auch dieses Gebiet ist unbewohnt! Am Ende meiner Kräfte kehre ich enttäuscht um.

Auf dem Rückweg wird mir so richtig bewusst, was es bedeutet, diesen Abschnitt mit schwer beladenen Fahrrädern zu bewältigen. Auf weiten Strecken müssten wir mehrfach hin und her gehen, um Fahrrad und Gepäck einzeln zu befördern. Es würde uns ungeheuer

viel Zeit, Kraft und Nerven kosten.

Als ich am Zelt zurück bin, blicken mir vier Augen gespannt entgegen. Leute, was denkt ihr, wo's Morgen früh lang geht? Zurück!?

Lange diskutieren wir noch über das Ergebnis meines Marsches. Wir waschen uns im kalten Bach, schlürfen ein Süppchen und kuscheln uns in die Schlafsäcke. Die endgültige Entscheidung, in welche Richtung wir unsere Schritte lenken, heben wir für den nächsten Morgen auf. Beim Frühstück in der Morgendämmerung diskutieren wir nicht mehr lange herum. Wir sind uns schnell einig: Es geht zurück. Zu ungewiss wäre der Marsch talaufwärts nach Machuca, dessen Existenz wir inzwischen bezweifeln müssen.

Der Rückweg nicht so schwer wie befürchtet. Bereits 12 Uhr sind wir in Rio Grande und treffen den Pick-up-Fahrer wieder. Er schmunzelt und zeigt, wie schon 24 Stunden vorher, auf den mächtigen Gebirgszug jenseits des Flusses. Die für uns nicht sichtbare, aber in einigen unseren Karten eingetragene Piste soll zu den Tatio-Geysiren führen und sei mit dem Fahrrad passierbar.

¿Con vehiculo a Tatio? fragen wir und zeigen auf ihn, seinen Pick-up, auf uns und unsere Fahrräder. Es drängt die Zeit, der Weg bis nach Cusco in Peru ist noch weit. Doch ein Kopfschütteln lässt uns die verlockende Vorstellung wieder vergessen. Auch die Suche nach anderen Mitfahrgelegenheiten ist erfolglos. Die Straße sei zu schlecht, redet man sich heraus.

¡A Carretera possible! - bis zur Asphaltstraße Calama - San Pedro könne man uns bringen. Das wäre auch nicht ganz schlecht, doch wir scheitern an den Preisverhandlungen. Der Fahrer kratzt mit einem Dorn eine 25.000 auf seinen Handrücken, das sind fast 100 DM für 40 Kilometer. Für chilenische Verhältnisse etwas überspannt. Wir sagen 10.000, aber der Indio schüttelt nur den Kopf und zeigt unbeirrt auf die Zahl auf seinem Arm. Unter den neugierigen Blicke des halben Dorfes füllen wir im Kirchhof alle Wasserflaschen auf, schwingen uns in den Sattel und strampeln acht Kilometer zurück bis an die Stelle, wo wir zwei Tage zuvor gezeltet hatten.

Hier muss der Abzweig zum Tatio sein. Wir sind uns unschlüssig. Fahren wir zurück zur Asphaltstraße, weiter nach San Pedro de Atacama und über die offi-

zielle Route zu den Geysiren? Das sind weit mehr als zweitausend Höhenmeter, knapp 200 meist unbefestigte Kilometer und dauert drei bis vier Tage! Oder lassen wir uns auf ein neues Abenteuer mit ungewissem Ausgang und schlecht einschätzbarem Zeitaufwand ein und wählen die voraussichtlich kaum befahrene, aber mit 90 Kilometern deutlich kürzere Strecke? Zwei Tage mindestens, vielleicht auch drei oder vier, vermuten wir. Aber es sind nur knappe tausend Höhenmeter!

Wir wollen zunächst die Lage sondieren, lassen Räder erst mal stehen und schauen uns zu Fuß um. Die ersten paar hundert Meter der abzweigenden Piste sind schrecklich. Sie führt steil hinauf, besteht aus lockerem feinem Schotter und Sand. Das ist ernüchternd. Fast haben wir uns zum Umweg über San Pedro entschieden, als wir scheinbar fast gut befahrbare Abschnitte erreichen. Dieses schier endlos vor uns liegende, stetig ansteigende Plateau zu meistern, das reizt! Wir entschließen uns zur direkten Variante. Mit neu entfachtem Elan buckeln wir mit unseren Rädern das Steilstück hinauf, schwingen uns in den Sattel und kurbeln der Ungewissheit entgegen.

