

Sächsische Radfahrer-Zeitung.



Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VIII. Jahrg.

Leipzig, 4. März 1899.

No. 5.

Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

Für die Schriftleitung verantwortlich: In Vertretung: Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.  No. 5752.
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Julius Mäser, Leipzig-Rendnitz, Senefelder-Strasse 13.  No. 235.

Alle redaktionellen Einsendungen

sind nur an die Schriftleitung der Sächsischen Radfahrer-Zeitung Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 29, zu richten.

✱

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

✱

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

Anzeigen-Bedingungen:

die zweigespaltene Petitzeile 60 Pf.; $\frac{1}{2}$ Seite M. 80; $\frac{1}{3}$ Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 13maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{2}$ % Rabatt.

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

Schluss der Anzeigen-Aufnahme: Mittwoch vor dem Erscheinungstage.

Die Zeitung erscheint aller vierzehn Tage (Sonnabends) und wird allen Mitgliedern des Sächsischen Radfahrer-Bundes und auf Wunsch jedem Fahrrad-Fabrikanten sowie Fahrrad-Händler Deutschlands und Oesterreich-Ungarns kostenlos zugesandt.

Adresse für alle die Bundesverwaltung, den Zeitungsversand usw. betreffenden Schriftstücke: Geschäftsstelle des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig-Plagwitz, Jahnstrasse 44. Telephon: No. 5468.

Entscheidung des Kgl. Sächs. Ministerium des Innern, den Nummerzwang betreffend.

Das Ministerium des Innern verkennt nicht die Nützlichkeit der vom Stadtrate zu Leipzig angeregten und von einer grossen Zahl anderer Verwaltungsbehörden des Landes befürworteten Massnahme, wonach jeder Radfahrer verpflichtet sein soll, an seinem Rade eine weithin lesbare, polizeilich eingetragene Nummer zu führen. Insbesondere würde es sich von einer solchen Vorschrift auch eine gewisse erzieherische Wirkung auf die Radfahrer versprechen können, so dass durch deren Einführung nicht bloss eine leichtere und sichere Feststellung der Persönlichkeit ordnungswidrig Fahrender ermöglicht, sondern für die Zukunft voraussichtlich auch die Zahl der betreffenden Uebertretungen selbst und der damit verbundenen Gefährdungen und Unfälle verringert werden würde. Indessen ergeben sich bei näherer Erwägung und auf Grund der angestellten Erörterungen so viele praktische Schwierigkeiten hinsichtlich der Durchführung jener Massnahme, dass das Ministerium des Innern sich doch für deren Ablehnung hat entscheiden müssen. Diese Schwierigkeiten liegen einestheils in der äusseren Beschaffenheit des Verkehrsmittels selbst, bei dem schon die Anbringung einer nach allen Seiten hin sichtbaren und leicht erkenntlichen Nummer, noch mehr aber deren ausreichende Beleuchtung während der Dunkelheit technisch nur schwer zu erreichen ist, andernteils aber und hauptsächlich in der grossen Zahl der Radfahrer, welche durch Nummern kenntlich gemacht werden müssten. Letzterer Umstand würde bedingen, dass die Nummerschilder äusserlich nicht bloss nach den vier Kreishauptmannschaften, sondern auch nach den einzelnen untern Verwaltungsbezirken (Amtshauptmannschaften und Städten mit revidierten Städteordnung) durch verschiedene Formen oder Farben und durch Zusätze von Buchstaben zu unterscheiden wären. Dabei würden immer noch für einzelne Verwaltungsbezirke mit grosser Einwohnerzahl, insbesondere die grösseren Städte und Amtshauptmannschaften, die Nummern eine so hohe Zahl erreichen, dass hier noch

besondere Unterscheidungsmerkmale für Reihen von je 1000 angebracht werden müssten, wenn man nicht zu 4- und 5stelligen Ziffern gelangen wollte. Durch dies alles würde aber der Zweck der Massnahme, ein einfaches Merkzeichen für die Radfahrer zu schaffen, welches jeder Beteiligte leicht und sicher erkennen und im Gedächtnisse behalten kann, erheblich beeinträchtigt, wo nicht ganz vereitelt werden. Diese Bedenken neben verschiedenen andern untergeordneter Art haben auch einen grossen Teil der hierüber gehörten untern Verwaltungsbehörden, sowie die Kreishauptmannschaften Dresden und Leipzig dazu geführt, sich gegen die angeregte Massnahme zu erklären. Dazu kommt noch, dass, wie von den meisten Polizeibehörden, insbesondere auch vom Stadtrate zu Leipzig, anerkannt wird, die Massnahme einen ausgiebigen Erfolg nur dann haben würde, wenn sie nicht bloss für das Königreich Sachsen, sondern auch für andere Teile des Reichs, wenigstens für die angrenzenden Bundesstaaten, einheitlich getroffen würde, dass aber in diesem Falle die der Durchführung schon für Sachsen allein entgegenstehenden praktischen Schwierigkeiten nur noch in verstärktem Masse hervortreten würden.

Im übrigen mag noch bemerkt werden, dass der Nummerzwang für Radfahrer in staatlichen Radfahrordnungen, mit ganz vereinzelt Ausnahmen, bisher noch nicht eingeführt, dass er insbesondere auch in der für das Königreich Preussen entworfenen einheitlichen Radfahrordnung und auch in der neuerdings für die Stadt Hamburg erlassenen Verordnung für den Radfahrverkehr vom 30. September 1898 nicht vorgesehen, dass er endlich in einigen österreichischen Städten und Bezirken, insbesondere in Wien, wo er früher bestanden hat, als unzweckmässig wieder aufgehoben worden ist.

Wenn nun, abgesehen von der vorher erörterten Frage, die überwiegende Mehrzahl der in der Angelegenheit gehörten Verwaltungsbehörden sich dahin ausgesprochen hat, dass die Vorschriften der Verordnung über den Verkehr mit Fahrrädern auf öffentlichen Wegen vom

23. November 1893 sich im wesentlichen als ausreichend für das allgemeine Bedürfnis erwiesen haben, von anderer Seite aber nur wenige Punkte untergeordneter Bedeutung hervorgehoben worden sind, in denen diese Verordnung zu ändern und zu ergänzen wäre, so nimmt das Ministerium des Innern bei dieser Sachlage Anstand, schon jetzt an eine Revision der bezeichneten Verordnung heranzutreten, zumal dem Uebelstande des übermässig schnellen, den übrigen Strassenverkehr gefährdenden Radfahrens, dem gegenwärtig zunächst abzuhelpfen ist, einesteils durch eine konsequente und energische Handhabung der Vorschriften des § 3 unter a und § 6, im weitem aber auch durch besondere Anordnungen der Ortspolizeibehörden im Sinne von § 7 der Verordnung wirksam begegnet werden kann. Denn die hier den Polizeibehörden eingeräumte Befugnis umfasst alle durch besondere örtliche Verhältnisse gebotenen Anordnungen zur Regelung des Verkehrs und ermöglicht daher nicht bloss das gänzliche Ausschliessen bestimmter Strassen und Plätze vom Radfahrverkehr, sondern ermächtigt die Behörden vor allem auch dazu, für gewisse Stellen oder Strecken oder unter bestimmten Verhältnissen das Langsamfahren oder andere besondere Vorsichtsmassregeln vorzuschreiben. In dieser Richtung sind in andern Staaten bereits mehrfach Vorschriften getroffen worden, die für Sachsen zum Anhalte auch für eine örtliche Regelung dienen können.

Hiernach wird ortspolizeilich das Langsamfahren entweder für bewohnte Ortschaften überhaupt oder wenigstens für einzelne Strassen und Plätze besonders vorzuschreiben sein, auf denen dies nach den örtlichen Verhältnissen im Interesse des allgemeinen Verkehrs geboten erscheint; ferner wird es allgemein (also auch ausserhalb der bewohnten Ortschaften) angeordnet werden können: beim Passieren von engen Brücken, Thoren und Strassen, beim Einbiegen von einer Strasse in die andre, bei scharfen, unübersichtlichen Strassenkrümmungen, bei der Ausfahrt aus Grundstücken, die an öffentlichen Strassen oder Plätzen liegen und bei der Einfahrt in solche Grundstücke, sowie überall da, wo ein lebhafter Verkehr von Wagen, Reitern, Radfahrern oder Fussgängern stattfindet.

Die nähere Bestimmung des Begriffs des „Langsamfahrens“ könnte der Praxis überlassen werden. Sie wird sich für den Radfahrverkehr durch die thatsächliche Uebung und die allgemeine Anschauung bald von selbst herausbilden, auch wenn eine besondere behördliche Normierung nicht erfolgt. Wollen aber einzelne Polizeibehörden in den betreffenden Vorschriften besondere Anhaltspunkte dafür geben, so würde das „Langsamfahren“ unter Berücksichtigung der Eigenart des Verkehrsmittels dahin zu bestimmen sein, dass hierbei nicht die Geschwindigkeit eines im langsamen Trabe gehenden Pferdes überschritten wird, woraus sich zugleich ergibt, dass auf den betreffenden Strassenstrecken oder Plätzen auch nicht Geschirre, die in diesem Tempo fahren, von Radfahrern überholt werden dürfen. Bei dieser dem Wesen des Radverkehrs hinreichend Rechnung tragenden Auffassung und Begriffsbestimmung würde es auch nicht als eine allzugrosse Beeinträchtigung der Anwendung des Verkehrsmittels empfunden werden, wenn jene Beschränkung im grössern Umfange, nach Befinden auch für ganze Ortschaften angeordnet würde. Damit würde der Gefährdung des übrigen Verkehrs durch das jetzt übliche schnelle Fahren ihr hauptsächlichstes und eigentliches Feld entzogen werden, und es würde sich dann auch einer der wesentlichsten

Gründe für Einführung des Nummerzwanges erledigen, da die Radfahrer sich bald an das innerhalb der bewohnten Ortschaften und sonst auf verkehrsreichen Strassen einzuhaltende geringere Geschwindigkeitsmass, sofern es nur allerorten vorgeschrieben und seine Beobachtung von den Polizeiorganen energisch durchgesetzt wird, gewöhnen und hierin einen sicheren Massstab für ihr Verhalten finden werden, als in der nach der Verordnung vom 23. November 1893 geltenden allgemeinen Norm der „nicht übermässigen“ Geschwindigkeit, welche zwar bei richtiger Anwendung auch eine Anpassung der Fahrgeschwindigkeit an den sonstigen Strassenverkehr bedingt, für den einzelnen, besonders gearteten Fall aber dem subjektiven Ermessen einen allzuweiten Spielraum lässt. Hierfür sind entsprechende ortspolizeiliche Anordnungen am Platze und auch durch § 7 der bezeichneten Verordnung vorgesehen.

Ausser jener allgemeineren Einschränkung wird aber ortspolizeilich für bestimmte einzelne Fälle auch noch ein Fahren mit besondrer Vorsicht und zwar dergestalt vorgeschrieben werden können, dass dabei nicht die Geschwindigkeit eines gewöhnlichen Fussgängers überschritten wird, oder, der Wirkung nach ausgedrückt, dass der Fahrer sofort halten und absteigen kann. Diese weitergehende Beschränkung würde innerhalb der bewohnten Ortschaften teils besonders für bestimmte Strassen, Plätze oder Stellen, deren Benutzung für den Radfahrverkehr nur unter solchen Vorsichtsmassregeln statthaft erscheint, teils auch im allgemeinen für das Passieren enger Gassen, für das Ausfahren aus Grundstücken und das Einfahren in solche (sofern dies nicht in bewohnten Ortschaften, insbesondere über Fusswege hinweg, überhaupt zu verbieten ist), ferner für das Ueberschneiden von Strassen und verkehrsreichen Plätzen, für das Einbiegen von einer Strasse in die andre etc. anzuordnen sein.

Endlich würden für jeden einzelnen Verwaltungsbezirk das Wettfahren und das Tummeln und Ueben mit Fahrrädern auf öffentlichen Strassen und Plätzen, soweit dies nicht schon geschehen ist, allgemein zu verbieten und Ausnahmen hiervon nur nach vorher eingeholter besonderer behördlicher Erlaubnis, nach Befinden gegen Erlegung einer angemessenen Gebühr, zu gestatten sein.

Das Ministerium des Innern wünscht, dass dem übermässig schnellen, die öffentliche Sicherheit gefährdenden Radfahren zunächst durch eine strenge Handhabung der allgemeinen Vorschrift des § 3 unter a der Verordnung vom 23. November 1893, soweit dies aber für besondere örtliche Verhältnisse nicht ausreicht, durch entsprechende polizeiliche Anordnungen der unteren Verwaltungsbehörden auf Grund von § 7 der Verordnung zu begegnen gesucht werde. Hierbei wird zwar in erster Linie den vorliegenden örtlichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen, soweit diese aber ein Einschreiten erfordern, seitens der Polizeibehörden in möglichst gleichmässiger Weise unter Beachtung der oben angegebenen Gesichtspunkte, zu verfahren sein.

Die Kreishauptmannschaften werden deshalb veranlasst, hiernach die ihnen unterstellten Verwaltungsbehörden mit entsprechender Anweisung zu versehen und nach Verlauf eines Jahres darüber zu berichten, was in ihren Regierungsbezirken auf Grund dieser Anordnung geschehen ist und welchen Erfolg die getroffenen Massnahmen gehabt haben.

Ministerium des Innern.

(gez.) von Metzsch.

Durch Spanien nach Marokko.

Erlebnisse und Betrachtungen von Ernst Wilke.

(Nachdruck verboten.)

An der Abendtafel des Hotel Kornfelder in Genf herrschte am 11. August vor. Js. eine gehobene Stimmung. Heute zum erstenmal war die Reisegesellschaft vollständig; per Rad und per Bahn war eine Anzahl unternehmungslustiger Radfahrer aus allen Teilen Deutschlands zum Start hierher gekommen, zum Start für eine Radtour, welche vor ihnen in der Ausdehnung noch keine deutsche Radlergesellschaft unternommen hatte: war es doch die erste Gesellschaftsreise überhaupt, welche Spanien von Nord nach Süd per Rad durchqueren wollte. Marokko war das Ziel der Gesellschaft und staunend blickten die übrigen Gäste und vor allem die freundliche Wirtin des Hotels auf diese sonderbaren Deutschen, welche sich vermessen, ohne dass einer von ihnen spanisch oder arabisch sprechen konnte, in ein Land einzudringen, welches selbst die Franzosen und Spanier vermeiden.

