

STERN, ALOIS

Wie lernt man das Radfahren? : Kurzgefasste Anleitungen und practische Winke für den Radfahrer; mit 12 Illustrationen

Herausgegeben von Alois Stern, Schriftführer des Radfahrer-Club
Mähr.-Ostrau

Mähr.-Ostrau: Druck und Verlag von Julius Kittl,
1897

Wissenschaftliche Bibliothek Olomouc: 57.245

EOD – Millionen Bücher nur einen Mausklick entfernt! In mehr als 10 europäischen Ländern!



Danke, dass Sie EOD gewählt haben!

Europäische Bibliotheken besitzen viele Millionen Bücher aus der Zeit des 15. – 20. Jahrhunderts. Alle diese Bücher werden nun auf Wunsch als eBook zugänglich – nur einen Mausklick entfernt. In den Katalogen der EOD-Bibliotheken warten diese Bücher auf Ihre Bestellung - 24 Stunden täglich, 7 Tage die Woche. Das bestellte Buch wird für Sie digitalisiert und als eBook zur Verfügung gestellt.

Machen Sie Gebrauch von Ihrem eBook!

- Genießen Sie das Layout des originalen Buches!
- Benutzen Sie Ihr PDF-Standardprogramm zum Lesen, Blättern oder Vergrößern. Sie benötigen keine weitere Software.
- *Suchen & Finden*: Mit der Standardsuchfunktion Ihres PDF-Programms können Sie nach einzelnen Wörtern oder Teilen von Wörtern suchen.*
- *Kopieren & Einfügen* von Text und Bildern in andere Anwendungen (z.B. Textverarbeitungsprogramme)*

* Nicht in allen eBooks möglich.

Allgemeine Geschäftsbedingungen

Mit der Nutzung des EOD-Services akzeptieren Sie die allgemeinen Geschäftsbedingungen. Die Benutzung erfolgt ausschließlich für private nicht kommerzielle Zwecke. Für alle anderen Zwecke kontaktieren Sie bitte die Bibliothek.

- Allgemeine Geschäftsbedingungen in Deutsch: <http://books2ebooks.eu/odm/html/vkol/de/agb.html>
- Allgemeine Geschäftsbedingungen in Englisch: <http://books2ebooks.eu/odm/html/vkol/en/agb.html>
- Allgemeine Geschäftsbedingungen in Tschechisch: <http://books2ebooks.eu/odm/html/vkol/cz/agb.html>

Weitere eBooks

Schon über 30 Bibliotheken in mehr als 12 europäischen Ländern bieten diesen Service an.

Finden Sie weitere Bücher zur Digitalisierung: <http://search.books2ebooks.eu>

Mehr Information: <http://books2ebooks.eu>

57.245



57245

...kennt man das

RADFAHREN?



von Alois Stern.

VERLAG VON JULIUS KITTL MÄHR. OSTRAU
MIT

K. K. STUDIENBIBLIOTHEK.

57245

OLMÜTZ.

Wie lernt man das
RADFAHREN?

Kurzgefasste Anleitungen
und practische Winke für den Radfahrer.

Herausgegeben

von

—→ ALOIS STERN, ←—

Schriftführer des Radfahrer-Club Mähr.-Ostrau

Mit 12 Illustrationen.

1824/3.98. J.H. Ex.
→ Preis 20 kr. ←

1897.

Druck und Verlag von Julius Kittl. Mähr.-Ostrau.

Uebersetzung und Nachdruck verboten.

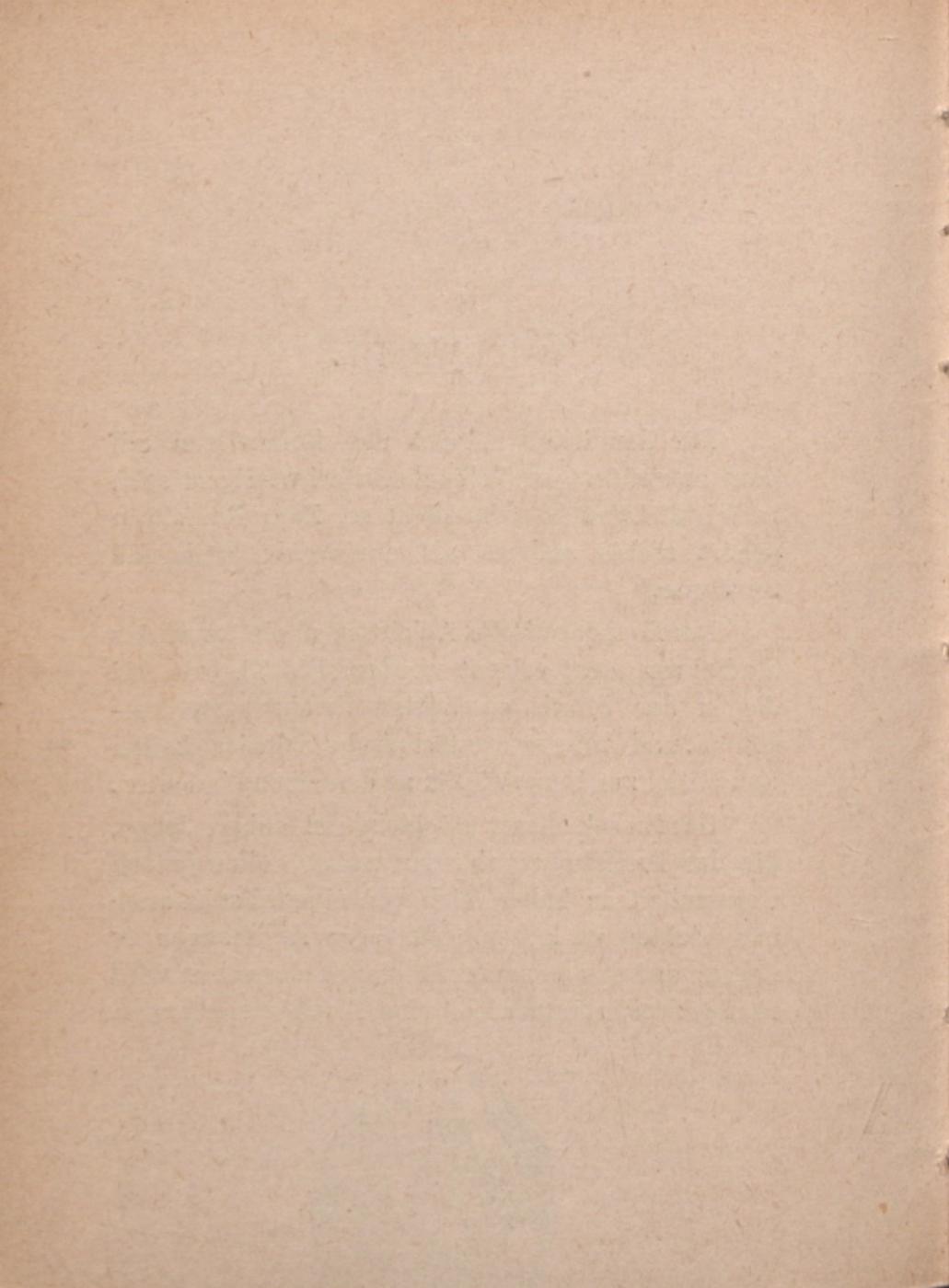
VORWORT.

