

# Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VIII. Jahrg.

Leipzig, 15. April 1899.

No. 8.

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-Reudnitz, Senefelder-Strasse 13.  No. 235.

## Alle redaktionellen Einsendungen

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

—\*

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

—\*

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

## —\* Anzeigen-Bedingungen: \*—

die zweigespaltene Petitzeile 60 Pf.;  $\frac{1}{2}$  Seite M. 80;  $\frac{1}{4}$  Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 12maliger Aufgabe 25%, bei 24maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{3}$ % Rabatt.

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

Schluss der Anzeigen-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.

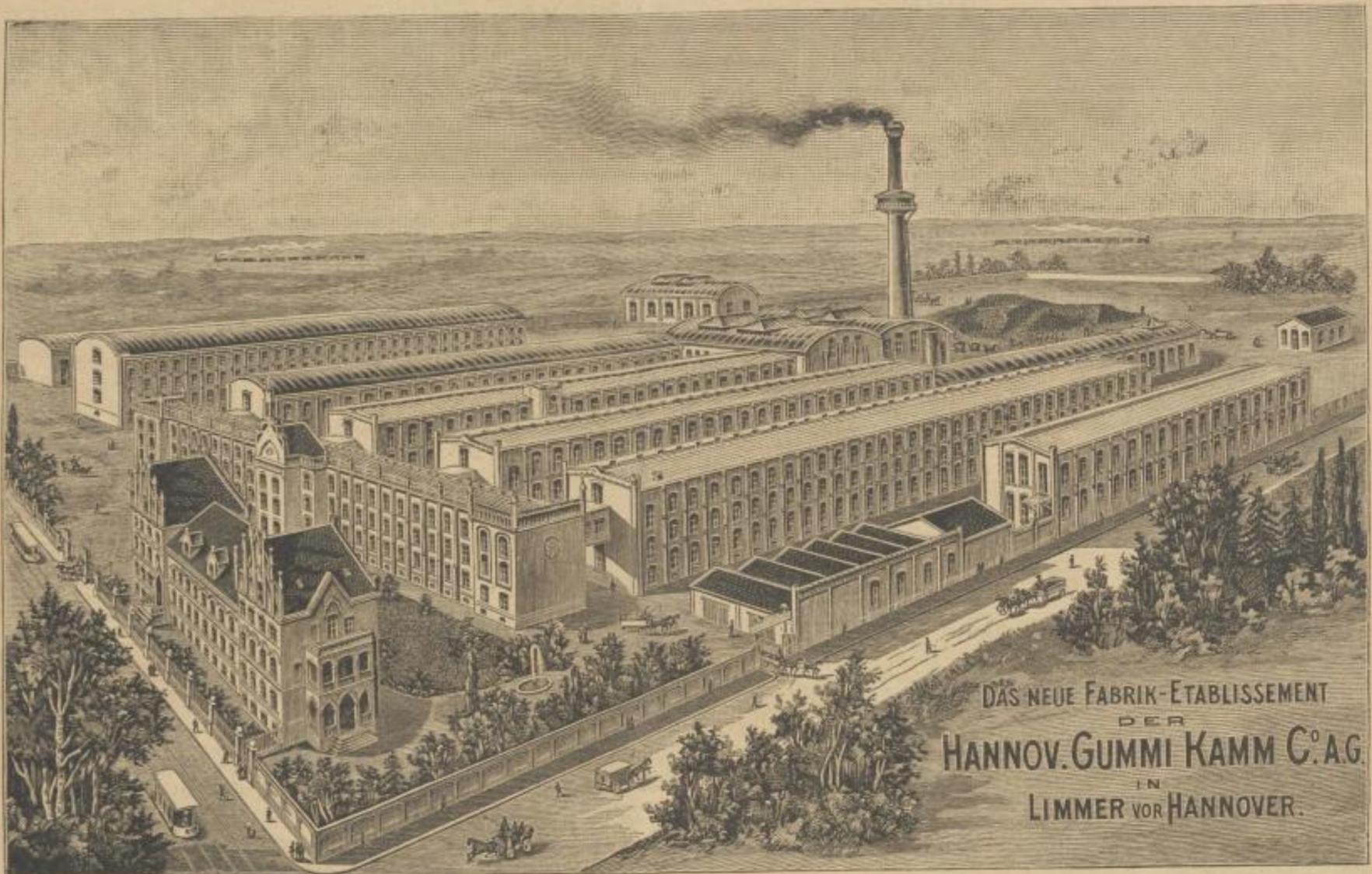
## Das Ende eines Rennfahrers.



Nachstehenden Artikel, den wir dem B. T. entnehmen, möchten wir speziell der Beachtung unserer jüngeren Bundes-Mitglieder empfehlen. Die enorm hohen Summen, welche ein Bourillon, Arend etc. erhält, sind ebensolche Ausnahmen, wie weisse Sperlinge unter ihresgleichen. Nur wenige unserer Rennfahrer werden sich soviel während der Rennkarriere erwerben können, um sich in Ruhe von der Bahn zurückziehen zu können. Meist wird kaum das Verdienst, was Reise und der tägliche Bedarf nötig macht. Hat ein Rennfahrer seine gute Zeit hinter sich, sind die Beine nicht mehr schnell genug, dann heisst es: Der Mohr hat seine Schuldigkeit gethan, der Mohr kann gehen. Der Fall Pachot ist durchaus nicht der erste und wird noch nicht der letzte sein, weshalb wir nochmals raten, nicht das sichere Handwerk oder die sonst innehabende Stellung aufzugeben, sich nicht von dem scheinbar glanzvollen Leben der Rennfahrer verleiten zu lassen.

Gaston Pachot zählte Anfang der neunziger Jahre zu den bedeutendsten Dauerfahrern der Welt. Im Jahre 1863 in einem kleinen Dörfchen der Ardennen geboren, begab sich Pachot nach Paris, als daselbst die grossen Radwettfahrten in Blüte standen. Dank einer ungewöhnlichen Ausdauer und Energie gelang es ihm bald, die Aufmerksamkeit der Sportwelt auf sich zu ziehen. Mit Terront und Corre, den ersten Stehern der damaligen Zeit, startete er erfolgreich in den riesigen Strassenrennen Paris—Brest—Paris, Paris—Nantes—Paris, Bordeaux—Paris 1891. Wenn er auch nie als Sieger aus diesen und späteren Kämpfen hervorging, so errang er doch stets einen guten Platz. Im Jahre 1892 unternahm er einen Rekordversuch auf 1000 km, doch kam er nicht über 800 km, ohne Schrittmacher (!), hinaus. Im Jahre darauf schlug er den Rekord der schönen Strasse Salon-Arles. Dann widmete er sich der Fahrradindustrie, jedoch ohne Erfolg. Später startete er noch wiederholt, so

zu Lille im Jahre 1894 über 1000 km gegen Corre, so 1896 im Strassenrennen Bordeaux—Paris. Nach mehreren Stellen in Fahrradgeschäften verschwand er dann gänzlich aus dem Sportleben. Er ward Camelot. Als Strassenverkäufer der bekannten Zeitung „La Patrie“ konnte man ihn häufig in der Pariser Aussenstadt herumgaloppieren sehen. Es ging bergab mit ihm. Das Camelotgewerbe scheint seinen Mann auch nicht immer zu ernähren, obwohl dieser Industriezweig allein Vorteil aus der Dreyfus-Affaire zog. Pachot geriet in Bedrängnis . . . und vor einigen Tagen fanden ihn Schutzleute eines Morgens schlafend und halb erstarrt in einem Rinnstein, zu Puteaux, einem Vororte von Paris; er hielt noch einige Exemplare der „Patrie“ in der steifen Rechten. Er wurde sogleich nach dem Hospital geschafft, starb aber daselbst drei Tage später an Erkältung, Schwäche und schlechter Ernährung. Sein Körper wurde in der Morgue, dem Leichenschauhaus, ausgestellt. Niemand verlangte nach ihm, niemand kannte ihn. Zuletzt entdeckte man seine Identität durch den Schneider, der vor Jahren den jetzt zerlumpten Ueberzieher geliefert, der in letzter Zeit nebst einer zerrissenen Hose die einzige Bekleidung des Unglücklichen bildete. Der Leichnam des ehemaligen Rennfahrers wurde der medizinischen Fakultät ausgeliefert. Das ist das grässliche Ende des einst bewunderten und beklatschten Rennfahrers, der es nicht verstand, in seiner Glanzzeit an die Zukunft zu denken. Uebrigens verlautet, die Stadt habe im Begriffe gestanden, Pachot und seinem früheren Associé für eine, von jenem längst vergessene Expropriation die hübsche Summe von 45 000 Francs auszusahlen. Wahrscheinlich wusste Pachot, den die Behörden wohl nicht ausfindig zu machen wussten, gar nichts von diesem Vermögen, das ihm wahrscheinlich wieder auf die Füsse geholfen hätte. Er hatte 22 500 Fres. zu erheben und starb an Hunger. Grosstadtleben!



DAS NEUE FABRIK-ETABLISSEMENT  
DER  
HANNOV. GUMMI KAMM C<sup>o</sup>. A. G.  
IN  
LIMMER VOR HANNOVER.

## Excelsior-Pneumatik.

**J**ch würde recht gern einmal eine grössere Tour mit unternehmen, aber ich habe kein rechtes Vertrauen in die Sache; wenn nun etwas am Reifen passiert, — und wie leicht ist das möglich“ etc. etc. Dieser Bescheid ist uns schon manchmal geworden, wenn wir jemand aufforderten, sich an einer fröhlichen Wanderfahrt zu beteiligen, und während wir lusterfüllt in die Welt hinausflogen, blieb jener missmutig zu Hause sitzen, weil er — seinem Reifen nicht traute.

Woher dieses Misstrauen? — Es entstammt lediglich der Unkenntnis. Weil er nicht Bescheid weiss mit seinem Reifen, weil er keine Ahnung hat, aus welchem vorzüglichem Rohmaterial und mit welcher peinlich genauer Arbeitsweise der Reifen herge-

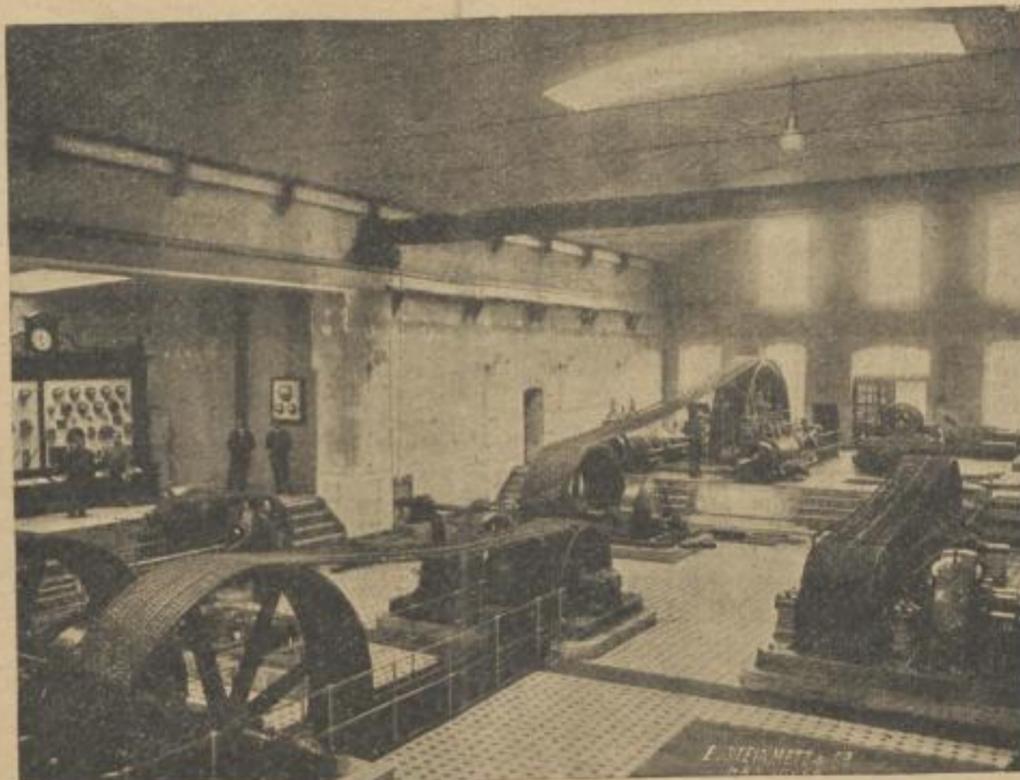
stellt wird, deshalb hat so mancher kein Vertrauen zu demselben. Eine Beschreibung der Herstellungsweise der Pneumatikreifen wird daher nicht ohne Interesse sein, zumal wir als Repräsentanten derselben, den seit langem als erstklassig bekannten und auf Bahn und Strasse rühmlichst bewährten Excelsior-Pneumatik

der Hannoverschen Gummi-Kamm-Co., Akt.-Ges., wählen, welche Firma jüngst ihre neuen Fabrikationsräume in Limmer vor Hannover bezogen hat.

Von der Grösse und Bedeutung dieser neuen Werke giebt uns obenstehende naturgetreue Abbildung einen Begriff.

Das gesamte Fabrikterrain umfasst 52000 Quadratmeter und beträgt die bebaute Fläche weit über die Hälfte des ganzen Grundstücks.

In dem an der Strassenfront ge-



No. 1.

legenden Direktionsgebäude befinden sich ausser den Empfangsräumen, sowie den Privatkontors für die Direktion die Geschäftsräume für ca. 70 Angestellte, denen die Erledigung der kaufmännischen Angelegenheiten obliegt. — Hinter dem Direktionsgebäude liegt das 88 Meter lange, 4 Geschoss hohe Expeditions- und Lager-Gebäude mit 5100 Quadratmetern Bodenfläche. — Hinter demselben und durch Brücken verbunden stehen nebeneinander 5 grosse Fabrikgebäude, welche in einer Länge von 80—100 Metern und einer Breite von 15 Metern, 4 Geschoss hoch, 36 000 Quadratmeter Arbeitsraum aufweisen.

Rechts werden diese Fabrikationsgebäude von der Tischlerei, in welcher ca. 25 Tischler beschäftigt sind, sowie der Schmiede und mechanischen Werkstätte, in der über 50 Metallarbeiter Beschäftigung haben, flankiert, während links Lagerschuppen für das Rohmaterial errichtet sind.

Hinter denselben befindet sich noch ein der Feuergefährlichkeit wegen isoliert aufgebautes Gebäude, das sogenannte Spreading-Haus, in welchem das Gummieren der Stoffe für die Pneumatik-Fabrikation, sowie die Herstellung von Gummilösung in grossem Massstabe vorgenommen wird.

Um die Betriebskraft für diese gewaltigen Räume zu erzeugen, war ein 40 Meter langes, 19 Meter breites Kesselhaus mit 12 grossen Flammrohrkesseln mit einer Heizfläche von mehr als 1400 Quadratmetern erforderlich. Der für die Kessel benötigte Schornstein ist 50 Meter hoch und hat oben im Lichten eine Weite von 3 Metern. In einer Höhe von 33 Metern ist um den Schornstein ein Bassin angebracht, in welches eine besondere Wasserhaltungsmaschine das für die Fabrik erforderliche Betriebswasser pumpt. Dieses Bassin fasst 65 000 Liter

Wasser und dient auch zur Speisung der Feuer-Hydranten, welche in grosser Zahl auf dem gesamten Grundstück verteilt sind. Eine eigene ständige Feuerwehr von 33 Mann sorgt für die Sicherheit der Fabrik.

Das für den Betrieb benötigte Wasser wird durch ein eigenes Pumpwerk aus der Brunnenanlage, welche sich in den Kieslagern an dem Ufer der hinter dem Grundstück fließenden Leine befindet, gewonnen.

Das Maschinenhaus (Zeichnung No. 1), welches 45 m lang und 16 m breit ist, liegt genau im Mittelpunkt der Anlage und ist die Kraftzentrale der gesamten Fabrik. Umstehende Abbildung zeigt uns die eine Hälfte des Maschinenhauses.

Hier wird durch 4 grosse Dampfmaschinen die gewaltige Kraft von 1600 Pferdekraften erzeugt, welche bei Anstrengung der Maschinen sogar bis auf 2000 Pferdekraften gesteigert werden kann. 800

bis 900 Pferdekraften werden mittelst 5 Dynamomaschinen in Elektrizität umgesetzt, welche zur Beleuchtung, sowie zum Betrieb von einigen 50 Motoren von je 8—30 Pferdekraften in den einzelnen Arbeitsräumen verwendet wird. Eine grosse Akkumulatoren-Batterie dient zur Beleuchtung der Fabrik während der Zeit, in welcher die Be-



No. 2.



No. 3.

triebsmaschinen stehen.

Selbstverständlich sind bei der bedeutenden Vergrösserung der Fabrikations-Einrichtungen nur die allerneuesten und rationellsten Maschinen und Einrichtungen erworben worden. —

Wie entsteht nun der Excelsior-Pneumatik?

Diese Frage beantwortet uns ein Rundgang durch die Fabrik.

Zuerst begeben wir uns in die ausgedehnten Lager Räume, um uns über die Art und Gestalt des Rohmaterials,

des Rohcaoutchoucs, einen Begriff zu machen. In grossen Blöcken, Klumpen, sowie auch in kleineren Ballen, sehen wir den Rohcaoutchouc, welcher bekanntlich aus dem Milchsaft in Tropen wachsender Bäume gewonnen wird, liegen. Vorzugsweise interessiert uns das für die Fabrikation von Luftreifen zur Verwendung kommende Para-

Gummi. Schon durch seine helle, speckartige Farbe, sowie durch seine Reinlichkeit von erdigen Substanzen, wie durch seine besondere Elastizität erkennen wir, dass es sich hier um die wertvollste Gummisorte handelt.

Die Zeichnung No. 2 führt uns in einen der grossen Waschräume und sehen wir hier, wie das Rohgummi, nachdem es in kochendem Wasser aufgeweicht wurde, durch Schneide- und Zerreib-Maschinen in kleine Stücke geteilt wird, während gleichzeitig ein ständiger Wasserstrahl für völlige Reinigung des Gummis sorgt.

Das so vorbereitete Gummi wird dann in Knetmaschinen, wie uns solche Bild No. 3 vorführt, zwischen heissen Walzen ausgewalzt, und wird ihm hierbei die zur Vulkanisation erforderliche Menge Schwefelblüte beigemischt. Hierauf wird das Gummi in grossen Kalandern, von denen wir einige rechts auf dem Bilde erblicken, in dünne Platten ausgewalzt und dadurch in eine Form gebracht, die es zur weiteren Verarbeitung geeignet macht.

Das so vorbereitete Plattengummi, welches, um ein Zusammenkleben zu verhüten, zwischen Stoff gelegt wird, sehen wir nun in den durch Zeichnung No. 4 und 5 uns vor Augen geführten grossen Räumen für die Fabrikation der Laufdecken weiter verarbeitet. Die Säle haben eine Länge von 108 Metern und eine Breite von 15 Metern. Hier werden die Platten in die zur Fabrikation erforderlichen Breiten geschnitten, wieder aufeinandergeklebt, in

der Mitte durch mehrere Auflagen verstärkt und dann auf gummierte Stoffstreifen geklebt.

