

# Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VIII. Jahrg.

Leipzig, 9. Dezember 1899.

No. 25.

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;  $\frac{1}{3}$  Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 12maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{2}$ % Rabatt.

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

Schluss der Anzeigen-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 Zeitungsverband usw. betreffenden Schriftstücke: Geschäftsstelle des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig-Plagwitz, Jahnstrasse 44. Telephon: No. 5468.

## Bund deutscher Wanderfahrer.

**M**it dem seinerzeitigen Scheitern der Vereinigungsverhandlungen zwischen dem Deutschen Radfahrer-Bunde und der Allgemeinen Radfahrer-Union schien für alle auf eine Einigung der gesamten deutschen Radfahrerschaft hinzielenden Bestrebungen das Sterbeglöcklein geläutet zu haben. Nur wenigen Eingeweihten war es bekannt, dass verschiedene der alten Vorkämpfer einer alldeutschen Radfahrervereinigung ganz in der Stille thätig waren und sich bereit hielten, zur gegebenen Zeit wieder auf dem Plane zu erscheinen. Dieser Zeitpunkt ist nunmehr gekommen, und wir halten es daher für gut, das an die Oeffentlichkeit zu bringen, was bisher vertraulich verhandelt worden ist.

Der alte Einheitskämpfer Wäntig-Haugk meint in No. 10 vom 2. Dezember d. J. der Radfahrer-Chronik in einem „Die Hamburger Secession“ überschriebenen Artikel, gegebenenfalls „würde vielleicht auch der mit vielem Unrecht als partikularistisch verschrieene Sächsische Radfahrer-Bund einschlagen und sich einem ‚Bund deutscher Wanderfahrer‘ anschliessen“.

Wäntig-Haugk hat recht, wir sind dazu bereit, ja wir sind sogar die gewesen, die die Gründung eines solchen vorzubereiten gedachten durch unsere an den Deutschen Touring-Club München und den Deutschen Touren-Club Hamburg-Schleswig-Holstein gerichteten Ansuchen, Gegenseitigkeitsverträge zwischen diesen und uns abzuschliessen. Mit dem norddeutschen Touren-Club kamen wir dabei eher ins Reine, und der Vertrag zwischen Hamburg und Leipzig hätte bereits vor einigen Wochen abgeschlossen werden können, wenn uns nicht daran gelegen gewesen wäre, gleichzeitig auch mit dem süddeutschen Touring-Club abzuschliessen. Auch hier fanden wir Bereitwilligkeit, und es wundert uns, auf die zwischen den Herren Baron v. Pechmann, II. Vorsitzenden des D. T.-Cl. M. und Direktor Horst Wolff, I. Vorsitzenden des S. R.-B., zu Leipzig stattgefundenen Verhandlungen hin von der Münchener Vorstandschaft noch keinen Bescheid erhalten zu haben. Es drängt sich uns nach den von

uns früher gemachten Erfahrungen — der Steirische Radfahrer-Gauverband teilte uns im Frühjahr dieses Jahres auf unser Nachsuchen um Abschluss eines Gegenseitigkeitsvertrages mit, er könne darauf nicht eingehen, da er bereits mit dem Deutschen Radfahrer-Bunde im Gegenseitigkeitsverhältnisse stehe — die Vermutung auf, dass wohl gar der Umstand Schuld tragen könne, dass D. T.-Cl. M. und D. R.-B. in manchen Fragen Hand in Hand zu gehen gedenken.

Der D. R.-B. würde da nur seinen Gepflogenheiten treu geblieben sein und sich wieder einmal erwiesen haben als das Haupthindernis einer endlichen Einigung der Deutschen Radfahrerschaft.

Wir sagen mit Absicht Haupthindernis, denn ebenso wie der D. R.-B. steht auch, wenn auch weniger ins Gewicht fallend, die Allgemeine Radfahrer-Union einer Einigung entgegen.

Solange diese beiden Verbände in ihrer gegenwärtigen Organisation verharren, ist aus verschiedenen Gründen eine allgemeine Einigung nicht möglich. Erstlich einmal müssten dann alle anderen Verbände sich auflösen und der einen oder der anderen der beiden angeführten Vereinigungen ihre Mitglieder überlassen, und das wird niemals geschehen, wenigstens wir im Sachsenbunde danken für eine solche Einigung. Zweitens aber wäre eine Zusammenfassung aller deutschen Radfahrer in einem Verbände und unter vollständig gleicher Regelung des Sportbetriebes nur möglich, wenn die örtlichen Vorbedingungen für letzteren überall gleich wären, was aber nicht der Fall ist. Je nach der Beschaffenheit der Gegend wird jederzeit die eine oder die andere Sparte des Radfahrersportes von der in der Gegend sesshaften Radfahrerschaft besonders gepflegt werden. Im flachen Norden hat das Rennwesen seine Anhänger, im bergigen Süden das Wandern, das zwischendrin gelegene Hügelland mit seinen Abdachungen zur nordischen Ebene zeitigt das Bestreben, jenes mit diesem im Gleichgewichte zu halten.

Wie soll nun ein Bund, der sich über die Tiefebene

des Nordens wie über die Thäler der Alpen erstreckt, für dies Gebiet gleiche Rennen aufzustellen imstande sein, wie soll er vor allem jedem Mitgliede für gleichen Beitrag gleiche Leistungen bieten, wenn das Herz der einen nur an Meisterschaften und Medaillen hängt, während die anderen Tourenbücher und Karten verlangen, wenn jene die wertvollste Thätigkeit des Bundes in Ueberwachung der Rennbahnen, diese in Aufstellung von Warnungstafeln etc. sehen?

Den Beweis dafür, dass eine gleichmässige Regelung des Sportbetriebes, „soweit die deutsche Zunge klingt“, ein Unding ist, erbringen ja übrigens die beiden Verbände, die das unternommen haben, selbst. Wo hat der Deutsche Radfahrer-Bund, der sich so eifrig um das Rennwesen bekümmert, seine Anhänger? Im ebenen Norden und Osten! Seine Hauptpunkte sind Hamburg, Magdeburg, Berlin, Dresden, Breslau. Wo finden wir dagegen die Allgemeine Radfahrer-Union, die sich auch Deutscher Touren-Club nennt? Im bergigen Süden! Ihre wesentlichsten Sitze sind, nachdem München verloren gegangen ist, Nürnberg, Augsburg, Stuttgart, Strassburg, Mannheim. Nie hat der Deutsche Radfahrer-Bund im Süden etwas Rechtes werden können, seine Südgäue sind wenig lebenskräftig, so wenig, dass man sich bereits genötigt gesehen hat, einen bayrischen Gau aufzuheben, und dass der Gau Tirol sogar sanft entschlafen ist. Und wie dem Deutschen Radfahrer-Bunde im Süden, so geht's der Allgemeinen Radfahrer-Union im Norden. Ausser in Berlin — abgesehen von den westlichen Punkten Köln und Aachen — dürfte sie nirgends eine grosse Zahl Anhänger aufzuweisen haben.

Dass diese Entwicklung nicht Zufall ist, dürfte wohl einleuchten.

Wir freuen uns daher, einen Gedanken, den wir schon im Frühjahr 1895 (Sächsische Radfahrer-Zeitung, IV. Jahrgang, No. 8, 6. April 1895) ausführten, von der Radfahr-Chronik in der bereits oben angezogenen Nummer wiederzufinden. Die in der Rundschau dieser Nummer niedergelegten Ansichten stimmen mit unseren soweit überein, dass wir uns alles weitere ersparen und uns damit begnügen können, den betreffenden Passus hier zum Abdruck zu bringen. Die Radfahr-Chronik be-

fürchtet, dass der neuerdings in Hamburg erfolgten Gründung eines Norddeutschen Radfahrer-Bundes weitere „partikularistische Auswüchse“ folgen dürften und fährt dann fort:

Anders wäre es, wenn in jedem Bundesstaat ein einziger Landesverband bestände, der einer deutschen Zentrale untergeordnet ist, angepasst den politischen Verhältnissen unseres Vaterlandes: gleichartig der Angliederung der Bundesstaaten an das Reich. So könnte jeder Landesverband (in Preussen Provinzverband) die Interessen seines engeren Wirkungskreises so wahrnehmen, wie es den örtlichen Verhältnissen entspricht; ein möglichst ineinandergehendes Wirken in Bezug auf Ausgabe von Tourenbüchern und Karten würde durch die Zentrale geregelt werden.

