

Märkische Radfahrer-Zeitung

fachblatt für Radfahrwesen * *
und Automobilismus. * * * *

Amtl. Organ des Gau 20 (Berlin) * * *
Deutschen Radfahrer-Bundes. * * *

Verlag, Expedition: Berlin W. 8., Leipziger Strasse 31/32. * Redaktion: Berlin NW. 5., Stephan-Strasse 25 I.

Bezug durch sämtliche Postanstalten
Preis pro Quartal Mark 1.—.
Einzelne Nummer 10 Pfg.
Postzeitungsliste No. 4772a. * * *

Erscheint Donnerstags.
Redaktionschluss: Montag Abend 6 Uhr.

Anzeigen: 40 Pfg. die Petit-Zeile
Reklamen 1 Mk.
Ausser vom Verlag werden Inserate von sämtlichen
Annoncenexpeditionen entgegengenommen.

Nummer 3.

Berlin, 18. Januar 1900.

1. Jahrgang.

Inhalt: Suum quique. — Rechts fahren. — Das Gleiten des Hinterrades. — Allerlei vom Tage. — Tagebuchblätter. — Rundschau.
Amtliches. — Vereinsnachrichten. — Briefkasten.

Um Irrtümern vorzubeugen erklären wir hiermit ausdrücklich, daß die „Märkische Radfahrer-Zeitung“
alleiniges

— Offizielles Organ des Gau 20 —

Berlin und Provinz Brandenburg

Verlag und Expedition der „Märkischen Radfahrer-Zeitung“
Berlin W. 8., Leipzigerstr. 31/32.

Suum quique.

Es ist keine Kunst, einen schönen Aufruf voll hohler Phrasen und falscher Beschuldigungen zu veröffentlichen und weiter zu verbreiten, und damit die Köpfe derer zu verdrehen, welche wenig Erfahrung haben und geneigt sind, jedem Schreier nachzulaufen, so schrieb das „Stahlrad“ am 29. Nov. v. J. und die letzte Versammlung der Einzelfahrer in Berlin hat für diese Worte den Beweis erbracht. Auch die Nichtkorporierten des Gauverbands 20 waren einigen „himmelftürmenden Heißspornen“ gefolgt und sahen sich, als sie in letzter Stunde ihre sogenannten Führer auf Herz und Nieren prüften, ebenso ehrgeizigen, wie unerfahrenen Großthuern gegenüber, deren ganze Tätigkeit gar nicht darauf gerichtet war, Ordnung zu schaffen, um eine geregelte, gedeihliche Weiterarbeit zu ermöglichen, sondern deren Streben einzig und allein auf Unfrieden stiften und Zerstörung hinauslief.

Das „Stahlrad“ geißelte dann am 6. Dezember die Austrittsdrohungen im Gau 1 und 20 und fragte: „Warum ist das notwendig?“ Angeblich, weil die Einzelfahrer in beiden Gauen nicht mit demselben Maß, wie die sogen. Bundesvereine, gemessen werden. Zugegeben, es wäre thatsächlich so, hätten die Betreffenden dann nicht mehr im eigenen Interesse gehandelt, wenn sie nun erst recht Mitglieder des Bundes geblieben wären und ihren Wünschen durch zielbewußtes Handeln nach und nach zum Siege verholfen hätten?

So wenig wie ein vaterlandsliebender Deutscher auswandern wird, weil er nicht mit allen Maßnahmen der Regierung oder mit den Beschlüssen der Mehrheiten vom Reichstag und Abgeordnetenhaus übereinstimmt, so wenig sollte ein bundesangehöriger Radfahrer diesem Verbands untreu werden, so lange er noch hoffen darf, mit seinen Bestrebungen der Allgemeinheit nützlich zu sein.

Wir wollen hierbei nicht hervorheben, daß es absolut garnichts bedeutet, wenn im Gau Hamburg vielleicht hundert ihren Beitrag nicht erneuern und im noch größeren Verband Berlin ein Duzend Männchen für eine Neugründung plaidieren und opfermutig dafür ins Exil wandern. Das Schicksal all dieser Neugründungen ist fajtjam bekannt. Unseren Standpunkt haben wir schon oft gekennzeichnet, jetzt nimmt auch die „Schlesische Radfahrer Zeitung“ in dieser Angelegenheit das Wort und es freut uns, daß sie mit uns übereinstimmt. Unterm 11. Januar führt sie etwa folgendes aus:

Auch der Deutsche Radfahrer-Bund hat schon oft wegen seiner unklaren Stellung denjenigen Mitgliedern gegenüber, welche nicht Bundesvereinen angehören, Schaden erlitten. Die Gründung der Allgemeinen Radfahrer-Union, des Sächsischen Radfahrer-Bundes und jüngst des Norddeutschen Radfahrer-Bundes ist in der Hauptsache von Einzelfahrern des

D. N.-B. erfolgt, welche sich mit Recht in ihrer Eigenschaft als solche zu Bundesmitgliedern minderen Grades herabgesetzt fühlten. Es gährt unter den Einzelfahrern des D. N.-B. mancherorts und es wäre die höchste Zeit dafür, die brennend gewordene Einzelfahrerfrage von Bundesseite klipp und klar zu regeln, nicht aber länger diese Regelung den Gauen zu überlassen!

Das hieße Vogel Strauß-Politik treiben, ein Verfahren, das sich immer bitter gerächt hat und fürder dem Bunde schwer schaden würde. Die Einzelfahrerfrage ist durchaus kein „noli me tangere“, im Gegenteil, je eher und je entschlossener man zu ihrer Lösung — so oder so — schreitet, desto besser für Bund und Allgemeinheit. . . . Suum quique, jedem das Seine, muß das oberste Gesetz im Deutschen Radfahrer-Bunde werden, oder aber er nehme keine Einzelfahrer mehr an und werde ein Bund von Vereinen.

Ein Teil der ausgetretenen Einzelfahrer hat sich anderen Verbänden angeschlossen oder beabsichtigt es zu thun. Im Voraus aber kann man sagen, daß aus diesen neuen Organisationen etwas Großes niemals werden wird. Wir brauchen nur auf die „Allgemeine Radfahrer-Union“ und auf den „Sächsischen Radfahrer-Bund“ hinzuweisen. Kann diesen Verbänden irgend welche numerische, sportliche oder andere Bedeutung zugesprochen werden? Und ähnlich, wenn nicht noch schlechter, dürfte es mit dem frischgebackenen „Norddeutschen Radfahrer-Bund“ gehen. Zwar wollen die Schwachen sich jetzt verbinden und durch den Zusammenschluß des „Deutschen Touring-Klub München“, des „Sächsischen Radfahrer-Bundes“ und des „Norddeutschen Radfahrer-Bundes“ einen „Bund deutscher Wanderfahrer“ gründen. Im Falle dieser Plan gelingt — woran jedoch noch sehr zu zweifeln, da große Meinungsverschiedenheiten und Sonderinteressen vorhanden sind — würde der neue Verband etwa 6000 Mitglieder zählen, das ist eine so geringe Ziffer für einen „Bund deutscher Wanderfahrer“, daß

dessen gänzliche Ohnmacht im Voraus nicht besser illustriert werden könnte.

So ist also auch von diesem geplanten Zusammenschluß für das deutsche Radfahrer-Verbandswesen etwas Crispriestliches nicht zu hoffen, eher vielleicht, wenn man die „Allgemeine Radfahrer-Union“ zum „Bund deutscher Wanderfahrer“ hinzuziehen könnte, woran jedoch nach Lage der Verhältnisse gar nicht zu denken ist. Stehen sich doch die Union und der Münchener Touring-Klub scharf feindlich gegenüber.

Mit tiefem Schmerz und Bedauern muß der unparteiische Beobachter der Vorgänge im Deutschen Radfahrer-Verbandswesen auf die unerquicklichen Verhältnisse blicken. Sein einziger Wunsch und Trost bleibt ihm darin, daß es doch endlich im „Deutschen Radfahrer-Bund“ tagen und klare Verhältnisse für die Mitglieder und solche, die es waren oder werden wollen, geschaffen werde.

Wir wollen noch nicht alle Hoffnung aufgeben. Es sind die Herren Böckling, R.-M. Vogel und Pelates jüngst in Berlin zusammengetroffen und der Gauvorsitzende des Verbandes 20 hat die Gelegenheit wahrgenommen auf eine Entscheidung zu dringen. Er hat nahe gelegt, die Einteilung der Einzelfahrer in Ortsgruppen, um durch diese ein lebhafteres Interesse in den Bezirken zu wecken und zu fördern, er hat den strittigen Wahlmodus berührt und der Erwartung Ausdruck gegeben, daß nach statutarischer Festlegung derselben in den Bundesstatuten ein ergebnisreiches Zusammenarbeiten mit den nicht korporierten Mitgliedern ermöglicht würde. Wie wir nun noch zum Schluß hören, wollen die im Februar in Leipzig konferenzierenden Gauvorsitzenden die Einzelfahrerfrage als Hauptpunkt der Tagesordnung einer gründlichen Erörterung unterziehen und dann mit — hoffentlich brauchbaren — Vorschlägen an den Bundesvorstand herantreten, um endlich „Jedem das Seine“ geben zu können.

Rechts fahren.

Mehrfache Unglücksfälle, Unannehmlichkeiten mit Beamten und Verdrießlichkeiten mit anderen Straßenpassanten, denen ich als unfreiwilliger Zeuge beizuhelfen, veranlassen mich, auf eine Unsitte aufmerksam zu machen, die zu den häßlichsten Renkontres mit recht schlimmen Folgen führen kann. Es ist dies die Nachlässigkeit beim Befahren der öffentlichen Straßen, die im Benutzen der un rechten Straßen Seite liegt, im falschen Vorfabren ihre Fortsetzung findet und im unbedachten Einbiegen noch eine Steigerung erfährt.

Jeder Radfahrer wird naturgemäß stets die bessere Seite der Chaussee befahren, um möglichst angenehm vorwärts zu kommen, und wird — wenn er sich hierbei auf der linken Seite der Straße befindet — entgegenkommenden Radlern ausbiegen müssen. Es kommt höchst selten vor, daß diese Regel nicht von den Radfahrern befolgt wird, anders aber ist es bei den Radfahrerinnen! Viele Damen erwarten ohne weiteres, daß entgegenkommende Herren ihnen Platz machen und mögen hierin durch den Umstand bestärkt werden, daß dies eben vielfach geschieht. So selbstverständlich und wünschenswert das nun auch im gewöhnlichen Leben sein mag, es muß doch als ein großer Fehler betrachtet werden, wenn diese Praxis auch auf das Radfahren ausgedehnt wird, und die Herren, die in der besten Absicht den Damen entgegenkommen bezeugen wollen, mögen sich nur vergegenwärtigen, daß sie ihnen einen recht gefährlichen Dienst damit erweisen.

