

Sächsische Radfahrer-Zeitung.



Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VIII. Jahrg.

Leipzig, 30. September 1899.

No. 20.

Erscheint alle 14 Tage Sonnabends.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20.  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 13maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{2}$ % Rabatt.

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

Schluss der Anzeigen-Aannahme: Mittwoch vor dem Erscheinungstage.

Die Zeitung erscheint alle 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.

Die Sächsische Radfahrer-Zeitung liegt in ca. 500 Gasthöfen und Gastwirtschaften aus.

Was bietet der Sächsische Radfahrer-Bund?

Die Mitglieder des Sächs. Radf.-Bundes erhalten

A) umsonst:

1. das Bundesabzeichen mit der jährlich zu erneuernden Mitgliedskarte,
2. das Bundestourenbuch,
3. das Bundeshandbuch,
4. die Bundeszeitung,
5. Grenzkarten zur zollfreien Grenzüberschreitung nach Oesterreich-Ungarn, der Schweiz und Italien.

B) zu Vorzugspreisen:

1. sämtliche Sektionen der Mittelbatschen Strassenprofilkarte von Deutschland,
2. die Kraussche Radfahrerkarte von Sachsen,
3. die von den befreundeten Verbänden: Bund deutscher Radfahrer Oesterreichs, Verband christlicher Radfahrer Oesterreichs, Kärntner Radfahrer Gauverband und Tiroler Radfahrer-Verband herausgegebenen Tourenbücher, Handbücher, Strassenprofilkarten und Strassenübersichtskarten,
4. die unparteiische Zeitung: „Radfahr-Humor und Chronik“.
5. die österreichische Sportzeitung „Radfahr-Sport“.

C) Der Sächsische Radfahrer-Bund bietet seinen Mitgliedern ausserdem:

1. Rechtsschutz in Fällen von allgemeinem sportlichen Interesse,
2. freundliche Aufnahme und gute Verpflegung in den Bundesgasthöfen innerhalb des eigenen Bundesgebietes und in den Bundesgasthöfen der befreundeten Verbände in Deutschösterreich (Böhmen, Mähren, Ober- und Niederösterreich, Salzburg, Kärnten, Tirol etc.).
3. sorgfältige und preiswerte Reparaturen erlittener Radschäden in den Bundes-Reparaturwerkstätten,
4. sportliche Auskünfte an den Ankunftsstellen,
5. Wettbewerbe im Strassenfahren, Bahnfahren, Kunst-, Reigen- und Korsofahren,
6. kameradschaftlichen Anschluss an deutschgesinnte Radler bei den Bundes-, Bezirks- und Vereinsfestlichkeiten.

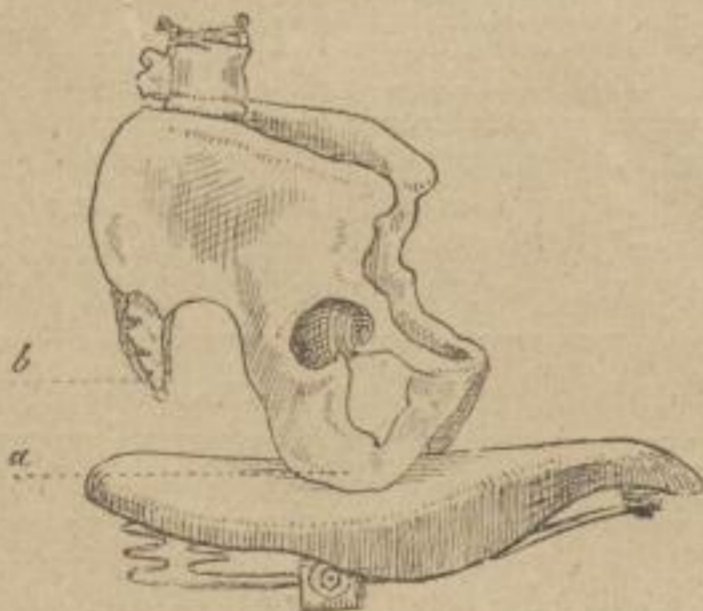
Der Bundesvorstand.

Horst Wolff, 1. Vorsitzender.

Der Sitz auf dem Fahrrad.



Warum die Behandlung des nachfolgenden Gegenstandes nicht von vornherein mit dem Titel der Fahrradsattel überschrieben wurde, hat seinen einfachen Grund darin, weil der heute zuweilen gebrauchte Sitz des Rades aufgehört hat, ein Sattel zu sein, bei dem der Fahrer den Reitsitz einnehmen muss, sondern sich vielmehr der Sitzart nähert, die man auf einem Stuhl oder einer Bank einnimmt. Die Frage, welcher Art des Sitzes nun der Vorzug zu geben ist, ist bereits zu wiederholten Malen erörtert worden, ohne dass eine endgültige Lösung der



Figur 1.

Seitliche Ansicht des Beckens. Richtigiger Sitz auf normalem Sattel und richtige Stellung des letzteren. a) Sitzknorren, b) Steissbein.

Frage erzielt worden wäre; sie ist in objektiver Weise zu klären versucht worden, teils haben aber auch die subjektiven Darlegungen von „Erfindern“ Verwirrung in die Frage hineingebracht, indem es für sie und natürlich alle „vernünftig“ Denkenden keine andere Lösung geben könne, als in der von ihnen hergestellten Verschlimmderung einer „anatomischen“ Sattelform. Als vor längerer Zeit die Zeitschrift „Praktischer Wegweiser“ in Würzburg den Entschluss fasste, bei Aerzten, Autoritäten des Radsportes und Sattelfabrikanten eine Umfrage zu halten und hierbei verschiedene Punkte zur näheren Diskussion aufstellte, hätte man den Eindruck gewinnen können, dass sich durch Sichten des Materials eine bestimmte Sattelform in Vorschlag bringen liesse. Leider ist dies nicht möglich; es ist nicht einmal möglich, ein annähernd einheitliches Bild über die Urteile wiederzugeben, und so muss es dem Verfasser erlaubt sein, bei den sich oft widersprechenden Aeusserungen, seine persönliche Meinung kundzugeben oder doch hier und da seine Kritik anzuschliessen. So viel scheint aber gewiss, dass sich nach den vielen sachlichen, einleuchtenden und mit einander doch nicht im Einklang stehenden Aeusserungen eben eines nicht für alle schickt; der mit Hämorrhoiden Behaftete wird begreiflicherweise einem weichen Sitzsattel den Vorzug geben, während derjenige, dessen Gesässmuskeln durch längeres Fahren abgehärtet sind, über Schmerzen im Rücken klagt, weil die Nachgiebigkeit des weichen Sitzes nach rechts und links beim Treten in gleicher Weise eine abwechselnde seitliche Biegung der Wirbelsäule bedingt. Ein jeder wird daher gut thun, sich über den organischen Bau der Sitzorgane zu orientieren und so seinen Sattel entsprechend einzustellen und eventuell dann, wenn dieser Sitz ihm noch immer Unbe-

hagen verursacht, Versuche mit neueren Sattelkonstruktionen anzustellen.

Wie aus den Figuren 1 und 2 ersichtlich, ruht die Last des Körpers auf beiden Sitzknorren (oder auch Sitzbeinhöcker genannt), zwei an der Unterseite des Hüftbeines befindliche Knochenvorsprünge (a Figur 1 und 2).

Die Schmerzen, welche sich beim Radfahren an den Gesässstellen bemerkbar machen und die als „Satteldruck“ bekannt sind, können nun verschiedene Ursachen haben. Als erste, die natürlichste, ist Ueberanstrengung in Betracht zu ziehen, wobei die Schmerzen in der die Sitzknorren bedeckenden Haut entstehen durch die Reibungen bezw. Zerrungen beim Auf- und Niederbewegen der Pedale. Er tritt vornehmlich bei Anfängern auf oder bei solchen Fahrern, die nicht an grössere Touren gewöhnt sind. Eine richtige, nicht zu schmale Form des Sattels und die richtige Stellung desselben vorausgesetzt, pflegt sich der Schmerz durch Abhärtung und Angewöhnung des Sattels meist nicht mehr bemerkbar zu machen. — Die zweite Ursache ist in der unrichtigen Form des Sattels zu suchen; ein Sattel muss genügend breit sein, so dass die Sitzknorren die breiteste Fläche desselben als Unterlage haben; ist der Sattel zu schmal, so ruht die Last des Körpers auf den zwischen den Sitzbeinhöckern befindlichen Weichteilen (Mittelfleisch) und verursacht dort nicht unerhebliche Schmerzen. Die Entfernung der Sitzbeinhöcker von einander ist beim weiblichen Geschlecht grösser als beim männlichen, und zwar um etwa 2 Centimeter, und demgemäss muss auch der Damensattel breiter sein, als der Herrensattel oder -Sitz, für den ersteren muss eine Breite von 22 Centimeter, für letzteren eine solche von 20 Centimetern als Mindestmass gelten. Hier mag gleich beigefügt werden, dass der Mangel eines Schnabelfortsatzes bei den Damensätteln nicht hygienischen Forderungen entspricht, sondern lediglich praktischen Verhältnissen, da jener beim Auf- und Abspringen hinderlich sein würde.



Figur 2.

Hintere Ansicht des Beckens. Richtigiger Sitz auf dem normalen Sattel. a) Sitzknorren, b) Steissbein.

Eine dritte Ursache hat die gleichen Nachteile und das gleiche Schmerzgefühl zur Folge, wie ein zu schmaler Sattel. Steigt ein Sattel (es kann in diesem und dem folgenden Falle nur von Reitsätteln die Rede sein) nach vorn, so wird der Körper ebenfalls nach vorn rutschen und dann nicht auf den Sitzknorren ruhen, sondern die Last wird auf die Weichteile verlegt, welche nun die Schnabelspitze als Unterlage haben; es ist dies in Fig. 3 und 4 anschaulich gemacht. Der Sattel sollte daher, wie in Fig. 1 ersichtlich, ein wenig nach oben gerichtet sein. — Zuletzt sei noch als vierte Ursache eine zu

schwache Anspannung des Sitzleders erwähnt, die eine Berührung des Steissbeins (a Fig. 1 und 2) mit dem Sitzleder oder dem harten Rand des Sattels zur Folge hat. Es kann dieser Fall übrigens auch bei den vorher beschriebenen Mängeln eintreten, wie die Figur 3 und 4 zeigt. Es ist einer der häufigsten Irrtümer, den Radfahrer begehen, den Satteldruck durch Nachlassen des Sitzleders zu beheben, hierdurch wird nur auf das Steissbein ein Druck ausgeübt.

Nach alledem, und dies ist auch die Ansicht der meisten, welche die Umfrage der Redaktion dieses Blattes beantwortet haben, ist eine unbedingte Notwendigkeit für die sogenannten anatomischen Sättel nicht gegeben, oder wenigstens ist doch ein nachteiliger Einfluss der Reitsättel von richtiger Form und Stellung auf die Gesundheit im allgemeinen nicht zu befürchten. Damit soll indes durchaus nicht den vielen sogenannten anatomischen



Figur 3.

Seitliche Ansicht des Beckens. Unrechter Sitz auf zu schmalen und vorn abwärts geneigtem Sattel.

Sätteln ein absprechendes Urteil zudiktirt werden, ausgenommen die nicht unbedeutende Zahl der Produkte spekulativer Köpfe, welche die Erzeugnisse ernsten Schaffens nur zu diskreditieren im stande sind. Viele vermögen in der That den Satteldruck, den Schmerz in den Gesässmuskeln und in der die Sitzknorren bedeckenden Haut aufzuheben, es sei z. B. an den Christy-Sattel, Reformsattel, Zwilling's-Pneumatik-Sattel und andere erinnert, bei letzterem ruht die Last des Körpers nicht direkt auf der Spitze des Sitzknorrens, sondern wird auf einen grösseren Teil der unteren Kanten des Sitzbeins verteilt. Doch verlangen alle Sitzsättel eine ganz andere Stellung als die Reitsättel; sie müssen erstens niedriger eingestellt werden, so dass die Beine in der tiefsten Stellung der Pedale nicht völlig ausgestreckt sind, auch muss die Spitze des Sattels nach unten geneigt sein, also umgekehrt, wie es Fig. 1 bei den Reitsätteln zeigt. Es wurde dies in einzelnen Fällen der Umfrage als ein direkter Nachteil bezeichnet, weil dadurch die Schenkel

nicht ihre volle Kraft entfalten könnten; es lässt sich dem indes entgegenhalten, dass es ja beim Tourenfahren weniger auf Kraft- als auf Dauerleistung ankommt; in einem kürzlich auf den Markt gebrachten Pneumatik-Sattel (Schneider in Forst i. L.) hat man das Prinzip der Sitzsättel übrigens wieder verlassen und sich dem der Reitsättel genähert, so dass denjenigen geholfen ist, die nicht glauben, sich an den Sitz gewöhnen zu können. Sehr häufig wurde von den Gegnern der neuen Sättel der Rand der Metallunterlage bemängelt, der bei den Schenkelbewegungen einen Druck ausübt und mit der Zeit ein Wundscheuern verursacht. Es braucht wohl nicht hervorgehoben zu werden, dass dieser Nachteil nicht allen Systemen eigen ist. Mit Rücksicht auf das Material der Sitzsättel dürfte ein Unterschied zwischen Polster-, Luftsätteln und Sätteln mit Drahtfeder-Einlage zu machen sein. Unter den ersteren sind nur wenige, welche sich auf die Dauer bewähren werden; die meisten gestatten nicht die genügende Zirkulation der Luft, verdichten die



Figur 4.

Hintere Ansicht auf einem zu schmalen Sattel.

feuchten Ausdünstungen und verfilzen schliesslich durch den Druck, der auf ihnen lastet, so dass der Sattel schliesslich härter ist, als je ein Sattel älteren Systems, und ausserdem durch Mangel an Luftzirkulation eine unerträgliche Hitze aufspeichert. Ein Fabrikant von Polstersätteln suchte deren Zweckmässigkeit gegenüber den Luft- und Federsätteln damit zu begründen, dass die Sättel für Pferde ebenfalls gepolstert seien. Diese Annahme ist entschieden irrtümlich und spricht weder für den einen noch den anderen anatomischen Sattel, sondern für den Reitsattel, denn beim Pferdesattel ist doch die untere Seite gepolstert, damit die Last auf eine grössere Fläche des Pferderückens gleichmässig verteilt wird. Der Reiter selbst sitzt auf ziemlich hartem Leder. Die Luftsättel scheinen in der That eine Zukunft zu haben, ebenso die Sättel mit Federeinlagen, und sie werden für den, der schwache Gesässmuskeln besitzt, oder der an Hämorrhoiden leidet, unentbehrlich sein. (Aus dem „Praktischen Wegweiser“, Würzburg.) A. W.

Das Motorfahrzeug als Drei- oder Vierrad.

Einen schätzenswerten Beitrag zu der Frage, ob die Motorfahrzeuge als Drei- oder Vierrad gebaut werden sollen, bilden die bezüglichen Ausführungen des Fachblattes „Der deutsche Fahrradhändler und Fabrikant“, welche wie folgt lauten: Die Frage, ob das Motorfahrzeug als Drei- oder Vierrad gebaut werden soll, ist wohl noch von den

wenigsten der Automobile fabrizierenden Fahrradfabriken beantwortet worden. Die meisten derselben, vor die Wahl gestellt, haben das ihnen zunächst liegende genommen. Sie bauten ein Dreirad und versahen es mit einem der für diesen Zweck käuflichen Motore. Das ist die ganze Kunst ihrer Automobilfabrikation gewesen. Der Frage näher auf den Grund zu gehen war für sie keine

Veranlassung vorhanden, es genüge, mit der Zeit gleichen Schritt zu halten und ebenfalls Motorräder zu liefern. Es sind nur einige wenige Fabriken gewesen, für welche die Frage ein Problem bedeutete, das, aus der innersten Natur des Automobils entsprossen, dessen Lebensfähigkeit beweisen soll. Wenn die Idee, die motorische Kraft des Menschen überflüssig zu machen und durch eine mechanische Hilfskraft zu ersetzen, nutzbringend verwertet werden soll, so müssen eine Reihe neuer Faktoren berücksichtigt werden, die bei dem gewöhnlichen Fahrrad nicht in Frage kommen, zugleich müssen aber die Grundprinzipien des Fahrradbaues der neuen Antriebskraft angepasst werden. Es kann darum die einfache Kombination von Fahrrad und Motor nicht in jeder Beziehung schon aller weiteren Forschung nach einer technisch wie praktisch vollkommenen Form überheben. Schon die grundverschiedene Beziehung des Motorfahrzeuges zur Antriebskraft verlangt eine völlig gesonderte Auffassung. Dass gewisse Aehnlichkeiten in der Konstruktion beider vorhanden sind, muss zugegeben werden, wie ja diejenigen Fabriken, welche sich früher ausschliesslich der Fabrikation von Fahrrädern widmeten, im allgemeinen eine bessere Ausführungsform für ihre Vehikel finden als Wagenbauer, und wohl auch darum mit Aufträgen überhäuft sind, dass sie ein Vierteljahr Lieferfrist beanspruchen. Bei dem Fahrrad nun ist die Antriebskraft eine festgegebene, zwar schwankt sie; doch kann ein gewisses Mittelmaass immer angenommen werden. Um den Antrieb zu erleichtern, gilt es diese gegebene (menschliche) Kraft bis zum äussersten auszunützen, was wieder nur durch möglichste Beschränkung des zu bewältigenden Widerstandes geschehen kann. Das Fahrrad muss im Gewicht sehr leicht, die Reibung des Triebwerkes aufs äusserste beschränkt werden. Bei dem Automobil dagegen ist die Grösse der treibenden Kraft in das Belieben des Konstrukteurs gestellt, er kann also ganz nach praktischem Ermessen die Form des Automobils wählen, ohne auf grosse Gewichtsverminderung bedacht sein zu müssen. Je freier der Konstrukteur in dieser Richtung schalten kann, umso leichter wird ihm auch die Ausnützung der gewählten Kraft möglich sein. Auch hinsichtlich des Marktwertes ist ihm noch keine bestimmte Grenze gezogen, da alle Automobils noch in einer Preislage sich bewegen, welche einen bemerkenswerten Preisdruck seitens der Konkurrenz, der eine Rückwirkung auf das Fabrikat selbst ausüben könnte, so gut wie ausschliesst. Jeder Preis ist so hoch, dass er selbst bei der Wahl zwischen Drei- und Vierrad (in der jetzigen Form) nicht zu erheblichen Bedenken gegen das letztere Anlass giebt. Das Absatzgebiet des Automobils kollidiert in keiner Weise mit dem des Fahrrades. Ja, soll denn letzteres durch das erstere ersetzt werden? Die Frage wird gemeinlich mit „ja“ beantwortet, wenn man dabei das Motordreirad im Auge behält. Dem Automobil gegenüber besitzt aber das Fahrrad eine Menge Vorzüge (leichtere Lenkbarkeit bei fast gleich schneller Fortbewegung, kleineren Aufbewahrungsraum, weniger Beschwerlichkeit bei unwirtlichen Strassen etc.), dass der fünf- bis sechs-

