

Dem Sport das Herz,
Dem Bünd die Hand,

Sächsische

All' Ehr' und Kraft
Dem Vaterland.

Rad-u. Motorfahrer-Zeitung

Organ für Rad- u. Motorfahrer u. Automobilisten.



Offizielle Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

zugleich offizielles Organ des

— Deutsch-österreichischen Kartells —

im Königreich Sachsen.



Illustrierte Fachzeitschrift für Radfahrsport und Radfahrwesen.

Prämiert: München 1899
Allgemeine Deutsche Sport-Ausstellung
Goldene Medaille.

Herausgeber:
Sächsischer Radfahrer-Bund
Verlag Wilh. Vogt, Leipzig,
Kurprinzstrasse 3.

Prämiert: Hamburg 1900
Internationale Ausstellung
Grosse goldene Medaille.

No. 3.

Leipzig, den 5. November 1904.

XIV. Jahrg.

— Im Dienste —



der Armee

der Post und

der Behörden

bewährt sich die Marke

GERMANIA

glänzend.

Actien-Gesellschaft vorm.

Seidel & Naumann, Dresden.

Bei Anfragen und Bestellungen beziehe man sich stets auf die „Sächsische Rad- und Motorfahrer-Zeitung.“

Grosse internationale Motor-Rennen

zu Hamburg am 23. Oktober 1904

veranstaltet vom **Norddeutschen Automobil-Klub, Hamburg**

Motor-Zweirad-Rennen

== über 2800 Meter ==

Sieger: C. Müller, Berlin auf

BRENNABOR

Glänzend gewonnen gegen starke Konkurrenz.

Wieder ein neuer Beweis für die ausserordentliche Zuverlässigkeit und Schnelligkeit der

Brennabor-Motor-Räder.

Nur der **Unerfahrene** lässt sich verleiten, bei Kauf eines Fahrrades allein auf billigen Preis zu achten.

Der **Kenner** weiss, dass nur das **Beste das Billigste** ist und wählt daher die bewährte Marke



„Mars“

deren spielend leichter Lauf sprichwörtlich geworden ist.

Mars-Fahrradwerke A.-G.,

Nürnberg-Doos,

vorm. **Paul Reissmann.**

Wo keine Vertreter am Platze, beliebe man sich gefl. direkt an die Fabrik zu wenden.

H. Peters & Co.

Leipzig, Theaterplatz 1.

General-Vertrieb der Polyphon-Musikwerke.

Neuheiten:

- Polyphon-Chatullen** mit und ohne Glocken in allen Grössen.
- Polyphon-Concerto** in neuester prächtiger Ausführung mit Klangröhren.
- Polyphon-Rossini** — mit Schlagzeug — mit endlosen und Buchform-Noten spielbar.
- Polyphon-Sprechapparat „Ideal“** in Schrankform äusserst geschmackvolle Ausstattung mit drei Messingtrichtern, grossartige Wiedergabe.
- Polyphon-Schallplatten-Apparate** als **Chatullen** und **Automat** mit **Tonarm**.
- Continental-Orchestrions** von M. 475.—. Tadellose Musik (Alleinverkauf für Deutschland).
- Pianos.** Spezialität: **Billige** und sehr gangbare Dessins für Inland und Export.
- Drehorgeln, Zieh- und Mundharmonikas, Glücksspiel-, Postkarten- etc. Automaten. Zithern aller Art, Violinen, Mandolinen, Harmoniums etc. Immer Neuheiten.

Verkauf nur an Wiederverkäufer.

Hauptkatalog 1904-05. Spez.-Kat. über Pianos, Orchestrions, Harmoniums — neutral — gern zu Diensten

Sächsische Rad- und Motorfahrer-Zeitung.

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

==== Erscheint aller 14 Tage Sonnabends. ====

Alle redaktionellen Einsendungen

sind nur an die Redaktion der „Sächs. Rad- und Motorfahrer-Zeitung“, Leipzig-Lindenau, Elisabethallee 5, zu richten.

Nachdruck von Original-Artikeln der „Sächsischen Rad- und Motorfahrer-Zeitung“ bei genauer Quellenangabe gestattet.

Schluss der Schriftleitung: Montag vor dem Erscheinungstag.

Anzeigen-Bedingungen:

die zweigespaltene Petitzelle 60 Pfg.; $\frac{1}{2}$ Seite M. 80; $\frac{1}{4}$ Seite M. 40; bei 6 maliger Aufgabe 25 %, bei 12 maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{3}$ %, bei 26 maliger Aufgabe 50 % Rabatt.

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

Schluss der Anzeigen-Annahme: Dienstag vor d. Erscheinungstag.

Radtour nach Salzburg.

(Fortsetzung.)

Von F. W. König.

(Nachdruck verboten.)

Ich durchwanderte die Stadt kreuz und quer und sah eine Anzahl schöne Kirchen und verschiedene grossartige, neuere und altertümliche Gebäude. Von ganz besonderer Interesse ist der mit Linden bepflanzte Dom- oder Paradeplatz. Hier steht in der Mitte das ehrene Standbild des Königs Max I. mit der auf vier Seiten verteilten Inschrift: „Charta Magna (grosse Urkunde). Dem geliebten König Maximilian Joseph I. sein treues Volk im Unter-Donau-Kreise am 16. Hornung (Februar) 1824 (Monogramm) MI. Wie die Geschichte seine Taten, so möge dies Metall sein Bild den kommenden Geschlechtern überliefern.“

Vor diesem Denkmal erhebt sich der imposante Dom ad St. Stephanum. Schon im 5. Jahrhundert gegründet, wurde derselbe später vergrössert, nach einem Brande 1662–1680 im Barockstil neu erbaut und bis in die Jetztzeit verschönert. Das Innere desselben enthält viele kunstvolle Gemälde, Figuren, Verzierungen etc., schöne Grabmonumente für dort ruhende Fürstbischöfe, eine gewaltige Orgel mit 82 Registern, im Kreuzgange eine Anzahl sehenswerter Kapellen und anderes mehr. An der entgegengesetzten Seite des Platzes ist das Gebäude, in welchem 1552 den 2. August der Passauer Vertrag abgeschlossen wurde; eine Inschrift am Eingangstor des betreffenden Gebäudes erinnert an diese Begebenheit. Durch den erwähnten Vertrag erzwang bekanntlich der evangelische Kurfürst Moritz von Sachsen vom katholischen deutschen Kaiser Karl V. die Freilassung seines Schwiegervaters Landgraf Philipp von Hessen und für die Evangelischen Religionsfreiheit und andere Rechte.

Weiter sind am Domplatz das Bezirksamt, die Post, das Bau- und Rentamt und die bischöflichen Seminare. Hinter dem Dom ist der Residenzplatz mit der bischöflichen Residenz, ein grossartiger und kunstvoller Bau. Nicht minder interessant ist der Landungsplatz der Schiffe am Fischmarkt mit dem geräumigen Zollamtsgebäude und dem altertümlichen Rathause. Im letzteren ist im 1. Stock der grosse und kleine Saal (Eintritt 20 Pfg.) nächst dem Dome wohl das Sehenswerteste. Die Architektur und die Wand-, Decken- und Glas-

malerei dieser Räume ist überraschend. In einem Flugblatte, das man in diesen Räumen bekommt, heisst es: „Diese beiden Räume geben glänzende Zeugschaft von der eminenten Begabung und der leuchtenden Palette Ferdinand Wagners.“

Der Totaleindruck des grossen Rathaussaales ist geradezu majestätisch und in Bayern von keiner Stadt erreicht. Unmittelbar nebenan gelangen wir in den kleinen Rathaus- oder Sitzungssaal, welchen Ferdinand Wagner (bayrischer Historienmaler) zu einem wahren Kleinod im venetianischen Stil geschaffen hat.“

Recht behaglich ist's auch beim Schoppen in den zu ebener Erde befindlichen Ratskellerräumen. Mein Rundschaugang führte mich endlich von der Nordseite der Stadt auf dem starken Drahtsteg über die Donau und dann den Prinz Ludwigsteig steil an der Bergwand hinan zur Veste Oberhaus, ehemalige Festung Georgsburg, jetzt Militärgefängnis. Von da oben, besonders vom Observationsturm mit Museum für Merkwürdigkeiten aller Art aus dem Gebiete des bayrischen- und Böhmer-Waldes, Eintrittsgeld 50 Pfennige, — hat man eine wunderbare Rundschau: gegen Norden den bayrischen Wald mit Arber, Rachel, Lusen, Dreisessel etc., im Südosten und Süden den Neuburger Wald, die österreichischen Vorberge und sogar auch einen Teil der Alpen z. B. den Watzmann, Untersberg und andere; unmittelbar unter der Veste in einer Art Vogelperspektive breitet sich die Stadt aus mit ihren drei Flüssen. — Ein bezauberndes Bild! —

Den Rückweg nahm ich durch die Festung, den Fahrweg herunter, Ilzstadt, am linken Ufer der Ilz, links lassend, an der Salvatorkirche vorbei und durch den Felsendurchbruch am Niederhaus, früher Veste und ein Teil vom Oberhaus, jetzt Privatbesitz, wieder über den Drahtsteg bis an die östliche Spitze der Stadt, wo sich Inn und Donau vereinigen. Dann ging ich auf der Südseite der Stadt am linken Innufer aufwärts bis zur Brücke, welche Passau mit Innstadt verbindet und von wo aus man die auf der rechten Innseite liegende herrliche Innstadt überschaut. Von da durch die Promenade und Heiligengeist-

gasse suchte ich mein Hotel auf; es war auch höchste Zeit, denn es wurde langsam duster und meine Spazierhölzer wollten lieber streiken. Körperlich und geistig ermüdet und abgespannt, beglich ich nach dem Abendbrot meine Hotelrechnung — sehr gutes Bett 1,20 Mk. —, bat mich um 3 Uhr zu wecken und begab mich schon nach 10 Uhr zu Ruhe. Den nächsten Morgen, 15. Juli, kurz nach 3 Uhr verließ ich die Federn, machte Toilette, packte meine Habseligkeiten und schob $\frac{3}{4}$ Uhr nach dem Landungsplatze, um mit dem Dampfschiffe 4 Uhr 3 Minuten ab Passau nach Linz zu fahren.

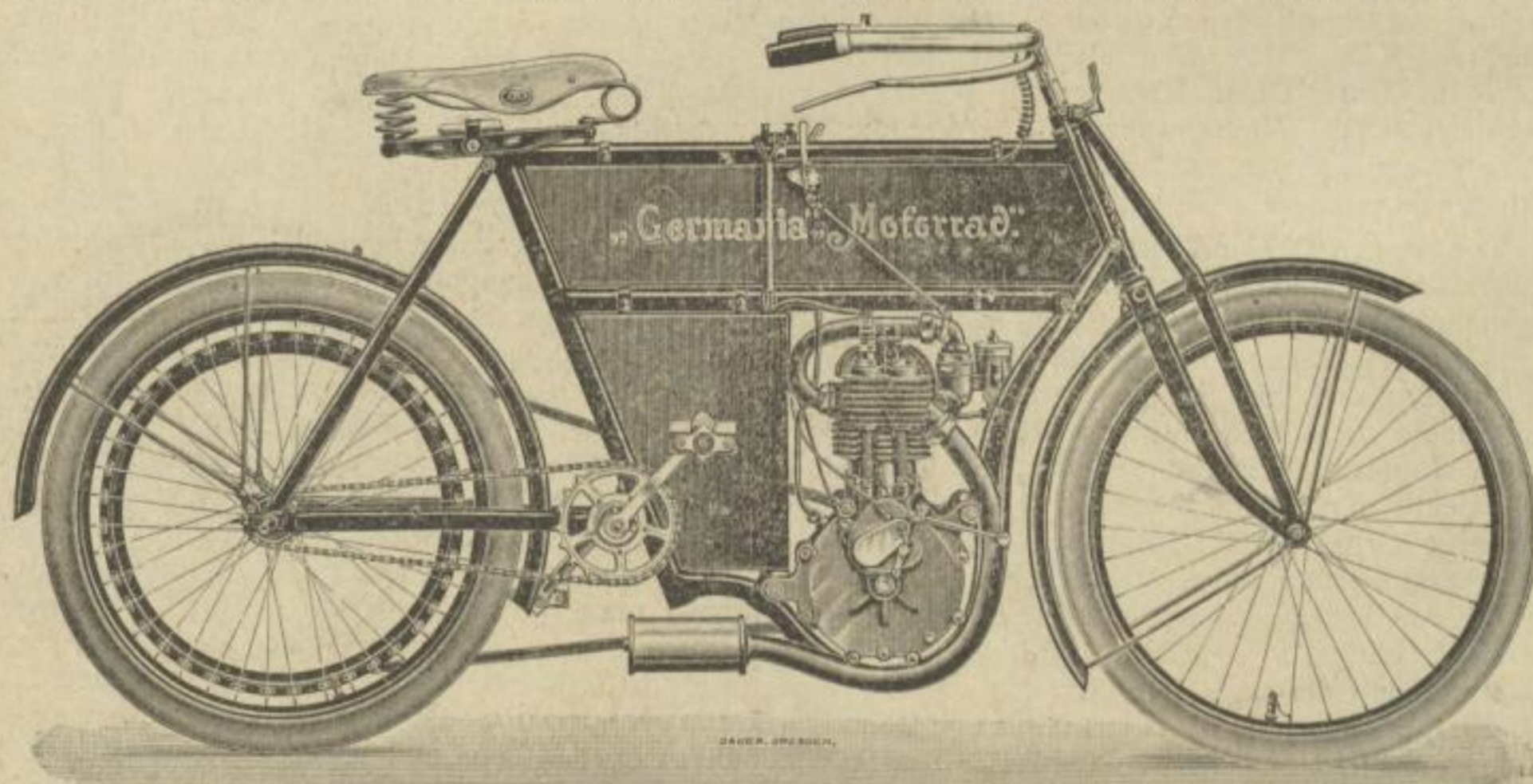
Nachdem ich die Schiffskarte gelöst, musste ich zur Zollrevision. Hier erklang wieder das alte Lied; man wollte nichts wissen vom S. R.-B. und dessen Zollfreiheit der Fahrräder bei Grenzüberschreitung. Nach langem Hin- und Herreden und Umhersuchen in Kasten, Mappen, Aktenbündeln und losen Papieren kam endlich ein Be-

amter, der, nachdem ich ihm den ganzen Kram nochmals auseinandergesetzt und die Austrittsbescheinigung von Vollmau gezeigt, die Karre plombierte und Passierschein ausstellte. Nun erst konnte ich zum Dampfschiff und mich von Passau verabschieden.

