

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VIII. Jahrg.

Leipzig, 14. Oktober 1899.

No. 21.

Erscheint aller 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 12maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{3}$ % Rabatt.

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

Schluss der Anzeigen-Annahme: Mittwoch vor dem Erscheinungstage.

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

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

Dürrewadel auf dem Kriegspfade.

Jedermann hat das Recht, sich so oft und so sehr zu blamieren, wie es ihm beliebt,“ das war wohl der Gedanke Dürrewadels, als er jüngst den Unionsschlachtesel bestieg, um gegen den Sächsischen Radfahrer-Bund ins Feld zu ziehen.

Wir hatten schon vor Jahren einmal Ursache, uns mit diesem Sportschronisten des „Deutschen Radfahrers“ beschäftigen zu müssen, die damals (No. 18, VI. Jahrgang, vom 21. August 1897) erlittene Abfuhr scheint aber inzwischen vergessen worden zu sein, denn in No. 39 des „Deutschen Radfahrers“ vom 30. September 1899 lässt sich Dürrewadel in seiner bekannten geistvollen Weise also vernehmen:

„Der im allgemeinen ein sehr bescheidenes Stilleben führende Sächsische Radfahrer-Bund sucht sich in seiner Zeitung neuerdings wieder einmal an den anderen Verbänden zu reiben, und so nimmt er in einem Artikel in No. 15 dieses Organs speziell das Tourenbuch der A. R.-U. aufs Korn. Einige in letzterem enthaltene sächsische Teile der grossen Durchgangstouren werden mit der behaglichen Kleinmalerei des eigenen Tourenbuchs jenes Verbandes für sein Sachsenländchen verglichen und daraus auf eine mindere Brauchbarkeit unseres Unionswerkes geschlossen.

„Es tritt hier dieselbe Verkennung des praktischen Zweckes dieses Generaltourenbuches hervor, wie seinerzeit bei der betr. schriftlichen und mündlichen Diskussion vor und in Mainz. Dasselbe soll und kann wirklich nur die Dienste eines Strassen-Kursbuches erfüllen, es soll zusammen mit der dazugehörigen grossen Karte von Mitteleuropa dem Radreisenden in grossen Zügen ein Bild von Richtung, Länge und berührten Städten seiner vorhabenden Touren geben und es ist meines Erachtens sogar schon ein wenig zu viel über dieses allgemeine Gerippe im Inhalt des Buches hinausgegangen. Die Dienste eines Bädickers zu leisten, wird ein Buch, das einen so gewaltigen räumlichen Umfang zu bewältigen hat, nie vermögen, man wird in dieser Beziehung teils auf die genau beschreibenden Bezirkstourenbücher, und wo diese

noch mangelhaft, sogar auf die allgemeine, in grosser Mannigfaltigkeit vorhandene Reiselitteratur zurückgreifen müssen. Man erhebt doch auch niemals den Anspruch, dass z. B. unsere grosse Routenkarte etwas anderes als eine solche, etwa eine Landkarte genaueren Stils, sein soll! Diese ist auch die Mittelbachkarte noch lange nicht und der intelligente, nur einigermaßen genauere Informationen beanspruchende Radtourist muss entschieden sich auch der Hilfe anderer Landkarten und Spezialkarten bedienen, wenn er auch die Profilkarte als Radler an und für sich unter keinen Umständen entbehren kann. —“

Da jeder in der Geschichte und Litteratur des deutschen Radsportes Erfahrene auf die Auslassungen Dürrewadels nicht den geringsten Wert zu legen pflegt, dieser vielmehr in den Augen Vieler nur die unfreiwillige Rolle eines radsportlitterarischen Spassmachers spielt, würden auch wir sein eben zum Abdruck gebrachtes Geschwafel mit einem vergnüglichen Lächeln stillschweigend beiseite legen, wenn wir nicht annehmen müssten, dass dann die wenigen in unserem Bundesgebiete noch vorhandenen Unionisten meinen würden, wir fühlten uns von dem gewaltigen Dürrewadel geschlagen.

Sehen wir uns daher einmal an, was sich zu seiner mit einigen netten Blüten ausgestatteten Stilübung sagen lässt:

„Der im allgemeinen ein sehr bescheidenes Stilleben führende Sächsische Radfahrer-Bund —“

Schon im Eingange verrät der Sportschronist Dürrewadel eine bewundernswerte Unkenntnis dessen, worüber er schreiben will. Wenn er nämlich unter „bescheidenem Stilleben“ sportliche Unthätigkeit meinen sollte, so ist er sehr auf dem Holzwege, er mag nur einmal in unser „Sachsenländchen“ kommen, auf Schritt und Tritt wird er auf Spuren der rastlosen Thätigkeit unseres Bundes stossen. Meint Dürrewadel allerdings, dass man von uns nicht soviel spricht und schreibt wie z. B. von der Union, so geben wir ihm recht und zwar mit Freuden, denn was von der in den letzten Jahren vernommen wurde, war nicht besonders geeignet, diesem Verbands zur Ehre zu gereichen.

„— sucht sich in seiner Zeitung neuerdings wieder einmal an den anderen Verbänden zu reiben —“

Dieser Behauptung stellen wir die bis jetzt noch von niemand bestrittene Thatsache gegenüber, dass wir, so oft wir uns in einem polemischen Artikel mit einem anderen Verbands zu beschäftigen hatten, jederzeit die Angegriffenen gewesen sind. Dürrewadel als genau unterrichteter Sportschreiber weiss das natürlich nicht und behauptet frisch drauf los.

„— und so nimmt er in einem Artikel in No. 15 dieses Organs speziell das Tourenbuch der A. R.-U. aufs Korn. —“

Es ist Dürrewadel selbstverständlich unbekannt, wie wir dazu kamen, uns mit dem Tourenbuche genannten Verbandes zu beschäftigen, wiewohl es in der Einleitung unseres von ihm angeführten Artikels klar und deutlich und wohl auch für Dürrewadel verständlich gesagt ist.

„— Einige in letzterem enthaltene sächsische Teile der grossen Durchgangstouren werden mit der behaglichen Kleinmalerei des eigenen Tourenbuches jenes Verbandes für sein Sachsenländchen verglichen —“

Dürrewadel hat entweder unseren Artikel nicht verstanden oder er kennt sein Unionstourenbuch nicht, möglicherweise ist auch beides der Fall. Wir haben in unserem Artikel nicht nur „sächsische Teile der grossen Durchgangstouren“, sondern auch eine selbständige Tour — Tour 962 — angezogen. Unter der „behaglichen Kleinmalerei“ versteht Dürrewadel neben den mannigfachen Notizen offenbar auch die Angaben der abzweigenden Strecken. Nun, die Ansichten sind verschieden; manche meinen, Aufklärung über Strassengabelungen, Strassenabzweigungen und Strassenkreuzungen sei nicht ganz ohne Wert für den Wanderfahrer.

„— und darauf auf eine mindere Brauchbarkeit unseres Unionswerkes geschlossen —“

Ist uns gar nicht eingefallen. Wir haben nur die unionsseitige Behauptung widerlegt, dass das Unionstourenbuch „der beste Wegweiser für Radfahrer“ sei, soweit das Bundesgebiet des Sächsischen Radfahrer-Bundes in Frage komme.

„— Es tritt hier dieselbe Verkennung des praktischen Zweckes dieses Generaltourenbuches hervor, wie seinerzeit bei der betr. schriftlichen und mündlichen Diskussion vor und in Mainz. —“

Dürrewadel bestätigt hier, dass es auch in der Union eine nicht unerhebliche Anzahl von Mitgliedern giebt, die an dem Unionstourenbuche in seiner gegenwärtigen Gestalt so manches auszusetzen haben. Wenn diese damit einverstanden sind, dass ihre Kritik auf „Verkennung des praktischen Zweckes dieses ‚Generaltourenbuches‘“ beruht, so ist das ihre Sache.

Wir allerdings wollen hiermit festgestellt haben, dass wir den praktischen Zweck des Unionstourenbuches nicht verkennen, auch gar nicht verkennen können, da dasselbe — eine so verdienstvolle Arbeit es auch von Hause

aus gewesen sein mag — heutzutage ein gänzlich überwundener Standpunkt ist und einen praktischen Zweck überhaupt nicht mehr hat.

„— Dasselbe soll und kann wirklich nur die Dienste eines Strassenkursbuches erfüllen, es soll zusammen mit der dazugehörigen grossen Karte von Mitteleuropa dem Radreisenden in grossen Zügen ein Bild von Richtung, Länge und berührten Städten seiner vorhabenden Touren geben. —“

Unsere obige Behauptung von der Zwecklosigkeit des „Generaltourenbuches“ findet ihre Bestätigung durch Dürrewadel selbst. Da er es nicht wagt, den „praktischen Zweck“ desselben aus ihm allein darzuthun, gesellt er ihm als Nothelfer die Tourenkarte zu. Wir wollen aber einmal beides auseinander halten. Um Richtung und Länge der Strecke und die „berührten Städte der vorhabenden Touren“ handelt es sich.

Die Richtung erstens können wir nur aus der Karte ersehen, dazu nutzt uns ein Strassenkursbuch gar nichts, die Länge zweitens kann die Karte — da es sich nach Dürrewadel selbst nur um grosse Züge handelt — ebenfalls sehr gut angeben, dazu braucht man ein Strassenkursbuch ebenfalls nicht, bleiben also noch die Angaben bezüglich der Städte. Wozu Dürrewadel da ein Buch braucht und warum ihm die Karte nicht genügt, ist uns unverständlich, da er mit diesen Angaben offenbar nur die Städtenamen meint, wie aus seinen weiteren Ausführungen hervorgeht.

„— und es ist meines Erachtens sogar schon ein wenig zu viel über dieses allgemeine Gerippe im Inhalt des Buches hinausgegangen. Die Dienste eines Bädikers zu leisten wird ein Buch, das einen so gewaltigen räumlichen Umfang hat, nie vermögen, man wird in dieser Beziehung teils auch die genauer beschreibenden Bezirkstourenbücher, und wo diese noch mangelhaft (oder überhaupt nicht vorhanden, nicht wahr? D. V.) sogar auf die allgemeine, in grosser Mannigfaltigkeit vorhandene Reiselitteratur zurückgreifen müssen. —“

Dürrewadel scheint uns ein etwas umständlicher Herr zu sein, wenn er nach diesen seinen Ausführungen bei Entwurf einer Radtour noch das „Generaltourenbuch“ verwendet. Wir wollen ihm ein kürzeres Verfahren angeben: Man stellt sich praktischer Weise die Route auf Grund der Karte fest. Alles andere findet man dann in den „genaueren Bezirkstourenbüchern“ bez. in der „mannigfaltigen Reiselitteratur“. Das „Generaltourenbuch“ aber ist nicht nur — wie wir in unserm frühern Artikel schon dargethan haben, nicht nur nicht der beste Wegweiser für Radfahrer hier bei uns im „Sachsenländchen“, sondern überhaupt beim gegenwärtigen Stande der auf das Radwandern bezüglichen Litteratur durchaus veraltet und ohne irgend einen praktischen Zweck, was für jeden Unbefangenen Dürrewadel selbst in seinen angezogenen Ausführungen unbeabsichtigter Weise auf das Ueberzeugendste nachgewiesen hat.

B.

Nochmals der „Sitz auf dem Fahrrad“.

Von Prof. Dr. med. R. F.



Als Anatom und Radler seit 19 Jahren zu einem Urteil in der genannten Frage einigermaßen berufen, möchte ich auf einen interessanten mit A. W. unterzeichneten Artikel im „Praktischen Wegweiser“, Würzburg, zurückkommen. Ich muss vorausschicken, dass ich diese Frage für eine ganz besonders wichtige halte.

Früher kamen die Nachteile des Radfahrens auf die Gesundheit nicht für weitere Kreise in Betracht, da wir Hochradler nur eine kleine Gemeinde bildeten. Jetzt ist das anders geworden: das Fahrrad ist aus einem Luxus- ein Gebrauchsgegenstand geworden, es fährt fast jeder und es fahren sehr viele täglich mehrere Stunden in ihrem Beruf. Im Laufe der Zeit treten daher jetzt neben den Vorteilen auch immer mehr solche Nachteile des Radelns zutage, die es bei längerer Ausübung allmählich auf die Gesundheit haben kann. Zum Teil zeigen sich diese Nachteile auch deshalb jetzt mehr, weil jetzt auch viele weniger widerstandsfähige Personen radeln, während früher fast nur die jugendkräftigsten Leute das Rad bestiegen. Einer der Hauptschäden fällt dem fehlerhaften Sitz zur Last. Da muss ich dann von vornherein ganz kategorisch erklären, dass vom gesundheitlichen Standpunkt aus lediglich ein anatomisch richtig gebauter Sattel zulässig ist. Es ist geradezu unglaublich, mit welcher Zähigkeit sich die sogen. „Reitsättel“ als verbreitetste Sattelart halten, trotz ihrer absoluten Verwerflichkeit vom ärztlichen Standpunkt aus. Der Sitz auf den gewöhnlichen, vorne schmalen, schnabelförmig auslaufenden Sätteln ist ein vollkommen unnatürliches, abnormes Sitzen: keinem Menschen würde es einfallen, sich stundenlang auf die Schneide einer Stuhllehne zu setzen, und doch ist der gewöhnliche Radlersitz prinzipiell dasselbe! Bei diesem sogen. Sitz, der in Wahrheit ein halbes Stehen auf den Pedalen mit Aufstützen des „Dammes“ (oder Mittelfleisches) auf die Sattelschneide ist, werden die Weichteile dieser Gegend, die besonders empfindlich und durch ihre Lage von der Natur für gewöhnliche Verhältnisse besonders geschützt sind, aufs grösste misshandelt. Die Folgen der Misshandlung sind je nach der Widerstandskraft des Individuums verschieden schwere, doch wird fast jeder Radler, wenn anders er darauf achtet, nach einer längeren Tour auf einem Schnabelsattel Zirkulationsstörungen (Erblassen, Blauwerden, Taubsein etc.) in den Weichteilen der Gegend beobachten können. Meist gleichen sich die Störungen bald wieder aus, bei regelmässiger Wiederholung tritt aber doch eine dauernde Schädigung der Gewebe ein. Noch schwerer sind die Schädigungen der inneren Organe der Gegend durch den Schnabelsattel, da nicht nur ihre Blutversorgung durch seinen Druck leidet, sondern sie selbst und ihre Nerven durch die den Damm treffenden, andauernden klopfenden Bewegungen der Sattelschneide direkt Schaden leiden. Diese inneren „Radelschäden“ kommen jetzt erst allmählich immer häufiger zur ärztlichen Kenntnis, weil ihre Ursache leider nicht erkannt war. Man glaubt ja nicht, diese Schädigungen könnten nur bei besonders schmalen Sätteln eintreten, sie treten bei allen, auch bei hinten breiten Schnabelsätteln ein, denn im Verlauf des Fahrens rutscht der Körper allmählich auf den Schnabel nach vorn. Lässt man den Sattel steil nach vorn ansteigen,

dann findet zwar kein nach vorn Rutschen bis zur Spitze statt, aber der Damm wird an die ansteigenden Sattelteile angepresst. Der beste Beweis dafür, dass auch auf relativ breiten Schnabelsätteln, sogar solchen mit besonderen Sitzpolstern (für die Sitzknorren bestimmten Auflagerungen) der Damm auf dem Schnabel wie auf einer Schneide reitet, ist die Abnutzung des Schnabelleders. Sowie die vorne schmalen Sattelteile bei längerem Gebrauch Zeichen der Abnutzung aufweisen, ist das ein Beweis dafür, dass der Sattel den Damm gedrückt hat, auch wenn der Radler selbst es (infolge von Indolenz oder Abstumpfung) nicht unangenehm empfunden hat. Bei einem richtig gebauten zweiteiligen Sattel mit mittlerer Rinne muss man zwischen dem Sattel und Damm des in ungezwungener Haltung darauf sitzenden Radlers in der Mittellinie einen Finger oder dicken Bleistift vollkommen zwanglos hindurchführen können, wie das beim Sitzen auf einem Stuhl oder einer Bank der Fall ist. Ist das nicht möglich, so ist der Damm eben nicht wirklich frei, sondern gedrückt, wie das bei vielen Sattelmodellen der Fall ist, bei denen die Höhendifferenz zwischen den Sitzknorrenpolstern und dem Sattelschnabel so gering ist, dass im Verlauf des Fahrens der Radler doch auf den Sattelschnabel zu sitzen kommt. Wenn hier und da behauptet wird, der Mangel des Schnabelfortsatzes bei den Damensätteln entspreche nicht hygienischen Forderungen, sondern nur dem praktischen Bedürfnis beim Ab- und Aufspringen, so muss ich dem auf das Entschiedenste widersprechen. Der Mangel des Schnabels ist gerade für den Damensattel eine ganz fundamentale hygienische Forderung, denn ein Damensattel, der überhaupt die Möglichkeit des Sitzens auf einer Schneide oder einem Schnabel bietet, ist geradezu ein gefährliches Instrument, dessen den weiblichen Organismus schwer schädigende, nervenzerrüttende Wirkung leider schon mehrfach zu ärztlicher Kenntnis gelangte, noch häufiger aber leider verkannt wird. Es ist eine dringende Pflicht jedes Arztes oder Beraters beim Einkauf eines „Damenrades“ unbedingt auf die Anschaffung eines vorne nicht schmal auslaufenden Sattels zu dringen. Durchaus unrichtig ist auch die vielgehörte Behauptung, der gewöhnliche Radlersitz sei prinzipiell derselbe wie beim Reiten auf dem Pferd. Bei letzterem ist der Sattel bzw. Pferderücken immer so breit, dass von einem Eindringen des Sattels zwischen die beiden beträchtlicheren Sitzknorren keine Rede sein kann. Beim Reiten auf dem Pferde trägt nicht das Mittelfleisch den wesentlichen Druck, sondern das Gesäss und die Innenfläche der Oberschenkel.