Für den Laien scheint das Balancieren auf dem zweirädrigen Vehikel sehr schwierig zu sein, in Wirklichkeit ist dem nicht so. Zum Radfahren gehört nichts anderes als ein wenig Muth und Ausdauer.

Durch theoretische Anleitung allein kann das Radfahren nicht erlernt werden. Die Theorie soll die in der Praxis gemachten Erfahrungen feststellen und auf gewisse technische Schwierigkeiten und Mittel zur Ueberwältigung derselben hindeuten.

Der Zweck dieses Büchleins ist daher, Jenen, die das Radfahren erlernen wollen, ohne jedoch Gelegenheit zu haben, sich von einem Fachmanne unterrichten zu lassen, praktische Anleitungen zu geben, und bei genauer Befolgung derselben wird man gewiss in kurzer Zeit eine Fertigkeit erlangen.





Die Erlernung.

Für die ersten Versuche ist es am zweckmässigsten, einen etwas abschüssigen, freien Platz zu wählen. Vor allem muss das Balancieren geübt werden. Der Schüler stellt sich hinter das

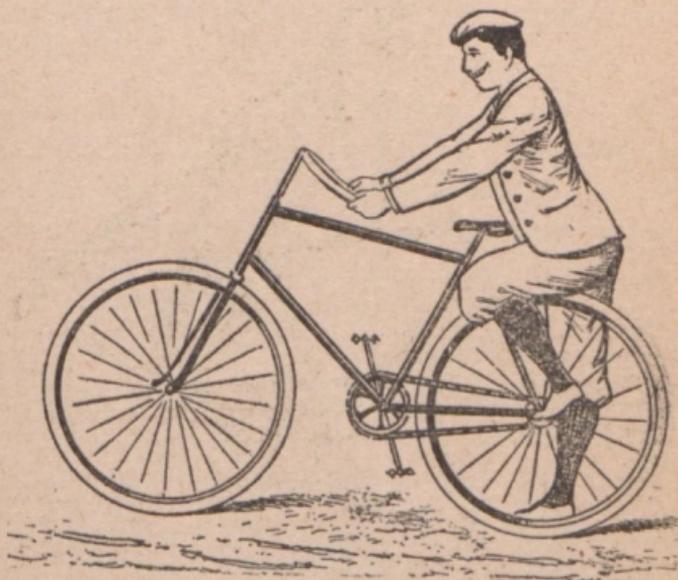


Fig. I.

Rad, nimmt dasselbe zwischen die Beine, erfasst die beiden Lenkstangen und tritt mit der Spitze des linken Fusses auf den bei dem Hinterrade angebrachten Auftritt (Fig. I.) Sodann stösst er einige Male kräftig und rasch nacheinander mit dem rechten Fusse vom Erdboden ab, wodurch

das Rad in's Laufen geräth, richtet sich hoch auf und sucht das Gleichgewicht zu erhalten, indem er mit dem linken Fusse auf dem Auftritt stehend, das rechte Bein nach hinten gestreckt, die Lenkstange regiert (Fig. II.)

Der Lernende darf hiebei nicht auf den Erdboden, sondern geradeaus auf ein in einiger Ent-

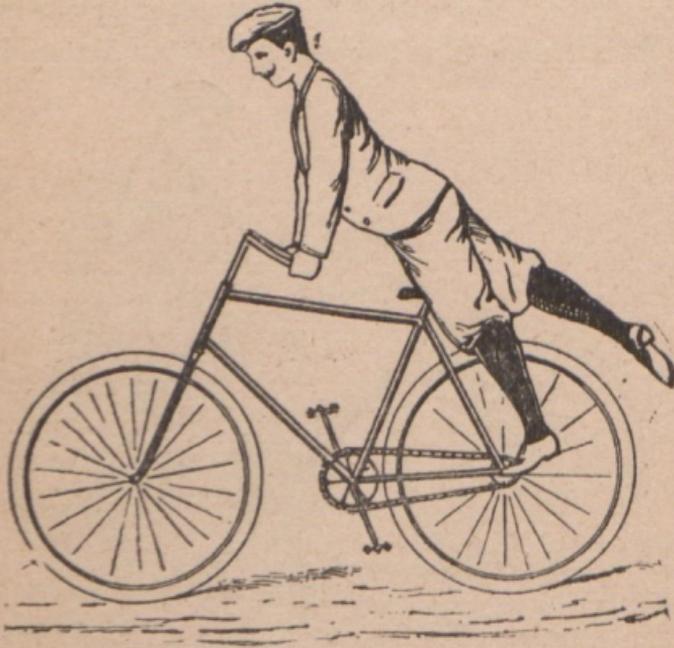


Fig. II.

fernung bestimmtes Ziel, sehen. Ist er im Stande in dieser Weise circa 20 Meter balancierend vorwärts zu kommen, so setzt er sich, nachdem er sich vom Erdboden abgestossen und aufgerichtet hat, langsam in den Sattel und fasst die Pedale mit den Füßen, wobei der linke Fuss den Auf-

stieg erst dann verlassen soll, bis der rechte Fuss das Pedal erfasst hat. Das Fassen der Pedale soll nie zu hastig geschehen, vielmehr hat der Fahrer, nachdem er sich in den Sattel gesetzt hat, das Balancieren im Auge behaltend, die Füße erst dann auf die Pedale zu setzen, bis sich Letztere nach aufwärts gedreht haben. Ist dies geschehen, so muss er treten, treten und fortwährend treten, d. h. an das Treten nicht vergessen.

Damen lernen das Radfahren nach derselben Methode, wie Herren, nur ist der Aufstieg ein anderer und geschieht derselbe in nachstehender Weise: Das rechte Pedal wird nach aufwärts, ungefähr gegen die Mitte des Vorderades, gedreht. Sodann setzt sich die Dame, mit dem linken Fusse auf dem Erdboden stehend, in den Sattel, (Fig. III.) ergreift die Lenkstange und setzt das Rad, mittelst eines kräftigen Trittes auf das rechte Pedal, in Bewegung.

Die meisten Anfänger glauben das Gleichgewicht auf dem Rade dadurch zu erhalten, dass sie ihren Körper links neigen, wenn das Rad nach rechts zu fallen droht, oder umgekehrt. Das ist grundfalsch. Die Balance zu erhalten, kann nur durch Regieren mit der Lenkstange geschehen.

Hat es der Schüler bis zum Sitz in den Sattel gebracht, so ist es nothwendig, dass ihm ein Helfer, welcher gerade kein Radfahrer sein muss, zur Seite steht, um den Fahrer beim Balan-

cieren zu unterstützen. Sehr zu empfehlen ist, wenn sich zwei Anfänger gegenseitig unterstützen da beim Führen die Eigenthümlichkeiten des Rades und der Balance nicht nur gelehrt, sondern auch gelernt werden.



Fig. III.

Der Fahrer, welcher einen mit einer Handhabe versehenen Gurt angeschnallt hat, wird vom Helfer an der Handhabe mit der rechten Hand festgehalten (Fig. IV.)