Passau wird als eine der schönstgelegenen Städte Deutschlands bezeichnet. Die Stadt selbst, geteilt in Altstadt, Neumarkt und St. Nikola mit Windschnur, liegt auf einer von Donau und Inn gebildeten Halbinsel und hat ca. 19000 Einwohner, hauptsächlich Katholiken, vielleicht 1000 Protestanten und 100 Juden. Zu Passau gehören die drei Vorstädte: Anger, Ilzstadt und Innstadt. Besondere Erwähnung verdient auch Passaus Handel und Schifffahrt, die Porzellanfabrikation, Gerbereien, Brauereien und Geflügelzucht. Auf Passaus hochinteressante Geschichte, die bis vor Christi Geburt zurückreicht, näher einzugehen würde mich zu weit führen. (Fortsetzung folgt.)

Ratschläge für die Abhilfe von Betriebsstörungen

Text und Illustrationen aus der Broschüre „Das Germania-Motorrad“,
herausgegeben von der Akt.-Ges. vorm. Seidel & Naumann, Dresden 1904.



In den meisten Fällen von Betriebsstörungen wird der einigermaßen geübte Motorfahrer schon an der letzten Arbeit des Motors gehört haben, wo die Ursache der Störung zu suchen ist, und direkt auf den in Unordnung geratenen Punkt stossen, ohne systematisch sämtlichen Defektmöglichkeiten nachgehen zu müssen.

Die Ursache von Betriebsstörungen ist in den weitaus meisten Fällen zu suchen: in mangelhafter Zündung durch Entladung des Akkumulators, falsche Stellung der Kontaktfeder oder der Platinschraube, Verschmutzung derselben durch Oel, Russ usw., Lösen oder Isolierdefekt der Leitungsdrähte, Defektwerden der Zündkerze, Zündspule und mangelhafte Vergasung, sowie im Akkumulator, der normal 4—4,8 Volt zeigen soll.

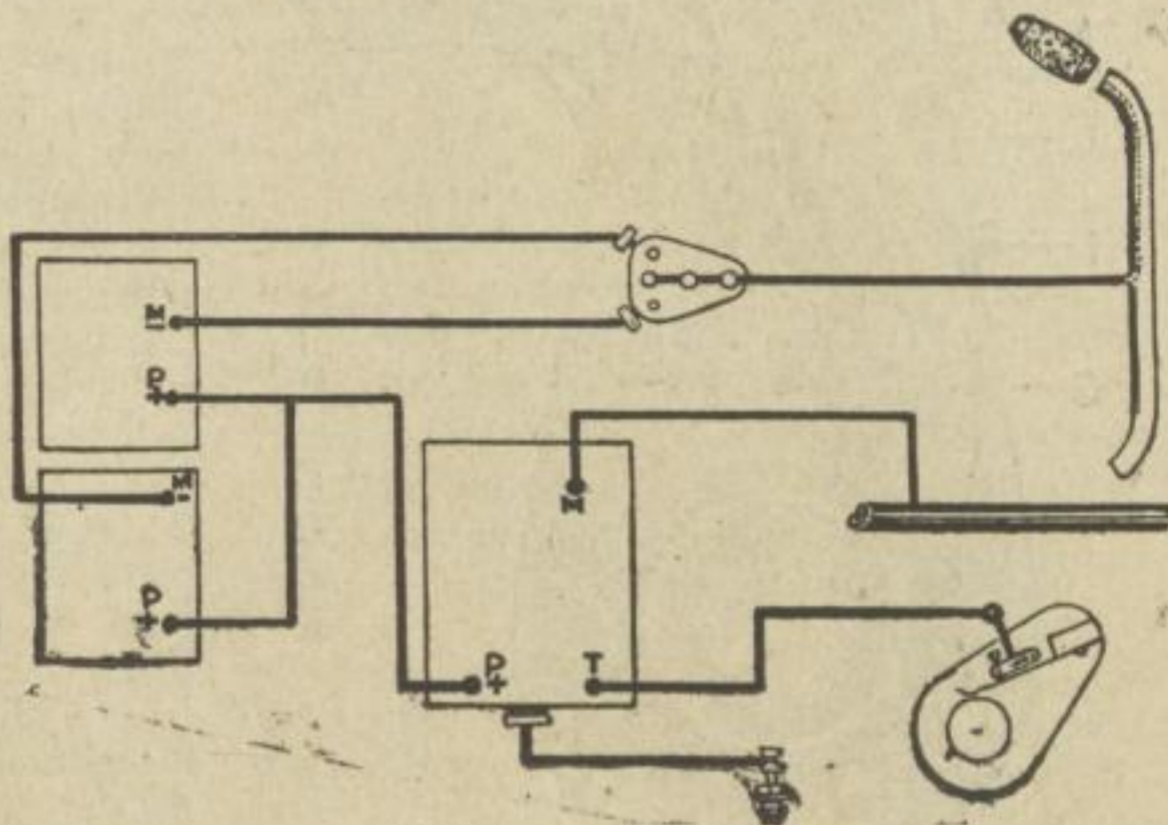
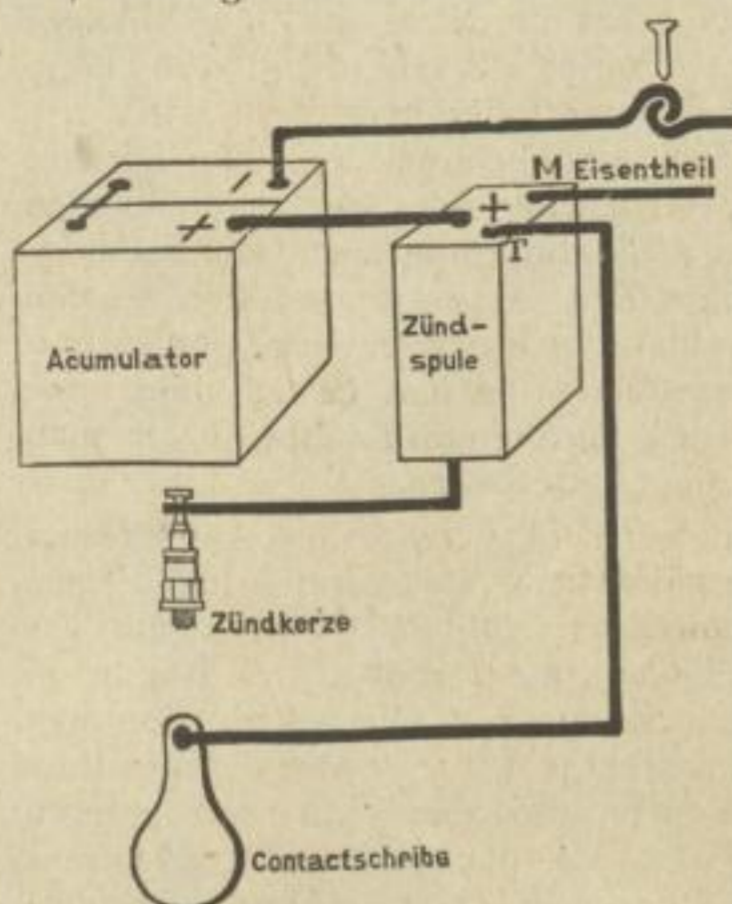
Um zu jeder Zeit die noch vorhandene Voltstärke des Akkumulators mit Sicherheit feststellen zu können, ist es gänzlich unerlässlich, einen Voltmeter mit sich zu führen, wir möchten daher jedem Motorradfahrer die Anschaffung eines solchen dringend empfehlen. Der Motorfahrer spart sich hierdurch sehr viel Zeit und unnütze Sucherei.

In welcher Art die Leitungsdrähte angebracht und verbunden sein sollen, ergibt sich aus den umstehenden beiden Schaltungsschemata.

Man untersuche bei Betriebsstörung sorgfältig sämtliche Verbindungen und prüfe die ganze Drahtleitung daraufhin, dass nirgends die Isolierung der Drähte verletzt ist, da bei gegenseitigem Berühren der nackten Drähte Kurzschluss in der Leitung entsteht.

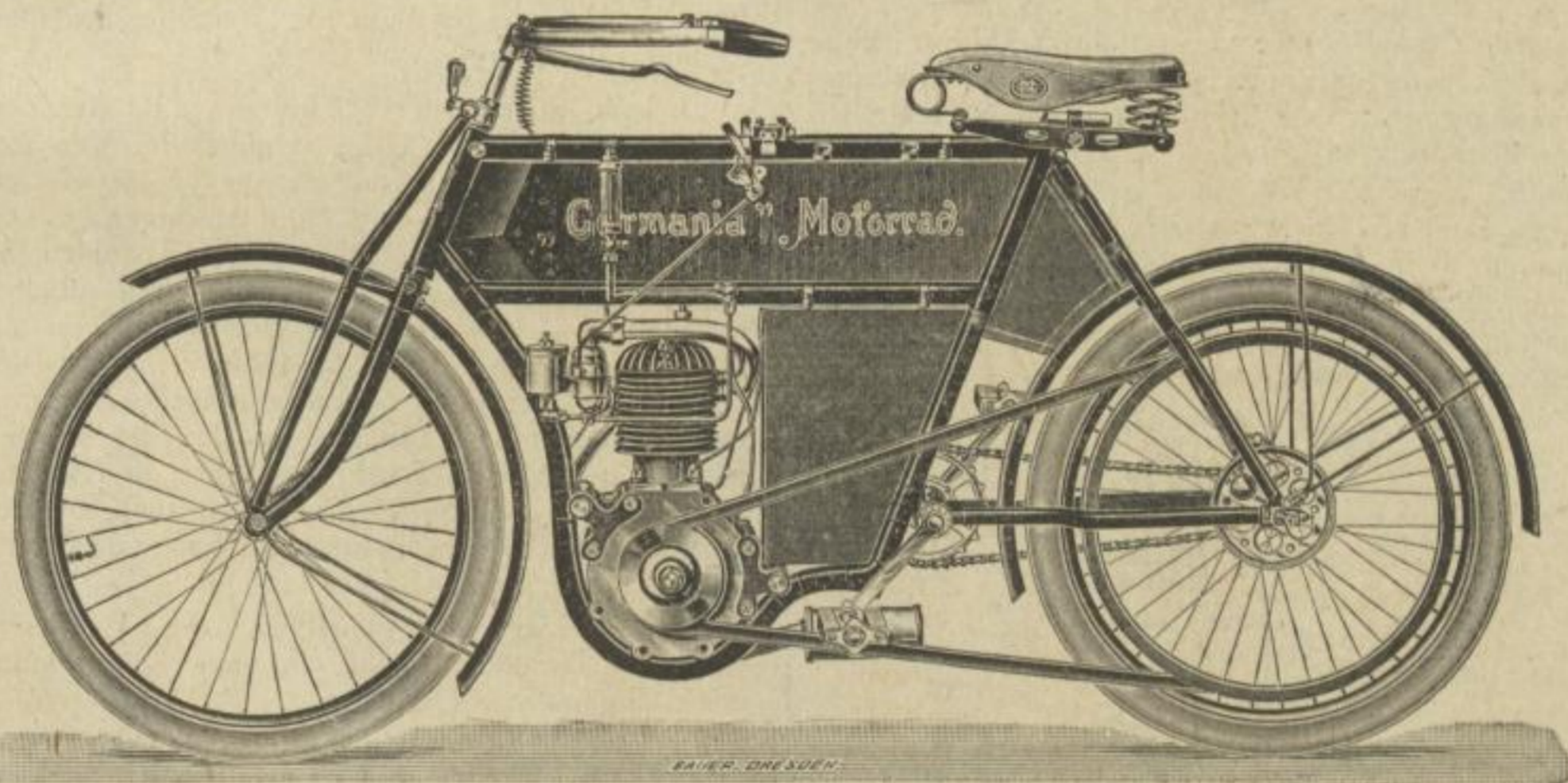
Es soll hiermit nicht gesagt sein, dass bei den Leitungsdrähten in erster Linie angefangen werden soll, Leitungsdrahtdefekte kommen selten vor.

D Kontaktring.
E Mutter für den Kontaktring.
F Nocken auf dem Kontaktring.



Die Kontaktfeder soll so befestigt sein, dass die Platinpunkte der Feder und der Schraube einander genau gegenüberstehen und rein von Russ

G Kontaktfeder.
H Platinstift.
I Platinschraube.



und Oel sind. Bei Verschmutzen reinige man die beiden Punkte sorgfältig mit einem Lappen oder Putzwolle unter Zuhilfenahme von Benzin.

Sollten die beiden Platinpunkte Brandhügel zeigen, so sind beide mit feinem Schmirgelpapier so glatt zu reiben, dass sie einander flach gegenüberstehen. Zu diesem Zwecke muss man die Platinschraube herausnehmen. Der Abstand der beiden Punkte soll ungefähr einen Millimeter betragen (siehe Zeichnung.) Man reguliere diesen Abstand durch An- bzw. Abdrehen der Platinschraube und vergesse nicht, nach Einstellen der Schraube dieselbe mit der hierzu bestimmten Schraube festzustellen.

A Körper.

C Schlitz im Körper, zur event. nachträglichen Feststellung der Kontaktscheibe.