fache Preis für ein Motordreirad nicht im Einklang mit dem erhofften Vorteil steht. Legt man aber Gewicht auf die Möglichkeit, in einem Anhängewagen ein oder zwei Personen mitführen zu können, so tritt das Automobil in Konkurrenz mit dem Kutschgeschirr und der Vergleich fällt zu Ungunsten des letzteren aus. Unsere Frage lautet aber nicht Kutschwagen oder Automobil, sondern „Drei- oder Vierrad?“ Die vorangegangenen Betrachtungen führen uns von selbst auf die Beantwortung: Die einzig zweckmässige Lösung des Problems ist in dem Vierrad geboten. Aber nicht in dem Vierrad, das lediglich ein Kutschgeschirr ohne Pferde ist, nein in einem eleganten Vehikel, das seine Erzeugnisstätte in der an genauester Präzision und Eleganz gewöhnten Fahrradfabrik hat. Das Motordreirad ist nur ein Uebergangsstadium zu dem bequemeren, eleganteren und leichter zu handhabenden Vierrad. (Man fasse bei dem Vergleich stets das Dreirad mit dem Anhängewagen ins Auge.) Allein, ohne Anhängewagen, tritt es in Konkurrenz mit dem Fahrrad, aus der es nicht als Sieger hervorgeht. Dem Tourenfahrer eine Unterstützung zu schaffen durch eine mechanische Hilfskraft wird vielleicht das Motorzweirad berufen sein. Die Annehmlichkeit, mit mehreren Personen zugleich ein Fahrzeug benutzen zu können, bietet aber nur das Vierrad, denn man kann es unmöglich als ein besonderes Vergnügen bezeichnen, wenn man vorn auf dem Dreirad sitzt und denjenigen, welchen man den Genuss einer Ausfahrt bieten will, fortwährend den Rücken zukehren muss. Wer aber ein Automobil um des gemeinschaftlichen Genusses einer Ausfahrt willen kaufen will, wird sicher nicht das Drei-, sondern das weniger Raumbeanspruchende und dann auch leichter lenkbare Vierrad wählen. Die Lenkbarkeit des Dreirades wird durch die stete Rücksichtnahme auf den Anhängewagen sehr erschwert. Kurven können nur mit der grössten Vorsicht genommen werden, während das Vierrad ein Tempo bei Kurven zu nehmen gestattet, wo ein Anhängewagen gefährdet wäre. Zwar erfordert der Bau dieses Vehikels grössere Einrichtungen, anders geschultes Personal, neues Material etc., als es eine gewöhnliche Fahrradfabrik zu bieten vermag, aber andererseits ist eben die Nachfrage nach Automobils noch nicht in dem Massstabe vorhanden, dass nun jede Fahrradfabrik auch Automobils bauen müsste. Auch ist die heutige Form des Vierrades noch keine solche, dass an eine Verallgemeinerung des Automobilsportes in auch nur annäherndem Masse wie diejenige des Radfahrersports zu erwarten wäre. Vorläufig sind die Hauptabnehmer in Automobils die wenig anspruchsvollen, nur auf Neuheiten lüsternen Centralen der Kolonialländer. Für uns bildet immer noch der Preis ein gewaltiges Hemmnis für die Popularisierung dieses Sportes. Zudem wird die äussere Form noch einige Verbesserungen erfahren und namentlich Konzessionen an die Schönheit machen müssen, obwohl wir schon einige Fabrikate aufweisen können, die Erzeugnisse bei weitem älterer in diesem Fache als Autorität geltender Firmen in den Schatten stellen.

Eine Hochzeitsreise per Automobil!

Jn England und Frankreich spielt das Automobil, der Motorwagen, schon seit längerer Zeit eine weit grössere Rolle, wie in unserem Vaterlande, es dient dort allen nur erdenklichen Zwecken, man benutzt es als Droschke, zu Landpartieen, Wettfahrten, zur Beförderung des Handlungsreisenden und seiner Muster, und Sportsmen pflegen heute ihre Hochzeitsreise nicht per Eisenbahn anzutreten, sondern im eigenen Motorwagen, wo sie nicht mehr an Ort und Zeit und mitunter an lästige Reisegesellschaft gebunden sind, sondern frei von allem Zwange sich ganz dem Genusse der Natur hingeben und ungestört die glückliche und selige Zeit der Flitterwochen geniessen können.

Ein reicher englischer Sportsmann, Herr Harold Smith aus London, und seine reizende junge Gattin sind einige der wenigen Glücklichen, die ihre Hochzeitsreise auf diese moderne Weise, und zwar auf einem Benzschen Velo (d. i. die leichteste Motorwagentype der bekannten Motorenfabrik Benz & Cie., Mannheim, der Wagen ist mit einer ca. 3 pferd. Maschine ausgestattet und bietet bequemen Platz für 2 Personen und Gepäck) vor einigen Tagen ausgeführt haben.

Sofort nach der Trauung des Paares, die in einer Kirche Londons stattfand, bestieg dasselbe, nach Kleiderwechsel und kurzem Imbiss, das Benzsche Velo, um dann, sich selbst überlassen, seine grosse Hochzeitsreise durch verschiedener Herren Länder anzutreten. Die Fahrt ging von London über Rochester, Canterbury nach der Hafenstadt Dover, von wo aus die Ueberfahrt per Schiff nach Calais erfolgte. Von hier ging die Reise weiter nach Boulogne, Amiens, Paris, Meaux, Vitry le français, Neufchateau, Epinal, Gerardmer, die Schlucht über die deutsche Grenze nach Münster, Colmar, Schlettstadt, Strassburg, Mannheim, Heidelberg. Selbstverständlich wurde in allen grösseren Plätzen kürzerer oder längerer Aufenthalt genommen, um auch die Sehens- und Merkwürdigkeiten derselben bewundern zu können. Heidelberg war das Endziel der Reise des Paares, welches nach dem Aufenthalt einiger Tage und dem Genusse der wunderbaren Naturschönheiten dieser ehrenreichen Stadt und Umgebung die Rückreise antrat und per „Benz-Velo“ über Strassburg nach Nancy, Pont-à-Mousson, Mars-la-Tour, Gravelotte

(zur Besichtigung der Schlachtfelder von 1870/71), Sedan, St. Quentin, Calais, Dover, London zurückfuhr.

Die Reise ist ohne jeden Unfall verlaufen und waren die Reisenden ganz entzückt von den landschaftlichen Schönheiten der passierten Gegenden, die zu geniessen sie so recht Musse und Gelegenheit hatten. Auch über die Wege in Frankreich waren sie besonders des Lobes voll, nicht minder aber auch über den benützten „Benz“-Wagen, der alle Terrainschwierigkeiten, von denen bedeutende zu überwinden waren, mit Leichtigkeit überwand und seine Insassen sicher von Ort zu Ort brachte.

Die praktische Bepackung des Wagens liess darauf schliessen, dass das beneidenswerte Paar mit allen Bequemlichkeiten ausgerüstet war, die eine solche grosse Reise erfordert. Vorn und hinten auf dem Maschinenkasten des Wagens waren passende Körbe, Koffer und Kistchen angebracht, die alles Notwendige enthielten. Das Nachschleppen der Koffer per Bahn, welches bekanntlich zu den grössten Unannehmlichkeiten der Eisenbahnreisenden gehört, war also ganz vermieden, ein weiterer unschätzbare Vorteil, die diese moderne Reiseart bietet.

Als geübter Chauffeur (Motorwagenführer) hat sich Herr Smith, der Gatte, bei dieser Gelegenheit bewiesen, der seinen Wagen selber bediente und über die Leistungsfähigkeit und Einrichtung desselben sich lobend äusserte.

Bei uns in Deutschland sind solche Reisen und sogar Hochzeitsreisen per Automobil noch etwas ungewöhnliches, aber dieses neue Fahrzeug hat auch bei uns, nachdem man allenthalben seine Zweckmässigkeit und grosse Zukunft erkannt hat, festen Fuss gefasst und dürfte sich bald überall Bürgerrechte erwerben.

Dass grössere Geschäfte ihre Reisenden und ihre Muster per Motorwagen in die Ferne schicken, ist schon keine so grosse Seltenheit mehr, so haben schon verschiedene grosse deutsche Firmen eine Anzahl „Benz“-Wagen in Betrieb, die mit dieser Einrichtung sehr zufrieden sind. Wünschen wir dem Automobilismus eine immer weitere und grössere Ausdehnung, gemäss dem stetig vorwärts strebenden Zug unserer Zeit, die in des Wortes wahrster Bedeutung im Zeichen des Verkehrs steht.

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.

Bekanntmachung.

Die vom Tiroler Radfahrer-Verband herausgegebenen **Profil-Streckenkarten von Tirol** können von der Bundesgeschäftsstelle bezogen werden gegen Einsendung von 2 Mk. (Vorzugspreis).

Der Bundesvorstand.

Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Bekanntmachung.

Die vom Bundesvorstand in Aussicht genommene Sammlung von Büchern, Zeitungen etc. etc. auf dem Gebiete des Radfahrspportes ist eröffnet, und werden Geschenke von Bezirken, Clubs und einzelnen Personen in der Geschäftsstelle herzlich dankbar angenommen.

Diese Einrichtung ist einstens berufen, allen Mitgliedern des Bundes ein vorzügliches Nachschlagewerk zu sein.

Wir bitten Sie nochmals, unterstützen Sie unseren Plan und bringen Sie zu diesem Neubau Stein auf Stein.
L.-Plagwitz, den 10. September 1899.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Nachdem die Gründung des neuen Bezirkes **Eilenburg-Torgau** durch Herrn Bezirksvertreter Eduard Lehmann, Leipzig, erfolgt ist, wird genannter Bezirk hiermit anerkannt und die gewählte Bezirksvorstandschaft bestätigt, und zwar die Herren:

E. Sorge, Bezirksvertreter,
A. Schwarz, Bezirksschriftführer,
G. Friedrich, Bezirkszahlmeister,
A. Fix, Bezirksfahrwart,
F. Hüne, Ortsvertreter für Eilenburg.

Dem jüngsten Gliede des Sachsenbundes ein fröhlich Gedeihen! All Heil!

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Nächste Bundesvorstands-Sitzungen.

Donnerstag, den 12. Oktober und Donnerstag, den 26. Oktober 1899, abends **pünktlich 8 Uhr**, im **Restaurant H. Schiesser**, früher Wildner, Leipzig, Kramerstr. 3.

Alle neueintretenden Mitglieder zahlen vom 1. Oktober d. Js. ab für das Jahr 1900 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.

Die vom 1. Oktober ab bewirkten Anmeldungen gelten schon für das Jahr 1900. **Der Bundesvorstand.**

Frauen und Töchter der Bundesmitglieder

zahlen vom 1. Oktober ab nur Mk. 4.— bez. Mk. 2.— Eintrittsgeld und nur Mk. 3.00 Jahresbeitrag und erhalten die Bundeszeitung.

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

Anmeldekarten für Neuansmeldungen 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.

Neuangesmeldete Mitglieder.

44 Neuansmeldungen. No. 6311—6354.

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

Bezirk Chemnitz.

6311. Alban Wendler, Handschuhzuschneider, Röhrsdorf bei Chemnitz.
6312. Paul Beckert, Zimmermann, Röhrsdorf bei Chemnitz.
6332. Franz Dornack, Packer, Chemnitz, Bernsbachstrasse 12, IV.
6328. Gustav Oskar Müller, Dreher, Alt-Chemnitz, Rösslerstr. 4, II.
6329. Oskar Eberle, Schlosser, Chemnitz, Alexanderstrasse 3, I.
6330. Bernhard Lasch, Former, Einsiedel, Bergstr. 5.
6352. Guido Morgenstern, Monteur, Röhrsdorf.

Bezirk Eilenburg.

6333. Max Kühne, Müller, Eilenburg, Martinstr.
6334. Wilhelm Koch, Hotelbesitzer, Eilenburg, „Zum schwarzen Adler“.

6335. Robert Lehmann, Schuhmachermeister, Eilenburg, Weinbergstr. 6.
6336. Albert Kühne, Restaurateur, Eilenburg, „Neue Welt“.
6337. Paul Lemm, Bäckermeister, Eilenburg, Steinstr. 9.
6338. Hermann Beyer, Restaurateur, Rödgen bei Eilenburg.
6339. Hermann Zien, Restaurateur, Düben b. Eilenburg, Restaurant „Bürgergarten“.
6340. Moritz Mose, —, Eilenburg, Bergstr. 17.
6341. Richard Bretschneider, Kaufmann, Eilenburg, Bahnhofstr. 2.
6342. Hilmar Kühne, Werkmeister, Eilenburg, Martinstrasse 10.
6343. Paul Mayer, Klempnermeister, Eilenburg, Leipzigerstrasse 16.
6344. Otto Braumann, gepr. Lokomotivheizer, Eilenburg, Promenade 3.
6345. Eduard Matthias, Cigarrengeschäft, Eilenburg, Leipzigerstr. 19.
6346. Max Döhring, Gasthofbesitzer, Bataune bei Eilenburg.

Bezirk Leipzig.

6313. P. Sauer, Maschinenbauer, L.-Plagwitz, Zschocherschestr. 31 b.
6314. Paul Moritz Baumann, Maschinenbauer, L.-Plagwitz, Zschocherschestr. 31 b, III.
6315. Karl Schulz, Maschinenbauer, L.-Plagwitz, Zschocherschestr. 27.
6316. August Seifarh, Blechschmied, L.-Plagwitz, Ziegelstrasse 1.
6317. Ernst Langrock, Schneidermeister, Markranstädt, Königstr. 1.
6318. Adolf Winkler, Kürschner, Markranstädt, Lütznerstrasse 52.
6319. Johann Oswald Schubert, Kaufmann, Leipzig, Sophienstr. 48.
6320. Paul Thuselt, Kürschner, Markranstädt, Lütznerstrasse 44.
6321. Fritz Hommel, Kürschner, Markranstädt, Schulstr. 3.
6322. Ernst Matzke, Schleifer, Markranstädt, Parkstr. 6.
6323. Gustav Schubert, Maschinenführer, Markranstädt, Leipzigerstr.
6324. Hermann Riedel, Arbeiter, Markranstädt, Aeussere Schkeudizerstr. 15.
6325. Emil Friedr. Brock, Maurer, Markranstädt, Aeuss. Zwickauerstr. 8.
6326. Hermann Reinhold Schmidt, Wirtschaftsgehilfe, Seebenitsch 17.
6327. Otto Schindler, Maurer, Gärnitz bei Markranstädt No. 19.
6331. Frau Lina Halpaap, Private, Leipzig-Volkmarsdorf, Mariannenstr. 86, I.
6353. Gerhard Wunsch, Schlosser, Lausen.

Bezirk Oberes Vogtland.

6347. Max Bauernfeindt, Beleger, Mehlothau bei Adorf No. 9.

6348. Alexander Seifert, Expedient, Adorf, Schützenstrasse 24.

6349. Albin Gläsel, Kunstweber, Adorf, Pfortenberg No. 11.

Bezirk Wurzen-Grimma.

6350. Paul Priemer, Maschinengehilfe, Pauschwitz-Trebsen.

6351. Ernst Müller, Gasthofbesitzer, Trebsen, „Zum Schwan“.

Bezirk Zwickau.

6354. Willy Springer, Zeichner, Zwickau i. S., Marienthalerstr. 62.

Neue Bundeshotels, Restaurants und Gastwirtschaften.

6334. Wilhelm Koch, Hotelbesitzer, Eilenburg, „Zum schwarzen Adler“.

6336. Albert Kühne, Restaurateur, Eilenburg, „Neue Welt“.

6338. Hermann Beyer, Restaurateur, Rödgen bei Eilenburg.

6339. Hermann Zien, Restaurateur, Dübau bei Eilenburg, Restaurant „Bürgergarten“.

6346. Max Döhning, Gasthofbesitzer, Bataune bei Eilenburg.

6357. Ernst Müller, Gasthofbesitzer, Trebsen, „Zum Schwan“.

Berichtigungen.

6310 heisst nicht Willh. Sroot, sondern **Trost**, Maschinenbauer, Leipzig-Kleinzschocher, Neue Strasse No. 9e.

Der Ortsvertreter von Trebsen heisst Julius Höppner. Der Bundesverein heisst nicht R.-Cl. Pauschnitz-Trebsen, sondern Pauschwitz-Trebsen.

6300 heisst nicht Alfred Geradeahn, Monteur, sondern Alfred Geradehand, Maurer, Grimma, Brückenstrasse 360.

6306. Richard Wolf ist nicht Maler, sondern Masseur, Crimmitschau, Schulstr.

Herr R. Hantsche, Neustadt i. S., ist nicht Restaurateur, sondern Besitzer des „Neustädter Gesellschaftshauses“.

Als Bundesvereine werden hiermit bestätigt:

R.-Cl. „Stahlross“, bisher bundesangehöriger Verein.
R.-V. „Cyklisten“, Markranstädt.

Als bundesangehörige Vereine werden bestätigt:

R.-V. „Frohsinn“ Eppendorf.
R.-Cl. „Adler“ Planitz.

Bekanntmachungen des Zeitungsausschusses.

Zeitungs-Ausschuss-Sitzung.

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

Der Zeitungsausschuss.
Horst Wolff, Vorsitzender.

Bekanntmachungen des Sportausschusses.

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

Ausschreibung!

Bahnwettfahren des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Sonntag, den 8. Oktober 1899, nachmittags 2 Uhr, auf der Rennbahn in Leipzig.