Das ist es! Landesverbände! Jeder Landesverband regelt dann in seinem Gebiete den Sportbetrieb nach den örtlichen Verhältnissen. Will man eben vom Rennen nicht lassen, so mag man rennen. Glaubt man auch ohne die Rennerei auszukommen, nun, dann weg damit. Aber das Gemeinsame soll auch gemeinsam geregelt werden, und das findet die Radfahr-Chronik ganz mit Recht auf dem Gebiete des Tourismus.

Es wird so manchen Tourenfahrer geben, der sich in seinem Leben noch an keinem Rennen beteiligt hat und auch gar nicht daran denkt, es zu thun, aber wir glauben nicht, dass es auch nur einen Rennfahrer geben wird, der nicht auch einmal eine Tour führe.

An Tourenbüchern und Karten, am Gasthofswesen, an Auskunftsstellen, Warnungstafeln, an zollfreier Grenzüberschreitung, an der Anlage von Radfahrwegen und dergleichen hat jeder Radfahrer Interesse, das ist also das Gebiet, zu dessen gemeinsamer Bearbeitung es möglich ist, die deutsche Radfahrerschaft zu einigen, zusammenzuschliessen nach Wäntig-Haugks Vorschlage zu einem

Bund deutscher Wanderfahrer.

Die Grundsteine zu einem Heim aller deutschen Radfahrer sind bereits da: Deutscher Touring-Club München, Norddeutscher Radfahrer-Bund, Sächsischer Radfahrer-Bund. Sollte es wirklich an Werkleuten und einem Baumeister fehlen?

B.

## Ueber die zu begründende Rechtsschutzkommission im Sächs. Radf.-Bunde.

Von Gustav Baumann.

**D**er Bezirk Leipzig des S. R.-B. hatte auf Veranlassung des Artikelschreibers zum letzten Bundestage in Markneukirchen den äusserst wichtigen und zeitgemässen Antrag gestellt: Die Bundeshauptversammlung wolle die Gründung einer Rechtsschutzkommission, welche ein Glied des Sportausschusses bilden soll, beschliessen. Referent zu diesem Antrag sollte der Verfasser dieses Artikels sein. Der Sportausschuss lehnte es in dieser Versammlung aus geschäftlichen Gründen ab, die Rechtsschutzkommission aus seiner Mitte zu bilden und veranlasste den Bundesvorstand, nach Gehör des Referenten, diese Kommission

als selbständige Behörde ansehen zu wollen, unter direkter Beaufsichtigung der Bundesleitung. Mangels Zeit war es dem Referenten zur letzten Bundeshauptversammlung unmöglich, eingehend über vorgenannten Antrag zu berichten, und aus der Mitte der Versammlung wurde daher der Wunsch laut, er möge dies in dem Organe des Sachsenbundes, der Sächsischen Radfahrer-Zeitung, thun. In Anbetracht der hohen Wichtigkeit dieses Antrags für alle Mitglieder des S. R.-B. und unter Berücksichtigung des Umstandes, dass Anfang Januar 1900 unsere Bezirksvertreter zu ernster Arbeit zusammentreten werden, hält es der Verfasser für angebracht, gerade jetzt greifbares Material der Bundesleitung, den einzelnen Bezirksver-

tretern des Landes, sowie allen Mitgliedern zur Begutachtung vorzulegen.

Nachstehende Ausführungen sollen aber durchaus nicht Anspruch auf erschöpfende Vollständigkeit machen, sondern als ein auf langjähriger Erfahrung als Bezirksvertreter gegründeter Entwurf anzusehen sein, dessen Ausbau mit Beginn des Jahres 1900 von geeigneten Personen vollendet werden möge.

Unser Königreich Sachsen ist der erste Staat im Deutschen Reich gewesen, der gesetzgeberisch auf dem Gebiete des Radfahrens vorgegangen ist. In den Bestimmungen vom 23. Mai 1893 über den Verkehr mit Fahrrädern auf den öffentlichen Wegen sind für alle Radfahrer in Sachsen deren Verpflichtungen und Rechte festgesetzt worden. Als diese Bestimmungen erschienen, waren sämtliche Radfahrer unseres Sachsenlandes und nicht zuletzt die Mitglieder des S. R.-B. hoch beglückt, glaubten sie sich doch endlich befreit von den meist böswilligen Belästigungen roher Menschen und mannigfacher Schikane gewisser Aufsichtsbehörden. Aber die frohen Hoffnungen der Radfahrer gingen nicht oder doch nur zum kleinen Teil in Erfüllung; denn da der Verkehr mit Fahrrädern auf dem Verordnungswege nur in den Grundzügen einheitlich gestaltet worden war, so blieb den einzelnen Amtshauptleuten, Stadträten und Gemeindevorständen noch grosse Freiheit in der weiteren Auslegung des Gesetzes, und so wurden denn, allerdings oft durch Selbstverschulden unvernünftiger Radfahrer, seitens obengenannter Behörden Bestimmungen geschaffen, die zu allerlei Unzuträglichkeiten zwischen Behörden und Radfahrern, sowie Privatpersonen führten und naturgemäss führen mussten. Oft wurden Radfahrer zu recht schweren Strafen verurteilt, die in keinem rechten Verhältnis zur Uebertretung der Bestimmungen standen. „Gleiches Recht für alle“ und „jedem das Seine“ (man denke nur an den Namensschilderzwang) diese Worte inhaltsschwer, sie scheinen bei genauer Betrachtung der Sachlage für so gefährliche Menschen, wie die Radfahrer es zu sein scheinen, nur gedruckt oder geschrieben zu existieren, und darum kann es wohl in der Gegenwart keiner grossen Radfahrervereinigung verdacht werden, wenn sie in bescheidener Weise Gerechtigkeit dem Radfahrer gegenüber vom Gesetzgeber fordert.

Auch der Sächsische Radfahrer-Bund hat die Pflicht, seine Mitglieder gegen ungerechtfertigte Anschuldigungen und Behandlung, gleichviel von wem sie ausgehen, zu schützen und willkürlichen Uebergriffen energisch entgegenzutreten. Das Mitglied, welches heute im Sachsenbunde Aufnahme findet, muss davon überzeugt sein, dass es von jetzt ab nicht nur grosse sportliche Vorteile geniesst, sondern auch, dass dieser grosse Bund es schützen wird und kann. Aus Vorhergehendem geht zur Genüge hervor, dass die Bildung einer Rechtsschutzkommission im S. R.-B. höchst nötig erscheint. — In grossen Zügen soll nun in den folgenden Ausführungen auf die Einrichtung der Rechtsschutzkommission und ihre Arbeit eingegangen werden.

Die Zentralstelle der Rechtsschutzkommission bildet Leipzig (als Sitz der Bundesleitung), die besonders wichtige und schwierige Fälle zu prüfen und zu erledigen hat.

Der Rechtsanwalt der Rechtsschutzkommission hat seinen Sitz in Leipzig.

Die Rechtsschutzkommission zerfällt nach Organisation des Bundes in Bezirksgruppen.

Den Vorsitzenden der Zentralstelle in Leipzig wählt der Bundesvorstand nach Gehör der Bundeshauptversammlung.

Das Amt desselben ist ein Ehrenamt und demnach unentgeltlich zu verwalten. Die Spesen, welche ihm erwachsen, sind aus der Bundeskasse zu begleichen.

Der Bundesvorstand wählt ausserdem 5 Beisitzer zur Rechtsschutzkommission in Leipzig.

Die Vorsitzenden der Bezirksgruppen, zumeist die Bezirksvertreter, sind eo ipso Mitglieder der Rechtsschutzkommission. Zur Rechtsschutzkommission einer Bezirksgruppe sollen als Vertrauensmänner alle Ortsvertreter event. Clubvorsteher aller zum Bunde gehörigen Vereine gehören. Dieselben legen sich ein Buch an, in welches jeder einzelne Fall nach Ort, Zeit, Vorkommnis event. Zeugen einzutragen ist, sowie unter Angabe der Personen oder Hindernisse, welche den Fahrer belästigten oder schädigten (sehr nötig zu einer Jahresstatistik Behörde und Publikum gegenüber).