Der zur Fabrikation der Excelsior-Decken verwendete Stoff ist das Resultat langjähriger theoretischer und praktischer Versuche, nach eigenen Angaben unserer Techniker gewebt, und verleiht dem Reifen infolge seiner

Webart eine ausserordentliche Elastizität und verbürgt ferner eine hervorragende Haltbarkeit.

In dem eigenen Spreading-Gebäude sehen wir, wie mit Streichmaschinen Stoffstücke in mächtiger Breite und Länge von mehreren 100 Metern eingummiert werden, worauf die selben dann in die benötigten Breiten und Längen geschnitten und dann in obige Räume zur Weiterverarbeitung geschafft werden.

Die so aus Gummiaufgabe und erster Stoffeinlage roh vorgearbeiteten Deckmäntel sehen wir in den Sälen, welche uns Bilder No. 6 und 7 vor Augen führen, nun auf sauber und genau gearbeitete Formen gebracht und darnach die zweite Stoffeinlage auf die erste aufgeklebt.

Auf diesen Formen sitzend, wird nun durch Bewicklung auf den Wickelmaschinen unter starker Bremsung ein sehr fester Druck ausgeübt, wodurch das Gummi

fest auf die glatte Form gepresst wird, ebenso die einzelnen Stoffeinlagen aneinander. Wir sehen diesen Vorgang auf Bild No. 8 verzeichnet. Die so gewickelten Formen werden auf Schienenwagen in die grossen Vulkanisierkessel geschoben und ergeben nach längerem Verweilen hierin das fertige Fabrikat in sauber ausgepresstem und geprägtem Druck.

In der Schlauch-Abteilung sehen wir aus Schlauchpressen nahtlose Schläuche in langen Enden herstellen, die dann auf polierte Stahldorne gebracht, in grossen



No. 4.



No. 5.

Vulkanisierkesseln der Einwirkung von heissem Dampf ausgesetzt werden. Bei dieser Prozedur geht der Schwefel mit dem Gummi eine chemische Verbindung ein, letzterem dabei seine Elastizität und gleichzeitig Haltbarkeit gebend. Die vulkanisierten Schlauchenden werden erst durch eine Aufblasvorrichtung auf Dichtigkeit vorgeprüft, darauf auf das genau für die einzelnen Grössen bestimmte Mass geschnitten, sorgfältig ineinander verklebt und mit dem Ventil versehen. Hierauf lagern dieselben mässig aufgepumpt einige Tage, wobei sich event. undichte Schläuche sofort zeigen, werden dann aber nochmals der grösseren Sicherheit wegen auf Felgen unter Deckmäntel montiert und längere Zeit hiermit einem grösseren Druck ausgesetzt. Die so dreifach auf ihre Luftdichtigkeit geprüften Schläuche kommen dann als unbedingt zuverlässig zum Versand.

Bei diesem Gang durch die Fahrrad-Abteilung der Hannoverischen Gummi-Kamm-Compagnie haben wir Ge-

legenheit gehabt, uns zu überzeugen, aus welchem vorzüglichem Material und mit welcher Sorgfalt von den langjährig eingearbeiteten Kräften die Excelsior-Pneumatiks hergestellt werden und nimmt es uns nicht wunder, wenn wir hören, in welcher kolossaler Weise der Umsatz in diesem Artikel von Jahr zu Jahr steigt.



No. 6.

Sportzeitung bereits auf den Namen Excelsior gestossen und dem daher der Excelsior-Pneumatik eine unbekanntere Grösse wäre.

Nicht zum wenigsten unterstützt wird diese kolossale Vergrösserung des Umsatzes dadurch, dass die Verwaltung der Excelsior-Werke fortgesetzt durch geeignete Veröffentlichungen in der Fachpresse, als der Vermittlerin zwischen Fabrikant und Konsument, die Radfahrerschaft über alles Wissenswerte von ihrem Fabrikate zu unterrichten bestrebt ist, so dass es heute wohl keinen deutschen Radfahrer mehr giebt, der nicht in seiner

## Motorsport.

### Ansichten über Automobilismus.

Von Sir David Salomons.

Sir David Salomons, der Vorkämpfer des Automobilismus in England, veröffentlicht im The Automotor and Horseless Vehicle Journal einen Artikel, den er Ansichten über Automobilismus betitelt. In Anbetracht der grossen Autorität, deren sich Sir David in den internationalen automobilistischen Kreisen erfreut, halten wir es für angemessen, unseren Lesern eine dem Neuen Wiener Tagblatt entnommene Uebersetzung seines Aufsatzes zu bieten. Der Präsident der englischen Self Propelled Traffic Association schreibt:

Der Automobilismus macht in England langsame, aber sichere Fortschritte. Es ist wohlbekannt, dass das grosse Publikum auf besondere Entdeckungen und auf einen damit verbundenen starken Preisfall der gegenwärtigen Kosten der selbstthätigen Fahrzeuge gewartet hat. Keiner dieser Wünsche wurde indes realisiert, noch ist die Möglichkeit vorhanden, dass dies überhaupt geschehen werde. (?) Die Kosten des Wagens an und für sich werden stets dieselben bleiben, ob er nun durch Pferde oder durch motorische Kraft vorwärts bewegt wird. Die Ma-

schinerie für die treibende Kraft, welcher Art sie auch sei, muss notwendig im Preise höher sein, als eine gleiche Maschine auf stabiler Grundlage, weil die Kosten der Uebersetzungsverbindungen zwischen dem Motor und den Wagenrädern hinzukommen. Eine weitere kleine Erhöhung der allgemeinen Kosten rührt daher, dass der Rahmenbau des ganzen Wagens mit Rücksicht auf die grössere Gewichtsbeanspruchung stärker gehalten werden muss.

Das Sprichwort: Billig und schlecht ist mehr als wahr, wenn es auf selbstthätige Wagen Anwendung findet. Es würde sogar wahr sein, zu sagen: Billig und gebrochene Knochen. Wenn der Bedarf von Automobilen sich erhöht und wenn einmal diese Wagen in grösserer Quantität erzeugt werden, dann wird dies voraussichtlich kein Sinken des Preises, sondern nur eine Verbesserung der Qualität zur Folge haben. Möglicherweise sinken aber auch die Preise ein klein wenig. Um diese meine Meinung zu bekräftigen, weise ich auf die Fabrik der Herren De Dion und Bouton in Paris hin, deren Motorcycles bereits die Höhe der Vollendung erreicht haben. Durch die be-

wundernswerte Organisation dieser Fabrik wurden ihre Vehikel fort und fort verbessert, ohne dass hierdurch eine Erhöhung des Preises erfolgt wäre. Es ist zweifelhaft, ob in England irgend eine Fabrik dieses Genres existiert, welche besser organisiert ist, als die in Frage stehende.

Ueber die Ursachen, warum die automobilistische Bewegung in Frankreich um so viel schneller um sich gegriffen hat als in England, sind die Meinungen geteilt. Demjenigen, der unsere Nachbarn gut kennt, fällt es nicht schwer, die wahren Ursachen zu erkennen.

Erstens: Pferde werden in Frankreich nicht in dem Lichte persönlicher Freunde betrachtet, wie dies in England der Fall ist. Diejenigen, die in Frankreich zu ihrem Vergnügen reiten oder fahren, bilden nur einen kleinen

Prozentsatz der Bevölkerung, und die Liebhaber des Pferdes sind gleich Null.

Zweitens: Obwohl die strengsten Vorschriften in Bezug auf den Verkehr mit Motorwagen bestehen, wird keine einzige dieser Vorschriften angewendet, insoweit nicht ein Unglück passiert.

Etwa 14 Meilen per Stunde ist die erlaubte Grenze der Schnelligkeit

ausserhalb der Städte, und doch wird täglich von zahllosen Motorwagenlenkern ein

Tempo von 30 bis 35 Meilen gefahren, was die Behörden stillschweigend dulden.

Drittens: Man beabsichtigt zwar, das Gewicht des Automobils für Lastentransport zu limitieren; bisher besteht aber ein solches Limito nicht, und es können daher die für schwere Lasten bestimmten Vehikel unter diesen Umständen billig konstruiert werden. (In England besteht eine Vorschrift, nach welcher automobile Lastwagen das Gewicht von drei Tonnen nicht überschreiten dürfen. D. R.) Alle die schweren Omnibusse und anderen Vehikel, welche de Dion und Bouton konstruieren, überschreiten, wie die Schwerfahrwerke vieler anderer Firmen, unser Maximum bei weitem. Es ist sehr zweifelhaft, ob die Dampfomnibusse de Dion ohne Herabsetzung der Leistungsfähigkeit so konstruiert werden können, dass sie unser drei Tonnen-Limit nicht überschreiten.

Schliesslich: Diejenigen Franzosen, welche die automobilistische Bewegung als einen Sport in Fluss gebracht haben, sind das Gegenteil von denjenigen, die in England Pferdesport betreiben.

Es ist sehr schwer, den Sportsmann davon zu überzeugen, dass im Fahren mit Motorwagen Sport liegt. Aber wenn einmal ein solcher Mann dazu bewogen werden kann, praktisch in die Sache einzudringen, dann findet er, dass sich ihm ein ganz neuer Sport eröffnet. Keiner, der nicht ein vollendeter Meister in der Kunst des Motor-

wagenlenkens ist, hat die leiseste Idee davon, wie faszinierend eine Fahrt im selbstgelenkten Automobil ist. Man muss aber in erster Linie ein guter Mechaniker sein, und wenn man mit der grössten Schnelligkeit fährt, so muss man viel Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit entwickeln, um Unfälle zu vermeiden.

Die Empfindung, die man hat, wenn man an einem schwülen Sommertag durch rasche Fahrt kühlenden Wind hervorbringt, ist ungleich allen anderen, die wir gewohnt sind; sie ähnelt fast dem Gefühl des Fliegens.

Mancher aufmerksame Beobachter hört sehr oft die Bemerkung: Es sind zu viel Hebel und Komplikationen an einem Motorwagen, und man müsse das in Zukunft so machen, dass die Behandlung des selbstthätigen Wagens

nicht mehr Schwierigkeiten bereite, als die des pferdebespannten Vehikels. Ich will aber daran erinnern, dass beim Kutschieren die guttrainierten Pferde weniger durch die Muskelkraft des Fahrers, als durch das Wort zum Anfahren und Stehenbleiben gebracht werden. Aus eigenem Antrieb vermindern die Tiere, ganz nach den Hindernissen der Strasse, ihre Schnelligkeit, sie selbst beobachten die Beschaffenheit des Weges und passen sich ihr an,

ob sie jetzt weich oder hart oder rauh ist, sie dienen als Bremse beim Bergabfahren und beim Halten auf ansteigendem Terrain, kurz, das Pferd ist eine automatische Maschine und lässt dem Lenker wenig zu thun übrig.

Alle diese Tugenden kann man niemals in einem Stück Maschine vereinen. Man muss stets bedenken, dass bei einer Maschine, wie vollkommen sie auch sein mag, folgende Bestandteile fortwährend unter der Hand des Lenkers sein müssen: Die Steuerung, der Hebel, um in irgend einer Weise die Kraft des Motors zu steigern oder zu vermindern, und in manchen Fällen ein Hebel, um die Uebersetzung zu ändern; weiter eine Bremse, und ausser dieser noch eine zweite, um den Wagen auf hügeligem Terrain am Weiterrollen zu verhindern, falls der Motor durch irgend einen Zufall plötzlich nicht funktionieren sollte. Der Lenker des pferdelosen Wagens muss auch wissen, wie er die Schnelligkeit mit Bezug auf die Gestaltung der Strasse zu regeln hat. Eine der grössten Schwierigkeiten für ihn ist der unvermutete Wechsel von einer trockenen auf eine kotige Strasse. Gelingt es ihm nicht, auf der Krone der Strasse, das heisst in ihrer Mitte zu bleiben, so kann schon ein ganz kurzes Stück glitschigen Pflasters den Wagen vollständig aus der Richtung bringen, so dass er Gefahr läuft, umzukippen oder irgendwo angeschleudert zu werden. Alles in allem muss der Fahrer

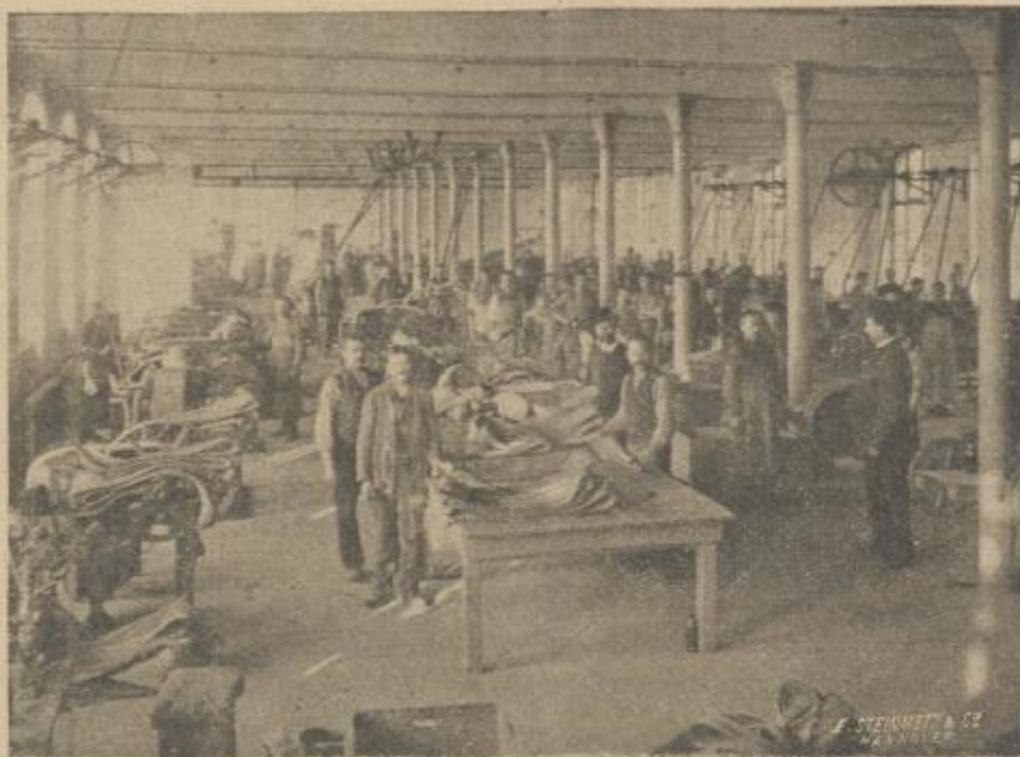


No. 7. (Siehe S. 130.)

stets seine gesamte Aufmerksamkeit auf die Bedienung des Wagens verwenden und zu jeder Zeit auf Zufälligkeiten vorbereitet sein. Wenn wir erwägen, wie wenig Unfälle bisher durch Automobile vorgekommen sind, und wenn wir weiter erwägen, dass die Mehrzahl der Malheure durch Unvorsichtigkeit oder Narrheit entstanden ist, so spricht das Bände für die Sicherheit des neuen Vehikels.

Bisher ist ein wichtiger Umstand, der mit der automobilen Bewegung verknüpft ist, übersehen worden. Der grosse Vorteil, welchen der Automobilismus der Nation bringen wird, liegt in der Erziehung eines intelligenteren Geschlechts. Man findet bereits Gentlemen, die nicht die

geringste Kenntnis von technischen Dingen hatten, sich stets fürchteten, ihre Finger mit Maschinenteilen zu beschmutzen und sich am liebsten in Ballräumen aufhielten, wo sie den Damen den Hof machten — man findet, sage ich, bereits solche Gentlemen, die sich nun in geschickte Mechaniker verwandelt haben und im stande sind, ebenso gut Reparaturen an ihren Automobils auszuführen, als dieselben mit Geschicklichkeit zu lenken. Und solcher Art sind aus aufgeputzten Gecken mit unentwickelten Gehirnen respektable Mitglieder der Gesellschaft und intelligente Menschen geworden.



No. 8. (Siehe S. 130.)

## Bericht

### über das am 2. April 1899 in Mügeln, Bezirk Leipzig, stattgefundene Preis-Reigenfahren des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

**E**staltete sich die Osterfahrt nach Mügeln schon an und für sich zu einer grossartigen Kundgebung für unseren Sachsenbund, so war es insbesondere die Reigenkonkurrenz, die den zahlreichen Zuschauern beredtes Zeugnis davon gab, in welcher Weise in unserem Bund der Sport gepflegt und Freundschaft zu einander gehegt wird. Dass das, was hier in wenigen Minuten dem Auge des Laien geboten wurde, nur durch harmonisches Zusammenwirken der betr. Vereinsmitglieder, sowie durch Opferfreudigkeit eines jeden einzelnen Bundesmitgliedes erreicht werden konnte, braucht wohl nicht erläutert zu werden, dass es aber unsere Clubs in der kurzen Zeit, seit der sich unser Bund auch eingehend mit dem Reigenfahren beschäftigt, verstanden haben, ihre Mitglieder so an Zucht und Ordnung zu gewöhnen, wie es seitens der konkurrierenden Vereine gezeigt wurde, das ist jedenfalls anzuerkennen, und dass auch der Nichtradfahrer Verständnis dafür hat, beweisen die Bravos, die den einzelnen Vereinen während und nach jedem Reigen gezollt wurden.

Musterreigen waren sie alle drei zu nennen, denn kein Verein liess sich während seines Auftretens einen grösseren Fehler zu Schulden kommen, und hatte das Preisgericht ein gut Stück Arbeit, um ein gerechtes Urteil zu fällen.

Aus dem Protokoll der Preis-Gerichts-Sitzung ist zu bemerken, dass das Preis-Gericht dadurch, dass einige Preisrichter den konkurrierenden Vereinen angehörten, anders besetzt werden musste, und bestand dasselbe aus den Herren Max Arendt, Louis Schaaf, Arthur Hanisch, Ed. Lehmann, Eug. Serbe, Rob. Weniger, E. Hildebrandt, K. Weber und K. Reicherdt.

Nachdem der Wettbewerb vorüber, nahm Unterzeichneter die Preisverteilung vor und verkündete folgendes Resultat:

- I. Preis. R.-V. „Alemannia“-Dresden (8 er Reigen), 13,4 Punkte. Silberne Bowle und Bundes-Diplom.
- II. Preis. R.-V. „Adler“-Werdau (6 er Reigen), 12,9 Punkte. Silbernes Schreibzeug und Bundes-Diplom.

III. Preis. R.-V. „Wanderlust“-Leipzig - Connewitz (6er Reigen), 12 Punkte. Tafelaufsatz und Bundes-Diplom.

Die Resultate fanden allseitigen Beifall und gelangten die Preise sofort in die Hände der Vereine, während die Diplome erst später übermittelt werden.

Den Herren vom Preis-Gericht hierdurch für ihre Mühe bestens dankend, rufe ich den konkurrierenden Ver-

einen ein kräftig „Sachsen Heil“ zu und wünsche, dass das Reigenfahren sich immer mehr Eingang in unseren Vereinen schaffe und spätere Wettbewerbe zahlreichere Nennungen aufweisen.