Wer von den Erlebnissen, Strapazen und Begegnungen mehr lesen und von den Landschaften, den Farb- und Lichtstimmungen mehr sehen will, soeben ist ein umfassender, ausgiebig illustrierter Reisebericht erschienen:

Lutz Gebhardt / Jens-Ulrich Groß: Faszination in Südamerika 39,80 DM ISBN: 3929993465

160 Seiten, 327 Farbfotos, 2 Karten Anhang mit Reiseradlerlexikon, Routenverlauf, Ausrüstungsliste



Neue Straßenbahnen in Dienst gestellt

NGT 8 DD lautet die Bezeichnung, der kürzlich von der DVB in Dienst gestellten Niederflurstraßenbahnzüge. Gegenüber den bereits seit einigen Jahren verwendeten NGT 6 DD, besitzen die neuen Züge nun acht statt bisher sechs Achsen. Das damit deutlich vergrößerte Platzangebot kommt nun auch den Radfahrern zugute. Im hinteren Teil dieser Züge, erreichbar durch die letzte Tür, wurde ein recht großzügiger Fahrradstellplatz geschaffen.

Bereits vor ca. 2½ Jahren bekam der ADFC eine Anfrage der DVB zur Gestaltung dieser Fahrradstellplätze. Daraufhin trafen sich einige Aktive im Straßenbahnhof Gorbitz mit dem verantwortlichen Mitarbeiter (Speiche berichtete). Einige unserer Wünsche sind bei der Konstruktion der neuen Baureihe dann auch umgesetzt worden, obwohl die Stellplätze jetzt an anderer Stelle im Wagen angeordnet wurden als damals geplant. So wurde auf die bereits in einigen Wagen der Baureihe NGT 6 DD getesteten, berühmt - berüchtigten Vorderrad-Fel-



Der neue Stellplatz im NGT 8 DD wird schon rege genutzt



genkiller verzichtet. Auf unsere Anregung werden die Fahrräder nun an ein vor der Fahrzeugwand befindliches Gitter angelehnt. Deshalb ist jetzt auch der Transport von mehreren Fahrrädern möglich. Die restlichen Fahrgäste werden durch rechtwinklig dazu angeordnete Schutzgitter vor den Fahrrädern geschützt. Auf eine integrierte Befestigungsmöglichkeit durch Gummibänder o.ä. musste aus Gründen des Vandalismusschutzes leider verzichtet werden. Wie wir damals erfuhren, war es wohl mehrfach vorgekommen, dass einige „Fahrgäste“ diese als Steinschleuder benutzten und damit Scheiben der Straßenbahn zerstörten. Wer also häufiger diese neuen Straßenbahnen benutzen möchte, sollte daher ein Gummiband oder Klettverschlussband mitführen, damit er sein Rad nicht die ganze Zeit festhalten muss. Der Einsatz dieser Baureihe erfolgt vorrangig auf den „Berglinien“ Linie 3 nach Coschütz, und Linien 2 und 7 nach Gorbitz.

ESJOT

Gehwege + weiße Farbe = Parkplätze

Wenn es nach den Vorstellungen der Bundesregierung und der Verkehrsministerien der Länder geht, wird in absehbarer Zeit die letzte Stufe des Parkens auf Gehwegen eingeleitet: Die verstärkte flächenhafte Markierung von Parkflächen auf Gehwegen ohne das zusätzliche Aufstellen von Verkehrszeichen, die das Parken lediglich in Einzelfällen erlauben.

Die zunächst als eine „Übergangsregelung“ eingeführte Erlaubnis des Abstellens von Kraftfahrzeugen auf Gehwegen wurde aufgrund der Stellplatzknappheit in den Städten recht schnell zur gängigen Praxis. Die heute zugelassenen 32 Varianten des „legalen Parkens“ (Zeichen 315 der Straßenverkehrs-Ordnung StVO) nahmen in einem Maße überhand, dass immer mehr Autofahrer davon ausgehen, dass das Parken auf Gehwegen generell zugelassen ist.

Bereits in dem 1964 dem Bundestag vorgelegten „Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“

Ist das alles nach der Straßenverkehrs-Ordnung zulässig?



Ja, es wird „bildlich angeordnet, wie die Fahrzeuge aufzustellen sind.“

Verstehen Sie die StVO?
Wir auch nicht.
Denn: Auch legales Gehwegparken (nach § 42, Z 315) behindert und gefährdet Fußgänger! Schluß mit dem Schilderwald. Am Bordstein beginnt der Bereich nur für Fußgänger!