Nach einem fröhlichen Abend (die anwesenden zwei Bayern ahnten wohl schon, dass es nun für eine lange Zeit kein bayrisches Bier mehr geben würde) wurde am nächsten Morgen die Zeit der Abfahrt des Anschlusszuges zum Express Paris—Marseille verschlafen, aber nur anscheinend, lächelnd machte uns unser Wirt darauf aufmerksam, dass wir alle unsere Uhren ruhig eine volle Stunde zurückstellen könnten. Dank der Pariser Zeit, welche jetzt für 24 Stunden für uns massgebend war, wurde dieser Tag eine Stunde länger und wir erreichten den Anschluss in Lyon. Nach den Kursbüchern und Auskünften der Dampfschiffahrtsgesellschaften soll jeden Sonnabend, abends 8 Uhr, ein Dampfer von Marseille nach Barcelona fahren. Nachdem der Expresszug mit $\frac{3}{4}$ stündiger Verspätung in Marseille angekommen war, eilten wir im Laufschrift zum Hafen, um hier zu hören, dass das Schiff erst morgen früh um 8 Uhr abfahren würde. Auch dazu waren wir pünktlich zur Stelle, aber der Dampfer fuhr erst um 1 Uhr nachmittags. Pünktlichkeit gab's von nun ab im Süden nicht mehr und leider verloren sich auch bei unserer Reisegesellschaft alle und jede Begriffe für Pünktlichkeit unheimlich schnell, man kommt in Spanien eben immer noch zurecht. So ein spanischer Dampfer ist der Inbegriff der Unordnung und Unsauberkeit. Auf das Hinterdeck konnte man nur durch Klettern über Fässer und Hühnerkörbe gelangen; das Vorderdeck war überhaupt ein wüster Haufen von Schiffsladungen aller Art. Nach 26 Stunden Fahrt lagen wir vor Barcelona; ein Hafentarz, vor dessen Revision niemand das Schiff verlassen und niemand an Bord desselben kommen darf, war erst nach zweistündigen Bemühungen aufzufinden. Dann erschienen unsere spanischen Freunde an Bord. Dieselben hatten einen schweren Standpunkt den spanischen Zöllnern

gegenüber, welche nicht wussten, was sie mit unseren Rädern anfangen sollten; frei ausliefern schienen sie diese Beute auf keinen Fall zu wollen. Wir mussten wohl oder übel ohne unsere Räder von Bord gehen. Am anderen Morgen erschienen wir im Hauptzollamt, warteten aber von Stunde zu Stunde vergeblich auf die Ankunft irgend eines Beamten, welcher uns abzufertigen bereit gewesen wäre. Gegen Mittag, als das Thermometer über 40 Grad Celsius im Schatten zeigte, entschlossen wir uns, auf Anraten unserer Freunde, da immer noch kein höherer Beamter in Sicht war, mit dem anwesenden ersten Zollwächter zu unterhandeln. Das Resultat war die Forderung von 75 Francs oder Peseten, wie es in Spanien heisst,

zahlbar ohne Quittung. Wir entschlossen uns zu dem Opfer und in einer dunklen Ecke, bei trübem Lampenlicht, wurde diese denkwürdige Zollzahlung abgemacht. Dann nahmen wir unsere Räder und fuhren schleunigst davon. Wie wir nachher hörten, hätte die Sache auf einem anderen, als dem beschriebenen Wege noch viel mehr kosten können, oder — — gar nichts.

Ich will hier Versäumtes nachholen und dem geneigten Leser verraten, dass wir im ganzen zehn deutsche Wanderfahrer waren, welche fast alle schon grössere Radtouren in fremde Länder gemacht hatten. Einige der Herren

hatten, um bis zum Start nach Genf zu kommen, schon viele 100 km auf dem Rad zurückgelegt. Die Stimmung war jetzt, am Anfange der Reise, wo uns auch körperliche Beschwerden noch fremd waren, die denkbar beste; kein Wunder, dass wir uns in Barcelona, unter sachgemässer Anleitung unserer Freunde von der spanischen Radfahrer-Union, auf das Vortrefflichste amüsierten. Barcelona macht von allen spanischen grossen Städten den besten Eindruck; im Gegensatz zu Madrid herrscht hier reges gewerbliches Leben, Spaniens Handel und Industrie scheinen hier am höchsten zu stehen. Prächtige Anlagen mit vielen wohlgepflegten Palmen und exotischen Gewächsen versetzen den direkt aus dem Norden kommenden Fremden in eine angenehme Stimmung; die herrliche Palmallee am Hafen von Barcelona mit dem überaus prächtigen Kolumbus-Denkmal lässt in jedem Besucher die beste Erinnerung an eine der schönsten Städte Spaniens zurück. Nachdem für die Gesellschaft genügend Peseten in Silber und Papier (Gold giebt es im Verkehr nicht mehr) eingewechselt worden waren, wobei wir noch die wichtige Entdeckung machten, dass wir ausser dem normalen Kurse noch einen Zuschlag von 60—70 Prozent der gesamten Summe erhielten, d. h. für 100 Mark deutschen Geldes mehr als 200 Francs spanischer Währung, setzten wir uns am nächsten Tage auf unser Rad und fuhren nun auf



Das Kloster im Montserrat-Gebirge (erstes Nachtlager der Wanderfahrer).

mittelmässiger Chaussee vom Fusse des Montserrat-Gebirges in dieses hinein. Schon am Nachmittag erreichten wir unser Ziel, das hoch im Gebirge in unendlicher Einsamkeit gelegene Kloster Montserrat. Nach einer Meldung beim Abte geleitete uns ein kleines, aber überaus wohlgenährtes und gesprächiges Mönchlein in ein grosses Seitengebäude, wo jedem von uns ein sauberes, aber ganz primitiv eingerichtetes Zimmer angewiesen wurde. Der Rest des Tages wurde nun zu einem Ausfluge in das Gebirge benutzt; die herrlichen Fernsichten über das Llobregatthal hinweg und bis zu den fernen schneebedeckten Pyrenäen, die steilen Felswände und tiefen Schluchten, sowie die vielen in dieser einsamen Höhe spazieren gehenden Mönche werden jedem unvergesslich bleiben, der dieses entlegene Kloster besucht hat. Der Abend war für uns einer der schönsten während der ganzen Reise; ein kühler

bindung, sollte uns das Radfahren in Spanien gründlich verleiden: Der Weg war miserabel, der Staub lag zollhoch und wir fuhren beständig in einer Staubwolke. Dazu entwickelte sich von 8 Uhr morgens ab eine wahnsinnige Hitze, welche bald jedes Fahren unmöglich machte. Nur mit allergrösster Mühe wurde ein schattiger Platz gefunden, Ortschaften oder menschliche Ansiedelungen waren auf viele Meilen weit nicht vorhanden; gegen Abend wurde das Scheidegebirge überschritten und in einer elenden Bauernhütte übernachtet, wo nur mit den grössten Schwierigkeiten einige Eier und Wein zu erhalten waren. Bereits im Morgengrauen wurde die Fahrt am andern Tage fortgesetzt und unter Aufbietung aller Kräfte Zaragoza erreicht. Diese Fahrt wird für alle Teilnehmer die schwierigste und schlimmste Radtour gewesen sein, welche sie jemals unternommen haben. Aber eine Freude wurde



Blick auf Madrid.

Luftzug wehte beständig hier oben, im Gegensatz zu der vom nächsten Tage an folgenden Gluthitze im Innern Spaniens, welche auch am Abend nur wenig nachliess und bei keinem aus der Gesellschaft eine rechte freudige Stimmung dauernd aufkommen liess. Nach einem vorzüglichen Abendessen in der Kloster-Schänke, das mit den Angaben des „Baedecker“ im schroffsten Gegensatz stand, begaben wir uns zur Ruhe. Nachdem für Aufnahme und Aufenthalt am andern Morgen eine Gabe von 25 Peseten für alle unsere Teilnehmer in die Klosterkasse gelegt worden war, fuhren wir nach herzlichem Abschiede von den Klosterbrüdern, in toller Fahrt bergab über Igualada nach Lerida, wo wir vom Konsul und den Mitgliedern der spanischen Union wiederum aufs herzlichste empfangen wurden. In Lerida stiess irgend jemand, während wir einen Einkauf machten, den Ruf „Yankees“ aus; dieser unbedachte Ausruf hätte leicht schlimme Folgen haben können. Im Nu sammelten sich Hunderte von Leuten in der engen Strasse an und nur dem Umstand, dass einige besonnene ältere Leute überall die Versicherung abgaben, wir seien Deutsche, war es zu danken, dass wir unser nahes Hotel durch die Menschenmassen erreichten. Die erregten Leute verliefen sich erst nach geraumer Zeit wieder. Der nun folgende Tag, die Strecke Lerida-Zaragoza (142 km), verbunden durch eine auf den Karten so schön gezeichnete Chaussee und ohne direkte Bahnver-

den Fahrern doch unterwegs bereitet: in einem kleinen Orte zwischen Lerida und Zaragoza stand der Schullehrer mit seinen Kindern an der Landstrasse und wartete seit Stunden auf die Ciclistas Alemanes, von welchen auch seine Zeitung berichtet hatte, dass sie heute hier durchkommen müssten. Ein vielstimmiges „Viva Alemania“, ein Händedruck dem biedereren Manne und wir waren vorbei. Vielleicht haben wir hier im Innern Spaniens in dieser oder jener Kinderseele eine Erinnerung für das Leben zurückgelassen.

Nach dieser aufreibenden Fahrt verstanden wir auch die in den grösseren spanischen Städten gesehene Einrichtung einer kleinen Rennbahn, welche jeder Radfahrverein hinter seinem Clubhaus hat, und die wir anfänglich für eine Lehrbahn hielten, sowie die uns sonderbar vorkommende Sitte, nach welcher die Fahrer ihre Räder im Clublokale dauernd lassen und nicht mit nach Hause nehmen. Das Fahren in einer Stadt, das ohnehin des entsetzlichen Pflasters wegen unthunlich ist, kostet eine hohe städtische Steuer, und da die Chausseen zu Radfahrten während des grössten Theils des Jahres einfach ungeeignet sind, so steht der Tourensport auf einer anderen Stufe als bei uns und die Herren fahren nachmittags und abends einige 100 Runden auf der Rennbahn, die für diesen schönen Zweck erbaut ist. Die herrlichste Seite unseres Sportes, das Tourenfahren in schönen Ge-

genden und frischer Luft, lässt sich so ohne weiteres und überall in Spanien nicht zur Ausführung bringen.

Dass wir bei diesen traurigen Wegeverhältnissen, um so weniger, als die Chaussee sich oftmals überhaupt im Sande verlief und nur an den tiefen Wagenspuren kenntlich blieb, nicht nach Madrid radeln konnten, war klar, und so fuhren wir denn, in der Hoffnung auf bessere Wege im südlichen Spanien, mit dem Nachtzuge nach Madrid. Herzlich war der Empfang in der spanischen Hauptstadt; mehrere hundert Radfahrer geleiteten uns zum Hotel, von wo aus dann ein Korso zu den prächtigen Anlagen Buen-retiro stattfand. Manch deutsches „All Heil“ wurde uns von dem die Strassen umsäumenden Publikum zugerufen. Die spanischen Zeitungen hatten seit unserer Ankunft in Barcelona fortdauernd über unsere Reise berichtet. Nach dem Korso gab die spanische Radfahr-Union in der Bom-

Kopfe gefasst, ob er in diesem ohrenbetäubenden Lärm wache oder träume.

Nach der Tafel war Aufbruch zum Stiergefecht, wo uns Deutschen in lebenswürdiger Weise eine Anzahl Logen reserviert waren. Von einer ausführlichen Beschreibung dieses blutigen, aber interessanten Schauspiels will ich absehen; ein Stier wurde, wie der Matador in der Arena laut verkündete, zu Ehren der anwesenden deutschen Radfahrer getötet. Die Begeisterung der anwesenden, etwa 14000 Zuschauer war unglaublich; alles war in lebhaftester Bewegung ob dieser Corrida; 5 junge und 2 alte Stiere und ca. 10 Pferde wurden getötet, ein Stierfechter schwer und verschiedene leicht verwundet. Das blutige Schauspiel dauerte von 4—7 Uhr ohne Pause. Als Revanche für den uns gewidmeten Stier gaben wir der berühmten Stierkämpferin Lola eine mit Gravierung



Der Felsen von Gibraltar.

billa ein Festessen, an dem wohl 300 Radfahrer teilnahmen. Ein Nordländer macht sich nur schwer einen Begriff von dem lebhaften Temperament und der Begeisterung spanischer Radfahrer, die bei solcher Gelegenheit zum Ausbruch kommt; es genügt zu sagen, dass bei dem lauten Viva-Geschrei Musik und Festreden auf den Schultern anderer gehobener Redner kaum zu verstehen waren. Wohl mancher von uns hat bei der Tafel nach seinem

versehene goldene Uhr nebst Kette, wobei uns im Foyer das hervorragende Personal der Corrida vorgestellt wurde — eine interessante Begegnung.

Abends war Fest im Deutschen Club, am nächsten Mittag Empfang in der Deutschen Botschaft, wo Herr Baron von Seefried, von einer Anzahl Beamten umgeben, der lebenswürdigste Gastgeber war, später Kommers in der Deutschen Turngemeinde und so fort.

(Schluss folgt.)

Wanderfahrt Hof—München—Salzburg—Graz—Wien.

(Fortsetzung.)