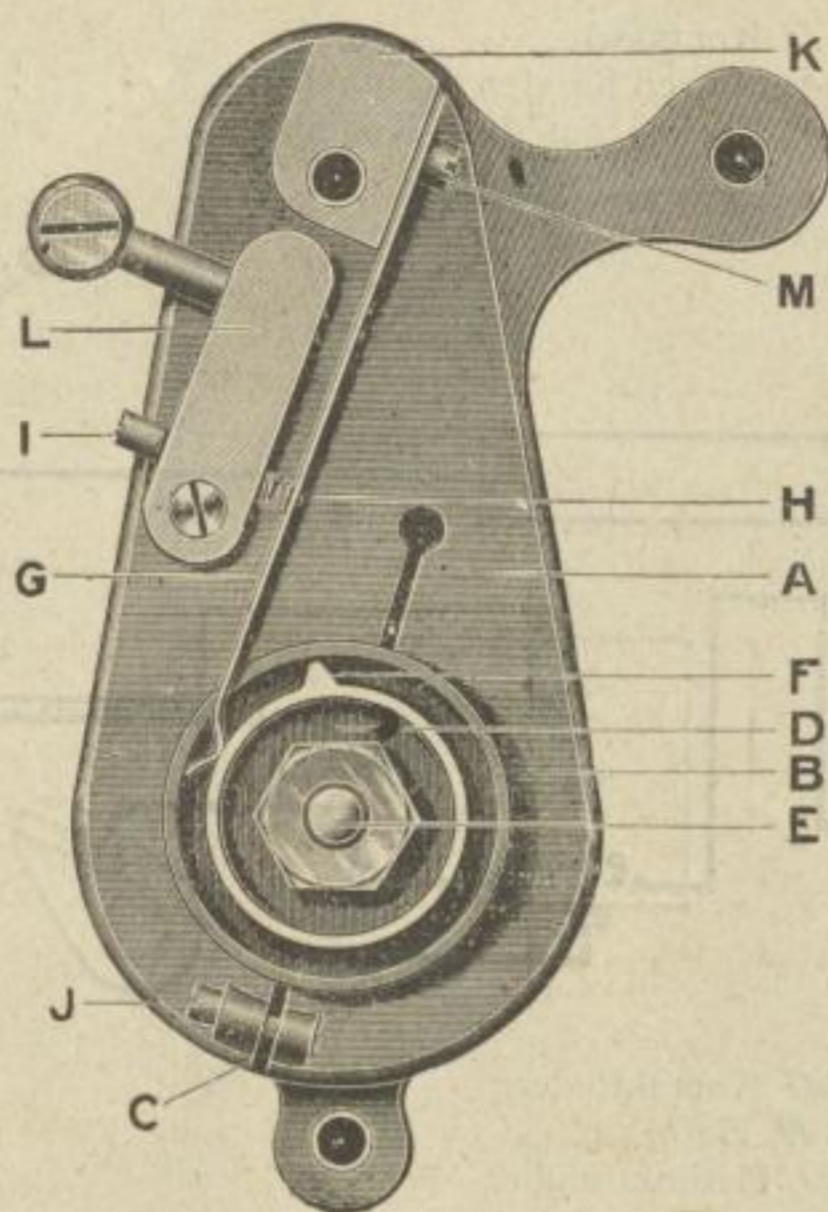
J Schraube zur Regulierung und Feststellung des Körpers.

K Ansatz für die Kontaktfeder.

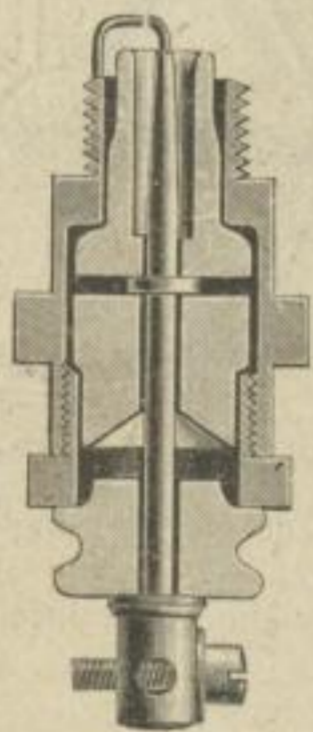
L Isolierung.

M Kontaktfederschraube.

Eine Verbesserung an der umstehend abgebildeten Kontaktscheibe ist die, dass sich der Körper derselben durch den darin enthaltenen Schlitz feststellen bzw. regulieren lässt. Die bisherige Art der Kontaktscheiben erhielt durch die Reibung des Nockens im Hauptteil bisweilen nach Zurücklegung vieler Kilometer ein grösseres Loch, sodass die Kontaktscheibe nicht mehr ganz fest auf dem Nocken ruhte, und die Begrenzung der Veränderung des Zündzeitpunktes dann nicht mehr genau stimmte. Durch diese neue Kontaktscheibe mit Nachstellschlitz ist dieser Uebelstand vollständig beseitigt.



Die Zündkerze versagt ihren Dienst, wenn das Porzellan gesprungen ist, wodurch die Isolierung schadhafte wird und der Funke nicht mehr an den Platindrähten überspringt. Die kleinen Platindrähte an der Zündkerze müssen knapp 1 mm von einander entfernt stehen, da andernfalls der Funke nicht regelmässig überspringt und Zündungen ausbleiben. Dasselbe tritt ein, wenn bei zu stark geöltem Motor sich Oel und Russ auf die beiden Platindrähte setzt.



Eine verrusste oder verölte Zündkerze reinigt man mit Benzin und etwas Putzwolle. Ist das Porzellan gesprungen, so muss man die Zündkerze reparieren oder durch eine neue ersetzen. Man führe deshalb stets eine Reserve-Zündkerze bei sich.

Um eine Zündkerze auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen, befestige man sie, ehe man sie in den Motor einsetzt, an das für dieselbe bestimmte Leitungskabel, lege sie dann mit dem Eisenteile auf den Motor und schalte den elektrischen Strom ein, entferne an der Kontaktscheibe den Aluminium-

Deckel und bewege darauf mit dem Finger mehrere Male die Kontaktfeder gegen die Platinschraube, sodass ein Funke abspringt (es muss nur darauf geachtet werden, dass die Nase des Zünd-Nockens nicht so steht, dass eine Verbindung des Platinstiftes mit der Kontaktfeder hergestellt wird, wodurch Kurzschluss entstehen würde!), oder berühre mit einem Schraubenzieher oder Messer die beiden Platinpunkte an der Platinschraube und der Kontaktfeder zu gleicher Zeit; — es muss dann an den beiden Platindrähten der Kerze ein kräftiger violetter Funke überspringen. Bevor man eine Zündkerze in den Motor einschraubt, sollte man diese Prüfung nicht unterlassen.

Die Ursache einer Betriebsstörung kann ferner in mangelhafter Gas- bzw. Benzinzuführung liegen. Man erkennt dies durch Auf- und Abbewegung des Stiftes auf dem Vergaser, wobei das Benzin an den Seiten des Stiftes zum Vorschein kommen muss. Tritt dies nicht ein, so ist der Benzinzufluss verstopft, man schraube dann die am unteren Teile des Vergasers befindliche Schraube *H* heraus und öffne den Benzinzufuhrhahn. Durch das ausfliessende Benzin werden in den meisten Fällen die Rückstände entfernt werden. Gelingt die Reinigung so nicht, so muss das Benzinzufuhrrohr abgeschraubt werden, um die Ursache der Verstopfung zu entfernen.

Es kann aber auch vorkommen, dass der Zerstäuberkegel *J* (auch Düse genannt) im Vergaser verstopft ist. Man muss dann die grosse Mutter, welche den Vergaser mit dem Ansaugerrohr verbindet, losschrauben, hierauf die zwei kleinen, an der Seite des Vergasers befindlichen Schraubchen entfernen und den Kopf *N* des Vergasers abnehmen. Es wird dann die Düse *J* mittelst des verstellbaren Schlüssels herausgeschraubt, worauf man weiter nichts zu tun hat, als die eingebohrten kleinen Löcher und Kanäle der Düse zu reinigen. Ist die Düse gereinigt, so prüfe man auch, ob der Kanal, welcher vom Schwimmergehäuse zum Spritzvergaser führt, frei ist.

Beim Wiederausammenstellen des Vergasers achte man darauf, dass die einzelnen Teile wieder genau eingepasst werden.

Es ist ferner zu empfehlen, stets ein Oelkännchen mit Petroleum mit sich zu führen, von welchem man vor der Abfahrt oder nach längerer Fahrt einige Tropfen in den Zylinder spritzt, damit sich im Zylinder angesetzte Fetteile lösen und die Kolbenringe leichter durch den Zylinder gleiten.

Sollte, nachdem der Fahrer die absolute Gewissheit hat, dass alle vorbeschriebenen Betriebsstörungsursachen nicht vorhanden sind und Zündkerze, Kontaktfeder, Akkumulatoren, Leitungskabel und Benzindensität bestens dem Vorgesagten entsprechen, trotzdem die gute Funktion des Motors nicht zu erzielen sein, so ist anzunehmen, dass die Zündspule in ihrem inneren Drahtgewickel defekt geworden ist; dieselbe muss dann zur Reparatur in die Fabrik gesandt werden. Zündspulendefekte kommen nun wirklich sehr selten vor, man untersuche deshalb, bevor man die Zünd-

spule zur Reparatur gibt, in folgender Weise selbst, ob diese Mutmassung begründet ist:

Man befestige auf die Schraube *M* der Zündspule zwei Drähte, wovon einer an dem negativen d. h. — Pol des Akkumulators angebracht wird, den anderen führe man bis auf 5 mm an die untere Schraube der Zündspule (Kerzenkabelschraube,) dann verbinde man den positiven d. h. + Pol des Akkumulators mit + der Zündspule und führe dann einen an *Z* der Spule zu befestigenden Draht ebenfalls bis auf 5 mm an die untere Schraube der Spule, streiche die beiden hier zusammengekommenen Drähte an einander vorbei, und zwar so, dass dieselben 5 mm von der Schraube entfernt bleiben; es muss dann der sich an den Drähten bildende Funke auf die Spulenschraube überspringen, ist dies nicht der Fall, so kann man mit Bestimmtheit annehmen, dass das Drahtgewickel im Innern der Spule defekt ist.

Bei diesem Experiment ist isolierter Leitungsdraht zu verwenden und das Schaltungsschema für einen Akkumulator zu Hilfe zu nehmen.

Auch soll der Fahrer seine Aufmerksamkeit auf die beiden Ventile lenken, sind sie stark mit klebrigem alten Oel behaftet oder aber die konischen Flächen der Ventile und ihre Sessel nicht mehr ganz dicht, sodass sie nicht mehr hermetisch schliessen, so nehme man die Ventile aus dem Motorkopf heraus, befeuchte die Sessel und die Ventilkonen mit einem Gemisch von Petroleum und feinstem Schmirgel, setze das Ventil auf den Sessel und drehe nur das Ventil mit einem Schraubenzieher in dem Sessel so lange hin und her, bis die beiden besagten konischen Flächen vollständig dicht schliessen. Dann reinige man die beiden Teile recht sorgfältig und setze sie wieder in den Motor ein. Eine derartige periodische Reinigung bzw. Einschleifung ist bei sämtlichen Explosionsmotoren erforderlich, und zwar dann, wenn die Kompression nachlässt, der Motor, trotzdem alle übrigen Dinge desselben in tadelloser Ordnung sind, langsamer als früher geht. Man kann annehmen, dass nach einer Fahrt von 1500—2000 Kilometer das Einschleifen der Ventile nützlich sein wird. Uebermässig langes oder zu oft Einschleifen der Ventile ist jedoch zu unterlassen.

Schliesslich wollen wir nicht unbesprochen lassen, dass es von grosser Wichtigkeit ist, dass der Fahrer sich bemüht, allmählich mit seinem Gehör den Gang eines Motors so zu beherrschen, dass er in den meisten Fällen den Grund der Betriebsstörung schon vorher beziehungsweise an dem letzten Arbeiten des Motors gehört hat. So z. B. wird ein einigermaßen geübter Fahrer, der den Gang seines Motors kennt, sofort beim Stillstehen seines Motorrades herausgehört haben, dass sein Motor z. B. wegen unterbrochener Benzinzufuhr stehen blieb. Ist dies der Fall, und hat man nach der zuletzt gehörten Arbeit die Berechtigung anzunehmen, dass der Vergaser kein Benzin bekommen hat, so sehe man zuerst an den einfachsten Dingen nach, z. B. ob der Benzinhahn offen ist. Derselbe kann sich während der Fahrt durch irgend eine Berührung mit den Kleidern zufällig geschlossen

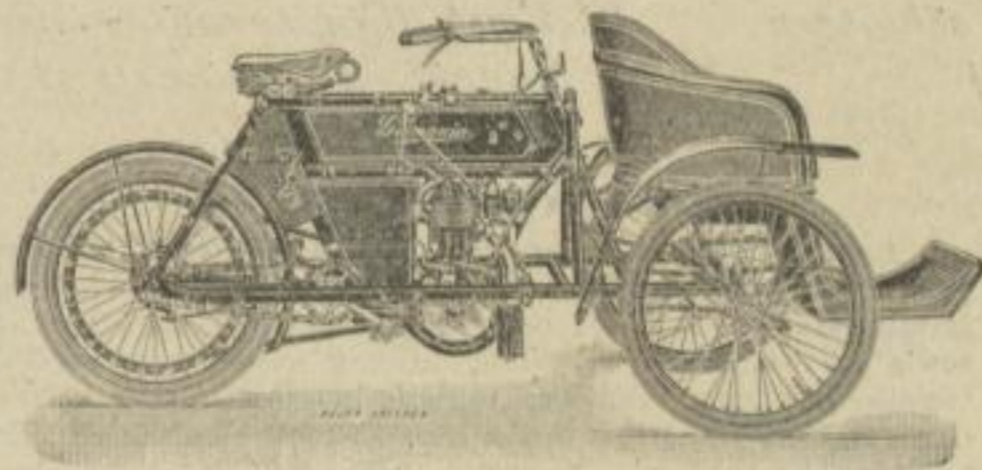
haben. Es kann ein Benzinrohr verstopft sein, in welchem Falle man dasselbe einfach abschraubt und vom Ende desselben hindurchbläst.

Es kommt bei der sorgfältigsten Beobachtung beim Einschütten des Benzins trotzdem vor, dass sich in einem lange nicht gebrauchten Benzinbehälter kleine Wolken durch Absätze des Kupferbehälters bilden und sich an der Zuflussöffnung des Benzinrohres ansammeln und dies schliesslich verstopfen oder dem Benzin die Möglichkeit des regulären Zuflusses zum Vergaser nehmen. Durch Hindurchblasen mit der Luftpumpe von einem Ende des Benzinzuflussrohres kann man sich für das erste helfen, denn der angesammelte Schmutz wird sich nicht sofort wieder vor die Oeffnung des Benzinzuflussrohres legen.

Beim Einfüllen des Benzins in den Benzinbehälter achte man stets sorgfältig darauf, dass man einen Trichter mit Sieb hierzu benützt, und wenn man einen solchen nicht haben kann, so lege man über einen gewöhnlichen Trichter einen reinen Leinwandlappen und giesse das Benzin durch diesen in den Benzinbehälter hinein. Wollene Tücher sind hierzu nicht zu gebrauchen, da dieselben kleine Härchen und dergleichen absetzen, welche auf die Dauer auch den Benzinzufluss zum Vergaser verhindern können.

Man messe diesen scheinbaren Kleinigkeiten nicht zu geringe Bedeutung bei. Die aus diesen oder ähnlichen Veranlassungen herrührenden Betriebsstörungen sind manchmal am schwersten zu finden und verursachen dem Fahrer den meisten Aerger.