Werdau-Leipzig, den 11. April 1899.

Der Bundes-Kunsthauptwart.  
Max Arendt.

## Ein Osterei.

Humoreske von Louis Keller.

Nachdruck verboten.



Mit den Ostereiern ergeht es in gewissem Sinne wie mit den Kuckuckseiern, sie finden sich meist an Orten, wo sie nicht hingehören. Nichtsdestoweniger sind sie bei den Empfängern sehr beliebt, viel beliebter als die Kuckucksei bei ihren kleinen befiederten Beschenkten.

Ich hatte von der Familie meiner Braut eine Einladung zum obligaten Ostereisuchen erhalten und beeilte mich, derselben nachzukommen. Damit man aber nichts Böses von mir denke, füge ich gleich hinzu, dass ich auch ohne Einladung gekommen wäre, — bei einem Brautpaar doch ein selbstverständlich Ding.

Meine Braut wohnte mit ihren Eltern jahraus jahrein draussen am Lande in ihrem hübschen Besitztume, und daher benützte ich sehr häufig das Fahrrad, um ihrem idyllischen Wohnsitze zuzustreben.

Ausser einer Braut und einem Fahrrade besitze ich noch einen guten Freund und ausser diesem ferner — so ziemlich nichts. Gregor ist ein lustiger Kumpan, dabei gutmütig bis zum Excess und Radfahrer. Weil er mich aber gar so beneidete, dass ich zu den Osterfeiertagen geladen sei, während sich um ihn Alleinstehenden niemand bekümmere und er gezwungen sei, immer und immer einsam zu sein, that er mir so leid, dass ich ihm den Antrag machte, mich zu begleiten.

„Begleiten will ich dich wohl gerne, wenigstens bin ich noch eine Zeitlang in Gesellschaft — na, wozu denn lamentieren, hoffentlich wird es auch bei mir einmal anders!“

„Ich meine, nicht bloss an die Gartenthüre sollst du mich begleiten, sondern ganz.“

„Ganz? Wie ganz?“

„Nun ganz! So verstehe mich doch! Ganz! Ich werde dich in die Familie einführen und du verbringst die zwei Tage im Hause meiner zukünftigen Schwiegereltern!“

Verklärt sah er ins Weite und murmelte: „Ganz!“ Dann wurde er puterrot und sagte:

„Ach geh! Du scherzest! Wie könnte denn ich als Fremder es wagen —“

„Unsinn! Ich sage dir, du gehst mit! Du bist doch kein Fremder, sobald du mein Freund bist. Also willst du oder nicht?“

„Ich wollte schon, aber — Herr Schölller —“

„Du willst? Damit basta. Für das Uebrige lasse mich sorgen. Ich werde dir schon eine entsprechende Aufnahme sichern.“

„Wenn du glaubst. — In Gottesnamen denn.“

„Das ist eine vernünftige Rede. Dein Entschluss wird dich gewiss nicht reuen, denn bei Schölllers sieht

man immer gerne heitere Gesellschaft, und Langeweile und Grillen kennt man dort nicht. Doch à propos, was ich sagen wollte. Richtig! Also richte dir dein Zeug zusammen, morgen früh mit Tagesanbruch fahren wir. Willst du ein übriges thun, so kannst du dich für die Kinder mit etlichen Ostereiern versehen. Das macht Spass und führt dich bei der kleinen Welt sofort sehr vorteilhaft ein. Die Rangens können sich ohnehin nicht genug thun im Aufsuchen von Ostereiern.“

„Wieso? Ich kenne das nicht.“

„O du heilige Einfalt! Hast du denn am Strande des Brahmaputra oder sonst wo das Licht der Welt erblickt, dass du nicht diese Ostersitte kennst? Du schüttelst verneinend dein edles Haupt? Also höre und staune, mein indischer Weiser.“

Wir verstecken im ganzen Hause, im Garten und wo sich sonst noch ein ungeeigneter Platz findet, eine Anzahl Ostereier. Den Kindern wird dann gesagt, sie sollen sich auf die Suche begeben, der Osterhase habe bereits seine Eier eingelegt. Nun beginnt die tolle Jagd und du sollst deine Freude an dem Eifer der Kleinen haben. Diese Sitte ist sehr hübsch und wird auch von den Erwachsenen dazu ausgebeutet, einem lieben Mitmenschen irgend wohin ein kleines Geschenk zu praktizieren.“

„Das mag ja sehr nett sein. Ich für meinen Teil werde gewiss nicht zurückstehen, zum Gelingen beizutragen. Oskar, wie ich dir dankbar bin, endlich auch einmal diese harmlosen Freuden eines Familienhaushaltes kennen zu lernen und mich daran beteiligen zu dürfen. Dieses wüste und gleichförmige, inhaltslose Kneipenleben habe ich schon gründlich satt. Hurra!“

„Mache nicht viel Aufhebens und sieh zu, dass wir uns morgen nicht durch deine Schuld verspäten. Schöllers sind Frühaufsteher, ich möchte sie aber dennoch überumpeln.“

„Sei ohne Sorge, ich werde sofort alles vorbereiten, um pünktlich zur Stelle zu sein.“

Als er fort war, ging ich ebenfalls daran, mich reisefertig zu machen, überprüfte mein Rad und den Inhalt eines kleinen Päckchens mit verschiedenen Ostergeschenken und legte mich zeitig zu Bette, um es ja nicht zu verschlafen.

Gegen Morgen träumte ich noch so leicht dahin, da schien es mir, als hätte ich ein Glockensignal gehört. Da — schon wieder! Sollte ich mich doch verschlafen haben? Mit einem intensiven Druck reisse ich meine Augen auf, aber es ist noch stockdunkel im Zimmer. Ich öffne das Fenster, und eine Stimme tönt von der Strasse herauf:

„Hallo! Oskar, ich bin schon hier!“

„Wirklich?“ sagte ich, „es ist ja noch ganz dunkel.“  
 „Das wohl. Es thut aber nichts. Ich fürchtete, zu spät zu kommen. Uebrigens können wir ja auch im Dunkeln fahren.“

„Gut. Ich werde gleich unten sein!“

Eigentlich war es mir lieb so, denn dadurch steigerte sich die Möglichkeit, Herrn Papa Schöllers einmal zu zeigen, dass wir noch früher aufzustehen verstanden als er, aber recht lachen musste ich doch über Gregor, der sicherlich in seiner Sorge die ganze Nacht kein Auge geschlossen und den Moment nicht mehr erwarten konnte, von daheim aufzubrechen. Wie der arme Teufel sich freute.

Rasch war ich angekleidet und tappte mit meinem Rade die Stiege hinunter.

„So, da wären wir! Guten Morgen!“

„Guten Morgen!“

Warm drückte er meine Hand, und der Händedruck sollte mir sagen, wie dankbar er mir sei.

Dann fahren wir beim Scheine der Laterne ab.

Die anbrechende Dämmerung fand uns schon weit draussen in der freien Natur, und jetzt erst wurde ich einen voluminösen Paek gewahr, den Gregor auf der Lenkstange befestigt hatte. Ich konnte mich nicht enthalten, zu fragen:

„Was schleppst du denn da mit dir?“

„Das hier? Na, ich glaubte, — weil du sagtest — es sind Ostereier. Ich habe sie gestern Abend noch rasch besorgt.“

„Ostereier? Das müssen mindestens hundert Stück sein. So viele Kinder haben die Schöllers ja gar nicht.“

„Meinst du, es wären zu viele?“

„Etwas weniger wären freilich noch lange nicht zu wenig, aber es macht nichts. Wir werden sie schon unterbringen.“

Beruhigt setzte er seine Fahrt fort, immer seinen eingehüllten Korb mit den Ostereiern sorgsam im Auge behaltend.

Wir nahten dem schmalen Wege, der von rückwärts zum Schöllerschen Hause führt, denn wie Indianer auf dem Kriegspfade wollten wir die Ansiedler durch den Garten beschleichen. Da gewahrte ich etwas Helles zwischen den Bäumen.

Vorsichtig, meinem Freunde grösste Lautlosigkeit bedeutend, wendete ich um. Durch den Garten konnten wir ungesehen nicht, dort war jemand. Also von der Gasse her. Jetzt waren wir beim Thore angelangt.

Ich sprang vom Rade, Gregor desgleichen. Unnötigerweise blieb er an seinen Clips hängen und stürzte samt seinem Rade. Im selben Augenblicke öffnete sich das Thor, was ich für Gregor sehr peinlich fand, und an der Schwelle zeigten sich Papa Schöllers, meine Braut und noch einige Personen. Durch den Zwischenfall und das unverhoffte Auftauchen der Hausbewohner war ich ein wenig verwirrt, fand aber sofort, dass die Aufmerksamkeit der so plötzlich Erschienenen weniger mir, als meinem Freunde galt. Alle machten so sonderbare Gesichter, weshalb ich fürs erste nicht einmal zur Begrüssung kam, sondern mich sofort nach Gregor umwandte.

O gerechter Himmel! Jetzt begriff ich das eigentümliche Zucken um Papa Schöllers Mundwinkel.

Gregor stand da, wie ein begossener Pudel, wie, — ich weiss gar nicht wie. Er schwamm förmlich in Gelb. Ein Kanarienvogel war der reine Schornsteinfeger gegen

ihn. So viel Gelb auf einem Menschen habe ich überhaupt noch nie gesehen.

„Mensch, was ist passiert,“ rief ich ihn an, und er vermochte nichts zu sagen, als: „Die Eier!“

Ein rascher Blick nach dem verhängnisvollen Eierkorbe belehrte mich, dass er durch den Sturz recht gründlich zu Schaden gekommen war und seinen Inhalt über Gregor entleert hatte.

„Wie konntest du denn aber auch rohe Eier einpacken!“ entfuhr es mir.

„Ja, die Händlerin hatte keine anderen mehr, und sie meinte, diese da wären ebensogut richtige Ostereier, wenn man sie kocht, wie die anderen, und da nahm ich sie eben.“

Geschehen war geschehen, da liess sich nichts mehr ändern und man musste das Ding nehmen, wie es eben kam.

Ich hatte rechtes Mitleid mit Gregor und doch konnte ich nur schwer an mich halten, um nicht mit einer Lachsalve loszuplatzen. Vom Thore her kicherte es ohnehin schon, wenn auch sehr diskret und unterdrückt. Da rang also auch schon jemand mit dem Lachteufel.

Schliesslich und endlich musste der heiklen Situation aber doch ein Ende gemacht werden, Gregor konnte nicht den ganzen Tag in seinem Eierkostüm dastehen und sich anstaunen lassen und ich wollte, all meinem Freundschaftsgefühle entgegen, schon endlich auch einmal meine Braut begrüssen.

Angenehm war für uns zwei Radler die Sache entschieden nicht. Ich stellte also die Herrschaften mit Mühe und Not einander vor, gab rasch einige Worte der Erklärung und trachtete, Gregor die Gelegenheit zu bieten, sich schleunigst wieder zu säubern. In sehr gedrückter Stimmung liess ich ihn in seinem Zimmer zurück und eilte in den Garten zu der mit Eierverstecken beschäftigten Familie, mich an diesem lustigen Geschäfte beteiligend.

Dort beichtete mir Melanie, dass sie geahnt, ich würde recht zeitig kommen, weshalb sie mit der jüngeren Schwester Agnes einen Späherposten im Garten bezogen. Agnes hatte uns auch gleich herankommen und wieder umkehren gesehen. Darum waren die Mädchen sofort nach vorne geschlüpft, wo sich ihnen auch die Eltern zur Begrüssung anschlossen und zur Eier-Bescherung Gregors gerade zurecht gekommen. Der Schalk Agnes bemühte sich, das erstaunte Gesicht nachzuäffen, das Melanie bei dem unerwarteten Anblick zur Schau getragen.

Dies konnte ich ihr entschieden nicht verübeln, denn ich dachte wohl, Melanie sei allerdings darauf gefasst gewesen, von mir mit irgend einem Osterei, aber nicht mit einem lebenden Eierkuchen überrascht zu werden.

Agnes, der Kobold, gefiel sich noch in verschiedenen spasshaften Bemerkungen über den armen Gregor, der einen so unrühmlichen Einzug gehalten, bis der Gefeierte nach geraumer Weile selbst erschien.

Er hatte die Zwischenzeit nicht nur zur gründlichen Reinigung seines äusseren Menschen, sondern auch zur Sammlung seines inneren Ich benutzt und mochte zu dem Entschlusse gelangt sein, gute Miene zum bösen Spiele zu machen und selbst mitzulachen, anstatt seine Verwirrung noch länger anhalten zu lassen. Dies trug wesentlich bei, sofort in Stimmung zu kommen; die Kleinen durchjagten den Garten und wir Grossen gefielen uns in ausgelassener Fröhlichkeit.

Egoistisch, wie Bräutigams schon sind, widmete ich den Löwenanteil der Unterhaltung Melanie, allen anderen Personen teilte ich mehr die Statistenrollen in meinem Liebes-Lustspiele zu. Gregor fand sich sonderbarer Weise sehr zu Agnes hingezogen, und je mehr er Gefallen an ihr fand, desto eifriger wurde das zwischen ihnen geführte Wortscharmützel. Melanie und ich, wir beiden „Alten“ nahmen lächelnd von dieser Thatsache Kenntnis. — So verlebten wir zwei herrliche Tage, und wie wir am Ostermontag abends Abschied nahmen, schien Gregor sehr bewegt. Während der ganzen Heimfahrt

verhielt er sich ziemlich einsilbig; auch ich war nicht in Stimmung, viel zu plaudern. —

Ich habe unterdessen meine Melanie heimgeführt und vor kurzem eine secessionistisch ausgestattete Einladung für Ostern zur im Schöllerschen Familienhause stattfindenden Trauung meines Freundes Gregor mit Agnes erhalten.

Bei der Gelegenheit muss ich ihn doch an seine vorjährige Eiersuppe erinnern und gleichzeitig auch Agnes auffordern, mir für das grosse zweibeinige Osterei, das ich damals, und wie sich jetzt zeigt, nur für sie mitbrachte, gebührend zu danken.

## 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 Seyffarth, 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.

Anlässlich meines 25jährigen Geschäftsjubiläums am 1. April 1899 sind mir vom Bunde selbst, sowie von allen Bezirken, Radfahrer-Vereinen und -Clubs, als auch von vielen Bundeskameraden von nah und fern so grossartige Ueberraschungen und so herzliche Glückwünsche dargebracht worden, dass es mir unmöglich ist, jedem Einzelnen hierfür schriftlich danken zu können. Ich gestatte mir deshalb auf diesem Wege dem Gesamtvorstande des S. R.-B., sowie dem Vorstande des Sport- und Zeitungsausschusses, den Herren Vorsitzenden der Bezirke und der einzelnen Radfahrer-Vereine, der verehrlichen Redaktion der Sächs. Radfahrer-Zeitung, als auch den betreffenden Herren Bundeskameraden meinen innigsten Dank auszusprechen.

Mir werden die durchlebten Tage in steter Erinnerung bleiben und sollen die mir übersandten, kostbaren Andenken den besten Platz in meinem Heim einnehmen.

Ueber die Jubiläums-Stiftung der 500 Bundesliederbücher habe ich mich ungemein gefreut und thut es mir nur leid, dass der Betreffende seinen Namen nicht verraten will. Hoffen wir, dass in aller Kürze durch die rastlose Thätigkeit unserer lieben Mitarbeiter 500 Neuanmeldungen erfolgt sind. Dem unbekanntem Spender dieses sinnigen und von seiner Liebe zum Bunde so beredtes Zeugnis gebenden Geschenkes aufrichtigsten Dank.

Horst Wolff, Vorsitzender des S. R.-B.

### Zur gefälligen Beachtung.

Alle neuen Mitglieder der Bundesvereine zahlen laut Beschluss des Bezirksvertretertages vom 15. Januar 1899 zu Dresden ein Eintrittsgeld von nur Mk. 2,—, und bitten wir diejenigen Herren, welche die Neuanmeldungen zum S. R.-B. hierher gelangen lassen, auf den Anmeldekarten genau zu vermerken, welchem Bundesvereine das neue Mitglied angehört, da sonst sehr leicht der volle Eintrittsbeitrag von Mk. 4,— erhoben werden könnte. Wünschenswert wäre es, die Anmeldungen möglichst von den Herren Bundesvereins-Vorsitzenden mit unterzeichnen zu lassen.

Der Bundesvorstand.

Horst Wolff, I. Vorsitzender.

### Bekanntmachung.

In der nächsten Woche wird das neue Bundeshandbuch pro 1899/1900 in den Druck gegeben. Wir richten nun heute endgültig an alle Herren Vorsitzenden der Bezirke und an alle Herren Vorsitzenden der Radfahrer-Vereine und Clubs die dringende Bitte, sofort nach Erscheinen der Bundeszeitung, die etwa noch fehlenden Angaben über die Besetzung der Aemter im Gesamtvorstande, sowie über die Anbringung der Schilder für die Auskunftsstellen etc. der Geschäftsstelle L.-Plagwitz, Jahnstrasse 44, zuzusenden zu wollen.

Später eingehende Berichte können in dem neuen Handbuche nicht mehr aufgenommen werden.

Der Bundesvorstand.

Horst Wolff, I. Vorsitzender.

### Zum letzten Male!

#### Dringende Bitte!

An alle unsere lieben Bundeskameraden richten wir heute die dringende Bitte, auch ihrerseits für den Annoncenteil unseres Handbuches pro 1899/1900 nach Kräften mitarbeiten zu wollen.

Jeder Bezirk, ja jeder Club dürfte uns doch wenigstens einige Inserenten zuführen können, die, wenn vielleicht auch nur kleine, so doch Inserate aufgeben würden.

Auch unsere Herren Bundeswirte, Fahrradhändler und Inhaber von Reparaturwerkstätten bitten wir, dem Bunde ein kleines Opfer durch Aufgabe einer Annonce bringen zu wollen.

Wir gewähren unseren Bundesmitgliedern bedeutende Preisermässigung und jedem Bringer von Annoncen 10 Proz. Provision.

Der Bundesvorstand.

Horst Wolff, I. Vorsitzender.

**Nächste Bundesvorstands-Sitzungen.**

Donnerstag, den 27. April und Mittwoch, den 10. Mai (da Donnerstag Himmelfahrtsfest) 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.—, falls dieselben Mitglieder von Bundesvereinen sind dagegen nur Mk. 2.— Eintrittsgeld, 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.

**Neuangeschlossene Mitglieder.**

31 Neuanmeldungen. No. 5737—5762.

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

**Bezirk Dresden.**

5739. Theophil Heinke, Kunstmaler, Weissig bei Weisser Hirsch.  
5740. Friedr. Hermann Franze, Restaurateur, Kötzschenbroda, Vorwerkstr. 11.  
5741. Max Zabel, Rats-Expedient, Dresden-Löbtau, Lindenstr. 26, I.