Wir atmeten froh auf, einige Tage der Landstrasse entrückt zu sein. Hierher hatten wir vorher Kleider und Wäsche gesandt und das erste war — ein Bad und Garderobewechsel. Wie wohl es uns ca. 2 Stunden nach der Ankunft war, des Radlerkostüms entledigt, und im gewöhnlichen Anzug in den Strassen der Landeshauptstadt herumbummeln zu können, ist nicht zu sagen. Eine gute Quelle „edlen Nass“ hatten wir bald entdeckt. Sie hieß „Zum Münchner Kindl“ und zeigte den kleinen

Mönch, in der Linken die Bibel, in der Rechten den Masskrug emporhaltend. Da kehrten wir ein, und in schneller Reihenfolge hatten wir einige Krüge Bier hinuntergegossen. Von des Tages Hitze etwas erschläfft, legten wir uns bald schlafen, und nur ein schweres Gewitter mit Donner, Blitz und Regenschauern vermochte uns aufzuschrecken. Es liess uns aber ziemlich kühl, da ja für den nächsten Tag „Rast“ angesetzt war.

Der nächste Morgen brach trübe an, was uns aber nicht genieren konnte, schon frühzeitig aufzubrechen und

pr. Freund nach Starnberg zu rutschen, von wo aus wir mit unseren Rädern nach Schloss Berg fuhren, um dort die Unglücksstätte zu sehen, wo bekanntlich der hochselige bayrische König Ludwig II. und mit ihm sein Leibarzt, Dr. Gutten, den Tod fanden. Nachdem wir die Stelle, die jetzt eine kleine Kapelle zeigt, besichtigt, trat unser Radel wieder in Funktion und wir umfuhren den ganzen See, eine Strecke von ca. 40 km, was sich schon wegen der grossartigen Aussicht auf die immens unruhig bewegte Wasserfläche mit den grossen und kleinen Schiffen und Kähnen, und wegen der so malerisch schön gelegenen Landschaft und Orte (St. Heinrich, Seeshaupt, Bernried, Tutzing etc.) lohnte; abgesehen von dem imposanten Hintergrund — das Gebirge, das der wieder klar gewordene Himmel deutlich sehen liess. Wir waren von dieser Spritztour, von der wir am Nachmittag nach München zurückkehrten, sehr befriedigt. Am Abend stellte sich leider wieder Regen ein, was uns aber nicht verdross, „München bei Nacht“ anzusehen. Auch der nächste Tag war regnerisch angelegt, aber nicht so, dass wir nicht den grössten Teil der Sehenswürdigkeiten, den wir einer guten Führung verdankten, hätten beaugapfeln können und noch Zeit fanden, abends weitere Lustbarkeiten zu inspizieren. —

Leider zu bald waren die schönen Tage von Aranjuez vorüber, und wenn sie auch viel Regen brachten, das eine ist sicher, in den Restaurants und Cafés etc. war davon nicht viel zu merken. Nun sollte die Fahrt am kommenden Morgen wieder beginnen. Zwar hatten wir in München so viel Mut gefasst, dass uns die schmutzigen Strassen der Stadt und gute Bekannte — die uns hohnlächelnd angeraten haben, die Fahrt bis Wien gleich per Wasser zu machen, da sie ja doch zu Wasser würde — unsere Reise-Pläne nicht verleiden konnten. Aber bald hatten wir den guten Rat eingesehen. Denn aus der Hauptstadt München führen Strassen, Strassen, die sich gewaschen haben, namentlich zur Sommers-Zeit, wo jedes Gewitter dem obligat nachfolgenden Landregen den ersten Tropfen leiht. Auch den wohlgemeinten Rat, wenigstens die in Rädlerkreisen gefürchtete Anfangstrecke München-Rosenheim mit der Bahn zu machen, schlugen wir in den Wind; jetzt kennen wir sie aus eigener Erfahrung als eine Heer- und Landstrasse erster Klasse, die offenbar von dem mit Recht so gerühmten „grünen Tisch“ aus mit Basaltschotter trümmerhaftester Gattung eingeworfen und auf dem Verwaltungswege nie gewalzt wird. Letzteres wird im abgekürzten Verfahren den „Gescheerten“ mit hochdero „Häutern“ und den Luftreifen der Radfahrer überlassen. Der Vorstand eines weitverzweigten Radfahrer-Interessenschutzverbandes hat hierüber und noch über einiges anderes ein dickes Buch geschrieben, dessen diplomatischer Urkudenton in verschiedenen Ministerien geradezu breschelegend gewirkt haben soll.

Doch zurück zum Start und los von München! Die ersten Marktwagen mit frischduftigem Suppengrün, gelben Rüben, Bierrettichen und sonstigen Gemüsen holperten im Morgendämmerseine gerade über den tadellosen Oberbau der Maximiliansbrücke, als wir vom ditto Monument losgondelten und in vielversprechendem Spurt die glatte Strecke bis Trudering nahmen. Taufrisch glänzten die Wiesen; ein braver Sechserbock, schon gut verfärbt, wechselte über die Strasse und einige Hasen ästen stillvergnügt und löffelwedelnd in der Jungsaat. —

Damit hatte das Waldidyll aber auch sein Ende. Einige bedenkliche, zur Achterbildung neigende Schwan-

kungen der Vorderräder erinnerten uns daran, dass man, wie die bedeutendsten Radler dies zu thun pflegen, möglichst wenig denken soll, auch hat die Strasse von hier bis Zorneding verzweifelte Aehnlichkeit mit der sogenannten „Rutschbahn des Teufels“ im nordamerikanischen Utahgebirge. Zwischen Schotterstreifen und wassergefüllten handtiefen Karrengeleisen gondelten wir die nächsten 15 km mit „philopedaler“ Geschwindigkeit als moderne Argonauten dahin. —

Der Buckel im Dorfe Zorneding beschliesst das Leid. Rechts im Grunde grüsst bald das freundliche Kirchseon und von der Höhe von Reitgesing präsentiert sich des Wanderers Ehrenkompagnie, die Alpenkette mit ihren trutzigen Schroffen, Wänden und Zinken, rechts Zugspitze und Wendelstein, links die Schlierseer- und Tegernseer-Berge, im Hintergrund das imposante Kaisergebirge, die Hohe Salve und Venedigergruppe. Vielfach liegt Neuschnee bis tief herab, und zu dicken Wolken geballt jagt der Südost die Nebel darüber hin.

„Mag lauern und trauern, wer will, hinter Mauern — wir fahr'n in die Welt!“ sagt Scheffel. Dieser Ausruf wäre ihm aber sicher auf den Lippen erstickt, wäre er Radfahrer gewesen und hätte sich dabei an die Strecke Ostermünchen-Rosenheim erinnert. Dort verwendet man nämlich den nobelsten Strassenschotter: — Marmor! Das Rasiermesser Bader Zangerls im „Jägerblut“ weicht der Form nach von diesen Steinsplintern wenig ab, desto mehr der luftreifenbesorgte Radler.

Bald ist Rosenheim erreicht, und nach den ersten 60 km schmeckt ein Radfahrdiät einhaltendes Frühstück. Von Rosenheim ging unser Weg — bei ungleich besseren Strassen — stramm auf Seebrück los und damit war eine neuerliche Triebfeder unserer Reise erreicht — der Chiemsee und mit ihm das herrliche Schloss Herrenchiemsee, eine Idealschöpfung S. Maj. weiland König Ludwig II. In Seebrück benutzten wir den Dampfer und fuhren nach dem alten Schlosse auf der Herreninsel, wo uns der Wirt freundlichst willkommen hiess und uns einlud, „Eins zu schmettern“ (zu trinken). Der Aufstieg war bei der Hitze ein beschwerlicher und konnte man schon wieder ein Glas Bier vertragen. Schnell war es leer, und nun ging's zum neuen Schlosse, das vom alten ca. 5 Minuten entfernt, aber höher noch wie jenes liegt. Unsere „Billette“ waren von einem guten Freund besorgt, dem und dessen hohen Verwandten wir es zu danken haben, Freikarten, die mit dem Stempel: Die kgl. Schlossverwaltung versehen waren, zu erhalten. Sprachlos gingen wir durch den grossen Vorgarten zum Schloss, wo wir von einem Diener eingelassen und beim Vorzeigen der Billette ehrerbietigst gegrüsst wurden, der uns auch kurz darauf eine grossartige Führung angedeihen liess. Das Schloss ist im Versailler Stile und mit einer märchenhaften Pracht erbaut; seit 1887 ein Anziehungspunkt für Fremde. Es würde uns zu weit führen, all' die Herrlichkeiten zu schildern, die dort sich dem Auge offenbaren und die Zeugen der Kunst und des heimatlichen Handwerks sind. Hochbefriedigt und vor lauter Sehen müde, verliessen wir das Schloss und stiegen wieder zur Schiffbrücke hinab, wo wir unsere Räder — die wir hier zurückgelassen hatten — wieder in Empfang nahmen. Das nächste Schiff benutzten wir, um nach der Fraueninsel zu fahren, wo ein altes Kloster sehenswert ist. Später fuhren wir unter fürchterlichem Regen quer nach Chieming; leider hörte dieses Oberwasser auch nicht auf, als wir den Weg nach Traunstein, zu unserer Nachtstation, hinter uns hatten.

Vollkommen durchweicht angekommen, mussten Hotelbesitzer, Kellner etc. ihre Anzüge herausrücken, mit denen wir uns notdürftig bekleideten, während unsere Sachen getrocknet wurden. Trotz des „Gusses“, der noch die halbe Nacht durch dauerte, sah uns der nächste Morgen bald wieder wohlgenut in der nächsten Staude, dem Orte Teisendorf. Von Traunstein bis hierher war die Strasse mit ihrem angenehmen Gefälle wieder prächtig, weniger von dort bis Salzburg, aber stolz fährt man mit dem k. k. „Einbruchschein“ — man achte auf diesen zollamtlichen Kunstaussdruck — in die fürsterzbischöfliche Residenz ein, an deren Thor die Inschrift prangt: „In Salzburg wird links ausgewichen, rechts vorgefahren!“

Durch das Radfahren kommt mit einemmal die alte Landstrassenpoesie wieder zu Ehre und Geltung. Wie in der Mitte dieses Jahrhunderts die Studenten, Turner und Handwerksburschen fröhlich durchs Land zogen, und zum Klange der sentimentalen Guitarre ihre Maimond preisenden Wanderlieder erschallen liessen, so ist, wenn auch der romantischen Gefühlsäusserung jener Zeiten entrückt, jetzt der Radler der Herr der Strasse, und eifersüchtig, ja missgünstig und ingrimmig weicht das Milch- oder Botenfuhrwerk, noch träger oder auch gar nicht das bäuerliche Ochsespann und der stets „liebenswürdige“ Holzknecht auf schrilles Glockenzeichen dem lautlos dahingleitenden Rade aus. —

Wir sind in Salzburg und damit im Herzogtum und Kronland gleichen Namens, zum cisleithanischen Teil der österreichisch-ungarischen Monarchie gehörig, angelangt. Die Stadt hat meist krumme und enge Strassen, aber viele Prachtgebäude im italienischen Stile, die noch aus dem 17. Jahrhundert stammen. Ueber der Stadt erhebt sich das alte Schloss Hohensalzburg, zu dem ein elektrischer Aufzug uns hinaufbeförderte. In der Nähe das k. k. Lustschloss Hellbrunn, berühmt durch seine Wasserkünste. Oestlich von Salzburg der Gaisberg, ca. 1500 m hoch, durch Zahnradbahn leicht zu erreichen. Es ist der Aufstieg schon wegen seiner Aussicht auf die Stadt, die Salzach und die Fernsicht ins weite Thal hinein, sehr zu empfehlen. Salzburg ist der Geburtsort Mozarts und Makarts. — Aber nicht nur etwas zu sehen, auch einen guten Tropfen Wein bekommt man in Salzburg und haben wir uns unseren Mut für unsere ferneren Radelwege gestärkt und gütlich am Rebensaft gethan.

Von Salzburg ging's nach dem Seengebiet des Salzkammerguts; eine sehr gute Fahrstrasse führt links am Fusse des Gaisbergs vorbei und „zügig“ über die Höhen von Strass und Thalgau, die, in mannigfaltigen Abstufungen vor einander gelagert, dem Radtouristen viel Arbeit und manche Enttäuschung bereiten: Radelwadelkräftig tritt man in die Pedale und nimmt die langen Steigungen im Sattel oder schiebt lang ausgreifenden Schritts die Maschine, um oben auf dem vermeintlich letzten Kamm immer und immer wieder die nämliche, wenig ermutigende Terrainbildung wahrzunehmen: ein kurzes Gefäll, allenfalls ein kleines Plateau und dann abermalige Steigung über querliegende Ansläufer von den rechts liegenden Gebirgsstöcken des Schobers und Drachensteins. Ebener folgt der Weg eine Zeitlang der Eisenbahn und der Griesler Ache, bis er abermals links über waldige Höhenzüge ausbiegt. Wenn man endlich halb ermattet und fast apathisch die Maschine den letzten Berg hinuntersausen lässt, dann öffnet sich auf einmal beinahe unten auf dem Niveau des Sees der Ausblick: Im Sonnenschein glänzen am gegenüber liegenden Ufer die Doppeltürme der einstigen Benediktiner-

Abtei Mondsee, jetzt Fürst Wredescher Herrschaftssitz, darum herum liegt der stattliche Ort und geradeaus in ganzer Pracht der herrliche See. Mondsee bleibt links liegen, aber neubelebt nimmt man die ziemlich kräftig in den See abfallenden Ausläufer des Griesbergs, auf deren höchstem Punkt ein freundliches Gasthaus zur Einkehr und behaglicher Umschau einladet. Der ganze Landschaftscharakter ist noch der eines anmutigen Hügellandes mit dem blauen See als Mittelpunkt und Vordergrund; rechts und im Hintergrund bilden aber schon steile Wände und scharfe Kuppen, tiefdunkel bewaldet, den Uebergang zur imposanteren Gebirgslandschaft.

Von dem am südlichsten Krümmungspunkte des Mondsees malerisch gelegenen Dorf Scharfling setzt der Fahrweg sofort steil ansteigend durch dämmernden Wald über den Eibenberg, führt über das wildromantische Hochplateau des Krotensees, an diesem selbst und an Schloss Hüttenstein vorbei, und senkt sich dann kräftig abwärts bis zu dem am Westende des hochromantischen Wolfgang- oder Abersees gelegenen Dorf St. Gilgen.