1. Erstfahren für einsitzige Niederräder, Distanz 2000 m, event. Vorläufe über 1000 m, offen für Mitglieder des S. R.-B., welche noch keinen Preis auf der Rennbahn errungen haben. 3 Ehrenzeichen. Einsatz 2 Mark.
2. Meisterschaft des S. R.-B. für einsitzige Niederräder, Distanz 5000 m = 10 Runden, event. Vorläufe über 1000 m, offen für Mitglieder des S. R.-B. 3 Ehrenpreise im Werte von 75 Mark, 40 Mark, 30 Mark. 1 Führungsehrenpreis im Werte von 10 Mark. Der Sieger erhält die goldene Meisterschaftsmedaille des S. R.-B. nebst Diplom. Der Zweite die grosse silberne Medaille des S. R.-B. nebst Diplom. Der Dritte die kleine silberne Medaille des S. R.-B. nebst Diplom. Einsatz 5 Mark.
3. Vorgabefahren für einsitzige Niederräder, Distanz eine englische Meile = 1609 m, event. Vorläufe über gleiche Distanz, offen für Mitglieder des S. R.-B. 3 Ehrenpreise im Werte von 60 Mark, 40 Mark, 20 Mark. Einsatz 3 Mark.
4. Mehrsitzer-Vorgabe-Fahren, Distanz 3000 m = 6 Runden, offen für Mitglieder des S. R.-B. 3 Ehrenpreise im Werte von 80 Mark, 50 Mark, 30 Mark. Einsatz 5 Mk pro Maschine.
5. Dauerfahren über 50 km, ohne Schrittmacher, für einsitzige Niederräder, offen für Mitglieder des S. R.-B. 4 Ehrenpreise im Werte von 80 Mark, 60 Mark, 40 Mark, 20 Mark. Einsatz 3 Mark.
6. Vereine, welche beabsichtigen an diesem Tage ein Vereinsrennen einzulegen, müssen Nennung sowie Einsatz — 6 Mark pro Verein — an Unterzeichneten bis zum Nennungsschluss eingesandt haben.

Spätere Nennungen finden keine Berücksichtigung.

Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B.

Jeder Fahrer hat bei der Nennung seine Lizenznummer des S. R.-B. anzugeben.

Nennungen haben unter postfreier Einsendung des Einsatzes und Angabe der Tricotfarben bis Dienstag, den 3. Oktober, abends 8 Uhr, an Franz Brauer, Werdau, Karlstr. 5, zu erfolgen.

Franz Brauer, Rennfahrwart.

Bundeskameraden! Auf nach Leipzig!

Grosses Bahnwettfahren des Sächsischen Radfahrer-Bundes für Bundesmitglieder am 8. Oktober 1899.

Um all den Wünschen unserer lieben Bundeskameraden nachzukommen, haben wir uns entschlossen, auch für dieses Jahr unseren Mitgliedern im Bahnwettfahren Gelegenheit zu geben, sich im friedlichen Wettkampfe zu messen.

Unsere Veranstaltungen haben in den Kreisen unserer Mitglieder immer eine rege und freudige Teilnahme gefunden. Indem wir auf nachstehende Ausschreibung nochmals hinweisen, laden wir alle lieben Bundeskameraden zur freundlichen Beteiligung zu dieser Veranstaltung recht herzlich ein.

Diejenigen Bezirke, die etwas entfernt wohnen, müssen wir damit trösten, dass es leider in Sachsen so wenig Rennbahnen giebt und uns auch die Bahnverwaltungen selten so freundliche Unterstützung bieten, als wie in Leipzig. Auch ist die Leipziger Rennbahn als eine Musterbahn zu bezeichnen, so dass es schon lohnend ist, sich dieselbe anzusehen.

Darum auf, ihr lieben Bundeskameraden aus dem Sachsenlande, auf zur fröhlichen Wanderfahrt nach dem Leipziger Sportplatz zum Bahnwettfahren.

Bieten doch diese zwanglosen, vom Geiste wahrer Kameradschaftlichkeit durchwehten Zusammenkünfte den daran Teilnehmenden fröhliche Stunden und unvergessliche Erinnerungen. Mit sportlichem Gruss All Heil!

Robert Weniger.

12-Studentour des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Sonntag, den 24. September 1899.

Unsere 12-Studentour, welche am Sonntag bei ungünstiger Witterung stattfand, und zu welcher 19 Fahrer sich gemeldet hatten, nahm 5 Uhr 55 Min. früh ihren Anfang. Am Start waren 14 Fahrer erschienen, welche in Gruppen zu je 3 resp. 4 Fahrern abgelassen wurden.

Ausserdem hatten sich noch 4 Bundeskameraden auf vorherige Anfrage für die 6-Studentour gemeldet, welche im Frühjahr behindert waren, mitzufahren.

Die nachstehende Ergebnistabelle giebt über dessen Verlauf ziffernmässigen Aufschluss, wovon 2 Mitglieder die Mindestleistung nicht nur vollbrachten, sondern noch übertrafen.

Die beste Zeit über die Strecke von 250 km brachte Herr Heinrich Miersch-Geithain hinter sich und zwar in 10 Std. 39 Min. Dahingegen Herr Richard Vogelgesang die beste Leistung innerhalb 12 Stunden mit 271,5 km.

Es fuhr sonach ersterer per Stunde 23,5 km und letzterer per Stunde 22,6 km.

Dank.

Allen lieben Bundeskameraden, welche bei den sportlichen Veranstaltungen in diesem Jahre, sowie bei der am letzten Sonntag stattgefundenen 12-Studentour durch Streckenbesetzung oder durch Kontrolldienst sich in den Dienst unseres Sächsischen Radfahrer-Bundes stellten und uns dadurch die Arbeit erleichterten, sage ich meinen aufrichtigsten Dank.

Robert Weniger, Vorsitzender des Sportausschusses.

Ergebnis der 6- und 12-Studentour vom 24. September.

Lfde. No.	Namen	Ort	Abfahrt		Ankunft			Fahrzeit			km	Bestätigungs-ort
			Std.	Min.	Std.	Min.	Sek.	Std.	Min.	Sek.		
1	Alw. Knabe	Leipzig	6	—	—	—	—	—	—	—	—	aufgegeben.
2	Paul Hartmann	Lindenau	6	—	—	—	—	—	—	—	—	"
3	Karl Wödy	Leipzig	6	—	5	08	—	11	08	—	250	Paunsdorf.
4	Karl Schönfelder	Pegau	6	—	—	—	—	—	—	—	—	aufgegeben.
5	Ernst Hensgen	Leipzig	6	05	—	—	—	—	—	—	—	"
6	Rich. Knabe	Leipzig	6	05	—	—	—	—	—	—	—	"
7	Franz Hofmann	Leipzig	6	05	—	—	—	—	—	—	—	"
8	Otto Jentsch	Schweikershain	6	05	6	05	—	12	—	—	269,6	Borsdorf-Paunsdorf.
9	Rich. Schmidt	Gautzsch	6	10	—	—	—	—	—	—	—	nicht gestartet.
10	Arno Gasch	Schweikershain	6	10	—	—	—	—	—	—	—	"
11	Joh. Schulze	Leipzig	6	10	—	—	—	—	—	—	—	"
12	Bernh. Rindfleisch	Leipzig	6	10	—	—	—	—	—	—	—	"
13	Rich. Vogelgesang	Leipzig	6	15	6	12	—	11	57	—	271,5	Kornhain.
14	Rich. Berger	Leipzig	6	15	—	—	—	—	—	—	—	aufgegeben.
15	Rich. Elger	Leipzig	6	15	—	—	—	—	—	—	—	"
16	Paul Häckel	Connewitz	7	05	—	—	—	—	—	—	—	"
17	Walter Schilbach	Lausigk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	nicht gestartet.
18	Heinrich Miersch	Geithain	5	55	4	34	—	10	39	—	250	Paunsdorf.
23	Karl Schulze	Plagwitz	5	55	12	54	—	6	59	—	142	Probstheida.
19	Karl Mayer	Crimmitschau	6	20	1	03	—	6	43	—	142	Probstheida.
20	Lippold	Zwickau	6	20	—	—	—	—	—	—	—	nicht gestartet.
21	Georg Franke	Leipzig	6	20	12	06	—	5	46	—	128,6	Espenhain.
22	Ernst Knabe	Leipzig	6	20	—	—	—	—	—	—	—	aufgegeben.

Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

Die Herren Bezirks- und Vereinsschriftführer werden gebeten, das Papier nur einseitig zu beschreiben.

Bezirk Döbeln.

Die nächste Bezirksversammlung findet den 8. Oktober im Gasthof zur „Weissen Taube“ am Bahnhof Döbeln nachmittags 5 Uhr statt. Diejenigen Herren, welche die neuen Handbücher noch nicht haben, werden ersucht, dieselben bei dieser Sitzung in Empfang zu nehmen. Die Herren Ortsvertreter sind zu dieser Sitzung ganz

besonders eingeladen, da für dieselben etwas sehr wichtiges von Bundesseite eingegangen ist. All Heil!

Max Reichelt, Vorsitzender.

Unser diesjähriges 50-km-Bezirks-Strassen-Rennen findet Sonntag, den 8. Oktober, statt auf der Strecke Bösen—Mittweida und zurück. Offen für alle Mitglieder des Bezirks Döbeln. Gefahren wird nach den Bestimmungen

des S. R.-B. Schrittmacher nicht zulässig. Zulässig sind alle Arten übersetzter einsitziger Niederräder. Nennungen nebst 3 Mark Einsatz sind bis 5. Oktober, abends 8 Uhr, an Unterzeichneten zu richten. Bei weniger als 5 Nennungen wird das Rennen nicht stattfinden. Start früh 7 Uhr am Gasthof Bösen, woselbst sich die Fahrer 15 Minuten vor 7 Uhr beim Fahrwart zu melden haben. Auslosung erfolgt sofort nach Nennungsschluss Leisnig, Bahnhofstrasse. F. Schwab, I. Bezirks-Fahrwart.

R.-V. „Wanderlust“, Döbeln. Am Freitag fand die Einweihung des errungenen 2. Preises, gestift. vom R.-V. „Mildenstein“ in Leisnig anlässlich des zu seinem Stiftungsfeste veranstalteten Korsos, statt. Der Abend verlief bei einem Fässchen in sehr gemütlicher Weise. Dem edlen Geber des Fässchens sei nochmals an dieser Stelle gedankt. All Heil!
Der Schriftführer.

R.-V. „Viktoria“, Mockritz. Allen werten Sportskameraden und Vereinsvorsitzenden zur gefälligen Kenntnisnahme, dass ich nach zweijähriger Thätigkeit mein Amt als 1. Vorsitzender niedergelegt habe. Ich musste dies thun, um als Ortsvertreter für Mockritz die Interessen des Bezirkes zu wahren. Zugleich sage ich hier an dieser Stelle allen lieben Sportskollegen und Bundesbrüdern in und ausser des Bezirkes Döbeln, sowie Herrn Bezirksvertreter Max Reichelt in Döbeln für das Vertrauen und Wohlwollen, das mir jederzeit entgegengebracht wurde, meinen herzlichsten Dank und bringe dem Bezirk Döbeln, sowie dem S. R.-B. für das fernere Blühen und Gedeihen ein kräftig All Heil! entgegen.

Bernhard Lehmann,
Ortsvertreter des S. R.-B. für Mockritz.

R.-V. „Mildenstein“, Leisnig. Das am 17. September abgehaltene I. Stiftungsfest wurde am Sonnabend, den 16. September, mit einem Kommers im Vereinslokal „Reichskanzler“ eingeleitet. Am Sonntagmorgen fand von 10 bis 12 Uhr ein Frühschoppen-Konzert im „Ratskeller“ und um 1 Uhr gemeinschaftliche Mittagstafel im Hotel „Belvedere“ statt, welche ziemlich gut besetzt war. Der Vorsitzende des R.-V. Mildenstein, Herr Konrad Schörnich, hielt eine Ansprache und begrüßte die Erschienenen aufs herzlichste, und indem er den Kameraden im voraus ein vergnügtes Fest versprach, brachte er auf das Zusammenhalten der Bundeskameraden, sowie auf das fernere Blühen und Gedeihen des Sächsischen Radfahrer-Bundes ein dreifaches All Heil! aus, welches von allen Anwesenden stark bekräftigt wurde. Hierauf hielt das Preisrichteramt seine Sitzung ab, und sämtliche Kameraden begaben sich zum „Palmengarten“ um ihre Räder zu schmücken, und punkt 3 Uhr setzte sich der Zug zum Preiskorso durch die Strassen der Stadt unter den Klängen der hiesigen Musikkapelle in Bewegung, welcher am Hotel „Belvedere“ um 4 $\frac{1}{2}$ Uhr endete. Hierauf schloss sich das Saalfest im Hotel „Belvedere“ an, welches durch einige Konzertstücke, sowie durch einen Begrüßungs-Reigen von festgebenden Vereinen eingeleitet wurde. Die Kunstfahrer Pöhnitzsch und Golde aus Leipzig traten verschiedene Male auf, welche ihre guten Leistungen wieder einmal zeigten. Dann begann die Preisverteilung vom Korso, und erhielt der R.-V. „Wettin“-Leipzig mit 19,3 Punkt den 1. Preis, R.-Cl. „Wanderlust“-Döbeln mit 12,9 Punkt den 2. Preis, R.-V. Mügeln mit 11,8 Punkt den 3. Preis. Hierauf schloss sich die Preisverteilung des am 10. September stattgefundenen Vereinsrennens an. Der Festball begann um 10 Uhr, und war der Besuch ein sehr zahlreicher zu nennen. Bewundert wurde nur, dass sich am Preiskorso nicht mehr Vereine beteiligten, welche ihre Zusage schon gegeben hatten. Der Vorsitzende hielt nochmals eine Ansprache, und dankte namentlich den Vereinen „Wettin“-Leipzig, „Wanderlust“-Döbeln und R.-V. Mügeln für ihre zahlreiche Teilnahme, welche sie uns zur Verschönerung des Festes erwiesen haben und wünschte, dass wir abermals uns so fröhlich in Leisnig treffen werden, und forderte sämtliche Kameraden und erschienenen Gäste auf, „Auf baldiges Wiedersehen“ ein kräftiges All Heil! auszubringen. Mit sportl. All Heil!

Conrad Schörnich, I. Vorsitzender.
Karl Benndorf, I. Schriftführer.

Bezirk Eilenburg-Torgau.

Protokoll über die am 24. September abgehaltene Versammlung betreffs: **Gründung des Bezirkes Eilenburg-Torgau.** Da es uns nicht vergönnt war, trotz ergangener Einladung, die Bundeskameraden von Torgau, was vielleicht das schlechte Wetter entschuldigte, begrüßen zu können, so waren es wiederum die treuen „Wettiner“-Leipzig und Herr Bezirksvertreter Lehmann, welche den schönen Weg nach unserem Muldenstädtchen Eilenburg wieder aufsuchten. Die Herren „Wettiner“ freilich hatten es vorgezogen, im Angströhrchen per Bahn zu erscheinen, während Herr Lehmann, als treuer Sportgenosse, sich nicht von seinem Rädchen trennen konnte, per Rad die Strecke zurücklegte und, was nicht ausgeschlossen war, eine unsanfte Ladung von oben herab mit auf den Weg nehmen musste. Er ist jedoch immer weiter geradelt und wurde in Hesewitz von „Wanderlustigen“ in Empfang genommen, um den Weg nach Hotel „Adler“ gemeinschaftlich zurückzulegen. Hier galt es jedoch erst einmal den ausgeschriebenen Korso des ca. 50000 Mitglieder zählenden D. R.-B. zu besichtigen, der als eine Wanderfahrt mit ca. 600 Mitglieder gelten und vor dem die Bundesmitglieder vom S. R.-B. wegen seiner gewaltigen Teilnehmerzahl wahrscheinlich erschrecken sollten. Zum Ergötzen aller kam auch wirklich auf den Chausseen immer mal einer von den 50000 Fahrern, und der Korso zählte nicht weniger als 75 aktive Fahrer einschliesslich der „Eilenburger Radfahrer“, des „Eilenburger Damenclubs“ und des „Merkur“, welche noch nicht einmal beim D. R.-B. sind. Man konnte daher recht betrübte, herabgeneigte Gesichter in Augenschein nehmen, welche tüchtig schielige Augen den Mitgliedern der Wanderlust und den Bundesangehörigen vom S. R.-B. zuwarfen, sodass wir manchmal recht herzhaft lachen mussten. — Doch zur Sache! Nachdem Herr 2. Vorsitzender Sorge alle Anwesenden begrüßt, eröffnete er die Versammlung, erklärte den Zweck der Zusammenkunft und schilderte in kurzen Worten die Verhältnisse zwischen Vereins- und Bezirksangelegenheiten. Daraufhin ergriff Herr Bezirksvertreter Lehmann das Wort, überbrachte die Grüsse und Wünsche vom Bundesvorstand und vom Bezirk Leipzig, worauf ein gegenseitiges donnerndes All Heil! ausgebracht wurde. Hierauf sprach Herr Lehmann in kurzen, aber markigen Worten über Vorteile, Vergünstigungen vom Bund, verlas die Satzungen aus dem Handbuch über Bezirke, da einer Anzahl Sportskameraden hiermit der Grundstein von der Bedeutung des Bundes gelegt wurde, und sich hieran eine Reihe Neuanmeldungen anschloss. Ausserdem erwähnte Redner das Bahnrennen am 8. Oktober 1899, verwies jedoch an den Sportausschuss, da er selber keine weiteren Auskünfte erteilen konnte. Sodann schritt Herr Lehmann zur Wahl des Bezirksvertreters, überbrachte gleichzeitig den Wunsch des Bundesvorstandes, den jetzigen 2. Vorsitzenden vom Verein „Wanderlust“, Herrn Sorge, das Amt zu übertragen, welcher auch mit 17 Stimmen gewählt wurde. Herr Sorge nahm das Amt dankend an und erklärte, alles für den S. R.-B. thun zu wollen, um den übrigen Bezirken in keiner Weise nachzustehen, brachte ein dreifaches All Heil! auf den Bund, speziell auf den Bezirk Leipzig und unsere lieben „Wettiner“ aus, schritt hierauf zur Wahl eines Bezirks-Schriftführers, Bezirks-Zahlmeisters, Bezirks-Fahrwarts und eines Ortsvertreters. Vorgeschlagen wurden als: Schriftführer: Adolf Schwarz, Zahlmeister: Gustav Friedrich, Fahrwart: Alfred Fix, Ortsvertreter: Friedrich Hüne. Alle vorgenannten Herren wurden einstimmig gewählt und nahmen die Aemter dankend an, sodass alles glatt von statten ging. Herr Lehmann dankte im Namen des Bundesvorstandes für das so schnelle Aufkommen des Bezirkes Eilenburg-Torgau, schloss mit dem Wunsche auf das Blühen und Gedeihen des neuen Bezirkes mit einem dreimaligen All Heil! Nunmehr konnte es Herr Döhmel, I. Vorsitzender vom Verein „Wettin“, nicht über sein Herz bringen, seinen Worten freien Lauf zu lassen und über das einstige und jetzige kameradschaftliche und gesellige Verkehren beider Vereine zu sprechen. Es seien ja die „Wettiner“ gewesen, welche den Verein „Wanderlust“ zum Bunde einzutreten bewegten, und er hoffe, dass beide Vereine auch fernerhin Hand in Hand gehen

möchten. Ein Heil auf ihn, seine Kameraden und Damen schloss den geschäftlichen Teil. Auf vielseitigen Wunsch der Damen vom Verein „Wettin“ wurde das Lied: „S'is alles Schwindel“ etc. gesungen, worauf sich alle Versammelten auf die Beine machten, um den Weg nach der „Neuen Welt“ aufzusuchen, die den Herren „Wettinern“ zur zweiten Heimat geworden ist. Zum Schluss dieses geselligen Aktes wurde noch das Versprechen gegeben, am Sonnabend beim Verein „Falke“ recht zahlreich zu erscheinen. Hierauf trat entweder zeitig oder spät jeder seinen Heimweg an, und wird sich mancher an die kurzen, frohen Stunden gern erinnern. Herrn Bezirksvertreter Lehmann und den lieben „Wettinern“ besten Dank für freundliche Unterstützung, und begrüßen wir mit treudeutschem All Heil!