**Bezirk Döbeln.**

5742. Wilhelm Gasch, Zimmermeister, Kiebitz b. Mockritz.

**Bezirk Kamenz.**

5743. Ernst Bernhard Klotsche, Fleischer, Lichtenberg bei Pulsnitz.

**Bezirk Leipzig.**

5737. Joseph Sabransky, Schuhmacher, Leipzig, Schletterstrasse 22, I.  
5738. Julius Wedrich, Kaufmann, Leipzig, Sidonienstrasse 8, II.  
5744. Gustav Adolph Kaden, Architekt und geprüfter Baumeister, L. Gohlis, Metzgerstr. 18, pt.  
5745. Hermann Illgen, Versicherungs-Direktor, Leipzig, Schleussiger Weg 1 b, II.  
5746. Paul Chemnitz, Schlosser, Böhlitz-Ehrenberg.  
5747. Kurt Dottermusch, Bäcker, Böhlitz-Ehrenberg.  
5748. Emil Hörnig, Buchhalter, L.-Lindenau, Lützenscher Strasse 9.  
5749. G. Schubert, Kaufmann, L.-Plagwitz, Zschochersche Strasse 12, II.  
5750. Oskar Wolf, Kaufmann, L.-Lindenau, Georgspl. 1.  
5751. Reinhard Fricke, Kaufmann, L.-Plagwitz, Zschochersche Strasse 57, II.  
5710. W. Detmar, Restaurateur und Cafetier, Leipzig, Schulstrasse 4.

5762. Karl Hendel, Vertreter, L.-Lindenau, Uhlandstrasse 11.

**Bezirk Meissen.**

5752. Emil Vocke, Maurer, Cölln a. Elbe, Zschendorfer Strasse 24, IIr.

**Bezirk Mügeln-Oschatz.**

5753. Gustav Hohl, Kaufmann, Mügeln (Bez. Leipzig).

**Bezirk Oelsnitz.**

- 3081 (alte No.). Max Dressel, Stellmachermeister, Markneukirchen.

**Bezirk Plauen.**

5754. Otto Freund, Restaurateur, Plauen i. V., „Augusts Ruh“, Bahnhofstr. 78.

**Bezirk Pleissenthal.**

5755. Rich. Oehlmann, Schlosser, Werdau i. S., Kreuzbergstr. 4.  
5756. August Reinhold, Restaurateur, Teichwolframsdorf (S.-W.).  
5757. Paul Oswin Wunsch, Werdau i. Sachs., Johannesstrasse 23.

**Bezirk Rochlitz.**

- 2146 (alte No.). Alfred Schneider, Rochlitz i. S.  
2324 (alte No.). Max Hahn, Baumeister, Altmittweida i. Sachs.  
4367 (alte No.). Max Künzel, Fahrradhändler, Königshain i. S.

**Bezirk Zwickau.**

5761. Hans Weidauer, Kaufmann, Rothenkirchen i. V.  
5760. Hermann Sieber, Gastwirt, Helmsdorf b. Mosel.  
5759. Bruno Dietzmann, Hotelier, Altenburg, „Thüringer Hof“.  
5758. Paul Floss, Gärtnereibesitzer, Zwickau, Biergasse.

**Neue Bundeshotels, Restaurants und Gastwirtschaften.**

5740. Friedr. Hermann Franze, Restaurateur, Kötzschenbroda, Vorwerkstr. 11.  
5754. Otto Freund, Restaurateur, Plauen i. V., „Augusts Ruh“, Bahnhofstr. 78.  
5756. August Reinhold, Restaurateur, Teichwolframsdorf (S.-W.).  
5760. Hermann Sieber, Gastwirt, Helmsdorf b. Mosel.  
5759. Bruno Dietzmann, Hotelier, Altenburg, „Thüringer Hof“.  
5430. Heinrich Gasch, Gastwirt, Hökendorf b. Mockritz.

**Berichtigung.**

5519. Julius Maixner, nicht Meissner.  
5718. Albin Friebel, nicht Triebel.  
5719. Karl Zscheile, nicht Zscheila.  
5691. Bruno Jockusch, nicht Jackusch.  
5675. Karl Jentsch, nicht Sentsch.  
5685. Ernst Gress, nicht Kress, Langenhessen b. Werdau, No. 2F.

Alle Herren Bundeskameraden werden hiermit höflichst ersucht, die Anmeldekarten sorgfältig und leserlich auszufüllen, damit die Berichtigungen fortfallen.

**Veränderungen.**

Gustav Weber, Werkmeister, von Mügeln (Bezirk Leipzig) nach Leuben-Niedersedlitz, Bahnhofstrasse 30, I, (Bezirk Dresden).

**Bekanntmachungen des Zeitungsausschusses.****Zeitungsausschuss-Sitzung.**

Dienstag, den 2. Mai 1899, abends **pünktlich 8 Uhr**, im Restaurant H. Schiesser, früher Wildner, Leipzig, Kramerstrasse 3.

**Der Zeitungsausschuss.**  
Horst Wolff, Vorsitzender.

## Bekanntmachung.

Um das Erscheinen der Bundeszeitung am Sonnabend zu ermöglichen, können von nun ab verspätet eingehende Berichte nicht mehr Berücksichtigung finden. Die Herren Schriftführer der Bezirke und Vereine werden hierauf besonders aufmerksam gemacht und ersucht, die Zeitungsberichte so zeitig abzuschicken, dass dieselben spätestens am Dienstag Abend derjenigen Woche, in welcher die Zeitung erscheint, in den Händen des Schriftleiters, L.-Plagwitz, Ernst-Meistr. 20, sind.

Berichte, welche erst am Mittwoch früh eingehen, werden unter allen Umständen zurückgestellt.

**Der Zeitungs-Ausschuss.**

Horst Wolff, Vorsitzender.

## Bekanntmachungen des Sportausschusses.

### Ausschreibung.

#### Sechs-Stunden-Kontroll-Tour des S. R.-B.

Sonntag, den 7. Mai 1899, früh 6 Uhr.

Fahrleitung: Der Sport-Ausschuss des S. R.-B.

Versammlung früh  $\frac{1}{2}$  6 Uhr am Start, woselbst sich die Fahrer beim Fahrausschuss zu melden haben, daselbst Empfangnahme der Nummer und Bescheinigungskarte.

**Einmalige Sechs-Stunden-Kontroll-Tour für alle Bezirke.**

Strecke: Paunsdorf-Wurzen-Kleinneuslitz-Wurzen-Grimma-Pomsen-Lausigk-Borna = 120 km, Probstheida = 140 km.

Start: Paunsdorf, km-Stein 3,5.

Kontrollstationen: Paunsdorf (Start), Wurzen „Stadt Dresden“ (Kontrolle), Kleinneuslitz (Kontrolle und Wendepunkt), Wurzen-Bennewitz (Kontrolle), Grimma-Pomsen (Kontrolle), Lausigk-Borna (Kontrolle) = 120 km, Probstheida (Kontrolle) = 140 km.

Diejenigen Fahrer, welche vor der abgelaufenen Zeit die Kilometerzahl erreicht haben, können auf derselben Strecke weiterfahren bis die Zeit erfüllt ist.

Die Fahrer sind verpflichtet, den vorgeschriebenen Weg einzuhalten.

Die Fahrer werden mit fünfminütigem Abstände abgelassen.

Jeder Fahrer ist verpflichtet, zur vorgeschriebenen Zeit abzufahren, oder er fährt ausser Wettbewerb und hat sonach kein Anrecht auf Auszeichnung. Auf die am Start erhaltenen Bescheinigungskarten, welche mit Nummern versehen sind, muss auf jeder Kontrollstelle die Ankunfts- und Abfahrtszeit des betreffenden Fahrers bestätigt sein.

Offen für alle Bundesmitglieder, welche die Bedingungen des § 1 Absatz 1 der Wettfahrbestimmungen des Sächs. Radfahrer-Bundes für Strassenwettfahren erfüllen. (Herrenfahrer-Ausweis.)

Sparte A. Kleine Sechs-Stunden-Tour Mindestleistung 120 km.

Sparte B. Grosse Sechs-Stunden-Tour Mindestleistung 140 km.

Zulässig alle Arten einsitziger übersetzter Zweiräder ohne Gewichtsbeschränkung.

Vorschrift: Strassenanzug, Bremse, Glocke und vorschriftsmässiges Namensschild.

Der Strassenanzug besteht aus langen Strümpfen, die bis übers Knie reichen, Hose bis unters Knie, Jackett (bezw. Schwitzer) und Mütze.

Unzulässig sind alle Bremsen, zu deren Benutzung eine Hand losgelassen oder ein Fuss vom Pedal genommen werden muss.

Es wird nach den Wettfahr-Bestimmungen des S. R.-B. gefahren. Maschinenwechsel nur bei nachweislichem Defekt werden gestattet. Schrittmacher zulässig.

Verboten ist, dass Wettfahrer und Schrittmacher sich einander anfassen oder sich miteinander verbinden. Unzulässig ist es ferner, die Maschinen durch dritte Personen schieben zu lassen.

Einsatz für jede Sparte 3 Mark pro Fahrer.

Nennungen unter genauer Angabe der Sparte, der Postadresse, Vereins- resp. Bezirksangehörigkeit, sowie unter postfreier Einsendung des Einsatzes und des ausgefüllten Anmeldeformulars müssen bis spätestens Montag, den 1. Mai 1899, abends 8 Uhr, beim Vors. des Sport-Ausschusses Herrn Rob. Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48, eingegangen sein. Die Startreihenfolge einer jeden Sparte wird nach Nennungsschluss durch Auslosen bestimmt.

Anmeldeformulare sind vorher durch die Geschäftsstelle des Sport-Ausschusses zu beziehen.

Die Kontrollbeamten sind durch grün-weiße Armbinden kenntlich. Die Kontrollstationen, zugleich Verpflegungsstationen, sind durch gelbe Fähnchen kenntlich.

Für Verpflegung haben die Fahrer selbst Sorge zu tragen; es ist für schnelle Erfüllung der Wünsche nach Möglichkeit gesorgt.

Preise: Mit Ehrenpreisen werden ausgezeichnet, welche die vorgeschriebene Mindestleistung der Kilometer erreicht haben oder dieselbe übertreffen.

Diejenigen Fahrer, welche die vorgeschriebene Kilometer-Zahl übertreffen, sind verpflichtet, an den Endpunkten eine nummerierte, nach Vorschrift ausgefüllte Postkarte an den Sport-Ausschuss abzuschicken und durch Unterschrift einer glaubwürdigen Person bescheinigen zu lassen. (Stand und genaue Adresse des Bescheinigers.) Schrittmacher sind als Bescheiniger ausgeschlossen.

Nach Beendigung der Tour hat der Fahrer an den Sport-Ausschuss das ausgefüllte Bescheinigungsformular und Kilometraufstellung einzuschicken, auch die ehrenwörtliche Versicherung abzugeben, dass er die Tour in der beschriebenen Weise gefahren und irgend ein auf Täuschung beruhendes Hilfsmittel nicht benutzt hat.

Die Kontrollämter werden in nächster Nummer angegeben.

Der Sport-Ausschuss des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Robert Weniger, Bundestourenfahrwart.

### An die Herren Berirks- und Vereinsfahrwarte.

Hierdurch geben wir bekannt, dass der Sport-Ausschuss für Bezirke und Vereine Tourenbestätigungsbücher zum Selbstkostenpreis à 30 Pfg. abgibt. Dieselben sind jedoch nur für die Tourenprämierung im Bezirke oder Verein resp. Clubs gültig, nicht für die meistgefahrenen Kilometer im Bund.

Ebenfalls sind einfache Diplome für Bezirks- und Vereinsstrassenfahren à 50 Pfg. durch den Sport-Ausschuss zu beziehen. Geschäftsstelle Leipzig, Hohestrasse 48.

Sport-Ausschuss des S. R.-B.

### Anmeldung zum Wettbewerb der meistgefahrenen Kilometer.

#### Sparte A.

5256. Emil Freudenberg, —, Kamenz.  
3175. Richard Hofmann, Agent, Reichenbach.  
5364. Max Pilz, Obersteiger, Borna.  
3344. Arthur Papsdorf, Zimmermann, Beucha b. Lausigk.  
5195. Hermann Klix, Küchenchef, Dresden.

4889. Richard Vogelgesang, Schlosser, Leipzig.  
Richard Schmidt, —, Gautzsch.  
1452. August Fleischer, Kaufmann, Zwickau.  
4308. Ed. Kiessling, Gastwirt, Königswalde.  
5657. Karl Mörch, Kaufmann, Werdau.

5402. Arthur Beier, Schlosser, Dresden.

#### Sparte B.

5302. Erhardt Kürnschild, —, Trünzig.  
4913. Max Kühn, Müller, Lausigk.  
5668. Max Arnold, Metalldreher, Werdau in Sachsen.

5573. Albert Enderlein, —, Groitzsch.  
4879. Robert Mühlbach, Hufschmied, Pirna.  
4937. Kurt Rosenlöcher, Schmied, Dresden.

Funke, —, Groitzsch.

NB. Jeder Anmeldung zum Wettbewerb für die meistgefahrenen Kilometer sind 30 Pfg. in Briefmarken für das erste Bestätigungsbuch beizufügen.

Robert Weniger, Bundesfahrwart.

## Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

### Bezirk Borna-Lausigk.

Sonntag, den 23. April, nachmittags 4 Uhr, **Bezirksversammlung** in Lausigk, „Gasthof zu den drei Rosen.“

M. Pilz, Bezirksvertreter.

Sonntag, den 30. April, **Bezirksausfahrt** nach Altenburg. Abfahrtpunkt 2 Uhr „Drei Rosen“-Lausigk und 3 Uhr Abfahrt von „Stadt Leipzig“-Borna. Zahlreiche Beteiligung wünscht und grüsst mit Sachsen Heil!

Arthur Papsdorf, Bez.-Fahrwart.

### Bezirk Döbeln.

**Bezirksversammlung** in Leisnig, den 9. April 1899. Die für Nachmittag angesetzte Versammlung war leider sehr schwach besucht und dies dem schlechten Wetter, welches am Mittag vorherrschte, zuzuschreiben. Bezirksvertreter Max Reichelt begrüßte das kleine Häuflein, den sogenannten Stamm, welche fest zur Stange halten, aufs herzlichste, und schritt man hierauf zur Tagesordnung. Nachdem verschiedene Eingänge erledigt waren, wurde bekanntgegeben, dass der R.-V. „Victoria“-Mockritz als bundesangehöriger Verein anerkannt worden ist. Zum Bezirksfest am 10.—12. Juni im Hotel „Schützenhaus“ in Döbeln wird ein Begrüßungsreigen gefahren von zwölf Mann. Alles Nähere in nächster Bezirksversammlung Sonntag, den 23. April, nachmittags punkt 3 Uhr in Leisnig, Bundes-Gasthaus „Gute Quelle“.

Rich. Stephan, Bezirksschriftführer.

**R.-V. „Victoria“, Mockritz. Protokoll.** Der Vorstand eröffnete die Versammlung  $\frac{1}{2}$  10 Uhr und hiess die 16 Anwesenden herzlich willkommen. Punkt 1 der Tagesordnung. Steuereinnahme, dieselbe wurde vom Kassierer erledigt. Punkt 2. Die Aufnahme in den Bund wurde bekanntgegeben und von den Sportskameraden freudig aufgenommen. Der Vorstand brachte auf das Blühen und Gedeihen des S. R.-B. ein dreimaliges Heil Sachsen Heil! aus, welches von den Mitgliedern kräftig erwidert wurde. Punkt 3. Besprochen wurde das Döbelner Bezirksfest. Punkt 4. Beschlossen wurde, neue grüne Mützen anzuschaffen. Punkt 5. Debatte über unser dies-jähriges Stiftungsfest. Dasselbe wird zur nächsten Versammlung weiter besprochen. Punkt 6. Betreffs der Vermählung des zweiten Kassierers brachte der Vorstand diesem die Glückwünsche des Vereins dar. Herr Immisch dankte gerührt und spendete dann ??? Punkt 7. Nächste Versammlung findet den 4. Mai statt im B.-G. Mockritz.

Bernhard Lehmann, Vorsitzender.  
Heinrich Gasch, Schriftführer.

### Bezirk Dresden.

**R.-Cl. „Kondor“, Dresden-A.** Clublokal: Holbeinstr. 57. Restaurant Berndt. Am 31. März ward im Beisein von 20 Mitgliedern die **Monatsversammlung** vom Monat März abgehalten. 6 Punkte wurden der Sitzung unterbreitet. Die Korrespondenz erwies wiederum die Aufmerksamkeit der Mitglieder; aus selbiger ist hervorzuheben, dass unser Tandempaar Flechsig-Straube nach achttägiger Radreise in Paris angekommen war, laut mehrerer Grusskarten aus Frankreichs Residenz. Der Vorsitzende sprach seinen Dank aus über die Fortschritte im vergangenen Monat und bemerkte, dass in demselben 2 Neuaufnahmen zu verzeichnen sind. Weiter erliess er die Aufforderung, sich möglichst stark an der Wanderfahrt nach Mügeln zu beteiligen, was leider wenig Anklang fand. Es ward bekanntgegeben, die 6-Stunden-Kontrolltour vom S. R.-B. zu beachten. Hierauf wurden Beschlüsse gefasst über das Cluberstfahren; zu diesem wurden 3 Preise bewilligt. Herr Fritz Müller forderte die Mitglieder, welche noch keinen Preis haben, auf, an dem 10-km-Bezirkserstfahren vom S. R.-B. teilzunehmen. Zwei schriftliche Anträge waren eingegangen, wurden aber beide nach Bekanntgabe abgelehnt.

William Stieger, Vorsitzender.  
Max Tauscher, Schriftführer.

**R.-Cl. „Kondor“, Dresden-A.** Unser 10-km-Erstfahren findet am 23. April a. c., früh 8 Uhr, bei jeder Witterung statt. Start km-Stein 9. Wendepunkt 13,5 hinter Weissig. Offen für alle Mitglieder des Clubs, die noch keinen Preis errungen haben. Einsatz 2 Mk. drei Preise. Nennungsschluss den 19. April a. c. bis zum Sitzungsschluss. Das Rennen wird ohne Schrittmacher gefahren. — **Tourenprogramm pro Mai.** 11. Mai Ausfahrt nach Neustadt, Sebnitz, Schandau, Dresden. 109 km. Start früh 5 Uhr Clublokal. 20. bis 23. Mai Pfingsttour: Grossenhain, Elsterwerda, Berlin, Fürstentwald, Frankfurt a. d. Oder, Guben, durch den Spreewald nach Kottbus, Spremberg, Königsbrück, Dresden. 435 km. Abfahrt den 20. Mai, mittags 2 Uhr, vom Clublokal. Es liegt im Interesse der Förderung der Geselligkeit im Club, dass die Mitglieder sich sowohl an dem Rennen, als auch an den Clubtouren zahlreich beteiligen.

Heil Sachsen Heil!

Albert John, Fahrwart.