Aufblitzend umspielen die letzten Strahlen der Sonne die den See eindämmenden Gebirgsstöcke; sie übergiessen mit funkelndem Glanz die jäh in die „schwarzgrün erdusternde Fläche“ abstürzende Felswand des sagen- und bergpsalmenumrauschten Falkensteins. Rotgelbe Lichter weben und huschen sprühendem Goldregen gleich durch den Wald und lautlos gleitet das Rad — einer modernen Zaubermaschine gleich — auf glatter Bahn dahin am Ufer des Sees.

Am Ende der am Fusse des mächtigen Zwölferkogels sich hinziehenden „Rauhleiten“, wo vom Hochzinken herabstobend ein Wildbach sein Kiesgeschiebe und Gerölle weit in den See hinausgetragen hat, führt bei Zinkendorf von der schönen Uferstrasse weg ein nicht gerade radgerechter nasser und steiniger Weg zu einem Fischerweiler. Das Ave-Glöcklein ist längst verklungen und schon senkt die Nacht ihren Schleier auf Berg und See. Der Schiffer, der uns übersetzen soll, ist schlafen gegangen nach hartem Tagewerk, und ganz eigenartig klingen unserer Räder helle Glöcklein aus dem Tann: „Hol über, hol über!“

Bald durchzieht das Boot die dunkle Wasserfläche, hell leuchten unserer Räder Laternen über den See; am Leuchtturme biegen wir ein und legen an, erreicht ist das Ziel auch dieses Tages — die romantische Zufluchtsstätte des welt- und herrschermüden Bischofs von Regensburg, des Falkensteinklausners St. Wolfgang.

In dem uralten Marktflecken weisen noch verschiedene hochinteressante Bau- und Kunstdenkmäler auf seine einstige kulturgeschichtliche Bedeutung hin; aber auch Zeichen modernsten Schaffens finden sich im Orte: Schraubendampfboote und Motore durchfurchen den See, wo einst des Klausners schmuckloser Einbaum trieb; vier elegant eingerichtete Hotels laden, durch in das Wasser hinausgebante Terrassen und Balkons, zur Aussicht ein, moderne Villen und Gartenanlagen schmücken die Ufer und auf den Schafberg, den Rigi des Salzkammergutes, führt eine Zahnradbahn Abtschen Systems. Oben und unten arbeiten die „elektrischen Männer“ und zwingen die geheimnisvollen Naturkräfte in den Dienst der wandernden Menschheit. Feenhaft, einem unterirdischen Lichtschlosse gleich, soll künftighin die bekannte Stalaktitenhöhle des Schafbergs im Scheine elektrischen Lichtes erstrahlen; zahlreiche Bogenlampen und Glühlichter erhellen den Ort und seine Häuser. Wenn heute der heilige Einsiedelmann

wiederkehrte in seine „treulichste Freistatt der Wildnis“, so würde er wohl staunen über das unheimliche „Mondscheingelag“ unseres blässstrahlenden Lichtes.

Mit solchen Gedanken im „landfahrigem“ Herzen ging's am folgenden Morgen empor am steilen Hang über eine 5800 Meter lange, durch zahlreiche, kühne Kunstbauten ausgezeichnete Bergbahn. Keuchend und pustend überwindet die schwere Maschine in teilweise kolossaler Steigung einen Höhenunterschied von 1187 Meter und trägt über schwindelnde Abgründe und an reissenden Wildbächen vorbei uns — eine sorglos plaudernde, heitere Gesellschaft — bis auf den 1730 Meter über dem Meere liegenden Gipfel des Berges. Oben liegt ein Hotel, und dem entzückten Auge entrollt sich ein Panorama, wie es grossartiger und wechsellvoller kaum gedacht werden kann: Auf der einen Seite liebliches Hügelland mit den vielen azurfarbenen Seen, weithin in leuchtender Farbenpracht abdrehend bis an die bayerische Ebene und den bayerischen Wald. Auf der anderen Seite des Hochgebirges erhabene Pracht, die eisumgürteten Firne und himmelanstrebenden Wände und Schroffen; hochragend in der Mitte die gewaltige Dachsteingruppe (2996 Meter hoch), weiter rechts die übergossene Alm, Hochkönig, Grossglockner, der Hohe Göll und Watzmann —, wer kennt sie alle, nennt sie gleich?!

Das war ein Schauen und Staunen! Sogar ein unvermeidliches Hochzeitspaar stand, sich selbst entrückt und

(Fortsetzung folgt.)

entarmt, anteilnehmend vor diesem Riesenrundgemälde der Natur. Es war den glückseligen jungen Leuten also doch noch nicht ganz alles „so ganz egal“ wie ihrem Prototyp in Kadelburgs „Weissem Rössl.“ —

Verräterisch umkoste ein leichter Wind die Kuppe des Berges, ab und zu fast unmerklich zu stärkeren Stößen einsetzend, und wo noch eben das Auge trunken niedergeblickt hatte in den blauen See, auf den frischgrünen, quelledurchrauschten Hang der Alpe, da kam's wie aus dem Erdinnern, wie aus verborgener sonnenscheuer Kluft auf einmal heraufgeweht, gesaust und geblasen:

„Sieh' das Gewölk!
Sonnefeindliche Schleiergestalten recken und strecken
empor sich vom See,
Durchhuschen den Tann und durchhuschen die Halden
und fliehen und ziehen,
Als ob sie mich suchten, herauf aus der Schlucht.“
(Scheffel, Bergpsalmen.)

Der bergerfahrene Tourist oder Jäger weiss nun, was kommt! Und so mahnte man uns zum Aufbruch. Der nächste Zug führte uns thalwärts in stechendem Sonnenbrand, indes um Gipfel und Felsen die Nebel ihr Schleiernetz emsig weiterwoben. Als wir aber im gastlichen Hotel beim fröhlichen Mittagmahle sassen, da kam der Sturm geschoben in des Bergföhns Gewalt, da folgte krachend Schlag auf Schlag mit grellflamendem Wetterlicht. In Strömen prasselte der Regen über das schirmende Dach.

Amtlicher Teil.

Adresse für alle die Bundesverwaltung usw. betreffenden Schriftstücke:

Geschäftsstelle des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig-Plagwitz, Jahnstrasse 44

Telephon: No. 5468.



Verwaltungsstelle: Horst Wolff, I. Vorsitzender; Richard Seyfarth, I. Schriftführer; Emil Conrad, Bundesrechnungsführer; Robert Weniger, I. Vorsitzender des Sportausschusses; Eugen Serbe, Zeitungszahlmeister.

➡ **Eingeschriebene Briefe, Wertsendungen, Geldsendungen sind zu richten an**
Herrn Franz Uthke, Geschäftsführer des S. R. - B., L.-Plagwitz, Jahnstr. 44. ➡

Bekanntmachungen des Bundes-Vorstandes.

Bekanntmachung.

Auf unserer Geschäftsstelle sind noch einige gebundene Exemplare der Bundeszeitung pro 1897 und 1898 zum Preise von 2 Mark zu haben und können von dort bezogen werden.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Zur gefälligen Beachtung.

Die Vorarbeiten für das neue Bundeshandbuch pro 1899/1900 sind fast beendet. Leider fehlen uns, trotz wiederholtem Ersuchen, noch so viele **Berichte der Herren Vorsitzenden der Bezirke** über die **Besetzung der Aemter im Gesamtvorstande**. Auch haben noch sehr viele **Radfahrer-Vereine** uns die gewünschten Unterlagen für das Bundeshandbuch nicht eingesandt. Wir richten nun nochmals an alle Herren **Vorsitzenden der Bezirke** und an alle Herren **Vorsitzenden der Vereine und Clubs** die **dringende Bitte**, schleunigst das Fehlende nachholen lassen zu wollen und uns möglichst umgehend

die Namen des Gesamtvorstandes (im Bezirke und den einzelnen Clubs),
die Versammlungs- bzw. Clublokale,
das Gründungsjahr des Vereines,
den Mitgliederbestand,
Mitteilungen über errungene Preise

mitteilen zu wollen, damit wir einerseits in der Zusammenstellung des Bundeshandbuches nicht aufgehalten werden, andererseits aber auch ein richtiges Auskunftsbuch vorzulegen im stande sind.

Ferner ersuchen wir, für den **Annoncenteil** recht rege zu arbeiten und uns **jedes** auch noch so **kleine Inserat** zuweisen zu wollen. Unsere **Bundesmitglieder** erhalten bei Selbstinsertion bedeutende **Preisermässigung** und bewilligen wir jedem **Bringer von Annoncen 10 Proz. Provision**.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Wir erklären hiermit, dass der Bundesbeamte, der sich verschiedene Unregelmässigkeiten hat zu schulden kommen lassen, Drieselmann hiess. An der Geschäftsführung des Herrn Rosinus ist durchaus nichts auszusetzen gewesen und alle etwa umgehenden Gerüchte sind vollständig grundlos und aus der Luft gegriffen.

Der Bundesvorstand.

Zur gefälligen Beachtung.

Die Schilder für die Auskunftsstellen sind eingegangen und werden den einzelnen Bezirksvorsitzenden mit der Bitte zugesandt, dieselben gleich nach Empfang bei jedem **Bezirksvorsitzenden** und jedem **Ortsvertreter** am Hause selbst **recht sichtbar** befestigen lassen zu wollen.

Sollten dieselben nicht ausreichen, so erwarten wir möglichst umgehend Nachricht, damit wir die noch fehlenden Schilder zusenden können.

Die Herren Vorsitzenden der Bezirke ersuchen wir dringend, uns die **Auskunftsstellen bis spätestens zum 10. März** namhaft machen zu wollen, da dieselben in das neue Bundeshandbuch aufgenommen werden sollen.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Zur freundlichen Beachtung.

Mit dem **15. Februar** ist die zur Erneuerung der Bundesmitgliedschaft festgesetzte Frist abgelaufen. Wir ersuchen alle diejenigen Bundeskameraden, welche bis zu diesem Tage nicht erneuert haben, dies durch Einsendung von 6 Mk. an unseren Geschäftsführer Herrn **Franz Uthke**, L.-Plagwitz, Jahnstrasse 44, sofort zu thun, da die Zusendung der Mitgliedskarte pro 1899 durch **Nachnahme** unseren Bundeskameraden erhebliche Mehrkosten und uns eine grosse Mehrarbeit verursacht.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Das diesjährige **Bundesfest** zu **Markneukirchen** findet nicht, wie in verschiedenen Zeitungen zu lesen ist, am Sonnabend und Sonntag, den 15. und 16. Juli cr., sondern erst am 22. bis 24. Juli 1899 statt.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Achtung Kameraden!

Prämiierung für Mitgliederwerbung.

Der Bundesvorstand hat beschlossen, jedem Bezirke ein Diplom zur Verfügung zu stellen, welches Ende des Jahres 1899 dem Bundeskameraden feierlichst überreicht wird, welcher im Laufe des Jahres 1899 am **meisten** Mitglieder dem Bunde zugeführt hat. — Fünf Mitglieder ist die niedrigste Zahl. — Selbstverständlich soll jeden Werber bei der Aufnahme das Grundprinzip leiten, **qualitativ** dem Bunde zu nützen.

Die Herren Bezirksvertreter, Ortsvertreter und Clubvorsitzenden wollen gefälligst Sorge tragen, dass diese neue Einrichtung in unserem Bunde schnell bekannt wird und die nächste Zeit zur Werbung ausnützen.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Bekanntmachung.

Sanitätskolonne des S. R.-B.

Sonntag, den 12. März 1899, Uebung in Leipzig-Schönefeld im „Sächsischen Haus“. Abfahrt von Leipzig vormittags 10 Uhr Nikolaitunnel-Nikolaistrasse.

Nächste Bundesvorstands-Sitzungen.

Donnerstag, den 16. März, und Donnerstag, den 20. März 1899, abends **pünktlich 8 Uhr**, im **Restaurant H. Schiesser**, früher Wildner, Leipzig, Kramerstrasse 3.

Alle neueintretenden Mitglieder zahlen für das Jahr 1899 einen Jahresbeitrag von **Mk. 6.** — und für Eintrittsgeld **Mk. 4.** — und bitten wir selbige, den Betrag nach erfolgter Aufnahme an unseren Geschäftsführer Herrn **Franz Uthke**, L.-Plagwitz, Jahnstrasse 44, einzusenden.

Frauen und Töchter der Bundesmitglieder zahlen **Mk. 4.** — Eintrittsgeld und nur **Mk. 3.** — Jahresbeitrag und erhalten die Bundeszeitung.

Vom Militär entlassene ehemalige Bundesmitglieder werden auf erfolgte Wiederanmeldung **ohne Eintrittsgeld** wieder aufgenommen.

Anmeldekarten für Neuanmeldungen werden unentgeltlich und postfrei von der Geschäftsstelle geliefert.

Alle Bundes-Gastwirte, welche sich vom S. R.-B. abmelden, sind laut § 9 der Bundessatzungen verpflichtet, das Hotelschild postfrei an die Geschäftsstelle des S. R.-B., L.-Plagwitz, Jahnstr. 44, zurückzusenden.

Neuangemeldete Mitglieder.

36 Neuanmeldungen: No. 5597—5633.

Die Aufnahmen gelten als vollzogen, wenn innerhalb 14 Tagen, vom Tage der Veröffentlichung an gerechnet, begründeter schriftlicher Einspruch dagegen nicht erhoben wird.

Bezirk Döbeln.

5599. Alfred Fellbaum, Restaurateur, Döbeln, „Zur Bärenschänke“, Obermarkt.

5611. H. Glässer, Gasthausbesitzer, Naundorf b. Leisnig.
Bezirk Dresden.

5610. Paul Ziesche, Schlosser, Dresden, Ziegelstr. 25, II.
5622. Osw. Eduard Sparke, Kaufmann, Dresden-Plauen, Bienertstr. 3, pt.

5623. Karl August Strobelt, Kaufmann, Bühlau, b. „Weisser Hirsch“.

Bezirk Glauchau.

5605. Max Seidel, Kaufmann, Hohenstein-Ernstthal, Bahnhofstrasse 12.

5613. Emil Rich. Bochmann, Gastwirt, Mülsen St. Jacob, „Deutsche Bierhalle“.

5614. Dr. Max Pezold, prakt. Arzt, Mülsen St. Jacob, Eduard-Hospital.

5615. Theodor Lämmerhirt, Redakteur und Buchdruckereibesitzer, Mülsen St. Jacob.

Bezirk Kamenz.