Diese Berichte sind an den Bezirksvertreter von Zeit zu Zeit abzugeben, welcher in der Bezirksversammlung das Material vorlegt, hinzusammelt, sichtet und es der betreffenden Amtshauptmannschaft zur Kenntnisnahme und Weiterverfolgung übergibt; ablehnendenfalls wendet sich der Bezirksvertreter an die Kreishauptmannschaft, resp. an das Ministerium des Innern. Fälle von weittragender Bedeutung werden von dem Bezirksvertreter dem Vorsitzenden der Rechtsschutzkommission in Leipzig übergeben, der sie, wenn er es für nötig erachtet, einem vom Bunde bestimmten, in Radfahrersachen erfahrenen Rechtsanwalt zu Leipzig überträgt.

Hierzu noch einige allgemeine Winke.

Oefftere unentgeltliche Bekanntgaben in der Presse seitens der Bezirksgruppen, wie sich das Publikum gegen Radfahrer und der Radfahrer gegen das Publikum zu verhalten hat (siehe die Bestimmungen vom 23. Nov. 1893), erscheinen äusserst nötig.

Kontrollieren des vernünftigen, gesetzlich vorgeschriebenen Radfahrens der Mitglieder durch die Fahrwarte jedes Vereins ist unerlässlich. Unvernünftige und böswillige Radfahrer sind bei der Behörde zur Anzeige zu bringen. Nur durch diese Selbstzucht ist der Radfahrer in der Lage, das Ansehen dieses schönen Sports zu heben.

Sachverständige für alle Bezirke bei Gerichtsverhandlungen sind vom Amtsgericht zu erbitten.

Im Tourenbuch oder Bundeshandbuch sind Angaben von radfahrfeindlichen Städten und Dörfern zu machen, für Radfahrer verbotene Strassen, besonders grosser Städte, und event. Sonderbestimmungen derselben für den Verkehr mit Fahrrädern sind ebendasselbst bekannt zu geben.

Es ist durchaus nicht zu dulden, wenn das Publikum, Gendarme oder Polizisten ungerechtfertigte Angriffe gegen Radfahrer unternehmen, sondern man soll mit allen erlaubten Mitteln dagegen Front machen.

An die Bezirksschulinspektoren des Landes sind, wenn nötig, Bittgesuche des Inhalts abzugeben, die Lehrerschaft zu veranlassen, dass sie der Schuljugend gegen alle Radfahrer ein wohlstandiges Betragen anrät.

In letzter Linie ist im Einvernehmen mit den anderen grossen Sportverbänden des Deutschen Reichs eine ein-

heitliche Fahrordnung für das gesamte deutsche Vaterland zu erstreben.

Der Antragsteller ist der Ansicht, dass die Errichtung einer solchen Rechtsschutzkommission im S. R.-B.

diesem zu seinen alten viele neue Freunde zuführen und ein gedeihliches Zusammenwirken der Radfahrer mit den Behörden und dem Publikum anbahnen wird.

All Heil! unserm schönen Sport.

## Das zerlegte Fahrrad.

Humoreske von L. Keller.

Unser Gustl ist der Liebling, die „Wurzen“, aber auch das *Enfant terrible* unserer kleinen Gesellschaft. Es kann ihn jeder gut leiden, keiner wünscht ihm Böses, aber jeder benutzt die günstige Gelegenheit, ihm „eins anzuhängen“, ihn aufzuziehen oder sonst etwas dergleichen, damit es einen Jux giebt, denn ein solcher entsteht überall und immer, wo Gustl überhaupt nur dabei, besonders aber, wenn er eine Separatrolle zugewiesen erhält. Er ist aber auch ein guter Kerl, der allen seinen Peinigern und Quälgeistern diese ihre Nebenbeschäftigung nicht nachträgt und gleich wieder versöhnt ist, wenn je einmal einer gar zu derb kam. Er ist der reine Juxgegenstand und ist ihm seine Rolle schon so zum Lebensbedürfnisse geworden, dass er sich förmlich unglücklich fühlt, kommt er an einem Abende mal ungerupft davon, wie er mir im Vertrauen einmal gestand, als wir uns verabredet hatten, ihn eine Zeitlang ganz unbehelligt zu lassen. Es ging ihm an diesem Abende etwas ab, er fühlte sich zurückgesetzt, gekränkt und meinte allen Ernstes, wir wären böse auf ihn. Wir aber hatten ihm weiter nichts gethan, als ihn so behandelt wie andere Menschen. Das kann er jedoch nicht vertragen. Er ist ein Original durch und durch, nicht dumm, aber ganz dazu geschaffen, anderen Lachstoff zu bieten, und je toller wir's mit ihm treiben, desto mehr fühlt er sich in seinem Elemente, trotz des vielen Aergers, den wir ihm dabei verursachen. Da kann er zuweilen auch recht grimmig werden, dann zieht er sich, auf die ganze „Bande“ schimpfend, aufschnaubend in seine Ecke zurück, allen Versöhnungsversuchen Kleinkindertrotz entgegengesetzend, bis ihm mit einemmal wieder die alte Laune kommt, und er mit seinen kleinen Aeuglein durch die starke Brille uns wieder freundlich anglotzt.

Dann verschmäht er es auch nicht, zum Gaudium der Eingeweihten und zum Erstaunen fremder Gäste im Salomonzuge wie ein Professional händelnd oder radschlagend die Runde durchs Zimmer zu machen, auf Tischen und Sesseln zu balancieren u. dgl.

Harmlos, heiter, der willfährige Spielball fremder Launen — so ist Gustl.

In unserem Kreise waren bereits einige Anhänger des Fahrrades geworden und dieser gemeinsame Sport schloss sie noch enger aneinander, ihrer Diskussion reichlichen Stoff liefernd, denn das ist einmal eine alte Geschichte, dass der richtige Radler am liebsten vom Rade und seinen Abenteuern spricht. Aufmerksam lauschte Gustl den lehr- und humorreichen Gesprächen — er konnte sich daran nicht beteiligen, denn er besass noch kein Fahrrad, woran ihn lediglich seine Monetenlosigkeit hinderte. Immer mehr wurden der Radler, und wir hatten schon in Erwägung gezogen, unserem Gustl auf gemeinsame Kosten ein Fahrrad anzuschaffen, denn wir versprachen uns ungeheuren Spass von seiner Radlerei,

als ihm Fortuna lächelte, und ihn weder eine zu grosse noch zu kleine Erbschaft machen liess.

Stolz erschien er an dem betreffenden Abende in unserem Kreise — ein Fahrrad, sowie freudige Kunde von seinen geänderten Vermögensverhältnissen mitbringend und bestand sofort darauf, die Kosten des Abends allein zu tragen. Wir gönnten ihm recht herzlich sein Glück, konnten aber nicht umhin, ihm Vorwürfe darüber zu machen, dass er so leichtsinnig, ohne unseren Rat einzuholen, gleich ein Rad gekauft habe. Mit verschämter Freude gestand er hierauf, wie er schon so lange gerne ein Rad gehabt hätte, im Besitze seines Geldes nun nicht mehr länger diesem Wunsche widerstehen konnte und in die erste Fahrradhandlung, an der ihn sein Weg vorüberführte, eintrat, ein Rad erwerbend. Wie gewöhnlich gewisse Leute Glück haben, so auch Gustl, das Rad entstammte einer Prima-Firma und erwies sich als vorzüglich.

Ueber Gustls Thaten auf der Radfahrerschule und seine Abenteuer zu Wasser und zu Lande sei hier diesmal geschwiegen und deren Erzählung einem späteren Kapitel vorbehalten, genug, er lernte das Fahren, wagte sich erst in Begleitung und später auch allein auf die Strasse und sogar in den weiteren Umkreis der Residenz.

Auf einem dieser Ausflüge passierte ihm das Malheur, vom Regen gründlich mitgenommen zu werden, und Gustl und Rad repräsentierten sich abends in einem schauerhaften Zustande. Nun regnete es eine Unzahl von guten Ratschlägen zur gründlichen Reinigung des Rades auf ihn, alle aber in den Refrain ausklingend, dass das Rad unbedingt bis in seine innersten Organe zerlegt werden müsse, sollte es nicht durch heimtückisch sich ansetzenden Rost grässlichen Schaden erleiden.

