

stitut verrät in dem vorliegenden Plane ebenso wie in vorhergegangenen kartographischen Entwürfen einen sicheren, routinierten Blick für jene Details der Orientierung, die dem Wanderfahrer am nächsten liegen und ihn zu rascher Entscheidung behufs Wahl der Strecke führen. Gerade in letzterem Kardinalpunkte zeigt Mittelbach seine wertvolle Praxis als Tourenfahrer. Die Höhenprofile, welche ich auf keiner Karte missen möchte, sind beibehalten, die Routen in ihren Gesamt- und kleineren Teilstrecken genau kilometriert, die Strassen nach ihrer Bedeutung gekennzeichnet, Flussläufe und Waldbestände in exakten Umrissen angegeben und endlich eine grosse Reihe brauchbarer Informationen verzeichnet, ohne die Uebersicht zu erschweren. Mit Genugthuung begrüssen wir es daher, dass auch für Nord- und Südthüringen eine gleiche, dem Radtouristen auf den Leib gepasste Bearbeitung im Werke ist.

Weltrunde.



Der Gau 21a Vogtland-Thüringen vom D. R. B. veranstaltete Sonntag, den 25. Juni, seine Fernfahrt Gera Berlin. Beim Eintreffen der Wettfahrer in Leipzig zeigte es sich, dass der Gau 21 Sachsen von diesem bedeutenden sportlichen Unternehmen seines Nachbargaus nicht im geringsten Notiz genommen hatte. Glücklicherweise hatten sich Sachsenbündler in grösserer Anzahl in Connwitz eingefunden, die unter der umsichtigen und energischen Leitung des Herrn Bundespräsidenten Horst Wolf den Ankommenden jede Unterstützung zu teil werden liessen und sie durch das gesamte Stadtgebiet bis zur Erreichung der freien Landstrasse begleiteten. Von den Wettfahrern ging daraufhin vom Ziele Berlin eine zahlreich mitunterschiedene Karte ein folgenden Wortlautes: Für die liebenswürdige Unterstützung der verehrlichen Sachsenbrüder herzlichen Dank. — Es freuen sich alle Fahrer über die liebenswürdige Unterstützung. Alex. Schmidt, Gaufahrwart 21a. — Es freut uns, dass unser Bezirk Leipzig die Gelegenheit wahrnahm, den werten Sportkameraden vom Gau 21a durch die That zu beweisen, dass der „sächsische“ Radfahrer-Bund „deutschen“ Sport pflegt.

Die „Presto“-Fahrrad-Werke schreiben uns auf unsere Anfrage, warum ihr Angestellter, Herr Josef Fischer, bei der Fernfahrt Bordeaux—Paris nicht „Presto“ gefahren hat, wie folgt:

„An die „Sächsische Radfahrer Zeitung“
Leipzig.

Wir kommen erst heute zur Erledigung Ihres Gehörten vom 1. ds. Mts. und teilen Ihnen in der Angelegenheit Fischer folgendes mit: Fischer ist im Frühjahr dieses Jahres für uns in Bayern gereist und hat während dieser Thätigkeit nicht den geringsten Erfolg gehabt. Wir haben ihm pro Tag Mk. 20.— Spesen bezahlt und ihm für jedes verkaufte Rad Mk. 5.— Provision bewilligt. Seit dem 1. März trainiert Fischer und erhielt von der Zeit ab von uns monatlich Mk. 600.—. Für die Fernfahrt Roubaix—Paris haben wir sowohl, wie die Continental, jeder 400 Fr. für Schrittmacher bezahlt. 3 Tage vor dem Rennen Bordeaux—Paris ging uns ein Schreiben von Fischer zu, in welchem er uns mitteilt, die Kosten für Schrittmacherzwecke seien bei diesem Rennen so gross, dass weder er noch wir dieselben bezahlen könnten, und habe er sich infolgedessen entschlossen, eine andere Marke zu fahren. Es fehlten ihm übrigens auch genügend Ersatzmaschinen, denn mit den 3 von uns erhaltenen Maschinen könne er das Rennen nicht bestreiten. Wir waren über diese