Es kommt bisweilen vor, dass Motore, wenn sie mehrere tausend Kilometer gefahren haben, sich morgens oder beim ersten Anfahren, wenn sie noch kalt sind, trotz der richtigen Einstellung der Hebel usw. schwer antreten. Es liegt dies meist daran, dass durch zu starkes Oelen sich dicke Oelkrüden an den Wänden des Zylinders und am Kolben angesetzt haben, welche, wenn sie kalt sind, harzartig hart sind und verhindern, dass der Kolben leicht durch den Zylinder geht. In diesem Falle spritze man in den Hahn auf dem Motorkopf etwas reines Petroleum, welches die Oelkruste nach einigen Pedalritten löst bzw. ein leichtes Antreten des Motorrades wieder vermittelt. Wenn der Motor dann wieder warm geworden ist, wird das dicke Oel wieder dünnflüssig, und der Motor bekommt seinen leichten Antritt wieder.



Amtlicher Teil.



Adresse für alle die Bundesverwaltung, Sportausschuss u. s. w. betreffenden Schriftstücke:

Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48. Telefon 5684.

Verwaltungsstelle: **Gustav Baumann**, 1. Vorsitzender; **M. Bergmann**, 2. Vorsitzender,

O. Bedrich, 1. Schriftführer; **Wilhelm Vogt**, Bundeszahlmeister;

Robert Weniger, 1. Vorsitzender des Sportausschusses.

Eingeschriebene Briefe, Wertsendungen, Geldsendungen, Neuanmeldungen, Wohnungsveränderungen sind zu richten an Herrn Wilh. Vogt, Leipzig, Kurprinzstrasse 3, II.

Bekanntmachungen des Bundes-Vorstandes.

Nächste Bundesvorstandssitzung:

Donnerstag, den 17. November 1904, abends 8 Uhr,
im Hotel „Zum goldenen Einhorn“, Grimmaischer Steinweg.

Vom Bundesvorstande wurde bestätigt:

Als Ortsvertreter für Dahlen i. S.:
Herr Anton Idler.

Eintrittsgeld und Bundesbeitrag:

Das Eintrittsgeld beträgt für jedes neueintretende Mitglied Mk. 3.—; der jährliche Bundesbeitrag dagegen Mk. 6.— für Herren und Mk. 3.— für Damen.

Von ehemaligen Bundesmitgliedern wird bei Wiederaufnahme in den Bund ausser dem jährlichen Bundesbeitrag von Mk. 6.— ein Eintrittsgeld von Mk. 1.50 erhoben.

Kassenverwaltung.

Da sich der bisherige Erneuerungs-Modus als unpraktisch erwiesen hat, werden die geehrten Mitglieder ersucht, ihren nunmehr fälligen Jahresbeitrag auf das Geschäftsjahr 1904/05 an den Bundeskassierer direkt abzuführen. Zur Ersparung von Porto dürfte es zu empfehlen sein, wenn sich die Herren Bundeskameraden, soweit es zugänglich ist, zusammentun und ihre Beiträge in einem Posten einsenden.

Wohnungsveränderungen.

Im Interesse einer geregelten Listenführung und der ordnungsmässigen Lieferung der Bundes-Zeitung sind Wohnungs-Veränderungen etc. sofort unter Angabe der Mitgliedsnummer dem Zahlmeister Herrn **W. Vogt**, Leipzig Kurprinzstr. 3, und der betr. Postanstalt zu melden.

Die Kassenstelle ist geöffnet Wochentags von 8—12, und 2—7½ Uhr, Sonntags geschlossen. **W. Vogt, Bundeszahlmeister, Leipzig, Kurprinzstr. 3.**

Lebensversicherung.

Laut Vertrag mit der Deutschen Lebensversicherungsgesellschaft in Lübeck (errichtet im Jahre 1828) werden den Mitgliedern des S. R.-B., beim Abschluss einer Versicherung, sowie bei der späteren Prämienzahlung seitens vorgenannter Gesellschaft ganz besondere Vorteile gewährt, und ist Herr Generalagent G. Grobe in Leipzig, Elsterstrasse 20, zur Erteilung näherer Auskunft, sowie Entgegennahme von Anträgen jederzeit gern bereit.

Unfall- und Haftpflicht-Versicherung.

Infolge eines mit der Kölnischen Unfall-Versicherungsgesellschaft in Köln a/Rh. geschlossenen Vertrages werden unseren Mitgliedern in Einzelversicherungen ganz bedeutende Vorteile geboten.

Eine Ermässigung des Eintrittsgeldes kann bei Annahme von neuen Mitgliedern, ganz gleich, ob dieselben Einzelfahrer oder Mitglieder eines Clubs, nicht stattfinden.

Neu gemeldete Mitglieder für 1905.

27 Neuaufnahmen, No. 10288—10312. 3 unter alter No.

Bezirk Bautzen.

10290. Johann Paul Kappler, Zimmermann, Cölln, Gasthaus.

Bezirk Chemnitz.

10293. Ernst Berger, Geschäftsführer, Röhrsdorf bei Chemnitz.

10288. Max Kluge, Fleischer, Falkenau bei Flöha.

10289. Bruno Uhlemann, Briefträger, Gückelsberg bei Flöha.

10309. Albin Vetter, Kaufmann, Hohenstein-Ernstthal, Altmarkt 31.

Bezirk Dresden.

2626. Arthur Walther, Restaurateur, Dresden-A., Dürerplatz 13.

10295. Moritz Richter, Kaufmann, Deuben bei Dresden, Dresdenerstr. 37.

10306. Emil Kurt Jahn, Mechaniker, Dresden, Fischhof-Platz 10.

10307. Carl Hein. Rich. Büttner, Steuermann, Struppen bei Pirna Nr. 9.

Bezirk Glauchau.

10292. Richard Naumann, Gutsbesitzer und Gemeindevorstand, Rothenbach bei Glauchau No. 13.

Bezirk Kamenz.

10297. Paul Hartmann, Wiesa bei Kamenz.

10298. Friedrich Kuhnert, Wiesa bei Kamenz.

10299. Emil Steinborn, Brennmeister, Wiesa bei Kamenz.

Bezirk Leipzig.

10296. Frä. Lina Flister, Zwenkau, Bahnhofstrasse 128.

8000. (Alte No.) Max Reischel, L.-Gohlis, Lindenthalerstrasse 26.

10300. Frä. Estrella Mehnert, L.-Reudnitz, Brommestr. 6.

10308. Richard Paul Kessler, Lagermeister, Leipzig, Elisenstrasse 93 p. r.

10310. Otto Hermann Meissner, Leipzig, Moltkestr. 72, p. l.
 10311. Frau Hesse, Oetzsch, Gautzschstrasse.
 10312. Ernst Hesse, Klempnermeister, Oetzsch,
 Gautzschstrasse.

Bezirk Oberes-Vogtland.

7509. (Alte No.) Otto Dölling, Geigenmacher, Mark-
 neukirchen, Ludwigweg.

Bezirk Rochlitz.

10305. Carl Heinr. Conrad, Landgendarm, Geithain,
 Altenburgerstr. 14.

Bezirk Wurzen-Grimma.
 10291. Karl Otto Wunsch, Brunnenbauer, Dahlen,
 Strehlestr. 189.

Bezirk Zittau.

10301. Carl August Friedrich, Geschäftsgehilfe, Gross-
 Schönau, Teichstr. 510.

Bezirk Zwickau.

10302. Otto Emil Grünert, Klempnermeister, Zwickau,
 Breithauptstr. 8.

10303. Karl Richard Teubert, Uhrmacher, Schedewitz,
 Hauptstr. 22.

10304. Richard Vogel, Schuhmacher, Schedewitz, Haupt-
 strasse 12.

Bekanntmachungen des Sportausschusses.

Geschäftsstelle und Briefadresse: Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.

Ergebnis-Tabelle der Preis-Wanderfahrten 1904.

Laufende No.	Namen	Datum	Ziel	Ort	3./4.	1./5.	22.23.5.	3./6.	16.17./7.	7./8.	14./8.	4./9.	2./10.	2./10.	Preis
					I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	
					Rochlitz Eibenstock Bischofswerda km	Zwickau Frankenberg Königsbrück km	Pfingstgesellschaftstour Dresden-Teplitz u. zurück km	Waldheim i. S. km	Plauen i. V. km	Borna b. Leipzig km	Eppendorf-Frankenberg km	Grimma i. S. km	Rosswein i. S. km	Sebnitz i. S. km	Gesamt-Ergebnis km
1	A. Stark	Werdau			45,4	—	262,8	80,1	42,6	52,0	88,6	85,6	—	—	657,1
2	P. Thurm	Reuth b. Neumark			70,0	—	274,9	—	34,0	—	—	—	91,0	—	469,9
3	P. Salzmann.	Leipzig			50,2	77,4	—	64,4	122,2	—	119,0	—	—	—	433,2
4	Br. Pippig	Werdau			45,4	—	262,8	80,1	42,6	—	—	—	—	—	430,9
5	K. Meissner	Oberplanitz			40,9	42,1	258,5	75,9	—	—	—	—	—	—	417,4
6	E. Schenker	Reuth b. Neumark			70,0	71,9	274,9	—	—	—	—	—	—	—	416,8
7	F. W. König	Geithain			—	47,5	—	—	100,6	17,2	74,5	33,4	—	142,1	415,3
8	O. Hausmann	Leipzig			50,2	141,0	—	65,2	122,2	27,3	—	—	—	—	405,9
9	C. Hönig	"			—	77,4	—	66,5	—	27,3	119,0	30,3	81,7	—	402,2
10	E. Kalepp	"			50,2	141,0	—	66,5	—	27,3	—	30,3	81,7	—	397,0
11	Arth. Lindner	Kotzschbar			44,0	75,3	—	61,6	107,7	18,6	—	51,8	—	—	361,0
12	Osk. Scherneck	Leipzig			—	—	—	64,4	122,2	27,3	111,3	30,3	—	—	355,5
13	Alfr. Dressler	"			—	86,8	—	77,1	122,2	27,3	—	30,3	—	—	343,7
14	Alfr. Lindner	Zwenkau			44,5	76,5	—	—	107,7	18,2	73,3	—	—	—	320,2
15	E. Quosdorf	Dresden			34,2	29,9	145,0	54,1	—	—	—	—	—	47,0	310,2
16	Fr. Seifert	Leipzig			—	—	—	70,9	122,2	—	—	30,3	84,7	—	308,1
17	P. Linke	"			50,2	—	257,0	—	—	—	—	—	—	—	307,3
18	A. Becher	Kotzschbar			44,0	75,3	61,6	106,5	18,6	—	—	—	—	—	306,0

Irrtümer behalte ich mir vor.

Etwaige Einwendungen gegen vorstehende Ergebnisse wolle man mit ausreichender Begründung derselben binnen 8 Tagen an den Vorsitzenden des Sport-Ausschusses, Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48, gelangen lassen. — Sollten innerhalb dieser Zeit Einwendungen nicht erfolgen, so werden obige Ergebnisse anerkannt.

Wettbewerb um die meistgefahrenen Kilometer des S. R.-B. 1904.

Hierdurch mache ich die geehrten Bundeskameraden darauf aufmerksam, dass der Wettbewerb um die meistgefahrenen Kilometer, soweit dieselben mit Bundesehrenzeichen zur Auszeichnung gelangen sollen, mit dem 31. Oktober dieses Jahres abschliesst.

Sämtliche Fahrtenbestätigungsbücher, die zur Auszeichnung gelangen sollen, müssen bis spätestens den 10. November, abends 8 Uhr, beim Sport-Ausschuss, Tourenfahrtwarsamt Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48, zur Prüfung durch eingeschriebenen Brief eingegangen sein.

Zur Auszeichnung kommen diejenigen Bundesmitglieder, welche die Mindestleistung von 4000 km in Sparte A und 2000 km in Sparte B in der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober d. J. auf dem einsitzigen Zweirade zurückgelegt und vorschriftsmässig bestätigt haben.

Die beste Leistung aller Preisbewerber wird mit vergoldetem Ehrenzeichen ausgezeichnet. (Mindestleistung jedoch 10000 km in Sparte A und 5000 in Sparte B.)

Der Sport-Ausschuss des Sächs. Radf.-Bundes

Robert Weniger, Vorsitzender.



Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

Zur gefälligen Beachtung!

Laut Beschluss des Bezirksvertretertages zu Leipzig am 30. Oktober 1904 sind unter obiger Rubrik aufzunehmen in erster Linie Veröffentlichungen der Bezirke, erst in zweiter Linie solche von Vereinen, und zwar diese nur, soweit sie Bekanntmachungen von Veranstaltungen derselben betreffen.

Die Redaktion.

Bezirk Auerbach.

Sonntag, den 13. November, nachmittags 3 Uhr, Bezirksversammlung in Auerbach, Restaurant „Stadt Zwickau“.

Das Erscheinen Aller wünscht

Bernh. Kietz, Bezirks-Vertreter.

Bezirk Chemnitz.

Als Tag der Jahreshauptversammlung wurde in der Bezirksversammlung vom 23. Oktober der 4. Dezember, nachmittags 4 Uhr, im Bundeshotel „Johannesgarten“ Zschopauerstrasse festgesetzt. Nachdem soll ein gemütliches Tanzkränzchen mit Damen daselbst stattfinden.

Mit sportlichem „All Heil!“

Alfred Fuder, 1. Bezirks-Vertreter.

Paul Böhme, 2. Bezirks-Vertreter.

Bezirk Dresden.

R.-V. „Alemannia“ Dresden-Pieschen.

Aufgenommen wurden die Herren Schuhmachermeister Pangas und Max Lorenz, Ratsbeamter, ausserdem haben sich die Herren Dutschmann und Teichmann vom Verein abgemeldet. Nach dem Meisterschaftsrennen, welches auf der Dresdener Rennbahn ausgefahren wird, findet das schon

besprochene Abendessen (Gakenessen) und die Preisverteilung statt.

Julius Uhlemann, Vorstand.

August Starke, Schriftführer.



R.-Cl. „Habicht“ Dresden-A. Bundesverein.

Ostbahnstrasse 8. Monatssitzung von 6. September 1904. An Stelle des bisherigen Kassierers, Herrn B. Seiler, welcher aus dem Klub ausgetreten ist, wurde das Mitglied Herr Kaufmann Ernst Münch einstimmig gewählt, welcher das Amt dankend annahm. Neu aufgenommen wurde Herr Loubal.