Ging Gustl darauf ein, so war er rettungslos in unseren Krallen, denn es stand für alle unzweifelhaft fest, dass er das Rad nicht wieder regelrecht zusammensetzen könne. Und er ging ein darauf. . . .

Bei unserer nächsten Zusammenkunft war anbetachts des prächtigen Wetters alles beradelt, nur Gustl erschien trübe und niedergeschlagen im einfachen Strassenanzuge ohne Rad.

Unsere heuchlerischen teilnahmsvollen Fragen hatten es bald heraus, dass unsere Voraussetzung eingetroffen war, — das Rad lag daheim, alle Bestandteile fein säuberlich geputzt, aber ohne innige Verbindung. Er hatte sich zuviel zugetraut, als er glaubte, aus unseren Reden genug profitiert zu haben, die Zusammensetzung auf sich nehmen zu können. Mit wahren Feuereifer war er daran gegangen — wie er erzählte — Schraube um Schraube zu lockern, zu entfernen, einen Teil nach dem andern zur Seite zu legen, bis sich ihm schliesslich auch der Lager geheimnisvolles Innere enthüllte. Aber nur kurz war die Freude, denn trotz aller Achtsamkeit sausten im nächsten Augenblicke mit unheimlicher Schnelle die Kugeln

heraus und — verloren sich auf dem Boden. Erschreckt wollte er sie auffangen, dabei rutschte die Achse ein wenig und die Kugeln der entgegengesetzten Seite beeilten sich, ihren flüchtigen Kameraden nachzufolgen. Eine volle halbe Stunde musste er auf dem Zimmerboden herumrutschen, verzweiflungsvoll in alle Winkel spähend, bis es ihm gelang, auch den letzten Ausreisser wieder einzufangen. Endlich hatte er alle beisammen und deponierte sie in einem Schälchen mit Petroleum. Hierdurch gewitzigt, war er in Zukunft vorsichtiger, aber bei Oeffnung der Steuerlager wiederholte sich trotzdem dasselbe Spiel, jedoch mit dem Unterschiede, dass die Nachforschungen von weniger Erfolg begleitet waren und einige Kugeln unrettbar verloren blieben.

Bereitete ihm schon dieser Umstand grosse Sorge, so steigerte sich dieselbe, als er die Pedale abnahm, mit wuchtigen Schlägen auf die durch keine Kupferauflage geschützten Kurbelkeile loshämmernd, bis dieselben das künstlich eingeschnittene Gewinde schnöde verloren hatten und dermassen krumm geworden waren, dass man sie nicht mehr verwenden konnte.

Wir säumten nicht, ihm das Entsetzliche der Situation recht vor Augen zu rücken, so dass er schier meinte, ein neues Rad kaufen zu müssen.

Hernach vergass er auch nicht, uns seine Leiden bei den im Schweisse seines Angesichts wiederholt erneuerten Versuchen, das Rad wieder zusammzusetzen, zu schildern, einer ernsten Rüge seiner Frau Mama wehmütig gedenkend, welche von einer Anzahl grösseren und kleineren Fettflecken in den Stoff-Möbeln nicht sehr erbaut war, von dem Petroleum-Schüsselchen gar nicht zu reden, das er in seiner Eilfertigkeit leichtsinnigerweise umgestossen hatte.

Angstvoll hatte er sich abgemüht, den mit verkehrtem Gewinde gehenden Konus des Trittkurbellagers wieder aufzuschrauben, was ihm durchaus nicht gelingen wollte, um schliesslich das Vergebliche seiner Bemühungen einzusehen und das ganze Zeug liegen und stehen zu lassen, sich bei uns Rats erholend.

Boshaft liessen wir ihn zappeln, keiner wollte das schwierige Werk auf sich nehmen, bis wir uns an seiner Desperation genügend ergötzt hatten und ihm mitleidig versprachen, wenigstens einen Versuch zu machen. Er bestimmte uns Tag und Stunde, wann seine gestrenge Frau Mama, die seit der Fettleckengeschichte gar nicht gut auf Fahrräder und Radler zu sprechen war, nicht zu Hause wäre, und wir schieden.

Schon am nächsten Tage aber verständigte er uns, dass nichts zu machen sei, nachdem die Frau Mama ihr Ausgehprogramm einer Aenderung unterworfen habe. Ich traf ihn zufällig auf der Strasse und gab ihm einige Ratschläge an die Hand, die es ihm ermöglichen sollten, das Rad wenigstens halbwegs wieder in Stand zu setzen, damit er es zu mir bringen könne, wo ich ihm die Geschichte fertigmachen wollte. Er gelobte mir ewige Dankbarkeit und schied leichteren Herzens.

Zur festgesetzten Stunde erschien er mit dem schlotternden Rade, das auf dem Dache des Omnibus die Reise zu meiner Wohnung gemacht hatte, und wir gingen an die Arbeit.

Ich sah die Schrauben nach und wollte ihm die Konusse einsetzen, denn das Zeug wackelte ungeheuer, wie ich ihm überhaupt allerdings geraten hatte, die Lager ja nicht zu fest zuzuschrauben, damit keine Kugeln zerspringen und auch die Lagerschalen nicht zu sehr litt.

Dass ein schlecht eingestelltes Rad wackelt, ist eine allbekannte Erscheinung, aber dieses Wackeln überstieg schon die Grenzen des Erlaubten, es war nahezu polizeiwidrig!

Sehr misstrauisch begann ich da ein wenig nachzusehen, mein Verdacht schien Bestätigung zu finden. Erst das Vorderrad, dann das Hinterrad, dann die entgegengesetzte Seite — o Gustl, Gustl, was hast du gethan!

Klopfenden Herzens folgte er der Untersuchung, meine Mienen und Gebärden flossen ihm Sorge ein und als ich schliesslich das Rad beiseite stellte und Gustl mit einem Blicke ansah, — na wie man eben einen ansieht, der eine grosse Dummheit gemacht hat, da stotterte er unsicher die Frage hervor: „Ist etwas nicht in Ordnung?“

Freilich war „etwas nicht in Ordnung“, es fehlten nämlich die — Kugeln.

In Befolgung meiner Anweisung, die Konusse nicht zu fest zuzuschrauben, hatte der gute Patron sie zu locker gelassen, vermutlich unter dem heilsamen Einflusse des Durchrüttelns auf dem Omnibus-Dache hatten sich die Lager geöffnet und die Kugeln waren futsch.

Selbstverständlich war von einem weiteren Montieren keine Rede mehr und das Rad musste zum Mechaniker, damit derselbe die passenden Kugeln beigebe, aber ebenso selbstverständlich trug Gustl die Unterhaltungskosten unseres nächsten Gesellschaftsabends.

## Amtlicher Teil.

Adresse für alle die Bundesverwaltung usw. betreffenden Schriftstücke:

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

Telephon: No. 5468.

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

➔ **Eingeschriebene Briefe, Wertsendungen, Geldsendungen sind zu richten an**

**Herrn Emil Conrad, Leipzig, Marienstrasse 12.** ➔



## Bekanntmachungen des Bundes-Vorstandes.

### Zur gefälligen Beachtung.

Wir machen die verehrlichen Bundeskameraden nochmals darauf aufmerksam, dass alle Wertsendungen an Herrn Emil Conrad, Leipzig, Marienstr. 12, zu richten sind. Alle sonstigen Sendungen sind bis auf weiteres an unseren I. Bundesvorsitzenden Herrn Horst Wolff, Leipzig-Plagwitz, zu richten.

## Bekanntmachung.

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

Ebenso sind die vom vorgenannten Radf. Verband herausgegebenen „**Wegweiser von Tirol und Vorarlberg**“ in neuester Auflage von unserer Geschäftsstelle zu beziehen. Dieselben kosten pro Stück 1,20 Mk. (Vorzugspreis). Ladenpreis 2 Mk.

II. 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.**

III. **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.

IV. 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.

V. An die Herren **Bezirks- und Ortsvertreter**, sowie **Inhaber von Auskunftsstellen** ergeht die herzliche Bitte, die Winterzeit auszunützen und für unseren Bund zu werben. Gerade jetzt ist der **günstigste Zeitpunkt**, in welchem **neugegründete Radfahrer-Clubs** und **alte**, welche sich noch für **keinen Bund** entscheiden konnten, sowie **alle Einzelfahrer** zu belehren sind, was unser Bund den Mitgliedern bietet. — **Kameraden**, halten Sie und Ihre **treuen Mannen** Umschau und führen Sie uns **strebsame Mitglieder** für das **neue Jahr** zu, berücksichtigen Sie aber bei Mitgliederwerbungen jederzeit das in unserem Handbuche darüber Gesagte. — Wir haben im letzten Jahre viel erreicht und **neue Pläne** liegen für die Zukunft vor, welche sich verwirklichen lassen, wenn **ein jeder voll und ganz seine Pflicht** thut.