Für jedes Fuhrwerk — also auch für das Fahrrad — heißt die Regel: „Es wird rechts ausgehoben und links vorbeigefahren“ und von dieser gesetzlichen Vorschrift sollte man unter keinen Umständen abgehen. Manche Dame wird wohl dankbar ein unvorschriftsmäßiges Ausbiegen annehmen, andere Damen aber fahren wieder genau nach den Vorschriften und wollen überhaupt nicht anders fahren, deshalb werden auch einige Herren ausbiegen, viele andere aber wieder nicht. Es wird hierdurch eine Verwirrung geschaffen, die nur zu leicht Unfälle nach sich ziehen kann und deshalb muß auf eine einheitliche Ordnung gedrungen werden, die zu erreichen ist, wenn die gesetzliche Vorschrift von allen respektiert wird: „Rechts ausbiegen!“

Ein Herr, mit dem ich diese Angelegenheit vor kurzem besprach, sagte mir, daß er vollkommen die Berechtigung dieses Satzes anerkenne,

daß er aber zuvorkommend gegen die Damen sei und dabei jede Gefahr vermeide, indem er so rechtzeitig ausbiege, daß der Dame gar kein Zweifel darüber entstehen könne, daß sie ihren Weg beibehalten könne. Das ist vollständig verkehrt, denn jeder Radfahrer muß daran denken, daß er nicht allein auf der Chaussee ist, und daß oftmals weitere Anhänger des Sports hinter ihm daherkommen. Wenn nun in demselben Augenblick, wo oben gedachter Radfahrer der entgegenkommenden Dame aus Galanterie nach der linken Seite hin ausbiegt, andere Radfahrer in schnellerem Tempo den ersteren ganz korrekt von links überholen wollen, so ist eine Kollision unvermeidlich! Bevor also derartige Höflichkeiten im Fahrverkehr erwiesen werden, mögen die allzu höflichen Herren, wie auch die Damen, noch daran denken, daß bei Unglücksfällen stets derjenige die Schuld hat, der den Vorschriften entgegen auf der falschen Seite gefahren ist und, daß er neben dem Vergehen gegen die Polizeivorschrift, auch dem oder den Beschädigten für eventuellen Maschinenschaden oder gar Körperverletzungen verantwortlich ist und eventuell zu empfindlicher Strafe herangezogen werden kann — als Lohn für seine falsch angewandte Höflichkeit gegen Damen!

Ebenso wie viele Damen und Herren obige einfache Regeln beim Ausbiegen nicht kennen, ebenso wissen noch viel weniger Bescheid, wie sie sich zu benehmen haben, wenn sie in der Stadt von einer Straße in eine andere einbiegen wollen. Auch dafür will ich kurz die Vorschriften anführen. Als Grundregel gilt wie vorn: „Es muß rechts gefahren werden“ und daraus ergibt sich, daß man beim Einbiegen in eine rechts abzweigende Straße in einem möglichst kleinen Bogen um die Ecke biegen muß, um auch hier sofort auf die rechte Straßen Seite zu kommen. Daß bei einer jeden Biegung möglichst langsam gefahren und eventuell geklingelt werden muß, versteht sich von selbst und soll nur der Vollständigkeit wegen erwähnt werden. Umgekehrt wird jederman, der in eine links abgehende Straße einbiegt, einen großen Bogen ausführen, um dort die richtige Fahrbahn zu gewinnen.

So einfach das Ganze ist, so wenig wird diese leicht einzuhaltende Vorschrift z. B. am Auguste Victoria-Platz an der Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche befolgt, natürlich mit dem unerfreulichen Ergebnis, daß die gedankenlosen Uebelthäter notiert und zur Anzeige gebracht werden. Auf beifolgender Skizze bringe ich den Lageplan des genannten Platzes zur Anschauung. Von NO. und SW. mündet der Kurfürstendamm, von

Brennabor-Räder 1900

Hauptkataloge mit allen Neuheiten soeben erschienen
und auf Verlangen gegen Einsendung der Freimarke (10 Pf.) erhältlich.

Brennabor-Fahrrad-Werke, Gebr. Reichstein, Brandenburg a. d. Havel.

GEBR. GRUMACH, Berlin C., König-Strasse 57a, Ecke Spandauer Strasse.

Special-Abteilung für Sportbekleidung.

Herren- und Knaben-Radfahrer-Anzüge Mk. 15,—, 16,—, 24,—.
Herren-Radfahrer-Pelerinen mit Tasche (Weltfreund) Mk. 5,—,
Mk. 6,75, 7,55.
Sweaters, Strümpfe, Mützen, Gürtel etc. in sehr grosser Auswahl,
für Herren und Kinder, zu billigsten Preisen.
Sport- und Touristenhemden in Zephyr, Percal und Flanell, mit und
ohne Einsatz.

Damen Radfahr-Costime in grosser Auswahl nach Maass,
mit kurzem oder langem Jacket. { Loden decatiert Mk. 25,—, imprägniert Mk. 2,— mehr.
Cheviot „ 33,—.
Ein grosser Posten echt engl. Herren-Sweater mit Steh- oder Umlege-
kragen von bestem engl. Kammgarn, nur Mk. 3,75 pro Stück.
Radfahrmützen in Velvet, neuest. Façon in all. Farben Mk. 0,60 p. St.
Weisse Cottelin-Mützen, neuestes Façon mit schwarzer Borte und
Celluloidschirm Mk. 1,25 per Stück.

Renntrieots, gestrickt und gewebt, in 40 verschiedenen Mustern.

Aurora

Zweiräder!

Jugendräder!

Transportdreiräder!

Motordreiräder!

Mit Motoren System de Dion & Bouton.

Julius Dressler & Co.,
Breslau.

Acetylen-Welt-Laterne

Unerreichte Leuchtkraft.

Gleichmässig ruhiges Licht
bei Sturm und Stoss.



Einfachste Handhabung.

Absolut gefahrlos.

Patentirt in div. Kulturstaaten.

Feinste Präzisionsarbeit. D. R. G. M.

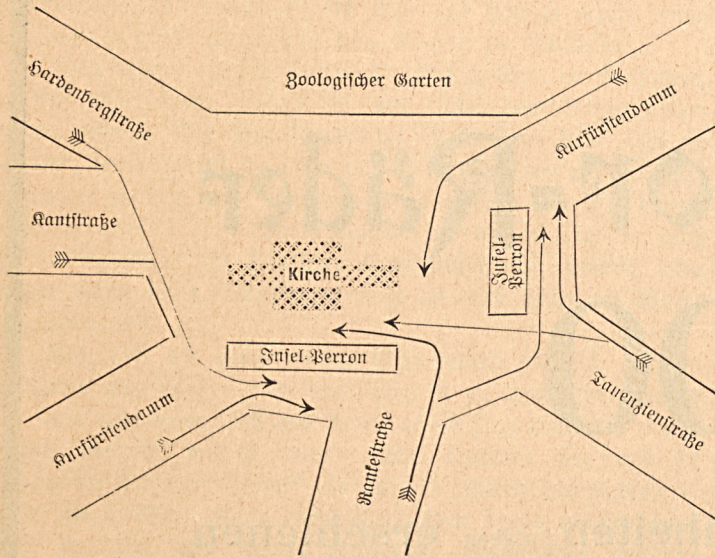
J. Schwarz, Berlin N.,
Linien-Strasse 154a.

Special-Fahrrad-Laternenfabrik.
Alleiniger Fabrikant der unübertroffenen

Original - Petroleum - Welt - Laternen.

Preislisten und Verkauf nur an Händler.

SO. die Tauenzienstraße, von W. die Hardenberg- und Kantstraße und von S. die Rankestraße auf den Platz, dessen Mitte die Kirche einnimmt, während auf der Südseite gegenüber der Rankestraße, und auf der Ostseite, zwischen der Tauenzienstraße und dem Kurfürstendamme, je ein



langer Zufelperron gelagert ist. Die Vorschrift fordert nun, daß an diesen Stellen — vergl. die Pfeilrichtung in der Skizze — des Platzes alles rechts von den Zufelperrons vorüberfährt. Zum Ueberfluß hat die Charlottenburger Polizeibehörde auch noch an den Endkandelabern der Zufelperrons Tafeln mit der Forderung „Rechts fahren“ angebracht, sodaß jedweder leicht in den starken Verkehr einfügen wird, wenn er nicht mit der Nase auf dem Vorderradgummi liegt.

Das seitliche Gleiten des Hinterrades.

In unserer Probenummer brachten wir eine technische Plauderei über schmale und breite Pneumatiks aus der Feder unseres D. R.-Mitarbeiters, nun finden wir in dem Leipziger Fachblatt „Das Stahlrad“ einen längeren Aufsatz über das seitliche Gleiten des Hinterrades, der trotz der schon erschienenen Menge von Notizen über diesen Gegenstand, eine so ausführliche Besprechung dieses Themas bringt, daß wir den Artikel hier zum Abdruck bringen. Das „Stahlrad“*) sagt nach kurzer Einleitung:

Das seitliche Ausgleiten des Hinterrades erfolgt am leichtesten auf dem Kopfplaster, und zwar wenn dasselbe mit Schmutz bedeckt, also ein krügerer Brei vorhanden ist. Weiter bieten nasse Eisenbahnschienen, Erhöhungen und Abhänge Gelegenheit zum Rutschen des Hinterrades. Bei nassem Boden unterlasse man das Fahren enger Kurven, ebenso vermeide man bei Pflaster die abfallenden Seiten, also je rechts und links am Trottoir.

Je schneller man fährt, desto leichter gleitet das Hinterrad, ebenso wird das side slipping gefördert, wenn das Dreifurcellager eng ist, die Räder aus der Linie gekommen sind, die Steuerung mangelhaft, d. h. zu stramm gestellt ist; weiter, wenn man eine im Verhältnis zum Körper zu niedrige Maschine fährt und last not least bei hart aufgepumpten Pneumatiks.

Dieser letzte Punkt wird zwar von manchem Fahrer als unrichtig bezeichnet, doch genügt wohl der Hinweis darauf, daß eine Maschine umsomehr am Boden klebt — langsamer ist — je weniger die Pneumatiks aufgepumpt sind. Je breiter die Fläche ist, auf welcher das Rad läuft, destoweniger wird es rutschen, und da die Lauffläche der Pneumatiks um so breiter wird, je weniger Luft darin enthalten ist, so wird folglich auch in gleichem Maße das side slipping wegfallen. Schmale Reifen rutschen leichter als breite; aus diesem Grunde lassen manche Fahrer das Vorder- rad mit einem schmalen, das Hinterrad mit einem breiten Reifen montieren.