Die Vorstandschaft des Bezirkes Eilenburg.

E. Sorge, Bez.-Vertreter.

A. Schwarz, Bez.-Schriftführer.

Bezirk Dresden.

Versammlungslokal Restaurant „Klosterkeller“, Dresden-Neustadt, Neustädter Markt. Jeden Donnerstag nach Erscheinen der Bundeszeitung findet abends 9 Uhr Versammlung statt. **Versammlung** vom 21. September. Zu Punkt 1, Eingänge, war von Konrad Glaser aus Leipzig ein humoristischer Radfahrermarsch eingegangen, sowie ein Brief von Herrn Weniger, Leipzig, Rennpreise betreffend. Vom R.-V. „Kondor“ sind die Karten zum Familienabend eingegangen und zur Verfügung gestellt worden. Zu Punkt 2, Verschiedenes, Rennen betreffend, ist zu bemerken, dass der Nennungsschluss zum 50-km-Rennen am 4. Oktober anzusetzen ist und nicht am 27. September. Es erfolgte noch die Preisverteilung der Preise vom Dauerfahren Zittau—Leipzig, und brachte der Vorsitzende den Siegern ein dreifaches All Heil! als Anerkennung für die gute Leistung.

Julius Uhlemann, I. Bezirksvorsitzender.
Eduard Ahl, II. Bezirksschriftführer.



R.-V. „Wanderfahrer“, Dresden.

Vorsitzender: Ernst Förster, Dresden-A., Crnachstrasse 2, III. Die Versammlungen finden jetzt jeden Dienstagabend 9 Uhr im Restaurant Kaulbachhof, Kaulbachstrasse, statt, zu denen die Mitglieder hierdurch eingeladen werden. Erscheinen aller nötig.

Ernst Förster, I. Vorsitzender.
Eduard Ahl, I. Schriftführer.

Bezirk Kamenz.

Die nächste **Bezirksversammlung** findet Sonntag, den 1. Oktober, im Gasthof zu Häslich bei Bischheim statt punkt 4 Uhr Nachmittag, wozu alle Sportgenossen freundlichst eingeladen werden. Mit sportlichem All Heil!

Johann Hampel, z. Z. Bezirksvertreter.

Bezirk Leipzig.

Versammlungslokal: „Kasino zum Rosenthal“, Rosenthalgasse. Alle **Zuschriften** sind zu richten an den I. Schriftführer **R. Seyffarth**, Scharnhorststrasse 13 in Leipzig. Nächste **Bezirksvorstandssitzung Montag, 2. Oktober**, abends 7/9 Uhr, Restaurant Schiesser. Nächste **Bezirksversammlung Freitag, 6. Oktober**, abends 7/9 Uhr, „Kasino zum Rosenthal“. **Familienabend** am 17. September, verbunden mit **Preisverteilung**. Lange vor Beginn der Festlichkeit hatte sich eine sehr grosse Anzahl Bundeskameraden nebst Gästen und Damen in den oberen Sälen des „Kasinos“ eingefunden, sodass bei Beginn die Räume dicht gefüllt waren. Nach herzlicher Begrüssung der Erschienenen seitens unseres Herrn Lehmann ging die Preisverteilung an unsere wackeren Rennfahrer von der Distanz-Fahrt Zittau—Leipzig und dem 50-km-Strassenfahren des Bezirkes durch die Herren Weniger und Lehmann in bekannt schneidiger Weise von statten; alle Besucher waren überrascht, die Sieger

aber erfreut von den schönen, wertvollen Preisen, Medaillen und Diplomen, welche gestiftet waren. Den Glanzpunkt des Abends aber bildete das Theaterstück „**Radlerbraut**“; alle Erwartungen der Zuhörer wurden übertroffen durch das flotte, tadellose Spiel, man konnte so recht sehen, mit welchem Fleiss die Darsteller ihre Rollen studiert hatten. Wohlverdienter Beifall lohnte diese herrliche Darstellung, auch statten wir an dieser Stelle Fräulein und Herrn Rindfleisch, Herrn W. Kother und den anderen Herren Darstellern unseren besonderen Dank ab! Verschiedene Couplets und Gesangsstücke kürzten den Abend in angenehmer Weise, und ein flotter Tanz beschloss den herrlichen, wohl bis jetzt grossartigsten Familienabend, der je stattgefunden hat, in vorgerückter Stunde. — Programm zu unserem am **8. November** (Mittwoch) im Etablissement „**Sanssouci**“ stattfindenden **Stiftungsfest** folgt in nächster Nr. der Zeitung. **Vorzugsbillets** zum Eintritt ins Schlachten-Panorama à 50 Pf., sowie in den Krystallpalast à 35 Pf. sind fortwährend bei unserem Zahlmeister Herrn **Friedrich Pfof**, Brüderstrasse 8, zu haben und bitten um fleissigen Zuspruch. **Eduard Lehmann**, I. Bez.-Vertreter.
Richard Seyffarth, I. Bez.-Schriftführer.

Fahr-Ausschuss des Bezirkes Leipzig des S. R.-B. Alle **Zuschriften** sind zu richten an den I. Bezirksfahrwart **Louis Schaaf**, Leipzig, Harkortstr. 15. Das am 17. September abgehaltene **50-km-Bezirks-Strassen-Fahren** verlief glatt und ohne jeden Unfall. Als Erster ging über das Band Herr **Karl Jubisch** in 1 Std. 45 Min. 37 Sek. Als Zweiter Herr **Emil Kalepp** 1 Std. 49 Min. 33 Sek. Als Dritter Herr **Richard Vogelgesang** 1 Std. 50 Min. 8 Sek. Die Zeiten sind angemessen der aufgeweichten Strasse, des schlechten Wetters und da ohne jedwede Führung gefahren wurde, als gut zu bezeichnen. An das Fahren schloss sich ein Frühschoppen im „**Napoleonstein**“, an welchem sich an 200 Radfahrer beteiligten. Die Preisverteilung fand abends im „**Rosenthal-Kasino**“ unter grossem Andrang von Kameraden und Gästen statt. Ausser den drei ersten, welche je ein Ehrenzeichen, gestiftet vom Bezirk Leipzig, erhielten, bekam auch der Vierte, Fünfte und Sechste ein Ehrengeschenk, welche in liebenswürdigster Weise unser Kamerad Herr **Karl Jubisch** gestiftet hatte. Der Siebente und Achte wurden vom Bezirk aus mit Trostpreisen bedacht, drei Fahrer hatten aufgegeben. Herrn **Jubisch** im Namen des Bezirkes herzlicher Dank. — **Heringessen**. Am 4. Oktober, nächsten Mittwochabend, findet unser so beliebtes **Heringessen** statt und zwar diesmal im „**Gosenschlösschen**“ in L.-Plagwitz. Abfahrt abends 8,15 Uhr vom „**Panoramagarten**“. Damen und nichtradelnde Herren haben die günstigste Verbindung durch die elektrische Strassenbahn, Haltestelle **Karl Heinestrasse—Elisabeth-Allee**. An alle Kameraden richten wir noch einmal die dringende Bitte, recht zahlreich zu erscheinen, auch bei schlechtem Wetter findet unser **Heringessen** statt, und lasse sich niemand abhalten, sondern benutzen wir einfach die Strassenbahn. Also: Auf, Kameraden, zum **Heringessen**! **Kommt alle**, denn es wird schön werden. Freunde, sowie Damen, bitten wir, sich recht zahlreich zu beteiligen. Noch bitten wir alle sich Beteiligenden, sich bis spätestens 9 Uhr im „**Gosenschlösschen**“ einzufinden. — Die geehrten Vereine machen wir nochmals auf das zugesandte Rundschreiben aufmerksam, betreffend **Reigenfahren** zum Bezirksstiftungsfest, sie wollen uns recht bald, spätestens aber im Laufe kommender Woche ihre Anmeldung zukommen lassen. Der Bezirk Leipzig begeht am 8. November sein **Stiftungsfest** im Etablissement „**Sanssouci**“, und bitten wir die geehrten Vereine, das Fest mit verschönern zu helfen dadurch, dass sie uns durch **Reigenfahren** unterstützen. Als Anerkennung erhält jeder sich beteiligende Verein ein **Ehren-Diplom**, gleichviel ob die Leistungen mehr oder weniger hervorragend sind, gestiftet vom Bezirk Leipzig. Die **Schlussausfahrt** findet am 25. Oktober nach **Eutritzsch** statt. Abfahrt abends 8,15 Uhr vom „**Panoramagarten**“. **Liederbücher stets mitbringen**. — **Heute, Sonnabend** abend, zur **Bannerweihe** des R. Cl. „**Falke**“, Leipzig, im „**Rosenthal-Kasino**“. Wir bitten die Kameraden, sich recht zahlreich zu beteiligen. **Louis Schaaf**, **Julius Engemann**,
Fahrwarte.



R.-V. „Wanderer“, Leipzig. Bundesverein des S. R.-B. Vereinslokal: Restaurant „Schiesser“, Kramerstr. **Touren-Programm für Monat Oktober 1899.** Sonntag, 1., früh $\frac{1}{2}$ 8 Uhr, Zwenkau, ins „fette Hölzchen“. Mittwoch, 4., abends 8 Uhr, Plagwitz, zum Heringsessen des Bezirks im „Gosenschlösschen“. Sonntag, 8., früh $\frac{1}{2}$ 8 Uhr, Lindhardt-Naunhof, „Goldner Stern“. Mittwoch, 11., abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr, **Versammlung**, Vorstandsergänzungswahl. Aller Erscheinen ist Pflicht! — Bei ungünstigem Wetter fallen die Abend-Ausfahrten weg und werden dann im Vereinslokale diverse Skattische arrangiert. Hoffentlich zieht das!

Das Fahrwart-Amt.
Paul Ziegler.

R.-Cl. „Falke“, Leipzig. „Kasino zum Rosenthal“. Wir machen hierdurch nochmals auf unser am Sonnabend, den 30. September 1899, in sämtlichen Räumen des „Kasino zum Rosenthal“ stattfindendes **Stiftungsfest**, verbunden mit Bannerweihe, aufmerksam, und ersuchen alle Sportskameraden, besonders aber die verehrten Mitglieder des Sachsenbundes, uns an diesem Abende durch recht zahlreichen Besuch zu erfreuen. Wie Sie aus unserer, allen verehrten Vereinen des Sachsenbundes zugesandten Vortragsordnung ersehen, haben wir uns alle mögliche Mühe gegeben, Ihnen, liebe Sportskameraden, mit ihren werten Damen einen recht genussreichen Abend zu bereiten, und bitten wir nochmals, uns an diesem unseren Ehrenabende recht zahlreich zu besuchen.

Mit treudeutschem All Heil!

Der R.-Cl. „Falke“.

I. A.: A. Klinke, Schriftführer.

NB. Nächster **Clubabend** Mittwoch, den 4. Oktober. Gäste stets willkommen.

Ausfahrten. Sonntag, den 1. Oktober, nachmittags 3 Uhr, nach Leutzsch zum „Anenschlösschen“. Gleichzeitig Katerbummel der nicht radelnden Teilnehmer, eventuell kleines Tänzchen daselbst.

Adolf König, Fahrwart.



R.-Cl. „Habicht“, Leipzig. Clublokal: Reichelt's Kulmbacher Bier-Restaurant, Albert-Strasse 6, nahe dem Bayrischen Bahnhofe. **Versammlungen**, zu denen Gäste stets willkommen sind, finden jeden Dienstag statt. Beginn abends 9 Uhr. Sonntag, den 1. Oktober, früh 8 Uhr, Herbststrennen. Näheres in Nr. 19 der Bundeszeitung. Dienstag, den 3. Oktober, **Herbsthauptversammlung**. Anfang abends ganz pünktlich $\frac{1}{2}$ 9 Uhr. Unserem lieben Mitgliede Carl Wödy zu seinem grossartigen Erfolge bei der 12 Stunden-Kontroll-Tour herzlichste Gratulation, und wünschen wir ihm noch recht viel derartiger schöne Siege auf sein Konto.

Richard Knabe, Schriftführer.

Oscar Ringe, Fahrwart.



R.-Cl. Neustadt - Leipzig 1887. Clublokal „Gasthof Leipzig-Neustadt“. Clubabend: Jeden Dienstag, abends 9 Uhr. Unser zum 3. September 1899 ausgeschriebenes **25-km-Vorgabefahren** wurde infolge ungünstiger Witterung auf Sonntag, den 10. Sept. 1899, verschoben. Leider war auch an diesem Tage die Witterung nicht besser, was aber die Mitglieder nicht hinderte, das Fahren endgiltig zur Ausführung zu bringen. Nachmittags 4 Uhr bei strömendem Regen starteten unter Leitung der Herren Schaaf und Böttcher 5 Fahrer, von denen die Herren Heydenreich als 1., Michael als 2., Rössler als 3. und Pöhnitzsch als 4. ankamen. Die Preisverteilung fand am Abend im Saale des Gasthofes Leipzig-Neustadt statt und war sowohl von Club- als auch Bundeskameraden recht gut besucht. Allen unseren Gästen, insbesondere Herren Schaaf und Böttcher, sagen wir nochmals an dieser Stelle für freundliche Unterstützung herzlichsten Dank. — Unsere diesjährige **Generalversammlung** findet Dienstag, den 3. Oktober 1899, abends 9 Uhr, statt und ist pünktliches Erscheinen Ehrensache. Verspätetes Erscheinen wird mit 50 Pfg. und gänzliches Fernbleiben mit 1 Mk. bestraft. Anträge

sind schriftlich einzureichen. Tagesordnung: Bericht des Vorsitzenden, des Kassierers, des Schriftführers, des Fahrwarts, sowie Neuwahl derselben. Anträge.

Der Vorstand.

Golde. Pöhnitzsch. Rössler.



R.-V. „Radlerlust“, Leipzig. Vereinslokal: „Tivoli“, Zeitzerstrasse 32. Vereinsabend jeden Donnerstag. Die nächste **Monatsversammlung** findet Donnerstag, den 5. Oktober, abends punkt 9 Uhr, statt. Da wichtige Vereinsangelegenheiten zur Erledigung kommen, so ist die Anwesenheit sämtlicher Mitglieder dringend nötig.

Alb. Bier, Vorsitzender.

J. Engemann, Schriftführer.



R.-Cl. „Sperber“, L.-Reudnitz. Clublokal: „Schlosskeller“. **Versammlung** jeden Dienstag, abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr. Gäste jederzeit herzlich willkommen. Am Dienstag, den 9. September a. c., erschienen unsere alten Mitglieder, die Herren Herm. Jubisch und Karl Leiter, nach zurückgelegter Militärzeit wieder in unserer Mitte. Sie wurden vom Vorsitzenden aufs Herzlichste begrüsst und wieder als aktive Mitglieder unseres Clubs aufgenommen. Wir rufen ihnen ein kräftiges „Willkommen“ entgegen und geben der angenehmen Hoffnung Ausdruck, dass sie unserem Club dieselbe Treue und Anhänglichkeit wie zuvor beweisen werden. Gleichzeitig ergeht an alle Clubkameraden die Bitte, wenigstens im Wintersemester zu den Clubabenden pünktlich $\frac{1}{2}$ 9 Uhr zu erscheinen. All Heil!

Radfahrer-Club „Sperber“.

I. A.: Hugo Sperling, Schriftführer.

R.-Cl. Leipzig-West 1892. Clublokal: „Gosenschlösschen“, L.-Plagwitz. Clubabend jeden Mittwoch! Gäste sind stets herzlich willkommen. Schriftstücke erbitten wir uns nach unserem Vereinslokale. Am 20. cr. fand unsere Monatshauptversammlung statt, wozu sich fast alle Mitglieder eingefunden hatten. Leider erfuhren wir an diesem Tage die traurige Botschaft, dass unser Vereinsvorsitzender von uns zu scheiden gedenkt. Wir verlieren in ihm ein Vorstandsmitglied, welches uns bisher immer in wohlwollender Weise zur Seite stand und den Verein jederzeit bestens vertreten hat. Mögen wohl oftmals auch grosse Anforderungen an einen Vereinsvorsitzenden gestellt werden, so kann dies demselben dadurch erleichtert werden, indem vor allen Dingen im Verein Einigkeit, Zusammenhalt und wahre Liebe zur Sache vorhanden ist; sind diese Punkte vertreten, und es geht alles Hand in Hand, so wird ein Verein, welcher sich dieses zum Vorbild dienen lässt, ganz sicherlich die Palme des Sieges davontragen. Es ist nur oftmals sehr bedauerlich, wenn die Aufopferung der Mitglieder, welche den Verein in bester und thatkräftiger Weise zu unterstützen und zu fördern suchen, falsch anerkannt wird. Geschieht doch wohl alle Mühe und Arbeit zur Ehre unseres lieben Sachsenbundes und des edlen Radfahrersports. — Achtung Kameraden! Am 25. November a. c. findet im Saale des „Gosenschlösschens“, Leipzig-Plagwitz, unser **8. Stiftungsfest** statt, wozu wir alle Bundes- und Sportskameraden mit ihren werten Angehörigen freundlichst einladen; wir werden alles aufbieten, um das Fest so genussreich als nur möglich zu veranstalten, und bitten alle Gönner und Freunde des Radfahrersports, sich diesen Tag für uns freizumachen. Das Programm werden wir in einer der nächsten Nummern bekannt geben. — Ferner sind wir in der angenehmen Lage, unseren Mitgliedern bekannt zu geben, dass sich eine unserer Vereinsdamen in lebenswürdigster Weise erboten hat, unserem Verein ein Tischbanner zu stiften, wir gestatten uns daher, schon im Voraus unseren verbindlichsten Dank dafür abzustatten. — Zu der am 11. Oktober anberaumten **Generalversammlung** bitten wir die Mitglieder hiermit nochmals, recht zahlreich zu erscheinen, da sehr wichtige Punkte zu erledigen sind. — Das **Tourenprogramm** für den Monat Oktober liegt in unserem Clublokal zur gefl. Kenntnissnahme der Mitglieder aus. Mit bundeskameradschaftlichem All Heil!