VI. Die **Mitgliedskarten für 1900** sind eingetroffen und wollen Sie gefälligst jetzt bereits dieselben zur Ausgabe gelangen lassen. — Bestellungen darauf müssen Sie bei unserer Geschäftsstelle bewirken.

VII. Nach den in den letzten Bundeszeitungen veröffentlichten Bekanntmachungen einiger Bezirksvorsteher, scheint ein Teil der **Touren- und Bundeshandbücher** noch immer nicht zur Ausgabe gelangt zu sein. Wir ersuchen nunmehr unsere Mitglieder, welche noch nicht im Besitze des Bundeshandbuchs pro 1899/1900 sind, uns dieses umgehend mitzuteilen. Die Herren **Bezirksvertreter**, welche noch **Touren- und Handbücher** in Händen haben, die nicht abgeholt wurden, werden ersucht, diese uns schnellstens mit dem s. Zt. übersandten Adressen zurückzusenden.

VIII. **Bundes-Liederbücher**, welche 113 heitere und ernste Lieder enthalten, in geschmackvoller Ausführung bei Abnahme von mindestens **10 Stück à Stück 25 Pfg.** Einzelpreis 30 Pfg. per Stück.

IX. **Noten zu unserem Bundesliede** (Original-Melodie) für **Pianoforte** 50 Pfg. per Stück franko. Für **Orchester** mit 18 Stimmen früher 3 Mk., jetzt Mk. 1.50.

X. **Werbungsmaterial**, als **Werbungsformulare, Anmeldekarten etc.**, steht den Bundeskameraden **gratis und franko** zur Verfügung.

Der Bundesvorstand.

Horst Wolff, I. Vorsitzender.

## Für die Herren Bezirksvertreter.

Wir machen die Herren Bezirksvertreter darauf aufmerksam, dass die satzungsgemässen Bezirks-Hauptversammlungen in den Monaten Januar und Februar stattfinden müssen und bitten wir, dieselben baldmöglichst festzusetzen, da zu denselben ein Mitglied des Bundesvorstandes zugegen sein wird. Tag, Zeit und Ort bitten wir dem Bundesvorstande mitzuteilen. Die ersten beiden Sonntage im Januar sind bereits besetzt und bitten wir, möglichst die nächstfolgenden zu wählen.

Die Mitgliedskarten für 1900 in weisser Farbe sind bereits fertig und sind durch die Herren Bezirkszahlmeister oder direkt durch Herrn Bundeszahlmeister Emil Conrad, Leipzig, Marienstr. 12, zu beziehen.

Mitglieder, welche den Beitrag für 1900 nicht entrichtet haben, sind bei den Bezirks-Hauptversammlungen nicht stimmberechtigt.

Der Bundesvorstand.

Horst Wolff, I. Vorsitzender.

## Sitzung des erweiterten Bundesvorstandes.

(Bezirksvertretertag.)

Die Sitzung des erweiterten Bundesvorstandes (Bezirksvertretertag) findet Sonntag, den 14. Januar 1900, von vormittags 10 Uhr ab in den Räumen des „**Prälaten**“ in Chemnitz statt und laden wir alle Bundesvorstandsmitglieder sowie Bezirksvertreter dazu ein. Das Erscheinen eines jeden Mitgliedes des erweiterten Bundesvorstandes ist unbedingt nötig, da gerade dieser Tag der wichtigste Tag des ganzen Bundes ist.

Wir ersuchen, die zu stellenden Anträge etc. bis spätestens den **30. Dezember** an unseren I. Vorsitzenden, Herrn Horst Wolff, Leipzig-Plagwitz, schriftlich einzureichen, damit wir deren Veröffentlichung noch rechtzeitig bewirken können.

Der Bundesvorstand.

Horst Wolff, I. Vorsitzender.

## Nächste Bundesvorstands-Sitzungen.

Donnerstag, den 21. Dezember 1899 und Donnerstag, den 4. Januar 1900, 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 Herrn **Emil Conrad**, Leipzig, Marienstrasse 12, einzusenden.

Die von jetzt ab bewirkten Anmeldungen gelten schon für das Jahr 1900.

Der Bundesvorstand.

## Frauen und Töchter der Bundesmitglieder

zahlen von jetzt 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 Neuanmeldungen werden unentgeltlich und postfrei von der Geschäftsstelle geliefert.

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

### Neuangeschlossene Mitglieder.

29 Neuanmeldungen. No. 6501—6529.

Die Aufnahmen gelten als vollzogen, wenn innerhalb 11 Tagen, vom Tage der Veröffentlichung an gerechnet, begründeter schriftlicher Einspruch dagegen nicht erhoben wird.

#### Bezirk Borna-Lausigk.

6528. Carl Ludwig, Gastwirt, Borna, „Stadt Leipzig“.

#### Bezirk Döbeln.

6508. Oskar Colditz, Bierreisender, Döbeln, Albertstr.

6529. H. Lindner, Buchhändler, Leisnig, Mittelgasse.

#### Bezirk Dresden.

6505. Paul Enders, Dresden-N., Jordanstr. 9, III.

#### Bezirk Flöha.

6514. Emil Mende, Spielwarenfabrikant, Eppendorf.

#### Bezirk Leipzig.

6501. H. Wolf, Geschäftsführer, Leipzig, „Thüringer Hof“.

6506. Hugo Sperling, Grosswiederitzsch.

#### Bezirk Pleissenthal.

6509. Ernst Pansa, Maurer, Beiersdorf b. Neumark.

6510. Paul Pammler, Ratskopsist, Beiersdorf b. Neumark.

#### Bezirk Rochlitz.

6518. Emil Richter, Gemeindevorstand, Wiederau.

6519 (alte No. 1181). Wilh. Otto Linnbach, Schlossermstr., Wiederau No. 34.

6520 (alte No. 3129). Wilh. Sturm, Stellmacher, Wiederau No. 157.

6521 (alte No. 4570). Max Rich. Gläser, Wiederau.

6522 (alte No. 3131). Franz Aurich, Gastwirt, Wiederau.

6523 (alte No. 3133). Ernst Gerhard, Schneider, Wiederau.

6524. Emil Petzold, Fabrikarbeiter, Wiederau No. 171.

6525. Otto Stock, Lehrer, Wiederau.

#### Bezirk Wurzen-Grimma.

6507. Herm. Schwarzburger, Gastwirt, Wurzen, Badergasse 10.

#### Bezirk Zittau.

6515. Friedrich Jähne, Gastwirt, Zittau, Neue Burgstrasse 12.

6516. Oskar Krämer, Photograph, Zittau, Aeussere Weberstrasse 67.

6517. Johann Schnase, Gastwirt, Zittau, Aeussere Weberstrasse 12.

#### Bezirk Zwickau.

6502. Carl Vogel, Kaufmann, Oberplanitz, Ebersbrunnerweg 158.

6503. Franz Döhler, Maurer, Oberplanitz, Wilhelmstr. 50.

6504. Otto Paul Illmann, Bergarbeiter, Wendisch-Rottmannsdorf.

6511. Ernst Schmidt, Klempner, Niederplanitz, Bergstr.

6512. Paul Strauss, Klempner, Niederplanitz, Koloniestrasse 149.

6513. Gustav Böhm, Gastwirt, Zwickau-Pölbitz, Altenburgerstr. 16.

6526. Max Wendler, Kaufmann, Schedewitz, Am Raschberg 95F.

6527. Emil Lang, Kaufmann, Schedewitz, Hauptstr. 38, I.

### Neue Bundeshotels, Restaurants und Gastwirtschaften.

Wiederau: Gastwirtschaft von Franz Aurich.

Wurzen: Gastwirtschaft von Herm. Schwarzburger, Badergasse.

Zittau: Gastwirtschaft von Friedr. Jähne, Neue Burgstrasse 12.