Das seitliche Gleiten des Hinterrades wird ferner gefördert durch ungleichmäßiges Treten, Kontratreten und durch einen plötzlichen Antritt, besonders wenn die Maschine sich dabei biegt und infolgedessen die Räder, wenn auch nur auf einen Augenblick, aus der Spur kommen.

Zum Schluß haben wir die Bemerkung gemacht, daß das seitliche Ausgleiten auch von dem Fabrikat abhängt, das man fährt, mit andern Worten, daß ein Pneumatik mehr rutscht als der andere.

Vor einigen Jahren wurde von einer Firma ein Reifen hergestellt, bei dem ein Rutschen so gut wie ausgeschlossen war, man konnte damit allüberall selbst kleinste Kurven fahren, kurz alles thun ohne zu stürzen, leider ist dies bei den heutigen Garnituren nicht der Fall.

*) Verlag: Willy Werner, Leipzig, Salomonstr. 16. Halbjährlich 2.— Mk. bei allen Postanstalten.

Ich möchte nun noch einige Worte betreff des Ueberholens von vorfahrendem Fuhrwerk antippen. Es soll das Vorfahren nach polizeilicher Verordnung nur links geschehen und zwar in Folge der Vorschrift, daß alle Fahrzeuge nicht nur die rechte Straßenseite innezuhalten haben, sondern „soweit als rechts“ zu fahren haben. Bevor nun der Radfahrer die Absicht, den Vorfahrenden zu überholen, ausführt, soll er dem vor ihm die Straße Benutzenden ein Zeichen durch Läuten geben, welches für diesen das Signal ist „Rechts fahren! Ich will links vorüber!“

Infolge der in Berlin herrschenden laschen Fahrerei beachten Kutscher und — Radler die Regel „soweit rechts als möglich“ durchaus nicht, sondern halten sich mehr in der Mitte der Fahrbahn, besonders wenn diese nicht allzu frequentiert ist. Es bleibt daher an der rechten Seite oft noch genügend Raum, der dem vorwärts wollenden Radler Durchschlupf gewährt. Gewohnheitsmäßig giebt er also sein Klingelzeichen, denn er hat die reelle Absicht, links vorbeizufahren, plötzlich bemerkt er die hohle Gasse rechts, durch diese muß er kommen, einige flotte Pedaltritte und — er wird an die Bordkante gequetscht oder landet unter dem Fuhrwerk oder sonst welchem gefährlichen Fleck.

Meist wird aber wohl das falsche Vorfahren glücken, denn die Kutscher sind für gewöhnlich viel zu rücksichtslos und dickfellig, um auf einen Zuruf oder ein Zeichen in ihre rechte Fahrbahn einzulenken, wenn es ihnen auf einer anderen Stelle behagt. Passiert es jedoch, daß der Vorfahrende ein verständiger Mensch ist, dann wird er aus dem Läuten annehmen, der von hinten herannahende Radler will links vorbei, er lenkt dementsprechend sein Gespann nach rechts und — die obige kritische Situation ist fertig, wenn der Radler rechts durchzuschlüpfen beabsichtigt.

Man hört in Radlerkreisen soviel über die schlechte Erziehung des Fußgänger-Publikums, man schilt dort auf die Polizei, der es trotz aller Strenge nicht gelingt, wirkliche Kutscher statt junger Burschen, rüder Gesellen und stumpfsinniger Greise auf den Bock zu bringen, aber man sündigt selbst gegen die Straßenverkehrs-Ordnung, huscht und schlängelt mit dem flinken, kleinen Rade überall vorüber, unzählige Male glücklich, bis schließlich doch einmal den leichtsinnigen Uebelthäter das Verhängnis ereilt. Also, hübsch vor der eigenen Thür kehren und — rechts fahren! Oskar Steinkirch.

Wir wollen nun erörtern, wie das seitliche Gleiten des Hinterrades zu vermeiden ist, und müssen daher einiges schon oben Angeführte wiederholen.

Vor allem sind die non slipping und antislipping Reifen zu erwähnen, die ja jeder Fahrer kennt und von welchen die allgemeine Meinung dahin geht, daß sie wertlos sind, obgleich — merkwürdigerweise — diese Reifen fast ausschließlich gekauft werden.

Wir haben die Ueberzeugung gewonnen, daß alle non slipping etc. Reifen, welche andere als Längsfurchen haben, also z. B. quadrierte Felder etc. nichts oder nur in der Einbildung etwas helfen, und zwar durch Gewährung von Selbstvertrauen; daß aber andererseits mit Längsfurchen-Rillen versehene Reifen einen ganz bedeutenden Schutz gegen das Ausgleiten bieten, und zwar nicht nur so lange dieselben neu, die Längsrillen also noch nicht abgefahren sind, sondern so lange der Reifen überhaupt noch solche Rillen aufweist.

Dann glauben wir bestimmt, daß je gerader, senkrechter der Fahrer sitzt, auch desto größer die Gefahr des side slipping ist, denn jede Oscillation wird durch diese Art des Sitzes verstärkt und infolgedessen eine Vibration des Hinterrades hervorgerufen, die ein Ausrutschen desselben unbedingt befördert.

Ferner haben wir gefunden, und zwar nach langen Versuchen, daß fettenlose Räder weniger leicht gleiten als Kettenräder, was sich auch leicht erklären läßt. Jede Kette, sei dieselbe auch ganz neu, wird sich immer ruckweise auf die Zähne aufsetzen, viellecht für den ungenübten (und auch für den unempfindlichen) Fahrer nicht merkbar, aber trotzdem wird dieser kleine Ruck bei einer nicht vollkommen stabilen Maschine sehr leicht ein Ausgleiten zur Folge haben. Eine fettenlose Maschine wird immer — notabene in dieser Beziehung — ruhiger gehen und daher auch weniger leicht rutschen, ganz abgesehen davon, daß eine längere Zeit im Schmutz gefahrene Kette sehr ungleich aufsetzt, und Fälle, in denen durch das Eindringen des Schmutzes die Kette ganz heraussprang, nicht zu den Seltenheiten gehören.

Alle aufwärts gebogenen Lenkstangen verhindern ein festes Anpressen und Niederdrücken des Vorderrades, und infolgedessen vergrößern dieselben die Gefahr des seitlichen Gleitens.

In letzter Linie nennen wir schmale Pneumatiks, und halten wir die jetzt herrschende Mode, die Breite der Reifen auf ein Minimum herabzudrücken, für geradezu widersinnig! Wenn man mit einem schmalen Pneumatik an einen wenn auch nur kleinen Stein anfährt, so wird das Vorderrad zur Seite gedrückt und, wenn die Fahrbahn naß ist, erfolgt sehr leicht ein Ausgleiten, und zwar um so eher, wenn die Räder nicht ganz genau in der Spur sind; ferner bleibt man in schmalen Rinnen, die bei nassem Wetter mehr wie genügend vorhanden sind resp. entstehen, sehr leicht hängen, und ein Sturz ist dann bei den schmalen, ohnehin rutschenden Reifen ganz selbstverständlich.



Wer Verbindung sucht mit allen Kreisen der Radfahrer und sonstigen Sporttreibenden, besonders auch auf dem Gebiete des

Au.

tomobilismus, der benutze zu seinen Ankündigungen die „Märkische Radfahrer-Zeitung“. Verlangen Sie unsere billigst gestellten Kosten-Anschläge.



Charlottenburg „Schützenhaus“ Charlottenburg

Am Bahnhof Westend.

Station für Radfahrer.

Entrée frei!

Sehenswürdigkeit: Königs-scheiben der Gilde vom Jahre 1848 ab.

Thontauben-, Glaskugeln-, Pistolen-, Revolver-, Büchsen- und Flinten-Schiesstände.

Grösste
Specialwerkstatt
für Biegen u. Nachbiegen von **Lenkstangen**,
Anfertigen von
Sattelstützen, Schäften etc.
M. Goetzinger,
BERLIN N., Schwedterstr. 35 a.
Amt III 5092.

Carl Vasserot

Kunstmeisterfahrer

mit seinen neuesten Tricks, frei für Radfahrer-Feste.
Coul. Bedingung. Eleg. Costüme.
Ständ. Adr. Frankfurt a. M., Gutleutstr. 9.
Reclamematerial vorhanden.

Beliebtester Treffpunkt an der Nordbahn.
Walschläschen Hermsdorf
(Theodor Löffler).
Jeden Sonntag **TANZ** im grossen Saal^e.

Billigste Bezugsquelle für Pneumatikreifen, Wintersportartikel.
Gebr. Underborg, Hamburg Ei.

Blechbude.

Inhaber: Franz von Steegmüller.
Am 1. April übernehme ich wieder persönlich die Leitung und bitte um geneigtes Wohlwollen.

Fahrradtaschen

alle Façons, sowie Gepäck- und Glockenriemen liefert allerbilligst

Hinz, Berlin, Kaiserstr. 13.

Jeder Radfahrer ist entzückt von meinem kürzlich erschienenen **Prachtkatalog über Radfahrer-Litteratur.** Derselbe enthält Angabe sämtlicher Schriften, Karten, Tourenbücher, Couplets Theaterstücke u.s.w., welche über das Radfahren existieren! Versäumen Sie nicht, diesen schönen Katalog unter Bezugnahme auf die- e Zeitung zu bestellen!
M. Zimmermann, Stuttgart.

Potsdam

am Wilhelmsplatz. Haltestelle der Pferdebahn.
Restaurant u. Weinhandlung

verbunden mit

* Wiener Café. *

G. Dornath.

Hochelegant eingerichtete Räume.
Echte Biere.

Mittagstisch Couvert Mk. 1,50.

Specialität: Austern und Krebse.
Bei vorheriger Bestellung Dinners bis zu 150 Personen.

Extra-Fahrradstube.

!! Putze Dein Rad!!

„DALLI“

gesetzl. gesch.
reingt und polirt sämtliche Theile am Rad unter Garantie der Haltbarkeit. Greift Nickel, Emaille nicht an.

Herm. Rogge, Elberfeld.
Zu haben in allen Fahrradhandlung, à Fl. 1 Mk.

Hotel „Stadt Cottbus“

Unweit Moritzplatz.

Berlin S.,

Am Oranienplatz.

Luisen-Ufer 28.

Zimmer von Mk. 1,50 an.



Wenn das Rad zu rutschen anfängt — schwänzelt — dann ist es der größte Fehler, seitwärts, also vom Pedal, abzustiegen; entweder springe man von rückwärts ab oder, wer das nicht kann, bremsen ziemlich stark und lasse die Maschine umfallen. Allerdings wird das Rad um so eher rutschen, aber man hat immer Zeit, den einen Fuß aufzustellen und fällt, wenn dies wirklich geschieht, nur auf die Hände und Kniee, vermeidet also den gefährlichen Sturz auf den Hüftknochen.