Max Jacob, Schriftführer.

Bezirk Meissen.

Anlässlich meines demnächst erfolgenden Eintritts in den Militärdienst lade ich alle lieben Bundeskameraden des Bezirks auf Mittwoch, den 4. Oktober, abends 8 Uhr, nach dem B.-B. „Dreibund“ zu einem **Abschiedstrunk** ganz ergebenst ein und hoffe auf ein allseitiges Erscheinen. Mit sportlichem All Heil!

Franz Krause, Schriftführer.

Bezirk Plauen.

Nächsten Sonntag, den 1. Oktober, findet im B.-G. „Engel“, Reichenbach, von Nachmittag $\frac{1}{2}$ Uhr an **Bezirksversammlung** statt, wozu sämtliche Bezirksmitglieder gebeten werden, recht pünktlich und vollzählig zu erscheinen. Mit Bundesgruss All Heil!

Bernh. Köhler, Bezirksvertreter.



R.-Cl. „Eilbote“, Reichenbach i. V. Sonntag, den 1. Oktober, findet im Saale des Hotel „Lamm“ ein **Tanzkränzchen** mit **Preisverteilung** statt. Freunde, sowie Gäste herzlich willkommen.

Der Vorstand.

NB. Donnerstag, den 5. Oktober, **Ver-
einsversammlung**. Das Erscheinen aller Mit-
glieder ist erwünscht. D. O.

Zu unserem **20-km-Fahren** waren 8 Nennungen eingegangen. 7 Fahrer gingen durchs Ziel. 1. Rich. Hofmann 43 Min. 7 Sek. 2. Paul Säuberlich 44 Min. 24 Sek. 3. Arno Schindler 45 Min. 4. Max Reiher 45 Min. 30 Sek. 5. Rich. Werner 45 Min. 50 Sek. 6. Victor Hammer 47 Min. 26 Sek. 7. Herm. Krauss 47 Min. 37,5 Sek. Um den Wanderpreis führen die Herren Hofmann und Säuberlich 5 km. 1. Säuberlich 10 Min. 29 Sek. Zum 100 m-Langsamfahren waren 9 Nennungen eingegangen, vier Fahrer gingen durchs Ziel. 1. Hofmann 2 Min. 49 $\frac{1}{2}$ Sek. 2. Reiher 2 Min. 45 $\frac{1}{2}$ Sek. 3. H. Krauss 2 Min. 45 $\frac{1}{2}$ Sek. 4. V. Hammer 2 Min. $\frac{1}{2}$ Sek.

Robert Krause, Schriftführer.

Bezirk Pleissenthal.



R.-Cl. „Pfeil“, Lichtentanne. Vereinslokal „Jubelts Gasthof“. Nachdem der 1. Vorsitzende, Herr Karl Jubelt, die zahlreich erschienenen Mitglieder begrüsst hatte, brachte er auch ein kräftiges „All Heil!“ auf die vom Militär eingetroffenen Mitglieder aus. Hierauf wurde das angemeldete Mitglied, Herr Hermann Riedel, einstimmig aufgenommen. Weiter wurde dann die Mitgliederliste durch den Kassierer den anwesenden Mitgliedern vorgelesen und weitere Erörterungen hierüber getroffen. Der Vorsitzende gab dann die eingegangenen Einladungen bekannt. Weitere Eingänge lässt er zirkulieren. Da unser Vereinsbote Kurt Schuhmann zum Militär eintritt, musste zur Neuwahl eines anderen geschritten werden. Vorgeschlagen wurde als solcher Max Haberkorn, welcher auch einstimmig gewählt wurde und die Wahl dankend annahm. Hierauf Schluss. Nächste Versammlung findet Donnerstag, den 5. Oktober, statt, wozu um vollzähliges Erscheinen der Mitglieder gebeten wird. All Heil! Karl Jubelt, 1. Vorsitzender. Gerhard Müller, Schriftf.



**R.-Cl. „Adler“, Werdau. Versamm-
lung** am 19. September a. c. Die heute ein-
berufene Versammlung eröffnet der 1. Vor-
sitzende, Herr Wappler, in üblicher Weise. Zunächst ballotiert man über die angemel-
deten Herren: Techniker Würfel, hier, und
Ed. Kiessling in Königswalde, die einstim-
mige Aufnahme finden. Weiter wird die
Beschaffung von 25 Stück Clubzeichen genehmigt. Zum
Hauptpunkt der Tagesordnung übergehend, beschliesst
man, am 11. Oktober a. c., abends 8 Uhr, im Saale des
„Schützenhaus“ das diesjährige **Stiftungsfest**, bestehend

in Konzert, Theater, lebenden Bildern und Ball statt-
finden zu lassen, wozu Einladungen in der früheren
Weise ergehen sollen. Als Kassenprüfer für die nächste
Generalversammlung wählt man die Herren Franz Brauer
und Herm. Ullrich. Zur Aufbewahrung der vom Club
errungenen Diplome soll eine Mappe angeschafft und
vordem ein Kosten-Anschlag hierzu eingeholt werden.
Verschiedene Einladungen etc. der Nachbarvereine ge-
langen zur Kenntnisnahme. Wir grüssen mit All Heil!

R.-Cl. „Adler“-Werdau.

P. Wappler, 1. Vors.

Herm. Ullrich, 1. Schriftf.

P. S. Wir gestatten uns hiermit, die werten Bundes-
mitglieder zu unserem am 11. Oktober a. c. im B.-G.
„Schützenhaus“, abends 8 Uhr, stattfindenden **VI. Stif-
tungsfeste**, bestehend in Konzert, Theater, lebenden Bil-
dern und Ball, kameradschaftlichst einzuladen und würden
uns freuen, an diesem Abend die Bundeskameraden recht
zahlreich begrüssen zu können. All Heil!

R.-Cl. „Adler“-Werdau.

Am Sonntag, den 24. September a. c., fand, wie be-
schlossen, wiederum eine **Schnitzeljagd** analog der früheren
statt. Obwohl alle Mitglieder hierzu eingeladen worden
waren, fand sich nur ein kleines Häufchen zur vor-
geschriebenen Zeit ein, und es ist wirklich zu bedauern,
dass für eine solche interessante Veranstaltung, wie sie
eine Schnitzeljagd ist, nicht mehr Interesse unter den
Clubmitgliedern vorhanden ist. Als Gelände war be-
stimmt worden: Langenhessen, Langenbernsdorf, Ronne-
burger Chaussee, Albertsdorf, Kleinbernsdorf, ein Terrain,
das sich zur Abhaltung einer Schnitzeljagd ganz beson-
ders gut eignet, und so suchte denn jeder Beteiligte mit
allem Eifer des Fuchses (Herrn Bruno Müglitz) habhaft
zu werden, bis es endlich kurz vor Ablauf der vor-
geschriebenen Zeit Herrn Herm. Brauer gelang, Meister
Reineke zu stellen und so den von einem Mitgliede ge-
stifteten Preis zu erringen. Ein hierauf im B.-G. „Piehler“
Langenbernsdorf arrangierter Frühschoppen verlief in
fidelster Weise. All Heil!

R.-Cl. „Adler“-Werdau.

Bezirk Rochlitz.

Bezirksversammlung im B.-R. „Wartburg“. Bezirks-
vertreter Herr Richter eröffnete die schwach besuchte
Versammlung, begrüsst die anwesenden Mitglieder und
brachte auf Bund und Bezirk ein All Heil! Dann ging
derselbe zur Tagesordnung über. Das Rennen, welches
am 10. September stattfinden soll, wurde von der kgl.
Amtshauptmannschaft verboten, dafür soll später ein
Zeitfahren abgehalten werden. Das **Bezirksfest** findet am
24. September in Mittweida, Schützenhaus, statt, der
R.-V. „Blitz“ übernimmt das Programm. Die nächste
Bezirksversammlung findet den 25. Oktober im „Ratskeller“,
Erlau, bei Müller Franz statt. Am 8. Oktober soll eine
Schnitzeljagd in dem Gelände Erlau bis zur „Winter-
schenke“ abgehalten werden. Beginn derselben mittags
2 Uhr. Zusammenkunft „Winterschenke“ $\frac{1}{2}$ Uhr. Mit
sportlichem Gruss!

Emil Richter, Bezirksvertreter.

Louis Schaar, Bezirksschriftführer.

R.-V. „Wiederau“. Der Verein erlaubt sich
hierdurch, alle werten Bundes- und Sportskameraden zu
seinem Mittwoch, den 4. Oktober, abends punkt 6 Uhr,
im Gasthof des „Sächs. Rautenkranz“ stattfindenden
Stiftungsfeste mit vorhergehender grossartiger Theater-
aufführung ganz ergebenst einzuladen. Auf nach dem
allbekanntesten Wiederau! All Heil!

Max Merkel, Vorsitzender.

Otto Limbach, Schriftführer.

Bezirk Schwarzenberg.

Das am 27. August a. c. stattgefundene 50-km-Bezirks-
Rennen war vom schönsten Wetter begünstigt und wur-
den folgende Resultate erzielt: 1. M. Gehlert 1 : 38 : 50,
2. H. Riedel (ausser Konkurrenz) 1 : 39 : 17, 3. E. Vögtel
1 : 41 : 16, 4. E. Hoffmann 1 : 43 : 15, 5. H. Schwarz
1 : 48 : 55. Ein Fahrer musste infolge Reifendefekts auf-

geben. — Unser am 10. ds. Mts. abgehaltenes 5. Bezirks-Stiftungsfest, dessen Ausführung dem R. V. Schwarzenberg u. Umg. übertragen war, hatte unter der Ungunst der Witterung sehr zu leiden. Trotzdem fanden sich im Laufe des Vor- und Nachmittags die Radfahrer-Vereine Eibenstock, Lauter, Schlettstadt, Schneeberg und „Adler“-Werdau ein. Nach der allgemeinen Mittagstafel formierte sich der Blumenkorso auf dem neuen Schützenplatze. Die Räder waren durchweg elegant geschmückt und die Fahrer in sportmässigen Anzügen, sodass der Korso ein prächtiges Bild bot. Besonderes Aufsehen erregten die Einzelfahrerin Fräulein Dölling aus Markneukirchen mit ihrem überdeckten und mit reichem Schmuck versehenen Rade, die Jugendgruppe der Geschwister Vögtel und die Vierergruppe des R. V. Schwarzenberg. Das Saalfest erfreute sich seitens des Publikums eines sehr zahlreichen Besuches. Die von Herrn Bürgermeister Gareis gehaltene Begrüßungsansprache klang in einem dreifachen All Heil! auf den Radfahrersport aus. Der von sechs Mitgliedern des festgebenden Vereines gefahrene Begrüßungsreigen, sowie der Sechser-Reigen des R. Cl. „Komet“-Lauter fanden lebhaften Beifall. Mit Spannung wurde dem Auftreten der Kunstfahrer, Herren Pöhnitzsch und Golde, Leipzig, entgegengesehen. Die von den beiden Herren mit Geschicklichkeit und Eleganz ausgeführten Uebungen auf dem Hoch- und Niederrad erregten allgemeines Staunen und wurden mit donnerndem, nicht endenwollenden Beifall gelohnt. Ein solenner Festball hielt die Festteilnehmer bis in die frühen Morgenstunden beisammen. Am Montag Nachmittag brachte eine Ausfahrt nach Reschau das Fest zum Abschluss und haben an diesem Tage abends die letzten auswärtigen Radler unsere Stadt wieder verlassen. All Heil!

M. Becher, Bez.-Vertreter.
Rich. Gehlert, Bez.-Schriftführer.

Die nächste **Bezirksversammlung**, in welcher die Preisverteilung des 50-km-Rennens erfolgen soll, wird Freitag, am 13. Oktober 1899, abends 8 Uhr, im Bundes-Hotel „Ratskeller“, Schwarzenberg, abgehalten, zu welcher die geehrten Bundesmitglieder hiermit eingeladen werden.

R.-V. Schwarzenberg und Umgegend.
Vereinsversammlung vom 15. September im Hotel „Bad Ottenstein“. Der derzeitige Vorsitzende eröffnete die Versammlung und begrüßte die Kameraden. Zwei vom Bunde eingegangene Schreiben gelangten zur Kenntnis. Der vom R. V. „Blitz“ in Mittweida ergangenen Einladung konnte wegen zu grosser Entfernung nicht stattgegeben werden. Den zum 5. Bezirksstiftungsfeste mit Banner erschienenen Brudervereinen von Eibenstock, Schneeberg und Werdau („Adler“) werden Bannernägel gestiftet, und erhalten für die stramme Beteiligung die Vereine „Wanderlust“-Schletttau und „Komet“-Lauter je eine Ehrenurkunde zuerkannt. Fräulein Dölling-Markneukirchen bekommt für besonders schöne Radschmückung einen Sonderpreis gestiftet. Ein von einem Gönner des Sports anlässlich des Bezirksfestes gestifteter Geldbetrag soll als Grundstock zur Anschaffung eines Banners Verwendung finden. Wie hoch jetzt überhaupt die Begeisterungswogen für unseren Sport schlagen, erhellt daraus, dass unser 2. Vorsitzender, Herr Juwelier Gruner, die Stiftung einer Bannerspitze in Aussicht stellte. Beantragt und beschlossen wurde ferner, diesen Winter durch ein öffentlich abzuhaltendes Saalfest weitere Mittel zur Erfüllung obigen Wunsches zu schaffen und während der für den Radler öden Winterszeit wöchentlich einen Uebungsabend für Reigenfahren einzurichten. An die unserem Verein noch fernstehenden Radler wird eine Aufforderung zum Beitritt ergehen. Vereinsmitglied Höfer, der zur Fahne einberufen wird, meldete sich ab und wurde ihm vom Vorsitzenden mit passenden Worten zum Abschiede ein All Heil! gewidmet.

M. Becher, 1. Vorsitzender
Richard Gehlert, Schriftführer.

Bezirk Wurzen-Grimma.

Ausschreibung. 75-km-Strassen-Meisterschaftsfahren Sonntag, 8. Oktober d. J., früh 8 Uhr. Strecke Wurzen-Oschatz-Seerhausen und zurück. Offen für alle Herren-

fahrer des Bez. Wurzen-Grimma. Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R. B. Einsatz 2 Mk. Nennungen müssen bis zum 5. Oktober, abends 8 Uhr, beim Unterzeichneten eingegangen sein. Die Reihenfolge am Start wird am 5. Oktober, abends 9 Uhr, im Bürgergarten zu Wurzen ausgelost. Die Fahrer werden zu Zweien zweiminutenweise abgelassen und haben sich 7 $\frac{1}{2}$ Uhr beim Ablasser zu melden. Der erste Sieger erhält die Meisterschaftsmedaille und den Titel Meisterschaftsfahrer im Bez. Wurzen-Grimma vom S. R. B. für das Jahr 1899, alle übrigen, welche die 75 km in der Zeit von 3 Stunden durchfahren, eine Ehrenurkunde. Zulässig alle Arten einsitziger Zweiräder. Maschinenwechsel nur bei nachweislichem Defekt gestattet. Schrittmacher nicht zulässig.

Rud. Pörschel, 1. Bezirksfahrwart.
Herm. Merlke, II. „

Nächste **Bezirksversammlung** am 1. Oktober, nachmittags 4 Uhr im B.-G. zu Pauschwitz. Abfahrt 2 $\frac{1}{2}$ Uhr von Wurzen vom „Goldenen Ring“. Tagesordnung: 75-km-Meisterschaftsrennen betr. Vorlegung der eingegangenen Schriftstücke und Verschiedenes. Um allseitiges Erscheinen wird dringend gebeten.

Heinr. Gitte, Bez.-Vertreter.
Emil Heitmann, Bez.-Schriftführer.



O.-V. „Sturmvogel I“, Wurzen.

Unsere 25-km-Strassenrennen am 17. September gingen, obgleich vom Wetter weniger begünstigt, doch flott von statten. Genannt hatten zum Junioren- wie zum Senioren-Fahren je 5 Fahrer; dieselben erschienen sämtlich am Start und gingen wie folgt durchs Ziel: Jun.-Fahren: 1. W. Bitterlich in 52 Min. 2. P. Julius in 53 Min. 45 Sek. 3. R. Pörschel in 57 Min. 10 Sek. 4. H. Freigang 58 Min. 5 Sek. 5. O. Prengel 1 Std. 11 Min. 25 Sek. Sen.-Fahren: 1. E. Heitmann in 1 Std. 5 Min. 8 Sek. 2. K. Haupt in 1 Std. 8 Min. 3. C. Eckhardt 1 Std. 10 Min. 15 Sek. 4. Gottl. Blei 1 Std. 10 Min. 35 Sek. 5. Paul Blei 1 Std. 14 Min. Wenn man den Gegenwind und die aufgeweichte Strasse in Betracht zieht, so können die Zeiten nur als gute bezeichnet werden. Nach dem Rennen versammelten sich fast unsere sämtlichen Mitglieder zu einem Glas Bier im „Schützenhaus“. — Am 19. Sept. feierte unser Club sein diesjähriges Sommervergnügen in Gestalt eines Kränzchens in K. Neumanns „Tivoli“. Dasselbe verlief von Anfang bis zu Ende in harmonischer, von echt sportlichem Geist durchwehter Stimmung. Einladungen hatten wir hierzu ergehen lassen an die Clubs Trebsen und Pauschwitz, „Wanderlust“-Eilenburg und an den Bez. Leipzig. Erstere beiden waren mit ihren wertigen Damen fast vollzählig erschienen, wofür denselben nochmals herzlichst gedankt sei. „Wanderlust“-Eilenburg hatte abgeschlagen, weil augenblicklich zu sehr in Anspruch genommen, und von Leipzig hat sich niemand sehen lassen. Nachdem gemeinschaftlich zur Tafel geschritten und inzwischen das Tanzbein tüchtig geschwungen, wurde die Preisverteilung vom Rennen vorgenommen. Eine ganz besondere Freude wurde uns noch dadurch zuteil, dass es uns vergönnt war, unserm Rennfahrer Herrn W. Bitterlich seine bei der Dauerfahrt Zittau—Leipzig errungene Ehrenurkunde (sechster Preis) nebst Ehrenpreis überreichen zu können. Beim Absingen von verschiedenen Sportliedern sowie Kunst- und Reigenfahren ging die Zeit schnell dahin, und mit dem Bewusstsein, recht vergnügte Stunden verlebt zu haben, konnte jeder den Heimweg antreten. Unserm alten, treuen Bundesgenossen und Wirt Herrn Karl Naumann und Frau sagen wir für die gute, ausreichende Küche noch unsern verbindlichsten Dank. All Heil!