Zittau: Gastwirtschaft von Johann Schnase, Aeussere Weberstr. 12.

Borna: Hotel „Stadt Leipzig“, Carl Ludwig.

### Besitzwechsel.

Zwickau-Pölbitz: Gastwirtschaft von Gust. Böhm, Altenburgerstr. 16, früher Curt Ehrler.

### Veränderungen.

Verzogen vom Bezirk Leipzig zum Bezirk Löbau:  
6206. Herm. Schönfelder, Dachdecker, Kunnersdorf bei Bernstadt.

Verzogen vom Bezirk Leipzig zum Bezirk Borna-Lausigk:

4734. Hans Knoth, Kaufmann, Hainichen, im Hause Glaser Nachf.

### Berichtigungen.

Herr Paul Albrecht, Hotelbesitzer, Chemnitz, „Vier Jahreszeiten“, wurde in voriger Zeitung aus Versehen doppelt gebracht und ist No. 6476 für genannten Herrn gültig.

## 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.

Zuwiderhandelnde 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.

Alle werten Bundeskameraden, welche in diesem Jahre Grenzkarten bezogen haben und die Grenze nach Oesterreich, Italien oder der Schweiz passierten, ersuche ich höflichst, mir den Tag der Einfuhr und Ausfuhr anzugeben.

Die Einfuhr sowie die Ausfuhr ist dem Sportausschuss des S. R. B. stets sofort anzuzeigen.

Alle im Jahre 1899 ausgegebenen Grenzkarten haben nur bis Ende dieses Jahres Giltigkeit und sind dieselben bis Ende Dezember dieses Jahres an die Geschäftsstelle des Sportausschusses, Robert Weniger, Leipzig, Hohestr. 48, zurückzusenden (franko).

**Zu widerhandelnde sind dem Bunde für jeden Schaden haftbar.**

Diejenigen Mitglieder, welche für das Jahr 1900 eine neue Grenzkarte wünschen, müssen dies schriftlich einreichen.

Der Anmeldung sind 50 Pfg. in Briefmarken beizufügen.

Formulare hierzu sind durch die Geschäftsstelle des Sportausschusses zu haben.

### An die Herren Bezirks- und Vereinsfahrwarte!

Hierdurch ersuche ich Sie nochmals höflichst, Ihre Berichte über die sportliche Thätigkeit in Ihrem Bezirk resp. Verein für das Jahr 1899 bis zum 1. Dezember ds. Js. an mich einzusenden, damit ich dann die Zusammenstellung für das neue Handbuch vornehmen kann. Später eintreffende Berichte können keine Berücksichtigung mehr finden.

Robert Weniger.

Die vorstehenden Bekanntmachungen bitte ich im eigenen Interesse und im Interesse einer erspriesslichen Arbeit im Bunde fernerhin mehr zu beachten und würde dann mancher Schaden wegfallen, sowie manche Arbeit erleichtert werden.

### Ergebnis des Wettbewerbes um die im Jahre 1899 meistgefahrenen Kilometer in den Bezirken.

#### Sparte A.

Mtgl.-No.	Name	Beruf	Wohnort	Bezirk	Anzahl der Touren	km	Ehrenzeichen	Bemerkungen
4754	Ernst Wegerdt ...	Kaufmann	Pirna in Sachs.	Pirna	138	10,038,9	Meisterschafts-med.	Ehrenurkunde, Ehrenzeichen u. Titel Meisterfahrer des S. R.-B. i. Tourenfahr. 1899.
4611	Karl Schönfelder .	Schneidermeister	Pegau in Sachs.	Groitzsch-Peg.	111	7266,3	I.	
28	F. W. König .....	Kirchschullehrer	Obergräfenhain i. S.	Rochlitz	95	6664,2	I.	
3103	Adolf Schilling ...	Tapez.-Mstr. u. Decorat.	Bad Elster	Oberes Vogtland	62	4219,4	III.	
3175	Richard Hofmann.	Agent	Reichenbach i. V.	Plauen i. V.	55	4294,8	III.	
1452	August Fleischer..	Kaufmann	Zwickau in Sachs.	Zwickau i. S.	86	4117,7	III.	
3344	Arthur Papsdorf..	Zimmerm.	Beucha b. Lausigk	Borna-Lausigk	53	4043	III.	
4308	Eduard Kiessling.	Gastwirt	Königswalde	Pleissenthal	42	4368,4		
5591	Victor Hammer...	Werkmeister	Reichenbach i. V.	Plauen i. V.	34	2014,9	—	ausser Preisbewerb
5269	Richard Haufe...	Zimmerm.	Rammenau i. S.	Kamenz	19	1449,9	—	dito

#### Sparte B.

4907	Richard Knabe ...	Kontorist	Leipzig	Leipzig	37	3713,6	I.	
4908	Alb. Knabe.....	Lagerist	"	"	38	3518,8	I.	
4198	Georg Franke ...	Kaufmann	Leipzig-Sellerhaus.	"	24	2042,9	III.	
5475	Ernst Böttcher ...	Bildhauer	Mittweida in Sachs.	Rochlitz	24	1935,9	—	er hat 2025,9 ausgerechnet.
4953	Bernhard Brückner	Feilenhauer	Hohenst.-Ernstthal	Glauchau	24	2664,5	II.	
5573	Albert Enderlein..		Groitzsch	Groitzsch-Peg.	29	3009,5	I.	
5026	Oskar Wolf.....	Kaufmann	Plauen im Vogtl.	Plauen i. V.	25	2238,5	III.	
5353	Wilh. Wolfensteller	Sattlermstr.	Steinpleis b. Werd.	Zwickau	8			ausser Preisbewerb

Etwaige Einwendungen gegen vorstehende Ergebnisse wolle man mit ausreichender Begründung derselben binnen 8 Tagen an den Vorsitzenden des Sport-Ausschusses, Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48, gelangen lassen.

Sollten innerhalb dieser Zeit Einwendungen nicht erfolgen, so werden obige Ergebnisse anerkannt.

Der Sport-Ausschuss des S. R.-B.  
Robert Weniger, Bundestourenfahrwart.

### Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

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

#### Bezirk Chemnitz.

Dienstag, den 12. Dezember, 8 Uhr abends, Monatsversammlung im „Prälaten“, Chemnitz, Klosterstr. Tagesordnung: Wahl eines neuen Bezirksvertreters.

May, Schriftführer.

#### Bezirk Dresden.

Versammlungslokal: „Restaurant Klosterkeller“, Dresden-Neustadt, Neustädter Markt. Jeden Donnerstag nach Erscheinen der Bundeszeitung findet abends 9 Uhr Versammlung daselbst statt, wozu jedes Mitglied hierdurch eingeladen wird. — Versammlung am 30. November 1899.

Um  $\frac{3}{4}$  Uhr eröffnet der erste Vorsitzende Herr Julius Uhlemann die stark besuchte Versammlung und heisst die Anwesenden willkommen. Tagesordnung: 1. Geschäftliches, 2. Saalfest, 3. Verschiedenes. Zu 1. wurden einige Angelegenheiten, den Bund betreffend, erledigt. Zu 2. Ein Saalfest soll veranstaltet werden und hierzu ein Konkurrenzreifenfahren für alle Vereine ausgeschrieben werden, sowie ein Kunstfahrer engagiert werden. Die Vorstandschaft soll alles Nähere ausarbeiten und der Versammlung vorlegen. Zu 3. trug Herr Eckert noch einmal seine Angelegenheit vor und soll sich derselbe einen Rechtsanwalt zur Durchführung seiner Sache nehmen. Herr Franz legte das von Herrn R. Rosenlöcher gestiftete Ansichtspostkarten Album vor und werden die Mitglieder ersucht, recht viel Karten zu senden. Dem Spender wurde ein dreifaches All Heil! gebracht. Schluss der Sitzung  $\frac{3}{4}$  Uhr.

Julius Uhlemann, 1. Bez.-Vorsitzender.  
Eduard Ahl, 1. Bez.-Schriftführer.