Im Anfange wird in einem mässigen Tempo gefahren, hat sich jedoch der Schüler an das fortwährende Treten gewöhnt, so wird das Tempo

beschleunigt, was naturgemäss das Balancieren erleichtert. Der Helfer lässt den Fahrer zeitweilig aus, um sich zu überzeugen ob er sich auf ganz kurze Zeit allein auf dem Rade behaupten kann und wird das Auslassen so lange fortgesetzt, bis derselbe ohne fremde Hilfe fahren kann. —

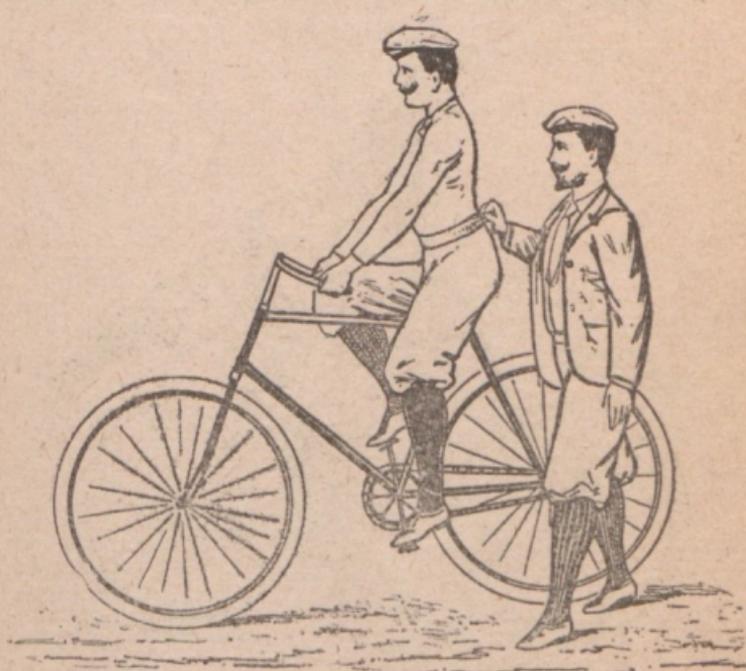


Fig. IV.

Besonders betont muss werden, dass der Helfer im Anfange, auch wenn er den Fahrer auslässt, immer nebenher laufen muss, damit der Schüler, der ja stets vor dem Umfallen Furcht hat, von dem Helfer gehalten zu sein glaubt, bis ihm schliesslich zu seiner angenehmen Ueberraschung eröffnet wird, dass er selbständig gefahren ist.

Der Abstieg.

Der gewöhnliche Abstieg geschieht ähnlich wie vom Pferde und zumeist nach links, obwohl jeder Radfahrer lernen soll auch nach rechts abzustiegen, weil er in eine Situation gerathen kann, wo er gezwungen ist, nach rechts abzustiegen.

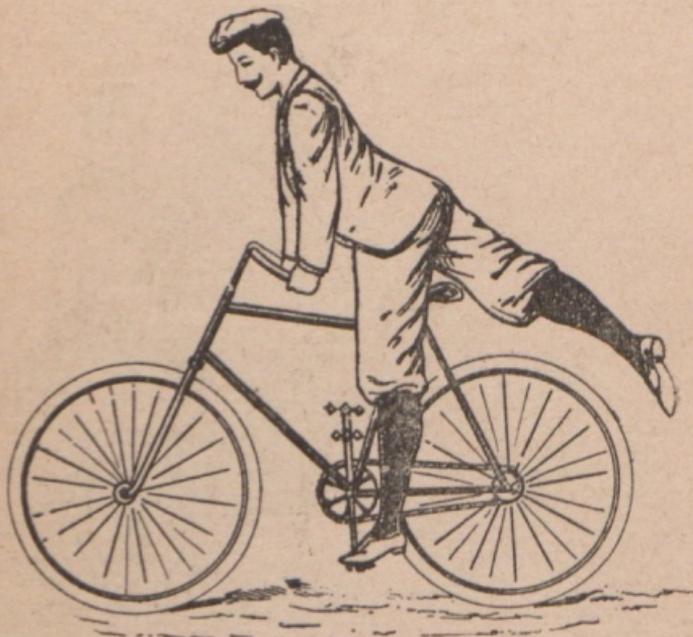


Fig. V.

Man wartet ab, bis das linke Pedal den tiefsten Stand erreicht hat, stellt sich dann mit dem linken Fuss ganz auf dieses Pedal, die Lenkstange mit beiden Händen haltend, schwingt den rechten Fuss über den Sattel (Fig. V) und springt mit beiden Füßen gleichzeitig links ab. Der Anfänger muss beim Absteigen die Fahrgeschwin-

digkeit vermindern. Eine erhöhte Sicherheit bietet es, wenn er die Bremse ein wenig anzieht. Ein vollkommen geschulter Radfahrer muss auch bei rascher Fahrt auf Commando absteigen können.

Vielfach wird auch der Abstieg vom Auftritt angewendet und ist besonders schweren Fah-

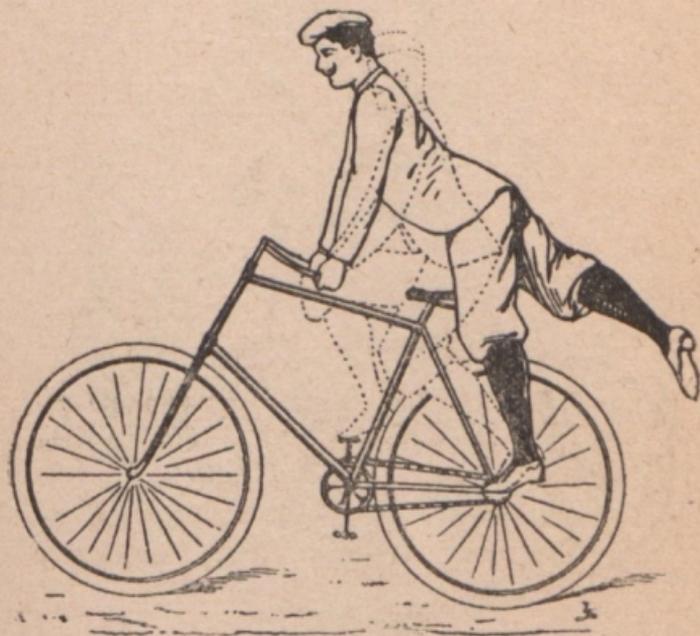


Fig. VI.

ren zu empfehlen. Derselbe geschieht folgendermassen: Man sucht mit dem linken Fusse den Auftritt, stellt sich auf denselben auf, schwingt das rechte Bein über den Sattel (Fig. VI) und springt links ab.

Weniger beliebt ist das sogenannte Abgrätschen: Der Fahrer hebt sich aus dem Sattel,

spreizt beide Beine aus und springt über das Hinterrad, nach rückwärts ab, dabei mit beiden Händen die Lenkstange festhaltend. (Fig. VII.) Auch dieser Abstieg soll gelernt werden, weil der Radfahrer in die Lage kommen kann, weder nach rechts

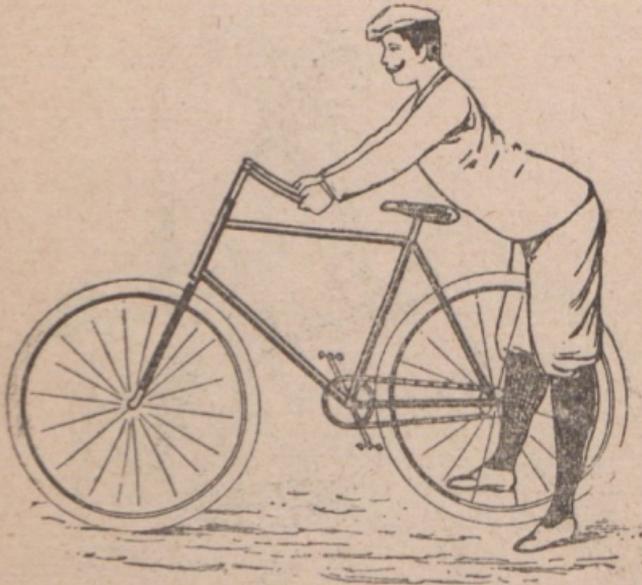


Fig. VII.

noch nach links absteigen zu können und vom Abgrätschen Gebrauch machen muss.