Dass trotz der Absurdität des gewöhnlichen Radlersitzes in gesundheitlicher Beziehung diese Sitz- bzw. die sie bedingende Sattelart sich so zäh erhält, hat neben dem technischen Vorteil, den der Schnabel als Befestigung für lange Sattelfedern gewährt, darin seinen Grund, dass man auf einem schmalen, zwischen die Beine eingeklemmten Schnabelsattel natürlich „sicherer sitzt“, als auf einem „dammfreien“, wirklichen Sitzsattel. Selbstverständlich ist auch das „Fahren ohne Hände“ (ohne Anfassen der Lenkstange) auf einem Schnabelsattel, den man zwischen die Beine einklemmen und bei dem man so das Rad direkt mit den Schenkel-Innenseiten dirigieren kann, leichter möglich, als auf einem richtig gebauten

Sattel. Das ist auch der Grund, weshalb so oft Radler oder Radlerinnen, die früher einen Schnabelsattel benutzt haben, sich nicht mit einem anatomisch richtig gebauten Sattel befreunden können; nach einem kurzen Versuch darauf bringen sie ihn gewöhnlich dem Händler zurück mit der Erklärung, nicht darauf fahren zu können. In der That muss man sich erst an die dammfreien Sitz-Sättel gewöhnen und das erfordert einige Zeit. Ist man aber erst an den Sitz-Sattel gewöhnt und fährt wieder einmal auf einem Schnabelsattel, dann fühlt man erst, wie grausam man vorher seinen Körper auf dem Schnabelsattel misshandelt hat. Wer einmal diesen Versuch gemacht hat, der ist gründlich von jedem Vorurteil für den „sicheren“ Sitz auf der Sattelschneide geheilt und sieht ein, dass der anatomisch richtige Bau der Sättel eine absolut nötige Forderung für die Gesundheit des Radlers ist. Dass die in dankenswertester Weise von genanntem Blatte auch in ärztlichen Radlerkreisen nicht zu diesem Resultat geführt hat, kann gar nicht verwundern, weil in dieser Frage selbstverständlich nur derjenige Radler wirklich urteilsfähig ist, der die „anatomischen Sattel“ nicht nur durch einen flüchtigen „Versuch“, sondern durch länger dauernden Gebrauch kennen gelernt hat.

Ein zweiter, schon früher in diesem Blatte ge-
weisselter, die Gesundheit schwer schädigender Unfug, der immer wieder bekämpft werden muss, ist die vorn-
übergeneigte „renner“mässige Haltung der meisten Radler, die zum Teil durch die Form der Lenkstangen, die un-
sichigen „Kuhhornlenkstangen“, künstlich erzwungen

sind. Beim „Rennen“ ist diese Haltung zur Verminderung des Luftwiderstandes natürlich unentbehrlich, aber jeder Rennfahrer muss ja überhaupt darüber klar sein, dass er bei längerem Betreiben dieses Sportes oder Berufes unweigerlich seine Gesundheit opfert. Die stark vorgebückte Haltung des Rennfahrers zieht auch eine eigenartige, nach hinten aufsteigende Sattelstellung nach sich, die dem Rennfahrer ein Gegenstemmen des Gesässes nach hinten ermöglicht, die für den Tourenfahrer aber selbstverständlich gänzlich zu verwerfen ist. Jeder Tourenfahrer sollte sich hüten, ein Rad zu kaufen, auf dem er nicht kerzengrade, vollkommen aufrecht sitzen kann und sollte sich auch selber bemühen, von der Möglichkeit ausgiebigsten Gebrauch zu machen und immer gerade zu sitzen, wie es beim Reiten auf dem Pferde immer zum guten Ton gehört. Jedes länger dauernde Sitzen in gebückter Haltung schädigt den Blutumlauf, die Atmungs- und Verdauungsorgane. Die Schädigung geht bei jugendlichen Radlern, wie Untersuchungen an Gymnasiasten ergeben haben, soweit, dass der Brustumfang fleissig radelnder Gymnasiasten mit Kuhhornlenkstangen in einem Jahr, statt sich erheblich zu vergrössern, sogar wesentlich abnahm!

Darum fort mit den Schnabelsätteln und den Kuhhornlenkstangen und ein kräftiges „All Heil!“ dem gesundheitsmässigen Radeln!

(Mit Bewilligung des „Praktischen Wegweisers“ wiedergegeben.)

Meine Pfingsttour.

Von F. W. König.

Der Mai ist gekommen, die Bäume schlagen aus,
Da bleibe, wer Lust hat, mit Sorgen zu Haus!
Wie die Wolken dort wandern am himmlischen Zelt,
So steht auch mir der Sinn in die weite, weite Welt.
Em. Geibel.

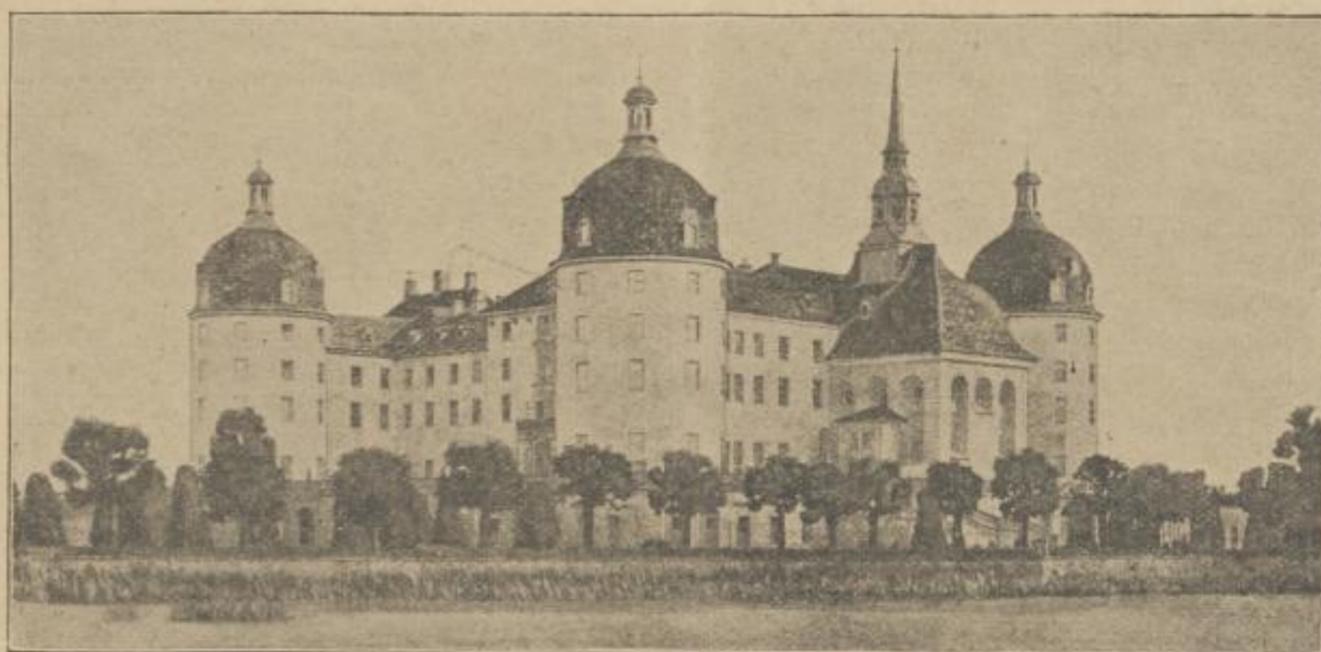
Mit Recht mag der Mai „Wonnemonat“ genannt werden und wohl auch von hundert und aberhundert Dichtern aufs herzlichste besungen worden sein, denn die neuerwachte, in herrliches Grün gekleidete, würzig duftende Natur mit ihren unzähligen in den verschiedensten Farben prangenden Blumen und den aus der Ferne wieder heimgekehrten fröhlichen Sängern ist unstreitig dazu angethan, uns zu erfreuen und für sie zu begeistern. Nach des Winters Rauheit und Einförmigkeit lockt eine schöne Maienzeit unwillkürlich, besonders die Stubenhocker, ins Freie. Aber die wandernden Wolken am Himmelszelt, die die Sehnsucht, in die Ferne zu ziehen, erwecken sollen, müssen früher andere gewesen sein, oder die Anschauungen der alten Dichter und wetterfesten, um nicht zu sagen „wasserdichten“ Naturfreunde waren, nach dem heutigen Geschmacke zu urteilen, von zweifelhafter Güte. Schon seit einer Reihe von über 20 Jahren zog und zieht es mich noch in den Ferien und mit Vorliebe zu Pfingsten hinaus aus dem engen Haus ins Weite der Flur, um die Reize der verjüngten Natur zu geniessen, mir noch unbekannte Gegenden mit ihren Bewohnern zu besehen und deren Sitten und Gebräuche kennen zu lernen; jedoch fast immer spielte mir der so vielfach verherrlichte und ge-

priesene Lenzmonat mit seinen wandernden Wolken die abscheulichsten Aprilscherze, ja mitunter und gerade dieses Jahr betrug er sich gegen mich und sehr viele Pfingstradler, von den Luftschnappern und anderen Ausflüglern will ich gar nicht reden, — höchst rücksichtslos, fast möchte ich sagen: „rüpelhaft“. — Wie immer, so habe ich auch diesmal kurz nach Ostern schon über eine Pfingsttour nachgedacht und mir schliesslich den Spreewald zum Ziel gesetzt. Griebens Reisebuch, Band 51 (50 Pfg.), „Der Spreewald“ und die Sektionen: Leipzig, Dresden, Guben und Dessau der vortrefflichen Mittelbassischen Radfahrer-Karte belehrten mich bis ins Kleinste über das Sehenswürdigste im Spreewalde und nach dort und zurückführende Wege. In kurzer Zeit hatte ich mir die Tour nach meinem Geschmacke zurechtgelegt und meine sonstigen Vorbereitungen getroffen. Ein Gesuch an Petrus um günstiges Wetter schien gnädige Aufnahme gefunden zu haben, und so radelte ich denn am Freitag vor dem Pfingstfeste, nachmittags gegen 4 Uhr, wenn auch nicht gerade mit günstigem Winde, so doch mit guter Laune von der „Heemte“ ab und kam so ziemlich guter Dinge über Berg und Thal abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr in Nossen an, wo ich noch bis gegen 12 Uhr mit einem Kollegen aus L. den vergossenen Schweiß zu ersetzen suchte.

Sonnabends, früh 7 $\frac{1}{2}$ Uhr, bereits mit Gewitterschwüle, ging das Radeln weiter über Meissen, Niederau, Weinböhla, Auer-Gasthof, an dem so reizenden Moritzburg vorüber nach Radeburg, wo ich gerade im rechten Augenblick in „Stadt Dresden“ noch Schutz fand vor einem mit Blitzen und Krachen daherfegenden kräftigen Nassauer. Nach ungefähr zwei Stunden Wartens — 1 Uhr nachmittags — versuchte ich auf dem nassen Wege nach Königsbrück zu kommen, aber kaum an der Krebsmühle vorüber, trieben mich wieder die wandernden Wolken am Himmelszelte mit dumpfem Grollen gleich unheimlichen Gespenstern vor sich her und badeten mich nicht nur im Scheweisse meines eigenen Ichs, sondern gaben mir auch zur Abkühlung eine so energische Tusche, dass selbst die Gummipelerine unwillig wurde und mir ihren Dienst kündigen wollte. In Anbau, in einem mehr als bescheidenen Wirtshause, fand ich Gelegenheit, wenigstens meine Ober-

ab. Die wenigen Kilometer bis Königsbrück legte ich unangefochten von den aufdringlichen nassen Vagabunden und unbekümmert um die weitere Dekoration meines Stahlrosses und meiner beiden Betriebsorgane, teils schiebend, teils fahrend zurück und fand im Bundeshotel „Zum schwarzen Adler“ gastliche Aufnahme. Das Rad erst unter die Wasserleitung und hierauf unter den Händen eines mit Verschönerungsutensilien ausgerüsteten dienst-eifrigen Hausburschen, sah nach einer Stunde wieder sauber und nett aus. Ein in der Nähe befindliches Wäschegeschäft vertauschte mir gegen 11 Mark bereitwilligst zwei wollene Leibwärmer, Papier, Bindfaden und Paketadresse und bald war auch ich in trockner Hülle und einigermaßen salonfähig renoviert. Die durchweichte Wäsche wanderte in dem eingetauschten Papier wohlverpackt per Post zu Muttern zum Trocknen.

An ein Weitergondeln war aber dennoch nicht zu



Königl. Jagdschloss Moritzburg.

hälfte durch einen trockenen Sweater etwas zu restaurieren und die schwarzen Gestalten mit ihren alles durchweichenden Niederschlägen vollends vorüberziehen zu lassen. Gar bald kam die Sonne wieder und belachte schadenfroh das Geschehene. Ich nahm mein Rädchen zur Hand, versuchte zu fahren, musste aber gar bald stolz neben demselben auf Schustersrappen mein Fortkommen suchen; denn der Weg war zu sehr aufgeweicht. Grollend und mit Petrus hadernd, schob ich eine Zeitlang mein beschmutztes Rad bald rechts, bald links, bald in der Mitte der Strasse, ja eine Strecke sogar im Walde zwischen den Bäumen. Da verschwand die höhnende Sonne aufs neue hinter schwarzen Wolken, die mit einer förmlichen Wut hinter mir herkamen. Mit fester Entschlossenheit, der beabsichtigten Buckelwäsche zu entfliehen, bestieg ich meine vortreffliche Scadock-Maschine und suchte, die Unebenheiten, Geleise und Fontänen der Strasse nicht achtend, Glauschnitz zu erreichen, was mir auch nach grosser Anstrengung, jedoch nicht ganz ohne Tusche der wandernden Himmelsgesellen gelang. Im Gasthof „Zum Waldfrieden“ bei freundlichen Wirtsleuten und einem Kannchen Kaffee mit rohen Eiern und Buttersemmeln liess ich meine Unterthanen und den Regenmantel etwas trocknen und schob abermals bei heiterem Himmel

denken, denn, abgesehen von der Beschaffenheit der Strasse, es drohte nun erst die Hauptarmee der schwarzen Luftgebilde mit schweren Geschützen und mächtigen Wasserschläuchen ins Haupttreffen zu rücken und so wurde es auch. Es schien Nacht zu werden — 5 Uhr nachmittags — näher und näher kommendes Rollen und Krachen verkündete die Eröffnung des Manövers und in kurzer Zeit entleerten sich die dunklen Wasserbehälter mit einer Vehemenz, als hätten sie Akkordarbeit und müssten durch ihren Eifer die Steine erweicht werden. Mit dem festen Vorsatze, den andern Tag mich vertrauensvoll dem grossen Bruder zu überlassen, sah ich von der Gaststube aus ziemlich ruhig, jedoch mit griesgrämischen Gesichte der Manscherei zu und delectierte meinen Korpus mit Gräzer und Aal in Butter. Beides verfehlte die gute Wirkung nicht. Stirn und Laune wurden heiterer und auch der Himmel versprach Besserung. Zudem versicherte mir der Herbergsvater, Herr L., als wetterkundiger Bundeshotelwirt mit Bestimmtheit, dass der erste Feiertag schön werde und ich getrost meine Fahrt fortsetzen könnte. Ein Bekannter aus früheren Jahren, den ich hier zufällig als Stammgast antraf, half mir die Langeweile vertreiben, und so schwand denn auch allmählich meine Entrüstung über die nassen Aprilscherze.

(Fortsetzung folgt.)



Aus der Motor-Wagen-Industrie.

Die Bielefelder Maschinen-Fabrik vorm. Dürkopp & Co., Bielefeld, mit Zweigfabrik in Paris unter der Firma Société Anonyme des Automobiles Canello-Dürkopp, Paris (Courbevoie), deren Motorwagen schon gelegentlich der in diesem Jahre in Paris abgehaltenen Motorwagen-Ausstellung von hervorragenden Fachautoritten sehr anerkanntswert ausgezeichnet wurden und allgemeine Beachtung fanden, erweckten auch jetzt wieder auf der Berliner Internationalen Motorwagen-Ausstellung grosses Interesse. Die Firma hat diesem jungen Industrie-Zweige gleich von vornherein die weitestgehende Beachtung dadurch entgegengebracht, dass sie die Fabrikations-Einrichtungen für den Bau solcher Wagen in der umfassendsten Weise getroffen hat und sich für eine rationelle Fabrikation entschied.

Die ersten fertigen und durchaus selbst gebauten Motorwagen, die aus dieser Fabrik hervorgegangen sind, liessen schon an ihrer äusserlichen Beschaffenheit und geschmackvollen Formgebung die gediegene Gesamtkombination verraten. In der That muss man gestehen, dass an den Wagen der Firma Dürkopp & Co. nichts zu finden ist, was das Auge irgendwie unangenehm berühren und den ersteng nstigen Eindruck, den sie auf den Beschauer ausüben, verstimmen könnte. Im Gegenteil, Unter- und Oberbau wirken hier so vorzüglich harmonisch zusammen, dass das Gesamtbild einen wirklich gefalligen Eindruck zurücklassen muss.