### Bezirk Döbeln.



**R.-Cl. „Adler“, Leisnig.** Alle Zuschriften in Clubangelegenheiten sind zu richten an Fritz Schwab, Fahrradhändler, Bahnhofstrasse. — Der Vorsitzende eröffnet die von sämtlichen Mitgliedern und deren Damen besuchte Versammlung und begrüsst alle aufs Herzlichste. Auf der Tagesordnung steht nur unser Weihnachtsvergnügen, verbunden mit Christbaumverlosung. Selbiges wird den 14. Januar im Vereinslokal „Zur Quelle“ abgehalten werden. Jedes Mitglied hat ein Geschenk im Werte von 1,50 Mark mitzubringen. Es wird ein Ausschuss gewählt, bestehend aus den Kameraden Jentsch, Schubert, Hänel und Trost, welche zum Gelingen des Vergnügens ihr Möglichstes thun werden.

Otto Trost, Schriftführer.

Es ist im „Adler“ seit längerer Zeit Sitte, dass alle Monate von irgend einem Mitglied ein Fass Bier spendet wird. Der edle Geber war heute Kamerad Otto Jentsch. Durch das Bundeslied wurde die heutige Feier eröffnet. In Kürze konnte man bemerken, dass die beste Laune bei allen ihren Einzugs gehalten hatte, als unser Vereinswirt Kamerad M. Schimpf noch die erfreuliche Mitteilung machte, dass wir jetzt zur Tafel übergehen wollen, zahlen würde dieselbe ein Kamerad, welchem in letzter Zeit Fortuna sehr hold gewesen sei. Es weigerte sich auch niemand, diesen Punkt ohne Debatte anzunehmen. Es verdient noch erwähnt zu werden, dass Kamerad Hänel ein herrliches Tafellied gedichtet hatte, in welches alle kräftig mit einstimmten und seine Dichtkunst allseits Bewunderung fand. Auch für sonstige Unterhaltung war reichlich gesorgt. Durch ein Tänzchen, komische und Zither-Vorträge und Spiele wurde die launige Gesellschaft bis zum frühen Morgen zusammengehalten, und man trennte sich mit dem Wunsche, dass die nächsten derartigen Abende wieder so schön werden möchten. Den edlen Gebern sowie denen, welche zum Gelingen dieses Abends beigetragen haben, an dieser Stelle noch besten Dank. Es werden diese Abende geeignet sein, zum Wohle unseres „Adlers“ beizutragen.  
O. T.

### Bezirk Glauchau.

**Bezirksversammlung** in Glauchau am 26. Novbr. 1899 bei Kollege Zängel. Unter Anwesenheit von 19 Mitgliedern eröffnet Herr Bezirksvertreter Krause mit herzlicher Begrüssung die Versammlung, giebt mehrere eingegangene Bundesmitteilungen bekannt und geht nach deren Besprechung sofort über zu Punkt 1. Ortsvertreterwahl für Waldenburg. Da keine Waldenburger Kollegen anwesend sind, stellt Herr Böhme den Antrag, die Wahl zu vertagen. Angenommen. Punkt 2. Bezirksfest. Nach längerer Aussprache hierüber wird beschlossen, dasselbe im Frühjahr in Glauchau abzuhalten und wird auf Antrag des Ortsvertreters Herrn Schellenberger der Bundesverein „Rhenania“, welcher das Fest in die Hand nehmen

will, bis zur nächsten Bezirks-Hauptversammlung den 21. Januar 1900 in Glauchau bei Kollege Zängel die nötigen Unterlagen, Kostenpunkt etc. besorgen. Schluss  $6\frac{1}{2}$  Uhr. All Heil!

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

### Bezirk Leipzig.

Versammlungslokal: „Kasino zum Rosenthal“, Rosenthalgasse. Alle Zuschriften sind zu richten an den 1. Schriftführer R. Seyffarth, Scharnhorststrasse 13 in Leipzig. Nächste bzw. letzte **Bezirksvorstandssitzung** vor der Hauptversammlung **Montag, den 18. Dezember 1899**, abends  $\frac{1}{2}$  9 Uhr, im „Restaurant Schiesser“; wir ersuchen, vollzählig zu erscheinen. — Am 6. Januar n. J., vormittags 10 Uhr, Beginn der **Bezirkshauptversammlung** im „Kasino zum Rosenthal“; Tagesordnung, wie in der vorigen No. der Zeitung bekannt gegeben. Etwaige **Anträge** bitten wir an das Schriftführeramt unter obiger Adresse bis **spätestens den 17. Dezember** abends gelangen zu lassen. — Sitz und Stimme zur Hauptversammlung hat jedes Mitglied, welches sich durch das Bundeszeichen mit 1899er Mitgliedskarte ausweist; wir ersuchen, das Bundeszeichen **unbedingt** anlegen zu wollen. Ausser der Ueberreichung der Preise für die Meistbeteiligung an den Ausfahrten und Bezirksversammlungen pro 1899, ausgeworfen sind 30 Mk. für drei Preise à 15, 10 und 5 Mk., findet zur Hauptversammlung die **Verteilung** der künstlerisch ausgeführten **Diplome** an diejenigen Clubs statt, die unser letztes Bezirksstiftungsfest durch das **Reifenfahren** so hervorragend in freundlicher Weise unterstützten. Unsere Bitte geht nun nochmals dahin, Sie, liebe Kameraden, an diesem Tage recht zahlreich versammelt zu sehen; auch wir, der Bezirksvorstand, würden uns recht darüber freuen und als einen Beweis des Dankes für unsere Mühe ansehen, wenn recht zahlreicher Besuch zu verzeichnen sein würde! Nach dem geschäftlichen Teil gemeinsame zwanglose Mittagstafel im Vereinslokal. — **Sonntag, den 10. Dezember**, abends 8 Uhr, hält unser rühriger Bundesverein „Radlerlust“ in der Thiemeschen Brauerei, Tauchaerstrasse, einen **humoristischen Familienabend** ab. Dieser Veranstaltung liegt ein äusserst gediegenes reichhaltiges Programm zu Grunde und bitten auch wir hierdurch um recht rege Beteiligung. — Die **Mitgliedskarten pro 1900** sind bei unserem Bezirkszahlmeister Herrn F. Pfof, Brüderstrasse 6, von jetzt an zu entnehmen. —

**Vorzugsbillets** zum Eintritt ins **Schlachtenpanorama à 50 Pfg.**, sowie in den **Krystallpalast à 35 Pfg.** sind fortwährend bei unserem Zahlmeister Herrn F. Pfof, **Brüderstrasse 6**, zu haben und bitten um fleissigen Zuspruch.

Eduard Lehmann, 1. Bez.-Vertreter.  
Richard Seyffarth, 1. Bez.-Schriftführer.



**R.-Cl. „Habicht“, Leipzig.** Clublokal: Ströber's Kulmbacher Bier-Restaurant, Albert-Strasse 6, nahe dem Bayrischen Bahnhofe. Versammlungen, zu denen Gäste stets willkommen sind, finden jeden Dienstag statt. Den werten Mitgliedern noch hierdurch zur Kenntnis, dass die diesjährige Weihnachtsfeier am 6. Januar kommenden Jahres stattfindet. Näheres wird in der nächsten Versammlung resp. in der folgenden Nummer der Zeitung bekannt gegeben.

Carl Kreutzkamm, 1. Vorsitzender.  
Richard Knabe, Schriftführer.

Die Mitglieder werden hierdurch gebeten, an den Sonntagstouren, welche, wie ich hierdurch ausdrücklich bemerken will, auf Wunsch nur über ganz kleine Strecken gefahren werden, noch reger teilzunehmen.

Oscar Rinze, Fahrwart

Mit dem Laufe der Zeit reparaturbedürftig gewordene Clubabzeichen belieben die Mitglieder mir umgehend einzuhändigen.

Alwin Knabe, Zeugwart.