Dies wären so einige Ratsschläge, denen wir noch hinzufügen möchten, daß, je besser der Fahrer die Maschine beherrscht und daher um so ruhiger und gleichmäßiger tritt, desto weniger Gefahr vorhanden ist, durch seitliches Ausrutschen zu stürzen.

Aber wir haben trotzdem noch ein Mittel, welches das Ausgleiten

des Hinterrades fast zur Unmöglichkeit macht. Es ist dies: im langsamen Tempo und mit halbleeren Pneumatiks fahren.

Aber wenige Kilometer dieser Art des Fahrens können sowohl Reifen als Felgen ruinieren, besonders wenn es sich um einen schweren Fahrer, also von 85 Kilo an aufwärts, und um eine sogenannte leichte Maschine handelt.

Resümieren wir das Gesagte, so ergibt sich das Resultat: Das seitliche Ausgleiten des Hinterrades läßt sich absolut sicher nicht verhindern. Was man dagegen thun kann, d. h. was man thun kann, um die Gefahr des seitlichen Gleitens des Hinterrades zu verhindern, haben wir angeführt. Jeder hat nun das für ihn passende herauszusuchen und — anzuwenden.



Allerlei vom Tage.

Das unrühmliche Ende der Schreibhölse. Gute Aussichten. Seid nicht böse. Die Esse-er Bombe und der Leipziger Trost. Heterogenes aus Paris und Potsdam.

Ob das vierblättrige Kleeblatt Neville, Borberg, Bieber, Liedtke jemals den Ausspruch des Franzosen Montaigne gehört oder gelesen haben: „Die, welche einen Staat aus den Fugen heben, sind die Cristen, denen er auf den Kopf stürzt“? Nun, sie haben jetzt die Moralphilosophie des genannten Weisen am eigenen Leibe erfahren. Ihr „Staats“streich ist mißlungen, da sie mit ihrer Weisheit keinen Staat machen konnten, ihr verlockendes Sirenenlied wandelte sich angeblickt der hellen Empörung in heiseres Krächzen, mit dem ihre Clique ruhelos davonzog „hinaus in die weite Welt“! Möge ihnen die M. N. Z., „sympatische“ Reiselektüre sein. Immerhin hatten doch ungefähr sechzig Einzelfahrer dem flammenden Rundschreiben Folge geleistet und harrten am Dienstag der vergangenen Woche im Heidelberger erwartungsvooll der Ausführungen der Einberufer. Es war ein recht interessantes Meeting, das ebensowohl dem gesunden Sinn und warmen Empfinden der nichtkorporierten Gau-mitglieder ein rühmliches Zeugnis ausstellt, wie den ganzen Machenschaften der Unruhbestifter die rechte Beleuchtung ange-deihen ließ. So nahm denn die Versammlung einige gar zu eigenartige Taschenspielerkunststücken der „Retter des Kapitols“ nicht mit der dazu notwendigen Naivität hin, sondern diese Manipulationen und Verdrehungen gewaltig übel und der geplante Massenaustritt, die gewaltige Demonstration schrumpfte dementsprechend zu einem lächerlichen „ab durch die Mitte“ von einem ganzen Duzend Mörgler zusammen.

„Ich grolle nicht und wenn das Herz auch bricht“ den lieben Trostköpfen, möge ihnen der Norddeutsche Radfahrer-Bund, die Herren Sieck und Löffler, einen warmen Empfang bereiten und ihnen jede mögliche Fürsorge ange-deihen lassen. Die Leute verdienen es wirklich, denn sie haben den Gauverband Berlin von einer recht unangenehmen Gesellschaft befreit, also M. N. Z. gib und verleihe einige Nemtchen, denn die sind die Seele vom Buttergeschäft! — Recht erfreulich ist es, daß die bundestreuen Einzelfahrer sich sofort einen neuen Vorstand, unter dem Vorsitz des Herrn Goldammer, wählten. Der Name dieses in der Einzelfahrerbewegung schon mehrfach hervorgetretenen Herrn gewährleistet ein ruhiges und vernünftiges Zusammenarbeiten von Vereinen und Einzelfahrern. — Uebrigens ist mit diesen Herren garnicht so gut Ritzen essen, das beweisen einige Zuschriften, welche der Redaktion in Bezug auf meine unmaßgeblichen Ausführungen auf S. 8 der M. N. Z. zuzingen. Ich habe wohl kaum nötig zu betonen, daß meine nicht gerade zarten Hinweise jenen Clementen galten, welche sich jetzt den D. N. Z. von außen betrachteten.

So wohl mir hierbei ums Herz ist, so weh' wird mir, wenn ich der Nachricht gedenke, mit der die „Rad-Welt“ einer Bombe gleich am Mittwoch vergangener Woche in die Reihen der Bundesmitglieder hineinplatzte. Also die Bundeszeitung wandert nach Essen?! — Ich habe gegen diese lebhafteste Industrie-Stadt nichts einzunenden, denn sie zählt bei Einverleibung sämtlicher Vororte gegen 130 000 Einwohner und da

nehme ich an, daß man's mit der nötigen Resignation dort anshalten kann, aber — alle Hochachtung vor den Herren Bundesvorstandsmitgliedern — es giebt doch in Deutschland auch noch andere Ortschaften, die nicht die Nachrichten aus der Welt durch Klingelbahnen und Botenfrauen erhalten und in denen neben Tiegedruckpressen auch schon von Notationsmaschinen gehört wurde. Warum nicht Tilsit oder Memel? Denn wenn auch das Bundesorgan späterhin nur wöchentlich erscheint, und jedermann sich eine Tageszeitung nebenbei hält, die über sportliche Nachrichten informiert, man möchte doch nicht gern erst am 18. lesen, was am 1. passiert ist oder vorgehen sollte.

„Es wird nichts so heiß geessen, als es gekocht wird“, das ist immerhin ein Trost, und der zweite, daß die Gauvorsitzenden wie im Vorjahre sich in Leipzig anfangs Februar treffen, um über wichtige Punkte zu konferieren, zu diesen gehört nun neben der Einzelfahrerfrage sicher die künftige Gestaltung der Bundeszeitung, denn sie ist ein nicht zu unterschätzendes Band, mit dem man keine gewagten Experimente unternimmt. Eigenartig ist jedenfalls, daß der jetzige Verleger von seinem Kontrakte schon vor dem Bundestage entbunden wird, vorm Bundestage, der nicht zum wenigsten auf Betreiben des Herrn Louis Stein in Magdeburg abgehalten wird, von wo das Bundesorgan dreizehn Jahre hindurch in die Welt hinausging.

Aber der Mensch nimmt die heterogensten Dinge gleichmütig hin, warum nicht eine solche Veränderung. Wurde doch bisher überall angenommen, das Korsett sei ein Markerinstrument, erfunden von der Göttin Mode, um die menschliche Rasse langsam aber sicher zu degenerieren. Und nun kommt zur Freude unserer schönen Sportschwestern die Pariser Akademie der schönen Künste und sagt: „das Schnürleib muß sein“. Durch die leidenschaftlichen Ausfälle einer Rumänin Mme. Stamo gegen den Panzer, kam die Sache zur Entscheidung. „Das Schnürmieder“, führte die recht vernünftige Rumänin aus, „war bei den Frauen des Altertums unbekannt und doch galten sie für die bezauberndsten Schönheiten, die man sich denken konnte.“ „Wer will das beweisen?“, entgegnete die Künstler. „Aber zugegeben, daß jene Damen bezaubernder waren als die Schönen von heute, so wissen wir doch, daß die Frauen des Altertums sich breite Bänder und speziell zu dem Zweck angefertigte Binden um die Taille legten, um der Figur einen Halt zu geben. Niemand würde es beschwören wollen, daß an diesen Binden und Bändern nicht tüchtig gezogen wurde. Auf jeden Fall haben wir zahlreiche Beweise dafür, daß die Schönen von damals sehr danach strebten, ihren Körper schlank und geschmeidig erscheinen zu lassen.“ „Der Schnürpanzer“, fährt Mme. Stamo fort, „quetscht Lunge, Herz, Leber, Nieren u. s. w., mit denen Mutter Natur uns versehen hat, in höchst beklagenswerter Weise zusammen.“ Die Akademie der schönen Künste erwidert: „Die Organe des Weibes befinden sich entschieden wohler, wenn der Körper und besonders der meist recht schwache Rücken der Frau durch ein Korsett gestützt wird, das nach der Figur gemacht ist und vernünftig getragen wird. Ein Schnürleib richtet nur dann unabsehbaren Schaden an, wenn die Trägerin es so fest zusammenzieht, daß sie kaum noch darin zu atmen vermag. Zur Ehre der Frauen aber sei konstatiert, daß es gegenwärtig nur noch wenige Närrinnen giebt, die da glauben, daß die Männerwelt sich für eine Wespentaille begeistern würde.“

So ganz sicher möchte ich den Schluppassus denn doch nicht hinstellen, der klingt gerade so tröstend, wie der der Potsdamer Verbeißung von der Toleranz der vorortlichen Verkehrsbehörden. An der Zeit wäre es wirklich, daß Bertha v. Suttner's Ausspruch: „Schach der Dual!“ Leitmotiv würde.

Tagebuchblätter.

Montag.

„Bitte, gnädige Frau, wollen Sie den rechten Fuß auf's rechte Pedal setzen.“

„Ich bin sehr ungeschickt, ich werde fallen.“

„Keine Sorge, ich halte das Rad. So, nun geht es. — — —“

Nur die Lenkstange, bitte, recht lose halten.“

Drei Minuten später.

„O, mir wird ganz schwindlig, halten Sie an.“

„Ja, weil onädige Frau immer auf's Vorderrad sehen. Bitte stets geradeaus blicken und schärfer treten.“

„Ich hatte es mir doch leichter gedacht! Wie lange fährt jener Herr dort drüben? Er radelt schon recht sicher.“

„Der Herr Doctor übt heute zum sechsten Mal. Er kann noch nicht gut aufsteigen, sonst ist er ziemlich firm, er hat für seine Jahre, man kann ihn auf 38 bis 40 schätzen, recht schnell gelernt. Drüben der große, dünne Herr, der mit seinen langen Beinen auf dem viel zu niedrigen Rade wie eine Spinne im Netz sitzt, übt schon 14 Tage ohne recht vorwärts zu kommen. Dagegen der junge Mann, der eben um

Zeitersparnis

■ 1 Stunde Oliverschrift gleich 4 Stunden ■ ■ Handschrift. ■ ■

Vorzüge.



Sichtbare Schrift.

Grösste Schnelligkeit.
Das 3—4fache der Feder.

Leichtester elastischer
Anschlag.

Grösste Durchschlagskraft
für Vervielfältigung.

Keine leicht verbiegbaren
Typenhebel, sondern huf-
eisenförmige starke Bügel.