Monatssitzung vom 4. Oktober 1904. Das Resultat der am 25. September ausgefahrenen Habicht-Meisterschaft wurde bekannt gegeben. Herr Ramm erlangte die bestgefahrene Zeit, und wurde ihm die Meisterschafts-Medaille sowie

Diplom zugesprochen, den 2. Preis erhielt Herr Fleischmann, den 3. Preis Herr M. Ziegenbalg. Die Ueberreichung der Preise erfolgt erst in nächster Sitzung. Herr Kassierer Münch gab Bericht über die Kassenverhältnisse und dankte der Vorsitzende Herr Böhm für den ausführlichen Bericht und erfolgte Richtigsprechung.

Herm. Böhm, Vorsitzender.

O. Wendrich, Schriftführer.

Bezirk Glauchau.

Die nächste Bezirksversammlung findet Sonntag, den 13. November, nachmittags 5 Uhr, im weissen Adler, Gesau, statt und werden alle Bezirksmitglieder hierzu eingeladen. Bericht vom Bezirksvertretertag. Vorführung des Gramophons. 5. Preis.

Der Schlossberg in Waldenburg ist auf unsere Petition versuchsweise freigegeben worden. Im Interesse aller Kameraden liegt es nun, auf diesem Berge Unfälle zu vermeiden.

„All Heil!“

J. Krämer, Bezirks-Vertreter.

Bezirksversammlung Sonntag, den 9. Oktober 1904, bei Bundeskamerad Seidel, Niedermülsen. Eingegangen sind ca. 100 Plakate. Dieselben sollen im Bezirk verteilt werden und vergütet der S. R.-B. für das Verteilen pro Stück 5 Pfg. Kamerad Reinhardt stellt den Antrag, diese zirka 5 Mark der Bezirkskasse zu überweisen. Dieser Antrag wird einstimmig angenommen. Die Wahl des Bezirks-Schriftführers wird bis zur nächsten Versammlung vertagt.

„All Heil!“

Emil Opitz, beauftr. Schriftführer.

Bezirk Kamenz.

Alle Sendungen und Schriftstücke sind an Paul Kühnbach, Kamenz, Bautzenerstr., zu richten. — Sonntag, den 20. November, nachmittags 4 Uhr Bezirks-Versammlung im Bundeshotel „Stadt Dresden“. Sonntag, den 27. November, abends 8 Uhr, hält der R.-C. „Falke“ Wiesa sein Herbstvergnügen ab, wozu die geehrten Bundeskameraden um zahlreiche Beteiligung ersucht werden.

Mit „All Heil!“

Paul Mühlbach, Bezirks-Vertreter.

Bezirk Leipzig.

Fahrausschuss d. Bezirk Leipzig d. S. R.-B.
Zuschriften an den 1. Fahrwart P. Claus, Leipzig, Hainstrasse 25, I. Telephon 764. — Die Fahrsaison 1904 ist zu Ende, wir danken daher allen Sportkameraden für die rege Teilnahme in diesem Jahr und bitten, uns auch für kommandes Jahr ihr Interesse entgegenzubringen. Für unsere Veranstaltungen „Rund um Leipzig“ und „Goldene Armbinde“ ist eine Zeichnungsliste ausgelegt worden, da die Kosten sehr hohe waren. Bisher haben nun gezeichnet:

Frl. Harcuba, Mitglied des Leipziger Stadttheaters	M	2.—
Frl. Becher, Mitglied des R.-V. „Teutonia“	„	—,50
Herr Max Bergmann	„	23.—
R.-V. „Wanderer“	„	10.—
Herr B. Reudnitz	„	10.—
Herr Wilhelm Helbing	„	7.—
R.-V. „Teutonia“	„	6.—
Sammlung Bezirk Leipzig, 2. September	„	4.—
Herr Alfred Pfauter, Lindenau	„	2.—
Herr Otto Bedrich	„	1.—
Herr Richard Seyffarth	„	1.—
Herr Hans Bauer	„	1.—
Herr Arthur Serbe	„	1.—
Herr Ernst Preussner	„	1.—
Herr Franz Reichert	„	1.—
Herr Ernst Rabe	„	—,50
Herr H. Stopje	„	—,50
Herr Paul Claus	„	10.—

zusammen M 81,50

Allen freundl. Gebern sagt der Fahrausschuss herzlichen Dank! Weitere Spenden nimmt der unterzeichnete Fahrwart noch gern entgegen, da die Kosten der Veranstaltung enorme sind.

„All Heil!“

Paul Claus, z. Z. Fahrwart.



R.-C. „Habicht“ Leipzig. Klublokal: Restaurant Moosdorf, Turnerstr. 5. Sitzungen jeden Dienstag abends 9 Uhr, nach denselben gemütliche Kneipe. — In der am 25. Oktober abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Herren für das Jahr 1904/05 gewählt: 1. Vorsitzender Karl Köbel, 2. Vorsitzender Curt Polz, Schriftführer Ernst Maedel, Kassierer Joh. Löttsch, Fahrwart Wilh. Schmidt, Zeugwart Joh. Löttsch.

K. Mölbel, 1. Vorsitzender.
E. Maedel, Schriftführer.

R.-V. Oetzsch 1900. Vereinslokal: Restaurant zum Mittelpunkt. Versammlungen Mittwoch nach Erscheinen der Bundeszeitung, abends 9 Uhr. Die diesjährige Schlussausfahrt findet Mittwoch (Busstaz), den 16. November, nachmittags 2 Uhr statt. Gäste willkommen. Mittwoch, den 9. November Versammlung.

„All Heil!“

Otto Türpe, Vorsitzender.
Wilh. Schumann, Schriftführer.

Bezirk Rochlitz.

Die diesjährige Bezirkshauptversammlung findet Sonntag, den 27. November, von nachmittags 2 Uhr an, in Narsdorf im Bundes-Gasthof des Herrn Krasselt statt. Im Interesse des ganzen Bezirkes ist das Erscheinen aller Bezirkskameraden höchst erwünscht. — Tagesordnung: Vollständige Neuwahl der Bezirksvorstandsschaft, Rechnungsablage, Bericht über das verflossene Jahr und über den Bezirksvertretertag.

Mit sportlichem „All Heil!“

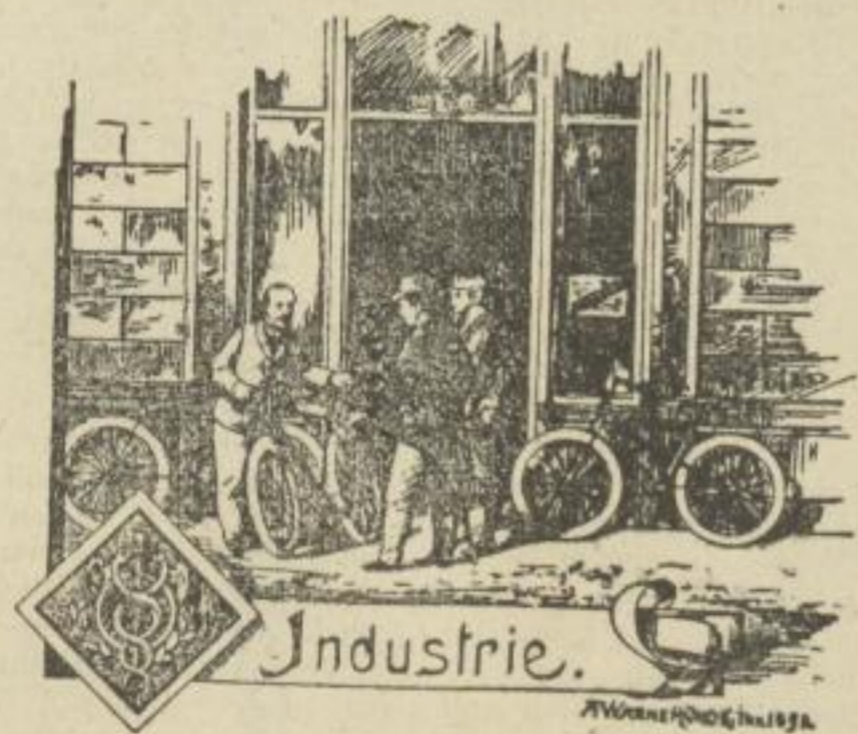
F. W. König, Bezirks-Vertreter.

Bezirk Zwenkau.

Die Einrichtung des in der Bezirksvertreter-Versammlung am 30. Oktober in Leipzig neugegründeten Bezirkes Zwenkau erfolgt Sonntag, den 13. November, nachmittags 4 Uhr, im Schützenhause zu Zwenkau.

I. A.: Köthnig.

Rundschau.



Von der Krystall-Palast-Schau 1904

bringen wir in Nachfolgendem einige kurze Beschreibungen, wie solche schon in voriger Nummer erfolgt sind.

Die „Presto-Werke“ Günther & Co., Kommandit-Gesellschaft, Chemnitz, nehmen die Stände 115—116 ein. Das „Presto“-Motorzweirad ist so einfach wie möglich gehalten, um durch die Einfachheit der Bedienung dem Fahrer eine grössere Uebersicht des Terrains zu geben. Die während der Fahrt zu bedienenden Hebel sind so angebracht, dass ein Loslassen der Lenkstange

während derselben nicht nötig ist. Es ist ferner auf ein leichtes Antreten des Rades Rücksicht genommen, so dass auch jeder, einigermaßen sichere Radfahrer sofort das Motorrad bedienen kann.

Der Antrieb erfolgt durch Keilriemen. Derselbe gewährleistet eine geringe Entfernung des Druckes vom Hauptlager des Motors und eine möglichst grosse Reibungsfläche bei geringer Breite. Durch die grosse Stärke des Riemens und die vorteilhafte Verbindung ist ein zerreißen desselben fast nicht möglich. Er kann während der Fahrt durch eine in Kugellagern laufende Rolle angespannt werden. Die Spannrolle bietet den Vorteil, dass der Riemen bei etwaiger Ausdehnung nicht erst gekürzt zu werden braucht, andernfalls kann durch Lockern des Riemens ein Weiterlaufen des Motors, bei stillstehendem Rade durch Gleiten des Riemens erzielt werden, um bei eventuellem Aufahren des Rades nicht erst den Motor mit antreten zu müssen. Mitgeliefert wird die Spannrolle jedoch nur auf besondere Bestellung.

Die Zündung des „Presto“-Motors erfolgt auf elektrischem Wege durch Akkumulatoren-, sowie auch durch eine bewährte elektromagnetische Zündung. Der Akkumulator, sowie die Induktionsspule zur Verstärkung des Stromes befinden sich in einer besonderen Abteilung des Benzinkastens. Der Akkumulator hat eine Kapazität von 30 Ampère-Stunden und reicht für eine Fahrt von ca. 1500 Kilometern. Derselbe kann jederzeit wieder geladen werden.

Die elektromagnetische Zündung arbeitet mit Zündkerze. Der Antrieb des Apparates erfolgt direkt vom Motor aus und ist eine Verstellung des Apparates durch Erschütterung oder Sturz unmöglich.

Die Bremsung des Rades geschieht an der Hinterradachse, vermittelt einer grossen Bremsscheibe, welche durch kräftigen Rücktritt der Pedale erfolgt. Eine zweite Bremse von der Lenkstange aus betätigt, wirkt auf die Vorderradbremsscheibe. Durch die vorteilhafte Anordnung des Antriebrades auf die Hinterradachse werden mit dem $2\frac{1}{2}$ HP. Motorrade Geschwindigkeiten von 50 bis 60 Kilometer per Stunde erreicht. Es kann ferner durch Verstellung des Frühzündungsmomentes und Abdrosselung des Gemisches eine langsamste Geschwindigkeit von ca. 6 Kilometer per Stunde erzielt werden. Steigungen bis 10 Proz. können ohne Benutzung der Pedale genommen werden.

Die Fahrradwerke „Bismarck“ G. m. b. H., Bergerhof (Rheinland), stellen auf Stand 133 u. a. ein vortreffliches Motorrad aus.

Der Rahmen. Entsprechend den Anforderungen, welche man an ein Kraftfahrzeug stellen muss, ist der Rahmen desselben sehr stark gehalten, Rohre und Verbindungsteile sind äusserst kräftig gewählt und durch Innenlötung verbunden; dabei ist auch Wert auf elegante Form gelegt.

Die Vordergabel ist so sorgfältig gebaut, dass das Rad unbedenklich selbst auf den schlechtesten Wegen benutzt werden kann.

Der Motor ist stehend im Rahmen eingebaut, weil bei dieser Anordnung eine zuverlässige Oelung aller sich reibenden Teile und eine äusserst geringe Abnutzung besonders des Zylinders und Kolbens erzielt wird.

Die Konstruktion des Motors ist eine seit Jahren bekannte und bewährte, er leistet $2\frac{3}{4}$ PS. und zieht selbst bei stark ansteigendem Gelände so gut durch, dass ein Mitretten nicht nötig ist.

Die Fahrgeschwindigkeit kann bis 50 km die Stunde erhöht und auf 8 km herabgemindert werden.

Der Vergaser arbeitet selbsttätig und tadellos, wodurch ein gleichmässiger und ruhiger Gang des Motors gesichert ist.

Der Zündungsmechanismus besteht aus Zündungsgehäuse am Motor (Unterbrecher), Zündkerze, Akkumulator, Induktionsspule, Lengstangenkontaktgriff und Kontaktstiftgehäuse an der Lenkstange. Auf Wunsch liefern wir auch gegen entsprechenden Aufpreis magnetische Zündungen.

Das Reservoir ist aus starkem Messingblech und besteht aus den Abteilungen für Oel, für Benzin, für Zündspule und für Akkumulator. Ausserdem ist noch ein Raum für 1 Reserve-Akkumulator vorgesehen, dessen Mitführung sich als sehr zweckmässig erwiesen hat.

Die Oelpumpe dient zur Entnahme des Oels aus dem Reservoir; sobald dieselbe gefüllt ist, stellt man sie durch den Hahn ab und drückt das in der Pumpe befindliche Oel mit dem Kolben in den Motor, welcher durch die Oelleitung mit der Pumpe verbunden ist. Durch den Glaszylinder an der Pumpe ist der Oelvorrat jederzeit ersichtlich.

Der Antrieb erfolgt durch einen Keilriemen ganz vorzüglicher Qualität, welcher durch einen sehr praktischen, mit der Hand leicht löslichen und doch sicheren Riemenverbinder zusammengehalten wird. Derselbe hat sich von allen Riemenarten als der beste und praktischste erwiesen. Auch ist bei dem Keilriemen ein Riemenspanner überflüssig.