**R.-V. „Flott“, Dresden-N.** (Bundes-Verein.) Versammlung vom 5. April 1899, Königs Restaurant. Um  $\frac{1}{2}$  10 Uhr Eröffnung der **Versammlung**. Verlesen des Protokolls. Es wurden alsdann die Rennen für das Jahr 1899 festgesetzt und werden am Fusse dieses zwei aus-

geschrieben. Auf allgemeinen Wunsch wird vorgeschlagen, einen anderen Vorstand zu wählen, und wird einstimmig unser bisheriger Fahrwart, Herr Buttkus, vorgeschlagen und gewählt. Dadurch macht sich auch die Wahl eines neuen Fahrwarts notwendig, und wird Herr Gross einstimmig dazu gewählt. Schluss der Sitzung 12 Uhr.

Franz Buttkus, Vorstand.

Richard Rosenlöcher, Schriftführer.

**Ausschreibung! 25-km-Strassenfahren** (ohne Schrittmacher). 30. April früh 9 Uhr. Strecke: Radeburg—Grossenhain und zurück. Start: km-Stein 17,4. Wendepunkt: km-Stein 4,9. Einsatz: 2 Mark. 3 Preise. Nennungsschluss am 26. April, abends 10 Uhr, beim Fahrwart Max Gross. — **100-km-Dauerfahrt** am 21. Mai, früh 6 Uhr. Strecke: Meissen—Wurzen und zurück. km-Steine werden in nächster Zeitung bekannt gegeben. Einsatz: 4 Mark. 3 Preise und für jeden, welcher die Strecke in  $4\frac{1}{2}$  Stunde zurücklegt, eine Erinnerungsmedaille. Nennungsschluss am 17. Mai, abends 10 Uhr, beim Fahrwart Max Gross. Nennungen ohne Beifügung des Einsatzes sind bei beiden Fahrten ungültig.

Max Gross, Böhmisches Str. 20, II, Fahrwart.

### Bezirk Glauchau.

**R.-Cl. „Rhenania“, Glauchau.** Vorsitzender Robert Krause. **Versammlung** vom 24. März bei Kamerad Hecker. Herr Krause eröffnet  $\frac{1}{4}$  10 Uhr die Versammlung und heisst die erschienenen Mitglieder herzlich willkommen. Auf Wunsch eines Mitgliedes werden die letzten beiden Protokolle vorgelesen. Alsdann wird zur Tagesordnung übergegangen. Zur Aufnahme haben sich drei Herren angemeldet; es sind Herr Jacoby, Schneidermeister, Herr Meyer, Bauunternehmer, und Herr Schmalfluss. Als Clublokal wurde einstimmig das „Gewerbehaus“ gewählt und als Clubabend Mittwoch festgesetzt, an welchem bei schönem Wetter Ausfahrten stattfinden sollen; bei ungünstiger Witterung gesellige Unterhaltung. Gleichzeitig wurde beschlossen, 2 Preise, à 5 und 3 Mark, für die an Ausfahrten Meistbeteiligten zu stiften, was allgemeinen Beifall fand. Bezüglich der Anzüge wurde noch beschlossen, sich den Anzügen der Herren Bergmann und Meitzner anzupassen. Schluss 11 Uhr.

Rob. Krause, Vorsitzender.

Alfred Schramm, Schriftführer.

### Bezirk Groitzsch-Pegau.

Dienstag, den 18. April, abends 8 Uhr, **Bezirksversammlung** im Gasthof „Zum weissen Ross“.

Herlitz, Bezirksvertreter.

Kretzschmar, Schriftführer.

### Bezirk Leipzig.

**Versammlungslokal:** „Kasino zum Rosenthal“, Rosenthalgasse. **Nächste Bezirksvorstandssitzung** 1. Mai, abends  $\frac{1}{2}$  9 Uhr, „Restaurant Schiesser“. **Nächste Bezirksversammlung** 5. Mai, abends  $\frac{1}{2}$  9 Uhr, „Kasino zum Rosenthal“. **Alle Zuschriften** sind von jetzt an nur an den I. Schriftführer R. Seyffarth, Scharnhorststr. 13, niemals in das Versammlungslokal zu richten; auch ersuchen wir dringend, alle Aenderungen in den Clubs betreffs der Vorsitzenden, des Lokals u. s. w. umgehend an den vorbezeichneten Schriftführer zu berichten. **Achtung Kameraden!** Donnerstag, 27. April, abends 8 Uhr, grosser **Projektionsabend** im „Stadtgarten“, Kloster-gasse. Die vorzuführenden grossen Bilder stellen die **Reise um die Welt** dar, und laden wir zu dieser hochinteressanten Vorstellung die Mitglieder nebst Angehörigen freundlichst ein; irgend welche **Kosten** sind mit diesem Besuche **nicht verknüpft!** — Die gut besuchte **Bezirksversammlung** am 7. April eröffnet der I. Bezirks-Vertreter Herr Lehmann nach  $\frac{1}{2}$  10 Uhr abends, begrüsst die Erschienenen und giebt, nachdem das Protokoll über die Bezirkshauptversammlung verlesen und genehmigt ist, zunächst 1. eingehenden Bericht über die Bundesosterfahrt nach Mügeln und das 25-jährige Jubiläum Horst Wolffs. Die Versammlung giebt nachträglich einstimmig Genehmigung für die Stiftung eines Präsentes anlässlich dieser Jubelfeier. — 2. Die einzelnen Clubvorsitzenden

und die Herren vom erweiterten Bezirksvorstand erhalten von jetzt an jedesmal schriftliche Einladung zur Bezirksvorstandssitzung, da verschiedene der betreffenden Herren diese wichtigen Sitzungen ausser Acht zu lassen scheinen. 3. Die Presse soll von jetzt an wieder regelmässig Berichte aus dem Bezirke empfangen, diese Obliegenheit übernimmt Herr Fänder. 4. Sonntag, den 14. Mai, findet das 25-km-Strassenfahren, ohne Führung, statt; 3 Preise, 25, 15 und 10 Mk. sind hierfür bestimmt. Abends dann Familienabend mit Preisverteilung, Einzelheiten darüber später. 5. Vorläufig werden festgesetzt: 6. August nachmittags Sommerfest, früh Seniorenfahren mit darauffolgendem Picknick. Als Lokale zum Sommerfest kommen in Frage: Burgaue-Leutzsch, „Gasthof zu Göhren“. — 8. November: Bezirksstiftungsfest in „Sanssouci“. 6. Wird das „Kasino zum Rosenthal“ als Versammlungslokal des Bezirkes bestimmt. 7. Der Herr Bezirkszahlmeister wird mit dem „Panorama, Zoologischen- und Palmen-Garten, Krystall-Palast“ wegen Abgabe von Eintrittskarten in Verbindung treten, damit letztere zu ermässigten Preisen an die Mitglieder abgegeben werden können. — Zum Schluss: Achtung auf den untenstehenden Bericht des Fahrwart-Amtes!

Richard Seyffarth, Eduard Lehmann,  
I. Bez.-Schriftführer. I. Bezirksvertreter.

**Fahrausschuss des Bezirkes Leipzig.** **Abendausfahrt** Mittwoch, den 26. April, nach Görnitz. Abfahrt: Hotel „Grüner Baum“ am Rossplatz, abends 8 Uhr. Um recht zahlreiche Beteiligung wird gebeten. Der Radfahrer-Verein zu Görnitz wird alles aufbieten, um uns den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen. Der Verein Markranstädt, sowie Altranstädt haben ihr bestimmtes Erscheinen zugesagt. Um unsere Ausfahrten recht interessant zu gestalten, hat der Fahrausschuss ganz besondere Ueberraschungen vorgesehen und dürfte kein Kamerad unbefriedigt nach Hause fahren. Also auf, Kameraden, am 26. April nach Görnitz.

Louis Schaaf, I. Fahrwart.

Albert Bier, II. Fahrwart.

**Sitzung des Bezirks-Fahrausschusses** Montag, den 24. April, abends 9 Uhr, im Restaurant „Schiesser“, Kramerstr. Die Herren Club- und Vereinsfahrwarte wollen sich gefälligst pünktlich einfinden. Das Erscheinen eines jeden Fahrwartes ist im eigenen und im Interesse seines Clubs unbedingt erforderlich.

**Ausschreibung.** 25-km-Strassenfahren Sonntag, den 14. Mai a. e., früh 7 Uhr. Strecke: Probstheida-Espenhain und zurück. Start und Ziel: km-Stein 5,0. Wendepunkt: km-Stein 17,5. Offen für alle Mitglieder des Bezirkes Leipzig, welche keiner anderen grossen Radfahrer-Vereinigung angehören. Die Renner haben sich  $\frac{1}{4}$  7 Uhr am Start beim Fahrwart zu melden. Vorschriften: Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. Strassenanzug, **Handbremse**, Glocke und Namensschild. **Führung ist nicht gestattet.** Nennungen sind einzureichen bis zum 10. Mai, abends 8 Uhr, unter Beifügung des Einsatzes von 2 Mk. an Louis Schaaf, Bezirksfahrwart, Leipzig, Harkortstr. 15. Die Reihenfolge wird am Mittwoch, den 10. Mai, abends 9 Uhr, im Restaurant „Schiesser“, Kramerstr. 3, ausgelost. Mit Bundesgruss

Heil Sachsen Heil!

Louis Schaaf, I. Fahrwart.

**R.-Cl. „Falke“, Leipzig.** Vorsitzender: Bernhard Hellbach, L.-Gohlis, Aeusserer Hallesche Strasse 41. Schriftführer: W. Uhlmann, L.-Reudnitz, Josephinenstr. 20. **Versammlungslokal:** „Kasino zum Rosenthal“, Rosenthalgasse 8. **Vereinsabend** aller 14 Tage Mittwochs,  $\frac{1}{2}$  9 Uhr abends. **Sonntags** von abends 9 Uhr geselliges Beisammensein im Vereinslokal. Neu aufgenommen Herr Alfred Klinke, Leipzig. **Nächster Vereinsabend** den 26. April. — **Tourenprogramm für Monat April.** **Sämtliche Ausfahrten geschehen ab Vereinslokal!!** Sonntag, den 16. April, Tagestour nach Halle, Abfahrt 8 Uhr morgens. Mittwoch, den 18. April, Abendtour nach Probstheida, Abfahrt 8 Uhr abends. Sonntag, den 23. April, Früh-tour nach Taucha, Abfahrt 8 Uhr morgens. Sonntag, den 30. April, Tagestour nach Merseburg, Abfahrt 8 Uhr morgens.

B. Hellbach,

I. Vorsitzender.

W. Uhlmann,

Schriftführer.

**R.-V. „Radlerlust“, Leipzig.**

Vereinslokal: „Sanssouci“. Vereinsabend jeden Donnerstag. Wir machen die geehrten Mitglieder besonders aufmerksam auf unseren am 20. April, abends  $\frac{1}{2}$  9 Uhr, im grossen Saale des Gesellschaftshauses „Sanssouci“, unter Mitwirkung der Hauskapelle stattfindenden Familienabend. Derselbe verspricht ganz besonders interessant zu werden, da besondere Ueberraschungen für die Familienangehörigen bevorstehen. — Am 26. April findet die zweite Ausfahrt mit Anschluss an den Bez. statt.

Albert Bier,  
Vorsitzender.

J. Engemann,  
Schriftführer.

**R.-Cl. Leipzig-West 1892.** Clublokal: „Gosenschlösschen“, Leipzig-Plagwitz. Vereinsabend jeden Mittwoch. Gäste sind willkommen. Am 5. April fand unsere diesjährige Frühjahrsversammlung statt. Der Vorstand, Herr Max Stephan, eröffnete um  $9\frac{1}{4}$  Uhr die Versammlung und gab den anwesenden Mitgliedern bekannt, dass verschiedene Neuwahlen im Vorstand vorgenommen werden sollten, da unser Schriftführer, Herr Trodler, infolge Einziehung zum Militär sein Amt in unserem Club nach kurzer Thätigkeit aufgeben musste. Unser Kassierer, Herr Franz Heyne, welcher sich bei dem Club durch längere und exakte Verwaltung der Kassengeschäfte verdient gemacht hat, gab sein Amt ebenfalls ab; wir verfehlen daher nicht, ihm für die gehabte Mühewaltung unseren verbindlichsten Dank auszusprechen. — Ferner waren noch die Aemter eines Zeugwarts und eines Stellvertreters für den Gesamtvorstand zu besetzen. Es wurden alsdann die vom Vorstand vorgeschlagenen Herren einstimmig gewählt und zwar: Herr Max Jacob, Kaufmann, L.-Lindenau, zum Schriftführer; Herr Karl Sturm, Friseur, L.-Lindenau, zum Kassierer; Herr Karl Gebauer, Maschinentechner, L.-Plagwitz, zum Zeugwart und Herr Gustav Friedrich, Baumeister, L.-Plagwitz, zum Stellvertreter für sämtliche Aemter. — Wir richten hierdurch nochmals die höfliche Bitte an unsere verehrten Mitglieder, sich an den Ausfahrten, welche regelmässig jede Woche stattfinden, recht zahlreich zu beteiligen, und wird unser Fahrwart, Herr Werner, die Tourenzusammenstellungen für das Sommerhalbjahr den Mitgliedern in der nächsten Vereinsitzung zur Prüfung vorlegen. — Zuschriften bitten wir nach unserem Clublokale: „Gosenschlösschen“, Leipzig-Plagwitz, gelangen zu lassen.

Max Stephan, Vorsitzender.  
Max Jacob, Schriftführer.

**R.-Cl. Gautzsch 1896.**

Indem verschiedene aber wichtige Punkte betr. innere Clubangelegenheiten zu Grunde liegen, sehen wir uns genötigt, eine **ausserordentliche Monatsversammlung** einzuberufen. Selbige findet Mittwoch, den 19. April, abends punkt  $\frac{1}{2}$  9 Uhr im Clublokal statt. Wir bitten die Mitglieder

im Interesse des Clubs recht zahlreich und pünktlich zu erscheinen.

Der Vorstand.

**R.-C. „Habicht“, Leipzig.**

Clublokal: Reichelt's Kulmbacher Bier-Restaurant, Albert-Strasse 6, nahe dem Bayrischen Bahnhofe. Sitzungen jeden Dienstag, abends 9 Uhr. In unserer letzten Sitzung wurde unser Tourenprogramm pro April insofern abgeändert, als für die für den 16. April angesetzte Tour nach Lützen eine solche nach Kranichfeld in Thüringen stattfinden soll. — Familienabend am 9. April. Derselbe nahm bei einem überaus zahlreichen Besuche einen äusserst genussreichen und fidelen Verlauf. Der Vorsitzende Herr Karl Kreutzkamm begrüsst in herzlichster Weise die Gäste und dankte für das dem Club bewiesene Interesse. Es wurde uns die Ehre zu teil, unseren verehrten Bezirksfahrwart Herrn L. Schaaf in unserer Mitte zu sehen. Gleichzeitig danken wir hierdurch noch den zahlreich erschienenen Mitgliedern der Vereine „Nordstern“, „Schneeglöckchen“, „Apfelsinia“, „Glühlampe“ u. s. w. Besonderen Dank dem Herrn Max Schmidt und Herrn Heine, welche in liebenswürdiger Weise sehr viel zum Gelingen des Abends beitrugen.

Nach einem sinnigen Prolog, gesprochen von Frl. Kuhnadt, folgten ernste und heitere Vorträge obengenannter zwei Herren. Grossen Beifall fand ein Theaterstück, aufgeführt von den Damen Frl. Nuss, Frl. Liebig und den Herren Max Schmidt, Max Niedlich und Karl Nuss. Den Schluss bildete ein solennes Tänzchen und trennte man sich erst in später Stunde. Unserem lieben Mitgliede Herrn Ernst Knabe wünschen wir zu seiner am Montag, den 17. April stattfindenden Vermählung mit Frl. Anna Kuhn von Herzen Glück.

Richard Knabe, Schriftführer.

Sonntag, den 16. April: Tour nach Kranichfeld in Thüringen. Abfahrt pünktlich 4 Uhr früh vom Clublokal. Gustav Hanf, Fahrwart.

**R.-V. „Gosina“, L.-Eutritzsch.**

Unsere 1. Ausfahrt musste durch die Ungunst des Wetters leiden, indem nur 13 Mann sich daran beteiligten. Ausser Herrn Bezirksfahrwart L. Schaaf waren geladene Gäste nicht erschienen. Trotzdem waren die Mitglieder im Cylinder und teils im Frack erschienen, welche einstweilen bis zur nächsten, Donnerstag, den 4. Mai d. J., stattfindenden Ausfahrt in unserem Clubzimmer aufbewahrt werden. Die Fidelitas und besonders die Raritäten waren einzig, die Häringe grossartig, so dass viele glaubten, es wäre Aal in Gelee. Der Ferscht selbst konnte, da er nur Filzlaatschen trägt, des nassen Wetters wegen nicht erscheinen. Auch der Schladitzer See war zugefroren, es muss folglich eine grosse Hundekälte gewesen sein. — Nächste Versammlung findet Dienstag nach dem 15. statt, in welcher alles Nähere besprochen wird.

Der Vorstand.

**Bezirk „Oberes Vogtland“.**

Bezirksversammlung findet nicht am 23., sondern am 16. April in Bad-Elster statt.

Dr. Bauer.

**Bezirk Plauen.**

Die nächste Bezirksversammlung findet Sonntag, den 7. Mai, nachm. 4 Uhr, in Reichenbach, B.-R. „Sonne“, statt.

R. Krauss, Bez.-Schriftführer.

**R.-Cl. „Eilbote“, Reichenbach**

i. V. Sonntag, den 23. April, findet im Etablissement „Tonhalle“ unser Galasaalfest, bestehend aus Konzert, Reigen- und Kunstfahrten, sowie Ball, statt. Die geehrten Nachbarvereine, sowie alle Bezirks- und Bundeskameraden werden hierzu freundlichst eingeladen.

Der Vorstand.

**Bezirk Pirna.**

Bezirkssitzung Freitag, den 7. April, im Café Scholze. Ortsvertreter Haucke eröffnet um 9 Uhr die Sitzung und heisst die Anwesenden herzlich willkommen, auch hatten wir die Ehre, einen Gast in unserer Mitte zu haben und zwar Herrn Schmilinsky; selbiger wird baldigst auch treuer Sachsenbündler werden. Auch hat sich unser treues Mitglied Herr Albert Sinnhuber am 4. April verheiratet, und wünschen wir dem jungen Paar viel Glück und Segen mit dem Wunsche, dass unser Albert fest zur Sache halten möge. Es kamen noch verschiedene Angelegenheiten zur Erledigung und erreichte die Sitzung um 12 Uhr ihr Ende. Die nächste Sitzung findet Freitag, den 21. April, abends  $\frac{1}{2}$  9 Uhr, im B.-H. „Goldener Stern“ statt. Die Mitglieder werden hierzu noch ganz besonders eingeladen, da etwas Besonderes in Aussicht steht. Heil Sachsen Heil!

Oswald Reinsch, Bez.-Schriftführer.

Programm für April: 21. Versammlung im „Goldenen Stern“. 23. Früh tour, Abfahrt früh 7 Uhr nach Pillnitz, Hosterwitz. 27. Gesellige Zusammenkunft im Café Scholze. 30. Früh tour, Abfahrt 7 Uhr nach Weesenstein, Burkhardtswalde, Bahnhof. Die Abfahrtszeit wird genau inne-

gehalten. Zur Hebung des Bezirkes Pirna recht zahlreicher Beteiligung entgegengehend, zeichnet mit Heil Sachsen!  
Ernst Wegerdt.