In Berlin waren von der Bielefelder Maschinen-Fabrik vorm. Dürkopp & Co., Bielefeld, ausgestellt überhaupt 6 Motorwagen, sämtlich für Personen-Transport bestimmt. Es sind dies 1 Jagdwagen mit und 1 solcher ohne Sonnendach, je für 6 Personen eingerichtet und mit 9—10 PS.-Motor ausgestattet, ferner 2 Viktoria-(Sport)-Wagen, wovon der eine Handrad-, der andere Hebel-Steuerung besitzt; beide besitzen 6—7 PS.-Motor, weiter einen hocheleganten Sportwagen ohne Verdeck, dessen Carosserie ganz aus Aluminium besteht, der Wagen ist ebenfalls mit 6—7 PS.-Motor versehen und für 2 Personen eingerichtet, endlich noch einen wirklich äusserst zierlich gehaltenen zweisitzigen kleinen Sportwagen, ebenfalls hochelegant ausgestattet und 3 PS.-Motor versehen. Dieser letztere Wagen findet ganz besonderen Beifall, da seine ganze Bauart einen sehr vornehmen und vollendeten Eindruck hervorruft.

Der Motor der grösseren Wagen, bis zu 7 PS., besteht aus zwei vertikalen Cylindern, der über 8 PS. aus zwei aneinander gekuppelten vertikalen Cylindern mit Platina-Gl hrohr-Zündung. Er macht pro Minute ca. 800 Touren und ist in einem ganz geschlossenen Ge-

huse aus Eisenblech vorn am Wagen montiert, ähnlich wie dies bei den Panhartschen Wagen ausgeführt ist. Das System ist patentiert, arbeitet sehr exakt, ruhig und entwickelt eine ausserordentliche Leistungsfahigkeit. Die vorzügliche Kombination und wunderbar feine Bearbeitung der Maschine lässt eine hervorragende Dauerhaftigkeit voraussetzen.

Die Wasserkühlung geschieht bei den schwächeren Motoren mittels Heber oder mittels einer besonderen rotierenden Pumpe, welche durch Reibung am Schwungrad oder durch ein an der Regulatorwelle befestigtes Zahnrad in Betrieb gesetzt wird.

Die Kraftübertragung auf das Uebersetzungsgetriebe, welches letzteres eine ganz besonders sinnreiche Konstruktion in Bezug auf das Ein- und Ausschalten der verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten darstellt, erfolgt ver-

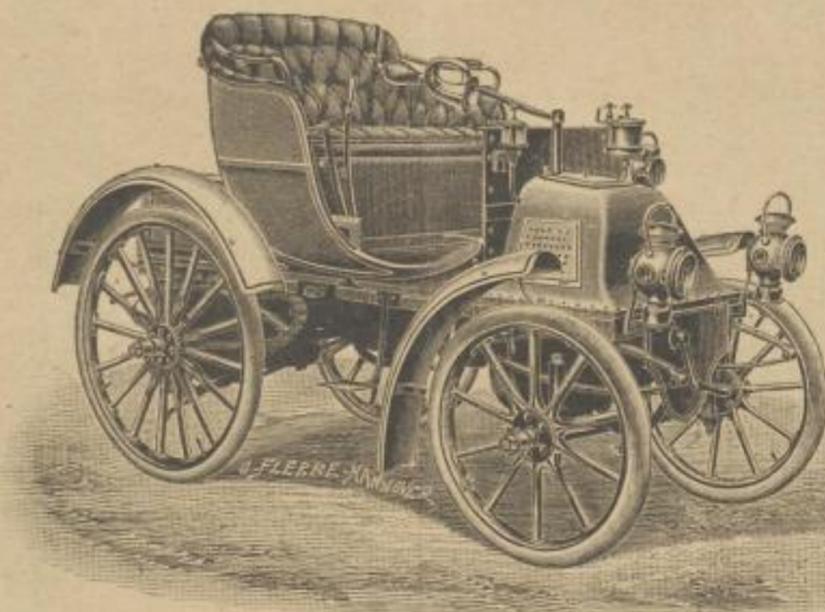
mittels Friktion vom Schwungrade aus. Die Uebertragung von den Zahnkränzen des Differentialgetriebes auf die Hinterräder wird durch Kette bewirkt.

Die Explosion findet ihren Ausweg in dem, in einem Schalldämpfer gelagerten Auspuffer, welches letzteres unter dem Mittelbau des Wagens ruht und trotz einfachster Konstruktion den Vorteil einschliesst, dass das Geräusch ganz erheblich abgeschwächt wird.

Eine besondere Erwähnung verdient die

usserst ingeni se Steuerungs-Einrichtung, da diese die sehr wertvolle Eigenschaft besitzt, dass ein willkürliches Verstellen der Vorderräder, selbst bei einem unvorhergesehenen Anprall an grössere Strassenhindernisse nicht möglich ist. Der Konstrukteur benutzt zur Erreichung dieses Zweckes zwei mit dem Handrad-Führungsrohr unterhalb des Wagens in Verbindung stehende Zahnräder sogen. Kegelräder, wovon das eine am Führungsrohr befestigt ist, während das zweite auf einer mit Schraubengewinde angeschnittenen Welle sitzende in das erste eingreift. Die Welle des 2. Kegelrades erhält ihre Führung durch eine grosse Mutter, die auf einem mit dem Kuppelrohr verbundenen Stutzen befestigt ist. Mit dem Kuppelrohr verbunden sind die beiden Vorderräder. Die Führung der Welle des 2. Kegelrades hat also Zwangsführung, kann also nur dann eine Veränderung erfahren, wenn eine solche durch die Steuerrad- oder Steuerhebelbewegung absichtlich gewünscht wird. Jede Veränderung des Steuerrades oder Steuerhebels bedingt eine Vor- oder R ckschraubung der grossen Mutter, die sich auf der Welle hin- und herbewegen lässt. Ein unvorhergesehener Anprall des einen oder anderen Vorderrades kann dagegen keinen Einfluss auf die Vorderrad-Stellung ausüben. Und gerade dieser Umstand ist von ganz ausserordentlicher Bedeutung für die Sicherheit der Fahrer.

Von der hier nur ganz oberflächlich berührten Kon-



Sportwagen ohne Verdeck. System Canello-Dürkopp.

struktion der grösseren, weicht der kleine Dürkopp-Wagen vollständig ab. Auch er ist nach eigenem System gebaut, indes kommt hier ein anderes Prinzip sehr vorteilhaft zur Verwertung. Bei diesem Wagen ruht der Motor unter dem Hinterteil des Wagens. Der leitende Gedanke, der der Konstruktion dieses Wagens zu Grunde liegt, beruht darin, den Uebertragungsmechanismus zu vereinfachen und ihn so zu gestalten, dass eine beliebige Veränderung der Fahrgeschwindigkeit in praktisch brauchbaren Grenzen möglich ist. Zu dem Behufe sind zwei Geschwindigkeitsvorgelege, eines für langsameren, das andere für schnelleren Gang, vorgesehen, welche durch kräftige Friktions-Kuppelungen mit dem Motor verbunden sind, in deren Verbindung durch die Steigerung der Geschwindigkeit des Motors die Geschwindigkeit des Gefährtes in bestimmten Grenzen (6—30 km pro Stunde) beliebig verändert werden kann.

Die Stärke des Motors ist so bemessen, dass bei geringerer Tourenzahl desselben jede auf Landstrassen vorkommende Steigung überwunden werden kann. Eine selbstthätige Regulier-Vorrichtung verhindert, dass der Motor nicht mehr Kraft äussert als unbedingt der jeweiligen Fahrgeschwindigkeit entspricht. Die Uebertragung der motorischen Kraft auf die Achse der Hinterräder geschieht durch Zahnräder, nicht durch Ketten. Die Cylinder, welche mit Wassermantel und besonders eingesetzten Cylinderrohren versehen sind, sind mit dem Kurbelgehäuse verschraubt. Kurbel- und Vorlegegehäuse

ist ein aus Aluminium-Legierung bestehendes Stück, welches um die Achse der Hinterräder greift, sodass eine Veränderung im Getriebe durch vorkommende Stösse absolut ausgeschlossen und ein sicheres Funktionieren des Getriebes gewährleistet ist. Die Zündung bei diesem Motor erfolgt durch elektrische Akkumulatoren mit Induktor oder durch Glührohre. Der Benzinbehälter ist so bemessen, dass eine Strecke von über 100 km durchfahren werden kann. Die Kühlung des Motors erfolgt ohne Einfügung besonderer Vorrichtungen lediglich nur durch Cirkulation, wodurch auch darin eine wesentliche Vereinfachung und absolute Sicherheit erreicht ist. Die Kühlflächen des Wasserbehälters sind reichlich bemessen.

Das Gestell des kleinen Dürkopp-Wagens besteht aus nahtlosen Stahlrohren, die Räder erhalten Pneumatik mit starken Speichen aus Tiegelgussstahl. Alle arbeitenden Teile laufen in Oel und sind staubdicht verschlossen. Die Hinterradachse besitzt ein Differentialgetriebe. Die Bremsung erfolgt durch Band- und Hebel- oder Spindelbremse.

Wie wir bereits in No. 20 zu erwähnen Gelegenheit hatten, wurden die Wagen der Bielefelder M.-F. v. D. & C. auf der Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin mit der goldenen Medaille ausgezeichnet. Die Leiter der Firma haben somit bewiesen, dass sie das für Fahrräder stets Geltung habende Motto: „Dürkops Räder sind allen voran“ auch auf die Motorwagen auszudehnen mit Erfolg bemüht sind.

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, 1. 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 Radfahrersportes 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.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Bekanntmachung.

Schilder für die Auskunftsstellen sind jetzt wieder vorrätig und ersuchen wir die Herren Bezirksvertreter, denen noch solche fehlen, Bestellungen hierauf bei unserer Geschäftsstelle: L. Plagwitz, Jahnstrasse 44, anbringen zu wollen.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Bekanntmachung.

Die verehrl. Bundesmitglieder werden hierdurch darauf aufmerksam gemacht, dass der Verlag des „Radfahr-Humor“, dessen 13. Jahrgang mit dem 1. Oktober d. J. begonnen hat, sich bereit erklärt hat, dieses Blatt den Mitgliedern des S. R. B. zu einem billigeren als dem normalen Abonnementspreis, nämlich für 6 Mk. statt 8 Mk. bei direkter Zusendung per Kreuzband, für 4 Mk. statt 6 Mk. beim Bezuge durch die Post zu liefern.

Beim Postabonnement ist der volle normale Abonnementsbetrag einzuzahlen und vergütet der Verlag des „Radfahr-Humor“ die Differenz zwischen dem Postabonnement und dem ermässigten Preise gegen Einsendung der Postquittungen.

Leipzig, den 2. Oktober 1899.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Nächste Bundesvorstands-Sitzungen.

Donnerstag, den 26. Oktober und Donnerstag, den 9. November 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.

50 Neuansmeldungen. No. 6355—6403 und 1 unter alter No.

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

Bezirk Borna-Lausigk.

6390. C. O. Backmann, Kaufmann, Frohburg, Penigerstrasse 211.

Bezirk Chemnitz.

6355. Karl Ernst Schulze, Fahrradhandlung, Einsiedel, Hauptstr. 42.

6367. Julius Hermann Eckert, Gastwirt, Mittelbach, Zwickauerstr. 25.

6368. Edmund Beyer, Blumenhandlung, Chemnitz, Königstrasse.

6369. Hermann Geissler, Gastwirt, Einsiedel.

6370. Carl Bernh. Rau, Schlossermeister, Harthau i. S. No. 58.

6371. Rich. Georg Schmutzler, Schlosser, Chemnitz, Jägerstr. 8.

Bezirk Döbeln.

6400. Paul Fischer, Brauereibesitzer, Döbeln i. S.

6401. Otto Pfeifer, Reisender, Döbeln i. S., Burgstr.

6402. Max Geyer, Fabrikant, Döbeln i. S., Burgstadt.

6403. Bernh. Schwarz, Bierverleger, Döbeln i. S., Zimmerstrasse.

4787. Clemens Köhler, Kaufmann, Döbeln i. S., Bahnhofstrasse.

Bezirk Kamenz.

6356. Max Kluge, Maurer, Rammenau b. Bischofswerda, Auf dem Hofe 148.

Bezirk Leipzig.

6357. Robert Voigt, Kürschner, Markranstädt, Parkstr. 6.

6358. Ernst Langrock, Schneidermeister, Markranstädt, Königstr. 25.

6359. Alfred Heyne, Kürschner, Markranstädt, Lütznerstrasse 25.

6372. Karl Bernh. Kölbl, Sattler, L.-Plagwitz, Weissenfelsenstr. 45, I.

6373. Hugo Rosenthal, Mechaniker, L.-Entritzsch, Lindenstrasse 22.

6374. Alfred Lauschke, Kistenbauer, Böhlitz-Ehrenberg, Leipzigerstr.

6375. Fr. Schellenberger, Drogist, L.-Schleussig, Könnerritzstrasse 58.

6376. Otto Hinsche, Gastwirt, L.-Neuschleussig, Könnerritzstrasse 31.

6377. Arthur Georgii, Kaufmann, L.-Schleussig, Jahnstrasse 21.

6389. Otto Bettermann, Presser, Leipzig, Centralstr. 6.

6391. Wilhelm Weschkna, Brühl 44, Café „Roter Adler“.

6392. Robert Schlegel, Nikolaistr., „Elefanten-Schänke“.

6393. Louis Krieger, Kaufmann, Hohestr. 28 (ab 25. Okt. 1899, bis dahin Eberhardtstr. 7, I).

6394. Oskar Sperling, Kaufmann, Nordstr. 17, III, in Firma: Fischer & Peters Nachf., Hallesche Strasse.

6395. Hermann Harseim, Kaufmann, Reudnitzer Str. 21, p.

6396. Oskar Patz, Kaufmann, Humboldtstr. 24, III.

6397. Reinhold Kroll, Kaufmann, Emilienstr. 1, II, r.

6398. Dr. med. Georg Krieger, Alexanderstr. 29, I.

6399. Max Zimmermann, Fabrikdirektor, Pianofortefabrik, Mölkau b. Leipzig.

Bezirk Pleissenthal.

6360. Rich. Grimm, Schneidermeister, Lichtentanne i. S. No. 100.

6361. Max Haberkorn, Strassenarbeiter, Lichtentanne i. S. No. 77.

6362. Hermann Riedel, Glasermeister, Lichtentanne i. S. No. 80.

6363. Bernh. Schirmer, Maurer, Lichtentanne i. S. No. 112 d.

6364. Curt Hertel, Fleischer, Lichtentanne i. S.

6365. Bruno Zeuner, Vorarbeiter, Lichtentanne i. S. No. 104.

6366. Arno Schmutzler, Hüttenarbeiter, Lichtentanne i. S. No. 10 c.

6378. Oswald Teubert, Restaurateur, Werdau i. S., „Centralhalle“.

6379. Ewald Stein, Werdau i. S., Mühlenstr.

Bezirk Zwickau.

6380. Curt Müller, Schlosser, Oberplanitz, Lengenfelderstrasse 300.

6381. Max Angermann, Maurer, Oberplanitz, Hohestrasse 257 g.

6382. Otto Zenner, Bergarbeiter, Oberplanitz, No. 61 b.

6383. Paul Schmidt, Kaufmann, Zwickau, Bahnhofstr. 10.

6384. Emil Zwanzig, Restaurateur, Eckersbach, „Park-Restaurant“.

6385. Bernh. Oertel, Auerbach b. Zwickau i. S.

6386. Fritz Glockentöger, Stellmacher, Zwickau i. S., Bahnhofstr. 50.

6387. Max Gottschald, Restaurateur, Zwickau i. S., „Bergkeller“.

6388. Cletus Kretschmar, Schutzmann, Zwickau i. S., Reichsstr. 1.

Neue Bundeshotels, Restaurants und Gastwirtschaften.

6367. Julius Hermann Eckert, Gastwirt, Mittelbach, Zwickauerstr. 25.
 6369. Hermann Geissler, Gastwirt, Einsiedel.
 6376. Otto Hinsche, Restaurateur, L. Schleussig, Könnertitzstrasse 31, „Zum Waldhof“.
 6378. Oswald Teubert, Restaurateur, Werdau i. S., „Centralhalle“.
 6384. Emil Zwanzig, Restaurateur, Eckersbach, „Park-Restaurant“.

6387. Max Gottschald, Restaurateur, Zwickau i. S., „Bergkeller“.

Besitzwechsel.

Verzogen sind:

5190. Bernhard Haake aus dem Bezirke Leipzig nach Neu-Kaditz b. Dresden, Albertstr. 1.
 5427. Guido Beyreuther aus dem Bezirke Schwarzenberg nach Chemnitz, Zwickauerstr. 87.
 4984. Paul Galle verzogen von Wilsdruff nach Saalhausen a. S. bei Wormlage.

Bekanntmachung.

Wir machen hiermit unsere Mitglieder auf folgenden **Erlass der Königl. Amtshauptmannschaft Chemnitz** nachdrücklichst aufmerksam.

Das Radfahren betreffend.**I.**

Nachdem an den Stellen der fiskalischen Strassen des amtshauptmannschaftlichen Bezirks, wo im Interesse der Sicherheit des Verkehrs und der Radfahrer selbst ein Langsamfahren mit Fahrrädern geboten erscheint, Warnungstafeln aufgestellt worden sind, macht die Kgl. Amtshauptmannschaft Chemnitz unter Zustimmung ihres Bezirksausschusses folgendes bekannt:

Radfahrer haben an den Stellen, wo sich dergleichen Tafeln befinden, mit den Fahrrädern so langsam zu fahren, dass dabei nicht die Geschwindigkeit eines im langsamen Trabe gehenden Pferdes überschritten wird. Zuwiderhandlungen werden, soweit nicht § 3a, Verordnung vom 23. November 1893, einschlägt, mit Geldstrafe bis zu 10 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen für jeden Fall bestraft.