Infos: **FUSS e.V.** Exerzierstr.20-13357Berlin
Tel.030/4927473 Fax4927972 info@fuss-ev.de

Gehwegparken ist auch für Radfahrer höchst gefährlich – nämlich für Kinder bis 8 bzw. 10 Jahren. Bis dahin müssen bzw. dürfen Kinder den Gehweg benutzen. Zudem stellt der Gehweg überdies die einzige Fläche dar, auf der sich städtisches Leben abspielt.

wurde unmissverständlich ausgesagt, dass das „Parken auf Gehwegen „nur noch als Übergangslösung geduldet werden (kann).“ 1964. Was würden Sachverständige aus den heutigen Zuständen folgern?

Den Vorschlag von der gemeinsamen Arbeitsgruppe Fußverkehr der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. SRL und des FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland, das Zeichen 315 aus der StVO zu streichen, fegte der dafür in Deutschland zuständige Bund-Länder-Fachausschuss mit der Anmerkung vom Tisch, dass das legale Gehwegparken „ohnehin nur als hilfswise Lösung in Einzelfällen“ angesehen wird.

Dagegen führte die populistische ADAC-Kampagne „Lichten des Schilderwaldes“ zur Bildung einer Arbeitsgruppe mit dem Ziel „Weniger Verkehrszeichen - bessere Beschilderung“. Diese legte Anfang des Jahres 2001 zahlreiche zumeist autoorientierte Änderungsvorschläge vor, die auch schon vom Bund-Länder-Fachausschuss abgesegnet sind.

Fortsetzung nächste Seite



Alles was SIE über ihr Fahrrad wissen wollte, aber nie zu fragen wagte oder Fahrradreparaturkurs für AnfängerINNEN

In der geplanten StVO-Novellierung findet man zur Fragestellung, wie die Anzahl der Gehwegparkschilder reduziert werden kann, folgenden neuen Satz: „Einer Parkstandsmarkierung bedarf es ... zur Zulassung des Gehwegparkens ohne Anordnung der Zeichen 315“. Diese feinsinnige Formulierung kann von den Kommunen durchaus als eine Aufforderung angesehen werden, in Zukunft statt der Anordnung weiterer Zeichen verstärkt mit weißer Farbe zu arbeiten.

Wenn die Bundesregierung wirklich ernsthaft die Anzahl von Verkehrszeichen verringern will, dann soll sie in die Verwaltungsvorschriften ganz harte Regeln einführen, nach denen wirklich nur noch in Ausnahmefällen auf Gehwegflächen geparkt werden darf oder sie soll dieses Verkehrszeichen gänzlich aus der StVO streichen.

Weitere Informationen: Mehr Verkehrssicherheit - weniger Verkehrszeichen. 75seitige Broschüre einschließlich einer Kurzfassung 20,- DM, nur Kurzfassung 8,- DM einschließlich Porto- und Versand gegen Rechnung: FUSS e.V., Exerzierstraße 20, 13 357 Berlin, Tel. 030 / 492 74 73, Fax 492 79 72, info@fuss-ev.de



Was Steffen Jobke in der „Speiche“ 10/99 (und Juli/August 2001) über Kettenpflege schreibt, mag alles richtig sein, damit ist aber der Alltagsradfahrer wahrscheinlich überfordert. Ich jedenfalls habe nicht die Zeit und Geduld, das von ihm beschriebene aufwendige Verfahren regelmäßig zu praktizieren. Das ist aber auch gar nicht mehr notwendig, denn es gibt neuerdings ein Kettenschmiermittel, das äußerst einfach zu handhaben ist und unglaubliche Erfolge zeigt: Dieses „Wundermittel“ heißt „r.s.p. ULTRA SLIDE“ und enthält weder Öl noch Fett oder Graphit und Silikon. Im Gegenteil, es wirkt fettlösend. Es wird einfach aus einer Pumpspraydose auf die Kette gesprüht. Anfangs muß man es

Die Frauenquote an allen vom ADFC in diesem Jahr angebotenen Radtouren hat sich stark erhöht. Bei diesen Gelegenheiten musste ich in meiner Eigenschaft als Speiche-Technikredakteur und offizieller Technikberater der ADFC-Vorsitzenden viele Fragen der Teilnehmerinnen zur aktuellen Fahrradtechnik beantworten. Daher werde ich demnächst einen Technikkurs speziell für Radfahrerinnen anbieten.