Heinr. Gitte, Vorsitzender.
Emil Heitmann, Schriftführer.

Bezirk Zwickau.

Bezirksversammlung in Zwickau, den 17. September, B.-G. „Lindenhof“. Herr Timmler eröffnet 1 $\frac{1}{4}$ Uhr nachmittags die gut besuchte Versammlung und geht zur Tagesordnung über: 1. Neuwahl des ersten Bezirksamtschreibers. Als solcher wird Herr Paul Helmrich-

Zwickau gewählt. Als zweiter Bezirksschriftführer geht Herr Hermann Laase-Zwickau einstimmig aus der Wahl hervor. Beide Herren nehmen die Wahl dankend an. 2. Reklamation des Schedewitzer Radf.-Clubs erledigt sich dadurch, nachdem sich Herr Oeser mit Einverständnis seiner Clubmitglieder dahin ausgesprochen hat, die Angelegenheit (siehe letztes Protokoll) auf sich beruhen zu lassen. 3. Das 50-km-Strassenfahren kann erst nach Genehmigung der in Frage kommenden Amtshauptmannschaften ausgefahren werden. Näheres hierüber wird noch bekannt gegeben. Ausser den 3 Bundeszeichen stiftet der Bezirk noch 3 Ehrenpreise. Die nächste Bezirksversammlung findet am 8. Oktober in Schedewitz, Specks Gasthof, statt. (Siehe unten.) Zur Bezirks-Ausfahrt am 24. September nach Schönfels wird um zahlreiche Beteiligung gebeten. All Heil!

H. Timmler, I. Bez. Vertreter.
Paul Helmrich, I. Bez. Schriftf.

Da bis zur nächsten Bezirksversammlung eine Zeitung nicht wieder erscheint, so wird um zahlreiche Beteiligung hiermit gebeten. D. O.



Orts-Verein Zwickau. Hauptversammlung am 6. Sept. 1899. Nach Begrüssung der Erschienenen durch den Vorsitzenden schritt man zur Tagesordnung. Punkt 1. Neuwahl. Nachdem der Vorsitzende, Schriftführer, Fahrwart ihre Jahresberichte verlesen und die Kasse, welche musterhaft geführt, geprüft war, begann die Neuwahl,

welche nachstehendes Resultat ergab: Hermann Laase, I. Vorsitzender; Max Pfaff, II. Vorsitzender; Gust. Soick, I. Schriftführer; Richard Wiegand, II. Schriftführer; Moritz Pfaff, Kassierer; Paul Helmrich, I. Fahrwart; Hugo Scherff, II. Fahrwart; Th. Steinbrück, Zeugwart; und die Herren Maethe, Aschenborn v. d. Hanken, Scholz als Beisitzer. Punkt 2. Es wird beschlossen, das Vereinslokal nach dem „Ritterhof“, Bahnhofstr., zu verlegen. Punkt 3. Das diesjährige Stiftungsfest soll im „Linden-

hof“ und zwar durch ein Saalfest gefeiert werden. Wann? wird noch bekanntgemacht. Punkt 4. Herr A. Zerrgiebel hat sich abgemeldet. Punkt 5. Div. Eingänge. Punkt 6. Wegen Nichteinhalten der Satzungen wird Herr Felix Köhler als Mitglied gestrichen. Schluss der Versammlung $\frac{1}{4}$ 12 Uhr.

Mit Bundesgruss!

Hermann Laase, Vorsitzender.
Gustav Soick, Schriftführer.

NB. Die Bilder von dem Preisschiessen sind fertig und bei Herrn Laase zu haben. — Nächste Monatsversammlung am 4. Oktober im „Ritterhof“, wozu zahlreiches Erscheinen erwünscht ist.

R.-Cl. „Amselthal“, Eckersbach. Vereinslokal: „Karls Ruhe“. Monatsversammlung den 16. September 1899. Der Vorstand eröffnet um 9 Uhr die Versammlung und heisst die zahlreich erschienenen Mitglieder herzlich willkommen. Punkt 1. Anmeldungen resp. Abmeldungen. Angemeldet hatten sich Arthur Drechsler, Arthur Blass und Richard Wendler, Eckersbach, welche auch sämtlich einstimmig aufgenommen wurden. Abgemeldet hat sich Hermann Mothes. Punkt 2. Vereinsangelegenheiten. Da verschiedene unserem Verein zugehende Einladungen nicht berücksichtigt werden können, stellte Sportbruder Emil Zwanzig den Antrag, es sollen dementsprechende gedruckte Formulare bestellt werden, um die einladenden Vereine benachrichtigen zu können, was unterstützt wurde. Weiter wurde auf Antrag des Sportbruders Louis Rammeler ein Abschiedskränzchen für die drei zum Militär einberufenen Kameraden Kurt Unger, Arthur Eismann und Max Seidel beschlossen und für den 30. September unter Mitwirkung eines Musikquartetts anberaumt. Auf Vorschlag des Vorstandes Ernst Wagner, einen Vereinsschrank, in welchem auch die durch Mühe und Schweiss errungene Weinbowle ihr Heim finden soll, anfertigen zu lassen, wurde dem Ausschuss überlassen. Hierauf Schluss mit dreimal donnerndem All Heil!

Ernst Wagner, I. Vorsitzender.
Willy Schmidt, I. Schriftführer.

Rundschau.

Eingesandt.

(Unter Verantwortlichkeit des Einsenders.)

Missstände auf der Rennbahn Braunschweig. (Riddagshausen.) Der Verlauf der am Sonntag, den 24. September stattgefundenen Rennen zu Braunschweig (Riddagshausen) hat so recht die Missstände auf dieser neuerbauten Bahn erkennen lassen und am Montag zu einer Versammlung der Rennfahrer im Café „Wagner“ Anlass gegeben. Ungefähr folgendes wurde erörtert. Zur Sicherheit von Leben und Gesundheit des Fahrers ist es geboten, gleich unter der Tribüne geeignete Ränne herzustellen, mit Ruhebett etc. versehen, um bei einem Unglücksfalle den Verletzten nicht erst nach dem entfernt gelegenen Sporthaus zu transportieren. Auch ist ein solcher Unterschlupf für die pausierenden Fahrer nötig, wie es das letzte Rennen gezeigt hat, wo sie dem Wind und Wetter ausgesetzt waren und so ihre Gesundheit aufs Spiel setzten. — Für genügende Verbandstoffe muss gleichfalls Sorge getragen werden, denn ein paar Mullbinden, wie sie sich am Sonntag nach dem Sturze des Gottschling vorfanden, genügen durchaus nicht. Als Transportmittel dienten dem Verletzten Hände und Arme seiner Kollegen, und die erste Hilfe hatte ihm der zufällig anwesende Zahnarzt, Herr Hulisch, in anerkennender Weise zu teil werden lassen. Ein offizieller Arzt war nicht zur Stelle, wie das auf anderen Bahnen der Fall ist. Trotzdem Acetylenbeleuchtung auf der Bahn angebracht ist, wurde es nicht der Mühe wert gehalten, am Schlusse des 50-km-Rennens, das bei vollständiger Dunkelheit ausgefahren wurde, Licht zu schaffen. Die Folge davon war, dass nicht nur in den letzten Runden gute Fahrer aufgaben, sondern diesem Umstande ist auch der folgenschwere Sturz des Gottschling zuzuschreiben. Die Schuld fällt einzig und allein auf den Besitzer der Bahn. — Für die Benutzung der Kabinen darf der Besitzer sich nicht be-

zahlen lassen (Man zahlt dafür 1 Mk. und 50 Pfg. Kation für den Schlüssel.) Auf keiner anderen Bahn ist auch so etwas Ähnliches. Dann wurde einstimmig folgender Beschluss gefasst: Hiesige und auswärtige Rennfahrer wollen nicht eher wieder auf der Rennbahn Braunschweig (Riddagshausen) starten, bis obengenannte Uebelstände beseitigt sind.

Willi Diettrich,
Braunschweig, Casparistrasse 8.

Industrie.

Schon seit Uebergang vom Hochrad zum Niederrad ist es das Bestreben der Fahrradtechnik gewesen, das Uebersetzungsverhältnis zwischen der antreibenden Tretkurbel-Achse und dem angetriebenen Laufrad während der Fahrt ändern zu können, damit der Fahrer ebenes Terrain und Rückenwind durch Fahren mit möglichst hoher Uebersetzung voll und ganz ausnützen kann, andernteils aber auch bei geringster Steigung, Gegenwind, unebener Strasse oder Ermüdung nach längerer Fahrt infolge zu hoher Uebersetzung nicht gezwungen ist, das Rad führen zu müssen. Es sind schon viele Versuche in dieser Richtung gemacht worden, doch konnten sich alle diese Konstruktionen nicht dauernd auf dem Markte halten, weil sie entweder zu kompliziert oder gebrechlich waren, oder aber durch eine zweite Kette bedeutend mehr Reibung verursachten und das Aussehen der Maschine beeinträchtigten, ebenso dem Staub Einlass in die Kugellager boten, oder sonstige Nachteile aufwiesen. Nur durch wenig Einzelteile, die den Beweis ihrer Widerstandsfähigkeit erbracht haben, konnten alle diese Uebelstände beseitigt werden, und ist die gestellte Aufgabe jetzt auf die denkbar einfachste Weise durch das von den stets rührigen Neckarsulmer Fahrradwerken, Akt.-Ges., Königl. württ. Hoflieferanten, Neckarsulm (Württbg.), gebaute Variand-Kurbellager (Patent Küster) gelöst. Die Aus-

wechselung an diesem Getriebe erfolgt während der Fahrt durch einfachen Hebeldruck; beim Fahren mit normaler hoher Uebersetzung wird keine Nebenreibung verursacht, indem der übersetzende Mechanismus ausser Betrieb gesetzt ist, und der Zustand des Lagers dem eines normalen Rades vollständig gleicht; nur eine Kette wird gebraucht und die ganze Konstruktion erhöht das Gewicht der Maschine nur um ein Minimales. Kontretreten ist sowohl bei der hohen normalen als bei der reduzierten Uebersetzung möglich, was bei starkem Gefälle, zumal bei Kurven, von grossem Vorteil ist. Es ist schwer, sich ohne ein Modell von der Wirkungsweise des Apparates ein vollständig klares Bild zu machen, da mit höchst einfachen Mitteln auf die sinnreichste Art die lang ersehnte Lösung des Problems erreicht ist, ebenso wie man sich nur durch Fahren eines mit dem Variand-Kurbellager ausgerüsteten Rades von dem exakten Umschalten (auch bei stärkstem Kurbeldruck) und dem angenehmen Gefühl beim Umschalten in die kleine Uebersetzung nach langer ermüdender Fahrt überzeugen kann. Wir werden demnächst unter Beifügung von Abbildungen nochmals auf das Variand-Kurbellager zurückkommen.

Wie uns das Patent-Bureau A. Rohrbach & Co. in Erfurt mitteilt, wurde der Firma **Fr. Stephan, Mühlhausen i. Thür.**, Fabrik für Fahrrad-Sättel und -Taschen, auf Fahrradwerkzeug-Tasche mit ausheb- baren Einsatz zur Aufnahme der Werkzeuge (siehe Abbildungen) für

Oesterreich	unter No. 49/55
Frankreich	„ „ 282214
England	„ „ 21850

Patent erteilt.



Die Voiturette Sun I. Ueber die Vorzüge dieses hübschen, billigen und leistungsfähigen Motorwagens der bekannten Firma **Justus Waldthausen in München**, der zur Zeit auf der Münchener Sport- und der Berliner Motorwagen-Ausstellung das allgemeine Interesse in hohem Grade in Anspruch nimmt, bringt das „Neue Wiener Tageblatt“ in seiner No. 136 eine eingehende Besprechung, aus der wir entnehmen, dass zwei Wiener Automobilisten mit diesem Fahrzeug über den Semmering gefahren sind. Das angezogene Blatt knüpft an diese Leistung ungefähr folgende Betrachtung: „Wir müssen gestehen, dass wir von diesen Voiturettes bisher keine sonderliche Meinung hatten und sie, in Anbetracht ihrer Zierlichkeit, eher als ein Ausstattungsstück für die Automobilremise einer Puppenkönigin betrachteten. Oft und oft haben wir in den Fachblättern die Abbildung dieses eleganten Automobils bewundert; dass aber ein solch reizendes kleines Ding, aufgezogen in den Asphaltniederungen der Pariser Strassen, im stande sein werde, zwei Personen auf die Höhe des Semmering zu befördern, hätten wir nicht

erwartet.“ Die Firma **Justus Waldthausen in München** erteilt Reflektanten sehr gern jede gewünschte Auskunft über dieses sehr beliebte Motorfahrzeug.

Das Preisgericht der Internationalen Motorwagen-Ausstellung zu Berlin hat u. a. folgende Auszeichnungen verliehen: a. Medaillen in Gold: Benz & Co., Mannheim; Bielefelder Maschinenfabrik vorm. Dürkopp & Co., Bielefeld; Daimler Motoren-Gesellschaft, Cannstatt; de Dietrich & Co., Niederbronn; Fahrzeugfabr. Eisenach; Fabrique Nationale d'Armes de Guerre (Soc. an.), Herstell bei Lüttich; Schweizerische Motorwagenfabrik A.-G., Wetzikon; — b. Silberne Medaillen: Motorfahrzeugwerke Heinle und Wegelin, Oberhausen bei Augsburg; Gebr. Stöwer, Stettin; Weyersberg, Kirschbaum & Co., Solingen; Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken, Berlin; Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Co., Hannover; — c. Bronzene Medaillen: Adler-Fahrradwerke, vorm. Heinr. Kleyer, Frankfurt a. M.; Franz Clouth, Rheinische Gummiwarenfabrik, Cöln; Fahrzeugfabrik Falke, A.-G., M.-Gladbach; Metzeler & Co., München; Mitteldutsche Gummiwarenfabrik Louis Peter, Frankfurt a. M.; Pfälzische Nähmaschinen- und Fahrräderfabrik vormals Gebr. Kayser, Kaiserslautern; Vereinigte Berlin-Frankfurter Gummiwarenfabriken, Gelnhausen; Wilh. Wippermann jun., Hagen i. W.; Patent-Motorwagenfabrik „Rapid“, Zürich; Justus Waldthausen, München; — d. Diplome: Moritz Hille, Dresden; Siecke & Schultz, Berlin; Carl Schwanitz, Gummiwerk, Berlin; Oberrheinische Metallwerke, Mannheim. —

Erfahrungen und Ratschläge.

Die Fahrgeschwindigkeit feststellen zu können, ist für jeden Wanderfahrer von Interesse, wir geben daher nachstehend den Weg dazu an. Zunächst muss der Fahrer die Uebersetzung seines Rades kennen; bei wem das nicht der Fall sein sollte, der findet sie auf folgende Weise: Die Zahl der Zähne des Kettenrades wird geteilt durch die Zahl der Zähne des Zahnkranzes, und das Ergebnis wird mit der Höhe des Hinterrades malgenommen. Beispiel: $19 : 7 = 2\frac{5}{7} \times 28 = 76$ englische Zoll Uebersetzung. Aus der Uebersetzung lässt sich nun die Entfaltung, das heisst der bei einer ganzen Kurbelumdrehung zurückgelegte Weg, berechnen wie folgt: Ein auf beispielsweise 76 übersetztes Niederrad entspricht einem Hochrade mit einem Durchmesser von 76 Zoll engl. Da nun 1 Zoll engl. = 2,54 cm ist, so beträgt der Durchmesser des Hochrades $76 \times 2,54 = 193$ cm = 1 m 93 cm. Nimmt man nun diesen Raddurchmesser mit 3,14 mal, so erhält man den Radumfang, also den Weg, den das Rad bei einer ganzen Kurbelumdrehung zurücklegt. Dieser ist im vorliegenden Falle $1 \text{ m } 93 \text{ cm} \times 3,14 = 6 \text{ m } 06 \text{ cm}$. Demnach beträgt die Entfaltung 6 m 06 cm. Wieviel km man in der Stunde zurücklegt, findet man nun auf folgende Weise: 6 m 06 cm ist rund der 165. Teil von 1 km. Wir suchen nun den 165. Teil von 1 Stunde, das sind rund 22 Sekunden. Nun zählen wir die Pedalumdrehungen während 22 Sekunden. Die Zahl der in dieser Zeit gemachten Pedalumdrehungen giebt die Zahl der in einer Stunde zurückgelegten km an; erfolgen also bei einem auf 76 übersetzten Rade in der Zeit von 22 Minuten 18 ganze Pedalumdrehungen, so beträgt der pro Stunde zurückgelegte Weg 18 km.

Nahrungs- und Erfrischungsmittel auf Radtouren.*) Dass nicht jedes Genussmittel dem Radfahrer auf Touren zugesagt oder die erhoffte Wirkung bringt, hat wohl jeder, der es liebt, längere Ausflüge zu machen, an sich selbst erfahren. Mag man Gegner oder Anhänger der vegetarischen Diät sein, so muss doch zugegeben werden, dass für den Radfahrer ein übergrosser Fleischgenuss nicht allzu zuträglich ist, in vielen Fällen sogar schädlich sein kann, denn die Verdauung des Fleisches geht langsamer von statten, als die der Gemüse, Früchte, oder des

*) Entnommen dem „Praktischen Wegweiser“, Würzburg. Wir können ein Probeabonnement auf diese vielseitige, wöchentlich bis zu 40 Seiten starke Zeitschrift unsomewhat unseren Lesern empfehlen, als das Quartal bei allen Postämtern und Briefträgern nur 30 Pfg., frei ins Haus 45 Pfg., kostet.