Der Abstieg vom Damenrade ist, in Folge der Bauart desselben sehr einfach. Man lässt das Rad langsamer laufen, bremst eventuell, hebt den rechten Fuss nach links über die Verbindungsstange und steigt links ab.

Die Haltung.

Der Radfahrer soll auf dem Rade ungezwungen, d. h. weder vornüber gebeugt, noch zu steif sitzen, er soll vielmehr eine schöne, dem Auge gefällige Haltung einnehmen, (Fig. VIII). Geradezu



Fig. VIII.

abscheulich ist die Gewohnheit vieler Radfahrer ganz auf die Lenkstange gebeugt zu sitzen; denn abgesehen von dem Anblicke, den ein solcher Radfahrer gewährt, ist diese unschöne Haltung auch gesundheitsschädlich.

Sowohl beim Aufstieg als auch beim Abstieg, soll der Radfahrer den Oberleib nicht zu viel vorneigen, sondern denselben immer »kreuzhohl« halten.



Fig. IX.

Die Kleidung.

Vor Allem muss bei der Kleidung darauf Bedacht genommen werden, dass dieselbe den Körper nicht einengt oder einschnürt, damit die durch das Fahren hervorgerufene tiefe Athmung, sowie die Circulation des Blutes nicht gehemmt werden. In zweiter Linie soll sie praktisch sein.

Die Kleidung des Radfahrers hat aus einer ziemlich weiten Kniehose (Pluderhose), welche dem Knie vollkommenste freie Bewegung gestattet, einem geschlossenen Sacco, Kniestrümpfen, Schnür- oder Halbschuhen, einem Tricot- oder



Fig. X.

Flanellhemde (Letzteres ist vorzuziehen) mit Umlegekragen aus demselben Stoffe, einer Kappe und einem Gurte zu bestehen. (Fig. IX.) Für Hose und Rock wähle man einen guten wasserdichten Ledestoff von grauer Farbe. Die Kanne

soll nicht zu schwer und aus weissem oder lichtgrauem Stoffe sein, da bekanntermassen lichte Stoffe die Sonnenstrahlen weniger anziehen, als dunkle. Der Schirm der Kappe muss genügend gross sein, um die Augen vor den Sonnenstrahlen zu schützen und das Futter derselben bestehe nicht aus Leder, sondern aus einem anderen weichen Stoffe. Am besten eignen sich für Radfahrer die »Prof. Jäger Hutstreifen«.

Sehr unsportmännisch sieht es aus, wenn man in einem Rocke mit langen Schössen fährt und zur Vervollständigung der Toilette einen hohen Hut und steifen Hemdkragen à la Vatermörder trägt. Ueberhaupt soll der Radfahrer einfach und zweckentsprechend, niemals aber auffallend, wie man mitunter viele Sportscollegen dahinradeln sieht, gekleidet sein. Ein Radfahrer mit grünen Strümpfen, gelbem Touristenhemde, langem blauen Schossrocke und weisser Kappe, (ein solches Farbenkastel ist mir zu Gesichte gekommen. D. V.) kann nur den Spott des Publikums hervorrufen und keineswegs unserem Sporte neue Anhänger zuführen.

Ebenso unschicklich, wie unanständig ist es, ohne Rock zu fahren. Ist der Radfahrer auf der freien Strasse, so mag er den Rock ausziehen, aber so viel Anstand sollte jeder Radfahrer besitzen, nicht in Hemdärmeln, wie man es leider oft sieht, durch die Stadt zu fahren.

Ueber das Costume der Radfahrerin ist, speciell in Sportzeitungen, so viel geschrieben

und gestritten worden, dass man sich nicht entschliessen kann, der Pumphose oder dem Rocke den Vorzug zu geben. Unseres Erachtens lässt sich Beides vereinigen, indem die Radfaherin eine Pumphose aus nicht zu schwerem Stoffe



Fig. XI.

und darüber einen leicht abnehmbaren fussfreien Rock trägt. Bei Tourenfahrten legt die Dame den Rock, den sie an die Lenkstange anschnallt, ab und fährt in der Pumphose, die unstreitig für die Radfaherin viel bequemer, als der Rock ist. — Für kurze Ausfahrten ist immer-

hin der fussfreie Rock vorzuziehen. Eine touristenhemdartige Blouse aus Flanell, ein niedriger runder Hut (Girardihut) und ein Ledergürtel vervollständigen das Costume. (Fig. X u. XI.) Während des Unterrichtes ist das Tragen von Pump-hosen besonders zu empfehlen.

Den Damen insbesondere ist die Befolgung der ersten Bedingung für eine Radfahrer-Kleidung nämlich: nicht einengen und einschnürren — an's Herz zu legen. Hier heisst es — allerdings ein schwerer Entschluss! — weg mit dem modernen, engen Corsett. Es muss Jedem einleuchten, dass ein solcher Schnürpanzer der Gesundheit nachtheilig ist, weil derselbe das tiefe Athmen beim Fahren sehr beeinträchtigt. Es giebt so viele verschiedenartige patentirte Büstenhalter, welche jede Radfahrerin einem Corsette vorziehen soll.

Die erste Ausfahrt.

Kein Radfahrer soll sich verleiten lassen, früher auf der Strasse zu fahren, bis er im Radfahren vollkommen ausgebildet ist.

Für die ersten Ausfahrten benütze man von Fuhrwerken und Passanten weniger frequentirte Strassen und wenn es irgendwie möglich ist, so fahre man in Begleitung eines tüchtigen Radfahrers. Anfänger sollen nur in einem mässigen Tempo fahren, da sie ja mit dem Ausweichen von Fuhrwerken und Passanten wenig ver-

traut sind und bei einem etwaigen Hindernisse leichter rasch absteigen können, als wenn sie schnell fahren. — Der Radfahrer soll überhaupt stets ein wachsames Auge haben, um ein Hin-