Dabei wird es vor allem um die Behebung der am häufigsten auftretenden Pannen gehen. Mit Kenntnissen in den Bereichen Schlauch/Reifen, Bremsen und Kettenschaltungen dürften ca. 95% aller unterwegs auftretenden Schadensfälle gemeistert werden. Geplant ist eine Dauer von etwa 4 Stunden an einem Sonnabend oder Sonntag Ende September oder Anfang Oktober. Ein genauer Termin steht leider noch nicht fest. Wer eine E-Mail mit Namen, Telefonnummer und evtl. Sonderwünschen an Repara-

reichlich und etwas öfter anwenden. Wenn aber alle Öl- und Fettreste von der Kette verschwunden sind, kommt es erst so richtig zur Wirkung. Die Kette läuft „wie Butter“ und sieht dabei stets fabrikneu aus.

Das gleiche gilt für den früher stets verklebten Ritzelblock. Kein Krümel Dreck zwischen den Ritzeln! Auch das lästige Abspritzen von Ölen und Fetten auf Reifen, Felgen und andere Fahrradteile gehört der Vergangenheit an. Schließlich erzeugt r.s.p. keine Flecken, falls es einmal auf die Kleidung gelangt.

Ich fahre täglich bei (fast) jedem Wetter zur Arbeit (hin und zurück 12 km) und benutze r.s.p. seit etwa 1½ Jahren. Seitdem habe ich weder Kette noch Ritzel gereinigt, sondern nur etwa 14-tägig die Kette mit r.s.p. eingesprüht. Das Ergebnis ist unglaublich: Kette und Ritzel wirken fast fabrikneu! Wer es nicht glaubt, kann es bei mir besichtigen.

Zwei Haken hat die Sache aber doch: Erstens ist r.s.p. nicht besonders wasser-



Ihr Moderator beim Treff der anonymen Reparaturunkundigen ...

turkurs@gmx.net schickt bekommt den Termin und eine Wegbeschreibung zugesandt. Der Unkostenbeitrag von 10 DM (5 DM für ADFC-Mitgliederinnen) hat sich sicherlich schon nach der ersten selbst bewältigten Reifenpanne amortisiert. Das Gefühl, bei Pannen nicht mehr von irgend jemanden abhängig zu sein, ist ohnehin unbezahlbar.

fest. Wenn man also mal in einen starken Regenguß gekommen ist, muß nach dem Trocknen die Kette neu eingesprüht werden. Beim Waschen sollte man nicht mit dem Wasserstrahl auf die Kette zielen (was man ohnehin nicht machen sollte). Zweitens ist die Bequemlichkeit nicht ganz billig: Eine 300 ml-Dose kostet etwa 25 DM.

Hersteller des Wundermittels ist die Firma R.S.P. AUSTRIA; 4051 St. Martin b. Linz, Roseggerstr. 10a. In Dresden ist mir z. Z. nur ein Händler bekannt, der r.s.p. vertreibt: die Firma Bikes & Parts auf der Bürgerstraße gegenüber der Markuskirche.

P. S. Ich bekomme keine Prozente, weder vom Hersteller noch vom Händler, sondern erhoffe mir von einem steigenden Absatz des Schmiermittels vielleicht etwas sinkende Preise.

H.- G. Heydrich

September

Sonntag, 02.

7.15 Uhr Dresden Hbf
Radtour in der Niederlausitz: Bergbauregion Niederlausitz im Umbruch, Bergbaufolgelandschaften Bis und ab Görlitz mit dem Zug (ca. 80 Rad-km) Tourenleiter: F. Krone

Dienstag, 04.

19.45 Bürgertreff Leubnitz-Neuostra, DIA-Vortrag: Lettland und Estland per Rad

Mittwoch, 05.

9.00 Volkshaus Laubegast Senioren-Radtour in den Zschoner Grund (ca. 50 km)

Mittwoch, 05.

19.00 Uhr Umweltzentrum Offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag, 09.

6.30 Uhr Dresden Hbf, Schalterhalle Radtour des Radfahrer- und Wandvereins Dresden e.V. zur Burg Gnadstein (ca 80 Rad-km, Zugfahrt bis Großbothen und ab Leisnig)

Sonntag, 16.

8.45 Uhr Bf Dresden Neustadt Radtour auf dem Umgebindehäuser-Radweg nach Jonsdorf und Oybin Bis Zittau und ab Ebersbach mit dem Zug (ca. 60 Rad- km) Tourenleiter: A. Kügler

Mittwoch, 19.

19.00 Uhr Umweltzentrum Aktiventreffen

Sonntag, 23.