*Die Maschine wird 8 Tage
zur Probe gegeben.*

Deutsches Patent-Bureau, Wilh. Düchting, Ingenieur
Gerichtlich vereidigter Sachverständiger LEIPZIG. Langjähriger Ober-Ingenieur
für Patent-Wesen und Maschinenbau. Formschreiber No 4501 der grössten Patent-Bureau Deutschlands

Leipzig, den
Gohliser Strasse 11, am Nordthor.

Titl.

Fabrik Stolzenberg,
O o s, Baden-Baden.

Nachdem ich die von Ihnen bezogene Schreibmaschine "Oliver" längere Zeit im Gebrauch gehabt habe, kann ich Ihnen mit Freuden bestätigen, dass ich mit dieser Maschine nach jeder Richtung hin zufrieden bin. Da ich seit Jahren Gelegenheit hatte, Maschinen anderer Systeme auf Ihre Brauchbarkeit zu prüfen, finde ich bei der "Oliver" als einen nicht zu unterschätzenden Vorteil die Sichtbarkeit der Schrift neben der unverwüsthlichen Doppellagerung der gabelförmigen Typenhebel. Die Maschine zeigt neben compendioser Form die grösst mögliche Einfachheit der Construction bei leichter Handhabung und äusserst dauerhafter Bauart. Irgend welche Uebelstände vermochte ich an der Maschine nicht zu entdecken und werde auch bei weiterem Bedarf nur Oliver-Maschinen kaufen.

Hochachtungsvoll!

Vorzüge.



Unbedingte Zeilengeradheit
infolge Gestalt und Lagerung
der Typenbügel.

Kleines Tastenbrett.

Sichtbare Typen, in Sekunden
zu reinigen.

Wunderbar durchdachte
Konstruktion bis in die
kleinsten Einzelheiten.

Unverwüsthliche
Dauerhaftigkeit, weil wenig
bewegliche Teile.

*Die Maschine wird 8 Tage
zur Probe gegeben.*

General-Vertrieb für den Kontinent.

Fabrik Stolzenberg, Deutsche Bureau-Einricht.-Ges. m. b. H., Oos Baden-Baden.

Filiale: BERLIN W., Charlottenstrasse 23.

Hamburg
Gr. Burstah 51.

Köln
Friesenplatz 9.

Frankfurt a. M.
A. Seiling, Kaiserstrasse 35.

die Ecke biegt, ist gestern zum ersten Mal auf's Rad gestiegen und war sofort sicher."

"Der Glückliche! Wie kommt das nur?"

"Ich frage bei jungen Leuten zu Anfang: Sind Sie schon Zwanzig? Nein? Dann müssen Sie heute schon allein fahren. Und das ist auch fast immer der Fall. Je jünger man ist, desto schneller lernt man im allgemeinen das Rad beherrschen. Sehen Sie nur, gnädige Frau, wie sich die ältere starke Dame da drüben mit dem Aufsteigen abquält, die übt schon seit dem Winter."

Da werde ich mich ja zusammennehmen und recht schnell lernen müssen, um hier auf dem Übungsplatz nicht einen allzu ehrwürdigen Eindruck hervorzurufen. Also fangen wir wieder an. Aha, jetzt geht es schon besser! Ach, wenn ich es doch schon ordentlich könnte!"

Dienstag.

"Nein, allein aufsteigen geht noch nicht, gnädige Frau! Erst muß man absteigen und lenken können. Doch das Alleinfahren geht schon vorzüglich. Ich halte das Rad garnicht mehr."

"Ja, aber bitte bleiben Sie noch neben mir, es ist so ein beruhigendes Gefühl der Sicherheit, wenn ich Ihren Schritt neben mir höre. O weh! Huh! Jetzt habe ich das Pedal verloren! O je, o je! Ich werde fallen!"

"Keine Angst, gnädige Frau, es geht ja schon wieder, und dann bitte, nicht gegentreten!"

"Wenn ich doch erst ordentlich steuern könnte! Ich habe solche Angst, wenn mir jemand entgegenkommt, als müßte ich ihn durchaus antennen. Aber das Abspringen geht schon."

Mittwoch.

"Heute werde ich allein fahren, aber bitte, geben Sie von weitem auf mich acht." — Dr. X radelt in der Nähe. Frau Y ruft ängstlich: "Ach! bitte! biegen Sie nach rechts aus! Ach, mein Gott, Sie werden mich überfahren!" Da"

Aus einem formlosen Haufen lösen sich allmählich zwei Gestalten. Der Herr, zuerst wieder auf den Füßen, hilft der Dame zwischen den Rädern hervor, ehe andere Herzweilende zur Stelle sind.

"Es thut mir unendlich leid, meine Gnädigste! Verzeihen Sie mir, ich bin selbst noch zu sehr Anfänger, um immer die Gefahr vermeiden zu können. Sie haben sich doch nicht verletzt? Gestatten Sie, daß ich mich vorstelle: Dr. X."

(Höfliche Verneigung beiderseits. Ein verstohlener Blick gewahrt auf der eben vom Handschuh befreiten Hand der Dame den Doppelreiß des Witwentums).

"Frau Y. — Die Schuld lag auf meiner Seite, Herr Doktor, weil ich noch nicht richtig das Steuer beherrsche. Es wäre wirklich komisch, wenn es nicht zuweilen tragisch und schmerzhaft ausliefe, wie man, das Hindernis vor Augen, angstvoll bestrebt ihm auszuweichen, mit magischer Gewalt gerade darauf hingezogen wird."

Dr. X lächelte verbindlich:

"Obgleich ich schon ziemlich sicher steuern kann, erklärt mir Ihre Bemerkung, gnädige Frau, doch das Rätsel, warum ich nicht im Stande war, Ihnen auszuweichen. Da war eben Ihre magnetische Anziehungskraft im Spiele."

"Bitte, keine Scherze, Herr Doktor. Wollen Sie mir freundlichst das Rad halten, es ist Zeit, daß ich weiter übe!" —

Donnerstag.

"Wenn ich nur erst aufsteigen könnte! Danke sehr für Ihre Hilfe, Herr Doktor."

"Warum fielen gnädige Frau denn plötzlich um, als ich mich vorhin im Klingeln übte?"

"Ja, das mögen die Götter wissen! Um das Radfahren ist es eine eigene Sache. Der plötzliche Ton hinter mir war wie ein Nervenschlag, der mich außer Gleichgewicht brachte."

"Sollte das nicht wieder eine Art magnetischer Wechselwirkung gewesen sein, gnädige Frau?"

"Herr Doktor, das Radfahren ist eine ernsthafte Angelegenheit, bitte keine Scherze!"

"Verzeihung, meine Gnädigste! Aber der angehende Radfahrer befindet sich in einer Art Ausnahmezustand. (Mit Betonung): Er strebt Dingen zu, die er vermeiden sollte, er sieht weder rechts noch links; selbst wenn er wollte, kann er die Augen nicht abwenden von dem was er vor sich sieht."

"Da haben Sie recht, Herr Doktor, wenn es einer Fliege gefällt, sich auf seine Nasenspitze zu setzen, mag er nicht, sie zu verschrecken, weil er die Lenkstange noch nicht loslassen kann, und weint er eine Thräne, so muß er absteigen, um sein Taschentuch hervor zu holen." —

Freitag.

Dr. X Frau Y eine Rose überreichend: "Als Besitzer der Blocke, Tagebuchblätter 2

welche gestern Ihren Anfall resp. Unfall herbeiführte, gestatten Sie mir, mich nach Ihrem Befinden zu erkundigen, gnädige Frau."

"Danke für die Nachfrage und für die Rose, Herr Doktor. Mein Befinden ist wie das einer unreifen Blaubeere."

"Warum, Gnädigste?"

"Nun, wegen der stellenweis vorhandenen blauen Flecke."

"Gnädige Frau wissen auch schmerzhaften Situationen Humor abzugewinnen. Darf ich beim Aufsteigen helfen?"

"Danke sehr, selbst ist die Frau; der Radsport ist nämlich die buchstäblichste Frauenbewegung."

Frau Y radelt voraus, Dr. X holt sie ein.

"Ihnen helfen zwar nicht, aber Sie einholen darf man doch?"

"Gewiß, wenn Sie gleiches Tempo halten können."

Ich hoffe; doch seien Sie nachsichtig, Gnädigste, wenn ich in Ihrer Nähe zuweilen aus dem Gleichgewicht komme."

Sonabend.

"Heute habe ich mich verspätet und noch nichts von Ihren Fortschritten gesehen, gnädige Frau. Sind Sie schon den sogenannten Radfahrerweg gefahren, drüben den schmalen Weg zwischen den Hecken?"

"Sawohl, sogar zwischen dem Graben und den alten Bäumen bin ich entlang gefahren. Anfangs wollte das Rad sich nicht bändigen lassen. Zwischen den Baumstämmen und dem äußersten Grabenrand schoß es in Schlangenwindungen hin und her. Ich sah mich bereits ertränkt oder erschlagen. Schließlich, als ich ruhiger wurde, hat sich auch das arme B lo beruhigt. Es fühlt, ich hab' es befiegt!"

Dann, Gnädigste, meinen Glückwunsch! Nun aber werden Sie auch wie Tannhäuser sagen: Hinaus in die Freiheit, hinaus in die Welt! Wann machen wir unseren ersten Ausflug?"

"Wir?"

"Darf ich Sie nicht auf Ihrer ersten Partie begleiten, Gnädigste? Beim Radfahren ist zuweilen ein guter Kamerad zu brauchen. Bedenken Sie, Nägel und Glasscherben, die Gefahr aller Radler, liegen häufig auf öffentlichen Straßen."

"Gut, ich schlage ein! Morgen in der Sonntagsfrühe radeln wir hinaus in Gottes schöne Natur!"

"Tausend Dank, gnädige Frau, das macht mich froh! Aus Ihrer Zusage kommt mir die Hoffnung, daß wir beide demnächst sagen werden:

"Aus unserer ersten Partie sei eine gute Partie geworden. Also auf morgen früh! Allheil!!" C. B.



Rundschau.



Sich selbst reparierender Luftschlauch. Ueber einen mit einer Scheidewand versehenen Luftschlauch berichtet uns das Patent-Bureau Menzel, Berlin W 8 folgendes: Als Scheidewand dient eine elastische und mit einer feinen Doffnung oder einem Ventil versehene Membran, die bei Verdrängung aus ihrer ursprünglichen Lage das Bestreben hat, in diese Lage wieder zurückzuführen, sodaß beim Aufpumpen des einen Raumes infolge der Elastizität der Membran und mit Hilfe der feinen Doffnung oder des Ventils die Preßluft selbstthätig in den zweiten Raum eintritt. Die Membran ist von dem tiefsten und zwar gefährlichsten Punkte des Schlauches genügend entfernt, um vor Verletzungen geschützt zu sein. Im Falle der Verletzung des äußeren Gummischlauches und Ausströmens der Preßluft aus dem einen Raum wird einerseits die verletzte Stelle durch die Membran, andererseits die Doffnung oder das Ventil durch die Schlauchwand verschlossen, sodaß bei

Beschädigung des äußeren Gummischlauches durch einen eindringenden Fremdkörper ohne Nachfüllen von Luft und ohne Ausbesserung der beschädigten Stellen die Fahrt fortgesetzt werden kann.