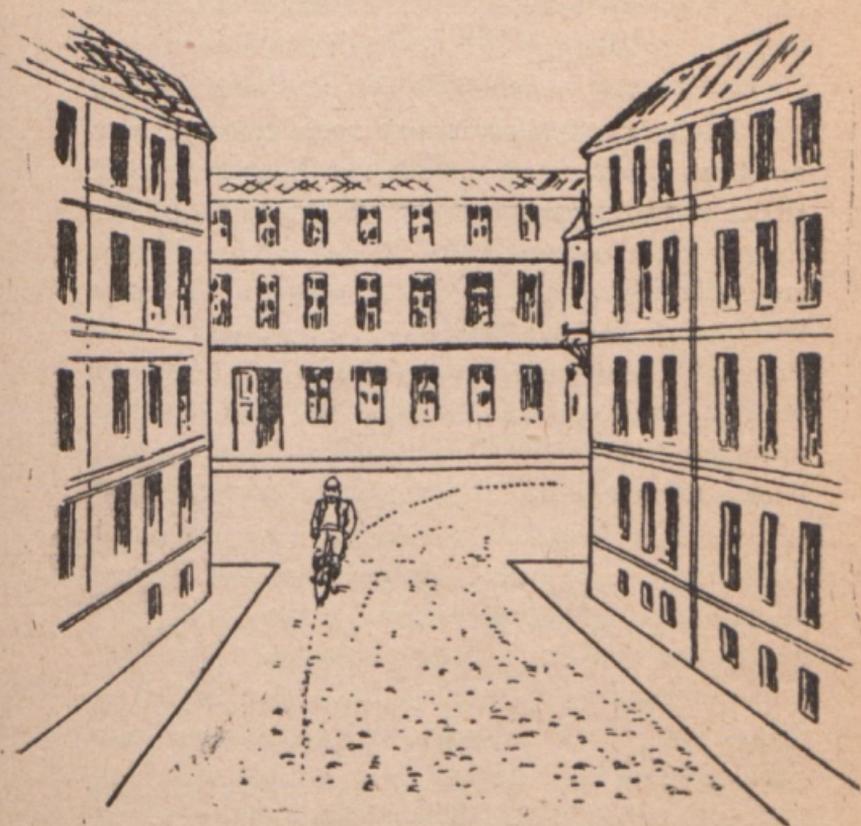


Fig. XII.

derniss schon von Weitem wahrnehmen und demselben rechtzeitig ausweichen zu können.

Das Fahren um eine Strassenecke muss in langsamem Tempo und mit besonderer Vorsicht

geschehen. Der Radfahrer soll, unter ausgiebigem Gebrauche der Signalglocke, in einem möglichst grossen Bogen (Fig. XII) um eine Strassenecke fahren, weil er dadurch in die einzubiegende Strasse einen freien Ausblick hat und einer Carambolage mit Fuhrwerken oder Passanten unschwer vorbeugen kann.

Dem Bergabfahren muss noch grössere Vorsicht zu theil werden. Ist der Berg sehr steil, so ist unbedingt abzusetzen. Bei weniger steilen Bergen muss schon von Beginn des Berges an gebremst und im langsamen Tempo herabgefahren werden. — Niemals soll bergab rasch und ohne Pedale gefahren werden, weil es leicht möglich ist, dass das Rad mit dem Fahrer durchgeht und in den meisten Fällen dann ein unheilvoller Sturz unvermeidlich ist. — Das Bremsen geschieht entweder durch Anziehen der an dem Rade angebrachten Bremse oder durch Entgegentreten. Man soll sich gewöhnen nur durch Entgegentreten zu bremsen und die Radbremse nur im Falle der Nothwendigkeit zu benützen, weil es vorkommen kann, dass die Bremse versagt oder bricht, was beim Entgegentreten nicht vorkommen kann. — Eisenbahnschienen müssen immer so überfahren werden, dass das Rad zu den Schienen einen nahezu rechten Winkel bildet, niemals in schiefer Richtung, sonst kommt man leicht zu Falle.

Viele ansteigende Strassen, speciell in unserer Gegend, haben Wassergräben, und ist, namentlich

bei etwas schnellerem Bergabfahren, um nicht aus dem Sattel geschleudert zu werden, besonders Vorsicht geboten. In dem Augenblicke, wo das Rad über den Graben fährt, hebe man sich ein wenig aus dem Sattel, lockere die Bremse, um sie, wenn man darüber hinweg ist, sofort wieder anzuziehen.

Bergauf können kurze Steigungen in einem raschen Tempo genommen werden, hingegen ist bei langen, andauernden Steigungen ein langsames und gleichmässiges Treten von Vortheil, weil man in entgegengesetztem Falle schnell „ausgepumpt“ und nach kurzer Zeit gezwungen ist, zu schieben.

Das Tourenfahren.

Das Tourenfahren ist das Schönste und Edelste, das wir dem Erfinder des Fahrrades zu danken haben. Es giebt nichts köstlicheres, als hinauszufiegen in Gottes freie Natur, ungebunden an Zeit und Raum. — Mit der Verbesserung der Fahrräder hat auch das Tourenfahren immer weitere Verbreitung gefunden und wenn früher eine Fahrt auf dem Stahlrosse von 200 oder 300 Kilometer als eine bewunderungswürdige Leistung hingestellt wurde, so werden heutzutage nur noch Touren von einigen 1000 Kilometern oder gar eine Reise um die Welt, wie sie auch bereits vollführt wurde, Staunen erregen. Unter dem eigentlichen Tourenfahren verstehen wir den Radtouristen, der zu seinem Vergnügen fährt,

der nicht achtlos an den herrlichen Naturschönheiten vorübersaust, der Land und Leute kennen lernen will, und dem es nicht darum zu thun ist seinen Clubgenossen prahlerisch erzählen zu können, dass er so und so viele Kilometer in der Stunde zurückgelegt hat.

Einem strengen Training ist der Tourenfahrer nicht unterworfen. Es genügt, wenn man vorher zwei bis drei Wochen täglich grössere Strecken von mindestens 30 Kilometer gefahren ist, um eine Tour von mehreren Tagen oder Wochen unternehmen zu können. Zum Tourenfahren taugt nur ein ganz gesunder, kräftiger Mensch, der gegen Wind und Wetter abgehärtet ist. Die Lebensweise muss eine mässige sein, man esse nicht zu viel und enthalte sich während der Tour möglichst des Trinkens, insbesondere sind Spirituosen zu vermeiden. — Stellt sich grosser Durst ein, so empfiehlt es sich, ein Glas Sodawasser oder Milch mit Cognac zu nehmen, letzteres ist sehr durststillend.

Vor Antritt einer grösseren Tour studiere man auf der Karte genau die zu fahrende Strecke, um über dieselbe vollkommen im Klaren zu sein und um beiläufig die erforderliche Zeit bestimmen zu können.

Vor Antritt der Fahrt reinige man das Rad auf das Gründlichste. Das Rad ist mit einem trockenen, wollenen Lappen, die vernickelten Theile blank zu reinigen. Die Lager reinige man,

indem in dieselben Petroleum geträpelt und die Räder solange gedreht werden, bis das Petroleum klar herauskommt. Hierauf werden alle der Reibung ausgesetzten Theile mit reinem Pflanzenöl geölt. — Ist nachgesehen worden, ob die Lager nicht gelockert, die Schraubenmutter fest angezogen, die Kette in Ordnung ist und die Werkzeugtasche Schraubenschlüssel, Oelkanne, Luftpumpe, Pneumatic-Reparaturkästchen, Putzlappen, starken Bindfaden, Draht, Reserve-Schraubenmutter und die kleine Taschenapotheke enthält, so erübrigt nur noch die allernothwendigsten Wäsche- und Kleidungsstücke mitzunehmen.

Im Sommer benütze man die frühe Morgenstunde zur Fahrt und kann man bis 10 Uhr morgens ohne Anstrengung 60 bis 70 Kilometer zurücklegen, — Hat man bis 10 Uhr redlich getreten, so werden kalte Abreibungen oder ein kaltes Bad und sodann eine Ruhepause von einer Stunde sehr wohl thun. Nach einem nicht zu opulenten, aber kräftigen Mittagessen unternimmt man einen Spaziergang, um die Fahrt um 3 Uhr fortzusetzen. — Der Tourenfahrer soll anfangs in mässigem Tempo fahren, späterhin beschleunigen, niemals aber forcieren, damit er nicht frühzeitig erschöpft wird.