8.45 Uhr Dresden Hbf Radtour ins Zschirnsteingebiet (Hinfahrt mit S-Bahn) – ca. 60 Rad-km Tourenleiter: J. Meusel

Dienstag, 25.

20.00 Fahrradkurier, Schützengasse 26 DIA-Vortrag: Norwegen per Rad

Sonnabend, 29.

9.00 Uhr Radrennbahn Heidenau 20. Heidenauer Radtourenfahrt

Sonntag, 30.

8.45 Uhr Dresden Hbf Radtour auf der Sächsischen Weinstraße (Zugfahrt bis Riesa) ca. 60 Rad-km Tourenleiter: A. Kügler

Sonntag, 30.

8.00 Uhr Kurhaus Bühlau Radtour des Radfahrer- und Wandvereins Dresden e.V. zur alten Pfefferkuchlerei Weißenberg (ca 80 Rad-km, Rückfahrt mit Zug ab Bautzen)

Oktober

Mittwoch, 03. (Feiertag)

8.45 Uhr Bf Dresden - Neustadt Radtour auf dem Umgebindehäuser-Radweg nach Herrnhut Bis und ab Ebersbach mit dem Zug (ca. 50 Rad-km) Tourenleiter: A. Kügler

Sonntag, 07.

8.45 Uhr Dresden Hbf Neißeradweg / Kloster Mariental (Ostritz) , mit Stadtführung in Görlitz (ca. 50 Rad-km, bis Görlitz und ab Zittau mit dem Zug) Tourenleiter: A. Kügler

Mittwoch, 10.

19.00 Uhr Umweltzentrum Offenes Treffen der Ortsgruppe

Mittwoch, 10.

9.00 Vokshaus Laubegast Senioren-Radtour auf der alten Eisenbahntrasse Weißig - Dürrröhrsdorf (ca. 45 km)

Sonntag, 14.

6.15 Uhr Dresden Hbf, Schalterhalle 7.02 Uhr Bf Heidenau Radtour des Radfahrer- und Wandvereins Dresden e.V. von Altenberg nach Moldava und Osek (ca 120 Rad-km)

Dienstag, 16.

19.45 Bürgertreff Leubnitz-Neuostra, Heydenreichweg 4 DIA-Vortrag: Radwandern auf der Sächsischen Weinstraße

Mittwoch, 17.

19.00 Uhr Umweltzentrum Aktiventreffen

November

Mittwoch, 07.

19.00 Uhr Umweltzentrum Offenes Treffen der Ortsgruppe

Termine und Aktionen sind auch im Internet unter www.adfc-dresden.de zu finden.

Anregungen, konstruktive Kritik usw. an info@adfc-dresden.de

Speiche - Impressum

Informationen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dresden e.V.

Anschrift:

Umweltzentrum Dresden
Schützengasse 16
01067 Dresden

Tel. 0351/ 4943321

Fax 0351/ 4943400

Internet: <http://www.adfc-dresden.de>

E-Mail: info@adfc-dresden.de

Redaktion:

AG Technik, Speiche & Design

verantwortlich i.S.d.P.G.: Daniel Rohark (dr)

Vertrieb: Ute Hultsch

Erscheinen: 10mal jährlich

Preis: im Jahresabo DM 10,- incl. Zustellung

Bankverbindung:

Kto.-Nr. 343 05 1659, Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 551 42), ADFC Dresden

Redaktionsschluss für die nächste

Ausgabe: jeder dritte Freitag im Monat

Artikel (im *.txt-Format!) an speiche@adfc-dresden.de

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht.

Geschäftsstelle: im Umweltzentrum (UWZ), Schützengasse 16, 2. Stock

Öffnungszeiten: Montag von 8 bis 10 Uhr, Mittwoch von 15 bis 19 Uhr

Fahrradbibliothek:

Bürgertreff Leubnitz-Neuostra e.V. Heydenreichweg 4

Tel./Fax 0351/ 4721920,

email: mail@fahrradbibliothek.de

Internet: <http://www.fahrradbibliothek.de>

Schau mir in die Augen, Kleiner, bevor Du die Biege machst!

Trau, schau wem: Besser als der Blick in die Augen ist beim Abbiegen der Blick über die Schulter. Der verhindert beim Einparken oder Abbiegen Unfälle mit Radlern.

Einlenken statt ausrasten

ADFC
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Informationen zu mehr Sicherheit für Radler gibt's beim ADFC unter www.adfc.de oder per Post gegen frankierten Rückumschlag: ADFC Bundesverband Stichwort „VSK“ Postfach 10 77 47 · 28077 Bremen