Als Bremse ist eine sehr wirksame Vorderradbandbremse verwandt worden, welche es ermöglicht, schon nach wenigen Metern anzuhalten. Dieselbe führt durch das Steuerrohr und verleiht dadurch dem oberen Bremsgestänge eine ganz besondere Stabilität, auch ist sie vor Schmutz und Staub geschützt. Als zweite Bremse dient die Gegenkompressionsbremse, welche nach Ausschalten des Motors durch den linken Handgriff in Kraft tritt, weil dann der mit dem Hinterrade durch den Riemen verbundene Motor stark bremsend wirkt.

Besonders hingewiesen sei auf die feststellbaren und während der Fahrt umschaltbaren Tretkurbeln, welche dann als bequeme Fussraster dienen. Jeder Motorfahrer



wird es als einen Uebelstand empfunden haben, dass die Pedale den Füssen keinen festen Halt bieten, was besonders bei längeren Fahrten sehr ermüdend wirkt. Diesem Mangel ist hier dadurch abgeholfen, dass ins Tretkurbellager ein Mechanismus eingebaut ist, vermittels dessen die Tretkurbeln während der Fahrt festgestellt und umgeschaltet werden können, sodass beide Füsse eine bequeme und feste Stellung nach vorn erhalten, welches auch die Sicherheit des Fahrens bedeutend erhöht. Diese Fussrasterstellung der Pedale kann während der Fahrt wieder in Antriebsstellung zum Mitretten geschaltet werden. Der Mechanismus ist sehr einfach und sicher.

Max Fuchs, Dresden-Blasewitz, zeigt auf Stand No. 220 seinen Motorzweirad-Anfahrständer. Das Antreten des Motorrades bei Beginn der Fahrt hat gewiss schon mancher mühsam und lästig empfunden, besonders wenn der Motor bei kühlem oder feuchtem Wetter nicht sogleich anspringen will, oder wenn man sich, wie es selbst im heissen Sommer vorkommen kann, durch längeres Antreten abquälen muss, ehe man Zündung bekommt, um sich dann, ordentlich in Hitze geraten, beim kühlen Luftzug einer flotten Fahrt eine empfindliche Erkältung zuzuziehen. Ein ebenso zweifelhaftes wie anstrengendes Unternehmen war bisher das Anfahren in Steigungen, sofern man nicht etwa vorzog bergabfahrend den Motor anspringen zu lassen und sodann umkehrend die Steigung zu nehmen, was für den besonders in gebirgigen Gegenden in Geschäften Reisenden immerhin beträchtliche Zeitverluste bedeutet. Es wird daher sicherlich der automatische Motorrad-Anfahrständer „Fuchs“ mit Freuden begrüsst werden, durch dessen Anwendung alle diese Unannehmlichkeiten vermieden werden. Dieser zum Patent und als Gebrauchsmuster angemeldete Kippständer ermöglicht dem Fahrer, nachdem dieser den Motor des auf dem Ständer aufgestellten Rades in Betrieb gesetzt und alles in Ruhe eingesetzt hat, ohne weiteres vom Ständer aus abzufahren, ohne dass es nötig wäre, den Motor zum Hochklappen des Ständers nochmals abzustellen und die Maschine von neuem anzutreten. Ein kurzer Ruck des Fahrers nach vorwärts genügt, den Ständer zum Ueberkippen zu bringen, worauf das vom Motor bereits angetriebene Hinterrad den Erdboden berührt und sofort treibend wirkt. Der Fahrer kann also seine ganze Aufmerksamkeit sogleich dem Kurs zuwenden und braucht sich nicht um den selbsttätig hochgehenden Ständer zu kümmern. Bei dem Ueberkippen erfolgt sogleich eine Vorwärtsschiebung des Rades, die ein stossfreies sanftes Anfahren ermöglicht und dieses besonders in Steigungen erheblich erleichtert. Durch Mitretten kann hierbei die Wirkung des Ständers unterstützt werden, so dass ein Anfahren in den steilsten Steigungen selbst da noch mühelos erfolgen kann, wo der nicht mit dem Anfahrständer „Fuchs“ ausgerüstete Fahrer schon längst den Versuch hierzu als aussichtslos aufgegeben haben wird. Wie erwähnt, schnellt der Kippständer beim Freiwerden nach dem Anfahren selbsttätig hoch und klinkt in seine wagerechte Ruhelage ein, in der er sich mittels einer Klingvorrichtung, die ebenfalls zum Patent angemeldet ist, selbsttätig sichert, so dass er nur von Hand wieder freigemacht werden kann.

Der Anfahrständer „Fuchs“ ist aufs sorgfältigste ausprobiert und stellt infolge seiner absolut sicheren, vollkommen selbsttätigen Wirkungsweise eine ganz hervorragende Neuerung gegenüber den bisher üblichen schweren, nur von Hand hochklappbaren Radständern dar. Bei aller Festigkeit besitzt er das geringe Gewicht von ca. 2 kg und lässt sich mit Hilfe einer einzigen Schraube in einem seiner Füsse sofort am Rade anbringen. Infolge seiner Aufstellung auf nur drei Füssen gewährleistet er einen sicheren Stand des Rades, selbst auf unebenem Erdboden, den fast stets wackelnden, auf vier Füssen ruhenden Ständern gegenüber. Am Hinterrade angebrachte Gepäckträger oder Anhängewagen stören den Anfahrständer „Fuchs“ nicht in seiner sicheren Wirkungsweise.

Dobernecker & Groh, Leipzig stellen auf den Ständen 77–78 neben Norikum- und Triumph-Motor- und Fahrrädern solche der Brennabor-Werke aus. Was speziell die Brennabor-Motorräder anlangt, so ist Brennabor 37 ein seinem Zweck entsprechend in allen Teilen kräftig gearbeitetes Motor-Zweirad. Es hat ovale Stahl-

Göricke's Westfalen- und Motor-Rad

 siegen überall! 

Hamburg	10 km-Motorrennen	I. Preis.
	3 HP gegen 10—14 HP-Motoren.	
	Hierzu schreibt die Rad-Welt: „Rieken, der nur ein Strassen-Motorrad fährt, geht mit der Führung ab und überrascht durch einen schönen Sieg.“	
Bromberg	Eröffnungsfahren	I. Preis.
	Hauptfahren	I. Preis.
	10 km-Fahren	I. Preis.
	30 km-Fahren	I. Preis.
Hoorn (Holland)	Hauptfahren	I. Preis.
Köln	25 km-Rennen	I. Preis.
	Stundenrennen	II. Preis.

Bielefelder Maschinen- & Fahrrad-Werke.

Gegründet 1874.

Aug. Göricke.

Gegründet 1874.

Möve = Motorräder Fahrräder

sind unübertroffen!

Thür. Maschinen- und Fahrradfabrik **Walter & Co.**

G. m. b. H., Mühlhausen i. Thür.





Benzin 680/85

für
Autos u. Fahrräder

gebe ich so lange mein enormer und günstiger Abschluss reicht zu **26 Pfg.** per Liter ab

Benzinhaus Europa

O. Schürenberg, Schalke i. W.

 Versand von 10 Liter an. 

Automobil-
Werkstatt-
Fuss-
Telescop-
Taschen-

**Welt-
Luftpumpen**

sind infolge ihrer vorzüglichen Qualität allgemein beliebt

Arno Zierold

Crimmitschau i. Sa.

kurbeln, Brennabor-Glockenlager, starke Tiegelgussstahlspeichen, schwarz emaillierte starke Motorfelgen, Brennabor-Kugellager D. R.-G.-M., extrastarker und breiter Motorsattel, kräftige, sicherwirkende Vorderradbandbremse, Lenkstange No. 2 mit Innenbefestigung, starke prima Motorpneumatiks, Freilaufzahnkranz, Riemenscheibe am Hinterrad, Fusshalter, Rahmentasche mit vollständigem Werkzeug, ca. $2\frac{1}{4}$ HP. oder ca. 3 HP-Motor.

Brennabor 38, Motor-Zweisitzer, hat ovale Stahlkurbeln, Brennabor-Glockenlager, starke Tiegelgussstahlspeichen, schwarz emaillierte starke Motorfelgen, Brennabor-Kugellager D. R.-G.-M., extrastarke Motorsattel, am Vorderrad kräftige, sicherwirkende Bandbremse, am Hinterrad Handzugfelgenbremse, Lenkstangen No. 2, starke prima Motorpneumatiks, Freilaufzahnkranz, Celluloid-Kettenschutz, Riemenscheibe am Hinterrad, Fusshalter, Rahmentasche mit vollständigem Werkzeug, ca. $2\frac{1}{4}$ HP. od. ca. 3 HP Motor.

Brennabor 39, ein Motor-Gepäckdreirad, hat ovale Stahlkurbeln, Brennabor-Glockenlager, starke Tiegelgussstahlspeichen, schwarze emaillierte starke Motorfelgen, Brennabor-Kugellager D. R.-G.-M., extrastarker Motorsattel, am Vorderrad kräftige, sicherwirkende Handbremse, Friktionskuppelung, Vorgelege, Differentialgetriebe, auf das Vorgelege wirkende kräftige Bandbremse, Lenkstange No. 1, starke prima Motorpneumatiks, Fusshalter, Rahmentasche mit vollständigem Werkzeug, ca. $2\frac{1}{4}$ HP. oder ca. 3 HP. Motor.

Auch dieses Rad ist seinem Zweck entsprechend in allen Teilen kräftig gearbeitet.

B. Polack, Waltershausen i. Th., Superior-Pneumatik-Fabrik, brachten auf der Krystall Palast-Schau u. a. den selbstdichtenden „Eole“-Luftschlauch ohne Ventil für Automobile und Motorräder. Dieser Artikel ist für die gesamte Automobil-Welt von weittragender Bedeutung und durch die Erfindung desselben wurde die entgeltliche Lösung eines wichtigen Problems erreicht. Seit Bestehen des Automobil- und Motorrad-Sportes wird es sicher von jedem einzelnen der Beteiligten als eine Unvollkommenheit empfunden, dass in einem gewöhnlichen Luftschlauch mit Ventil und sei er auch das zuverlässigste Fabrikat, doch nicht volles Vertrauen gesetzt werden kann und ganz besonders darf man von dieser Unvollkommenheit doch im Hinblick auf die jeweilig stattfindenden Zuverlässigkeitsfahrten sprechen, denn wie manch' bestimmt erwarteter Erfolg ist bei solchen Gelegenheiten durch Versagen der Luftschläuche infolge Eindringens von Nägeln oder sonstigen spitzen Gegenständen schon vereitelt worden! Derartige Enttäuschungen sind jedoch bei Benutzung des ventillosen Eole-Luftschlauches ausgeschlossen, da derselbe infolge der inneren unvulkanisierten Schicht aus reinem Para-Gummi jede Verletzung sofort von selbst schliesst, so dass ein Entweichen der Luft unmöglich ist.

In richtiger Würdigung der mannigfachen Vorteile dieses Schlauches muss die vorliegende Erfindung zweifellos von jedem Interessenten als eine Errungenschaft von unschätzbarem Werte anerkannt werden.

Die Fahrradwerke Cless & Piessing, Graz, Vertreter Dobernecker und Groh, Leipziger Fahrzeug-Manufaktur, stellten ihre Noricum Motor-Zweiräder aus, die durch folgende Vorzüge ausgezeichnet sind:

Ganze Bedienung des Motors während der Fahrt von der Lenkstange aus.

Acusserst kräftige Bauart, daher für die schlechtesten Strassenverhältnisse geeignet.

Langgestreckter, niedriger Rahmen, um das seitliche Rutschen auf nassen Strassen zu vermeiden.

Beste Anordnung des Motors, Vergasers, Magnets etc., so dass alle diese Teile leicht zugänglich sind.

Bei der Konstruktion der mit grösster Präzision in eigenen Werken gebauten Einzylinder- und Zweizylinder-Motoren wurde auf grösste Lebensdauer der Teile, welche einer Abnutzung unterliegen, Rücksicht genommen. Die Motore haben Magnetzündung mit gesetzlich geschützter Abreissmechanik, welche zwischen dem Maximum und dem Minimum beliebig verstellbare Vorzündung ge-

gestattet, oder Batteriezündung, Zündflansch, respektive Zündkerze ist nach vorn gerichtet, daher bestens gekühlt und bei Stürzen vor Beschädigung geschützt, der bestens bewährte Spritzvergaser ist eigenen Fabrikats mit genauer einstellbarer Gemischregulierung und Drosselhahn, daher geringster Benzinverbrauch, das grosse Benzin-Reservoir enthält sieben bis zehn Liter Inhalt, daher selbst auf grösseren Touren kein Aufenthalt wegen Nachfüllens.

Ein 35 mm breiter Flachriemen bester Qualität ist durch eine über dem Tretilagergehäuse auf Kugeln drehbare Führungsrolle gezwungen, einen möglichst grossen Bogen der Treibrolle zu umspannen, so dass derselbe schon bei sehr geringer Anspannung nicht mehr gleitet, mithin grösste Schonung und geringster Kraftverlust.

Auf die Riemenfelge wirkt eine Backenbremse, welche beim Ausmontieren des Hinterrads nicht im Weg ist.

Brandenburgia, Fabrik für Fahrradteile.

Kugellager und Nähmaschinen, vorm. Wasmuth & Eisenmenger A.-G., Brandenburg a. H. Der soeben erschienene Katalog für 1905 verzeichnet Naben, Ketten, Freilaufzahnkranz, Achsen, Lagerschalen, Kettenräder, Kurbeln, Kettenradgarnituren, Kugelpf-Steuerteile, Gemeindegabeln und Bohrer. — Die Naben sind vorzüglich ölhaltend und staubsicher mit Filzdichtung und Staubkapsel; die Konen können ohne Entfernung der Kapsel und Filzdichtung herausgenommen werden. Die Ketten sind von hervorragender Dauerhaftigkeit, die durch eine sorgfältige Härtung sämtlicher Rollen, Stifte, sowie Hülsen in erster Linie begründet wird. Sämtliche Ketten sind auf eine Belastung von 600 kg. geprüft, eine Abnutzung derselben ist auch nach langer, starker Benützung kaum zu konstatieren. Mit ihrem freilaufenden Zahnkranz bringt die Firma einen wirklich tadellos funktionierenden Freilauf auf den Markt.