II.

Für die nichtfiskalischen öffentlichen Strassen wird durch örtliche Regulative das Erforderliche angeordnet werden.

III.

Die Amtshauptmannschaft nimmt hierbei Gelegenheit, die Verordnung der Königlichen Ministerien der Finanzen und des Innern vom 23. November 1893, den Verkehr mit Fahrrädern auf öffentlichen Wegen betreffend, in Erinnerung zu bringen und auf die Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft vom 7. und 8. Januar 1895 und vom 16. Juni 1897 hinzuweisen, wonach einsitzige Fahrräder nur von einer Person benutzt und Kinder auf von Erwachsenen benutzten Fahrrädern überhaupt nicht mitgenommen werden dürfen, und wonach die Benutzung rot oder grün geblendeter Laternen an Fahrrädern, endlich aber Wett- und Korsofahrten mit Fahrrädern auf öffentlichen Wegen und Plätzen untersagt ist.

IV.

Da endlich in letzter Zeit wiederholt zu bemerken gewesen ist, dass Radfahrer, wenn sie bei Zuwiderhandlungen gegen die sub III gedachten Vorschriften, insbesondere nächtlicher- und abendlicherweile mit unbeleuchteten Fahrrädern oder bei unvorschriftsmässig schnellem Fahren betroffen worden sind, durch Entteilen der Feststellung ihrer Persönlichkeit zu entkommen gesucht haben, so wird hiermit bekannt gemacht, dass man dergleichen Versuche bei Ausmessung der Strafe berücksichtigen und solchenfalls mit den empfindlichsten Strafen vorgehen wird.

V.

Die Amtshauptmannschaft richtet an den radfahrenden Teil des Publikums die Bitte, den Behörden bei Bekämpfung der Auswüchse des Radfahrwesens thunlichst an die Hand zu gehen und Ausschreitungen der Amtshauptmannschaft anzuzeigen.

Königl. Amtshauptmannschaft Chemnitz, am 8. September 1899.

Dr. Hallbauer.

Wir erwarten von unseren Mitgliedern im Interesse unseres Sports und insbesondere in dem unseres Bundes eine genaue Befolgung obiger Vorschriften.

Der Bundesvorstand.

Horst Wolff, I. Vorsitzender.

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

Dienstag, den 7. November 1899, abends pünktlich 8 Uhr, im Restaurant H. Schiesser, früher Wildner, Leipzig, Kramerstrasse 3.

Der Zeitungsausschuss.

Horst Wolff, Vorsitzender.

Bekanntmachung.

Von allen Seiten sind uns Klagen zugegangen, dass die letzte Zeitung erst Montag, teilweise sogar erst Dienstag eingegangen ist, während wir doch die ganze Sendung Freitag Nacht zum Versand brachten.

Wir haben bereits Gelegenheit genommen, der Post diese Vernachlässigung zu melden und wäre es uns angenehm, von den betreffenden Mitgliedern die Beweise (Kreuzband mit Poststempel) in die Hände zu bekommen, um energisch vorgehen zu können.

Der Zeitungsausschuss.

Horst Wolff, Vorsitzender.

Bekanntmachungen des Sportausschusses.

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

Bekanntmachung, Grenzüberschreitung betreffend.

Hierdurch gebe ich nochmals bekannt, dass unsere werten Bundesmitglieder folgendes genau beachten wollen, damit nicht der Sächsische Radfahrer-Bund, dem wieder das betreffende Mitglied dafür haftpflichtig ist, zu Schaden komme.

1. Für die Passierung der österreichischen Grenze sind eigene Mitgliedskarten vom Sportausschuss des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig, Hohestrasse 48, erhältlich, von welchen Musterkarten bei den einzelnen österreichischen Zollämtern hinterlegt sind.

2. Beim Passieren der Grenze erhält jedes Mitglied auf Grund seiner Mitgliedskarte einen Passierschein seitens der österreichischen Zollbehörde. Bei der Wiederausfuhr ist der vom Eingangszollamt erhaltene Passierschein wieder abzugeben und die Ausfuhr des Rades unter allen Umständen durch das österreichische Grenzzollamt bestätigen zu lassen, da andernfalls, auch wenn das Rad tatsächlich ausgeführt wurde, der Zoll von Mk. 50 bis 60 nachbezahlt werden muss. Die Wiederausfuhr des Rades muss innerhalb 2 Monaten erfolgen.

Zu widerhandelnde sind dem Bunde für jeden Schaden haftbar. (Bundeshandbuch Seite 92, Ziffer 1 und 2.)

Diejenigen Bundeskameraden, welche dieses unterlassen haben, bitte ich sofort dieses nachzuholen oder an mich einzusenden, damit ich die Angelegenheit regeln kann.

Für die Schweiz sowie für Italien sind ebenfalls ähnliche Bestimmungen und bitte ich Bundeshandbuch Seite 95, Ziffer 3 und 4 bzw. Seite 96, Ziffer 2, ganz besonders zu beachten.

Der Sportausschuss.

Radwettfahren auf dem Leipziger Sportplatz.

Der Sächsische Radfahrer-Bund veranstaltete am gestrigen Sonntag Nachmittag für seine Herrenfahrer-Mitglieder verschiedene Rennen auf der Sportplatzbahn. Das grösste Interesse wendete sich den beiden Favoriten Schneider und Damm zu. Schneider gewann die Bundes-Meisterschaft des Sächsischen Radfahrer-Bundes sowohl das Niederrad-Vorgabefahren. Damm landete in der Meisterschaft als guter Zweiter, nur eine Länge hinter Schneider. Im Niederrad-Vorgabefahren belegte er den dritten Platz und im 50-km-Fahren lief er als sicherer Sieger. Im Mehrsitzer-Vorgabefahren konnten Schneider-Damm keinen Anschluss erlangen und gaben vor Antritt der letzten Runde auf. Das Wetter war sehr kühl und etwas windig, sonst aber schön. Die ohne Unfall verlaufenden Rennen begannen punkt 2 Uhr und endeten 6 $\frac{1}{2}$ Uhr bei eintretender Dunkelheit.

Ergebnisse:

1. **Erstfahren.** 2000 m. 3 Ehrenzeichen. Vorläufe über 1000 m. 1. Vorlauf: 1. Br. Oppermann-Leipzig in 1 Min. 27 Sek., 2. Paul Korb-Raschau. 2. Vorlauf: 1. Martin Lindner Leipzig in 1 Min. 25 Sek., 2. Arno Gasch-Schweikershain. 3. Vorlauf: 1. Oswin Kunze-L.-Connowitz in 1 Min. 28 Sek., 2. Richard Vogelgesang-Leipzig. 4. Vorlauf: 1. Arthur Müller-Dresden in 1 Min. 22 $\frac{3}{5}$ Sek., 2. Emil Vögtel-Schwarzenberg. 5. Vorlauf: 1. Georg Franke in 1 Min. 43 Sek., 2. Hugo Kröber-Leipzig. — 2 Zwischenläufe über 1000 m, zu denen die ersten beiden jedes Vorlaufes startberechtigt sind. 1. Zwischenlauf: 1. Oswin Kunze-L.-Connowitz in 1 Min. 40 $\frac{5}{5}$ Sek., 2. Br. Oppermann-Leipzig, 3. Hugo Kröber-Leipzig. 2. Zwischenlauf: 1. Arthur Müller-Dresden in 1 Min. 42 $\frac{2}{5}$ Sek., 2. Paul Korb-Raschau, 3. Richard Vogelgesang-Leipzig. — Entscheidungslauf: 1. Br. Oppermann-Leipzig in 4 Min. 10 $\frac{2}{5}$ Sek., 2. Oswin Kunze-L.-Connowitz, 3. Hugo Kröber-Leipzig. Alle drei folgen dicht aufeinander.

2. **Meisterschaft des Sächsischen Radfahrer-Bundes.** 5000 m. 3 Ehrenpreise, ausserdem dem Ersten das goldene Meisterschafts-Ehrenzeichen sowie Bundes-Ehrenurkunde und den Titel „Meisterfahrer des Sächsischen Radfahrer-Bundes im Bahnwettfahren auf das Jahr 1899/1900.“ Dem Zweiten und Dritten silberne Ehrenpreise. 1. Vorlauf (1000 m) 1. Alfred Schneider-Leipzig in 1 Min. 52 $\frac{1}{5}$ Sek., 2. Franz Hofmann-Dresden, 3. Max Seidel-Eckersbach. — Schneider spielt nur so mit seinen Gegnern. 2. Vorlauf (1000 m): 1. Paul Damm-Leipzig in 1 Min. 29 $\frac{1}{5}$ Sek., 2. Arthur Müller-Dresden, 3. Paul Korb-Raschau. — Ganz sicher gewonnen. Entscheidungslauf: 1. Alfred Schneider-Leipzig in 8 Min. 39 Sek., 2. Paul Damm-Leipzig (1 Länge zurück), 3. Franz Hofmann-Dresden. — Schneider hält das Rennen im Finale sicher, doch endet Damm höchst ehrenvoll als Zweiter, mit nur einer Länge hinter dem neuen Meisterfahrer, der, mit einer weiss und grünen Schärpe geschmückt, eine Ehrenrunde fährt.

3. **Vereins-Wettfahren.** A. Radfahrer-Verein „Radlerlust“ Leipzig. 2000 m. 1. B. Rindfleisch in 3 Min. 52 $\frac{1}{5}$ Sek., 2. Louis Schaaf, 3. J. Engemann. B. Radfahrer-Verein „Habicht“ Leipzig. 2000 m. 1. Carl Kreutzkamm in 3 Min. 28 $\frac{1}{5}$ Sek., 2. Paul Wödy, 3. Gustav Hanf.

4. **Niederrad-Vorgabefahren.** 1600 m. 3 Ehrenpreise. 1. Vorlauf: 1. Paul Damm-Leipzig (0 m Vorgabe) in 2 Min. 28 Sek., 2. Paul Kemnitz-Böhlitz-Ehrenberg (120 m Vorgabe), 3. Arno Gasch-Schweikershain (100 m Vorgabe), 4. Emil Vögtel-Schwarzenberg (160 m Vorgabe). 2. Vorlauf: 1. Alfred Schneider-Leipzig (0 m Vorgabe) in 2 Min. 24 $\frac{3}{5}$ Sek., 2. Franz Hofmann-Dresden (80 m Vorgabe), 3. Oskar Kröber-Leipzig (150 m Vorgabe), 4. Max Seidel-Eckersbach (170 m Vorgabe). Entscheidungslauf: 1. Alfred Schneider-Leipzig (0 m Vorgabe) in 2 Min. 24 $\frac{1}{5}$ Sek., 2. Franz Hofmann-Dresden (80 m Vorgabe), 3. Paul Damm-Leipzig (0 m Vorgabe), Schneider und Damm holen die Vorgaben bereits in der ersten Runde. Von der letzten Kurve an kämpfen die Beiden auf's schärfste um den ersten Platz, den Schneider zu behaupten vermag, worauf Damm nachlässt und so noch von Hofmann dicht am Bande auf den dritten Platz gedrückt wird.

5. **Mehrsitzer-Vorgabefahren.** 3000 m. 3 Ehrenpreise. 1. Franke-Leipzig und Gasch-Schweikershain (300 m Vorgabe) in 3 Min. 58 $\frac{1}{5}$ Sek., 2. Jentsch-Schweikershain und Hofmann-Dresden (150 m Vorgabe), 3. Brader und Kröber-Leipzig (200 m Vorgabe). Das Malpaar Schneider-Damm macht sich sofort mit grossem Schneid an die Aufholung der bis zu 300 m bewilligten Vorgaben, doch können sie so bald nicht Anschluss an die vorderen Paare erlangen, lassen früh nach und geben gegen den Schluss ganz auf.

6. **Dauerfahren über 50 km ohne Schrittmacher.** 4 Ehrenpreise. 17 Fahrer starten. Anfangs sieht die Sache etwas gefährlich aus, doch zieht sich das Feld rasch auseinander. In der siebenten Runde haben die Vordersten schon eine Runde Vorsprung gewonnen. Nach und nach geben mehrere überrundete Teilnehmer auf. 5 km werden in 8 Min. 26 Sek., 10 km in 16 Min. 58 $\frac{1}{5}$ Sek., 20 km in 34 Min. 8 Sek., 25 km in 41 Min. 31 $\frac{1}{5}$ Sek. gefahren. Es befinden sich jetzt nur noch 8 Fahrer im Rennen. Damm, der Favorit, liegt fast immer an zweiter Stelle. So werden 30 km in 50 Min. 50 Sek., 35 km in 1 Std. — Min. 24 $\frac{1}{5}$ Sek., 40 km in 1 Std. 9 Min. 51 $\frac{1}{5}$ Sek., 45 km in 1 Std. 19 Min. 49 $\frac{1}{5}$ Sek. zurückgelegt. Nur noch 5 Konkurrenten fahren zum Schluss. Das ganze Rennen spitzt sich auf einen kurzen Endspurt zu, aus dem als Erster Paul Damm-Leipzig mit einigen Längen Vorsprung in 1 Std. 30 Min. 55 $\frac{1}{5}$ Sek. hervorgeht, Zweiter Oswin Kunze-L.-Connowitz, Dritter Franz Hofmann-Dresden, Vierter Emil Kalepp-Leipzig, alle nur wenige Meter auseinander.

Ein fröhlicher Kommers im Tribünensaale des Sportplatz-Restaurants endete den Tag. (Leipz. Neu. Nachr.)

Die Preisverteilung findet am 8. November 1899 in Leipzig statt. Etwaige Wünsche der Preisträger werden, soweit es nicht schon gestiftete Preise sind, berücksichtigt, wenn selbige bis zum 20. Oktober an Herrn Robert Weniger, Leipzig, eingesandt werden.

Zur Aufklärung und Berichtigung!

Auf Veranlassung des Sport-Ausschusses vom S. R. B. erklären wir auf Ehrenwort, dass wir von der Reklame, welche die Phänomen-Fahrradwerke Gustav Hiller, Zittau, in der Deutschen Bundes-Zeitung, sowie in der Beilage, welche der Sächsischen Radfahrer-Zeitung beigelegt war, und auf welche im Anzeigenteil hingewiesen wurde, ohne unser Wissen geschehen ist, welches auch durch nachfolgende Zuschriften sich deckt.

Leipzig-Connewitz.

Hochachtend
Hermann Kunze, Fahrradhändler. Oswin Kunze, Bautechniker.

Sehr geehrter Herr!

Ich habe die Namen Kunze und Jentsch ohne dem Einverständnis der Herren in meiner Reklame benützt. Ich habe leider zu spät erfahren, dass die Herren die Angabe ihrer Namen nicht wünschten.

Hochachtend Gustav Hiller.

Herrn Robert Weniger, Leipzig.

Ich erkläre hiermit, dass ich die Namen der Herren Kunze und Jentsch ohne deren Wissen in meiner Reklame benutzte. Ich würde bedauern, wenn den Herren hieraus unschuldigerweise Unannehmlichkeiten erwüchsen.

Zittau, den 11. September 1899.

Hochachtend

Phänomen - Fahrrad - Werke
ppa. Gustav Hiller. Freund.

Herrn Robert Weniger, Leipzig, Hohestr. 48.

Auf Ihre gestrige Karte erwidere ich Ihnen, dass ich fragliche Namen ohne Wissen der betreffenden Herren erwähnte, nachdem Ihnen mit dieser Erklärung allein nicht gedient ist, ziehe ich fragliche Annonce nunmehr ganz zurück.

Zittau, den 16. September 1899.

Hochachtend

ppa. Phänomen-Fahrrad-Werke
Gustav Hiller. Freund.

Herrn Oswin Kunze, L.-Connewitz.

Auf Ihr wertiges gestriges Schreiben erwidere Ihnen, dass ich die Annonce, die übrigens nur im Deutschen Radfahrer-Bund erschien, bereits unterm 17. er. zurückgezogen habe, und verständigte ich hiervon Herrn Weniger. Die von Ihnen genannte Zeitung hat von mir keinen Auftrag zur Aufnahme einer Annonce.

Die Angelegenheit dürfte sich hiermit erledigen und empfehle ich mich

Zittau, den 22. September 1899.

Hochachtend

Gustav Hiller.

Zur gefälligen Beachtung!

Die geehrten Bezirks- und Vereinsvorstandschäften werden hierdurch aufmerksam gemacht, dass der Sportausschuss einen neuen künstlerischen Diplom hat anfertigen lassen, welcher für event. Strassen-, Korso- oder Reigenfahren verwendet werden kann.

Diejenigen Bezirke und Vereine, welche davon Gebrauch machen wollen, können selbige durch die Geschäftsstelle des Sportausschusses, Leipzig, Hohestr. 48, beziehen. Preis à Stück 2 Mark.

Auf Wunsch wird Muster-Diplom zugesandt.

Der Sportausschuss.

Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

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

Bezirk Borna-Lausigk.

Donnerstag, den 19. Oktober, abends 9 Uhr, in „Schäfers Restaurant“ in Flössberg **Bezirksversammlung** mit Preisverteilung.
M. Pilz, Bez.-Vertr.

Bezirk Chemnitz.