5601. Bruno Friedrich, Gastwirt, Schwepnitz.

5602. Moritz Winkler, Schlossermeister, Rammenau.

5603. Georg Gebler, Kaufmann, Brettnig.

5604. Clemens Haufe, Grundstücksbesitzer, Rammenau.

Bezirk Borna-Lausigk.

5600. Herm. Spermhake, Buchdrucker, Borna, Brühl 146.

Bezirk Leipzig.

5597. Felix Jänisch, Kaufmann, L.-Gohlis, Feldstr. 76.

5608. Max Karnahl, Photograph, L.-Lindenau, Josephstrasse 25.

5619. Hermann Zenker, Kaufmann, Leipzig, Sidonienstrasse 8, I.

5620. Franz Louis R. Kühn, Gastwirt, Leipzig, „Zur kleinen Feuerkugel“, Neumarkt 5.

2908 (alte No.). Friedrich Niederstaedt, Graveur, Leipzig, Gustav Harkortstr. 3.

5633. Josef Kolbe, Restaurateur, L.-Gohlis, Rosenthalstr. 3.
 5630. Bruno Oppermann, Buchhändler, Leipzig, Yorkstr. 24.
 5631. F. Rich. Parade, Beamter, L.-Connowitz, Mittelstr. 16.
 5632. H. Köhler, Polizeibeamter, Leipzig, Bayerschestr. 53.
 Alte No. Gustav Friedrich, verpfl. Protokollant, Leipzig, Bayerschestr. 66.

Bezirk Meissen.

5629. Wilhelm Höser, Meissen.

Bezirk Mügeln-Oschatz.

5606. Emil Wolf, Gasthofbesitzer, Naundorf b. Oschatz.

Bezirk Oelsnitz.

5616. Robert Beck, Schlossermeister und Fahrradhändler, Adorf i. Vogtl., Burgstr. 3.

Bezirk Plauen.

5624. Hermann Kunz, Restaurateur, Ruppertsgrün.
 5625. Christian Oelschlegel, Gastwirt, Neumark, Gasthaus „Zum Löwen“.

Bezirk Pleißenenthal.

5607. Paul Nicolai, Färbermeister, Crimmitschau, Langestr.
 5617. M. Wagner, Sattlermstr., Langenbernsdorf b. Werdau.
 5618. L. Friedrich, Gastwirt, Vogelgesang b. Seelingstädt.
 5626. Richard Groh, Chartause b. Crimmitschau.

Bezirk Reuss.

5628. Edmund Geue, Kaufmann, Greiz, Wiesenstr. 5.

Bezirk Wurzen-Grimma.

5609. Friedr. Wilh. Bitterlich, Kaufmann, Röcknitz bei Wurzen.

Bezirk Zwickau.

5612. Fritz Kellerbaum, Mechaniker, Zwickau i. S., Bahnhofstrasse 10.

5621. Friedrich Wilhelm Kluge, Oberlungwitz, Gastwirt „Zum Hirsch“.

Ausser den Bezirken.

5627. Rudolf Weissbrodt, Gastwirt, Laucha a. d. Unstrut, „Schützenhaus“.

Neue Bundeshotels, Restaurants und Gastwirtschaften.

5599. Alfred Fellbaum, Restaurateur, Döbeln, „Zur Bärenschänke“, Obermarkt.

5611. H. Glässer, Gasthausbesitzer, Naundorf b. Leisnig.

5613. Emil Rich. Bochmann, Gastwirt, Mülsen St. Jacob, „Deutsche Bierhalle“.

5601. Bruno Friedrich, Gastwirt, Schwepnitz.

5606. Emil Wolf, Gasthofbesitzer, Naundorf b. Oschatz.

5618. L. Friedrich, Gastwirt, Vogelgesang b. Seelingstädt.

5633. Josef Kolbe, Restaurateur, L.-Gohlis, Rosenthalstr. 3.

5621. F. W. Kluge, Oberlungwitz, Gasthof „Zum Hirsch“.

5620. Franz Louis R. Kühn, Gastwirt „Zur kleinen Feuerkugel“, Leipzig.

5624. Herm. Kunz, Restaurateur, Ruppertsgrün.

5625. Chr. Oelschlegel, Gastwirt, Neumark, „Zum Löwen“.

5627. Rudolf Weissbrodt, Gastwirt, Laucha a. d. Unstrut, „Schützenhaus“.

Berichtigung.

5556. Eduard Riedel, Gasthofbesitzer, Zwickau i. S., nicht „Stadt Kamenz“, sondern „Stadt Werdau“.

5594. Paul Preil, Gasthofbesitzer, wohnt nicht Bubnitz, sondern „Leubnitz“ b. Werdau.

Der Bezirks-Kassierer des Bezirks Zwickau heisst nicht Johann, sondern „Heinrich“ Aschenborn.

Bekanntmachungen des Zeitungsausschusses.**Zeitungs-Ausschuss-Sitzung.**

Dienstag, den 7. März, und Dienstag, den 4. April 1899, abends **pünktlich 8 Uhr**, im Restaurant H. Schiesser, früher Wildner, Leipzig, Kramerstrasse 3.

Den Herren Zeitungsanteilschein-Inhabern der S. R.-Z. zur gefälligen Nachricht, dass die Zinsen für die Anteilsscheine pro 1898 am 7. März ds. Js. bei Gelegenheit der Zeitungsausschuss-Sitzung im Restaurant „Schiesser“, Leipzig, Kramerstr. 3, durch den Zahlmeister des Zeitungsausschusses Herrn Eugen Serbe zur Auszahlung gelangen.

Der Zeitungsausschuss. Horst Wolff, Vorsitzender.

Bekanntmachungen des Sportausschusses.

Gelegentlich der vom Sport-Ausschuss nach Mügeln geplanten Osterfahrt findet daselbst ein Konkurrenz-Reigenfahren statt, und erlässt das Bundeskunstfahrwarts-Amt hierdurch nachfolgende Ausschreibung.

Ausschreibung**zum Konkurrenz-Reigenfahren des Sächs. Radf.-Bundes in Mügeln.**

Tag und Zeit: 2. April 1899, abends 8 Uhr.

Ort: Mügeln, Hotel „Zum Hirsch“.

Saalfäche: Gebe in nächster Zeitung bekannt.

Radgattung: Niederräder, einsitzig.

Offen: Für sechs und mehr Fahrer. Die Fahrer der konkurrierenden Vereine müssen sämtlich Bundesmitglieder sein und namentlich aufgeführt werden.

Nennungsgeld: 3 Mk. pro Verein, welches der Nennung beizufügen ist.

Nennungsschluss und Ort: 27. März 1899, Bundeskunstfahrwarts-Amt Werdau.

Preise: 3 Ehrenpreise und 3 Ehrendiplome des S. R.-B. Bei Beteiligung von mindestens fünf Vereinen ein Sonder-Ehrenpreis vom O.-V. Mügeln.

Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen des Sächs. Radf.-Bundes.

Der festgebende Verein konkurriert nicht mit.

Anmeldeformulare sind vom Unterzeichneten zu beziehen.

Werdau-Leipzig, 1. März 1899.

Das Bundeskunstfahrwarts-Amt.

Max Arendt.

Anmeldung zum Wettbewerb der meistgefahrenen Kilometer.**Sparte A.**

4952. K. Maurer, Fürstl. Kammerkopist, Greiz i. V.

5185. Emil Christer, Fahrradhändler, Steinpleis.

3944. Alfred Ludwig, Kaufmann, Schöneck i. V.

4754. Ernst Wegerdt, Kaufmann, Pirna i. S.

5561. Emil Voigt, L.-Eutritzs.

Karl Benndorf, Leisnig i. S.

5597. Felix Jänich, Kaufmann, L.-Eutritzs.

28. F. W. König, Kirchschullehrer, Obergräfenhain.

Karl Theod. König, Sattler und Tapezierer, Rochlitz.

4998. Max Seidel, Fahrlehrer, Zwickau i. S.

5309. P. Eckardt, Bäcker u. Konditor, Russdorf b. Limbach.

Otto Jentsch, Tischler, Schweikershain b. Döbeln.

Sparte B.

5475. Ernst Böttcher, Bildhauer, Mittweida i. S.

Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

Bezirk Auerbach.

Generalversammlung am 9. März a. c. im Gasthof „Zum grünen Baum“, Brunndöbra, abends 8 Uhr. Tagesordnung: Neuwahl des gesamten Bezirksvorstandes, Ortsvertreterwahl, diverse Anträge. Zu dieser hochwichtigen Versammlung werden die lieben Bezirksmitglieder dringend gebeten, recht zahlreich zu erscheinen, da es gerade in diesem Jahr eine Ehrenpflicht für uns ist, alle gemeinsam recht tapfer mitzuarbeiten an der Erstarbung unseres Bundes, der das Bundesfest diesmal in Markneukirchen und somit im Herzen unseres oberen Vogtlandes feiern wird. Ferner findet am 12. März a. c., nachmittags 3 Uhr, in Adorf im „Schützenhaus“ Bezirksversammlung des Nachbarbezirks „Oberes Vogtland“ statt und ist eine Beteiligung unseres Bezirks hierbei dringend erwünscht; bitte um vollzähliges Erscheinen.

Der Bezirksvorstand.
F. Mühlmann.

Bezirk Borna-Lausigk.

Jahreshauptversammlung, Sonntag, den 19. Februar, im Restaurant „Stadt Leipzig“, Borna. Anwesend 6 Bundesmitglieder, ausserdem die Herren Bundespräsident Horst Wolf, Bundesschriftführer Seyffarth, Bundestourenfahrwart Weniger und zwei Herren aus dem Bezirk Leipzig, sowie mehrere Mitglieder aus dem R.-V. „Wanderlust“-Borna. Der stellvertretende Bezirksvertreter, Herr Schade-Lausingk, eröffnete die Versammlung 4 Uhr unter herzlicher Begrüssung der erschienenen Mitglieder und Gäste. Tagesordnung. 1. Bericht des Bezirksvertreeters und Schriftführers. 2. Bericht des Bezirkszahlmeisters. 3. Neuwahlen. Da die Versammlung von seiten der Bezirksmitglieder so schwach besucht war, wurde von den Neuwahlen Abstand genommen und eine zweite Hauptversammlung auf Sonntag Palmarum, welche in demselben Lokale stattfinden soll, festgesetzt. Hierauf stattete Herr Bundespräsident Horst Wolf einen eingehenden Bericht über Thätigkeit, Ziele und Erfolge des S. R.-B. ab, welcher grossen Beifall der Versammlung fand. Nach Vorlesung des Protokolls wurde die Versammlung geschlossen.

I. A.: Emil Lauterbach, Ortsvertr.

NB. Sonntag, den 26. März, 3 Uhr nachm., **Bezirks-Hauptversammlung** im Restaurant „Stadt Leipzig“, Borna. Zahlreiches Erscheinen der Mitglieder dringend erwünscht. Gäste willkommen.

Der Bezirksvorstand.

Bezirk Glauchau.

Zu der den 5. März in Glauchau bei Kollege Zängel nachm. punkt 5 Uhr stattfindenden **Bezirks-Versammlung** werden die geehrten Mitglieder höflichst eingeladen und dringend gebeten, ja alle zu erscheinen. Gleichzeitig wird noch darauf aufmerksam gemacht, dass unser Kassierer, Herr Bergner, die neuen Mitgliedskarten mitbringt, wofür der Betrag von 6 Mk. zu entrichten ist. — Durch Mitglieder eingeführte Gäste willkommen.

Robert Krause, Bezirks-Vertreter.
Gustav Lindner, Bezirks-Schriftführer.

Bezirk Kamenz.

Nächste **Bezirksversammlung** findet Sonntag, 12. März, punkt 1/4 Uhr nachm., im „Ratskeller“, Elstra, Robert Dähler, statt. Zahlreiche Beteiligung ist unbedingt erforderlich.

Joh. Redl, Bez.-Vertreter.
Edg. Besser, Bez.-Schriftf.

Bezirk Leipzig.

Morgen Sonntag **Bezirkshauptversammlung** im Etablissement „Rosenthal-Kasino“ in der Rosenthalgasse, Beginn pünktlich früh 10 Uhr! Wir bitten wiederholt der Wichtigkeit der Sache wegen um Beteiligung an derselben, Mann für Mann! Tagesordnung. Berichte der einzelnen Vorstandsämter über das verflossene Geschäftsjahr; Erledigung der eingegangenen Anträge; allgemeine Diskussion bzw. Erledigung verspätet eingegangener Anträge; zum Schluss: **Neuwahl des gesamten Bezirksvorstandes.** Hierauf: Preisver-

teilung der meistgefahrenen Kilometer im Bund an die betr. Mitglieder des Bezirkes Leipzig, folgend daran die Prämierung der Bezirksmitglieder, die sich an den meisten Versammlungen und Ausfahrten beteiligt haben. Nach dem geschäftlichen Teil gemeinsames **Mittagsmahl** daselbst.

Richard Fänder, Richard Seyffarth,
II. Bezirksvertreter. I. Schriftführer.

R.-V., Habicht“, Leipzig. Clublokal: Reichelt's Kulmbacher Bier-Restaurant, Albert-Strasse 6, nahe dem Bayrischen Bahnhofe. Versammlungen jeden Dienstag, abends 9 Uhr. Unser Tourenprogramm pro März lautet: 5. Delitzsch, 12. Borna, 19. Merseburg, 26. Eilenburg, 31. Altenburg. Start stets Clublokal früh 8 Uhr. Die üblichen Tourenzettel erhalten die Mitglieder wieder regelmässig ab 1. April und bitten wir deshalb, von Obenstehendem Notiz zu nehmen. 5. März **Hauptversammlung** des Bezirkes Leipzig. Die Mitglieder werden ersucht, zu der am 12. März im Thiemischen Brauerei-Saale stattfindenden Veranstaltung des R.-Cl. „Nordstern“ zu erscheinen. Karl Kreutzkamm. Richard Knabe.

R.-Cl. Neustadt-Leipzig 1887.