Neue Mittelbach'sche Karten. Es liegen uns die neuen Karten der Gau 17, 18, 20, 22 und 23 vor und nach einer genauen Durchsicht derselben können wir als erfreuliches Ergebnis mitteilen, daß diese Neuausgabe des Mittelbach'schen Verlages an Gründlichkeit und Ueberflichtigkeit nichts zu wünschen übrig läßt. Auf Veranlassung und unter thätigster Teilnahme der betr. Gau bearbeitet, konnten die neuen Kartenwerke eine Vollständigkeit des Wegnetzes bringen, die auf einzelnen Stellen die Generalstabskarte übertrifft. Sie sind sämtlich in fünf Farben ausgeführt. Die für den Radfahrer wichtigsten Objekte, die Chaußen, sind mit doppelten Linien und mit hellbrauner Füllung angegeben. Die gebauten Ortsverbindungen, welche sämtlich aufgenommen sind, haben ebenso wie die untergeordneten Verbindungswege eine passende Signatur gefunden. Die wichtigeren Steigungen sind durch einen treppenartigen Charakter, eng oder weit, je nachdem die Steigungen größer oder geringer sind, markiert. Außerdem zeigen Pfeile die Richtung des Gefalles, viel Höhenzahlen die absoluten Meereshöhen an. Der Wald ist mattgrün, das Terrain braun aufgedruckt. Das letztere wirkt bei einigen Karten, so z. B. der vom Gau Hannover a. herordentlich plastisch und drückt doch die Situation nicht.

Modell 1900.

Welt-Rad No. 16

Innenlöthung — Doppel-Glockenlager

— **ohne Kurbelkeil!** —

schlägt jede Concurrrenz.

Fahrrad-Werke Welt-Rad Act.-Ges., vorm. Hoyer & Glahn, Schönebeck a. Elbe.

==== Filiale: Potsdamerstrasse 129/130. ====

Wir versichern

Fahrräder gegen Diebstahl, Unfall, Feuer,
und suchen überall tüchtige Vertreter.

Allgemeine Fahrradversicherungs-Gesellschaft
in Wittenberge.

B. Strauss Klebstoff-Fabrik

Fabrikation von Klebstoffen für alle technischen Zwecke. **Schlüchtern.**

Chem.-techn. Leitung: Dr. Popp und Dr. Becker, Frankfurt a. M.

Spezialität: **Klebstoffe für die Fahrrad-Industrie**, wie
Pneumatiks-Klebstoffe (Gummilösung) und Gummi-Kitt
(fest und flüssig).

Reparaturkästchen für Pneumatiks.

Meine Pneumatiks-Klebstoffe sind keine ganz dünnen Gummi-
auflösungen, sondern hervorragende Mittel zum Reparieren beschädigter
Pneumatiks: für Reparaturwerkstätten besonders wichtig.

Zu mager.

Körperfülle und frisches Aussehen mit diesem Mittel in kurzer
Zeit zu erlangen. Auskunft gegen Rückporto giebt

B. Kressin in Friedrichshagen.

Wer in Radfahrer-Kreisen

Absatzgebiete für seine Waren, Fabrikate und Erzeugnisse sucht, bedient sich zu Ankündigungen am zweck-
mäßigsten der

„Märkischen Radfahrer-Zeitung“

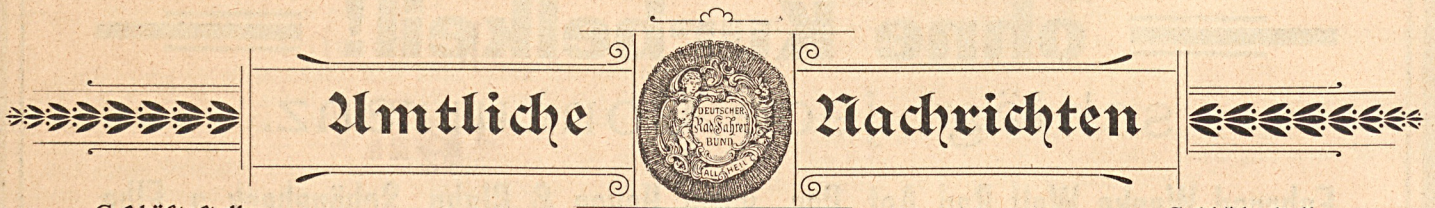
☞ Auflage 7000 Exemplare ☜

die als alleiniges offizielles Organ des Gaues 20 (Berlin und Provinz Brandenburg) den Anzeigen sicheren Erfolg
bietet. Vorberechnungen gern kostenfrei durch die Expedition **Berlin W. S., Leipzigerstr. 31-32.**

Außer den oben genannten fünf Gauarten ist schon im Laufe dieses Jahres die im Buchhandel nicht erhältliche Gaukarte von Sachsen (21) den Mitgliedern der Gau zu Verfügung gestellt worden. Soviel uns bekannt, haben die Gawe Südhüringen und Nordhüringen in Kürze die Fertigstellung der von ihnen angeregten Karten zu erwarten, jedoch wohl mit Recht behauptet werden darf, die Gawe des D. R. B. sind eifrigst mit Erfolg bemüht, ihren Mitgliedern das beste Kartenmaterial zu schaffen.

konkurrenzen gestalten. Gleichzeitig mit diesen sportlichen Veranstaltungen wird das große Harzer Winterfest diesmal zum vierten Male gefeiert. Da giebt es Schlittenfahrten, Peitschenkonzerte, Beleuchtung der schneebedeckten Höhen, Wildfütterungen und dergleichen mehr, die das Interesse jedes Wintertouristen erregen müssen. Wer das bewaldete Gebirge mit seinem Schneebehang, mit dem Raubreif, den seltsamen Gebilden der Bäume, in den meterhohen Schneeverwehungen, noch nicht gesehen hat, der wird entzückt sein von den Natur Schönheiten des Gebirges im Winterkleide. — Auch in den Alpenländern ist nach mehreren Jahren Unterbrechung endlich ein ausgiebiger Schneefall zu verzeichnen und die älteste der festländischen Vereinigungen für Schneeschuhläufer, der „Verband Steirischer Skiläufer“, rüstet sich denn auch sofort, von dem erfreulichen Naturereignisse ausgiebigen Gebrauch zu machen und schreibt zwei größere Wettkäufe aus, zu welchen alle Skiläufer aus nah und fern herzlich geladen sind. Das erste diesbezügliche Sportfest findet statt in unmittelbarer Nähe von Graz am 21. Januar 1900 und umschließt Preis-Wettkäufe über kurze und lange Strecken und Wettspringen. — Die Meisterschaft der Alpenländer, ein alljährlich wiederkehrender Wettkampf im Skilaufen, ein alljährlich wiederkehrender Wettkampf in Würzzuschlag (nächst dem Semmering) abgehalten und zwar am 4. Februar 1900, auch hier werden Wettspringen dem Meisterlaufen folgen. Alle näheren Auskünfte über die beiden selbstverständlich nur für Amateure offenen Sportfeste erteilt der Obmann des B. St. S., Herr Baumeister Josef Bullmann, Graz, Meraugasse 36.

Schneeschuhlaufen und Wintersport. In großer Zahl haben sich die Anhänger von Ski und Skifälle im Harz eingefunden, um dort für einige Tage oder auch für längere Zeit Quartier zu nehmen. So sind denn auch für das diesjährige Winterfest in St. Andreasberg bereits jetzt zahlreiche Zimmer und Wohnungen bestellt und Gäste aus Berlin, Leipzig, Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Göttingen und Hildesheim meldeten sich zu dem Feste an. Der Oberharzer Skiklub, der Veranstalter der Schneeschuhwettkäufe im Oberharz, hat in seiner letzten Versammlung den Beschluß gefaßt, die Wettkäufe und sportlichen Veranstaltungen in dieser Saison am 21. und 22. Januar 1900 abzuhalten. Der ursprünglich festgesetzte Februartermin wurde damit aufgehoben. Diese sportlichen Wettkämpfe dürften voraussichtlich die bedeutendsten in Deutschland werden, zumal fast sämtliche Sektionen ihre besten Läufer entsenden und Norwegen, Schweden und Schweizer an den Konkurrenzen teilnehmen. Hochinteressant werden sich die bedeutenden Sprung-



Geschäftsstelle:
Berlin SW. 12, Zimmerstr. 23 1.
9 - 12, 2 - 6 Uhr.

des Gau 20 (Berlin) D. R. B.

Geschäftsstelle:
Berlin SW. 12, Zimmerstr. 23 1.
9 - 12, 2 - 6 Uhr.

Bekanntmachung.

Das diesjährige Gauwinterfest findet am Sonnabend, den 10. März, abends 8 Uhr in den Gesamträumen der Philharmonie, Bernburgerstraße hierselbst, statt und richten wir an die verehrlichen Gaumitglieder schon jetzt die freundliche Bitte, sich diesen Tag für den Besuch unseres Festes frei zu halten. Weitere Mitteilungen erfolgen später.

Berlin, den 14. Januar 1899.

Der Vorstand.
Paul Wittenberg,
1. Vorj.

Meldungen sind mit Benutzung vorschriftsmäßiger Meldebogen (beim Gauwart erhältlich) und Beifügung der Einsätze bis Montag, den 26. Februar, abends 8 Uhr, schriftlich an Richard Schrndt, Berlin SW., Besselstr. 17, zu richten.

Die Reihenfolge der Gemeldeten wird ausgelost.

Fahrfläche 14 x 20 m.

Die Wettfahrbestimmungen des D. R. B. sind maßgebend.

Bei außergewöhnlich zahlreich einlaufenden Meldungen behält sich der Veranstalter vor den Wettbewerb zu einer anderen als der oben angegebenen Zeit eintreten zu lassen.

Berlin, den 6. Januar 1900.

Der Gauvortrag.

J. A.: Richard Schrndt. B. Miculcy. Gaufahrwarte.

Ausschreibung des Gaves 20 (Berlin) des D. R. B.

zum Reigen- und Kunstfahren am Sonnabend, den 10. März 1900, abends 8 Uhr, im Saale der „Philharmonie“, Berlin, Bernburger Straße 22a.