Die am 1. Oktober veranstaltete **Fernfahrt** nach Zwönitz zeigte wieder, dass der Bezirk auch in diesem Jahre ganz vorzügliche Dauerfahrer besitzt. Es beteiligten sich 7 Mitglieder an dem Rennen. Die vorgeschriebene Strecke, von der Kaserne des 104. Rgts. über Neukirchen, Stollberg nach Zwönitz und zurück nach Neukirchen, km-Stein 7,1, welche 50 km beträgt, ganz bedeutende Terrainschwierigkeiten aufzuweisen hat, und ohne Führung gefahren wurde, legte Herr Max Müller-Schönau in 1 St. 59 Min., Herr Joseph Spring-Schönau in 2 St. 5 Min., Herr Willy Haun-Chemnitz in 2 St. 5 Min., Herr Rösch Alchemnitz, welcher in Zwönitz Reifendefekt erhielt, in 2 St. 12 Min. 45 Sek. und Herr L. Seifert-Altendorf in 2 St. 16 Min. zurück. Eine Preisverteilung im „Gasthofe zum Stern“ in Neukirchen und eine photographische Aufnahme der Sieger durch Herrn Stüwe beschloss die gelungene Veranstaltung, welche ohne jeden Unfall verlaufen war. — Am Montag, den 16. Oktober, abends 8 $\frac{1}{4}$ Uhr, **Bezirksversammlung** in Alchemnitz im Speisesaal „Gasthaus zur Linde“. Tagesordnung: Verteilung der Ehrenurkunden, Ernennung

neuer Ortsvertreter. Von jetzt ab finden regelmässig alle 4 Wochen Bezirksversammlungen statt; zahlreiches Erscheinen der Mitglieder ist dringend erwünscht.

May, Schriftführer,
Chemnitz, Kasernenstr. 16, III.

Bezirk Döbeln.

Wegen der Bahnrennen konnte die für Sonntag, den 8. a. c., angesetzte **Bezirks-Versammlung** nicht stattfinden, weil sich mehrere Kameraden an den Rennen beteiligten. Dieselbe findet Sonntag, den 22. a. c., nachmittags 4 Uhr, bei Kamerad Höhme, „Wettiner Hof“ in Döbeln, statt. Ausser einer wichtigen Tagesordnung findet Wahl eines Ortsvertreterers für Gross- und Kleinbauchlitz statt und ist vollzähliges Erscheinen sehr erwünscht. All Heil!

Max Reichelt, Vorsitzender.

R.-V. „Wanderlust“, Döbeln. Versammlung vom 5. a. c. Der Vorsitzende eröffnete abends 9 Uhr die Sitzung unter begrüssenden Worten. Nachdem die Tagesordnung bekannt gegeben war, wurde ein Glückwunschschreiben unseres werten Herrn Bundespräsidenten vorgelesen und mit Begeisterung vernommen. Aus Dankbarkeit wurde ein dreifaches kräftiges All Heil! unserem lieben Präsidenten ausgebracht. Es wurde beschlossen, der Einladung des Döbeler Zithervereins Folge zu leisten. Aus Anlass des Scheidens unseres lieben Sportkameraden Alfred Wauer, welcher zum Mili-

tär eintreffen muss, findet Donnerstag, den 12. a. c., eine Abschiedsfeier statt. Für ein Fässchen fl. Bayrisch ist gesorgt.
Reichelt, Schriftführer.

R.-V. „Mildenstein“, Leisnig. Vereinslokal: „Ratskeller“, Leisnig. Die heutige **Jahres-Hauptversammlung** wurde vom Vorsitzenden punkt $\frac{1}{2}$ 10 Uhr eröffnet und wurde, nachdem er die Anwesenden begrüsst hatte, zur Tagesordnung geschritten, welche wie folgt lautet: I. Wahl des Gesamtvorstandes: a) Wahl des Vorsitzenden, Herren Schörnich und Merkel wurden vorgeschlagen und ergab die Abstimmung mit 4 gegen 3 Stimmen Herrn Schörnich, welcher die Wahl dankend annahm. Er dankte nochmals für das Vertrauen, welches die Mitglieder als Vorsitzenden in ihm setzten; b) Wahl des I. Schriftführers. Nach Abstimmung der Vorgeschlagenen, Herren Benndorf und Müller, ergab das Resultat mit 5 gegen 2 Stimmen die Wahl des Herrn Karl Benndorf, welcher ebenfalls die Wahl dankend annahm; c) Wahl des Kassierers. Nach Abstimmung durch Zettel ergab das Endresultat Merkel 7, Müller 1 Stimme. Herr Paul Merkel nahm ebenfalls die Wahl an; d) Wahl des Fahrwarts. Vorgeschlagen sind die Herren Müller, Sax und Gasch und ergab die Abstimmung mit 5 gegen 2 gegen 1 Stimme die Wahl des Herrn Rudolf Müller, der dankend annahm. II. Betreffs des Vereinslokals wurde einstimmig der „Ratskeller“ angenommen, als beständiges Vereinslokal beizubehalten. III. Angemeldet hatte sich Herr Hofmann, welcher mit Stimmenmehrheit aufgenommen wurde. IV. Ferner wurde einstimmig beschlossen, dass die Mitglieder sich ein Sparbuch anlegen, welches zur Anschaffung eines gleichmässigen Anzugs dienen soll. Derjenige, welcher sein Geld zurückverlangt, verliert 5 Proz. der Gesamtsumme, legt er sich den vom Verein vorgeschriebenen Anzug zu, erhält er die in Abzug gebrachten 5 Prozent nachgezahlt. V. Es wurde beschlossen, am Sonntag, den 15. Oktober, früh 7 Uhr, auf der Strecke Naundorf—Döbeln ein Vereinsrennen abzuhalten. Nennungsschluss am 13. Oktober, abends 8 Uhr, beim Kassierer Paul Merkel; a) 10 km-Seniorenfahren. Herr Schörnich, welcher als Malmann startet, giebt sämtlichen Mitstartenden 3 Min. Vorgabe; b) 15 km-Juniorenfahren mit Vorgaben. Herr Karl Benndorf, welcher als Malmann startet, giebt Herrn Sax $\frac{1}{2}$ Min., Schörnich 4 Min. und Herrn Mensen und den übrigen Mitstartenden je 5 Min. Vorgabe; c) 100-m-Langsamfahren. Einsatz 2 Mk. für Senioren- und Juniorenfahren; beim Langsamfahren 50 Pfg. Einsatz. In jedem Rennen 3 Preise in Höhe von drei Drittel der 1., zwei Drittel der 2. und ein Drittel der 3. Preis des Startgeldes eines jeden Rennens. Da weiter nichts vorlag, schloss der Vorsitzende die Versammlung.

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

Bezirk Dresden.

R.-V. „Alemannia“, Dresden-N. Vereinslokal: „Rehefelder Hof“, Rehefelder Strasse No. 19. Versammlungen jeden Freitag, abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr. Bericht der **Monats-Versammlung** am 6. Oktober 1899. Bei Abwesenheit unseres Vorsitzenden wurde Herr Säurig als Leiter der Versammlung gewählt. Selbiger begrüsst die gutbesuchte Versammlung und gab die Tagesordnung bekannt. Es ist ein Brief eingegangen, nach dem der Vorsitzende Herr Uhlemann sein Amt als Vorsitzender niederlegt. Nach längerer Debatte wurde auf Beschluss der Versammlung eine ausserordentliche Versammlung auf den 13. Oktober, abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr, festgesetzt betreffs Neuwahl eines Vorsitzenden. Betreffs des Vergnügens wurden verschiedene Vorschläge gemacht und wurde es nach längerer Debatte dem Gesamtvorstand zur Ausarbeitung überlassen. Auf Antrag des Herrn Kurt Rosenlöcher wurde noch ein 10 km-Vorgabefahren auf Sonntag, den 22. Oktober, einstimmig beschlossen. Einsatz 3 Mark. Weiter stellt Herr Rosenlöcher den Antrag, eine Bergmeisterschaft auszufahren. Dieser Antrag wurde einstimmig abgelehnt. Schluss der Sitzung 12 Uhr abends. Mit sportlichem All Heil!

Max Säurig, stellvertr. Vorsitzender.
Aug. Hanusch, Schriftführer.

R.-V. „Alemannia“, Pieschen-Dresden 1891. Ausschreibung. 10 km-Vorgabefahren Sonntag, den 22. Oktober, früh 9 Uhr. Strecke Forsthaus—Fischbach. Start km-Stein 12,0, am Forsthaus. Wendepunkt km-Stein 17,0. Ziel km-Stein 12,0. Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. Einsatz 3 Mark. Nennungen müssen bis Freitag, den 20. Oktober, abends 10 Uhr, im „Rehefelder Hof“ oder zuvor beim I. Fahrwart, Arthur Zickler, Osterbergstrasse 12, eingegangen sein. Nennungen ohne Beifügung des Einsatzes ungültig. Schrittmacher nicht zulässig. — Sonntag, den 15. Oktober, Ausfahrt nach Bühlau zur **Schnitzeljagd**, Abfahrt früh punkt 7 Uhr von der Markuskirche ab.

Moritz Böttger, II. Fahrwart.

Bezirk Glauchau.

R.-V. Waldenburg 1898. Vereinslokal: „Hotel zum goldenen Löwen“. Vom herrlichsten Wetter begünstigt, unternahm unser Verein die für heute Sonntag, den 8. Oktober a. c., nachm. 2 Uhr, anberaumte Schnitzeljagd beim Forsthaus Waldenburg. Die von 3 Mitgliedern gütigst gestifteten Preise, zu welchen der Verein seidene Schleifen geliefert hatte, erwarben sich folgende Herren: Alfred Knieling, Oekonomieverwalter in Kaufungen, den I., Edwin Albrecht, Schuhmachermeister in Schlagwitz, den II. Preis. Der dritte und vierte Preis wurde auf ein 100-m-Langsamfahren gesetzt und gewannen hierbei die Herren: Emil Busch, Maler in Waldenburg, den I. und Emil Uhlmann, Fabrikant in Falken, den II. Preis. Bei einem fröhlichen Beisammensein im Vereinslokal, „Hotel zum goldenen Löwen“, wurde nochmals der schönen sportlichen Belustigungen gedacht und trennten sich sämtliche Mitglieder befriedigt von dem erlebten, zum Teil sehr harten Kampfe.
Mit sportlichem All Heil!

Rich. Roscher, Schriftführer.

R.-Cl. „Wanderlust“, Hohenstein-Ernstthal. Der unterzeichnete Verein beabsichtigt am 29. Oktober a. c. ein grosses öffentliches **Saalfest** im Altstädter „Schützenhaus“ abzuhalten. Als Einleitung: Reigen, gefahren von Mitgliedern des R.-Cl. „Wanderlust“, sodann Auftreten des Weltmeisterfahrers Herrn Doering mit seinem Partner Herrn Müller. Für den musikalischen Teil wird die hiesige Stadtkapelle sorgen. Wir können schon im voraus einen grossartigen Abend versprechen und gestatten uns, **nur hierdurch** sämtliche Herren Bundeskameraden von nah und fern einzuladen.
Mit sportlichem All Heil!

R.-Cl. „Wanderlust“, Hohenstein-Ernstthal.
Hermann Schellenberger.

Bezirk Kamenz.

Bezirksversammlung am 1. Oktober 1899 im Bundesgasthof zu Häselich bei Bischheim. Infolge Amtsniederlegung unseres bisherigen Bezirksvertreters Herrn Joh. Redl ist im Bezirk ein Stillstand eingetreten. Zur Hebung desselben wurde für heute obige Versammlung einberufen, deren Besuch jedoch auch sehr zu wünschen übrig lässt, da die Bundeszeitung nicht zur rechten Zeit erschienen ist. (Liegt lediglich an der Post. Die Zeitung muss Sonnabends in den Händen sämtlicher Mitglieder sein. D. S.) Es hat sich aber auch schon vor dem eine grosse Trägheit der Bezirksmitglieder geltend gemacht, weshalb es wirklich an der Zeit wäre, die nächste Bezirksversammlung einmal vollzählig zu besuchen. Das Erscheinen aller ist Ehrensache! Zur Tagesordnung übergehend fand als Punkt I die Wahl eines Bezirksvertreters statt und wurde der Bezirksfahrwart Emil Freudenberg auch als Bezirksvertreter gewählt. Derselbe nimmt die Wahl eines provisorischen Bezirksvertreters dankend an und verspricht, den Bezirk während seiner Thätigkeit mit allen Kräften zu pflegen und zu fördern. Punkt II. Ueber ein etwa noch abzuhaltendes Rennen wurde beschlossen, dasselbe auf nächstes Frühjahr zu verschieben, da die Jahreszeit schon zu weit vorgeschritten ist. Punkt III. Die Wahl eines Schriftführers wird vertagt. Punkt IV. Nächste Bezirksversammlung am 29. Oktober im B.-G. „Hotel zum grauen

Wolf" in Pulsnitz, da dieser Ort für alle Bezirksmitglieder auch bei schlechtem Wetter sehr bequem per Bahn zu erreichen ist. Es wird von allen Bezirksmitgliedern ganz bestimmtes Erscheinen erwartet. Die Sammlung zur Bezirksbannerkasse ergibt Mark 1,50. Nach Schluss der Versammlung vereinigten sich noch sämtliche anwesende Bezirksmitglieder bei stattfindendem Konzert zu einem Labetrunk, worauf sie dann heimwärts steuerten. All Heil!

Emil Freudenberg, Bezirksvertreter.

NB. Sämtlichen Bezirksmitgliedern gestatte ich mir hierdurch mitzuteilen, dass die Reigenfahrten des R.-Cl. „Adler“ zu Kamenz auf dem „Schützenhause“ hierselbst jeden Mittwoch, abends punkt $\frac{1}{2}$ 9 Uhr, stattfinden. Die Beteiligung zu diesen ist jedem Bezirksmitgliede gestattet und erbittet recht zahlreiches Erscheinen

Emil Freudenberg, Bezirksfahrwart,
Fahrwart des R.-Cl. „Adler“.

Bezirk Leipzig.

Nächste Bezirksvorstandssitzung: Montag, den 23. Oktober, Rest. Schiesser. Nächste Bezirksversammlung: Freitag, den 27. Oktober, „Kasino zum Rosenthal“. Diese Versammlung wird sich insofern sehr interessant gestalten, weil unser Herr Präsident **Horst Wolff** in liebenswürdiger Weise einen Vortrag über seine jüngsten Reisen in **England und Schottland** in Aussicht gestellt hat; wir bitten um gefl. Beachtung! — Das Arrangement unseres **Mittwoch, den 8. November**, im Etablissement „Sanssouci“ stattfindenden **Stiftungsfestes** ist in folgender Weise geplant: 1. Konzert von der Kapelle Curth, 2. Reigenfahrten von sechs gemeldeten Clubs: „Schwalbe“ Böhmlitz-Ehrenberg, „Leipzig-West“, „Stahlross“, „Radlerlust“, „Falke“ und „Wettin“. 3. Preisverteilung an die Sieger vom **Bahnwettfahren** am 8. Oktober und 4. als Anschluss hieran ein **recht feiner, schneidiger, so zeitig als möglich beginnender Ball**. Ausführliches Programm in nächster Nummer der Zeitung. Schon jetzt bitten wir freundlichst alle lieben Kameraden und Freunde, hauptsächlich aber die verehrte Damenwelt, sich den 8. November im Kalender rot anstreichen und zu recht zahlreichem Besuch vorzumerken zu wollen! — **Heringessen** am 4. Oktober im „Gosenschlösschen“ in Leipzig-Plagwitz. Ueber alles Erwarten zahlreich war der Besuch zu genannter Veranstaltung, dass, wie man zu sagen pflegt, „kein Apfel zur Erde konnte“. Zunächst begrüßte unser Ed. Lehmann alle Erschienenen aufs herzlichste, und nachdem die Herrschaften das übrigens vorzügliche und opulente Diner Hering und Quark mit Kartoffeln eingenommen hatten, nahm ein **fideler Kommers** seinen Anfang. Hervorragend unterstützt wurden wir wieder durch die Herren Schmidt, Rindfleisch und Böttrich durch Vorträge heiteren und ernsten Inhalts, sowie durch Stiftung eines Festliedes durch Herrn Ernst. Diese famosen Darbietungen trugen viel zur gediegenen Unterhaltung bei. Allen genannten Herren den aufrichtigsten Dank! Der Abend wurde angenehm verkürzt durch verschiedene Ansprachen, Absingung mehrerer Lieder und eines recht gemütlichen flottten Tänzchens; in vorgerückter Stunde dachte man erst ans Nachhausegehen. — **Achtung Kameraden!** Anfang November beginnt wieder ein für die Teilnehmer vollständig kostenloser, theoretischer und praktischer **Sanitäts-Kursus** durch den Leipziger Feuerwehrverband; zu diesem **hochwichtigen, interessanten Unterricht** laden wir hiermit ganz besonders ein und hat unser Herr **Louis Schaaf**, Harkortstr. 15, die Liebenswürdigkeit, **Anmeldungen** hierzu entgegenzunehmen. — **Vorzugsbillets** zum Eintritt ins **Schlachtenpanorama** à 50 Pfg., sowie in den **Krystallpalast** à 35 Pfg. sind fortwährend bei unserem Zahlmeister, Herrn **Friedrich Pfost**, Brüderstr. 6, zu haben und bitten um fleissigen Zuspruch. — Ausschreibung unseres Clubs „Wettin“ **besonders beachten**; R.-Cl. „Pfeil“ ladet uns zu Sonnabend, den 14. Oktober, im grossen Saale des „Gasthofes“ L.-Neustadt zum 1. Stiftungsfest ein und bitten wir, diesen jungen Club unterstützen zu wollen.