Brot. Am zuträglichsten ist der Genuss weichgekochter Eier. Zucker ist ebenfalls eines der besten Nahrungsmittel für Radfahrer, und es ist besonders neueren Forschungen vorbehalten gewesen, auf die zuträgliche Wirkung desselben hinzuweisen. Man wird ihn am besten in seiner Zubereitung mit Kakao als Schokolade bei sich führen und von Zeit zu Zeit kleine Stückchen geniessen. Ein weit grösseres Bedürfnis fühlt der Radfahrer für flüssige Nahrung bzw. Erfrischungsmittel, und gerade in der Auswahl dieser ist die grösste Vorsicht geboten. Vor dem Genuss des Bieres ist entschieden zu warnen, besonders an heissen Tagen; seine erfrischende Wirkung ist, abgesehen von einem nachteiligen Einfluss auf die Gesundheit des Radfahrers, eine nicht bedeutende. Ein leichter Wein, stärkere Weine mit Wasser oder einem Säuerling verdünnt können unbedenklich genommen werden. Milch könnte als das beste Getränk bezeichnet werden, doch sollte sie immer abgekocht genossen werden; besonders an heissen Tagen ist die Gefahr, dass Krankheitsstoffe in der Milch enthalten sind, nicht so gering. Als Getränk, welches man in einer Flasche bei sich führen kann und sehr erfrischend wirkt, könnte ein schwacher Aufguss von chinesischem Thee bezeichnet werden, dem man etwas Cognac oder Rum beigefügt hat; sagt es dem Geschmack zu, so kann das Getränk versüsst werden. Man kann event. den Aufguss etwas konzentrierter herstellen, um ihn auf längeren Touren als Limonadenextrakt zu verwenden. In gleicher Weise lässt sich aus Kaffee ein angenehmes Erfrischungsmittel herstellen. Thee und Kaffee sind als künstliche Anregungsmittel zu betrachten, welche die Erschlaffung auf natürliche Weise bannen, indessen nicht als schädlich zu betrachten sind. Zu dieser Kategorie zählen auch die Kola- und Cocapräparate, deren Gebrauch jedoch eher Bedenken zulässt, jedenfalls ist ihre Wirkung nicht besser als die der vorgenannten Mittel. Citronensaft in Wasser und mit Zucker versüsst ist gleichfalls ein angenehmes und gesundes Erfrischungsmittel, indessen ist dieses auf Touren nicht leicht zu beschaffen. Einen Ersatz bietet die in Drogenhandlungen und Apotheken käufliche Citronensäure, von der man ein kleines Krystall unter Zuckerzusatz in Wasser auflöst. Da ein übergrosser Genuss von Flüssigkeiten Ursache einer übermässigen Schweissabsonderung ist, wird man, um den Durst zu mildern, die Speichelabsonderung im Munde durch Kauen einfacher Stoffe begünstigen. Ein Blatt chinesischem Thees, ein Grashalm, schliesslich sogar ein Steinchen, hat oft ausgezeichnete Wirkung. W.

Auf Strasse und Bahn.

Das Leipziger Rennen am 16. und 17. September hatte am Sonnabend unter der Ungunst des Wetters zu leiden. Bis gegen vier Uhr nachmittags regnete es, und die Rennfahrer weigerten sich zu fahren, obwohl die Bahn rasch abtrocknete. Die für diesen Tag angesetzten Vorläufe mussten daher auf den folgenden Sonntag verschoben werden. Die Rennen dieses Tages wickelten sich, dank der bewährten Leitung, glatt und rasch ab und verliefen ohne jeden Unfall. Nachstehend die Ergebnisse: Hauptfahren. 1000 m. 1. Arend 1:50 $\frac{1}{8}$, 2. Seidl, 3. Ellegaard. Vorgabefahren. 1609 m. 1. Ellegaard 2:3 $\frac{1}{2}$, 2. Parlby, 3. Mayer. Zweisitzer-Hauptfahren. 3000 m. 1. Seidl-Kudela 4:52 $\frac{1}{8}$, 2. Ellegaard-Hansen, 3. Heering-Mayer. Diese drei Rennen waren ebenso wie ein Mehrsitzer-Prämienfahren über 5000 m ausgeschrieben für Berufsfahrer. In letzterem zeigte die letzte Runde folgende Reihenfolge: 1. Fünfsitzer Mulder 6:5, 2. Parlby-Broka, 3. Heering-Delcu, 4. Seidl-Kudela. Für Herrenfahrer waren ausgeschrieben ein Vorgabefahren über 1609 m und ein Mehrsitzer-Hauptfahren über 3000 Meter. Ersteres sah den Malmann, unseren Meisterfahrer Alfred Schneider, als überlegenen Sieger in 2:12 $\frac{1}{8}$ vor Stegmann und Anders, das letztere fuhr Schneider-Stegmann in 5:4 $\frac{1}{8}$ vor Damm-Anders und Schumann-Albrecht nach scharfem Endkampfe sicher nach Hause.

Die Meisterschaft des Gaues 21 Sachsen des D. R. B. war ein mässiges Rennen und brachte obendrein ein irreguläres Resultat dadurch, dass in der Zielkurve der Leipziger Agsten, offenbar der beste Mann im Felde, auf

den Rasen gedrängt wurde und dadurch aus dem Endkampfe ausschied. Die Meisterschaft fiel an Wilhelm Albrecht (8:54 $\frac{1}{8}$), 2. Schumann, 3. Rodeck-Weissenfels.

Die Rennen in Weissenfels a. S., Sonntag, den 24. September waren nur für Herrenfahrer ausgeschrieben und verliefen ohne Unfall. Nachstehend die Ergebnisse: Erstfahren. 2000 m. 1. O. Fietsch, Leipzig; 2. F. Rüb, Leipzig; 3. G. Ehlers, Weissenfels. Sportplatzfahren. 3000 m. 1. A. Schneider, Leipzig; 2. Paul Damm, Leipzig; 3. H. Agsten, Leipzig. Niederradvorgabefahren. 3000 m. 1. O. Stegmann, Gotha (50); 2. P. Horeche, Weissenfels (150); 3. P. Damm, Leipzig (30 m). Mehrsitzer-Vorgabefahren. 3000 m. 1. Schneider-Stegmann (0); 2. Damm-Anders (40); 3. Ursinus-Rodeck (100). 25-km-Fahren mit Schrittmachern. 1. P. Damm, Leipzig; 2. O. Stegmann, Gotha; 3. E. Rodeck, Weissenfels.

Briefkasten.

R.-Cl. A., W. Na, Euren Banner Gürtel und die Handschuhe habt Ihr ja wohl glücklich wieder? Herr Dr. B. lässt fragen, ob die „in Gedanken stehen gebliebenen“ Hausschuhe auch einem von Euch gehören. D. S.

Vertauscht! Mir ist am vorigen Sonntag in Gärnitz zum Stiftungsfest meine Sportmütze vertauscht worden. Die ich erhalten habe ist grünlich, die meinige dunkelgrau. Ich bitte um gefl. Austausch. Louis Schaaf.

Herrn B.-V. B. K., R. Für freundliche Grüsse danken herzlichst Wagner und Böhm.

Litteratur.

Wir veröffentlichen an anderer Stelle eine sehr interessante Abhandlung über die Sattelfrage, deren Abdruck uns der „Praktische Wegweiser“, Würzburg, überlassen hat. Wir verfehlen nicht, auf dieses Blatt, das in allen Fragen des praktischen Lebens, der Technik etc. Belehrung bietet, aufmerksam zu machen, umsomehr als es bei wöchentlichem Erscheinen nur 30 Pfg. vierteljährlich kostet. Das Abonnement geschieht nur bei den Postanstalten.

Zwischen mit Schnee und Eis bedeckten Bergriesen winden sich in der Schweiz und Tirol die meisten Strassen, sind für den Radfahrer der vielen Steigungen wegen zwar anstrengender, als die in der Ebene befindlichen, bieten aber durch die romantische Schönheit einen unvergleichlich hohen Genuss. Blatt 26. West-Tirol und Ost-Schweiz der beliebten Freytagschen Radfahrerkarten, Massstab 1:300000 (Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien VII/1 und Leipzig), welches eben zur Ausgabe gelangt, behandelt einen hervorragenden Teil dieses Gebietes: es reicht von Frauenfeld, dem Züricher See, Glarus und Bellinzona bis zum Bodensee (Lindau, Bregenz), Innsbruck und Bozen, umfasst also die weltbekannten prächtigen Oetzthaler Alpen, Ortler- und Albula-Gruppe, Tödi-Kette, Rätikon etc. Das im Massstabe 1:300000 sorgfältig gearbeitete Blatt bildet die notwendige Verbindung zwischen den früher erschienenen Nr. 23. München und Südbayern — 27. Ost-Tirol und West-Kärnten und 29. Süd-Tirol und Ober-Italien derselben Kartenserie; wir empfehlen die äusserst hübsche Karte, deren Bezeichnungen für Steigungen, Strassen 1., 2. und 3. Ranges ebenso leicht verständlich als übersichtlich sind, unseren Lesern bestens zur Anschaffung. Alle Buch- und Papierhandlungen, gegen Einsendung des Betrages (pro Blatt gefalzt Mk. 1.35, auf japanischem Papier Mk. 1.70) auch der Verlag G. Freytag & Berndt, Wien VII/1 und Leipzig, selbst, liefern jede der bisher ausgegebenen 10 Nummern (ausser den oben genannten noch 19. Bayrischer Wald, Böhmerwald und West-Böhmen — 20. Mähren und Ostböhmen — 24. Ober-Oesterreich und Salzburg — 25. Nieder-Oesterreich — 28. Steiermark und Ost-Kärnten — 30. Krain und Küstenland (Triest, Venedig, Udine, Laibach, Agram).

Die „Mährische Schweiz“, ein durch ihre grossartigen Schluchten — wir nennen nur die „Macoche“! — bekanntes und gerne besuchtes Gebiet, ist zur Gänze auf dem eben erschienenen Blatt 20. Mähren und Ostböhmen von G. Freytag's Radfahrerkarten 1:300.000 (Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien VII/1 und Leipzig) enthalten.

Preis fl. —.80 = Mk. 1.35, auf japanischem Papier fl. 1.— = Mk. 1.70. Die Karte reicht von Brandeis a. d. Elbe bis Jauernig und Freiwaldau, von Tabor und Wittingau bis Sternberg und Bisenz und enthält von bekannten und wichtigen grösseren Städten: Brünn — Olmütz — Prossnitz — Römerstadt — Iglau — Deutschbrot — Königgrätz — Josefstadt — Pardubitz — Chotzen — Mähr.-Trübau — Kolin — Kuttentberg — Czaslau etc. Wir stehen nicht an diese vorzügliche Tourenkarte, deren Angaben über Steigungen, Distanzen, Strassen, den „Freund“ etc. leicht verständlich und verlässlich sind, unseren Lesern wärmstens zur Anschaffung zu empfehlen.

Weltrunde.



à Paris! Die von dem Bezirksvertreter des Bezirks Chemnitz des Sächs. Radfahrer-Bundes, Herrn Stüwe, geplante Wanderfahrt per Rad zur Pariser Weltausstellung verspricht bereits einen grösseren Umfang anzunehmen, da fortwährend neue Anmeldungen und Anfragen von Mitgliedern aller grösseren Radfahrer-Vereinigungen und auch von Einzelfahrern eingehen. Damit sich die Angemeldeten schon vorher kennen lernen und über alle wissenswerten Einzelheiten unterrichtet werden, wird für Ende Oktober eine Versammlung einberufen, in welcher die verschiedenartigsten Fragen besprochen werden sollen. Ferner hat sich der bekannte Wanderfahrer Herr Lehrer Ossmann aus Penig bereit erklärt, einen Vortrag über das französische Land und speziell über französische Strassenverhältnisse zu halten. — Gute und zuverlässige Landkarten, die ein Radfahrer-Verein in Sedan in Aussicht gestellt hat, werden zur Versammlung zur Ansicht ausgestellt werden. — Gleichzeitig sei noch bemerkt, dass nicht alle Teilnehmer der französischen Sprache mächtig zu sein brauchen, da eine genügende Anzahl derselben perfekt französisch spricht. Wer seine Kenntnisse der französischen Sprache jedoch erweitern oder sich die allernotwendigsten Redewendungen leicht aneignen will, dem sei das von Polyglott Kunze's „Kosmos“ in Brüssel herausgegebene Buch „Per Rad zur Pariser Weltausstellung“ empfohlen, in welchem alle Wörter, die ein Radfahrer auf der Reise am notwendigsten braucht, in sehr praktischer und leicht fasslicher Weise zusammengestellt sind. Das Werk ist zum Preise von 1,50 Mk. durch den Buchhandel zu beziehen. Wo nicht erhältlich, wende man sich an die Hauptauslieferungsstelle von C. F. Fleischer, Leipzig, Salomonstr. 16. Anmeldungen werden von Herrn Ober-Postassistent Stüwe, Chemnitz, entgegengenommen.

Das Reichsgericht hat kürzlich entschieden: „Für Unfälle auf der Strasse, welche durch den schlechten Zustand des Pflasters oder mangelhafte Beleuchtung entstehen, ist die betreffende Gemeinde haftbar.“

Eine Distanzfahrt Zittau—Görlitz—Reichenbach—Löbau—Zittau veranstaltete jüngst der Zittauer R.V. „Sturmvogel“. Zu dieser Fernfahrt waren 14 Nennungen eingegangen. Der Start erfolgte früh 5 Uhr an der Görlitzer Strasse, und wurden die Fahrer in 3 Gruppen abgelassen. Der Verein hatte hierzu mehrere Preise gestiftet, und wurden trotz der ungünstigen Einflüsse, welche das Regenwetter in den letzten Tagen auch auf die Hauptstrassen ausübte, ganz gute Resultate erzielt. Die Strecke beträgt 86 km. Die Preise, welche in Geschenken und Widmungen bestehen, wurden den ersten sechs besten Fahrern zuteil. Das Resultat war folgendes: Als Erster erreichte das Ziel (Löbauer Platz) Herr Buchmayer, welcher die Strecke in 2 Stunden 56 Min. 45 Sek. zurücklegte, dann folgten nach der Reihenfolge die Herren: Schröbler (3 St. 10 Min.), Kern (3 St. 19 Min.

15 Sek.), Wagner (3 St. 23 Min. 10 Sek.), Perlich (3 St. 29 Min. 50 Sek.), Breise (3 St. 29 Min. 50 Sek.). Die anderen Fahrer brauchten zur Zurücklegung der Strecke eine längere Zeit. Mit dieser Distanzfahrt hat der Verein „Sturmvogel“ bewiesen, dass er in sportlicher Beziehung Hervorragendes leistet.

Bestimmt und unwiderruflich findet die Leipziger Fahrradmesse in den Tagen vom 20.—25. Oktober statt. Die Vorbereitungen schreiten rüstig vorwärts und lassen erkennen, dass die diesjährige Veranstaltung keineswegs hinter der vorjährigen zurücksteht. Es kann erfreulicherweise vielmehr konstatiert werden, dass im allgemeinen seitens der einzelnen Firmen grössere Plätze als im Vorjahre belegt sind, so dass die Darstellung der Objekte sich bei weitem wirkungsvoller und übersichtlicher gestaltet. Auch die Automobil-Industrie ist gut vertreten und wird lebhaftes Interesse finden, zumal so vorzügliche Gelegenheit zur Vorführung der Motoren geboten ist, indem die um den Krystallpalast liegenden Strassenzüge zu gewissen Tageszeiten für allen weiteren Fahrverkehr polizeilich geschlossen werden. Alle kleinen Mängel, welche die vorjährige Veranstaltung noch aufwies, haben sorgfältige Berücksichtigung gefunden, so dass die diesjährige Fahrradmesse als eine nach allen Richtungen wohl vorbereitete und gut organisierte Veranstaltung bezeichnet werden muss, der auch ein guter Erfolg nicht abgesprochen werden kann.

Das interessanteste Rennen im Grossen Preis von Berlin war unstreitig das 50-km-Dauerfahren. Die Möglichkeit, dass hier die ersten Plätze an das Ausland fallen würden, lag näher als bei der Flieger-Konkurrenz. Verfügten doch die Fremden über einen ausgezeichneten Schrittmacher-Apparat und waren es allererste Kräfte, welche sich am Starte versammelten. Doch der Sieg war unser! Das war es, was uns am Nationalgefühl packte, und den Enthusiasmus der tausendköpfigen Zuschauermenge entzündete. Daher der unbeschreibliche Jubel, als Alfred Köcher als erster die Pfosten passierte. Tom Linton, der bisher unbezwingliche englische Dauerfahrer, der kürzlich in Amerika Triumphe feierte, ebenso die besten französischen Steher Bouhours und Bauge, Inhaber mehrerer Weltrekords, landeten hinter dem Deutschen. Köcher gebrauchte für die 50 km 56 Min. 29 Sek., eine ausgezeichnete Leistung, bei regnerischem Wetter, nasser Bahn und starkem Winde. Dass hierbei der leichte Lauf des Rades eine grosse Rolle spielt, ist unzweifelhaft. Wir können es mit Genugthuung begrüssen, dass Köcher bei all seinen Rennen sich eines deutschen Musterrades bedient und wiederholen an dieser Stelle nochmals: „Köcher siegt auf Brennabor.“

Motorwagen beim Militär. Der Automobilismus hat bei den diesjährigen Manövern insofern eine bedeutende Rolle gespielt, als der Militärverwaltung von verschiedenen Firmen Motorwagen für den Ordonnanz- und Meldedienst zur Verfügung gestellt worden waren. So gingen z. B. am 15. ds. Mts. zwei Wagen der Patentmotorwagenfabrik „Rapid“ in Zürich unter Leitung des königl. württ. Major im grossen Generalstabe von Dörrer nach dem Kaisermanöver, um daselbst für den Ordonnanzdienst verwendet zu werden. Die Führung der Wagen übernahm der Ingenieur Weiss der Firma „Rapid“.

Gegen die Prämierung der Münchener Sport-Ausstellung haben 47 prämierte und 33 nicht prämierte Firmen öffentlich einen Protest erhoben. Er lautet: „Die heute versammelten Aussteller bringen hiermit zum Ausdruck, dass die Prämierung in der Allgemeinen Deutschen Sport-Ausstellung nicht als einwandfrei angesehen werden kann. Auf Grund der vorliegenden zahlreichen Reklamationen muss ausgesprochen werden, dass das Preisgericht zum Teil nicht mit genügender Sorgfalt und Sachkenntnis geprüft hat, dass die veröffentlichten Begründungen zum grössten Teil nicht im Einklange mit dem Nachtrage zu Ziffer 11 Absatz 1 des Programms und zu 12a der Prämierungsbestimmungen stehen, dass selbst Nichtaussteller prämiert wurden, jedoch Firmen, welche thatsächlich höchst beachtenswerte Gegenstände und Fabrikate ausgestellt haben, seitens der Preisrichter unbeachtet blieben, schliesslich, dass es als ein Missverhältnis bezeichnet werden muss, wenn auf die am

wenigsten in den Rahmen der Ausstellung passende Kost-
abteilung verhältnismässig die meisten goldenen Medaillen
verteilt wurden. Diese Umstände veranlassen die An-
wesenden, die verteilten Auszeichnungen als entwertet
zu bezeichnen und zurückzuweisen.