Die Deutsche Maschinen- und Werkzeug-

fabrik, G. m. b. H., Glauchau, Leipzig, Bukarest, brachte auf Stand No. 264 ihre Schnellhobelmaschinen zur Ausstellung. Die Schnellhobelmaschine No. 8 eignet sich besonders zur Bearbeitung schwerster wie kleinster Arbeitsstücke, da bei der Konstruktion zunächst die kräftige, solide Ausführung der einzelnen Teile massgebend war, während gewöhnlich die Erlangung eines möglichst grossen Hubes die Hauptrolle spielt. Die Horizontalbewegung des Tisches ist selbsttätig und besitzt einfachste Umsteuerung. Die Vertikalstellung des Stahlhalters geschieht von Hand, wird aber auf Wunsch selbsttätig geliefert. Wellen bis 80 mm Durchmesser können, durch den Ständer gelegt, bearbeitet und genutet werden. Stärkere Wellen lassen sich, auf den Tisch gespannt, an der Maschine vorbeilegen und auf diese Weise ebenfalls nuten. Die Maschine hat beschleunigten Rückgang. Die Hublänge ist während des Ganges leicht von aussen verstellbar und durch einen am Stößel befestigten Zeiger von einer Skala abzulesen. Der Hobelkopf ist mit Gradeinteilung versehen um in jeden Winkel stellbar. Der kastenförmige Tisch hat auf allen Seiten T-Nuten und ist abnehmbar, sodass sperrige oder grosse Arbeitsstücke direkt an die Maschine gespannt werden können. Der Tisch lässt sich spielendleicht durch Schraubenspindel und Stahlschneckengetriebe auf- und abwärts bewegen. Durch eine an der Seite befindliche grosse Tür sind die inneren Teile gut zugänglich und leicht zu ölen. Die Maschine hat drei Geschwindigkeiten. Auf Wunsch wird eine Nutstossvorrichtung mitgeliefert, welche zum Stossen von Keilnuten etc. in Scheiben und Rädern von unbegrenztem Durchmesser dient.

Die Schnellhobelmaschinen No. 15 und 16 sind besonders geeignet für feine und genaue Arbeiten jeder Art und für jedes Metall. Das Prädikat „Schnellhobel“ verdienen diese Maschinen mit grösstem Recht und sind solche daher hervorragend zur Massenfabrikation geeignet. Die Verstellung des Hubes geschieht leicht auch während des Ganges. Für sehr genaue Arbeiten ist zur Regulierung des Hubes am Umsteuerhebel noch eine Feineinstellschraube angebracht. Stelleinrichtungen sind bequem von der Seite des Arbeiters aus zu erreichen. Der Stößel ist lang geführt, hat sehr schnellen Rücklauf und läuft stets mit gleichmässiger Geschwindigkeit. Der Hobelkopf ist nach Skala in jedem Winkel stellbar. Der Anspanntisch hat automatische Horizontalbewegung. Derselbe ist bei Maschine

Jahrespreis 1 Feld 36 mal:
 Eine $\frac{1}{64}$ Seite 18 Mk.
 " $\frac{1}{32}$ " 35 "
 " $\frac{1}{16}$ " 52 "
 " $\frac{1}{8}$ " 70 "
 vorausbezahlbar.

Adress-Tafel.

Wo kehre ich ein?
 Und wo habe ich die beste Verpflegung?

Kleinsten Raum:
 Eine $\frac{1}{64}$ Seite.
 Grösster Raum:
 Eine $\frac{1}{8}$ Seite.
 Eintritt kann zu jeder
 Zeit erfolgen.

Schützenhaus
L.-Sellerhausen
 Rich. Hertel.
 Empfiehlt seinen grossen Gesellschafts-Saal und grossen schattigen Garten, sowie elegant eingerichtete Lokalitäten den geehrten Radfahrern zur gefl. Benutzung.

Restaurant
„Goldener Löwe“
 Möckern b. Leipzig
 Empfehle den geehrten Radfahrern meine freundlich.
Lokalitäten.
 ff. Biere. Vorzügliche Küche.
 Bundeswirt **Martini.**

Feldschlösschen v
 v **Grossstädteln**
 bei Gaschwitz.
 Empfehle den geehrten Radfahrern mein Konzert u. Balletabblisement nebst Garten u. Asphaltkegelbahn. Für Küche und Keller ist bestens gesorgt.
Franz Graf, B.-M.

Restaurant * Café * Konditorei
„Zur Tauchnitzbrücke“
Bestes Ziel für auswärtige Vereine.
 Unentgeltliche Aufbewahrung der Räder.

Etablissement
Monarchenhügel
Liebertwolkwitz
 Erstklassiges Bunde-lokal. Grösste Fahrradhilfsstation u. Reparaturwerkstatt. Stadtbk. vorzügl. Speisen u. Getränke.
R. Taube.
 Telephon Liebertwolkwitz No. 12.

Park Meusdorf
 mit Fürst Schwarzenberg-Denkmal, Aussichtsturm und Obstweinschänke. Zwei grosse Säle 3000 und 1000 Personen fassend. Um gütigen Zuspruch bittet
F. Aug. Fichtner, B.-M.

Forsthaus Raschwitz
 Herrliche Waldpartie für Radler, Fussgänger, Reiter u. Fahrer. Am Ausgang des Radfahrweges gelegen. Sammelpunkt der Radler. Grosser schattiger Garten. Direkt an der Strassenbahn Rossplatz-Gautzsch.
 Tel. 3561. **A. verw. Gempe, B.-W.**

Kotel Kratzsch, Zeitzerstr. 19.
 Empfehle allen Sportskameraden Lokalitäten, Vereinszimmer u. gute Uebernachtung, sowie ff. Küche zu kleinen Preisen. Inh. F. Rümmler.



Scholzes Tel. 5456.
Crostitzer u. Kulmbacher Bierstuben
Leipzig, Albertstrasse 6.
 Die von mir geführten Biere sind in **Globus Selbstschänkern** à 3 und 5 Liter stets frisch gefüllt zu haben. Freundl. Vereinszimmer den Bundeskameraden bestens empfohlen.

Waldschloss Oberholz
 a. d. Bahnlinie L.-Geithain empfiehlt allen Bundeskameraden seine Lokalitäten zur gefl. Benutzung.
H. Seyfarth, B.-M.

Achtung Radler!
 Unlauterer Wettbewerb wird bestraft!
Ich verschenke Fahrräder!
 weil ich Insertionskosten und überhaupt hohe Reklamekosten sparen, aber trotzdem meine Waren schnell bekannt machen will.
 Bedingungen (kein Gutschein) Prospekt und Hauptkatalog sende sofort nach Erhalt einer Postkarte gratis und franko.
Fahrrad-Bestand- und Zubehörteile
 in enormer Auswahl nur erstklassiger Fabrikate liefere gegen Einsendung dieses Inserates **zu Händlerpreisen an Private!**
Leipziger Fahrrad-Kauf, Franz Beyer,
 Leipzig 85.
 Seb. Bachstr. 39/41, Kochstr. 7, Dresdenerstr. 9.
 Engros-Lager und Versand nur:
 Seb. Bachstr. 39/41. — Telephon No. 8633.
 Damen- und Herren-Räder, sowie Motorsitzer werden verliehen.


Bundesmützen à Mk. 2.25
Herren-Garderobe nach Mass
 Spezialität: **Radfahrer-Anzüge**
 empfiehlt
Rich Voigt, Leipzig, Promenadenstr. 11, pt.

Kein Fahrrad oder Motorrad mehr
ohne federnde Handgriffe
 an den Lenkstangen (Syst. Dr. Thierfelder) hergestellt empfohlen! Keine Ermüdung, selbst bei längsten Touren! An jedem Rade anzubringen. Beim Selbstfahrer-Kommando der Verkehrstruppen im Gebrauch! Herr Dr. Schulz, Gleidernwiesen schreibt: „Ihre federnden Lenkstangen-griffe sind eine Erlösung.“ Prosp. grat.
 Alleiniger Fabrikant:
H. W. Hellmann,
 Maschinen- und Apparatebau,
Berlin SW., Neuenburgerstr. 31.
 Telegramm-Adresse: Hermineß-Berlin.


 Federnder Handgriff für Fahrräder u. Motorräder. D. R. P. No. 150513.


 Federnder Sicherheitsgriff für Motorräder. System Dr. med. Thierfelder.

No. 16, abweichend von der Zeichnung, schräg aufwärts stellbar und auch abnehmbar, sodass grössere Arbeitsstücke unmittelbar an die Maschine gespannt werden können. Bei Maschine No. 15 lassen sich Wellen von 60 mm Durchmesser und bei Maschine No. 16 bis 95 mm Durchmesser durch den Ständer legen und auf diese Weise bearbeiten. Die Spindeln am Hobelkopf, sowie zum Hoch- und Tiefstellen und Horizontaltransport haben Metergewinde und an ihren Bunden eine Skala, sodass man Höhen- und Seitenstellungen genau ablesen kann.

Bravour-Fahrräder der Bravour-Fahrrad- und Maschinenfabrik, Leipzig. Die Zeit ist wieder gekommen, wo sich ein jeder Fahrradhändler für die kommende Saison vorbereitet und seine Einkäufe in Fahrrädern und Zubehörsachen bewirkt. In den bisher geführten Originalmarken wird ihm die Wahl kein grosses Kopfzerbrechen bereiten. Ungemein schwieriger liegt jedoch die Entscheidung bei der Spezialmaschine, wie sie in Qualität für den reellen Geschäftsmann, welcher auch bei der billigsten Gebrauchsmaschine sein Renommee wahren will, in Frage kommt. Mit den Fabrikaten der sogen. billigen Leute der Branche, die bei fabelhaft billigen Preisen allerbeste Qualitäten versprechen, sind in der Praxis durch die Bank sehr unangenehme und unliebsame Erfahrungen gemacht worden. Es empfiehlt sich daher im eigensten Interesse, nur Spezialräder in mittlerer Preislage und von guten bekannten Häusern zu kaufen.

Als eine streng solide und sehr leistungsfähige Bezugsquelle haben wir die Bravour-Fahrrad- und Maschinenfabrik, Leipzig, kennen gelernt. In ihren Bravour-Modellen 1905 bietet die Fabrik den Interessenten in Qualität und Preis Vorteile, die sie in den Stand setzen, auch den verwöhntesten Anforderungen gerecht zu werden. Ausserdem ist ihren Kunden Gelegenheit geboten, sich ein wirklich erstklassiges Bravour-Rad zu einem populären Preise anzuschaffen. Gleich wie die Fabrik in Rohmaterial nur die besten Fabrikate verwendet, so liefert dieselbe ihre Bravour-Räder ebenfalls mit einer erstklassigen Qualität Pneumatiks unter ihrer gesetzlich geschützten Marke „Bravour“ mit voller 12monatlicher Garantie.

Wie uns berichtet wurde, erzielte die Fabrik in der zurückgelegten Saison einen enormen Umsatz und hat damit bewiesen, dass sie mit ihrer Auswahl das Richtige getroffen hat. Es werden daher alle Reflektanten gut tun, bei ihren Abschlüssen für das Bravourrad einen Platz solange offen zu halten, bis sie sich in Leipzig die 1905er Modelle angesehen haben. Mit ausführlicher Spezialpreislage steht die Bravour-Fahrrad- und Maschinenfabrik, Leipzig, gern zu Diensten.

Der Firma Franz Sauerbier, Berlin S.W., Friedrich-Strasse 231, Spiralfedern-, Feilen- und Werkzeug-Fabrik, Drahtzieherei, ist von Worlds Fair St. Louis 1904 für Ausstellung von Kühlern ihres Systemes in Gruppe 72 die bronzene Medaille (höchster Preis) für diese Gattung verliehen worden.



Das nächstjährige Gordon-Bennet-Rennen wird bestimmt im Juni bestritten werden. Betreffs der Rennstrecke schwankt man noch immer zwischen einem Rundwege bei Vichy oder Aix-les-Bains. Dr. Gordon Bennett, der Stifter des Pokals, lässt zurzeit grosse silberne „Plaquettes“ anfertigen, von denen jeder Klub, der die berühmte Trophäe schon wenigstens einmal gehalten hat, eine erhält. Es haben also bisher der Französische, der Englische und der Deutsche Automobil-Klub Anspruch auf diesen Ehrenpreis.

Bruno Denke errang am Sonntag, den 9. Oktober in Breslau im Stundenrennen einen neuen Sieg, während im Fliiegermatch Scheuermann, mit Wegener als

Der Sächsische Radfahrer-Bund

ist das Muster eines Landesverbandes.

(Ausspruch des Bundes deutscher Herrenradfahrer-Verbände Oesterreichs).

Zweiten, Sieger blieb. In Charkow gewann G. Schilling, ein Match gegen Eros, Kudela und Peter, sowie das Hauptfahren des gleichen Tages. — Alwin Grosse konnte in Dresden am 9. Oktober das 20 und auch das 30 Klm.-Rennen für sich herausfahren und somit zwei neue Siege auf sein Konto bringen. Alle Sieger benutzten die berühmte Marke „Brennabor.“

Der König von Italien und die Radfahrer.

Eine schöne und eigenartige Huldigung wurde dem König Viktor Emanuel von den italienischen Radfahrern dargebracht. Dreitausend Mitglieder zahlreicher Vereine fanden sich in Raconigi zusammen und defilierten auf reich geschmückten Maschinen im Park des königlichen Schlosses. Der junge Monarch und seine Gemahlin wohnten, auf der grossen Freitreppe stehend und von ihrem Hofstaate umgeben, mit sichtlicher Freude dem hübschen Aufzuge bei, an dem sich siebenzehn Radfahrer-Musikkapellen beteiligten. Die Präsidenten der Vereine wurden hierauf von dem König empfangen, dem sie eine goldene Erinnerungsmedaille nebst einer Urkunde überreichten. Bekanntlich ist der König von Italien ein grosser Freund aller Sports, besonders aber des Radfahr- und Automobilsports, und die italienischen Sportsleute wissen das zu würdigen.

In Berlin-Treptow fand am Sonntag, den 30. Oktober ein Verfolgungs-Rennen über 30 Km. statt, an welchem die Fahrer Stellbrink, Alecka und Schönebeck teilnahmen. Sieger des Rennens war Stellbrink, welcher als Malmann startete, auf Brennabor.

Die Bekleidung für den Motorradfahrer erfordert neben dem Motorrad die grösste Aufmerksamkeit des Fahrers, da dieselbe beim Gebrauch ausserordentlich in Mitleidenschaft gezogen wird. Durch eine zweckmässige Bekleidung wird nicht nur die Annehmlichkeit des Fahrens erhöht, sondern auch eine wesentliche Geldersparnis erzielt. Bei der Lederbekleidung, die man bisher für die allein zweckmässige hielt, hat sich gezeigt, dass dieselbe in den geringeren Qualitäten zu schwerfällig und unbehaglich ist, zumal während der wärmeren Jahreszeit, während sie bei besseren und feineren Qualitäten zu empfindlich und zu wenig haltbar ist.