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

Fahr-Ausschuss des Bezirkes Leipzig des S. R.-B. Die **Schlussausfahrt** unseres Bezirkes findet am **25. Oktober**

nach **Eutritzsch** statt und ist von uns in Gemeinschaft mit unserem Verein „Gosina“ dafür Sorge getragen, dass diese Veranstaltung den früheren in keiner Weise nachstehen wird. Wir bitten freundlichst um Ihre Unterstützung und — Liederbücher nicht vergessen!

Louis Schaaf, Julius Engemann,
Bezirksfahrwarte.



R.-V. „Radlerlust“, Leipzig.

Vereinslokal: „Tivoli“, Zeitzerstrasse 32. Vereinsabend jeden Donnerstag. In der letzten **Monatsversammlung** wurden in den Verein aufgenommen die Herren Dachdeckermeister Herrmann und Bernhard Rindfleisch, Herr Architekt Rich. Berger und Herr Kaufmann Joh. Schulze. Beschlossen wurde, anlässlich des Bahnwettfahrens des S. R.-B. am 8. Oktober die Clubmeisterschaft auf Bahn für 1899—1900 ausfahren zu lassen. Der Erste erhält den Titel „Clubmeisterschaftsfahrer auf Rennbahn“ nebst Eichenkranz und Diplom. Der Zweite und Dritte je einen Eichenkranz mit Widmungsschleife. Am 22. Oktober findet eine **Schnitzeljagd** statt. Am 31. Oktober soll ein Theaterabend nebst Preisverteilung an die Sieger der vorangegangenen Rennen stattfinden. — Bei der am 8. Oktober ausgefahrenen Clubmeisterschaft auf Rennbahn ging als Erster übers Band Herr Bernhard Rindfleisch, als Zweiter Herr L. Schaaf und als Dritter Herr J. Engemann.

Alb. Bier, Vorsitzender.
J. Engemann, Schriftführer.



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. Unsere Vorstands-Neuwahl, welche am 3. Oktober gelegentlich der Herbsthauptversammlung stattfand, brachte folgendes Resultat: Herr Carl Krentzkamm wurde wiederum einstimmig zum I. Vorsitzenden, Herr Oscar Rinze ebenfalls einstimmig zum Fahrwart, Herr Richard Knabe zum Schriftführer, Herr Carl Nuss zum Kassenwart und II. Vorsitzenden, Herr Albin Knabe zum Zeugwart gewählt. Unserem wertigen Mitgliede Herrn Max Hölzchen, welcher als Einziger aus dem alten Vorstände beruflicher Umstände halber geschieden, sagen wir hierdurch für sorgsame Verwaltung des innegehabten Amtes besten Dank.

Richard Knabe, Schriftführer.

Bericht über die am 1. Oktober abgehaltenen **Herbstrennen**: a) 25-km-Rennen ohne Schrittmacher: 1. Carl Wödy 50²⁵, 2. Albin Knabe 50⁴⁵, 3. Karl Krentzkamm 52¹⁰. b) 5-km-Trostrennen ohne Schrittmacher: 1. Richard Knabe 10¹⁰, 2. Karl Nuss 11²⁰, 3. Otto Schulze 13⁴⁰. c) 100-m-Langlauf: 1. Albin Knabe 3⁴, 2. Karl Wödy 2⁴⁰, 3. Max Hölzchen 2⁰. Herr Ernst Knabe, welcher sich unverschuldetweise nicht mit am Hauptfahren beteiligen konnte, fuhr ausser Konkurrenz das Trostrennen mit. Die erzielte Zeit ist 10¹⁰. d) Als Erster ging bei dem am Sonntag, den 8. Oktober, stattgefundenen 2000-m Sportplatzfahren Herr Karl Krentzkamm über das Band.

Oscar Rinze, Fahrwart.



R.-Cl. „Nordstern“, Leipzig.

Clublokal: „Nonnenmühle“, Mühlgasse. Versammlung jeden 2. und 4. Dienstag im Monat. Gäste stets willkommen. Sämtliche Zuschriften, die den Club betreffen, sind an Louis Gehrig, den Vertreter sämtlicher Aemter, Universitätsstrasse 10, zu richten. Zur Versammlung am 26. September waren 11 Mitglieder und im Laufe des Abends 14 Gäste erschienen. Eröffnung der **Versammlung** präzis 9 Uhr durch den I. Vorsitzenden Herrn Herm. Enghardt, welcher Gäste und Mitglieder herzlich willkommen hiess. Punkt 1. Eröffnung und Bekanntgabe der eingegangenen Briefe, Einladungen und Cirkulare. Punkt 2. Internes und Anträge für die Winterfestlichkeiten. Punkt 3. Aufnahme von vier neuen, statuten-gemäss angemeldeten Mitgliedern, welche einstimmig erfolgte, ebenso Kenntnisnahme von zwei Neuanmeldungen

von Herren, die den Club schon öfter besucht haben und nun beizutreten wünschen. Punkt 4. Beschlussfassung, möglichst vollzählig zur Bannerweihe unseres Bruderclubs R.-Cl. „Falke“, welchem ein Bannernagel gestiftet wurde und überreicht werden soll, zu erscheinen, ebenso, einer Einladung zufolge, erklären sich 6 Mitglieder bereit, am 1. Oktober mit Tandem und 4 Einsitzern Strecke Paunsdorf—Oschatz zur Kontrolle und Besetzung bei einer auszufahrenden Meisterschaft zur Verfügung zu stellen. Dann wurde nochmals auf den 4. Oktober, Heringsessen betreffend, hingewiesen und aufgefordert, sich, wenn's die Zeit erlaubt, daran zu beteiligen. Schluss des geschäftlichen Teiles 10 $\frac{1}{2}$ Uhr. Beginn der Fidelitas, Präsidium Gehrig, die unter Absingen verschiedener Lieder aus dem S. R.-B. Buch, Vorträgen, unter Klavierbegleitung unseres Mitgliedes Rich. Sauer sogar ein paar Runden Tanzbeinschwingens Mitglieder und Gäste bis 1 Uhr morgens fröhlich beisammen hielt und dann noch mit einem Schlusstrunk echten Kulmbachers bei Clubkamerad Kühne, „Kleine Feuerkugel“, endete, worauf der „Nordstern“ mit dreimaligem All Heil! seine Bahn nach den heimischen Penalen friedlich dahinzog. Mit treudeutschem All Heil!

Herm. Enghardt, 1. Vors.
Louis Gehrig, i. V. d. Schr.



R.-V. „Wettin“, Leipzig. Vereinslokal: Hotel „Stadt Nürnberg“, Bayerische Strasse. Versammlungen jeden ersten Donnerstag im Monat. Gesellige Zusammenkünfte jeden Sonntag Abend im Vereinslokal. Gäste stets herzlich willkommen. Die diesjährige ordentliche Jahresversammlung fand am 5. Okt. statt. Der Tagesordnung gemäss erstattete der Vorsitzende einen kurzen Bericht über die Thätigkeit des Vereins im verflossenen Vereinsjahre, sowie über die Ziele, Bestrebungen und Erfolge des Vereins im allgemeinen und schloss mit einem kräftigen „All Heil“ auf das fernere Blühen, Wachsen und Gedeihen desselben. Der hierauf folgende Kassenbericht des Kassierers wurde anerkannt und letzterem Entlastung erteilt. Von dem Berichte des Schriftführers ist besonders hervorzuheben, dass in dem Vereinsjahre 1898/99 15 neue Mitglieder in den Verein aufgenommen wurden, wogegen 8 ausschieden. Hiernach weist die Stammrolle eine Gesamtzahl von 34 aktiven und 9 passiven Mitgliedern auf. Der vom Fahrwart aufgestellten Statistik gemäss wurden in der Saison 1898/99 43 geschlossene Vereinstouren mit insgesamt 5619 km ausgefahren, wovon auf Kamerad Graser 553 (1. Preis), Kamerad Döhmel 495,8 (2. Preis), Frau Döhmel 467,8 (3. Preis) und Frl. B. Madlung 447,6 (4. Preis) entfallen. Die Neuwahl des Gesamtvorstandes ergab folgendes Resultat: Felix Döhmel 1. Vors., Franz Schwericke 2. Vors., Emil Bornack 1. Schriftf., Gustav Wittig 2. Schriftf., Willy Madlung 1. Kassierer, Fritz Seifert 2. Kassierer, Hermann Kniesche 1. Fahrwart, Adolf Graser 2. Fahrwart, Felix Arnold Beisitzer. Infolge der vorliegenden Anträge wurde beschlossen, den Monatsbeitrag auf 75 Pfg. zu erhöhen und von den passiven Mitgliedern (Damen) einen jährlichen Beitrag von Mk. 2.—, welcher in zwei Raten am 1. Oktober und 1. April jeden Jahres pränumerando zu entrichten ist, zu erheben. Betreffs des am 3. Nov. c. im grossen Saale des Hotel Stadt Nürnberg stattfindenden **Stiftungsfestes** wird auf die spezielle Bekanntmachung verwiesen. Unseren Korsofahrern war es vergönnt, am 17. vor. Mts. in Leisnig wiederum einen wertvollen Ehrenpreis zu erringen und zwar den 1. Preis mit der aussergewöhnlich hohen Punktzahl 19,5. Unsern lieben Kameraden Wolf, Richter, Rohus und Schwenke, sowie Frl. Schuster zu ihren stattgefundenen Wiegenfesten die herzlichsten Glückwünsche und ein donnerndes „All Heil“. Nächste Monatsversammlung Donnerstag, den 9. Nov. c.
Felix Döhmel, 1. Vorsitzender.
Emil Bornack, 1. Schriftführer.

Der R.-V. „Wettin“ begeht Freitag, den 3. November 1899, im hochelegant eingerichteten grossen Theatersaal des Hotels „Stadt Nürnberg“ (Bayerische Strasse 8) unter gütiger Mitwirkung der einzig dastehenden Balladen-Sängerin Frau Christine Freudentheil aus Hamburg die Feier seines **VI. Stiftungsfestes**, bestehend aus Konzert,

Gesang, Reigenfahren und Ball. Das Konzert sowie die Ballmusik wird von dem Trompeterkorps des 2. Königl. Sächs. Ulanen-Regiments No. 18 unter persönlicher Leitung des Königl. Stabstrompeters Herrn Söhner ausgeführt. Wir beehren uns infolgedessen, unsere lieben Brudervereine, Sport- und Bundeskameraden nebst Angehörigen und Gästen hiermit freundlichst einzuladen und hoffen bestimmt, sämtliche Sportkameraden an diesem Tage begrüßen zu können, da wir in der angenehmen Lage sind, im voraus einen vergnügten Abend versprechen zu können. Eintrittskarten sind im Vorverkauf vom 20. Oktober an zu 25 Pfg. im Goldwarengeschäft des Kameraden Schwericke, Bayerische Str. 12, part., zu haben. Die verehrlichen Brudervereine, welche für sich eine Tafel reserviert zu haben wünschen, werden gebeten, dies schriftlich an unsere vorgenannte Geschäftsstelle zu melden. Den werten Vereinsmitgliedern hiermit zur Kenntnis, dass selbige ihre Eintrittskarten vom 15. Oktober ab bei Kamerad Schwericke in Empfang nehmen können. Ohne Eintrittskarten kein Zutritt.

Mit sportkameradschaftlichem Gruss All Heil!
Der Gesamtvorstand.



R.-Cl. Neustadt - Leipzig 1887. Clublokal „Gasthof Leipzig-Neustadt“. Clubabend: Jeden Dienstag, abends 9 Uhr. Wir hielten am 3. Oktober a. c. unsere II. diesjährige **Generalversammlung** ab. Der erste Vorsitzende Herr Rössler eröffnete 10 Uhr die Sitzung und begrüßte die anwesenden Clubkameraden. Hierauf wurde der Posteingang verlesen und sodann zur aufgesetzten Tagesordnung geschritten. Punkt 1. Der Vorsitzende berichtet, dass er während seiner Thätigkeit bemüht war, den Club nach bestem Wissen zu heben und zu stärken und wünscht, dass die Mitglieder in Zukunft selbiges thun und fest zum Club halten mögen. Punkt 2. Der Wunsch des Kassierers geht dahin, die Kasse nach Kräften zu stärken, und fordert er die Clubkameraden auf, ihren Pflichten möglichst pünktlich nachzukommen. Punkt 3. Der Bericht des Schriftführers, dass der Mitgliederbestand zwar etwas gefallen ist, hofft aber, dass die Zahl der Mitglieder sich bald wieder heben wird und ermahnt die Clubmitglieder, sich am Heben und Fördern des Clubs tüchtig zu zeigen. Punkt 4. Der Fahrwart giebt in seinem Bericht den Wunsch kund, dass man sich auch im nächsten Jahre recht zahlreich an den Ausfahrten und sonstigen Veranstaltungen beteiligen möge und verliest hierauf die Anzahl der an Ausfahrten beteiligten Mitglieder. Punkt 5. Unser lieber 1. Vorstand legt leider sein Amt nieder, trotzdem ihm von allen Seiten gut zugesprochen wird, und dankt seinen Mitarbeitern, sowie für das ihm bisher entgegengebrachte Vertrauen und verpflichtet sich, den Club auch fernerhin zu unterstützen. Die Neuwahl stellt sich folgendermassen: 1. Vorsitzender Herr Lautenbach, 1. Schriftführer Herr Reinh. Golde, Kassierer Herr Heydenreich, Fahrwart Herr Gust. Pöhnitzsch. Alle Herren wurden einstimmig gewählt. Als Vertreter aller Aemter wurde Herr Heydenreich gewählt. Sämtliche gewählten Herren versprechen, dem Club ihre Kräfte nach bestem Willen zu widmen. Mit einem kräftigen All Heil! auf das fernere Blühen und Gedeihen unseres Clubs schliesst unser lieber Rössler die **Generalversammlung**.

Theodor Lautenbach, 1. Vorsitzender.
Reinhold Golde, 1. Schriftführer.



R.-Cl. „Sperber“, L.-Reudnitz. Clublokal: „Schlosskeller“. Clubabend: Jeden Dienstag. Gäste jederzeit herzlich willkommen. **Generalversammlung** am 3. Oktober 1899. Nach Erledigung des Protokolls und Berichterstattung des Kassierers wird zur Neuwahl sämtlicher Aemter geschritten. Das Resultat der Neuwahl war folgendes: Vorsitzender Emil Krug, Kassierer Willy König, Schriftführer Hugo Sperling, Fahrwart Herm. Jubisch, Stellvertreter Carl Leiter. Darauf wurden verschiedene Clubangelegenheiten geregelt. Unter anderem wurde auch beschlossen, ein **Herbstrennen** zu veranstalten und zwar am 15. Oktober a. c. über 50 km mit Vorgaben. Jedes Clubmitglied hat an dem Rennen teilzunehmen bei 1 Mk. Einsatz. Die Vor-

gaben sind folgende: E. Krug erhält 16 Min. Vorgabe, H. Sperling 8 Min., A. Jahn 6 Min., C. Leiter 5 Min., H. Jubisch 4 Min., W. König 3 Min., Hugo Kröber 1½ Min., B. Oppermann, Oscar Kröber, G. Prössdorf vom Mal. Start km-Stein 5,0 Wendepunkt km-Stein 30,0. Ziel km-Stein 5,0 auf der Bornaischen Chaussee. All Heil!

Radfahrer-Club „Sperber“.
I. A.: Hugo Sperling.

R.-V. „Leipzig-Plagwitz 1899“. Vereinslokal: Restaurant „Zum Burgkeller“, L.-Plagwitz, Zschochersche Strasse. Vereinsabend jeden Dienstag. Gäste willkommen. Bei unserem am 1. Oktober stattgefundenen 20-km-Fahren wurde Hermann Müller in der Zeit von 40 Min. 27 Sek. Erster. Zweiter wurde Carl Schulz. Dritter Wilh. Troost. Die Preisverteilung, welche am 8. Oktober in unserem Vereinslokal stattfand, verlief in der amüsantesten Weise, und sei den Preisstiftern hierdurch nochmals herzlich gedankt. Neuaufgenommen die Herren Franz Gebauer und Karl Köbel.

Karl Rosinus, Vorsitzender.
Hans Meyer, Fahrwart.



R.-Cl. Gautzsch 1896. Clublokal: „Alter Gasthof“ (Robert Matthäi). Jeden Mittwoch nach Empfang der Zeitung Clubabend. Alle Zuschriften sind an unseren Vorsitzenden, Herrn Schneider, zu richten. Unseren werten Mitgliedern zur Kenntnis, dass die nächste Monatsversammlung Mittwoch, den 18. Oktober a. c., abends ½ 9 Uhr, im obigen Lokal stattfindet. Da eine sehr starke Tagesordnung bevorsteht, ist es einem jeden Mitglieds Pflicht, im Interesse des Clubs pünktlich zu erscheinen. Der Vorstand.

R.-Cl. „Wanderlust“, Gärnitz 1897. Clublokal: „Gasthof Gärnitz“. Versammlung vom 28. September. Der Vorsitzende, Herr Moritz, eröffnet die Versammlung und erstattet Bericht über das am 24. Sept. abgehaltene Stiftungsfest. Es hatte unter der Ungunst der Witterung sehr zu leiden. Trotzdem fanden sich im Laufe des Nachmittags viele Bundes- und Sportkameraden hier ein. Es beteiligten sich am Korso ca. 80 Radfahrer. Beim Langsamfahren wurden folgende Zeiten erzielt: I. Clubfahren: 1. Edwin Kirmsse-Gärnitz 4 Min. 4 Sek. 2. Alfred Dressler 3 Min. 39 Sek. 3. Otto Schindler 3 Min. 10 Sek. II. Gästefahren: 1. Hummel-Markranstädt 3 Min. 17 Sek. 2. Funke Grotzsch 3 Min. 15 Sek. 3. Stein-Günthersdorf 3 Min. 10 Sek. Es beteiligten sich beim Clubfahren 14 Fahrer, beim Gästefahren 20 Fahrer. Die Preisverteilung fand abends durch den I. Bezirksfahrwart, Herrn Louis Schaaf, statt, welcher auch die beiden Fahren leitete. Ihm sei an dieser Stelle nochmals herzlichst gedankt. Dem Verein „Leipzig-West“, welcher durch Mitbringen seines Banners das Fest verschönern half, soll zu seinem Stiftungsfeste ein Bannernagel gestiftet werden. Ferner sagen wir allen Kameraden vom Bezirk Leipzig und Bezirk Grotzsch-Pegau, welche uns unterstützten, unsern besten Dank.