### Bezirk Pleissenthal.

Die für den zweiten Ostertag anberaumte **Bezirksausfahrt**, an welcher sich ein grosser Teil der Bezirksmitglieder (ca. 50) beteiligten, verlief in bester Weise. Nachdem die Bundeskameraden versammelt waren, wurden diese vom Bezirksvertreter B.-K. Schön herzlich begrüsst. Mittags 1 Uhr setzte sich die lange Kette der Fahrer in Bewegung und steuerte dem B. H. „Zur Krippe“ Langenhessen zu. Hier löste sich nach längerem Beisammensein die Kolonne auf und die einzelnen Clubs eilten ihren heimatlichen Penaten zu. Alles in allem genommen waren die Bundeskameraden von dem harmonisch schönen Verlauf der Bezirks-Ausfahrt voll und ganz befriedigt. Mögen alle derartigen Veranstaltungen verlaufen wie diese und der Bezirk wird blühen und gedeihen.

Werdau, am 10. April 1899.

Bernh. Hufenhäusser, Bez.-Schriftwart.

Zu der am Sonntag, den 16. April, nachmittags punkt 4 Uhr, im B.-G. „Post“ Steinpleis stattfindenden **Bezirksversammlung** werden die lieben Bundeskameraden hiermit freundlichst eingeladen.

Werdau, am 10. April 1899.

Ad. Schön,  
Bez.-Vertreter.

B. Hufenhäusser,  
Bez.-Schriftführer.

Disposition für die **Ausfahrten** des Bezirkes „Pleissenthal“ für die **Monate April und Mai 1899**. **Dienstag**, den 25. April, nach Frankenhausen. Sammeln der Clubs Lichtentanne, Steinpleis und Werdau im B.-H. „Saxe“ Werdau. Abfahrt punkt 9 Uhr abends ab Werdau. Anschluss in Crimmitschau an den R.-Cl. „Wanderer“ im B.-H. „Thüringer Hof“ 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr. **Donnerstag**, den 11. Mai (**Himmelfahrtstag**), nach Neumark, Schönfels, Lichtentanne Steinpleis. Sammeln des Bezirkes im B.-G. „Bayrischer Hof“ Werdau. Abfahrt punkt 2 Uhr nachmittags. **Dienstag**, den 30. Mai, nach Chursdorf. Sammeln der Clubs Lichtentanne, Steinpleis, Werdau im B.-H. „Saxe“ Werdau. Abfahrt punkt 9 Uhr abends. — R.-Cl. „Wanderer“ Crimmitschau schliesst sich an der Eisenbahnbrücke auf der Strasse nach Langenbernsdorf 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr an. Um rege Teilnahme bittend, grüsst mit Heil Sachsen Heil!

Emil Christer, Bez.-Fahrwart.



**R.-Cl. „Adler“, Werdau. Versammlung** am 22. März im B.-H. „Goldner Anker“. Die heutige Sitzung wird vom 1. Vorsitzenden mit üblicher Begrüssung der Erschienenen eröffnet. Zur Tagesordnung übergehend, ballotiert man über die Herren Ernst Gress und Alfred Roth, und ergiebt das Resultat Aufnahme derselben in den Verein. Betreffs

der am Osterfest stattfindenden Osterfahrt nach Mügeln beschliesst man, die Teilnahme am Konkurrenz-Reigenfahren daselbst von dem Zustandekommen eines Reigens bis dahin abhängig zu machen. Am 30. April soll eine **Schnitzeljagd** nach üblicher Weise abgehalten werden. Als Fuchs wird Herr Bruno Müglitz fungieren. Die Beschaffung des Preises hat in liebenswürdiger Weise der 2. Vorsitzende Herr Friedr. Schmidt übernommen. Ferner soll an diesem Tage abends im kleinen Saale des „Pleissenthal“ ein Familien-Abend stattfinden. Nachdem noch von der Abmeldung des Herrn Otto Schmidt infolge Wegzuges von hier Kenntnis genommen wird, schliesst man die Versammlung.

P. Wappler,  
I. Vorsitzender.

Herm. Ullrich,  
I. Schriftführer.

### Bezirk Schwarzenberg.

**R.-C. „Komet“, Lauter.** Am 8. April hielt der hiesige Club im Gasthof zum Löwen seine diesjährige Hauptversammlung ab. Anwesend waren 15 Mitglieder. Selbige wurde vom seitherigen Vorstand Herrn Otto Seltmann abends 9 Uhr eröffnet und ging derselbe gleich nach Begrüssung der Erschienenen zu Punkt 1. Rechnungsabschluss auf das Jahr 1898 der Tagesordnung über. Der Kassierer Herr Johann berichtet eine Einnahme von 251,57 Mk. und eine Ausgabe von 73,85 Mk., wonach ein Kassenbestand von 177,72 Mk. bleibt. Nachdem die Kasse geprüft und für richtig befunden, dankte der Vorstand dem Kassierer für seine mühevollen Leitung und erteilte demselben Entlastung. Punkt 2. Neuwahl des Gesamtvorstandes. Nachstehende Herren wurden einstimmig wieder bez. neugewählt und zwar: Herr Otto Seltmann, Vorstand; Herr Johann Götz, Kassierer; Herr Arno Klemm, Schriftführer; Herr Albert Weidauer, Fahrwart. Sämtliche Herren nahmen die Wahl dankend an, und der Vorstand ermahnte die Mitglieder, wie im vergangenen Jahre so auch in Zukunft den Club kräftig zu unterstützen. Da weiter nichts vorlag, wurde die Versammlung mit einem kräftigen Heil Sachsen Heil! um 12 Uhr geschlossen. Hierauf noch gemütliche Unterhaltung.

Otto Seltmann, Arno Klemm,  
Vorsitzender. Schriftführer.

### Bezirk Wurzen-Grimma.

Liebe Bezirkskameraden! Unsere nächste Bezirksversammlung, verbunden mit Bezirksfahrt, findet am 23. April in Dahlen statt. Abfahrt nach dort punkt 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr nachmittags von Stadt Dresden. Tagesordnung: 1. Beschlussfassung über ein ev. abzuhaltendes Bezirksrennen! 2. Verschiedenes. Wegen Wichtigkeit der Tagesordnung wünschen allseitige Beteiligung

Emil Gasch, Emil Heitmann,  
1. Bezirksvertreter. 1. Bezirksschriftführer.

### O.-V. „Sturmvogel I“, Wurzen.

Der Ortsverein „Sturmvogel I“, hielt am 30. März im „Parkrestaurant“ eine Versammlung mit nachfolgender Tagesordnung ab: 1. Die Osterfahrt nach Mügeln betreffend; 2. Aufnahme neuer Mitglieder; 3. Verschiedenes. Es wurde beschlossen, sich bei der Fahrt nach Mügeln bei günstiger Witterung dem Leipziger Bezirk anzuschliessen. Zur Aufnahme hatten sich 3 Herren gemeldet und wurden dieselben einstimmig aufgenommen. Wegen eines demnächst abzuhaltenden Schweineschlachtens sowie eines Frühjahrsrennens soll in der am 13. April im „Bürgergarten“ stattfindenden Monatsversammlung beraten werden.

Emil Gasch, Emil Heitmann,  
Vorsitzender. Schriftführer.

### Bezirk Zwickau.

**Bezirksausfahrten im April.** Am 19. April nach Planitz, über Cainsdorf zurück. Am 30. April nach Wildenfels. Um recht zahlreiche Beteiligung bittet

Paul Conrad, Bezirksfahrwart.

Die nächste **Bezirksversammlung** findet am 27. April in Neubockwa, Wiener Spitze, Restaurant „Boitz“ statt. Die geehrten Bezirksmitglieder werden gebeten, sich diesen Tag vorzumerken, da keine Zeitung mehr bis dahin erscheint.

Hugo Körner,  
Bezirksschriftführer.

## Rundschau.

### Industrie.

Die **kettenlosen Noricum-Fahrräder**, ein Erzeugnis der jüngsten Grazer Fahrradfabrik, der Noricum-Fahrradwerke, Cless & Plessing, zeigen nach dem soeben zur Ausgabe gelangten Kataloge in allen Teilen eine geschmackvolle, den heutigen Ansprüchen in jeder Richtung Rechnung

tragende Ausführung. Wie schon früher bemerkt, bauen die Noricum-Fahrradwerke nur „Kettenlose“, sind also im stande, darauf ungeteilte Aufmerksamkeit und Sorgfalt, die Grundbedingungen für saubere, gute Arbeit, zu verwenden. Hierüber bemerken die Noricum-Werke in ihrem Preisbuche: Um ein erstklassiges Fabrikat herstellen zu können, ist die Erfüllung dreier Bedingungen erforder-

lich: I. Vorzügliche Konstruktion. II. Bestes Material. III. Tadellose Arbeit. I. Bei der Konstruktion unserer Räder wurde einzig und allein darauf Rücksicht genommen, unsere Modelle so zweckmässig, dauerhaft, leicht laufend und elegant als nur möglich zu gestalten, ohne im mindesten in Frage zu ziehen, welche Ausführung sich billiger stellen würde. Wie bereits im Vorwort erwähnt, fabrizieren wir nur kettenlose Räder und soll daher in erster Linie der Antriebsmechanismus, als der wichtigste Teil der Konstruktion, besprochen werden. Dass das kettenlose Rad im allgemeinen gegen das Rad mit Kette bedeutende Vorteile aufweist, steht ausser Frage. Jedes einzelne Glied der Kette, jeder Drehzapfen derselben ist der Abnutzung unterworfen und die Folge davon ist, dass die Kette schon nach kurzem Gebrauch länger wird. Man kann nun allerdings durch Verstellen des Hinterrades in der Gabel der Kette wieder die richtige Spannung geben, aber mit den Kettenradzähnen übereinstimmend kann man sie nicht mehr machen, weil ja jedes Glied etwas länger geworden ist (während die Entfernung der Zähne durch die Abnutzung eher geringer wurde). Naturgemäss legt sich aber dann die Kette nicht mehr frei ohne Zwang auf die Zähne, sondern muss Glied für Glied auf die Zähne gepresst werden. Hierzu ist natürlich eine Kraft erforderlich, welche der Fahrer aufbringen muss. Infolge dieser unvermeidlich erhöhten Beanspruchung der abgenutzten Kette kommt es auch vor, dass selbe gelegentlich einer Bergfahrt abreisst. Beim kettenlosen Rad steht es anders. Die Zähne der Kegelräder sind an der Oberfläche glashart und ist die Abnutzung daher so unendlich gering, dass sich bei gebrauchten Rädern nach 5000—10000 km noch nicht die mindeste Formänderung der Zähne bemerken liess, wohl aber zu sehen war, dass sie sich gegenseitig spiegelblank abgeschliffen hatten. Die Zähne passen daher selbst nach mehrjährigem Gebrauche ebenso genau ineinander, als bei dem neuen Rad, und der Lauf des Rades wird nach längerem Gebrauche infolge der glatten Zähne nur noch ein leichterer. Wenn man nun noch berücksichtigt, dass die Getriebe in zweiteiligen Gehäusen fast luftdicht eingeschlossen sind und fortwährend in Schmiere laufen, so ist der Beweis erbracht, dass unser kettenloses Rad bedeutend leichter läuft als jedes Rad mit Kettenantrieb und dass es in diesem Zustand für alle Zeit bleibt. Beim Kettenrad kann man zwar auch in Form eines Kettenkastens einen Schutz für das Kettengetriebe anbringen, jedoch ist dieser Verschluss bei weitem nicht so vollkommen, weil gewisse Spielräume, welche gestatten, die Kette nachzuspannen, vorhanden sein müssen. Es ist zur Genüge bekannt, dass sich diese Kettenkästen nach kurzer Zeit verziehen, die Kette dann an denselben schleift und lärmt. II. Als Material verwenden wir für unsere Räder vom ersten bis zum letzten Stück lediglich nur das denkbar beste ohne Rücksicht auf den Preis. Für den Rahmen werden nur Ia Mannesmannrohre, für die Gabeln nur Ia Mannesmann nahtlose Gabelscheiden von grossem Querschnitt verwendet. Die Kegelräder, mit Ausnahme des grossen scheibenförmigen Rades, die Conen und Lagerschalen und die Naben werden durchwegs aus gezogenem amerikanischen Spezialstahl aus der vollen Stange gedreht. Das Werk, welches uns diesen Stahl liefert, fabriziert ausschliesslich gezogenen Stahl für Fahrradteile und liefert an die hervorragendsten amerikanischen und englischen Werke. Das grosse Kegelrad, welches an der Kurbelaxe sitzt, sowie die Kurbeln, Steuerungsköpfe etc. werden aus Ia schwedischem Holzkohlenstahl gepresst, welcher vermöge einer enormen Zähigkeit die beste Gewähr leistet. Wir haben mit diesen Materialien die eingehendsten Versuche angestellt und so glänzende Resul-

tate erhalten, dass wir mit voller Ueberzeugung behaupten können, dass ein Bruch der aus denselben hergestellten Teile gänzlich ausgeschlossen ist. Für die Räder verwenden wir nur Hohlstahlfelgen, welche bei geringem Gewicht die grösste Widerstandskraft besitzen, sowie an beiden Enden verdickte Tangentspeichen aus feinstem Tiegelgussstahldraht. III. Um die Arbeit unserer Räder tadellos ausführen zu können, haben wir die neuesten und besten amerikanischen Werkzeugmaschinen aufgestellt, welche derzeit existieren. In unserer Fabrikation wird mit solcher Genauigkeit vorgegangen, dass kein Kegelrad, keine Lagerschale, kein Conus, keine Achse in Verwendung kommen, die auch nur die mindeste Abweichung vom richtigen Mass aufweisen. Selbstverständlich widmen wir der mathematisch genauen Form, Verzahnung und entsprechender Härtung der Kegelräder, als der Seele der ganzen Maschine, die grösste Aufmerksamkeit etc. Die Noricum-Räder können, wenn die verschiedenen grosse Rahmenhöhe, sowie die sonstige Ausstattung bez. einzelne Teile, als Lenkstange, Pedale etc. in Betracht kommen, in sechs verschiedenen Modellen, sowohl mit schwarzer wie farbiger Emaille, geliefert werden. Der sehr schön und modern ausgestattete Katalog, eine Leistung der Kunstanstalt Grimme & Hempel, Leipzig-Schleussig, kann allen Sportskollegen wie Kolleginnen bestens zur Durchsicht empfohlen werden. Die Allein-Vertretung ihrer sich vortrefflich bewährenden kettenlosen Noricum-Räder hat für Leipzig und Umgebung Herr Franz Fleming, Tauchaerstrasse 1 (nächst dem Krystallpalast) und für Dresden und Umgebung Herr Adolf Siksay, Dippoldiswaldaerstrasse 15, übernommen.

Die Fahrradfabrik F. E. Trinks, Dresden-A., Am Weisseritzmühlgraben 19, bringt auch für die Saison 1899 die Maschinen in der bei ihrem Fabrikat bekannten vorzüglichen Ausführung. Neben erprobter Widerstandsfähigkeit und Zuverlässigkeit war von jeher ein weiterer, unbestrittener Vorzug dieser Räder der überraschend leichte, sichere und ruhige Gang. Gleichwohl war die Firma Trinks erfolgreich bemüht, denselben noch erheblich zu bessern und ist deshalb überzeugt, dass die diesjährigen Räder dazu beitragen werden, den alten Ruf immer mehr zu befestigen. Alle Maschinen haben Rahmen aus weiten, dünnwandigen Röhren und überall staubdichte und ölhaltende Kugellager. Beide Kettenräder sind leicht abnehmbar, ebenso Schutzbleche und Bremse. Die Rover werden hochfein schwarz, die Felgen weiss emailliert und die üblichen Teile gediegen vernickelt. Als Spezialität ist Trinks Niederrad No. 2 zu nennen. Dieses hochelegante, leichte Tourenrad ist für geübte, nicht zu schwere Fahrer geeignet und wird solche in jeder Beziehung befriedigen. Mit 28" Räder und 1 1/2" Pneumatikreifen versehen, beträgt das Gewicht 12 kg. Trinks-Niederrad No. 4, eine vornehmes Damenrad, ist nach denselben Grundsätzen hergestellt, die bei dem Bau der Herrenmaschinen massgebend sind und wird diese Maschine deshalb ebenso volle Anerkennung finden.

„1899. Opel-Fahrräder“, dies ist der lakonische Titel der Preisliste der Nähmaschinen- und Fahrradfabrik Adam Opel, Hoflieferanten in Rüsselsheim a. M. Der 32seitige Katalog zeigt uns das Gesamtfabrik-Anwesen und in den nachfolgenden Abbildungen eine Uebersicht und Besprechung einer zahlreichen Auswahl von Opel-Rädern. U. a. Tourenmaschinen in allen Grössen, Preislagen und Güte, dann 1—5sitzige erstklassige Rennmaschinen, einfache und feinste Damen- und Kinderräder, Herren- und Damentandems, ferner Drei-, Gepäck- und Transporträder und schliesslich — last not least — die kettenlose Maschine. „Dem Zug der Zeit folgend“, sagt der Prospekt, hat obige Firma die Herstellung von Motorwagen aufgenommen und dazu die ganze Pat.-Motorwagenfabrik

# NORICUM

Feinste Marke!

Fahrradwerke  
Cless-Plessing, Graz.

Allein-Vertretungen

# Kettenlos

für Leipzig u. Umg.: Franz Fleming, Leipzig, Tauchaerstr. 1. — für Dresden u. Umg.: A. Siksay, Dippoldiswaldaerstr. 15.

F. Lutzmann in Dessau käuflich erworben. Dass die Opel-Fabrikate den modernsten Anforderungen gerecht werden und sich altbewährten Rufes erfreuen, brauchen wir kaum erst zu erwähnen, ebenso wie es allgemein bekannt sein dürfte, dass auf Opel-Rädern in letztvergangener Rennsaison die Meisterschaften von Europa, Oesterreich, Süddeutschland, Schlesien und Hessen, ferner der „Grosse Preis von Deutschland“, von München, von Mainz, von Aachen, der Stadt Wien etc. errungen wurde.