1. Reigenfahren auf Hochrädern, 6 bis 12 Fahrer; offen für gauangehörige Vereine, deren teilnehmende Mitglieder bis zum 15. Februar für den betreffenden Verein beim Gauzahlmeister gemeldet waren. Einsatz 6 Mk. für den Verein. 3 Ehrenpreise im Werte von 80, 60, 40 Mk.
2. Reigenfahren auf Niederrädern, 6 bis 12 Fahrer; offen wie Nr. 1. Einsatz 6 Mk. 3 Ehrenpreise im Werte von 80, 60, 40 Mk.
3. Gruppenfahren auf Hochrädern, 2 bis 4 Fahrer; offen für gauangehörige Bundesmitglieder. Einsatz 4 Mk. für die Gruppe. 3 Ehrenpreise im Werte von 60, 40, 30 Mk.
4. Gruppenfahren auf Niederrädern, 2 bis 4 Fahrer; offen wie Nr. 3. Einsatz 4 Mk. 3 Ehrenpreise im Werte von 60, 40, 30 Mk.
5. Einzelkunstfahren auf dem Hochrade; offen wie Nr. 3. Einsatz 3 Mk. 3 Ehrenpreise im Werte von 50, 30, 20 Mk.
6. Einzelkunstfahren auf dem Niederrade; offen wie Nr. 3. Einsatz 3 Mk. 3 Ehrenpreise im Werte von 50, 30, 20 Mk.

Die Fahrzeit für Reigen- und Gruppenfahren beträgt 8 Minuten, für Einzelkunstfahren 6 Minuten. Für letzteres werden Pflichtübungen nicht gefordert.

Wenn weniger als 4 Gemeldete in Wettbewerb treten, wird immer ein Preis weniger gegeben als Teilnehmer gefahren sind. Findet sich zu einem der Fahrten nur 1 Teilnehmer, so wird demselben nicht ein Preis, sondern eine entsprechende Anerkennung dann gegeben, wenn die erzielten Punkte die für einen 1., 2. bzw. 3. Preis festzusetzende Mindestzahl erreichen.

Bezirksmitteilungen.

Bezirk III, Gau 20 (Berlin).

Ausschreibung.

Anlässlich des Winterfestes des Bezirks III, am Sonnabend, den 10. Februar 1900 in Tegel, Etablissement Ewest, sollen folgende Konkurrenzen ausgefahren werden:

1. Reigenfahren auf Niederrädern, offen nur für Vereine des Bezirks III. Einsatz 3 Mk. für jeden Verein. 3 Ehrenpreise im Werte von 30, 20, 10 Mk.
2. Gruppenfahren auf Hoch- und Niederräder, 2-4 Fahrer, offen nur für Gaumitglieder des Bezirks III. Einsatz 2 Mk. 2 Ehrenpreise im Werte von 20 und 10 Mk.
3. Einzelkunstfahren auf dem Hoch- oder Niederrade; offen wie Nr. 2. 2 Ehrenpreise im Werte von 20 und 10 Mk.

Die Fahrzeit für Reigen- und Gruppenfahren beträgt 8 Minuten, für Einzelkunstfahren 6 Minuten.

Meldungen sind unter Angabe der Namen und der Bundesmitgliedsnummern der Teilnehmer, sowie Beifügung der Einsätze an den Bezirksleiter Herrn H. Engelke in Tegel zu richten. Meldeschluß: 4. Februar 1900.

Vorschriftsmäßige Meldebogen sind vom Genannten zu beziehen. Größe der Fahrfläche 10:14 m.

Die Wettfahrbestimmungen des D. R. B. sind maßgebend.

H. Engelke,
Bezirksleiter.

H. Maas,
Bezirksfahrwart.

Concurrenzlos
Photograph. Apparate
 von 2 M. an, mit Platten, Papier, Chemik. und Gebrauchsanweisung, sowie sämtl. Bedarfsartikel anerkannt billiger als jede Concurrenz von ganz Deutschl. Preisl. 30 Pfg.
Ernst Hoxhold, Torgau.

Porträt- Postkarten

mit wirklicher Photographie und ebenso Briefmarkenphotographien fertigt die Kunststalt C. Andelfinger & Cie. in München in wenigen Tagen nach jedem eingesandten Bilde an. Vorlage folgt unverseht zurück. — Preis für Postkarten 10 Stück 2 Mark, für Briefmarkenphotographien 25 Stück 2 Mark, 50 Stück 3,50 Mark, 100 Stück 6 Mk.

Banner-Abzeichen.

Standarten, Tischbanner, Schärpen, Bannerschleifen, Armbinden, sowie jede Stickerei. Emaille-Abzeichen, Preise, Medaillen in jeder Preislage.
 Muster und Skizzen gratis.
A. Jarmer, BERLIN O., Kl. Andreasstrasse 11.

Hannov. Fahnen-Fabrik
Franz Reinecke
 Hannover.
 Preislisten franco.

Hammond-Maschine.
 Wir suchen e. Dame, die perf. auf obig. Maschine schreiben kann, u. bei gut. Handschrift fließend englisch correspondirt. Schriftliche Meldungen an **Leonhard Sprick & Co., Kaufhaus Spittelmarkt 6-7.**

Schaufenster-Beleuchtung System
 Richter, Dr. Weil & Co., Frankfurt a. M.
 Prospekte auf Verlangen

Eine Partie erstklassiger Damenräder, neu und gebraucht, werden gegen Cassa enorm billig abgegeben.
Wilh. Stahl, „Deutsches Haus“ Stuttgart.

Brandenburgia A.G.
 Brandenburg a. H.
 fertigt und empfiehlt als Spezialität Naben, Ketten, Kurbelgetriebe - Teile, Steuerungsteile, Kettenräder, Dreiradachsen und Feststeller.
 Musterbuch gratis und franco.



L. Chr. Lauer, Münz-Anstalt

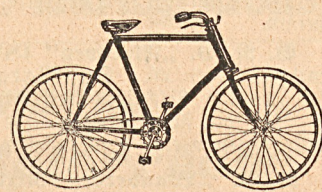
kgl. bayer. u. herz. sächs. Hoflieferant
NÜRNBERG **BERLIN SW.**
 Kleinweidenmühle 12. Gegründet 1790. Ritterstrasse 81, pt.
 fertigt Preis-, Fest- und Jubiläums-Medaillen in echt und unecht, Nadeln, Vereinsabzeichen und Ehrenzeichen in geprägter, galvanoplastischer und feiner Emaille-Ausführung.

Schützenhaus Charlottenburg.
 Am Bahnhof Westend.
Grosses Sommer- und Winter-Restaurant und Theater.
 Gr. Sehenswürdigkeit von Charlottenburg: Schützenkönigscheiben von 1848 ab.
 Station des Deutschen Radfahrer-Bundes.
 Entrée frei! **R. Borstein, Schützenwirth.**

Schaufenster-Reklame.

Ein patentirter neuartiger Reklame-Artikel, speziell geeignet für originelle, ev. nutzbringend zu verwertende Schaufenster-Reklame ist lizenzweise, geeignetfalls auch käuflich zu vergeben. Offerten werden unter N. J. 5100 an die Exp. der Märkisch. Radf.-Ztg. erbeten.

Amateur Fahrrad-Werke



Fabrik sowie Reparatur-Werkstatt befindet sich von jetzt ab auf der **Radrennbahn Treptow.**

Sämtliche Reparaturen werden frei abgeholt und zurückgeliefert.
 ☎ Telephone 4a, 6376.

Bonner Fahnenfabrik
 in Bonn a. Rhein
 Hofl. Sr. Maj. d. Kaisers und Königs.
 14 Hofprädikate.
Banner und Standarten für Radfahrer, vorzügl. Ausführung, grösste Dauerhaftigkeit.
 Vorschläge und Zeichnungen gratis und franco.

Radfahrer - Bierkrüge liefert als Spezialität: **C. G. A. Wiederhold** Berlin SW. Ritterstr. 83. Auf Wunsch illustr. Liste franco

Kauft nur bei soliden Fabrikanten!
 In fast unübertroffener Auswahl fertigt nach Muster oder Zeichnung **Clubabzeichen**
 Vorstandsabzeichen, Ehrenzeichen, Medaillen, Bannerschleifen, Bannernägel etc.
Paul Küst, Berl. Vereins- abzeichenfabrik, Berlin C. 19 Seydelstr. 19a.
 Nur bessere solidere Arbeiten — mässige Preise.
 Bei gefl. Anfragen erbitte Angabe des Clubnamens (Stempel) und der nötigen Stückzahl.
 Muster werden auf Wunsch zugesandt. Im Jahre 1899 lieferte ich nachweisbar üb. 110 000 Abzeichen.

Signal-Instrumente
 für Motor- und Radfahrzeuge liefert billigst
E. Jungmann, Berlin NO., Langenbeckstr. 8.

Wer Theilhaber sucht oder Geschäftsverkauf beabsichtigt, verlange mein „**Reflectanten-Verzeichniss**“.
Dr. Luss, Mannheim.

Stellung und Reichthum sichert jedem Kaufmann das Studium der Handelswissensch. Verlangen Sie gratis u. franco Katalog über d. her-vorrag. Werke d. Buchführ., Bank-u. Börsenwesen, Handels- u. Wechselrecht, Korresp. Waarenkunde etc.
 von **Dr. Langenscheidt, Berlin SW. 46.**

Möbel auf Teilzahlung unt. coulant. Beding.
J. Kellermann, Prinzenstr. 97, **zwischen Ritter- u. Wasserthorstr.**

Brunswiga-Fahrräder **erstklassiges Fabrikat,** sind unter dem Selbstkostenpreise wegen Aufgabe dieses Artikels abzugeben.
Schenk & Heyde Nähmaschinen-Fabrik **Berlin S.O.** Mariannenplatz No. 13. Kein Laden. Gegründet 1872.

Laden. Wohnung mit auch ohne Werk-stelle, grosser Hof u. Kellereien, passend z. Fahrradgesch. Pankstr. 21.

Neues Triumphrad Nr. 27, Halb- renner, für 180 Rmt. abzugeben. Gelegenheitskauf. **G. Birkholz & Sohn, Markgrafenerstr. 69, 1.**

Kinetograph u. Films **Nebelbilder und Apparate**
W. Hagedorn, Berlin, Alte Jacobstr. 5. Preislisten gratis.

Club u. Vorstands-Abzeichen Medaillen. Bundes-Abz. miniat. 1 Mk.
Herm. Held Nachf., Magdeburg.

Besondere Specialität „**Emailirte Clubabzeichen**“ in gross und klein: keine Gusswaare. **Vorstandsabzeichen, Bundesabzeichen** en miniature etc. vorzügl. Prägung, liefert die Metall-waarenfabrik **Lehmann & Wundenberg, Hannover.** — Neuheit Emailirte Hänger für Medaillen.