Wir gestatten uns, noch nachträglich dem geehrten **Bundes-Vorstand**, sowie allen lieben **Bundes- und Sportkameraden**, welche uns zu unserm 12. Stiftungsfeste mit ihrem werten Besuche beehrten, durch Telegramme etc. beglückwünschten, unseren wärmsten Dank hierdurch auszusprechen.

R.-Cl. Neustadt-Leipzig 1887.
Der Vorstand.

R.-Cl. „Falke“, Leipzig. Vorsitzender: Bernhard Hellbach, L.-Gohlis, Aeusserer Halleschestr. 41. Schriftführer: W. Uhlmann, L.-Reudnitz, Josephinenstr. 20. Versammlungslokal: „Kasino zum Rosenthal“, Rosenthalgasse 8. Jeden Sonntag von abends 8 Uhr geselliges Beisammensein im Clublokal. Gäste sind hierzu jederzeit herzlich willkommen. Nächste **Clubversammlung**: Mittwoch, den 15. März, 9 Uhr abends. Erscheinen sämtlicher Mitglieder unbedingt erforderlich.

B. Hellbach, W. Uhlmann,
I. Vorsitzender. Schriftführer.



R.-V. „Radlerlust“, Leipzig. Vereinslokal: „Sanssouci.“ In der ausserordentlichen **Hauptversammlung** am 16. Febr. 1899 wurde beschlossen, den Verein für das Jahr 1899 als Bundesverein abzumelden und sich als neutralen Verein zu betrachten. Der Verein, dessen Mitglieder sämtlich dem Bunde angehören, wird jedoch für die Interessen des S. R.-B. weiter eintreten. — Das in Aussicht genommene Fest wurde wegen ungünstiger Zeit verschoben.

Alb. Egers, J. Engemann,
Vorsitzender. Schriftführer.

R.-Cl. Oststern. Der Leipziger R.-Cl. „Oststern“ hielt am 15. Februar in sämtlichen oberen Räumen des „Rosenthal-Casino“ sein **Stiftungsfest** ab. Eingeleitet wurde dasselbe durch einen sehr hübschen Prolog, welcher den Sport verherrlichte und die Winterleiden der Radler schilderte, verfasst und ganz vorzüglich vortragen von Fräulein Clara Dietrich. Hierauf begrüßte der Vorsitzende Herr Fritz Hünemörder die Festteilnehmer und hob in kurzer, markiger Ansprache den Sportgeist und Chorgeist der Leipziger Radlerschaft hervor, mahnte zu fernem festen Zusammenhalten. In das vom Redner ausgebrachte Heil auf Se. Maj. Kaiser Wilhelm II. und Se. Maj. König Albert wurde mit voller Radlerbegeisterung eingestimmt. Nun wechselten Lieder und Vorträge, ernsten und heiteren Inhalts, mit Konzert etc. ab. Den Schluss des Programms bildete der Einakter: „Der Lebensretter“, er wurde mit grossem Eifer und recht flott gespielt, und alles klappte vorzüglich. Das Fest bewies zur Genüge, dass auch ein kleiner Verein bei richtigem Arrangement wohl im stande ist, etwas Gutes zu leisten. Man kann dem „Oststern“ gratulieren

zu seiner Leistung und wünschen wir demselben fernerer Wachsen, Blühen und Gedeihen. Glückwunschtelegramme waren eingegangen von den Herren: Horst Wolff, Bundespräsident; Richard Haupt, Mitbegründer des Clubs; Josef Ardél, Generalfuchs a. D., sowie von den Fahrradfabriken „Bismarck“ und „Vimaria“.

H.

R.-Cl. „Favorit 1898“, Leipzig. Clublokal: „Dorotheengarten“, Dorotheenstr. 12. Herren-Abt. Damen-Abt. Clubabend: Dienstags $\frac{1}{2}$ 9 Uhr. Dienstag, den 7. März, **Generalversammlung** und Aufnahme neuer Mitglieder. Wir ersuchen um pünktliches Erscheinen. Sonntag, den 12. März, früh **Ausfahrt**. Willy Catterfeld, Vors. i. V.

Bezirk Pirna.

Bezirkshauptversammlung im B. H. „goldner Stern“ Freitag, den 24. Februar 1899. Bez.-Vertreter Weber eröffnet punkt 9 Uhr die Sitzung und heisst die Anwesenden herzlich willkommen. Nach diesem verliest Vorsitzender ein Telegramm vom Bundesvorstand aus Leipzig. Hierauf überreicht Vorsitzender unserm lieben Ortsvertreter, Herrn Haucke, das Ehrenzeichen für meistgefahrene Kilometer. Als Hauptsache des heutigen Abends hatten wir die Wahl des Bez.-Vorstandes vorzunehmen. Es sind folgende Herren gewählt bez. wiedergewählt: Carl Weber, Bez.-Vertreter; Oswald Reinsch, Bez.-Schriftführer; Robert Heymann, Bez.-Kassierer; Ernst Wegerdt, Bez.-Fahrwart. Ortsvertreter für Pirna Hermann Haucke, für Mügeln Richard Herrich, für Heidenau Bruno Stenzel, für Copitz-Hinterjessen Emil Wobst. Sämtliche Herren nehmen die Wahl dankend an. Nunmehr werden den Ortsvertretern die Schilder überreicht; es sind Blechplatten, worauf steht „Auskunftstelle des Sächs. Radf. Bundes.“ Selbige sind am Hause des Ortsvertreters zu befestigen. Auch hatten wir die Ehre, einige Gäste in unsrer Mitte zu haben und hoffen wir, auch in ihnen bald tüchtige Sachsenbündler zu haben. Die nächste Sitzung findet Freitag, den 10. März a. c., abends 8 Uhr, im „Stern“ statt. Wir werden diesmal nicht erst durch Post einladen, sondern verweisen die werten Mitglieder auf die Bundeszeitung und hoffen, dass die Mitglieder immer recht zahlreich erscheinen mögen. Mit treudeutschem Gruss „Heil Sachsen Heil!“

Oswald Reinsch, Bez.-Schriftführer.

Bezirk Plauen.

Zu der am 19. März nachmittags $4\frac{1}{2}$ Uhr im B.-H. „Wartburg“, Plauen, stattfindenden **Bezirksversammlung** werden die geehrten Mitglieder nochmals höflichst eingeladen mit der Bitte, auch diejenigen Herren einzuladen resp. mitzubringen, welche früher treue Anhänger unseres Bundes waren. Gleichzeitig findet am selbigen Tage und in demselben Lokal Mittag von punkt 1 Uhr ab eine Vorbesprechung statt, wozu die werten Vorstandsmitglieder, deren Stellvertreter, sowie sämtliche Ortsvertreter einladet

Bernh. Köhler,
I. Bezirksvertreter.

Bezirk Pleissenthal.

Hierdurch werden die Bundeskameraden freundlichst zu der am Sonntag, den 5. März, nachmittags $\frac{1}{2}$ 6 Uhr in Jubelts Gasthof in Lichtentanne stattfindenden **Bezirksversammlung** eingeladen. Heil Sachsen!

Ad. Schön, B. Hufenhäuser,
Bez.-Vertreter. Bez.-Schriftführer.

R.-Cl. „Pfeil“, Lichtentanne. Bundeshotel „Jubelts Gasthof“. Die Versammlung am 19. Februar wurde durch den Vorsitzenden Herrn Karl Jubelt nachmittags $\frac{1}{2}$ 6 Uhr eröffnet. Die Eingänge lässt der Vorsitzende zirkulieren und forderte zu dem Vergnügen des R.-Cl. „Wanderlust“, Werdau, am 21. Februar zu zahlreicher Teilnahme auf. Auf einstimmig angenommenen Antrag hin finden die Monatsversammlungen jeden **ersten Donnerstag** im Monate statt, da die Sonntage zu Club-Ausfahrten benutzt werden sollen. Eröffnung jeder Versammlung 8 Uhr abends. Heil Sachsen Heil!

Karl Jubelt, Gerhard Müller,
I. Vorsitzender, I. Schriftführer.

Bezirk Rochlitz.

Sonntag, den 12. März, nachm. 3 Uhr im Bundesgasthof Wiederan **Bezirksversammlung**. Um zahlreiche Teilnahme ersucht Arthur Hennig, Bezirksvertreter.

NB. Ausgabe der Jahreskarten für 1899.

R.-V. „Blitz“, Mittweida. Der Verein hielt am 23. Februar eine ausserordentliche Hauptversammlung im Vereinslokal „Rest. Wartburg“ ab. Unser Vorsitzender, Herr A. Hennig, eröffnete die sehr zahlreich besuchte Versammlung und gab die Tagesordnung bekannt. Die Anmeldungen: Frä. Marie Werner in Mittweida und Herr Restaurateur Gentsch in Mittweida liegen vor und werden der nächsten Versammlung zur Aufnahme empfohlen. Ausser verschiedenen Eingängen teilt unser Mitglied Bernh. Heldner in Zwickau seine Verlobung mit. An Stelle des ausgeschiedenen Mitgliedes Goldammer wird Herr Moritz Hängekorb zum ersten Schriftführer gewählt. Unser bisheriger Fahrwart legt sein Amt aus Geschäftsrücksichten nieder, dafür wählt die Versammlung unseren Meisterfahrer Paul Hasse zum ersten Fahrwart, als Beisitzer wählt die Versammlung unser Mitglied Anton Aurich. Unser Kassierer giebt Abrechnung und werden die Rechnungsprüfer beauftragt, über den Befund zu berichten. Es wird beantragt, den Verein wieder als Bundesverein des S. R.-B. anzumelden. Nach eingehender Begründung dieses Antrages und Mitteilung der Vorteile, die dem Verein durch Anschluss an eine grosse Korporation entstehen, entspinnt sich zunächst eine sehr lebhaft debattirte zwischen den Gegnern des Antrages und unserem Vorsitzenden. Letzterer weiss aber immer die ausgesprochenen Befürchtungen zu widerlegen und er giebt die Abstimmung mit nur wenigen Gegenstimmen die Annahme des Antrages, vorausgesetzt, dass der Eintritt unter alter Nummer, also ohne Zahlung etwaigen Eintrittsgeldes, erfolgt. Nach nochmaliger Vorlesung der vom Stadtrat genehmigten neuen Statuten, die nunmehr in Druck gegeben werden sollen, schliesst unser Vorsitzender $\frac{1}{2}$ 12 Uhr die Versammlung.

Geisel, stellvertr. Schriftf.

R.-V. „Wiederan“. Am 7. Jan. 1899 hielt der hiesige Verein seine I. Generalversammlung unter Leitung des Vorsitzenden, Herrn Max Merkel, ab. Nachdem das Kassenwesen geregelt und die Aufnahme neuer Mitglieder erfolgt war, fand als 3. Punkt die Neuwahl statt. Der bisherige Vorsitzende, Herr Max Merkel, wurde einstimmig wiedergewählt. Als Stellvertreter Herr Emil Winkler, als Kassierer Herr Franz Aurich, als dessen Stellvertreter Herr Wilh. Sturm, als 1. Schriftführer Herr Otto Linnbach, als dessen Stellvertreter Herr Emil Römer, als Fahrwart Herr Rich. Gläser und als Ortsvertreter Herr Rich. Hunger. Die nächste Versammlung fand am 27. Jan. statt, und wurde am genannten Tage in einem erhebenden Kommers Sr. Majestät des deutschen Kaisers durch Wort und Lied gedacht. Laut Einladung des Bezirks Rochlitz findet am 12. März die **Bezirksversammlung** im hiesigen Gasthofe statt. Zu dieser wollen alle Sportfreunde bestimmt erscheinen.

Max Merkel, Otto Linnbach,
Vorstand. Schriftführer.

Bezirk Wurzen-Grimma.

Unsere nächste **Bezirksversammlung** findet am Sonntag, den 19. März, nachmittags 5 Uhr, im „Goldenen Löwen“ zu Wurzen statt, und bitten wir um allseitiges Erscheinen der Mitglieder.

Emil Gasch, Emil Heitmann,
Bezirksvertreter. Bezirksschriftführer.

Bezirk Zittau.

Bezirkshauptversammlung am 12. Februar im „Diana-saal“-Pethau. Der Bez.-Vertr. eröffnete 4 Uhr nachmittags die Versammlung und begrüsst die anwesenden 8 Mitglieder. 1. Bericht des Bez.-Vertr. 2. Bericht des Bez.-Kassierers. Als Kassenrevisoren werden die Herren Stamm und Baumann gewählt. Nach Durchsicht der Kasse wird dem Kassierer Entlastung zu teil. 3. Neu-

wahlen. Es werden gewählt als Vertreter W. Stanner-Zittau, als Schriftführer P. Grüllich-Zittau, als Kassierer P. Brase-Zittau, als Fahrwart G. Zieschang-Zittau. Als Ortsvertreter für Zittau wird Chr. Dohl-Zittau und für Pethau G. Ritter-Pethau gewählt. Sämtliche Herren nehmen die auf sie gefallene Wahl an. 4. wurden noch verschiedene Bez.-Angelegenheiten besprochen.

Wilh. Stanner, Paul Grüllich,
Bez.-Vertreter. Bez.-Schriftführer.

Die nächste Bezirksversammlung findet Sonntag, den 19. März, nachm. punkt 4 Uhr, im Restaurant Augustin, Vorstadt Zittau, statt, zu welcher die geehrten Bundes-

kameraden hiermit freundlichst eingeladen werden. Tagesordnung: Bericht des Kassierers über das Bundesfest in Zittau. Beschlussfassung über Veranstaltung eines Vergnügens. Diverse Anträge. D. O.

Bezirk Zwickau.

Die nächste Bezirksversammlung findet Sonntag, den 19. März a. e., in Hasslau statt. Das Lokal wird in nächster Nummer bekanntgegeben. Mit sportlichem Gruss
Herm. Timmler, 1. Bez.-Vertreter.
Hugo Körner, 1. Bez.-Schriftführer.

Rundschau.

Industrie.