Mit einem umfangreichen „neuen 1899er Preisbuche“ treten die **Panther-Fahrradwerke, Ernst Kuhlmann & Co. in Magdeburg** (mit Verkaufsniederlagen in Frankfurt a. M.), in den Konkurrenzkampf ein. Sie versprechen im Vorwort: „vom Guten nur das Beste zu liefern“ und dürfen sich mit Recht zahlreicher, grossenteils sehr schmeichelhafter Anerkennungsschreiben erfreuen. Neben der Schutzmarke Panther und der Fabrikansicht zeigt das Buch den damals so geschmackvoll eingerichteten Stand auf der Leipziger Fahrradmesse. Nun folgt Näheres über Garantien, sowie Beschreibungen, Bezugsbedingungen und Behandlung der Panther-Räder, dem sich eine lehrreiche Instruktion der Maschinenteile — welchen leider mitunter nur zu wenig Aufmerksamkeit entgegengebracht wird — und eine Empfehlung der Böhler-Ketten sich anschliesst. Auf Seite 17—52 nimmt obige Firma Gelegenheit, uns ihre Fabrikate in diversen Strassen- und Bahnrennern, in Touren- und Luxus-, in Damen- und Kinderrädern aller Art zu zeigen; nicht zu vergessen die Touren- und Renntandems und Dreisitzer, denen sich die Abbildung eines sehr brauchbaren Transport-Dreirades und einer zweisitzigen Dreirad-Motor-Luxuschaise, die Panther-Automobile genannt, anschliessen. Aber auch billigeren Wünschen wissen die Panther-Fahrradwerke dadurch Rechnung zu tragen, dass sie unter dem Namen „Populär“ zwei billige Fahrräder bauen, die schon viel Freunde und Abnehmer gefunden haben. Erwähnt sei endlich noch die kunstvolle Ausstattung des Buches, die — was die Ausschmückung mit Bildern anbetrifft — beinahe zu reichlich ausgefallen ist und den eigentlichen Zweck der „Preisliste“ verschwinden lässt.

Den Schluss für heute bildet der Katalog über Naumanns Fahrräder „Germania“, die in der weltberühmten Fabrik der Firma **Seidel & Naumann in Dresden** hergestellt werden. Weit über 15000 Räder, so hebt das Vorwort an, die heute in allen Teilen der Welt laufen, zeugen von der Gediegenheit obiger Fabrikate, die den höchsten Anforderungen auch im schwierigsten Terrain gerecht werden; auch bei der dreitägigen internationalen Etappenfahrt durch Südtirol etc. fuhren die Sieger und der weit aus grösste Teil der Placierten — Naumanns Germania. Der Besprechung der Fabrikate gehen noch einige kurze Bemerkungen voraus, in denen über Garantien, Pneumatikreifen, Kettenkasten etc. Näheres mitgeteilt wird. Die Firma beschäftigt sich mit der Herstellung dauerhafter, sowie leichter und hocheleganter Tourenräder für Damen und Herren, konstruiert sehr gefällige Doppelsitzer, Renn- und Luxusräder (diese mit Aluminium-Einlage), ferner Herren- und Damen-Dreiräder und ein bei der Post und Geschäften schon sehr gut bewährtes Transport-Dreirad. Alle Maschinen sind mit schmalen Humber-Tretkurbellager und den sonstigen Neuerungen der Neuzeit versehen. Es folgen dann eine Uebersetzungstabelle für Sicherheits-Zweiräder, Abbildungen verschiedener Lenkstangenformen und Rohrdimensionen für Herren- und Damenräder und zum Schluss zeigen Biegeproben der Pedalachsen, Kurbelstangen, des Vorder- und Hinterrades und der Vorderradgabel die Bruchfestigkeit und Haltbarkeit. Die Kugellager — die als das Neueste

und Praktischste, was bisher in dieser Richtung geleistet ist, gelten, sind durchaus staubdicht und ölhaltend. Und so kann es nicht befremden, dass sich diese Räder stets grosser Beliebtheit erfreuen, dass Seidel & Naumann stets die besten zu liefern sich bemühen und dass Naumanns Germania bleiben werden, was sie bisher gewesen sind, das beste Rad der Gegenwart.

### Auf Strasse und Bahn.

Die Distanzfahrt **Paris — Roubaix** sah Champion als Ersten am Ziel. 268 km in 8:22:53. — Josef Fischer wurde, wie verlautet, durch Defekt des führenden Motorwagens ausser Gefecht gesetzt.

Ueber die am 2. und 3. April 1899 stattgehabten **Osterrennen** auf der Rennbahn Mühlenschenke bei Hannover geht uns heute von befreundeter Seite ein Bericht zu, dem wir auszugsweise folgendes entnehmen: „Das letzte Rennen des Frühjahrs-Meetings, leider vom Wetter nicht sehr begünstigt, verlief in hochinteressanter Weise. Es war dies das Amateur-Fahren über 5 km mit Schrittmachern, in dem 5 Fahrer starteten. Mayer und Luttermann-Hannover, sowie Moritz-Köln und Walbrecht-Hildesheim waren von sehr gut funktionierendem Schrittmacher-Apparate grossartig unterstützt. Nicht so Agsten-Leipzig, der die ersten 10 Runden ohne Schrittmacher fuhr und dadurch natürlich bedeutend an Terrain verlor. Er lag sogar noch einige Längen hinter Walbrecht, der durch Sturz und Besteigung eines neuen Rades hinter den anderen Fahrern zurückgeblieben war. Zwischen Mayer und Luttermann entspann sich ein interessanter Endkampf, den ersterer sicher zu seinen Gunsten entschied. Vier Längen hinter beiden ging Agsten-Leipzig als dritter durchs Ziel. In den letzten Runden hatte letzterer durch ein Mindener Torpedo-Tandempaar eine so ausgezeichnete Führung erhalten, dass er Walbrecht und Moritz leicht überholte und so den dritten Platz sicher belegen konnte. Wäre die Strecke vielleicht noch 2—3 km länger gewesen, so hätte sich Agsten wahrscheinlich sogar am Endkampfe beteiligt.“ Wie wir hörten, will Agsten nun nach Giessen in die Trainierschule zu Verheyen gehen.

### Erfahrungen und Ratschläge.

Ein Teil des Rades, dem man stete Aufmerksamkeit zuwenden muss, ist die Kette. Jetzt im Frühjahre wird sie oftmals durch Fahren im Regen oder auf schmutzigen Wegen nass. Sie muss dann erst trocken gewischt und hierauf unter Drehen des Hinterrades tüchtig geschmiert werden, damit das Vaseline in die reibenden Teile der Kettenglieder hineindringt. Wird die Kette, nachdem sie nass geworden, nicht gereinigt und geölt, so setzt sich Rost innen an den Gliedern an, die Kette knarrt und spannt sich übermässig stramm an, so dass sie den Lauf der Maschine behindert, unter Umständen auch auf die Zähne aufsetzt und abspringen oder reissen kann. Auch jede im Sommer zu trocken gewordene Kette muss von Zeit zu Zeit, wie vorstehend beschrieben, behandelt, event. auch einmal abgenommen, in Oel gelegt und vor dem Auflegen äusserlich wieder abgewischt werden. Es empfiehlt sich nicht, bei schmutzigen oder sehr staubigen Wegen die Kette äusserlich stark zu schmieren, da sich hiedurch sehr viel Schmutz ansetzt und die Zahnäder schneller abgenützt werden. Die Kette soll stets nur eine schwache Spannung haben. Eine zu lockere Kette kann bei sehr schnellem Fahren abspringen, während eine stramm gespannte Kette den Gang der Maschine erschwert. Wer die Kette, wie vorstehend empfohlen, behandelt, wird nie über schlechtes Funktionieren derselben zu klagen haben.

# NORICUM

sind nicht nur die  
**schönsten**  
sondern auch die  
**besten**

# kettenlosen

Fahrräder.

Spezial-Fabrik für „Kettenlose“.  
**Cless & Plessing, Graz, Steierm.**

## Weltrunde.



Der Rat zu Leipzig giebt bekannt: „Mehrfach ist beobachtet worden, dass Radfahrer Strassen und Plätze der Stadt benutzen, um darauf wettzufahren, sich zu tummeln und zu üben. Im Interesse der Sicherheit des Fahr- und Fussverkehrs kann dies nicht geduldet werden, es wird deshalb die Benutzung der öffentlichen Strassen und Plätze der Stadtflur zu diesen Zwecken hiermit ausdrücklich verboten.“ Recht so; hierzu sind die Radfahrbahnen da!

Das Königl. sächs. Konsistorium hat anlässlich eines bestimmten Falles kürzlich entschieden, dass dem Radfahren der Geistlichen grundsätzliche Bedenken nicht entgegenstehen, solange von dem Geistlichen in jeder Hinsicht, auch in der Kleidung, der geistliche Anstand gewahrt wird und solange nicht die Gemeinden daran Anstoss nehmen. Andernfalls würde die auf Widerruf erteilte Erlaubnis zurückzuziehen sein.

Unser wackerer Bundeskamerad Vögtel wird in einer vom „Deutsch-österreichischen Radfahrer“ gebrachten Reisebeschreibung in folgender anerkennenden Weise erwähnt: Dann erfragten wir beim Kellnerjungen den unsüßlich schwer zu verstehenden Namen des Fahrradhändlers Voigtel und schoben durch eine schattige Baumreihe in die eigentliche, hoch gelegene Stadt Schwarzenberg hinauf, die ungemein malerisch, einen Felsenberg bedeckend, ringsum von Thalsenkungen und drüben wieder von waldigen Höhen umgeben ist. Ich kenne nur noch eine einzige so reizend gelegene Stadt: Elbogen an der Eger. Der von uns zunächst angetroffene Herr Voigtel war aber ein Selcher\*), also der falsche. Der richtige, bald gefundene Herr Voigtel erbot sich anstatt zum Verkaufe eines neuen Sattels lieber zur Instandhaltung des alten. Die Sattelstütze war knapp an dem rückwärtigen Haft abgebrochen; so wurde einfach der Stumpf um den Haft herumgebogen. Um Gleichheit herbeizuführen, wurde auch die linke Sattelstütze gekappt und diese Verkürzung durch Anspannung des Sattels wieder ausgeglichen. Nun stand der Sattel freilich um einen halben Zoll weiter vorn, doch lag nichts daran. Diese Herstellung kostete eine Mark, während ein neuer Sattel mindestens deren zwölf gekostet hätte. Während der treffliche Herr V. arbeitete, sahen wir uns in Schwarzenberg herumwandernd das alte Schloss an, jetzt die Aemter enthaltend, besichtigten den Dom, der dadurch merkwürdig ist, dass die Wände innen ringsum Emporen, wie Theaterlogen, zeigen, die durch Glasfenster verschliessbar sind. Bei einem biederen Schneidermeister liess ich mir die Knöpfe für die Fangschnüre meines Radlerrockes höher setzen. Die Aussicht rückwärts der Kirche ist wunderhübsch, wie denn die ganze Stadt eine Reihe prächtiger Ausblicke auf die Berge gegenüber zeigt. —

Ueber Automobilmus hielt Herr Oberingenieur Loutzky, Direktor der Gesellschaft für Automobilwagenbau in Berlin, einen Vortrag vor der dortigen Polytechnischen Gesellschaft. Er ging, wie der „Praktische Wegweiser“, Würzburg, mitteilt, von den Motoren zur allgemeinen Arbeitsleistung aus und beschäftigte sich sodann eingehender mit den Benzinmotoren, welche für die Motorfahrzeuge hauptsächlich in Betracht kommen. Man baut zu diesem Zwecke Ein- und Zweicylindermaschinen, diese haben, je nach dem Durchmesser ihrer Cylinder, 2 $\frac{1}{2}$  bis 4 HP. Das Benzin wird in einem Vergaser verdampft und mit 9 Teilen Luft gemischt. Dieses explosive Gasgemisch wird durch den heruntergehenden Kolben in

\*) Fleischer.

# Pneumatic Harburg-Wien

mit der

## geflochtenen Einlage

D. R. G. M.

### besitzt anerkannt

die grösste

# Elasticität

und

# Haltbarkeit.

Vereinigte

Gummiwaaren-Fabriken Harburg-Wien

vorm. Menier-J. N. Reithoffer

Harburg-Hannover-Linden-Wien.

Grösste Gummiwaaren-Fabrik Deutschlands  
und Oesterreichs.

== ca. 3500 Arbeiter. ==

**Harburg a. d. Elbe.**

den Cylinder aufgenommen und während der Rückwärtsbewegung des Kolbens komprimiert. In dem Moment, wo der Kolben seinen toten Punkt erreicht hat, tritt ein elektrischer Zünder in Thätigkeit, welcher das komprimierte Gasgemisch zur Explosion bringt. durch diese wird der Kolben wieder zurückgeschleudert. Die Entzündung muss gerade im toten Punkt erfolgen, damit ein vollkommenes Verbrennen der Gase ermöglicht und somit der lästige Benzingeruch vom nicht verbrauchten Benzin gas vermieden wird. Die zweite Aufwärtsbewegung des Kolbens treibt die verbrannten Gase aus den Cylindern hinaus und erst dann beginnt der Prozess des Aufsaugens der Gase etc. von neuem. Die Abkühlung der Motore erfolgt entweder durch Wasser bei grösseren Motoren oder bei kleineren dadurch, dass man den Cylinder mittelst dünn zulaufender Rippen an der Aussen seite eine grosse Abkühlungsfläche darbietet. Bezüglich der Bauart der Motorwagen bemängelte der Vortragende die Anordnung des Motors hinter der Hinterradachse, wie sie jetzt noch bei den französischen Motordreirädern zu finden ist, weil die Lenkung des Gefährtes, besonders bei Glätte, eine weniger sichere ist, als bei den Wagen, wo der Motor eine Belastung der Vorder- und Hinterradachse durch entsprechende Lagerung ermöglicht.

W.

**Der Verkehr mit Motorfahrzeugen** ist in Paris ein derart reger geworden, dass es die Behörden für angezeigt halten, gesetzliche Bestimmungen aufzustellen, die diesen Verkehr mit mechanischen Fahrzeugen, soweit sie nicht auf Schienen laufen, regeln. Die Vorschriften erstrecken sich einerseits auf die Fahrzeuge selbst, andererseits verlangen sie, dass der Führer einen Befähigungsnachweis seiner Behörde beibringt. Die Motore sollen jede Explosionsgefahr ausschliessen, kein belästigendes Geräusch und keinen Gasgeruch hinterlassen. Ferner sollen sie leicht lenk- und bremsbar sein. Ob die Fahrzeuge diesen Ansprüchen genügen, darüber soll ein behördliches Attest beigebracht werden.

r.

**Die Explosionskraft des Schiesspulvers** will ein Erfinder zum Antrieb von Motoron nutzbar machen, eine Ansicht, die vielfach bekrittelt und bespöttelt wird, die aber, vom theoretischen Standpunkt aus beurteilt, nicht so unausführbar erscheint.

r.

**Karl Hindenburg**, der Ehrenvorsitzende des D. R. B., ist in Magdeburg im Alter von fast 79 Jahren verstorben.

**Das klassische Rennen Paris-Roubaix** brachte den überraschenden Sieg Champions. Aus der Motordreirad-Konkurrenz ging Osmont als glänzender Sieger hervor. Er schuf einen neuen Weltrekord, indem er 48 km per Stunde durchschnittlich zurücklegte. Osmont benutzte einen Dion-Bouton-Motor, dessen deutsche Patente die Firma Cudell & Co., Aachen, besitzt.

**Die bekannten Rennfahrer Bouhours, F. C. Armstron und Alb. Walters** fochten kürzlich ein Rennen über 100 Kilometer zu Paris aus. Obgleich Bouhours' Chancen keine günstigen waren, gewann er das Rennen in der vorzüglichen Zeit von 2 Stunden 2 Minuten 10 Sekunden. Bouhours fuhr wie immer die unvergleichlichen Dunlop-Pneumatiks.

**Ein Luftfahrrad.** Schon wieder erhalten wir Kunde von weiteren Erfolgen auf dem Gebiete des Lenkbar-machens der Luftschiffe. Dieses Mal ist es ein Amerikaner, welcher mit seinem, von ihm „Luftfahrrad“ genannten Apparat bereits mehrere grosse-Luftreisen wohlbehalten zurückgelegt hat. Nach Mitteilung des Herrn G. Brandt, Patentbureau, Berlin SW., Kochstrasse 4, verwendet der Erfinder auch hier einen kleinen birnenförmigen Ballon, dessen Auftrieb dem Körpergewicht des Luftschiffers entspricht. Unter dem Ballon ist statt der Gondel ein Fahrradsattel angebracht. Tretkurbeln, sowie Lenkstange sind verbunden, um gemeinsam auf ein verstellbares „Schraubensegel“ von 8 Fuss Durchmesser einzuwirken, sodass der Fahrer im stande ist, seine volle Körperkraft zum Treiben des Apparates auszunutzen. Ein leicht zu dirigierendes Steuerruder besorgt das Drehen und Wenden des Ballons. Die Schraube ist so gestellt, dass der Ballon zunächst in schräger Richtung in die Höhe steigt, wobei seitens des Fahrers ein Kraftaufwand erforderlich ist, gleich dem, um ein Fahrrad bergan zu treiben. In gewünschter Höhe angelangt, beginnt der

Fahrer langsamer weiter zu treten. Dadurch wird der Ballon lediglich vorwärts getrieben und steigt nicht höher. Hält man gänzlich mit dem Treten ein, so senkt sich der Ballon langsam zur Erde nieder.

**Eine Rennbahn besitzt nunmehr** auch Schmalkalden (Thür.), und ist die Eröffnung derselben auf den 11. Mai festgesetzt.

**Parlby** wurde vor einigen Tagen in Paris von einem Droschkenkutscher umgefahren und gab dies jenem Veranlassung, dem unvorsichtigen Kutscher eine handgreifliche Lektion in der richtigen Befolgung der Fahrvorschriften zu erteilen. Ein herbeieilender Polizist brachte erst beide auseinander. Parlby scheint also hierin eben so tüchtig wie im Radfahren zu sein.

**Paul Damm-Leipzig**, der Sieger der Distanzfahrt Zittau-Leipzig 1896 und 1897, trainiert bereits eifrigst auf der Landstrasse und befindet sich schon jetzt in vorzüglicher Kondition. Er hofft bestimmt auch bei seinem dies-jährigen Start die Fahrt Zittau-Leipzig gewinnen zu können.

**Ein neuer Tric.** Der Rechtsanwalt W. aus der Leipzigerstrasse in Berlin, ein sehr eifriger Radfahrer, aber leider infolge seiner Korpulenz nicht gerade der geschickteste in der Radelkunst, hatte nach der „B. Z.“ vor einigen Tagen das Unglück, einen Mann von ungefähr 40 Jahren auf dem Kurfürstendamm anzufahren. Der Ueberradete klagte furchtbar über Schmerzen im Rücken. Der Rechtsanwalt gab ihm 5 Mk. Schmerzensgeld und war froh, so leichten Kaufs davon gekommen zu sein, umsomehr, als einige Leute eine drohende Haltung gegen ihn annahmen. Wer beschreibt aber das Erstaunen des Rechtsanwaltes, als er am Sonntag genau an derselben Stelle mit demselben Manne zusammensties, und als dieser genau dieselbe Vorstellung zum besten gab, wie am Sonntag zuvor! Rechtsanwalt W. wollte, nachdem er sich von seinem Erstaunen erholt hatte, die Personalien des Mannes feststellen lassen, da aber kein Schutzmann in der Nähe war, so gelang es dem angeblich Ueberfahrenen zu entkommen. Im Restaurant „Hundekehle“ hatte Herr X. allerdings den Trost, mehrere Leidensgefährten zu treffen, welche ebenfalls von dem Burschen genau auf dieselbe Weise, wie er selbst, geprellt worden waren.