August Moritz, Vorsitzender.
Alfred Gössner, Schriftführer.

R.-Cl. „Schwalbe“, Böhlitz-Ehrenberg. Clublokal: „Gasthof zum Waldmeister“. Monatsversammlung findet jeden ersten Freitag im Monat statt. Alle schriftlichen Zusendungen sind an den Vorsitzenden, Herrn Hermann Breitenborn, L.-Schleussig, Könnertstrasse 10, III, zu richten. Monatsversammlung vom 6. Oktober 1899. Die Versammlung, welche von 16 Mitgliedern besucht war, wurde ½ 10 Uhr durch den 1. Vorsitzenden eröffnet und wurde folgendes beschlossen: 1. Zu dem am 8. November stattfindenden Stiftungsfeste durch einen Reigen sich zu beteiligen. 2. Als Ortsvertreter wurde Herr Kamerad Zehle gewählt, was selbiger dankend annimmt. 3. Bringt unser Fahrwart, Herr P. Kemnitz, vor: Da die vom Bezirk Leipzig geplante Ausfahrt nach Grotzsch-Pegau verregnet war, eine Clubausfahrt für nächsten Sonntag (bei trockner Witterung) nach Grotzsch-Pegau zu veranstalten, und findet die Abfahrt des Clubs von Böhlitz-Ehrenberg nachmittags 2 Uhr aus statt. Wir bitten die lieben Bundeskameraden, welche sich etwa an

der Ausfahrt beteiligen wollen, sich recht zahlreich um 3 Uhr im „Gasthof zu Gautzsch“ (Clublokal) einzufinden. Unseren lieben Clubkameraden Herren Joh. Zander und Curt Kemnitz zum Geburtstage ein feuchtfrohliches All Heil!

Breitenborn, I. Vorsitzender.
Zander, Schriftführer.
P. Kemnitz, Fahrwart.

Bezirk Meissen.

Bezirksversammlung am 7. Oktober im Restaurant „Franziskanerkeller“. Tagesordnung: 1. Eingänge, 2. Allgemeines. Nach dem Verlesen der Eingänge stellt der Bezirksvertreter den Antrag, die Ausfahrten für dieses Jahr einzustellen und an ihrer Stelle einen Stammtisch abzuhalten, welcher einstimmig genehmigt wurde. Hierzu wurden zwei Restaurants vorgeschlagen: „Kronprinz“ und „Dreibund“; durch Abstimmung wurde das B.-R. „Dreibund“ gewählt. Herr Maier wird uns zu diesem Abend sein Billard unentgeltlich zur Verfügung stellen, und bitten wir alle, recht zahlreich zu erscheinen. — Die nächste **Versammlung** findet Sonnabend, den 5. November, im „Gasthof zu Riemsdorf“ statt. Abfahrt abends 8 Uhr vom Hotel „Goldner Ring“; bei günstiger Witterung Versammlung daselbst. Um zahlreiches und pünktliches Erscheinen bitten

Richard Rühle, Bez.-Vertreter.
Gustav Jacob, Bez.-Schriftführer.

Bezirk „Oberes Vogtland“.

Sonntag, 22. Oktober, nachmittags 3 Uhr, **Bezirksversammlung** im „Schützenhaus“ zu Schöneck. Tagesordnung: 1. Bundesfest 1899 betreffend; 2. Abrechnung vom „Döringfest“; 3. Mitteilungen; 4. Event. Anträge; 5. Gemütlicher Teil. Liebe Bezirkskameraden! Wieder neigt sich ein Jahr seinem Ende zu und wird in Schöneck die letzte diesjährige Versammlung abgehalten. Ich bitte Euch deshalb, kommt noch einmal in recht grosser Zahl zusammen, damit wir in Gemütlichkeit beraten und fröhlich sein können. Lasst den alten Geist der Fidelität nicht ganz einschlummern. Kommt zu der Schönecker Versammlung und — dann woll'n m'r noch amal! —

All Heil! Dr. Bauer.

Bezirk Plauen.

Bezirkssitzung den 8. Oktober 1899 in Plauen. Herr Otto Sehrig als 2. Bezirksvertreter eröffnet die Sitzung um 5 Uhr. Derselbe spricht sein Bedauern über den schwachen Besuch aus. Punkt 1. Rennen betr. Bezirksfahrwart Krauss giebt bekannt, dass die 3 Ehrenzeichen, welche der S. R.-B. den Bezirken unentgeltlich giebt, das nächste Jahr in Wegfall kommen. Otto Müller regt an, das Rennen event. nächstes Jahr abzuhalten unter der Bedingung, dass der Sportausschuss dem Bezirk Plauen die Ehrenzeichen bewilligt. Dieser Vorschlag wird nach längerer Debatte abgelehnt. Rich. Hofmanns Antrag, das Rennen am 31. Oktober abzuhalten, wird angenommen. Näheres siehe Ausschreibung. Fahrausschuss: die Herren Böhm, Götz und Wötzel aus Plauen, sowie Krauss und Rödel aus Reichenbach. Zur Kontrolle des richtigen Nennungsschlusses ist Herr Baumeister Jungk, Oberreichenbach, in Vorschlag gebracht. Strecke besetzt Reichenbach. Für Preise sind 30 Mark bewilligt worden. Die nächste **Bezirksversammlung** findet am 31. Oktober, vormittags 10½ Uhr, im Hotel Engel in Reichenbach statt.

gez. Albert Krauss, 2. Schriftführer.

Ausschreibung! Dienstag, den 31. Oktober, früh 6 Uhr 30 Min., 50-km-Strassenfahren. Strecke: Plauen, Greiz, Fraureuth, Neumark, Reichenbach. Start: Plauen, Echoberg, km-Stein 1,7. Ziel: Reichenbach, km-Stein 4,5. Nennungsgeld 2 Mark. Nennungsschluss: Freitag, den 27. Oktober, abends 8 Uhr, bei Herm. Krauss, Schönbach bei Neumark i. Sa. Auslosung am Start. Preise: Auf je 2 Fahrer ein Preis, deren Wert sich nach der Anzahl der eingegangenen Nennungen richtet. Aus der Bezirkskasse werden hierzu 30.— Mark entnommen. Ausserdem erhalten die 3 ersten Bundesehrenzeichen. Die Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. sind massgebend.

Herm. Krauss, Bezirksfahrwart.



R.-Cl. „Eilbote“, Reichenbach i. V. Der R.-Cl. „Eilbote“ erlaubt sich hiermit, den auswärtigen Radlern und Gästen, welche zu seinem Vergnügen so ausserordentlich zahlreich erschienen waren, noch hierdurch herzlichst zu danken.

Der Vorstand.

Bezirk Pleissenthal.

Bezirksversammlung am 3. Oktober im „Deutschen Haus“, Crimmitschau. Der Bez.-Vertr., Herr Ad. Schön, eröffnet 9 Uhr 15 Min. unter üblicher Begrüssung die Versammlung. Anwesend sind 29 B.-K. Infolge Abwesenheit beider Schriftführer übernimmt Herr Karl Müller die Schriftleitung. Es wird einstimmig beschlossen, am Dienstag, den 24. Oktober, abends 8 Uhr, einen Herrenabend zu veranstalten; derselbe findet in der „Krippe“ statt. Herr Emil Götz sen. erbietet sich, für musikalische Unterhaltung etc. sorgen zu wollen, welches Anerbieten dankend angenommen wird. Die nächste Bezirksversammlung findet in Lichtentanne am Sonntag, den 5. November, statt. Ein eingebrachter Antrag, „für die Wintermonate die Bezirksversammlungen in den Städten Crimmitschau, Werdau, sowie in Steinpleis abzuhalten“, wird auf die nächste Bezirksversammlung vertagt. Der II. Vorsitzende des R.-Cl. „Adler“, Herr Aug. Maass-Werdau, ladet die B.-K. freundlichst zu seinem am Mittwoch, den 11. Oktober, im „Schützenhaus“ zu Werdau stattfindenden 6. Stiftungsfeste ein. Die Versammlung wird mit dreimaligem All Heil! dem Blühen und Erstarben des Bezirks Pleissenthal punkt 11 Uhr geschlossen.

Ad. Schön, Bezirksvertreter.
I. V. Karl Müller, Schriftführer.

Zu der am Sonntag, den 5. November, nachmittags 1/2 6 Uhr, in „Jubeits Gasthof“, Lichtentanne, stattfindenden **Bezirksversammlung**, sowie zu dem am Dienstag, den 24. Oktober, abends 8 Uhr, in der „Krippe“ stattfindenden **Herrenabend** werden die lieben Bundeskameraden hiermit freundlichst eingeladen.

Werdau, am 9. Oktober 1899.

Ad. Schön, Bez.-Vertr.
Bernh. Hufenhäusser, Bez.-Schriftf.



R.-Cl. „Wanderlust“, Werdau. Hauptversammlung am 25. August. Neuwahl. Es werden gewählt als I. Vors. Ad. Schön, als II. Vors. Emil Zacher, als Schriftw. Arth. Höselbarth, als Kassenw. Otto Geissler, als I. Fahrw. Simon Rettner, als II. Fahrw. Reinh. Zeissig. Angemeldet wird Herr Osw. Wunsch und Herr Schachtmeister Müller. Heil!

Bernhard Hufenhäusser, Schriftwart.

Versammlung am 28. September. Bekanntgabe eingegangener Schriftstücke. Aufgenommen werden Herr Osw. Wunsch und Herr Müller. Abgemeldet hat sich Herr Stockmann. Die Versammlung nimmt Kenntnis. Die beiden Diplome werden eingerahmt. Der Verein nimmt an dem 1. Stiftungsfest des R.-Cl. „Adler“-Planitz teil, sieht jedoch von einer Teilnahme am Preisreigen ab.

Arth. Höselbarth, Schriftwart.

Alle Montage, vom 16. Oktober beginnend, findet von abends 1/2 9 Uhr an im Gasthof „Pleissenthal“ **Saalfahren** statt. Zahlreiche Beteiligung erwartet.

Simon Rettner, Fahrwart.



R.-Cl. „Pfeil“, Lichtentanne. Monatsversammlung den 5. Oktober. Bundeshof Hermann Schott. Der Vorsitzende, Herr Karl Jubelt, eröffnet die Versammlung 1/4 10 Uhr und begrüsst hierauf die Mitglieder in der üblichen Weise. Zunächst giebt der Vorsitzende die eingegangene Einladung vom R.-Cl. „Adler“-Werdau zum Vergnügen am 11. Oktober im „Schützenhaus“ daselbst bekannt und wünscht, dass selbiges seitens des Clubs zahlreich besucht wird. Weitere Eingänge legt er den Mitgliedern zur Einsicht vor. Auf Antrag von Alfred

Ramsch findet am 22. Oktober eine Clubfahrt (Tages-tour) nach Leipzig zur Fahrradausstellung statt. Abfahrt vom Vereinslokal früh punkt 4 Uhr. — Nächste Versammlung Donnerstag, den 2. November, abends 9 Uhr. Um vollzähliges Erscheinen der Mitglieder wird gebeten.

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

Bezirk Reuss.

R.-Cl. „Komet“, Greiz. Versammlung vom 7. Oktober 1899 in der „Hopfenblüte“. Der Vorsitzende eröffnet um 10 Uhr die zahlreich besuchte Versammlung. Nach Erledigung verschiedener unwesentlicher Punkte der Tagesordnung regt der Vorsitzende den Beitritt der übrigen dem Bunde noch nicht angehörigen Mitglieder des Clubs an. Der Club hat einen recht erfreulichen Aufschwung genommen, wozu die überaus regen sportlichen Veranstaltungen, sowie die dankenswerten persönlichen Bemühungen der einzelnen Mitglieder beizutragen haben. Der Club hat sich eine beachtenswerte Stellung in Greiz errungen und wird, da er Neuanmeldung für den Bund im Bezirk Reuss für das nächste Jahr peinlich überwachen wird, sich auch weiterhin Achtung erringen. Der Vorsitzende bringt das Ende September stattgefundene Gaufest des Gau 21a Greiz des deutschen Radf.-Bundes zur Sprache und drückt seine Freude darüber aus, dass der R.-Cl. „Komet“ bei dieser Gelegenheit, einer ergangenen Einladung folgend, in einem so überaus günstigen Licht sich zeigen konnte. Der Club wurde in seinen Galasportanzügen, seiner vorzüglichen Haltung, in einer Stärke von 15 Mann bis auf das „i“-Tüpfelchen überein gekleidet, auf das Günstigste vom Publikum beurteilt. Es ist daher wünschenswert, dass sich die Mitglieder noch fester zusammenschliessen, und wurde die gegebene Anregung, sich dem S. R.-B. als **Bundesverein** anzuschliessen, einer sehr ausgedehnten lebhaften Debatte unterzogen. Es gelangte schliesslich zur Annahme: Der R.-Cl. „Komet“ tritt mit sämtlichen Mitgliedern dem S. R.-B. bei, wird also Bundesverein. Des Weiteren wurde hierzu beschlossen, die Clubbeiträge zu erhöhen und alle Kosten der Anmeldung im Bund der Clubkasse aufzuerlegen. Der Beitritt soll, da die Anmeldung von voraussichtlich 18—20 Mann der Kasse eine einmalige grosse Ausgabe bedeutet, erst Anfang nächsten Jahres erfolgen, da die Clubkasse infolge der in letzter Zeit gehaltenen grossen Ausgaben sonst über Kräfte in Anspruch genommen wird. Da nun infolge gefasster Beschlüsse der Beitritt zum Bund dem Einzelnen sehr leicht gemacht ist, giebt der Vorsitzende der Hoffnung Ausdruck, dass der Bezirk in Bälde eine recht rege Zunahme zeigen werde und wird die Versammlung hierauf nach Absingen eines Liedes geschlossen. Mit sportlichem All Heil!

Bruno Rohleder, Bez.-Vertr.

Bezirk Wurzen-Grimma.

R.-Cl. Pauschwitz-Trebsen. Sonntag, den 15. Oktober, hält obengenannter Club sein erstes **Vergnügen**, bestehend in Reigenfahren und Ball im B.-G. zum „Schwan“ in Trebsen ab. Hierzu laden alle Bundeskameraden freundlichst ein mit treudeutschem All Heil!

Julius Höppner, Vorsitzender.
Gustav Pöge, Schriftwart.

Bezirk Zwickau.

Bezirksversammlung am 8. Oktober 1899. Specks Gasthof, B.-G. Schedewitz. Um 5 Uhr 30 Min. nachmittags eröffnete Bezirks-Vertreter Herr Timmler die Versammlung und gab das Protokoll der letzten Versammlung bekannt; hierauf gab Herr Steinbrück bekannt, man wolle bei der Königl. Amtshauptmannschaft Erlaubnis einholen betr. Stellung von Warnungstafeln zwischen Rottmannsdorf-Schönfels und Schönfels-Lichtentanne. Nächste **Versammlung** „Centralhalle“, Zwickau, 5. Novbr., nachmittags 4 Uhr.

H. Timmler, I. Bezirks-Vertreter.
H. Laase, II. Bezirks-Schriftführer.

Rundschau.

Industrie.

Noricum Kettenlos. Gerade vor einem Jahre, gelegentlich der Leipziger Messe von 1898, sind die Fahrradwerke Cless & Plessing, Graz, ohne viel Reklame mit ihren Erzeugnissen, den kettenlosen Noricum-Rädern, auf dem Weltmarkt erschienen und haben trotz der kurzen Zeit infolge der anerkannten Güte der Räder für diese ein ausgebreitetes, selbst über die Grenzen Oesterreichs und Deutschlands hinausgehendes Absatzgebiet erobert. Unverlangte Zeugnisse sprechen wohl am besten, wir lassen hier ein solches folgen, herausgenommen aus der grossen Zahl Anerkennungs-schreiben, welche der Firma von allen Seiten zukommen:

Nürnberg, den 5. Oktober 1899.

Verehrl. Fahrradwerke

Cless & Plessing,

Graz.

Als langjähriger Radfahrer will ich nicht unterlassen, Ihnen anlässlich der zu Ende gehenden Fahr-saison mein ungeteiltes Lob über mein aus Ihrer Fabrik hervorgegangenes „Noricumrad“ auszusprechen.

Das seit Dezember 1898 gefahrene Rad hat sich bei meinen häufigen grösseren Touren (zusammen laut Cyclo-meter 5000 km) sowohl in dem sehr bergigen und oft schlechte Nebenwege aufweisenden Terrain der fränkischen Schweiz und Umgebung, als auch bei schlechtester Witterung, wobei der dicht abgeschlossene Antrieb besonders zur Geltung kam, in jeder Beziehung bewährt; ausser an den Laufmänteln zeigt das Rad keine wesentliche Abnützung. Der bedeutend leichtere Gang gegenüber den Kettenrädern machte sich mir am deutlichsten dadurch fühlbar, dass ich mit der einige Zoll grösseren Uebersetzung gegenüber meinem früheren Kettenrad die Steigungen leichter überwinde, was auch stets von meinen Begleitern bestätigt wurde. Ueberhaupt gewährt mir der solide, kräftige und trotzdem elegante Bau des ganzen Rades genügend Sicherheit, um bei schwierigsten Terrainverhältnissen die ausgedehntesten Touren unternehmen zu können. Somit kann ich jedem Radfahrer und Rad-fahrerin das Noricumrad auf das Wärmste empfehlen.