Blücher- Fahrräder **erstklassige Marke.** patentirte Rahmenverbindung Keine Hartlöthung. Rahmenbrüche ausgeschlossen.
Niederlausitzer Fahrradwerke Finsterwalde.
 Vertreter gesucht. Lizenzen werd. vergeben.

Für 1900. || Für 1900.
 Ein **Richtiger** Familienkalender für die radelnde Welt ist soeben erschienen und zwar nicht in altmodischer **altdeutscher** sondern in hochmoderner Aus-führung. Der Inhalt ist so amüsant, dass er den grössten Griess-**Gram** lustig stimmt. Der Radler-Onkel ist erhältlich in Fahrrad- u. Buch-handlungen, sowie gegen Einsend. von 60 Pf. beim Herausgeber **Otto Arrighi, Dresden I.** Fahrradhändler und Radfahrer-Vereine wollen Specialoffenholen.

Jeder Radfahrer, der sich für die Vorgänge auf radsportlichem Gebiete in seiner engeren und weiteren Heimat interessiert, sollte die „Märkische Radfahrer-Zeitung“ (garantierte Auflage 7000 Exemplare), die als **offizielles Organ** des Gaues 20 — Berlin und Mark Brandenburg — alle wichtigen Begebenheiten eingehend bespricht und in Rad-sportfragen eine autoritative Stellung einnimmt, lesen. Alle Post-anstalten nehmen Abonnements zum Preise von M. 1,15 einschl. Be-stellgeld für das I. Quartal 1900 an. Postzeitungsliste 4772 a (Nachtrag).

Der Stolz des Radlers

ist, seine Erscheinung in vortheilhaftes Licht zu bringen.

Erfahrene Radler wissen,

dass unsere eleganten, imprägnirten Tourenanzüge in Faltenjoppen oder Jaquetform das praktischste auf diesem Gebiete sind und kosten bei uns **Mk. 18 prima**, 15, 12, 10.

Hochelegante Renn- und Sportanzüge aus imprägnirten Loden, Zwirnstoff etc. in allen Sportfarben **Mk. 27 prima**, 23, 20, 17, 14. **Wasserd. Pellerinen** in allen Farben von Mk. 5 an.

Vorzügl. Manchesteranzüge spottbillig, einzelne Radler-hosen mit doppeltem Boden von Mk. 3 an, **elegante Sweaters** von M. 1,20 an.

Specialität: Lieferung für Vereine.

Versand nach auswärts nur gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.

Heitinger & Co. (Deutsche Compagnie)

Oranienstr. 40/41, Ecke am Oranienplatz.

Special-Abtheilung für Radfahrer-Bekleidung.

Sensationelle Radfahrer-Geschenke

Prachtvolle seidene **D. R.-Bundes-Sweaters-Stickerei-Schilder** à 2,75 Mk., **Ia. Leuchtkugel-Acetylungas-Fahrrad-Laternen**, 150 Meter garantirt weit leuchtend à 6,00, 7,00 und 9,00 Mk., compl.

wasserdichte Radfahrer-Costüme von 18,00 Mk. ab, wasserdichte

Regen-Pelerinen à 7,50 Mk., **Sweaters mit D. R.-Bundes-Wappen-Stickerei** à 7,50 Mk., waschbare **Radfahrer-Chemisets** à 1,00 Mk.,

Radfahrer-Sandalen à 6,00 Mk., **D. R.-Bundes-Klapp-Fahrrad-Schilder** à 2,50 Mk., **D. R.-Bundes-Cravatten-Nadeln** à 0,50, 1,00 u. 2,00 Mk., **Radfahrer-Gürtel** von 1,50 bis 5,00 Mk., **Monogramm-Sweaters-Stickerei-Schilder** à 1,50 Mk., **Neueste Radfahrer-Revolver-Glocke** à 6,00 Mk., sowie sämtliche **Sport-Bekleidungs- und Maschinen-Ausrüstungs-Artikel** empfiehlt

I. Radsport-Magazin und Fabrik

Hermann Köhler, Chemnitz, Königstr. 6.

1900er Preislisten franco.

Imperial-Fahrräder.

Bestes Material, moderner Bau, mit vielen Verbesserungen, leichtester Lauf, civile Preise.

Wiederverkäufer gesucht, wo nicht vertreten.

Jugendfahrräder mit Pneumatics.

Diesen Artikel verkaufen wir aus und stellen besonders vortheilhafte Preise.

Imperial-Fahrrad-Werke

Wehrmeier & Kesteln, Berlin S. 59.

Fahrrad-Vertretung gesucht.

Ich suche die Vertretung einer erstklassigen Firma zu übernehmen. Off. unter L. L. 74 an die Exp. der „Märk. Radf.-Ztg.“ erbeten.

Fahrräder-Beleihung, An- und Verkauf.
Grünberg, Berlin, Rosenthaler-strasse 11/12, I.

Künstlerisch ausgef. **Blanco-Diplome** für alle Vereine
Peter Geh, Berlin C. 24. Abbildungen gratis u. franco

„ADLER“ Fahrradwerke vormals **Heinr. Kleyer**

Filiale Berlin: Markgrafenstr. 43-44, am Gensdarmenmarkt.

Fahrräder

Motorräder

Transport-

Dreiräder



„Empire“-

Schreibmaschine

„Stenotyper“

(Stenographie-Maschine)

Cataloge umsonst.

Unterricht kostenlos.



Briefkasten.

Bei allen Anfragen ist entweder die Bundesmitgliedsnummer zu nennen oder die Abonnementsquittung beizufügen. Anonyme Zuschriften werden nicht erledigt.

R. V. S. 1896. Um den Rost zu entfernen, reiben Sie die Metallteile, ganz gleich ob diese aus Eisen oder Stahl, mit einem wollenen Lappen, der mit einer Mischung von 1 Teil Milchsäure und 3 Teilen Speisöl bestrichen ist, ab. Der Rost verschwindet sofort, und um dem Metall seinen Glanz zu geben, braucht man dasselbe nur mit sehr feinem Schmirgelpapier, dann mit Englisch-Rot und schließlich mit Zinnoryd abreiben. Auch ist ein Gemisch aus feinem Trippel und Schwefelblüte zu empfehlen, welche mit Hilfe von Olivenöl zu einem Teige geknetet werden, zu bestreichen und nach einiger Zeit mit einem weichen Leder abzutreiben. Dadurch werden die betreffenden Stellen, soweit es überhaupt möglich ist, zu ihrem ursprünglichen Aussehen zurückgebracht. Ist der Rost noch frisch, so genügt das Abreiben mit einem ölbefeuchteten Kork. — Das Austreiben der Kurbelheile ist nur möglich, indem Sie, die Mutter entfernend, auf die Keilspitze ein Stück Fichtenholz oder Blei legen und nun fest auf diese Unterlage loszuschlagen. Verbreitert sich trotzdem die Keilspitze, dann muß eben ein Gewinde abgefeilt werden. Ganz verkehrt ist es, die Mutter einige Gewinde heraufzuschrauben und dann auf die über-

ragende Mutter loszuschlagen, dadurch rutscht diese nach unten und nimmt das ganze Gewinde mit, der Keil aber — bleibt sitzen.

Paul M. 38. Ob Fettleibige radeln dürfen? Das ist nicht so leicht zu entscheiden. Denn gleich dem Bergsteigen ist das Radfahren eine mit besonderen Umständen verknüpfte Art der Bewegung, bei der mehrere Momente dazu beitragen, an das Herz erhöhte Ansprüche zu stellen. Solche speziell das Herz anstrengende Einflüsse sind: Die Hemmung der Atemexcursionen durch das Vornüberneigen des Oberkörpers, die Wirkung der Bauchpresse mit der daraus folgenden Compression der Bauchschlagader, die Arbeit zur Ueberwindung des Luftwiderstandes, die stete psychische Erregung bei Führung des Rades und Ausweichen von Hindernissen. Da jedoch einer derartig gesteigerten Inanspruchnahme der Herzthätigkeit die Fettleibigen in einer großen Zahl von Fällen nicht gewachsen erscheinen, dürfte sich das Radfahren nur empfehlen, bei Personen mit Mastfetter Herzen mäßigen Grades, namentlich bei jugendlichen Individuen, sowie solchen Fettleibigen, die an eine ruhige beschauliche Lebensweise gewöhnt sind und zwar als eine Art Bewegungs-Therapie zur Uebung der Gesamtmuskulatur und zur systematischen Gewöhnung des Herzmuskels an eine größere Arbeitsleistung. —

Einzelfahrer im R. S. Sowohl, die Herren unserer Redaktion sind Einzelfahrer. Weshalb zweifeln Sie? Weil wir nicht mit dem Vorgehen der Herren Meville, Bieber, Vorberg und Genossen einverstanden sind? Aber, Männchen, wer hält zu solchen Himmelsstürmern!

Rahnsdorfer Mühle.
Paradiesgarten
 am Mühlenteich
 gemüthliches Radlerheim.
 Fr. Saewert, Bundeswirth.

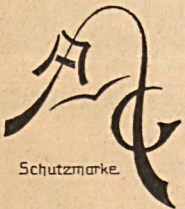
Vereins-Abzeichen-Fabrik
P. STUMPE, Gravier-Anstalt,
 Am Moritzplatz. Berlin S., Oranienstr. 58a. Am Moritzplatz.
 Vereinsabzeichen in jedem Genre sauber und preiswert.

500 Mark Belohnung!
Sommersprossen, Gesichtspickel,
 Finnen, Mitesser, Pusteln, gelbe Hart
 beseitigt schnell u. radikal. Erfolg
 garant. mit **Präpar. Pohl** p. Nachn.
 3,50 M. **Nasenröthe,** Frostbeulen,
 rissige, rauhe Haut, **Warzen, Flechten.**
 Gar. f. Erf. u. Unschädlichkeit.
 Glanz. Dankschreib. per Nachnahme
 2,50 M. Drogerie **GEORG POHL,**
Berlin N., Brunnenstr. 157.



Pneumatic
Harburg - Wien
Bester Reifen
 für
Fahrräder
 und
Motor-Fahrzeuge.
Vereinigte Gummiwaaren-Fabriken Harburg-Wien
 vorm. Menier-J. A. Reithoffer
Harburg * Hannover-Linden * Wien
 Grösste Gummiwaaren-Fabrik Deutschlands und Oesterreichs
ca. 3500 Arbeiter Harburg a. d. Elbe.

Allgemeine
Automobil Gesellschaft
Berlin, G. m. b. H.



Schutzmarke.

Filiale in STRASSBURG i. E. MARSMOTOR BERLIN. Telegramm Adr: AMT VI N° 21. Telephon Anschluss:

BENZIN-MOTORE: Motorräder, Voiturettes, Luxus- und Lastwagen, sowie sämtliche Ersatzteile. Elektromobile jeder Art und Grösse der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Comp.