**Für das Vier-Tage-Rennen**, das vom 11. bis zum 14. Mai auf der Kurfürstendambahn veranstaltet wird, wird als sicherer Starter Tom Linton genannt.

**Auf der Brüsseler Ausstellung** ist Deutschland ausser durch die Brennabor-Fahrradwerke durch eine Motorfahrzeugfabrik vertreten, deren Stand mit: 2 Motordreiräder, 1 Vorspann, 1 Anhängewagen, 1 Demonstrations- und 1 Boots-Motor, sowie 2 Tableaux mit sämtlichen Motorbestand- und Zubehöerteilen einer der interessantesten der Ausstellung ist und von Besuchern und Kauflustigen stets umlagert wird.

**Bei Eröffnung der Brüsseler Sport-Ausstellung** hat Se. Königl. Hoheit Prinz Albert von Belgien längere Zeit vor dem Stande der Brennabor-Fahrradwerke, deren Erzeugnisse vom Vertreter Herrn Lucien Bouvier ausgestellt sind, verweilt. Als guter Kenner bewunderte der Prinz ausnahmslos die hübschen Maschinen, besonders aber die Damenräder. Sowohl von Seiten des Prinzen als auch vom Publikum wurde namentlich einem Brennabor-Tandem für Herrn und Dame reger Beifall gezollt. Dasselbe ist auch unbestreitbar die schneidigste aller in der Ausstellung befindlichen Maschinen, wie der Stand der Brennabor-Werke überhaupt zu den Sehenswertesten zählt.

**Ein neues System**, um den Einkauf eines Fahrrades zu erleichtern, ist, wie dem „Praktischen Wegweiser“, Würzburg, von seinem Londoner Mitarbeiter geschrieben wird, in englischen Städten begonnen worden. Gar zu bald hat die Presse der Sache ein Ende gemacht. Das System war folgendes: Ein Mann kauft einen Orderschein für 20 Mk., welcher 10 Koupons enthält, die er an seine Freunde verkaufen soll à 2 Mk. Jeder, der einen einzelnen Kupon besitzt, hat das Recht, für einen Orderschein für den Preis von 20 Mk. einzukommen. Hat man diese 10 Koupons verkauft und haben die zehn Freunde ihre Orderscheine abgenommen, dann erhält man ein Fahrrad, also für 22 Mk. Jeder dieser Freunde muss nun wieder 10 Freunde suchen, die Koupons und

Orderscheine kaufen, bevor er ein Rad bekommt und so rollt der Schneeball weiter. Die Company bekommt ihr Geld und nur die sind die Betrogenen, die keine zehn dummen Freunde finden können. E-l Mr. Gregor.

Amerika importierte im Jahre 1898 um 257649 Dollar mehr Fahrräder nach Deutschland als im Vorjahre.

Am 30. April finden auf dem Sportplatz in Merseburg eine Anzahl Radrennen statt. Mitglieder unseres Bundes, welche sich event. beteiligen wollen, können ausführliche Programme vom Besitzer der Bahn, Herrn Fahrradhändler Erdmann-Merseburg erhalten.

Reges Leben dürfte sich voraussichtlich dieses Jahr auf dem Leipziger Sportplatze entfalten. Der Rennfahrer Schaller wird mit einem Motortandem trainieren und wird sich diesem bestimmt noch ein zweites zugesellen. Ausserdem soll ein regelmässiges Training hinter Mehrsitzen erfolgen. Dann wird aber die nach Fertigstellung geradezu grossartige Bahnanlage nicht verfehlen, auch auswärtige Fahrer zu bestimmen, Leipzig als Trainingsplatz zu benutzen. Der Verein Sportplatz wird auch in diesem Falle, wie stets gegen die Rennfahrer, grosses Entgegenkommen zeigen.

Unser Meisterfahrer J. Schneider ist nach seinem infolge ungünstiger Verhältnisse leider erfolglosen Berliner Starte nach Breslau übersiedelt und trainiert daselbst auf der Bahn in Scheitnig-Grüneiche.

Die Hallesche Rennbahn hält in diesem Jahre folgende Termine ab: 14. Mai, 30. Juli und 10. September.

Für die Panther-Fahrradwerke werden dieses Jahr die bekannten Rennfahrer Anton Huber, Willy Sensburg und Georg Oberberger fahren. Das Engagement ist bereits abgeschlossen.

Einen Sieg der deutschen Industrie im Auslande berichtet die angesehene indische Sportszeitung „The Indian Sportsman“. Dieselbe beschreibt darin in anschaulicher Weise die kürzlich stattgefundenen bengalischen Meisterschaftsradrennen, in denen A. A. Bachmann den bisher als unbesiegbar geltenden Champion Bryning sowohl auf drei Meilen als auf fünfundzwanzig Meilen regelrecht schlug und so die Meisterschaft für diese Strecken an sich riss. Bachmann benutzte beide Male ein Victoria-Rad aus den Victoria-Fahrrad-Werken A.-G., Nürnberg, und gelang es ihm nicht allein, sich gegen hervorragende, mit feinsten englischen und amerikanischen Rädern ausgerüstete Fahrer den ersten Platz zu sichern, sondern er konnte dabei auch den bestehenden Rekord schlagen. Der Vorzüglichkeit und Schnelligkeit der Victoria-Maschine, die ihm zum Siege verhalf im besonderen, und damit dem Fabrikate des genannten Werkes im allgemeinen, kann wohl nicht leicht ein glänzenderes Zeugnis ausgestellt werden.

Heinrich Miersch, unser alter Strassen- und Bahnfahrer, wird jedenfalls in diesem Jahre, nachdem seine Rehabilitation als Amateur erfolgt ist, wieder auf dem Platze erscheinen und sich mehrfach an Rennen beteiligen.

Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit... Ich wohne in einer ruhigen Strasse ohne Fuhrwerksverkehr. Nur dann und wann kommt der gelbe Postwagen auf ihr einhergerumpelt oder Bolle's klingelnde Milchequipage — das ist alles. Doch halt, die Radfahrer! Gerade, weil die Strasse so einsam ist, deshalb benutzen die Anfänger unter ihnen sie als geeigneten und gefahrlosen Tummelplatz. Und was für Bilder sieht man da! Sind es doch meist kleine Leute, die die Ausgabe für die Radfahrschule sparen und die Kunst ohne kostspielige fremde Hilfe erlernen wollen — lauter self made men. Seit einigen Tagen beobachte ich einen ältlichen Herrn von ziemlichem Enbonpoint und mit gemessenem Gebaren, der sich halb ängstlich, halb belustigt mit diesem neumodischen unwirschen Instrument, dem Rad, herumärgert. Geradeaus fahren kann er schon ganz schön, aber das böse Wenden und nun gar erst das Auf- und das Absteigen! Indessen, es wird schon werden, denn seine Lehrmeisterin ist sein Töchterchen, ein allerliebstes, höchstens vierzehnjähriges Ding, das mit liebender Sorgfalt und Geduld dem gestrengen Papa die Anfangsgründe beibringt, nebenher läuft und festhält und blitzgeschwind bei der Hand ist, wenn eine besonders kritische Uebung probiert wird. Und hält der Alte erschöpft Rast, dann steigt sie wohl auf ihr Rad, das sie dort drüben an den

# Fahrräder

haben für 1899 neben vorzüglichem Bau Verbesserungen wie kein anderes Fabrikat und sichern daher jedem Händler von vornherein einen guten Absatz.

„Presto“-Fahrradwerke Günther & Co.

Commandit-Gesellschaft, Chemnitz i. S.

# PRESTO

Zaun gelehnt hat, fährt ihm ganz kunstgerecht etwas vor und fügt so zu der Praxis die Theorie in anmutigem Wechsel. Ja, laufen gelehrt hat der Alte die Junge, nun lehrt aus Dankbarkeit sie ihn fahren. (Radwelt.)

**Der Meisterfahrer der Zukunft.** Eine Nachricht, die in allen Sportkreisen berechtigtes Aufsehen erregen dürfte, dringt heute aus dem wilden Westen von Amerika zu uns. — Nach dem uns im Original vorliegenden Bericht soll dort ein wahres Rennphänomen aufgetaucht sein. Es handelt sich um einen jungen Menschen von spanisch-indianischer Abkunft, der durch Energie und Willenskraft eine gewiss noch nie dagewesene Leistung zuwege brachte. Der jetzt erst im 16. Lebensjahre stehende Jüngling, Sohn einer indianischen Mutter (vom Stamme der Rodomontado-Indianer in den Alleghany-Bergen) und eines spanischen Vaters, der Haciendero Papril, war von Kindesbeinen an ein ebenso gewandter als leidenschaftlicher Radfahrer. Doch fand er niemals Gelegenheit, seine ungewöhnliche Befähigung öffentlich zu zeigen, da ihm seiner Jugend wegen die Rennbahnen noch verschlossen waren. Da traf den jungen Firsto (so lautet sein indianischer Name) im vergangenen Jahre das Unglück, dass ihm durch einen Eisenbahnzug beide Beine abgefahren wurden, sodass eine Amputation derselben über den Kniegelenken notwendig wurde. Während seines langen Krankenlagers kam ihm nun eine merkwürdige Idee, die er gleich nach seiner Entlassung aus der Klinik in San Francisco mit echt amerikanischer Energie zur Ausführung brachte. Er begab sich sofort zu einem als besonders geschickt bekannten Mechaniker und liess sich von diesem ein Paar künstliche Beine anfertigen, deren Konstruktion vorläufig noch Geheimnis ist. Bekannt ist nur, dass die in den Kniegelenken beweglichen Beine hohl und im Innern mit zwei kleinen Motoren versehen sind, welche dem Träger gestatten, auf kurze Strecken, etwa bis 10 km, mit geradezu unheimlicher Geschwindigkeit auf die Pedale des Rades zu wirken. Firsto ist daher im stande, auf jedem Zweirade, dessen Uebersetzung so hoch sein mag, wie immer sie will, ohne irgend welche körperliche Anstrengung — ausser derjenigen des Lenkens — eine geradezu unheimliche Geschwindigkeit zu entwickeln. Da Firsto Papril beabsichtigt, an Rennen teilzunehmen, so wird in Amerika gegenwärtig lebhaft die Frage erörtert, ob man ihn in Flieger-Konkurrenzen oder in Automobil-Rennen starten lassen soll. Da jedoch Mr. Papril in dem Augenblicke, wo wir dieses schreiben, bereits auf dem Wege nach Deutschland ist, wo er bestimmt am Sonnabend eintreffen wird, so dürfte die Frage in erster Linie unsere deutschen Rennfahrer interessieren und man darf gespannt darauf sein, welche Stellung sie ihm gegenüber einnehmen werden. Bemerken möchten wir übrigens noch, dass Firsto Papril sehr vermögend ist und daher nur in Herrenfahrer-Konkurrenzen bezw. ausser Preisbewerb starten wird. Die Herrenfahrer-Licenz der I. C. A. ist ihm bereits zugesichert. — Sicherlich werden auf diesen Ulk, den sich die „Radwelt“ in Vorstehendem als Aprilscherz leistet, wieder einige Tageszeitungen hereinfallen, genau wie auf den Witz bezgl. der Rixdorfer Riesenradrennbahn.

**Aufklärung.** Gattin: „Da liest man und hört man immer von ‚moderner Frauenbewegung‘. Was mag denn eigentlich darunter verstanden werden?“ — Gatte: „Nichts anderes als Radfahren.“

**Pech.** Radfahrer (nach einem Sturz aufstehend): „Das nenne ich aber Pech; zwanzig falsche Zähne habe ich im Mund und gerade die beiden letzten echten fall' ich mir aus!“

**Freundschaft, dat hat got gang!** In dem Eifelorte Kennfus fuhr vor einigen Tagen, so berichtet die „Radwelt“, ein Radfahrer auf einer abschüssigen Strasse eilig seiner Heimat zu. An einer Strassenecke kommt ein alter Mann und an ein Ausweichen war beiderseits nicht zu denken. Der Alte hatte jedoch seine Geistesgegenwart nicht verloren. Augenblicklich schliesst er den Radfahrer mit beiden Armen liebend an seine Brust, infolgedessen er und der Radfahrer zu Fall kamen. Als sie sich aus ihrer Lage und von ihrem Schrecken erhoben, sagte der Alte: „Freundschaft, dat hat got gang!“ Beide entschuldigten sich gegenseitig und schieden als Freunde von einander.

#### Der Ehemann auf der Osterfahrt.

Kein Vergnügen ohne Damen  
Soll'n heut unsre Männer haben,  
Drum alle auf zum Radfahrfest  
Und dort geblieben bis zum Rest!  
Richtig ist's, gestehen wir,  
Dass viele liebe Damen hier.  
Doch sagt, was machen alle die,  
Deren Männer heute in der Früh  
Das Rad bestiegen, — fortzueilen —  
In Mügeln bei dem Freund zu weilen? —  
Sie besorgen Küche, Keller, Haus,  
Schau'n öfters mal zum Fenster 'raus,  
Ob nicht von weitem oder in der Näh  
Ihr Auge den Vielgeliebten erspäh!  
Es ist vergebens, seufzt sie schwer,  
Wenn er doch nicht Radfahrer wär,  
Ganz sicher käm er nun nach Haus,  
So aber? — macht er sich nichts daraus,  
Bleibt sogar nach Mitternacht noch aus. —  
So geht das nicht fort! Du lieber Mann,  
Ruft sie den eben Gekomm'nen an, —  
Lang wird die Zeit, wenn du nicht hier,  
Giebs Fahren auf! Ach, folge mir!  
Der Mann besinnt sich ernst und spricht:  
Liebes Weiberl, so geht das nicht,  
Verlassen kann ich Rad und Freunde nie,  
Doch morgen, schon in aller Früh,  
Fahre ich mal in die Stadt  
Und kauf auch dir ein neues Rad.  
Wir fahren beide dann hinaus  
Und lassen im Stiche das ganze Haus.  
Sie fasst ihn beim Kopf und küsst ihn ab:  
Ja, wenn auch ich ein Rädchen hab',  
Dann fahr' ich mit, ob es heiss, ob kalt,  
Drum Frauen, lernts Radfahren bald! M. A.

Als einfachstes Pneumaticfahrradgummiluftschlauchdichtungsmittel verwendet man seit einiger Zeit schon Milch, ohne dass man bis jetzt daran gedacht hätte, hieraus einen weiteren Nutzen zu ziehen. Füllt man nämlich den Schlauch vollkommen mit der in der menschlichen Ernährung eine so grosse Rolle spielenden Flüssigkeit, verwandelt sich dieselbe nach 200 km Fahrt in reine Butter. Man hat alsdann nur nötig, den Schlauch etwas zu erwärmen und die geschmolzene Butter durch das Ventil in ein Gefäss sich ergiessen zu lassen, wo sie sofort wieder gerinnt. Man füllt alsdann die Schläuche wiederum mit Milch und nach weiteren 200 km sind abermals einige Pfund Butter gewonnen, dabei hat man die Annehmlichkeit, dass die Reifen nie luftleer werden. Auf diese Art wird das Radfahren zu einem nützlichen Vergnügen, denn ein Sportsman kann den Butterbedarf von 20 Familien hinlänglich zusammenradeln. Einige bedeutende Milchwirtschaften wollen in der Nähe ihrer Stallungen Rennbahnen anlegen und ein Rennfahrerheer mit dem Buttern beschäftigen. — Vorstehendes entnehmen wir der noch mehrere dieser Aprilscherzaufsätze enthaltenden No. vom 1. April des „Radf. Humor“, dessen Lektüre wir allen Sportskollegen bestens empfehlen.

All Heil! Besucher: „Hat ein Sturm all' diese Bäumchen und Sträucher geknickt?“ — Park-Aufseher: „O nein! — Unser Herr lernt's Radfahren.“

### Restaurant „Park Eckersbach“

(20 Minuten von Zwickau)

## Grosses Radfahrer-Rendezvous.

Am Himmelfahrtstage

### 2 Grosse Husaren-Konzerte

des ges. Trompeterkorps der „Königin-Husaren“

Direktion: M. Ende.

Anfang früh  $\frac{1}{2}$  Uhr und nachmittag  $\frac{1}{4}$  Uhr.

Eintritt für Radfahrer 20 Pfg.

Auf Bestellung werden Tische reserviert.

Hochachtungsvoll Emil Zwanzig.

**Naumann's Fahrräder**  
! sind die besten!



**SEIDEL & NAUMANN**  
DRESDEN

**Regina-Fahrräder**  
Präzisions-Arbeit

aus bestem Material, leicht laufend,  
Goldene Medaille.



solid, elegant, weitestgehende Garantie.  
Goldene Medaille.

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



**Clubabzeichen**  
emallirt in bester Ausführung.  
**Otto Riedel, Zwickau i/S.**  
Vorstandsabz. - Ehrenpreise -  
Cravattennadeln - Fahnnägeln u. Schilder.

**Clubabzeichen** in nur feinsten Ausführung . . .  
**Preis-Orden u. Medaillen**  
Liefert billigst  
**Brehmer's Gravr- u. Prägeanstalt, Markneukirchen.**  
Muster frk. gegen frk. zur Ansicht, Preisliste gratis.



**Seifert's**  
von Autoritäten geprüftes  
**Radfahr-Costume**  
R. G. M. Nr. 91507, ist das  
**unerreicht beste!**  
Praktisch, elegant, preiswert!  
Rock liegt nicht! Fällt grossartig!  
Katalog gratis und franco.  
**Hugo Seifert,**  
Leipzig, Petersstrasse 37,  
part. u. 1. Etage.

**Löbtauer Schleif- und Vernickelungs-Werke**  
Oswald Ed. Sparke Nachf. (Inh. Carl Solms & Otto Hager)  
**Dresden-Löbtau,**  
Lindenstr. 26.  
Specialität: Vernickelung von Fahrrädern.

**Springia-Fahrradsattel**

anatomisch vollendet!

Anerkannt hervorragendste  
Qualitätsmarke!

Fr. Stephan,  
Mühlhausen i/Thür.



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

Bei Einkäufen wolle man sich gefl. auf die „Sächsische Radfahrer-Zeitung“ beziehen.

# BRENNABOR RÄDER



1899er Modell No. 32.

Höchste Vollkommenheit in Konstruktion und Arbeit.

Wunderbar leichter Lauf.

Gewicht 19 Pfund.

Brennabor-Fahrradwerke,  
Gebr. Reichstein,  
Brandenburg a. H.

# MARS

Feinstes Fabrikat, glänzende Zeugnisse.

Vertreter an allen grösseren Plätzen.

**Mars Fahrradwerke A. G.**

Station Doos bei Nürnberg.

== Man verlange Katalog gratis und franko. ==

## Thüringer Fahnen-Fabrik Coburg

Herzogl. Sächs. Kunststickerei-Anstalt.

Radfahrer-Banner u. -Standarten.

Sämtliche Vereinsbedarfserartikel.  
Kataloge gratis und franko.

gegr. 1857.

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



**Fahnenstickerei**

von  
**Rich. Mühlmann, Plauen i. V.**

Wirkliche Handstickerei  
echt unter Garantie! echt

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

Bei Einkäufen wolle man sich gefl. auf die „Sächs. Radfahrer-Zeitung“ beziehen.