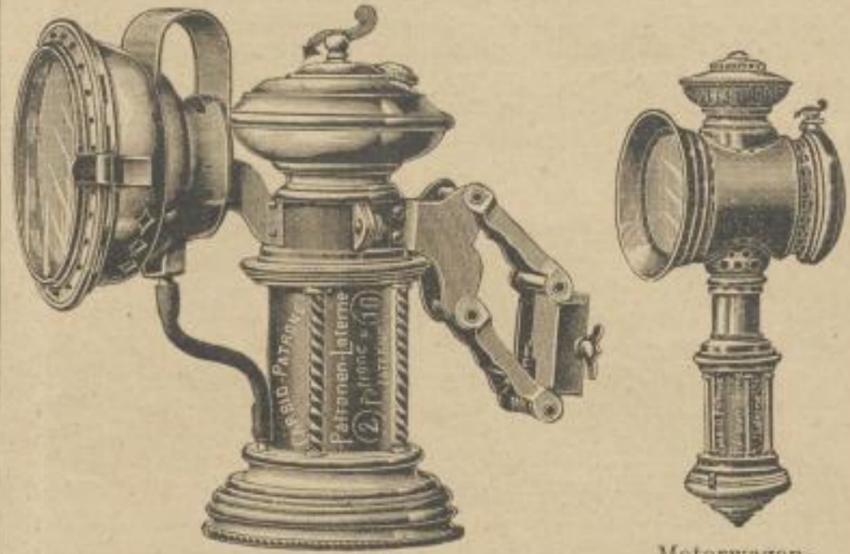
Hochachtungsvoll Moritz Mall, Ingenieur.

Wir machen die geehrten Fahrradhändler aufmerksam, sich, bevor sie ihren Bedarf für 1900 schliessen, ein Preisbuch der Firma Cless & Plessing, Graz, die bekanntlich ausschliesslich kettenlose Räder erzeugt, kommen zu lassen.

Alfred Schneider, unser Meisterfahrer auch für 1899/1900, ist gleichfalls unter die Fahrradhändler gegangen und hat in Verbindung mit Herrn Seidel in Leipzig, Ecke Brüder- und Kurprinzstrasse, unter der Firma Schneider & Seidel eine Fahrradhandlung eröffnet. Die Presto-Fahrradwerke Günther & Co., C.G. in Chemnitz, haben den Anfängern die Vertretung für Leipzig übertragen. Möge Herrn Schneider und seinem Compagnon das Glück im Geschäfte ebenso günstig gesinnt bleiben, wie es erstem bisher stets auf der Rennbahn war.

Ein neues Acetylen-Laternen-System. „Rastlos schafft die Zeit und erzeugt der Wunder viele!“ So möchte man ausrufen, wenn man heute die verschiedenen Gebiete überblickt, die in den letzten Jahrzehnten ganz bedeutende Wandlungen erfahren haben. Man beschäftigt sich nur mit den maschinellen Fortschritten der Industrie und insbesondere der deutschen, die grosse Erfolge brachten und tagtäglich bringen. An der Spitze derselben stehen jedoch ohne Zweifel die Errungenschaften auf dem Gebiete des Lichtes und der Kraft! Was hier schon geschaffen wurde und wie sich auf diesem Felde wertvolle Neuerungen in ständigem Wettkampfe gegenüberstehen, das beansprucht für jeden, der mit der Zeit geht, verdiente Aufmerksamkeit! Die Elektrizität hat ihren Siegeszug schon längst angetreten; ihr hat sich seit einigen Jahren eine Lichtkraft ebenbürtig zur Seite gestellt, es ist dies das Acetylen-gas! Was über dieses Gas schon bekannt ist, hat genügt, einen wahren Sturm auf dem Gebiete des Beleuchtungswesens zu entfachen. Die geradezu eminente Leuchtkraft des Acetylen-gases, die ziemlich einfache Behandlung des Calciumcarbids,

hat es rasch zum allgemeinen Gebrauch eingeführt. Acetylenbeleuchtung kann man heute schon in jedem Bauerndorf finden, dort, wo vor wenigen Jahren noch die kleine kraftlose Oellampe ihren bescheidenen Lichtschein verbreitete. Auch an der Konstruktion kleinerer Beleuchtungskörper ist schon emsig gearbeitet worden, und wenn man auch hier recht hübsche Erfolge zu ver-



Fahrrad-Patronen-Laterne Nr. 1.

Motorwagen-Laterne No. 3.

zeichnen hatte, so muss doch zugestanden werden, dass zu einer gewissen Vollkommenheit noch manches nachzutragen wäre. Zwar ist z. B. die Gattung der fahrbaren Beleuchtungskörper in unzähligen Exemplaren auf dem Markte, doch wenn man denselben eine gewisse Bedeutung nicht absprechen will, so kann man ihre Mängel trotzdem nicht verdecken. Die heutige moderne Welt will eben alles so bequem und praktisch wie möglich haben, und dass dies bei Acetylenlaternen noch nicht allzusehr zutrifft, das ist weitaus bekannt. Man denke nur an die Laternen für Fahrzeuge, insbesondere Fahrrad- und Wagen-Laternen, an die jedesmalige umständliche übelriechende Einfüllung des Carbids, an die mühselige, unreinliche und langwierige Entleerung des Behälters, an die schlechte Ausnutzung des Gases, und man darf sich nicht wundern, dass die Acetylenfahrzeuglaternen in bisheriger Form der Gegner eine Menge besitzen. Um so freudiger ist es zu begrüssen, wenn nunmehr wirklich ein Acetylenbeleuchtungs-Apparat geschaffen ist, der alle Eigenschaften in sich vereinigt, die bei einem vollendeten Gebrauchsgegenstand vorhanden sein müssen. Es handelt



Patrone für Fahrrad-Laterne.

sich um ein neues System, das die Süddeutschen Metallwerke, Schad, Herbst & Co., Mannheim, Generalvertreter Gustav Braunbeck, kgl. Hoflieferant, Stuttgart, vielfach im In- und Auslande geschützt erhalten, das für Laternen und Lampen verwendet wird und bei Fahrzeuglaternen bereits in Anwendung gebracht ist. Die Firma ist von dem Gedanken ausgegangen, dass der Benutzende mit dem Carbid absolut nichts zu thun haben dürfe, sondern es müsse ihm solches in Formen befindlichen bestimmten Quanten zur Benutzung gegeben werden. Auch Reinlichkeit, Mühelosigkeit, grösste Ausnutzung des Lichteffektes ist in Erwägung gezogen worden. Alle diese Punkte sind, man darf es sagen, einer glänzenden Lösung entgegengeführt worden durch die „Patronen-Laterne“, welche wir hier kurz erläutern wollen. Die hübsch geformte Laterne besitzt keinen Carbidgehälter wie andere derartige Apparate, sondern

einen vollständig freien Raum, in welchem eine Carbidpatrone zur Benutzung angebracht ist. Die Patrone steht von allen Seiten frei in der Laterne, sie ist also ohne Behälter, absolut gasdicht und besitzt ein elegantes Aeussere. Ihr Inhalt ist genau normiert, derselbe wird bei Fahrrad-Laternen z. B. für zwei Stunden Brenndauer voll ausreichen, für Motorwagen-Laternen ist er bis zu sechs Stunden vorgesehen. Nach einmaliger Ausnutzung der Patrone, und das ist von grösster Wichtigkeit, kann solche hinweggeworfen und an die Stelle sofort eine neue gebracht werden, für Wagen-Laternen kann die Patrone vermöge ihrer Stärke fortlaufend benutzt werden, selbst die enorm billige Patrone für Fahrradlaternen kann sogar einigemal verwendet werden, sobald man besonders sparsam sein will. Die freistehende Patrone wird von der Luft ständig abgekühlt, die Hitze wird demgemäss auf das kleinste Mass beschränkt und dem guten Brennen der Laterne während der Fahrt sehr förderlich sein, ein Vorzug, wie ihn bis jetzt wohl keine Laterne besitzt. Die grenzenlose Reinlichkeit der Laternen ist ganz besonders hervorzuheben, der Carbidschlamm wird die fest verschlossene Patrone nicht übersteigen und ist überhaupt nicht sichtbar, sie ist selbst nach Benutzung noch vollständig rein. Dieses Patronensystem ist also keinesfalls mit früheren unglücklichen Versuchen zu vergleichen, sondern durchaus neu und vollständig selbständig aufgebaut. Die Firma verfolgt jeden Versuch der Nachahmung und ist bereits gegen einen derartigen Versuch gerichtlich eingeschritten, es ist deshalb anzuraten, von dem Verkauf derartiger zweifelhafter Nachahmungen abzustehen. Auch sonstige Neuerungen sind an der Laterne angebracht, so ein geschützter, sehr einfacher Verschluss, ein neuer, äusserst vorteilhafter Gasweg, ein Tropfapparat-Reiniger, ausnehmbare Brenneinsteckhülse etc., auf die wir Platzmangels halber hier nicht näher eingehen können. Nur soviel wollen wir hier noch erwähnen, dass die Patronen ca. 20mal gesetzlich geschützt, die Patronen für Fahrradlaternen z. B. in allen Fahrradhandlungen zu dem geringen Preise von 10 Pfg. pro Stück (bei ca. 2 Stunden Brenndauer) käuflich sind und dass auch die Laternen, welche zum Patent angemeldet, keinen höheren Preis haben, wie die übrigen guten Laternensorten. Wir bringen hier gleichzeitig die Abbildungen der Fahrrad-Laterne No. 1, sowie der Motor- und Chaisen-Laternen No. 3, ebenso die Patrone für Fahrradlaternen. Wir glauben gerne, dass dieses Patronensystem für die Benutzung von Acetylen-Laternen und -Lampen bahnbrechend wirken wird, denn es trägt den Stempel der Vollkommenheit an sich.

Die Express-Fahrräder, Modell 1900 mit Patentspannring, erfreuen sich, wie uns mitgeteilt wird, einer ausserordentlich starken Nachfrage. Ganz besonderes Interesse an diesem Modell nehmen Rennfahrer, an welche in der kurzen Zeit, seit welcher dieses neue Modell mit der ausserordentlich schmalen Bauart und dem engen Tritt gebaut wird, schon zahlreiche Maschinen geliefert sind. Wo diese Maschine sich bisher an Rennen beteiligte, ging dieselbe auch siegreich aus der Konkurrenz hervor und es ist für die neue Bauart gewiss ein gutes Zeugnis, dass darauf im Laufe des ersten Monats nicht weniger als 8 erste Preise, im zweiten Monat 10 erste Preise, zusammen in zwei Monaten 18 erste Preise errungen worden sind. Dieses Resultat ist um so bemerkenswerter, als die Express-Fahrradwerke A.-G. zu Neumarkt bei Nürnberg keine Fahrer unterhalten, welche für die Beteiligung an Rennen bezahlt werden. Für die Haltbarkeit der Spannring-Maschine ist ein weiterer Beweis dadurch geliefert, dass unter anderem ein 42-km-Rennen auf schlechter Strasse damit gewonnen wurde und dass auch die nach demselben System gebauten Tourenmaschinen sich glänzend bewährt haben.

Erfahrungen und Ratschläge.

Auffrischung der Farbe des Gummireifens. Beim Saal- und Reigenfahren oder bei anderen festlichen Gelegenheiten ist es oft erwünscht, den dunkel gewordenen Laufdecken das Ansehen neuer Reifen zu geben. Zu diesem Zwecke verreibt man, wie der „Prakt. Wegw.“, Würzburg, schreibt, 50 Gramm Zinkweiss mit der genügenden Menge Russ, bis man den geeigneten Farbton gefunden hat. Das

Vermischen muss auf das Feinste, am besten in einer Reibschale geschehen. Zuletzt giebt man 25 Gramm Colophonium hinzu und schliesslich so viel Weingeist, dass man einen mit dem Pinsel streichbaren Brei erhält. Eine längere Haltbarkeit ist von der Farbe nicht zu erwarten.

Briefkasten.

Herrn R. Krauss. Es lässt sich das nicht mit absoluter Sicherheit feststellen; es kann am Buchbinder und auch an der Post liegen. Bringen Sie Ihre Beschwerde bei der Geschäftsstelle an. Gruss! D. S.

Herrn Louis Gehrig. Na, endlich wieder mal was vom Nordstern; haben lange nichts hören lassen. D. S.

Weltrunde.

Der Verein deutscher Fahrradfabrikanten etc. hat bekannt gegeben, dass lt. Beschluss der am 26. Mai d. J. zu Berlin stattgefundenen ausserordentlichen Generalversammlung die Mitglieder des Vereins sich verpflichtet haben, während der Dauer der Fahrradmesse 3 Tage vorher und 3 Tage nachher weder selbst in Leipzig anwesend zu sein, noch sich durch einen reisenden Beamten oder Platzvertreter dortselbst vertreten zu lassen, noch durch aussergewöhnliche Annoncen, Reklamen oder Extraausstellung zu suchen, sich Vorteile zu verschaffen.

Die Kgl. Amtshauptmannschaft Freiberg hat für ihren Bezirk alle Strassen-Radwettfahrten verboten.

Der neugegründete Bezirk Eilenburg-Torgau des S. R.-B. zählt bereits allein in Eilenburg über 50 Mitglieder.

Bei den am 8. Oktober abgehaltenen Rennen des Sächsischen Radfahrer-Bundes fielen 3 erste, 1 zweiter und 2 dritte Preise an Mitglieder des R.-Cl. „Schwalbe“, Leipzig. Nicht weniger als dreimal wurde die Bahnmeisterschaft und einmal die 100-km-Strassenmeisterschaft des S. R.-B., sowie zweimal die Distanzfahrt Zittau-Leipzig von Angehörigen dieses Clubs gewonnen.

Naumann's Fahrräder
sind die besten!

SEIDEL & NAUMANN
DRESDEN

Unerhört. Erster Radler: Wo ist denn hier das Wirtshaus? — Bauer: In unserm Weiler giebt's keines! — Zweiter Radler: Fritz, gib 'mal die Landkarte her! Das Nest radieren wir 'raus! (Vorwärts.)

Unentbehrlich für Radfahrer!
Patent-Radfahrhose, verstellbar.
Prospekt versendet A. L. Nöyer, Dülmen.

Thüringer Fahnen-Fabrik **Coburg**
Herzogl. Sächs. Kunststickerei-Anstalt.
Radfahrer-Banner u. -Standarten.
Sämtliche Vereinsbedarfsartikel.
Kataloge gratis und franko.

gegr. 1857.



Motordreiräder

sowie **Automobil-Wagen** für sportliche und gewerbliche Zwecke.
Alle Arten **Motore** werden auch ohne Fahrzeuge abgegeben.

Moritz Hille, Motorenfabrik,
247] Dresden-Löbtau.

Union- früher **Pfeil-Fahrrad-Werke**
Bock & Comp., Cölln-Meissen

hochleistungsfähig
empfehlen ihre **neuesten Unionräder** und **Rahmen**
(Modell 1899) in vorzüglichster Konstruktion und Ausführung unter weitestgehendster Garantie.

An die geehrten Herren Fahrradhändler!

Verlangen Sie, bevor Sie für kommende Saison

abschliessen, unser **Preisbuch der 1900^{er} Modelle**

Noricum Kettenlos.

Fahrrad-Werke

Cless & Plessing, Graz, Postfach 64.

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.

Pneumatic *Harburg - Wien*

Bester Reifen

für

Fahrräder

und

Motor-Fahrzeuge

Vereinigte Gummiwaaren-Fabriken Harburg-Wien

vorm. Menier — J. N. Reithoffer

Harburg * Hannover-Linden * Wien

Grösste Gummiwaaren-Fabrik Deutschlands und Oesterreichs

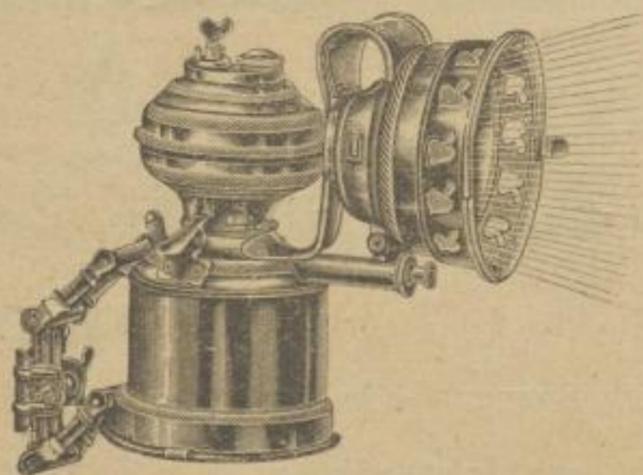
ca. 3500 Arbeiter

Harburg a. d. Elbe.

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 Carbidezellenbehälter und drehbarem Tropf-
system

den Vorzug giebt.

70 Prozent Carbid-Ersparnis gegenüber jeder anderen Lampe.

Einzigste Lampe, welche sich durch den geringen Carbidverbrauch schnell bezahlt.

Genaueste Flammen-Regulierung.

Carbidezellenbehälter 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.