Im Sommer stelle man das Rad an einen kühlen Ort, weil Wärme dem Luftreifen schadet und ein Platzen desselben leicht möglich ist. Bei grosser Hitze ist es deshalb auch zu empfehlen, die Luftreifen nicht zu stark aufzupumpen. Hat

man das Ziel erreicht, so reinige man das Rad und sehe nach, ob bei demselben Alles in Ordnung ist, nur durch sorgfältige Behandlung kann dasselbe fahrtüchtig erhalten werden. Nach einem abermaligen kalten Bade oder kalten Waschungen und einem einfachen Abendessen lege man sich zeitig zur Ruhe um wieder zeitig frisch und munter auf den Beinen zu sein.

Ueber den Ankauf eines Rades.

Sowohl in Oesterreich als auch in Deutschland giebt es so viele ganz vorzügliche Fabrikate, dass es zu weit führen würde, alle empfehlenswerthe Marken anzuführen und nachdem es auch nicht in unserer Absicht liegt, für die eine oder die andere Fabrik Reclame zu machen, so beschränken wir uns nur darauf, den Laien vor Ankauf einer billigen Maschine zu warnen. Ein gutes Rad ist nie zu theuer! Die billigen Räder, die wohl schön vernickelt und adjustiert sind, zeigen gewöhnlich nach kurzer Zeit, dass der Fehler in dem schlechten Material liegt. Abgesehen davon, dass das Rad bald reparaturbedürftig wird, ist auch für den Fahrer insoferne eine Gefahr vorhanden, weil er in Folge eines Bruches stürzen und sich verletzen kann. — Deshalb ist allen Laien, die sich ein Rad anschaffen wollen, zu empfehlen, einen Fachmann zu Rathe zu ziehen.

Ist man im Besitze eines Rades, so ist es nothwendig, sich mit dem Zerlegen des Rades

und den einzelnen Theilen desselben vertraut zu machen, um sich, im Falle einer nothwendigen kleinen Reparatur selbst helfen zu können. Bei grösseren Schäden übergebe man das Rad einem tüchtigen Mechaniker. — Sehr nothwendig ist es vor Allem, das Herabnehmen des Luftschlauches und das Verdichten desselben zu lernen, weil eine Beschädigung des Pneumatics durch Nägel, Glasscherben etc. nicht zu den Seltenheiten gehört. Man verfare dabei folgendermassen: Vor Allem ist die Stelle zu suchen, wo der Luftschlauch beschädigt wurde. Ist man auf einen Nagel aufgefahren, der in dem Pneumatic-Mantel steckt, so ist derselbe nicht früher herauszuziehen, bis die Oeffnung, aus welcher Luft entwichen ist, (am besten mit Kreide) gekennzeichnet ist. Sodann muss das Ventil ganz abgeschraubt und der Mantel von der Radfelge losgedrückt werden. Hiezu bediene man sich des Stiles einer Zahnbürste oder eines anderen stumpfen Gegenstandes, damit der Luftreifen nicht beschädigt wird. Ist das Loch schon auf dem Mantel gefunden worden, so genügt ein theilweises Herabnehmen des Luftschlauches, kann aber die Beschädigung desselben von Aussen nicht wahrgenommen werden, so muss der Luftschlauch vom Rade ganz abgenommen werden. Im letzteren Falle ist der Luftschlauch, der ein wenig aufgepumpt wird, in einem mit Wasser gefüllten Behälter zu legen. Wird der Luftschlauch sodann gedrückt, so steigen an den Oeffnungen Bläschen auf

und auf diese Weise findet man die beschädigte Stelle. Die Verdichtung der Luftreifen geschieht in nachstehender Weise: Man reinigt die ganze Umgebung der undichten Stelle mit Sandpapier und überstreicht sie mit Gummilösung. Hierauf schneidet man ein entsprechendes Stück Gummiplatte ab, bestreicht es ebenfalls mit Gummilösung und drückt es, nachdem man die bestrichenen Stellen hat trocknen lassen, auf die Verletzung fest. — Schliesslich bedeckt man das Ganze mit gummirtem Stoffe, umgibt nach circa 10 Minuten den Luftschlauch mit der Ueberdecke und pumpt denselben, nachdem er wieder auf das Rad aufgelegt wurde, vorsichtig auf.

Beherrigenswerthe Regeln,

die vielen Radfahrern, durch Befolgung derselben mitunter Unannehmlichkeiten ersparen und der Förderung unseres schönen Sportes dienen würden:

1. Der Radfahrer bedenke, dass die Strasse nicht für ihn allein geschaffen ist, es giebt Passanten und noch andere Vehikel, welche die Strasse auch benützen und auf die der Fahrer Rücksicht nehmen soll.

2. Der Radfahrer soll, wenn er schon in sausendem Tempo an Personen oder Fuhrwerken vorüber fahren muss, nicht in unmittelbarer Nähe, sondern in einer gewissen Entfernung läuten.

3. Der Radfahrer weiche lieber selbst aus,
als dass er wiederholt zum Ausweichen auffordere.

4. Der Radfahrer soll nicht renommieren,
prahlen und von seinen grossen Erfolgen erzählen.

5. Des Radfahrers Benehmen soll bescheiden,
höflich und zuvorkommend sein.



SPECIALITÄT
in
Diplomen
und
Plakaten.

Lithographische
Kunstanstalt
von

Julius Kittl,
Mähr.-Osttau.

DIPLOME

künstlerisch ausgeführt
über 300 Sorten, für alle Vereine
und Gelegenheiten passend.
Preislisten und Muster zur Ansicht.

Elegante
Mappen und Cassetten

Ueber das gründliche Reinigen einer Maschine.

Geradeso wie der Reiter seinem Pferde sorgsamste Pflege angedeihen lassen muss, damit es kräftig und ausdauernd erhalten bleibt, muss auch der Radfahrer dem Stahlosse sorgfältigste Behandlung zu theil werden lassen, wenn die Maschine dem Radler auf seinen weiten Fahrten gute Dienste leisten soll und deshalb muss dem Reinigen der Maschine besonderes Augenmerk zugewendet werden.

Eine Maschine wird folgendermassen gründlich gereinigt: Das Rad wird verkehrt, d. h. mit der Lenkstange und dem Sattel auf den Erdboden, gestellt, damit die Räder leicht gedreht werden können. Die Reifen werden mittelst eines stumpfen Gegenstandes vom Schmutze befreit und sodann mit einem nassen Schwamme abgewaschen. Die Axen, Pedale und Ketten reinigt man mit einer Bürste. In die Kugellager wird Petroleum geträpfelt und dann die Räder solange gedreht, bis

dasselbe klar herausfließt. Die Kette wird mit einem in Vaseline getauchten Pinsel gebürstet und darauf sofort abgetrocknet, damit das überflüssige Fett entfernt wird. Ist dies Alles geschehen, so überstreicht man alle lackirten Theile mit Petroleum, wodurch der Schmutz leicht verschwindet, um dieselben sodann mit einem ölgetränkten Lappen blank zu reiben. Hierauf werden sämtliche der Reibung ausgesetzten Theile geölt und die Lenkstange, sowie alles Vernickelte mit Wiener Kalk oder Putzpomade geputzt.