Mitteilung selbstverständlich erstaunt, denn wir hätten die Spesen, welche das Rennen verursachte, unter allen Umständen bezahlt und die notwendigen Ersatzmaschinen, welche bereits fertig waren, unter allen Umständen geliefert. Fischer hat sich zwar laut Vertrag vom Januar 1899 verpflichtet, Mk. 3000.— Konventionalstrafe zu zahlen, wenn er ein anderes Rad benutzt; wir würden aber jedenfalls, wenn wir eine Klage anstrengten, leer ausgehen. Wir stellen es Ihnen frei, die Angelegenheit in entsprechender Weise zu veröffentlichen und an sämtliche Sportsbehörden zu berichten, damit Fischer event. zu keinem Rennen wieder zugelassen wird. Zum Schluss bemerken wir noch, dass wir an Fischer, welcher auf monatliches Salair von Mk. 600.— ab 1. April ds. Js. Anspruch hatte, bis zum 8. Mai bereits Mk. 1223.28 exkl. 400 Fr. für das Rennen Roubaix—Paris bezahlten, also wesentlich mehr, als er eigentlich zu fordern hatte.

Hochachtend

„Presto“-Fahrrad-Werke,
Günther & Co.
Kommanditgesellschaft.“

Wenn sich nicht der Deutsche Rennfahrer-Verband der Sache annimmt, wird sich gegen dieses unlauntere Gebaren des früher so sympathischen Münchners kaum etwas thun lassen. Es ist das übrigens nicht das erste Mal bei Fischer; er hat schon früher einmal, als er von den „Styria“-Fahrrad-Werken engagiert und bezahlt war, nicht „Styria“, sondern „Humber“ gefahren; man hätte also bei ihm recht vorsichtig sein müssen.

Auf den preussischen Bahnen ist es Vorschrift, nicht nur die Lampe, sondern auch die Rahmentasche bei Aufgabe des Rades von diesem zu entfernen. Zu letzterer Bestimmung bemerkt der „Wrzb. G.-A.“: Diese Bestimmung ist einmal zwecklos, denn wenn, wie dies offenbar der Fall ist, angenommen wird, durch Entfernung der Tasche werde Raum gespart, so ist man im Irrtum: die Pedale des Rades geben diesem in jedem Falle dieselbe Breite, die es auch, wenn die Tasche nicht abgenommen wird, haben würde. Die Bestimmung erschwert ferner die Beförderung des Fahrrades auch vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung aus; die Tasche dient dem Rade als Puffer im Falle von Querschwankungen und muss, wenn nicht vorhanden, durch irgend ein anderes Polster ersetzt werden, vorausgesetzt, dass man seitens der Beamten die der Behörde zur Beförderung anvertraute Maschine nicht geradezu mutwillig Beschädigungen aussetzen will; wir würden sagen, dass letzteres allerdings mitunter zu geschehen scheine, wenn nicht durch auf eine derartige Bemerkung die Beschuldigung eines crimen laesae majestatis den preussischen Eisenbahnbehörden gegenüber aufgebaut werden könnte. Schliesslich ist der Zwang, die Tasche zu entfernen, für den Reisenden selbst eine Quelle fortgesetzter Scherereien und Verdriesslichkeiten, die ihn verbittern und in Erregung versetzen, auch wenn er sein Rad heil wiedersieht. Man stelle sich die Situation auf Stationen vor, auf denen der Radler umsteigen muss: Tasche und Laterne unter dem Arm muss er sein Rad aus dem einen Gepäckwagen heraus- und in den anderen hineinschaffen! Dazu gehört die Gewandtheit eines Akrobaten; die Prozedur erfordert ausserdem Zeit und so giebt es fortgesetzt Anlass zu Differenzen zwischen dem der Abfahrt wegen auf Beschleunigung des Umladens dringenden Stationsbeamten und dem Radler, der nur zwei Hände und zwei Füsse hat und ausserdem der kgl. preussischen Bureaukratie zu Liebe sein Rad auch nicht gerade ruinieren möchte. Ruiniert wird es bei der jetzigen Art der Behandlung auf den Bahnen ohnehin genug. Ob das Gepäck in der Tasche an der Maschine oder in den Netzen in den Coupés liegt, bleibt sich doch schliesslich für die Bahnen gleich.

Der Deutsche Touring-Club München lässt sein amtliches Organ, Das Fahrrad, vom 1. Juli ab nur noch monatlich — anstatt vierzehntägig — erscheinen. Den Vorsitz hat an Stelle des zurückgetretenen Robert Tochtermann der Rechtsrat Dr. Schlicht übernommen.

Für die Besucher der Allgemeinen Deutschen Sport-Ausstellung München 1899 sind zufolge Allerhöchster Genehmigung nachstehende Fahrpreismässigkeiten auf den