Das Schöffengericht in Mannheim verhängte kürzlich
eine harte Strafe über einen Maurergehilfen, der an dem
vor einer Wirtschaft stehenden Fahrrad eines Arbeiters
die Gummireifen zerschnitten hatte. Es erkannte auf
sechs Wochen Gefängnis.

Der Kärntner Radfahrer - Gauverband veranstaltete am
15. August in Spittal a. d. Drau seinen IX. Gautag, der
einen sehr schönen Verlauf nahm, dank der umfassenden
Vorkehrungen, die der festgebende Oberkärntner Rad-
fahrer-Verein unter Leitung seines Obmannes, Herrn
Görner, getroffen hatte. Bei der Vorstandswahl wurde
Herr Joh. W. Adler zum I. Vorsitzenden wiedergewählt,
als Stellvertreter die Herren Leop. Rautnig-Klagen-
furt und L. Görner-Spittal. Als Fahrwarte wurden
die Herren Timmel, Virant und Tuch-Klagenfurt, als
Schriftwarte die Herren Stolz, Heinzl und Renger-
Klagenfurt, als Säckelwarte die Herren Klingenstein,
Thurner-Klagenfurt und Wessely-St. Veit gewählt. Als
Sportwart fungiert Herr Dr. Josef K. Maresch-Klagenfurt.
Der bisherige Zeitungszwang wurde aufgehoben und be-
schlossen, die amtlichen Nachrichten in sämtlichen
deutschvolklichen Sport- und Tageblättern zu veröffent-
lichen, bis ein eigenes amtliches Bundesorgan erscheint.
Eine Gesamt-Unfallversicherung für sämtliche Gaumit-
glieder soll eingeführt werden. Der nächstjährige (X.)
Gautag wird in besonders feierlicher Weise in Klagen-
furt am 15. August stattfinden. Nachmittags fand eine
Festauffahrt statt, an der sich gegen 200 Radler be-
teiligten und den Begrüßungsworten des Spittaler Bürger-
meisters, die Herr Adler erwiderte, lauschten. Dann
wurde ein Ausflug nach Seeboden unternommen, abends
vereinigte man sich zu einem Kränzchen in Sorgos
Gartensalon, das bis in die Morgenstunde währte.

Der Holländer Dickentmann siegte am 3. September im
25-km-Rennen auf der Praterbahn in Wien mit $2\frac{1}{2}$ Stun-
den vor Larwin. Trotz des starken Regens gelang es
Dickentmann den von Struck aufgestellten Rekord in
28 Minuten 58 Sekunden zu schlagen. Das Rennen
wurde auf einem dreijährigen alten „Brennabor“-Bahn-
renner gewonnen.

VI. Haupt-Verbandstag des Tiroler Radfahrer-Verbandes
am 2. und 3. September 1899 zu Innsbruck. Bei äusserst
reger Beteiligung seitens der Verbandsvereine fand am
2. und 3. September zu Innsbruck der diesjährige Haupt-
Verbandstag statt. Eingeleitet wurden die Festlichkeiten
durch den am Sonnabend, den 2. September, im Hotel
„Post“ stattgefundenen Begrüßungsabend. Derselbe ver-
lief sehr unterhaltend und nahm erst in vorgerückter
Stunde sein Ende. Am nächsten Tage fand im Turn-
saale der städtischen Mädchenschule in Anwesenheit von
80 Delegierten die Hauptverbandssitzung statt. Die Wahl
der Verbandsleitung hatte folgendes Ergebnis: I. Vor-
sitzender: Heinz Bederlunger, II. Vors.: Ferd. Patis, beide
per Akklamation; III. Vorsitzender: Josef Wollek mit 46,
I. Schriftführer: S. Niederleinbacher mit 64, II. Schrift-
führer: F. Neuer mit 64, I. Kassierer: A. Rohmberg mit
38, II. Kassierer: F. Gradischek mit 74, I. Fahrwart:
O. v. Würzer mit 75, II. Fahrwart: C. Heid mit 68, Re-
dakteur: R. Zech mit 75 Stimmen; als Bücherwart: Herr
F. Schirmer. Der die „Wahl des amtlichen Organs“ be-
treffende Punkt der Tagesordnung gab Anlass zu einer
längeren Debatte. Herr Zech, verantwortlicher Schrift-
leiter des „Tiroler Radsportes“, entschuldigte die Dürf-
tigkeit des Verbandsorgans mit der notgedrungenen Ein-
schaltung der zu „grossen Clubrubriken“. Zum Schlusse
wurde das Verbandsorgan beibehalten. In den Sport-
ausschuss wurden gewählt die Herren O. v. Würzer und
F. Neuer und in das Ehren- und Schiedsgericht die
Herren: Heinz Bederlunger, Innsbruck, I. Vorsitzender;
Ferd. Patis, Hall; O. v. Aigner, Innsbruck; A. Gratzler,
Innsbruck; Dr. Kinzele, Bozen; F. Aschberger, Meran.
Ersatzmänner: Ed. Linser, Innsbruck; J. Muneretto, Inns-
bruck; ferner als Vertreter für den Central-Ausschuss
des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Tirol Herr
R. Wollek. Ein Antrag des B.-C. Innsbruck, der Tiroler

Radfahrer-Verband soll aus dem Kartell der selbständigen
Herrenfahrer-Verbände Deutsch-Oesterreichs austreten,
wurde abgelehnt. Im Jahre 1900 sollen keine Rennen
veranstaltet werden; ferner wurde beschlossen, das Früh-
lingsfest 1900 in Bozen und den Haupt-Verbandstag 1900
in Innichen abzuhalten. Berechtigtes Aufsehen erregte
der Antrag des B.-C. Innsbruck: „Man möge den deutsch-
volklichen Radf.-Verein ‚Urda‘ aus dem Tiroler Radf.-
Verbände ausschliessen.“ Dieser Antrag entfesselte einen
Sturm der Entrüstung, und der I. Vorsitzende bemerkte,
dass dies nicht Sache des Haupt-Verbandstages sei, son-
dern laut Statuten nur allein der Vorstandschaft zustehe.
Wastian (Urda) trat in längerer Rede der fleghaften An-
rempelung des B.-C. I. entgegen, weist die Beleidigungen
des Redners des B.-C. I., Schilcher, entschieden zurück und
schliesst damit, dass er, resp. sein Verein, es unter seiner
Würde fände, näher darauf einzugehen. Ein Antrag des
R.-V. „Urda“ auf Abänderung des bisherigen Namens
„Tiroler Radfahrer-Verband“ in „Deutsch-Tiroler R.-V.“
wird, trotz der trefflichen Begründung des Herrn Wastian,
abgelehnt. Ebenso wird bedauerlicherweise der Antrag
des Bozener R.-V. „Tyrolia“, es seien nur Deutsche in
den Verband aufzunehmen, abgelehnt. Zum Schlusse
der Sitzung wurde noch Herr Heinz Bederlunger zum
Ehrenvorsitzenden ernannt. Nachmittags 3 Uhr fand auf
der Strecke Innsbruck—Gries am Brenner die Meister-
schaft des T. R.-V. statt. Die Strasse befand sich in
sehr schlechtem Zustande, nachdem es die ganze Nacht
hindurch geregnet hatte. Von 7 Fahrern landeten:
I. M. Nagele-Meran 1 St. 13 Min., II. Tisi-Trient 1 St.
13 Min. $\frac{1}{2}$ Sek., III. R. Holzhauer-Innsbruck 1 St. 13 Min.
 $\frac{1}{2}$ Sek., IV. H. Matha-Bozen 1 St. 16 Min. Abends fand
im Adambrau die Preisverteilung statt.

Wieder wird uns gemeldet, dass „Brennabor“ am 6. August
in zwei bedeutenden Dauerfahrten allen voran gewesen
ist. In Hannover siegte Dutrieu im 100-km-Dauerfahren
vor dem Franzosen Lesna und Robl, während in Bremer-
haven der erste Preis im 20-km-Rennen für Herrenfahrer
in der Zeit von 26 Minuten 22 Sekunden auf Brennabor-
rad errungen wurde.

Wink für Wanderfahrer. Eine der befahrensten Strecken
in der Schweiz ist die St. Gotthardtstrasse, welche die
Verbindung von Zürich mit den schönen oberitalienischen
Seen und Mailand bildet. Um unnötige Mühe zu er-
sparen, schickt man von Göschenen das Rad per Bahn
durch den Gotthardtunnel nach Airolo und wandert die
ganze Gotthardtstrasse über den Pass (2100 M. Meeres-
höhe) zu Fuss, da man sonst das Rad vier Stunden an-
gestrengt aufwärts und fast so lange abwärts schieben
muss; denn die Serpentina auf der Südseite sind so
steil und kurz, dabei schotterig und an steiler Felswand,
dass ein sehr geübter Fahrer dazu gehört, ohne Unfall
nach Airolo zu kommen. Die Fusswanderung über den
Pass ist grossartig und in einem halben Tag zu machen.
(„Ostmark“.)

Das internationale Patentbureau Carl Fr. Reichelt, Berlin,
teilt uns mit, dass sich seine Bureauräume vom 1. Oktober
1899 ab nicht mehr Luisenstr. 26, II. Etage, sondern
Louisenstr. 36, I. Etage, befinden.

Die stetige Zunahme des Automobilismus, der Motor-
wagen- und Velobesitzer, hat auch im südwestlichen Teile
Deutschlands zur Gründung eines Automobilclubs geführt,
der den Zweck hat, den Automobilsport nicht nur in
dem Domizilorte des Clubs, in Mannheim, sondern auch
in Baden, der Pfalz, Hessen und südlichen Rheinlanden
zu fördern und zu heben. Der bekanntlich unter dem
Namen „Rheinischer Automobilclub“ ins Leben getretene
Verband, zählt heute schon annähernd 50 Herren aus
den besten Gesellschaftsklassen und aus allen Teilen und
Städten seines Verbreitungsbezirkes zu seinen Mitglie-
dern. Der Vorstand besteht zur Zeit aus folgenden
Herren: I. Vorsitzender: Eugen Benz, Schriftführer:
Richard Herbst, Verbandsredakteur: Andr. Josef Keil,
Kassierer: Ingenieur E. Kaufmann, Beisitzende: Fritz
Held und Huenges. — Die gesteckten Ziele sucht der
Club zunächst durch allwöchentliche offizielle Club- und
gemütliche Sitzungen bez. Zusammenkünfte zu erreichen.
Erstere finden jeden Sonnabend Abend im provisorischen
Clublokale „Zum alten Fritz“, H. 6, letztere jeden
Donnerstag Abend statt. Ferner durch Veranstaltung
von Club- und Wettfahrten, Ausstellungen etc. So findet

z. B. an einem der nächsten Sonntage eine gemeinschaftliche Motorwagenfahrt statt, die diesbez. Verhandlungen sind bereits im Gange. Auch sollen Benzinstationen, Ortsvertretungen bez. Sektionen errichtet werden, sowie die Mitglieder durch wissenschaftliche Vorträge in den Clubabenden, Anschaffung von Fachliteratur etc. Belehrung über ihr Vehikel erhalten. Weitere Anmeldungen zu dem nutzbringenden sportlichen Verbands nimmt der Vorstand jederzeit entgegen. Gäste sind zu den Vereinsabenden herzlich willkommen.

Wir machen die verehrlichen Firmen, welche für Ihre Geschäftszwecke einen Pneumatic-Transport-Wagen in Benutzung haben, darauf aufmerksam, dass Dunlop-Pneumatic-Reifen, auch speziell diesen Wagen angepasst, geliefert werden. Die Reifen sind sehr elastisch und dauerhaft und eignen sich vorzüglich für Transport-Wagen.

Der „Grosse Preis von Berlin“ ist gewesen. Die drei Pistolenschüsse, welche am letzten Sonntag auf der Friedenauer Bahn die Beendigung des Sechsstunden-Rennens anzeigten, haben ein sportlich seltenes Ereignis geschlossen. Leider war der beste Vertreter Deutschlands, Alfred Köcher, infolge einer starken Erkältung behindert, sein ganzes Können zu entfalten. Der beliebte Friedenauer musste schon nach einer Stunde das Rennen aufgeben, da er ohne Erfolg kämpfte. Die stärkste Waffe gegen ausländische Konkurrenz ging somit verloren. Dagegen zeigte der Münchener Josef Fischer eine Frische und Ausdauer, dass ihm Leute wie Huret und Baugé nicht gefährlich werden konnten. Wenn er auch als Dritter hinter Walters (England) und Bonhours (Frankreich) landete, so ist seine Leistung von 280 km in 6 Stunden nur Weniges hinter dem Weltrekord. Zu bemerken ist, dass Fischer eine Brennabor-Maschine benutzte, welche er nicht einmal zu wechseln nötig hatte.

Der Gemeinderat von Graz hat in seiner Sitzung vom 20. September den Beschluss gefasst, eine neu angelegte Strasse nach dem Erfinder unseres Rades Freiherrn v. Drais zu taufen. — Die Draisstrasse befindet sich im südlichen Teile der Stadt und führt in unmittelbarer Nähe der Noricum-Fahrradwerke von Cless & Plessing vorbei.

Tandem-, Drei-, Vier- und Mehrsitzer-Fahrer werden darauf aufmerksam gemacht, dass die Dunlop-Compagnie einen besonders starken Mehrsitzer-Reifen in den folgenden 2 Grössen anfertigt, nämlich 2" und I 3/8". Die Reifen tragen auf der Innenseite der Decken einen entsprechenden Stempel.

Die Vorzüglichkeit des von den Sächsisch-Böhmischen Gummiwarenfabriken gefertigten Real-Pneumatik besingt

in dem Werkchen „Das Rad in Reimen“ eine poetische Seele wie folgt:

Einst hatt' ich auf meinem Rade
Zwei Reifen, die nicht egal;
Ich wusste nur, dass der eine
Ein wirklicher echter „Real“.
Da ist es denn plötzlich gekommen,
Die Sache war sehr fatal,
Da hat sich der Namenlose
Verliebt in den schönen Real.
Einst hört' ich ein ächzendes Stöhnen,
Es klang wie verhaltene Qual:
„O du herrlicher Vorderrad-Reifen,
O du wonniger süsser Real,
Du hältst ja so lange die Luft an,
Bleibst hart, wie der härteste Stal;
Und ich, ich werde poröse,
O, du herrlicher stolzer Real!
Es ist ja dein Gummi aus Para,
Elastisch und glatt wie ein Aal,
Ich bin ja nur Para-site,
O, du herrlicher stolzer Real.
Dein Ventil ist hermetisch verschlossen,
Und raubt meinem Herzen die Ruh;
Ich weiss es, ein leeres steht offen,
Ein volles Haus schliesst man zu!“
Da ist er ächzend geborsten,
Er zerplatzte mit donnerndem Schall;
Es hat ihn zu Grunde gerichtet
Die Schönheit des stolzen Real.

Zeitgemässe Auffassung. Die Lehrerin diktiert ihren Schülerinnen: „Auf den Rat der alten Base eilte das Kind schnell dem Walde zu.“ Beim Durchsehen der Hefte findet die Lehrerin, dass Mariechen den Satz folgendermassen niedergeschrieben hat: „Auf dem Rad der alten Base eilte das Kind schnell dem Walde zu.“

Radfahrer,

welche in Radfahrerkreisen gut eingeführt sind, können sich durch den Vertrieb von 1a Acetylen-Fahrradlampen hohen Nebenverdienst verschaffen. Billige Preise. Garantie für jede Lampe. Offerten A. B. 60. Exped. d. Bl.

Unentbehrlich für Radfahrer!

Patent-Radfahrröhre, verstellbar.
Prospekt versendet A. L. Növer, Dülmen.

Superbe-Fahrradwerk



Karl Kircher & Co.
Mannheim 53.

**Endlich
habe ich
sie**
die direkte Bezugsquelle der bekannten
erstklassigen

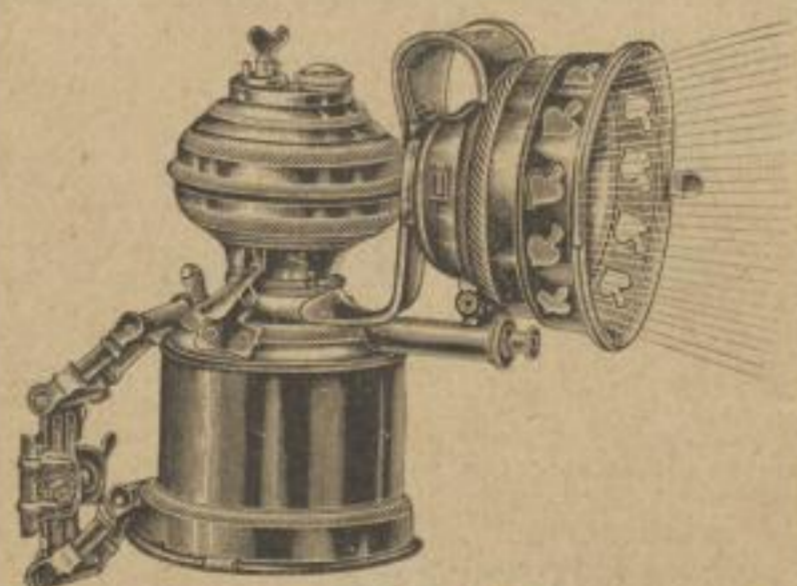
Superbe-Fahrräder.

Wir räumen Händlerpreise direkt dem Privatpublikum ein. Bestes Material laut Katalog, weitgehendste Zahlungsbedingungen, vollste Garantie der Fabrik.



Jeder Radfahrer ist ein Verschwender

wenn er nicht beim Ankauf einer Acetylenlampe
der allerneuesten, äusserst sinnreich konstruierten



Acetylen-Sparlampe „Monopol“

D. R.-P. a.

mit Carbidzellenbehälter und drehbarem Tropf-
system

den Vorzug giebt.

70 Prozent Carbid-Ersparnis gegenüber jeder anderen Lampe.

Einzige Lampe, welche sich durch den geringen Carbidverbrauch schnell bezahlt.
Genaueste Flammen-Regulierung.
Carbidzellenbehälter mit abnehmbarem Deckel und Boden behufs bequemster Reinigung.
Automatische Gaserzeugung.

Alleiniger Fabrikant: Julius Kaufmann, Metallwerke, Zwickau i. S.

70 Prozent Carbid-Ersparnis.

70 Prozent Carbid-Ersparnis.