Nachstehend verzeichnete Werke und Zeitschriften sind stets in den neuesten Auflagen zu beziehen durch die **Prokisch'sche Buchhandlung JULIUS KITTL, Mähr.-Ostrau.**

	M.	fl.
All Heil, deutscher Radfahrerkalender 1896/97 . . .	1.—	0.60
Albert, Radfahrkarte der Provinz Sachsen . . .	1.50	0.90
Bahlsen, Otto, Thüringen, Harz u. Beigegebirge, Tourenbuch f. Radfahrer 12 ^o geb. in Lein. . .	1.50	0.90
Bahlsen, Tourenbuch v. Thüringen Frg. Th. Weber 70 Seiten	2.—	1.20
Best's prakt. Handbuch f. Radfahrer u. solche d. es werden wollen 8	0.50	0.30
Czeipek, Fil., Das Zweirad und seine militär. Verwendung mit 12 Bildern	3.20	1.60
Dreiradfahren, Betrachtung über dessen gesundheitl. Seiten 8 39 S.	0.50	0.30
Dumstrey's Tourenbuch für Radfahrer 285 S. . .	3.—	1.80
Eckhart, Lebende Bilder aus dem Radfahrersport .	0.50	0.30
Fressel, Dr. C., Was muss jeder Radfahrer un- bedingt wissen? Merkbüchlein für Radfahrer und für solche die es werden wollen	1.—	0.60
Fahrrad-Sport, der, in Gefahr. Ein kräftl. Wort v. einem ersten Interes en gr. 8 ^o	0.50	0.30
Fahrrad-Techniker, Technisches illustr. Fachblatt für die Inter. der Fahrrad-Industrie	4.—	2.40
Festschrift, officielle, zum V. Bundesschiessen d. Bundes deutsch. Radfahrer Oesterr. in Wien 17.—20. August 1894. g. 4 ^o	1.60	1.—

Fehsenfeld u. Schwehr, Radler-Wander-Lieder 56 S.	0.50	0.30
Fressel , Dr. C., Der Radfahr-Sport. Ill. Handbuch	3.—	1.80
Gabriel , Fahren auf dem Zwei- und Einrad 12 (22 S.)	0.60	0.36
Gerstel , Liederbuch für Radfahrer, 160 S., gb.	0.75	0.45
Heinss , W., Abenteuer des Radfahrer-Verein Kleeblatt, 12 S.	0.75	0.45
Hertel-May , Tourenbuch des Gau 21, Sachsen, mit Berücksichtigung der angrenzenden Theile g. 16°	1.20	0.72
Hildebrand , Reisebuch f. Radfahrer, 1 Hft. 16. München		
Hindenburg , Fest-Album für Radfahrer 4. Aufl. 8° (311 S.), geb.	5.—	3.—
Hillier , George Lacy, T. W. S. Wolker, die Kunst des Trainirens für Radwettfahrer, 8°, geb.	5.—	3.—
Hochenegg , Deutsche und Oesterreichische Radfahr-Meisterschaften und Records von 1882—1891, 8°, (48 S. m. 12 Licht-Port.)	3.—	1.80
Hochenegg , Die eth. Seite d. Radfahrens, 8°, 30 S., gb.	1.—	0.60
Höfer , Leitfaden für das Saalfahren, 3. Aufl., 158 S. (8° m. Fig.)	3.—	1.80
Höfer , Rob., Leitfaden für das Kunstfahren beim Radsport. Mit Uebung auf dem Niederrad v. dem Meisterfahrer von der Welt Gustav Marschner, g. 8°, geb. in Leinw.	4.—	2.40
Höfer , Rob., ill. Leitfaden für das Reigen-Fahren beim Radfahrersport, geb.	4.50	2.70
Höfer , R., Leitfaden für Kunstfahren, 8°, 87 S.	4.—	2.40
Krüger , Joco d' Affe d. Radfahrers Brautwerbung (8S.)	0.75	0.45
Liederbuch für Radfahrer 72 S. geb. 16°	0.50	0.30
Liederbuch für Radfahrer 247 S. geb.	1.20	0.72
Ling , die Gründung des ersten Turnvereins in Kamerun 14 S.	1.—	0.60
Lüders gereimte Reden für Festlichkeiten in Radfahrer-Vereinigungen	0.60	0.36
Massaglia , die Radfahrer und ihre künstl. Verwendung im Kriege 32 S.	0.50	0.36
Meyer , H., Jahrbuch für den Radfahrer-Rennsport bis 1888 geb.	1.25	0.75
Mollitor , J., Leitfaden f. das Training des Radfahrers. ver. Aufl. g. 8°	1.60	0.96
Pause , des Turners Traum oder die Turnfahrt nach China 16 S.	1.—	0.60
Puttkamer , Prem. Ltn. Frhr. v., das Militär-Fahrrad, Gleichzeitig Ratgeber bei Anschaffung von Fahrrädern gr. 8°, 62 S. m. 34 Fig.	1.20	0.72
Radlers Liederschatz , der	0.60	0.36
Radfahrer , der deutsche. Organ zur Vertretung der Interessen der deutschen Radfahrer. 30		

Radfahrer-Zeitung , allgemeine, Herausgeber und Red. Fritz Bohrmann. Jährlich	M. fl.	
		10.— 6.—
Radfahrer-Humor , Red. H. M. Rittinger, opl. 52 Nr. nebst Radfahrer-Chronik		2.50 1.50
Radfahrer-Zeitung , Jahrg. 52 Nr. Lex 8° pro Jahr		3.— 1.80
Radfahren , Sport. Organ für das gesammte Radfahrwesen. Officielles Organ d. Bundes deutsch. Radfahrer Oesterr.-Ungarns etc. Herausgeber Ferd. Löwe. 38 Num. gr. 4°		6.— 3.60
Rad-Markt , der, Fachblatt für Fahrrad-Industrie und Handel		6.— 3.60
Radlers Liederschatz , des, Lieder für Radfahrer .		0.60 0.36
Radfahrer-Kalender , deutscher, m. Radfahrer-Notiz. sowie Tourentabellen etc. 16°		0.50 0.30
Radfahren , Jahrbuch, 207 S. geb.		1.— 0.60
Radfahrer , Jahrbuch. Herausg. F. Werle 206 S. geb.		1.50 0.90
Radfahrer , Fachblatt für die Interessen des Radfahr-Sports u. d. Fahrrad-Industrie 24 Num. jährl.		6.— 3.60
Radfahrer-Bund , Fachzeitung für die gesammten Interessen des Radfahr-Sports. Amtliche Zeitung des Deutschen Radfahrer-Bundes, Red. Stein 24 Num. jährl.		8.00 4.80
Radfahrer-Humor , Red. W. Hildebrand. Nebst Radfahrer-Chronik, 24 Num. jährl.		10.— 6.—
Radfahrer-Zeitung , preussische		1.50 0.90
Radfahrers Sang , beim Becherklang 88 S.		0.50 0.30
Radfahrers Taschenliederbuch von Th. Breckling .		0.50 0.30
Radler-Tourenbuch , Lieder, 68 S.		0.50 0.30
Radler-Kommersbuch , 232 S.		1.— 0.60
Randl , Curjel Cyclisten-Abenteuer		1.— 0.60
Reyher , Dr., soll ich radfahren? Eine Abhandlung für alle, welche ihre Gesundheit erhalten oder wiedererlangen wollen 8°		0.10 0.06
Ritter , Herm., Zwiegespräch Nr. 2. Sie fahren Rad, gnädige Frau?		1.— 0.60
Roch , Radfahrkarte für Königreich Sachsen Sect. 1—4 Lpz. 88		1.— 0.60
aufgezogen		1.50 0.90
Sédouard , Pantomimen, Schattenspiele, Kartoffel-Komödien 2. Aufl. 242 S. geb.		5.— 3.—
Sédouard , Kabale und Liebe in Kamerun 17. S.		1.50 0.90
Siegfried , Dr. Mart., Wie ist das Radfahren gesund? Hygienische Studien auf dem Zweirade gr. 8°		1.20 0.72
Stadelmann , Das Zweirad bei den verschiedenen Militärstaaten Europas. 8°, 54 S.		1.25 0.75
Stahlrad , Fachzeitschrift für die Interessen des Radfahrens. Red. Th. Weber		5.— 3.—
Stahlrad , des, Festschrift der 1. Anstellung von		