Ferner wirkt die Lederbekleidung, wenigstens während der mittleren Jahreszeiten, direkt gesundheitsschädlich, da sie absolut luftdicht ist und den Körper an jeder Ausdünstung hindert, sie ist also hygienisch unzweckmässig. Ausserdem ist es bei grösseren Touren immer erforderlich, einen Zivil-Anzug mitzuführen, da man sonst nicht imstande ist, sich gesellschaftlich zu bewegen.

Es ist somit für den Motorradfahrer ein dringendes Bedürfnis nach einem Kleidungsstück entstanden, das den Fahrer vor scharfem Luftzug, Staub, Schmutz und Nässe schützt, der Gesundheit nicht schädlich ist und das dem Fahrer nach Beendigung der Fahrt gestattet, sofort gesellschaftsfähig, d. h. trocken, staub- und schmutzfrei zu sein.

Ein allen diesen Anforderungen entsprechendes Kleidungsstück ist der unter No. 229 315 ges. gesch. Motorrad-Ueberanzug der Excelsior-Manufaktur August Wilss in Eisenach. Der Motorrad-Ueberanzug kann aus jedem beliebigen Stoff hergestellt werden und macht beim Tragen den Eindruck eines eleganten kompletten Sportanzuges. Der Motorrad-Ueberanzug ist stets komplett, indem Joppe und Hose im Taillenschluss fest verbunden sind, somit ein zusammenhängendes Ganze bilden, wodurch vollständige Bewegungsfreiheit erzielt wird und womit die unbedingte Schonung des darunter getragenen Anzuges verbunden ist. Das An- und Ablegen des Motorrad-Ueberanzuges ist ein denkbar bequemes — es nimmt

höchstens eine Minute Zeit in Anspruch — nach neuerdings auf Anregung vorgenommenen Verbesserungen geht das An- und Ablegen noch schneller von statten.

Ausführliche Prospekte nebst Massanleitung und Stoffmustern versendet an alle Interessenten kostenfrei die Excelsior-Manufaktur August Wilss, Eisenach.

Ein neuer Todessprung. Der in unsrem Bunde als ehemaliger mehrjähriger Bahn-Meisterfahrer bestens bekannte frühere Rennfahrer Alfred Schneider, der unter die Artisten gegangen ist, hat sich eine neue sensationelle Fahrt erdacht, und zwar springt er mit dem Zweirad über eine 12 Meter breite Kluft, in deren Mitte eine brennende Barriere angebracht ist. Schneiders Kostüm brennt während der Fahrt und des Sprunges auch. Eine Sensation mehr. Schneider ist nach England und Amerika engagiert.

Ein neuer Beweis über die Vorzüglichkeit der Neckarsulmer Motorfahräder. Den Neckarsulmer Fahrradwerken ging kürzlich folgendes Schreiben zu: Von einer achttägigen Tour durch Belgien und Holland zurückgekehrt, bin ich hoch erfreut, Ihnen mitteilen zu können, dass ich mit dem mir gelieferten Motorzweirad NSU $2\frac{3}{4}$ HP sehr zufrieden bin und ich die ganze Tour ohne jede Störung und Defekt zurücklegte. Es ist wirklich ein Genuss, auf Ihrem Motorzweirad in die weite Welt zu fahren. Gratuliere zu diesem Erfolg.



Briefkasten.

Bezirk Leisnig. Bericht verspätet eingegangen, Inhalt inzwischen veraltet.

Hager & Hörold

Buchdruckerei der Sächs. Rad- u. Motorfahrer-Zeitung

Leipziger Str. 30 **Markranstädt** Leipziger Str. 30

empfehlen sich zur

Anfertigung von Druckarbeiten aller Art

in sauberster Ausführung zu soliden Preisen.

Jahrespreis 1 Feld 36 mal:
 Eine $\frac{1}{16}$ Seite 18 Mk.
 „ $\frac{1}{32}$ „ 35 „
 „ $\frac{1}{64}$ „ 52 „
 „ $\frac{1}{128}$ „ 70 „
 vorausbezahlbar.

Adress-Tafel.

Wo kaufe ich ein?
 Welches sind die billigsten Bezugsquellen?

Kleinster Raum
 Eine $\frac{1}{16}$ Seite.
 Grösster Raum:
 Eine $\frac{1}{16}$ Seite.
 Eintritt kann zu jeder
 Zeit erfolgen.

**29. Novbr bis
 3. Dezbr. 1904**

6. Geld-Lotterie
 für das

**Völkerschlacht-
 DENKMAL.**

15222 Geldgewinne: M. K.

258 500

Höchstgewinn im glücklichsten Fall:

100 000

Prämie und Hauptgewinne:

75 000

25 000

10 000

Lose à 3 M. Porto u. Liste 30 Pf., emp-
 fiehlt auch gegen Nachn.
Deutscher Patriotenbund
 Leipzig, Blücherstr. 11
 und alle besseren Logeschäfte.
 Auf 10 Lose ein Freilos.

Thüringer Fahnen-Fabrik Coburg *

Herzogl. Sächs. Kunststickereianstalt

Radfahrer-Banner und -Standarten

Sämtliche Vereinsbedarfsartikel.

100 fache Anerkennungen. Offerten franko.

Gegr
 1857

**Sächsische Fahnen-Fabrik
 Georg Lange & O. Kneiss**

Leipzig, Burgstr. 14.

Radfahrer-Banner
 und Standarten
 Radfahrer-Abzeichen.
 Sämtl. Vereinsbedarfsartikel.
 Kataloge gratis u. franko.

**Automobil-
 Riemen
 Motorzweirad-
 Riemen**

aus fast dehnbarem Leder
 sind in bezug auf Halt-
 barkeit und Leistungsfähig-
 keit bisher unerreicht.

Zu beziehen durch:
E. Klinge, Dresden-A.,
 No. 31, Jagdweg 12-16.
 Filiale: Leipzig,
 Ranstädter Steinweg 4.

Ein gewaltiger Fortschritt
 ist die
Waschmaschine

System „Krauss“
 D.R.G.M.



Für Küche und Waschküchen.
 Vereint Waschen, Koclen
 und Dämpfen in der halben
 Zeit mit $\frac{1}{3}$ weniger Kraft.
 Prospekt gratis.
Louis Krauss
 Schwarzenberg No. 101, Sa.

Emil Richter-Sips

Leutzsch.
**Fahrrad- u. Nähmaschinen-
 Handlung.**

Besteingerichtete Reparatur-
 werkstatt am Platze.



Rover von 85 Mk. an,
 sowie die von mir seit 15 Jahren
 ausprobierten, in jeder Hinsicht be-
 währten und wohl von keinem anderen
 Fabrikate an Güte übertroffenen

Distanz-Räder
 aus der Fabrik von Nestler & Scadock in Reichenbrand
 bei Chemnitz empfiehlt
Geithain. R. Örtel.

Stange & Grube, Leipzig
 Burgstrasse 20
 Vernickelungsanstalt für Fahr-
 räder u. Me'allgegenstände.

Radfahrer-Pelerinen
 aus garantiert wasserdicht. Lederst.
 per Stück nur M. 7.50, Kapuze 75 Pf.
 extra, versendet franko per Nachn.
 Zwota, Sa. Max Kehr.



Die besten Vereinsabzeichen
 Ehren- & Festabzeichen
 Medaillen, Fahnnägeln jeder Art
 fabricirt
 die **GRAVIR- & EMAILIR-ANSTALT**
WILH. HELBIG, Leipzig, Burgstr. 22

10
 Jahre
 Lieferant
 Ges
S. R.-B.
 Tel. 7621.

Theater-Maskengarderobe
 u. Kostüme zum R igenfahren
 verleiht billigst
A. Kitzing, B.-M., Leipzig,
 Kurprinzstrasse 22

Albrecht & Gehlert, Leipzig

Gutenbergstr. 8 u. Reitzenhainerstr. 5 — Telefon No. 8258
Spezial-Fahrrad-Reparatur-Anstalt
 Günstigste Bezugsquelle für Fahrräder und deren
 Zubehörteile.

Ständiges Lager von 100-150 Fahrrädern.
 Preisliste gratis und franko.

Fahrräder
 vernickelt, reinigt,
 emailiert, repariert
O. Scharnbeck, Königstr. 7.



Email. Abzeichen
 Ehren- u Festzeichen,
 Bannernägeln etc.
 fertigt sauber
Otto Riedel, Zwickau 1.

Wille-Uhren
 Leipzig

Telephon 2308.
 Mozartstr. am Gewandhaus
 Inh. der höchsten Auszeichnungen.
 Uhrenhandlung u. Reparatur
 Stoppuhren, Chronographen.
 Bundesmitglieder 10% Rabatt
 auf alle Waren und Reparaturen.

Das

Wanderer Motorzweirad Modell 1904



mit elektro-magnetischer und Accumulatoren-Zündung lieferbar, hat sich infolge seiner gediegenen Konstruktion und ausserordentlichen Leistungsfähigkeit von Tag zu Tag zahlreichere Anhänger erworben, welche die Ueberlegenheit desselben namentlich in gebirgigem Gelände im Vergleich mit vielen Konkurrenzfabrikaten nicht genug loben können. Bei mehreren Zuverlässigkeitsfahrten und Bahnrennen, die in letzter Zeit stattfanden, ist das Wanderer-Motorzweirad stets an der Spitze gewesen, ein deutlicher Beweis dafür, dass dasselbe allen Anforderungen gewachsen ist.

Wanderer-Fahrradwerke, vorm. Winklhofer & Jaenicke, A.-G., Schönau b. Chemnitz.

C O FAHRRAD O N A



Corona-Räder
sind die erfolgreichsten.

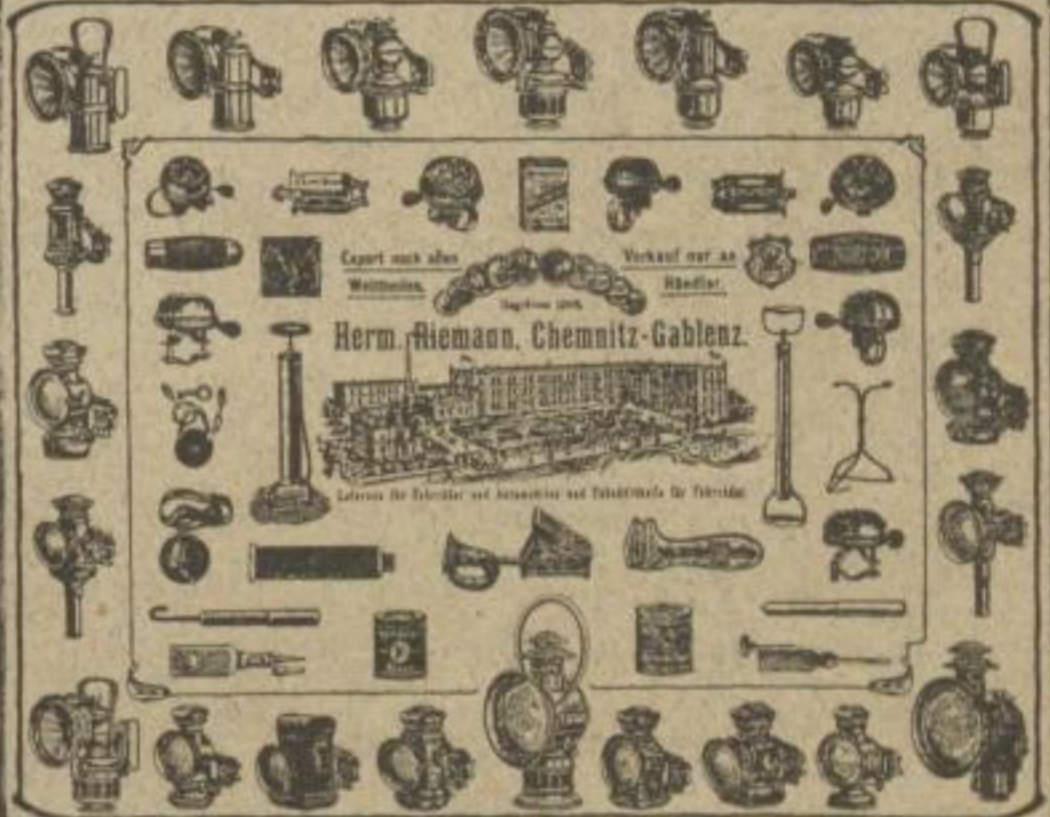
Die Corona-Motorzweiräder zeichnen sich aus durch längsten Rahmenbau mit tiefliegendem Motor, daher ruhiger, stossfreier Gang.

Die Motorzweiräder werden mit Akkumulatoren oder mit elektromagnetischer Zündung, oder mit beiden Zündungen zugleich geliefert, in letzterem Falle ist Zündung während der Fahrt umschaltbar.

Gr. Betriebssicherheit. Zwangsläufig gesteuerte Ventile. Hinterradbandbremse.

**Corona, Fahrradwerke u. Metallindustrie A.-G.,
Brandenburg a. H.**

Herm. Riemann Chemnitz-Gablenz.



Alleinige Spezialität:

**Laternen und Zubehörteile
für
Fahrräder, Motorräder und Automobile.**

Vorzüglichstes
Material . . .

Pneumatik

Superior-

mit voller ein-
jähriger Garantie.

Solideste
Konstruktion

Superior-Motor-Reifen

mit wirklich spitzer (schmaler) Lauffläche.

B. Polack, Waltershausen i. Th.

Unerreichte
Haltbarkeit

Gummiwaren-
Fabrik.

Glänzendste
Anerkennungen

Saison 1905:

Erprobte Qualitäten
bei
niedrigsten Preisen
u. weitgehendster Garantie

sind die Ursachen täglich einlaufender Abschlüsse von Tausenden von Paaren.

CONTINENTAL-Pneumatik

ein absolut erstklassiges Fabrikat von höchster technischer Vollendung und unbedingter Zuverlässigkeit. In der radfahrenden Welt seit mehr als zehn Jahren als erste Marke geschätzt. **12 Monate Garantie.**



Gestempelt:

Continental-Pneumatik.



CENTRUM-Pneumatik

die beste Marke der mittleren Preislage. Ein besserer Reifen zu gleichem Preise existiert nicht. **12 Monate Garantie.**

Gestempelt:

Centrum



Pneumatik.

CYCLOP-Pneumatik

der haltbarste der sogenannten billigen Reifen. Es gibt keinen preiswerteren. **Gesetzliche, d. h. 6 Monate Garantie.**

Stempel:

Cyclop.

**Continental-Caoutchouc- & Guttapercha-Co.,
Hannover.**