Zur Behandlung des Ventils „Hannover“. Wer hätte damals, als deutsche Fabriken anfangen Pneumatiks zu produzieren, geglaubt, dass die ausländische Konkurrenz in Deutschland an Terrain verlieren würde in dem Masse, wie dieses heute zweifellos der Fall ist? Aus bescheidenen Anfängen sich mächtig entwickelnd, haben die massgebenden Pneumatikfabriken mehr und mehr dem deutschen Publikum dadurch, dass sie alljährlich immer vollkommene Ware lieferten, die Ueberzeugung beigebracht, dass deutsches Wissen und Können es auch in der Pneumatik-Branche soweit gebracht haben, dass hier fremdländische Erzeugnisse vollständig überflüssig geworden sind. Lange hat man sich in dem Befreiungskampfe von fremden Fabrikanten, was nun speziell die Pneumatikventilfrage anbelangt, nach deutscher Hilfe umgesehen, bis es endlich nach vielen Versuchen gelang, im Jahre 1897 das Hannover Ventil auf den Markt zu bringen, welches mit einem Schlage die ersehnte Hilfe gewährte. Mit erstaunlicher Schnelligkeit hat sich das Hannover-Ventil eine weitverbreitete Beliebtheit verschafft, was mit schlagender Sicherheit aus den enormen Zahlen sich ergibt, die den Versand des Hannover-Ventils angeben. Seine vorzüglichen Eigenschaften haben dem deutschen Ventil einen schnellen Sieg über die ausländische, geschweige über die inländischen Konkurrenz-Fabrikate verschafft. Noch entschiedener und glänzender könnte indessen der Erfolg des Hannover-Ventils sein, wenn die



Fig. 1.

Kenntnis der hier interessierten Kreise bezüglich der Beschaffenheit und Behandlungsweise des Ventils eine grössere wäre; die dann hier und da noch vereinzelt auftretenden Klagen würden bald ganz verstummen. Es seien daher im nachstehenden einige Worte zur Erweiterung jener wünschenswerten Kenntnisse gesagt: Das Ventil „Hannover“ ist ein „Rückschlagventil“, bei welchem die aus der Luftzunge strömende Luft einen Kegel in die Höhe hebt und somit ohne Widerstand in den Schlauch tritt. Das eigene Gewicht des Kegels, sowie der Druck der im aufgepumpten Schlauche befindlichen Luft, drücken den Kegel wieder auf den Ventilsitz (siehe Fig. 1) zurück und dichten denselben ab, somit ein Rückströmen der Luft verhindernd. Das Ventil-Gehäuse hat innen einen Steg, welcher dem geschlitzten Ventilkegel als Führung dient. Der Ventilkegel ist an seinem konischen Teile mit Gummi überzogen, welcher die Abdichtung zwischen dem Kegel und dem Ventilsitz bewirkt. Dieser gleichfalls mit Gummi überzogene Ventilsitz wird durch die Ueberwurfsmutter in das Ventil-Gehäuse hineingedrückt und abgedichtet. Die Ventil-Kapsel wird auf das feine Gewinde des Ventilkegels aufgeschraubt,

wodurch der Kegel fest auf den Sitz gezogen und absolut sicher abgedichtet wird. Beim Aufpumpen des Reifens stelle man das Rad am bequemsten so, dass das Ventil sich oben befindet, schraube die Ventilkapsel ab und stosse (vor dem Aufpumpen) mit dem Stift der Ventilkapsel in die Ventilöffnung, um den im Innern befindlichen, fest angezogenen Ventilkegel etwas zu lockern. (Wichtig!!) Hiernach schraube man die Pumpe an, pumpe den Reifen auf und schraube nachträglich die Ventilkapsel mässig fest wieder auf. Zur Entlüftung des Reifens

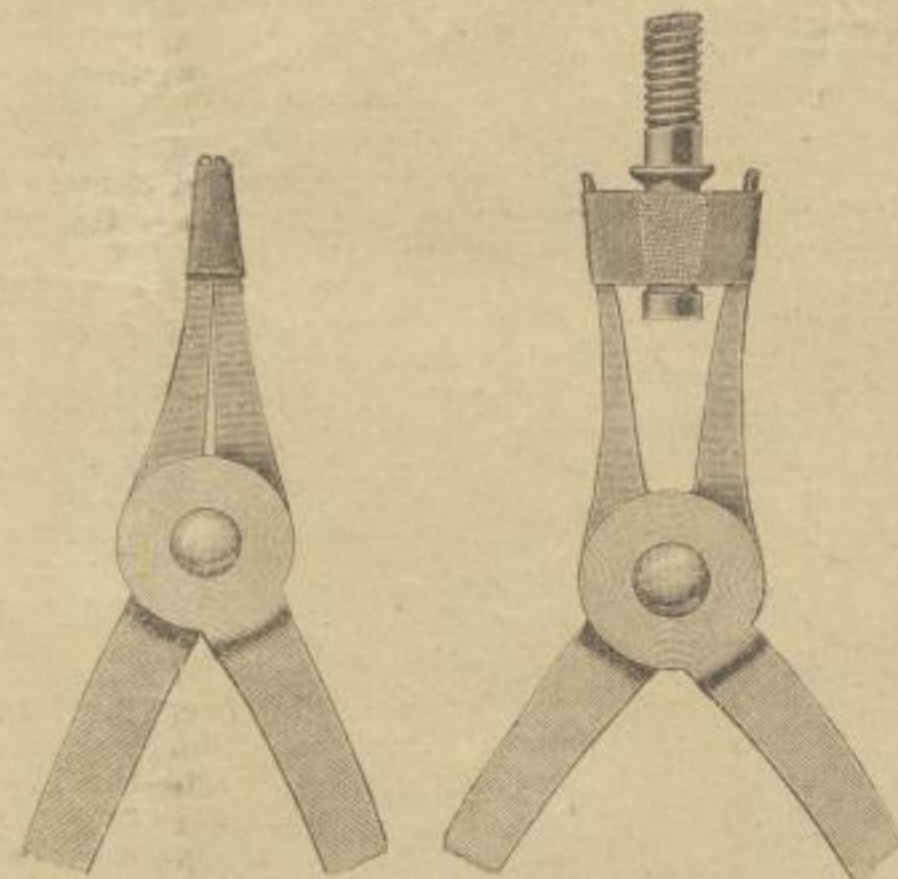


Fig. 2.

Fig. 3.

stosse man mit dem Stift der abgeschraubten Ventilkapsel in die Ventilöffnung, wodurch man den inneren Kegel von dem Ventilsitz in die Höhe hebt und hierdurch die Luft entweichen lässt. Ein Abschrauben der Ueberwurfsmutter ist also nicht erforderlich. Ersatzschläuchen befinden sich in jedem Reparaturkasten oder sind in jeder Fahrradhandlung zu erhalten. Das Aufziehen dieser kleinen Ersatz-Schläuchen auf den Ventilsitz oder den Kegel bewerkstelligt man am besten in der Weise, dass man das kleine Stückchen Schlauch auf eine vorn spitz zugehende kleine Zange steckt, wie Fig. 2 zeigt. Man zieht hierauf den Schlauch durch Öffnen der Zange genügend weit auseinander (siehe Fig. 3). Hierauf ziehe man die Zange wieder heraus, während man gleichzeitig den Schlauch auf das Ventilteil aufgepresst festhält. Im Notfalle kann man, wenn kein Ersatzschlauch zur Hand ist, sich sogar dadurch helfen, dass man etwas Zwirn oder Wollgarn, welches ja überall erhältlich ist, um den Konus der Ventiltteile wickelt und mit etwas Fett oder Gummilösung einschmiert. Selbstverständlich können die kleinen Ventilschläuche auch ohne Zange an den Ort angebracht werden, was etwas langsamer geht, mit Schwierigkeiten jedoch absolut nicht verbunden ist. Man sieht: Konstruktion und Behandlungsweise des Ventils „Hannover“ sind ausserordentlich einfach.

Die Attila-Fahrradwerke, A.-G., vorm. E. Kretschmar & Co., mit ihren Fabriken in Dresden-Löbtau und Teplitz in Böhmen und ihren Filialen in Berlin, Köln am Rhein, Hannover, Dresden und Budapest, versandte kürzlich ihren 12. Jahres-Hauptkatalog für die Saison 1899. Die Ausgabe ist einfach gehalten, und hat die Firma diesmal ihr Augenmerk mehr auf die Abbildungen der Modelle nach neuen photographischen Aufnahmen, als auf äussere prunkvolle Ausstattung des Kataloges gerichtet. Besondere Besprechung erfährt jene praktische Neuerung, die gelegentlich der 1898 hier abgehaltenen Fahrradmesse viel Aufsehen erregte: die auswechselbare Uebersetzung, die einzig existierende Konstruktion, welche nur eine Kette bedingt und während der Fahrt — einerlei ob bei scharfem oder gemässigtem Tempo — bequem durch einen am oberen Rahmenrohr befestigten Hebel umzuschalten ist. Der ganze gesetzlich geschützte Mechanismus dieser sensationellen Neuheit liegt lediglich in der Konstruktion der Hinterrad-Nabe und beeinträchtigt nicht im mindesten das äussere elegante Aussehen jener Maschinen. Ferner erfreut sich die Firma des Rufes, dass ihre Motor-Dreiräder die bestfunktionierenden aller bestehenden Systeme sind und konstatiert mit Wohlgefallen, dass infolge der Vorzüglichkeit dieser Fabrikate zahlreiche Aufträge vorliegen und bedeutende Abschlüsse nach dem Ausland bethätigt würden. Als weitere Neuerung in ihren Rädern bringen die Attila-Fahrradwerke noch eine verstellbare Lenkstange mit drehbarem Griffe, die dem Fahrer jede Körperhaltung gestattet und alle anderen Lenkstangenformen dadurch ersetzt, dass sich diese hoch und tief, vor- oder rückwärts während der Fahrt verstellen lässt. Der Katalog zeigt uns an Abbildungen u. a. die elegantesten Damenräder, solid und dauerhaft gebaute Herrenräder (Touren- und vorzügliche Strassenrennmaschinen), ferner Räder mit Jansens Luftpuffer, wie auch Herren-, Damen- und Herren-Tandems, alles hochmoderne, elegante Gesellschaftsmaschinen. Das Transportdreirad mit seinem äusserst kräftigen Rahmenbau und das Motordreirad, dieses mit 75 Kilo Gewicht, das bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von ca. 45 km pro Stunde gefahren werden kann, bilden den Schluss des Kataloges. Alle Räder sind mit dem patentierten Trekkurbellager und der patentierten Kettennachstellung versehen und werden auf Wunsch die Räder auch mit der unschaltbaren Uebersetzung, die sich zur Ueberwindung von Hindernissen vorzüglich eignet, geliefert.

„Neuheiten für die Saison 1899“ bietet die Firma: Phänomen-Fahrradwerke Gustav Hiller in Zittau i. S. in ihrem eben erschienenen Kataloge. Die Erzeugnisse dieser Fabrik sind die Phänomen-Räder, welche als die leichtest laufenden Maschinen der Welt gelten. Es ist kein Produkt von gestern, sondern nach jeder Richtung hin wohlausprobiert, alles, bis in die kleinsten Teile mit peinlichster Sorgfalt hergestellt, mit vielen technischen Vorteilen und weitestgehenden Garantien. Die Fabrikate sind u. a. mit Patent-Phänomen-Kugellager und Patent-Stahlachse versehen und glauben ihre Erzeuger behaupten zu dürfen, „dass in der Saison 1899 kein Fahrrad am Weltmarkte sein wird, das Anspruch darauf erheben könnte, besser konstruiert und sauberer gearbeitet zu sein, als ihre Luxusmodelle, welche den vorwöhntesten Kenner zur Bewunderung zwingen würde.“ Auf alles einzeln einzugehen, würde uns zu weit führen, doch wollen wir noch kurz konstatieren, dass die einfachen und elegantest ausgestatteten Touren- und Damenrader-Maschinen in extra starker Ausführung, Halb- und Bahnrenner, Tandems in bewährten Konstruktionen, sowie Luxusmaschinen in allen Preislagen am Schlusse des Kataloges die schmeichelhaftesten Zeugnisse aus ganz Deutschland geniessen.

Gleich wie im Vorjahre so wenden auch in diesem Jahre die Cyklon-Fahrräder an fast allen besseren Marken den bekannten Luftpufferrahmen in Verbindung mit der federnden Vordergabel Brillant an. Wir haben bereits früher Gelegenheit genommen, die Vorzüge dieser epochemachenden Erfindungen ausreichend zu besprechen und wollen daher nur erwähnen, dass dieselben vollständig den gehegten Erwartungen entsprochen haben. Der uns vorliegende 1899er Katalog der Cyklon-Fahrradwerke bringt ausser einer Beschreibung des Luftpufferrahmens, eine solche über die neuartige Federung mittels ein-

gesetzter Stahlplatten, über die federnde Vordergabel Brillant, sowie eine Erklärung der zur Verwendung gelangenden Materialien. Daran schliessen sich die Abbildungen von acht verschiedenen von den Cyklonwerken gebauten Rädern an, von denen wir besonders Modell 2, elastisches Luxus-Tourenrad; Modell 4, elastischer Strassenrenner, und Modell 7, elastisches Luxus-Damenrad erwähnen möchten. Die Ausstattung aller Cyklon-Räder ist die denkbar beste und sorgfältigste. Eine höchst feine, weisse Vernickelung in Verbindung mit der nach neuem eigenen Verfahren hergestellten Emaillierung geben den Rädern ein allzeit sauberes Ansehen.

Erfahrungen und Ratschläge.

Schmerzen im Knie nach einer kurzen Tour sind ein sicherer Beweis dafür, dass der Fahrer nicht richtig sitzt. Gewöhnlich werden die Schmerzen durch zu niedrige Sattelstellung verursacht oder dadurch, dass er zu weit nach hinten steht. Richtig ist es, den Sattel nach vorn zu stellen und zwar in der Weise, dass die Absätze noch gerade die Pedale berühren. (Deutsche W.)

Auf Strasse und Bahn.

Das Sechstages-Rennen zu San Francisco ist nunmehr auch vorüber; erster wurde Miller mit 3527,629 km, der damit seine Leistung vom Dezember vorigen Jahres um 297,764 km überbot. — Freilich behauptet man, die Bahn zu Frisco sei gar nicht so lang, wie angegeben wird, sie soll nämlich ungefähr (!) 201 m messen, was man aber verschiedentlich und, wie es den Anschein hat, nicht ohne Grund anzweifelt.