land vom 23. II.--3. III. 1889 im Krystall-Palast M. fl.		
zu Leipzig. Herausgeb. Th. Weber 1. u. 2.		
Aufl. 663 S. 1 M. in Lein. geb. ,	4.—	2.40
Prachtausgabe	12.—	7.20
Strassenprofilkarte für Radfahrer. Auf Leinwand		
in Etui	1.50	0.90
Straube , Radfahrerplan von Berlin 182 50 Berlin 88	0.30	0.18
Sportplatz , Einrichtungen des Bicyclisten-Clubs		
Köln. 32 S.	0.50	0.30
Schwehr , Tourenbuch des Gau VII Schwarzwald		
des Radfahr-Bundes 55 S.	0.75	0.45
Touren-Karte für Radfahrer, herausg. v. österreich.		
Radfahrer-Bund 1:300000. Blatt 1--4	1.—	0.60
Touristen- und Radfahrkarten des oberbergischen		
Landes Imp. Fol.	0.60	0.36
Temps , Fahrtenbuch für Radfahrer durch den		
Gau I (Hamburg.)	0.50	0.30
Tourenbuch des Gauverbandes Nr. 9 und der an-		
grenzenden Theile Nr. 10, 16, 3, 4, 17, 5, 8,		
herausgegeben vom Vorstande des Vereins		
Nr. 9 nebst 1 Karte 165 S. geb.	2.—	1.20
Touren-Controlbuch , für Radfahrer. Herausgeber		
Th. Weber 64 S. geb.	0.50	0.30
Velocipedist , der schweizerische, Organ d. schweiz.		
Velocipedisten-Vereins. Red. J. J. Meyré 1891		
52 Num. jährl.	4.50	2.70
Waentig-Haugk , kurze Chronik d. reichsdeutschen		
Radfahrer-Vereinigen unter Vorausschickung		
eines Rückblickes über die ersten Erfindungen		
8° (36 S.)	0.40	0.24
Weber , Th., Recordbuch für Deutschland und		
Oesterreich-Ungarn 14 S. geb.	1.—	0.60
Weber , Th., Sport-Album für Radfahrer 1--27.		
Jhg. mit Abg. à Lief.	0.50	0.30
Wiesner , Schule des Kunstfahrens auf dem Zwei-		
rade in Fächerform	0.30	0.18
Wolf , Fahrrad und Radfahren, mit 328 Abbild. u.		
1 Karte 8, 244 S.	5.—	3.—

Ausserdem empfiehlt die

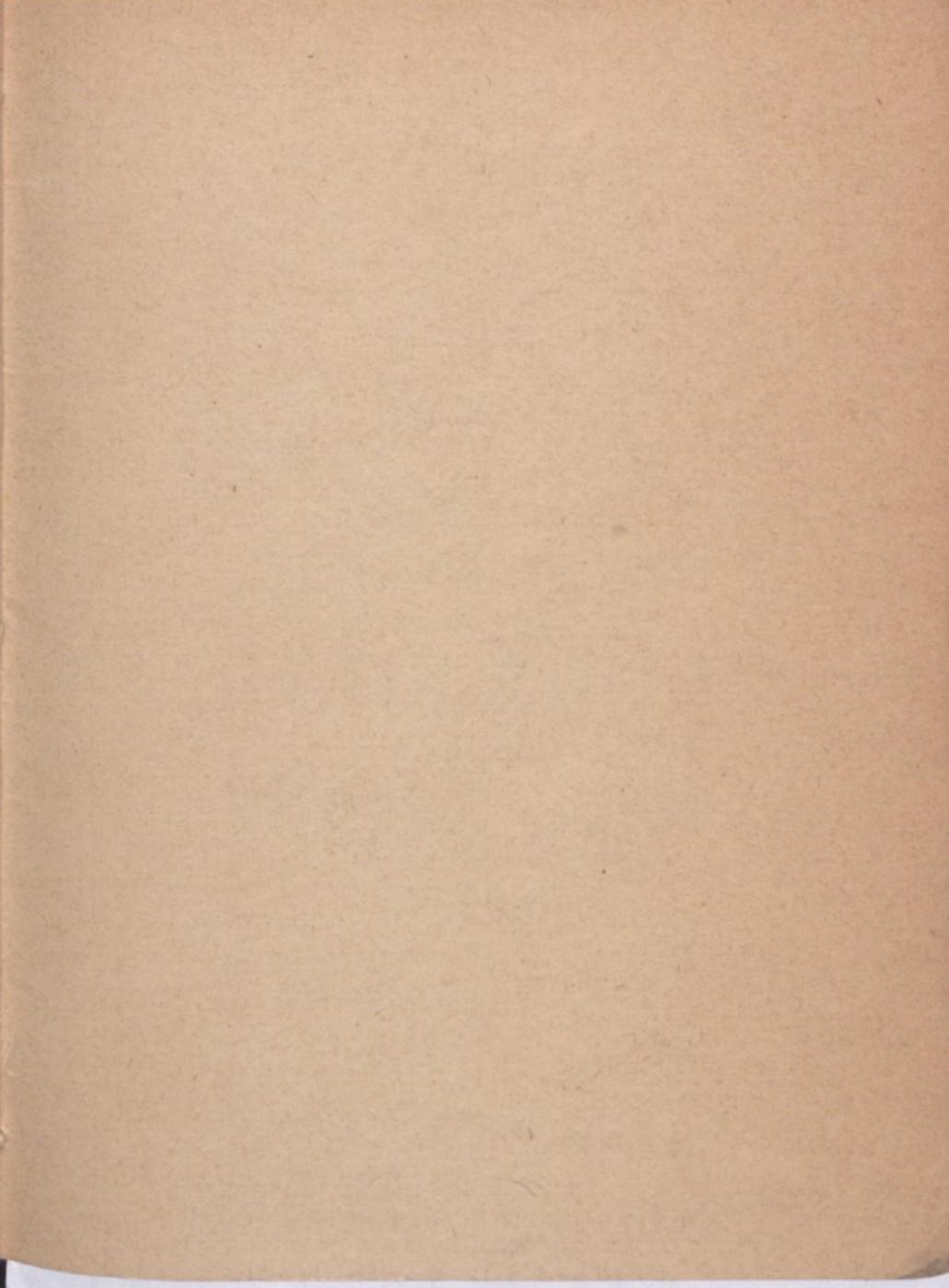
Prokisch'sche Buchhandlung JULIUS KITTL, M.-Ostrau

ihr reichhaltiges Lager in

Vergnügungs—Literatur

zu Aufführungen in Radfahrer-Vereinen.

Plakate für Radfahrere





LITHOGRAPHISCHE
KUNST-ANSTALT

JULIUS KITTL

MÄHR.-OSTRAU.







www.books2ebooks.eu