

# Sächsische Radfahrer-Zeitung.



Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

IX. Jahrg.

Leipzig, 3. März 1900.

No. 5.

Erscheint alle 14 Tage Sonnabends.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20.  No. 5752.  
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Julius Mäser, Leipzig-Reudnitz, Senefelder-Strasse 13.  No. 235.

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

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

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

— Anzeigen-Bedingungen: —

die zweigespaltene Petitzeile 60 Pf.;  $\frac{1}{2}$  Seite M. 80;  $\frac{1}{3}$  Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 12maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{2}$ % Rabatt.

Alle die Inserate betreffenden Einsendungen sind nur an die Expedition der Sächsischen Radfahrer-Zeitung, Leipzig-Reudnitz Senefelder-Strasse 13, zu richten.

Schluss der Anzeigen-Annahme: Mittwoch vor dem Erscheinungstage.

Die Zeitung erscheint alle vierzehn Tage (Sonnabends) und wird allen Mitgliedern des Sächsischen Radfahrer-Bundes und auf Wunsch jedem Fahrrad-Fabrikanten sowie Fahrrad-Händler Deutschlands und Oesterreich-Ungarns kostenlos zugesandt.  
Adresse für alle die Bundesverwaltung, den Zeitungsversand usw. betreffenden Schriftstücke: Geschäftsstelle des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig-Plagwitz, Jahnstrasse 44. Telephon: No. 5468.

## Winke fürs Tourenfahren.

Von Friedrich Wilhelm König.

„Mich zieht's hinaus aus engem Haus  
Ins Weite der Flur.  
Es wächst das Herz erst himmelwärts  
In Gottes Natur.  
Ja, freie Natur, du bist ein Garten für mich,  
Darin 's Gemüt, mein Gott, erblüht am schönsten  
für dich.“

Der mir unbekannt Dichter vorstehender Verse hat mir und sicher noch einer grossen Zahl Naturfreunden und Wanderlustigen aus der Seele gesprochen, ja zugleich, ohne es zu wollen, dem Wander- oder Tourenfahren das Wort geredet. Erfreulicherweise neigt sich auch die Radlerschaft immer mehr und mehr dem Wanderfahren zu und bemüht sich, die Vorzüge, ja Grossartigkeit desselben genügend zu kennzeichnen.

Ich will nun nicht dem Wanderfahren ein Lob- und Preislied singen, denn dazu fehlt mir Stimme und Geschick; auch ist eine derartige Anpreisung ganz überflüssig — „man koste nur, der Appetit kommt von selbst“ —; wohl aber will ich aus meiner Radlerzeit in bunter Reihe Winke geben, von deren Beachtung, nach meiner Anschauung, Gelingen, Wert und Genuss des Tourenfahrens abhängt.

Zum Tourenfahren wähle man eine, seinem Körpergewichte entsprechende, nicht zu leichte, gute Tourenmaschine mit Block-Rollenkette aus einer bewährten Fabrik. — Meine Söhne, Schwiegersöhne und ich fahren seit einer Reihe von Jahren verschiedene Fabrikate und sind mit der Distanzmaschine aus der Chemnitzer Fahrradfabrik von Nestler & Scadock am besten zufrieden. Ich habe auf den verschiedensten vielen und grossen Touren bei oft recht schlechten Wegen an Scadockschen Rädern noch nicht einen wesentlichen Defekt gehabt.

Auf einer grösseren Tour nehme man nie eine ganz neue Maschine, sondern eine solche, die man erprobt und auf der man sich eingefahren hat. Ganz neue Maschinen gehen fast immer etwas schwerer, sind nicht selten dem Fahrer anfangs unbequem, weil Sattel, Lenkstange, Uebersetzung etc. ungewöhnt und bedürfen öfteres Nachsehen, ja mitunter auch der Nachhilfe der Fabrik.

Bergige Touren fahre man mit möglichst niedriger (60") und auch in ebenen Gegenden versteige man sich nicht über 80er Uebersetzung. Seine Maschine halte man möglichst sauber, gut in der Oelung und hüte sich vor unnötiger Schrauberei. Die Lager reinige man einfach durch Petroleum- oder Benzineinspritzung. Die Gummitheile am Rade dürfen mit Oel oder Benzin nicht in Berührung kommen, denn Oel und Benzin zersetzen den Gummi. Vor jeder grösseren Tour reinige man seine Maschine gründlich, sehe alle Schrauben und Muttern genau nach und prüfe überhaupt alle Teile auf ihre Zuverlässigkeit. Etwaige mangelhafte Teile ersetze man durch neue oder lasse sie von Sachkundigen, am besten in der Fabrik, aus welcher das Rad ist, aber nie in der ersten besten Schmiede und dergleichen, entsprechend reparieren.

An die Tourenmaschine gehören auch die Schutzbleche oder Schmutzfänge, denn man weiss im voraus nicht, wie sich Petrus zu Falb verhält. Das hintere Schutzblech kann stets am Rade sein, denn es bringt nie Nachteil; das vordere dagegen mag bei trockener Witterung abgenommen werden, denn es wird am Rade zum Windfange und hemmt. Dafür führe man aber einen sogenannten Kotschützer, der leicht zu transportieren ist, mit sich; bei eintretendem Regen ist derselbe in wenig Minuten am Rade angebracht und ersetzt das Schutzblech.

Die nächste Sorgfalt gilt dem Inhalte der Sattel- oder Werkzeuggtasche. Verschiedene Radfahrer scheinen sich allerdings vor dem Gewicht der Werkzeuggtasche zu fürchten oder zu schämen, überhaupt eine solche am Rade zu führen, obgleich sie bei der besten Maschine und beim vorsichtigsten Fahren keinen Augenblick sicher sind, ihre Zuflucht zum Reparaturwerkzeuge nehmen zu müssen. Gleichzeitig sei auch bemerkt: Jeder Tourenfahrer, eigentlich jeder Radfahrer möchte nicht nur mit dem Mechanismus seiner Maschine genau bekannt sein, sondern auch verstehen, verschiedene unausbleibliche und oft plötzlich eintretende kleinere und grössere Störungen in demselben selbst zu heben. Doch was muss die Werk-