Briefkasten.

R. B., L. Paul Albert benutzte ausschliesslich die „Adler“-Räder der Adler-Fahrradwerke in Frankfurt a. M.

R.-Cl. „Falke“, L. Senden Sie behufs Anfertigung eines Klischees Ihr Clubzeichen an den Zeitungszahlmeister Herrn Eugen Serbe, Elsterstr. 28.

Herrn H. L., W. Steht buchstäblich so wie abgedruckt in dem eingesandten Berichte des O.-V. St. I, W.

Herrn Dr. B., M. Mit den jenseitigen Behörden ist schwierig zu verhandeln, aber nunmehr ist die Sache so weit, dass jeden Tag der endgültige Abschluss erfolgen kann, und sind dann Karten erhältlich in der Geschäftsstelle des Sportausschusses, bei Herrn Weniger, Leipzig, Hohe Strasse 48. Heil!

Herrn A. S., L. Besten Dank für Gruss und Wunsch!

Herrn F. W. K., O.-G. Besten Dank! Wird nächstens Verwendung finden, sobald unsere lieben Vogtländer offiziell etwas bekanntgegeben haben.

Welt-unde.



Die Schaffung von Radfahrerwegen im Connewitzer Holz ist von den Leipziger Stadtverordneten vom Mittwoch, den 29. Februar, — wenn auch mit nur ganz knapper Mehrheit, 29 gegen 28 Stimmen — genehmigt und sind die dafür in der Ratsvorlage beantragten 25.958 Mk. bewilligt worden. Die Ratsvorlage begründete die Notwendigkeit der Schaffung besonderer Radfahrerwege in den städtischen Waldungen recht treffend, besonders auch unter dem Gesichtspunkte, dass der grossen Zahl von Personen, welche in Leipzig radfahren und deshalb nicht mehr spazieren gehen, sondern fahren, das Geniessen unserer herrlichen Wälder zu ermöglichen sei. Solchen rechten Genuss aber vermögen eben nur besondere, vom Wagen- und Fussgänger-Verkehr getrennte,

zur ausschliesslichen Benutzung für Radfahrer bestimmte, von keinen Wagenfurchen durchzogene, auch bei Trockenheit nicht mit Staub erfüllte Wege zu gewähren. Das Gebiet der im Süden der Stadt sich hinziehenden Waldungen eignet sich am besten für die Anlage von Radfahrerwegen. Es werden dort zwei in der Längsrichtung des Connewitzer Holzes bis zur Zwenkauer Landstrasse sich hinziehende Wege für Radfahrer angelegt. Dieselben erhalten eine Breite von 4 Meter. Die Befestigung erfolgt mittels einer genügend starken Kiesunterlage, welche nebst einer Decklage Sand entsprechend festgewalzt wird. Die Herstellungskosten betragen für den laufenden Meter 5 Mk. 14 Pfg., im ganzen 24798 Mk. Für die Unterhaltung der Wege sind 1160 Mk. für dieses Jahr ausgeworfen. Der Ausschuss des Stadtverordneten-Kollegiums, dem das Konto „Strassen und Wege“ zur Vorprüfung übertragen worden war, empfahl die Annahme der Ratsvorlage. Die Abstimmung erfolgte unter allgemeiner Spannung. Es wurde der knappe Sieg der Radlerfreunde mit „Bravo“ begrüsst. — Die Bitte um Schaffung von Radfahrer-Wege wurde bekanntlich seiner Zeit vom Bundesvorstande des S. R. - B. an den Rat zu Leipzig gerichtet; Herr Bundesvorsitzender Horst Wolff hat es sich viele Mühe kosten lassen, die Sache zu fördern, und ist ihm vor allem die Leipziger Radfahrerschaft für die neue, wertvolle Errungenschaft grossen Dank schuldig.

Unterleibsbrüche durch Radfahren heilbar. Der Korrespondent des „Praktischen Wegweisers“, Würzburg, in Paris schreibt: Es ist doch manches noch nicht dagesen; von der Behauptung, dass Radfahren gesundheitsschädlich sei, bis zur Ansicht, dass chirurgische Leiden des Unterleibes mit Hilfe des Radfahrens geheilt werden können, ist doch ein gewaltiger Schritt, und dennoch ist letztere vom einem hiesigen Arzt, Dr. Championnière, unter ausführlicher Begründung vor der Akademie de Medicine verteidigt worden. Durch die von ihm gemachte Beobachtung, dass durch das Radfahren hauptsächlich die Unterleibsmuskeln gestärkt werden, hat er an einem Patienten unter gleichzeitiger, zweckmässiger Bandagierung seines Bruches ein mässiges Radfahren auf ebenen Wegen verordnet und dabei beobachtet, dass selbst veraltete Brüche verschwinden können, zum Mindesten doch zurückgehen. Er empfiehlt hierbei den Sattel möglichst niedrig und hinter der Achse der Pedale anzubringen.

Velo-Pompe. Die als Luftpumpenfabrik bestens renommierte Firma Arthur Klarner, Leipzig, bringt als Neuheit eine automatische Luftpumpe mit Geldeinwurf in den Handel. Diese Luftpumpe, welche in Gasthöfen, sonstigen öffentlichen Lokalen und Fahrradhandlungen sich überall leicht anbringen lässt, ist nach dem Einwurf eines 5-Pfennigstückes betriebsfähig. Mit dieser Neuheit ist einem lang ersehnten Bedürfnisse Abhilfe geschaffen, da dem Radfahrer allenthalben Gelegenheit geboten ist, seine Reifen auf leichte und praktische Weise aufzupumpen. Wir wollen nicht verfehlen, Interessenten hierauf aufmerksam zu machen und ist die Firma gern bereit, auf Wunsch Prospekte und Muster zuzusenden. Durch die Aufnahme dieser Neuheit hat die Firma Arthur Klarner von neuem bewiesen, dass sie fort und fort bestrebt ist, sich der Verallgemeinerung des Radfahrens anpassend, allen Wünschen gerecht zu werden.

Die Brennabor - Fahrrad - Werke in Brandenburg a. H. haben ihre bisher von den Herren Adolf Funke & W. Riecken innegehabte Fabrikniederlage in Hamburg, Alterwall 76, in eigene Verwaltung genommen und die Herren Adolf Boeltz und Heinrich Stamer mit der Leitung dieser neuen Filiale betraut.

Die Styria-Fahrradwerke Puch & Co. in Graz haben ihre Vertretung für Leipzig und Umgegend der Fahrradhandlung und Niederlage der Cyklon-Fahrradwerke Franz Flemming übergeben. Herr Flemming hat ausserdem, um den steten Ansprüchen nach einer guten kettenlosen Maschine genügen zu können, sich veranlasst gesehen, den Verkauf der Erzeugnisse der Grazer Firma Cless & Plessing zu übernehmen. Cless & Plessing fertigen als einzige und alleinige Spezialität kettenlose Fahrräder nach dem sogen. Acatené-System.

Für die Allgemeine deutsche Sport-Ausstellung in München 1899 laufen jetzt täglich zahlreiche Anmeldungen aus

allen Gauen Deutschlands ein. Diese Anteilnahme ist um so erklärlicher, als ja eine Allgemeine deutsche Sport-Ausstellung fast jedem Handwerk Gelegenheit zur Beteiligung bietet. Wiederholt sei aber darauf aufmerksam gemacht, dass Reflektanten durch baldige Anmeldung nur ihr eigenstes Interesse vertreten, da für jede Abteilung nur ein genau bemessener Raum zur Verfügung steht, und streng nach dem Grundsatz verfahren wird, dass die Wünsche der zuerst Gemeldeten zuerst berücksichtigt werden.

Die Versammlung deutscher Radrennbahnbesitzer, die zu Berlin am Sonntag, den 26. Febr., in „Zimmermanns Festsäle“ tagte, hat folgende Resolution gefasst: Die beiden bestehenden Vereinigungen, nämlich der Verband der Vereine für Radwettfahren und die Vereinigung deutscher Rennbahnen, werden zu Gunsten der heute neu gegründeten Vereinigung „Verband deutscher Radrennbahnen“ aufgelöst. Es wird eine Centralstelle für die Verwaltung eingerichtet und die Vorstandschaft einem Vororte resp. den Mitgliedern eines grösseren Vereins übertragen. Als Binde- und Machtmittel, ja als Lebensbedingung für den Verband wird die Wahl eines Verbandsorgans erachtet. Von der Gründung eines eigenen Blattes wird wegen der Kürze der Zeit und der erheblichen Kosten abzusehen und ein Abkommen mit einem bereits erscheinenden Sportblatte zu treffen sein; dieses Abkommen ist in seinen hauptsächlichsten Bestimmungen bereits fixiert. An dem Unterschiede zwischen Herrenfahrern und Berufsfahrern wird festgehalten. Als Herrenfahrer soll derjenige gelten, welcher den Rennsport ausserhalb seines Berufes nur zu seinem Vergnügen betreibt, nur um Ehrenpreise zu fahren sich verpflichtet und frei von jeder Verpflichtung gegen Händler und Fabrikanten ist. Lizenzen sollen sowohl für Herrenfahrer als auch für Berufsfahrer ausgegeben werden. Ohne gültige Lizenz keine Start-Erlaubnis für Herrenfahrer. Mit dem Rennfahrer-Verbande ist die Vereinbarung getroffen, dass nur die durch seinen Vorstand präsentierten Fahrer Lizenzen als Berufsfahrer erhalten und jede Lizenz mit 5 Mk. aus der Kasse des Rennfahrer-Verbandes vergütet wird. Der Rennfahrer-Verband ist verpflichtet, seine Mitglieder nur auf Bahnen der Deutschen Sportbehörde fahren zu lassen. Die beiderseitigen Disqualifikationen und Strafen sollen gegenseitig anerkannt und beachtet werden, bei Strafverfahren gegen Mitglieder des Rennfahrer-Verbandes soll ein stimmberechtigter Vertreter dieses Verbandes zugezogen werden. Ausländische Fahrer haben ebenfalls um eine Lizenz nachzusuchen durch Vermittelung des Rennfahrer-Verbandes. Garantien und Startgelder sind unter allen Umständen verboten. Unter Zustimmung zu diesen Verabredungen sind dem Verbande folgende Rennbahnen beigetreten: Bremen, Oldenburg, Mainz, Leipzig, Breslau, Mannheim, Darmstadt, Hannover, Köln, Hamburg, Giessen, Berlin; Weissenfels und Neubrandenburg vorbehaltenlich der Genehmigung durch den Vorstand. Jeder Rennverein zahlt als Beitrag je nach Grösse der Stadt 10 resp. 20 resp. 30 Mk. pro Jahr. Rennbahnen, welche bis Ende März ihren Beitritt erklären, haben ein Eintrittsgeld nicht zu zahlen. Der Verband der Vereine für Radwettfahren hatte sich schon vor der Sitzung, die V. D. R. hat sich nach der Sitzung aufgelöst. Vorsitzender der neuen Vereinigung ist Herr Franz Langenscheidt.

Als Extrabeilage empfangen unsere Leser in heutiger Nummer einen Prospekt der **Fahrrad- und Motorfahrzeugfabrik Riedel & Jahn, Oetzsch** bei Leipzig, und empfehlen wir denselben geneigter Beachtung. Wir hatten Gelegenheit, die Erzeugnisse dieser jungen Firma auf der hiesigen Fahrradmesse zu sehen, und können wir dabei konstatieren, dass die Fabrik bemüht ist, ein in jeder Beziehung erstklassiges Rad zu liefern. Auf die Neuheit der Firma Riedel & Jahn, ein Zweirad mit dreieckigem Rahmen, werden wir bei nächster Gelegenheit zurückkommen.

Deutsche Fahnenfabrik von **Ottile Otto**, Leipzig-Gohlis.

Banner, nur Handstickerei.

Abzeichen für jeden Verein. Diplome, Eichenkränze.

Fahrradsattel-Federn
 in allen Ausführungen nach
 Muster oder Zeichnung
 bei Verwendung besten Materials
 empfohlen
J. Just & Co., Chemnitz,
 Drahtwarenfabrik.

MARS
 Feinstes Fabrikat, glänzende Zeugnisse.
 Vertreter an allen grösseren Plätzen.
Mars Fahrradwerke A. G.
 Station Doos bei Nürnberg.
 — Man verlange Katalog gratis und franko. —

Regina-Fahrräder
 Präzisions-Arbeit

aus bestem Material, leicht laufend,
 Goldene Medaille.
 Goldene Medaille.
 Goldene Medaille.
 Goldene Medaille.
 solid, elegant, weitestgehende Garantie.



Carl Wolf Söhne
 Regina-Fahrrad-Werke
 gegr. 1888. Zwickau i. S. gegr. 1888.

Shuringia-Fahrradsattel
 anatomisch vollendet!
 Anerkannt hervorragendste
 Qualitätsmarke!
Fr. Stephan,
 Mühhausen i. Thür.



Special-Fabrik f. Fahrrad-Sättel = Taschen. Export nach allen Ländern.

Pfeil-Fahrrad-Werke
 Bock & Comp., Cöln-Meissen
 — hochleistungsfähig —
 empfehl. ihre **neuest. Pfeilräder u. Rahmen**
 (Modell 1898) in vorzüglichster Konstruktion
 und Ausführung, unter weitestgehender Garantie.

Erstklassiges Fabrikat.



Gebrüder Schmidt, Weimar.

Billigste Bezugsquelle —
 — für Händler und Grossisten.
 Vertreter gesucht * Preislisten frei.

General-Vertreter für **Leipzig** und Umgegend:
Fr. Hünemörder
 Georgenstrasse 2.

Diplome,
 Vereins- und
 Festabzeichen
 Schärpen,
 Bannier-
 Schleifen.

Fahnenstickerei
 von
Rich. Mühlmann, Plauen i. V.
 Wirkliche Handstickerei
 echt unter Garantie! echt

Fahnen-Nägel,
 Fahnen-Ringe,
 Fahnen-Spitzen,
 Brustabzeichen,
 gestickt,
 Flaggen
 in Wolle u. Baumw.