**R.-Cl. „Falke“, Leipzig.** Versammlungslokal: „Kasino zum Rosenthal“, Rosenthalgasse 8. — Alle Zuschriften sind zu richten an den 1. Vorsitzenden, B. Hell-

bach in Leipzig-Gohlis, Aeussere Hallesche Strasse 41, I, 1. Vereinsabend aller 14 Tage Mittwochs,  $\frac{1}{2}$  9 Uhr abends, nach Erscheinen der Sächsischen Radfahrer-Zeitung. Sonntags, von abends 8 Uhr an, geselliges Beisammensein im Vereinslokal. Nächster Vereinsabend Mittwoch, den 13. Dezember. Die geehrten Mitglieder werden ganz besonders darauf aufmerksam gemacht, dass in den Wintermonaten an unseren Vereinsabenden nach Erledigung des geschäftlichen Teiles sowie Sonntags abends im Vereinslokal besondere Unterhaltungen stattfinden; wir ersuchen deshalb höflichst um pünktliche und vollzählige Teilnahme der Mitglieder an unseren Versammlungen, sowie Sonntags abends im Vereinslokal. Gäste sind stets herzlich willkommen. Weihnachtsfeier: Hierdurch beehren wir uns, alle lieben Freunde und Bundeskameraden nebst ihren werten Angehörigen zu unserer, am 27. Dezember, den dritten Weihnachtsfeiertag, im „Kasino zum Rosenthal“, Rosenthalgasse 8, stattfindenden Weihnachtsfeier, bestehend in Vorträgen und Tanz, ganz ergebenst einzuladen. Eintritt frei! Mit kameradschaftlichem All Heil!

B. Hellbach, I. Vorsitzender.



### R.-V. „Radlerlust“, Leipzig.

Vereinslokal: „Tivoli“, Zeitzerstrasse 32. Vereinsabend jeden Donnerstag. Werte Bundeskameraden! In letzter Stunde treten wir nochmals mit der Bitte an Sie heran, uns zu unserm am 10. Dezember im Saale der „Thiemeschen Brauerei“, Tauchaer Str. 25, stattfindenden **humoristischen Familienabend** durch Ihren werten Besuch recht zahlreich beehren zu wollen. Da der Zweck der Abhaltung dieses Abends ein edler ist und dem S. R. B. einst zur Zierde dienen soll, hoffen wir um so mehr auf Ihr Erscheinen. Gleichzeitig geben wir bekannt, dass die Vorträge punkt 8 Uhr ihren Anfang nehmen, da das Programm durch Einlegung einiger der neuesten Couplets eine Erweiterung erfahren hat. Unter diesen ist besonders hervorzuheben „Der Bur“. Auf die Reichhaltigkeit des Programms haben wir schon wiederholt hingewiesen. Auch liegen die Hauptnummern in durchaus bewährten Händen. Wir geben uns deshalb der Hoffnung hin, die werten Besucher durch diese Darbietungen zufriedengestellt zu sehen und begrüssen Sie inzwischen mit trendentschem Gruss All Heil!

L. Schaaf, Vorsitzender.

J. Engemann, Schriftführer.



### R.-Cl. „Libelle“, Leipzig-Entritzsch.

Clublokal: „Reichshallen“, Leipzig-Entritzsch, Lindenstrasse. Clubabend: Jeden Montag nach Erscheinen der Bundeszeitung, pünktlich 9 Uhr, wozu Gäste stets willkommen sind. Ausgetreten sind die Herren W. Tratz, R. Gran und E. van der Emden. Herrn W. Tratz, welcher das Amt des Vorsitzenden bekleidete, sagen wir an dieser Stelle unsern Dank für die gute Führung seines Amtes. An dessen Stelle machte sich eine Neuwahl nötig, welche auf Herrn Georg Winterstein fiel. Derselbe nahm das Amt des Vorsitzenden an und sind Schriftstücke in dessen Wohnung, Leipzig-Entritzsch, Lindenstrasse 28, II, oder in das Clublokal, „Reichshallen“, Leipzig-Entritzsch, zu richten.

Georg Winterstein, Vorsitzender.

Fritz Bergmann, Schriftführer.



### R.-Cl. „Wanderlust“, L.-Connewitz.

Clublokal: Restaurant „Friedrichshallen“. Versammlung jeden 2. und 4. Freitag im Monat. Gäste jederzeit herzlich willkommen. Unsere **Hauptversammlung** findet nicht am 29. d. M., dem eigentlichen Versammlungstage, sondern schon am 15. Dezember statt. Die Mitglieder werden gebeten, sich an dieser Versammlung vollzählig zu beteiligen, da wichtige Punkte auf der Tagesordnung stehen. Gleichzeitig erlauben wir uns, die Herren Bundeskameraden schon jetzt aufmerksam zu machen, dass am 6. Januar n. J. unsere Christbescherung im kleinen Saale der „Friedrichshallen“

stattfindet und Mitte Februar im grossen Saale der „Friedrichshallen“ ein humoristischer Abend in grösserem Stile geplant ist. Der Tag zu letzterer Veranstaltung wird in der nächsten Bundeszeitung bekannt gegeben. Wir verfehlen nicht, in Anbetracht des in Aussicht gestellten höchst amüsanten Programmes schon jetzt alle herzlichst einzuladen. All Heil!

Der Vorstand.

Otto Grünewald, I. Schriftführer.

### Bezirk Pleissenthal.

**Bezirksversammlung** am 3. Dezember 1899 in Steinpleis. Der Bezirksvertr., Herr Adolf Schön, eröffnet punkt  $\frac{1}{2}$  4 Uhr die Bezirksversammlung. Erschienen sind 20 Bundeskameraden. Den schwachen Besuch veranlasste die ungünstige Witterung. Referat des Bezirksvertr. über ein demselben zugegangenes Strafmandat wegen angeblicher Beteiligung an einem Rennen. Das Mandat wurde an die Behörde Altenburg mit dem Bemerkten, für die Zukunft derartige unberechtigte Verfügungen zu unterlassen, retourniert. Die nächste **Bezirks-Hauptversammlung** findet in Werdau, B.-H. „Anker“, am 7. Januar 1900, nachmittags punkt 4 Uhr statt. Der Bezirksvertr. ersucht die Kameraden, bis zur Hauptversammlung ihre Mitgliedschaft zu erneuern, da nur diese die Stimmberechtigung für die Hauptversammlung zulässt. Der Bezirksvertr. unternimmt mit noch einigen Kameraden eine Agitationsreise nach Zwirtschen. Heil!

Adolf Schön, Bezirksvertreter.

Osw. Schön, Bezirksschriftführer.

Hiermit werden die Bundeskameraden freundlichst zu der am Sonntag, den 7. Januar 1900, nachmittags punkt 4 Uhr, im B.-H. „Anker“-Werdau stattfindenden **Bezirks-Hauptversammlung** eingeladen.

Ad. Schön, Bezirksvertreter.

Die Herren Bundeskameraden werden hiermit höflichst auf die Erneuerung ihrer Mitgliedschaft des Sächs. Radf. Bds. aufmerksam gemacht, da nur durch die Erneuerung die Stimmberechtigung für die Hauptversammlung erhalten bleibt.

Ad. Schön, Bezirksvertreter.



### R.-Cl. „Wanderlust“, Werdau.

Jeden Dienstag ab 9 Uhr abends Clubabend im Vereinslokal „Reichskrone“, Johannesplatz. Gäste stets willkommen. **Versammlung** am 21. November 1899. Der Vorsitzende eröffnet unter üblicher Begrüssung die Versammlung und geht zur Tagesordnung über. Aufgenommen werden die Herren Christ. Müller, Arno Vollstädt, Emil Gruner. Genannte Herren, welche anwesend sind, werden mit dem üblichen All Heil! begrüsst. Hierauf wird beschlossen, die Vereins-Versammlungen jeden ersten Dienstag im Monat abzuhalten. Am 3. Weihnachtsfeiertag, sowie am hohen Neujahrstag findet Familienabend statt. Heil!

Ad. Schön, Vorsitzender.

Arthur Höselbarth, Schriftwart.

**Hauptversammlung** am 30. November 1899. Der Vorsitzende eröffnet die Hauptversammlung und referiert über die vom Gesamtvorstande noch einmal vorgenommene Prüfung der Rechnungsberichte 1897/98 und 1898/99 und teilt mit, dass verschiedene Rechnungen wohl gebucht und im Ausgabekonto verrechnet stehen, aber nicht honoriert sind. Die Hauptversammlung beschliesst gegen 1 Stimme, eine Verfolgung dieser Sache einzuleiten, macht diese aber abhängig von einer noch der Regelung bedürftigen Angelegenheit.

Ad. Schön, Vorsitzender.

Arthur Höselbarth, Schriftwart.

### Bezirk Wurzen-Grimma.

**Bezirksversammlung** am 26. November 1899 im Hotel „Stadt Leipzig“. Auf der Tagesordnung standen geschäftliche Angelegenheiten und etwaige Anträge zu beschliessen, die seitens des Bezirks Wurzen-Grimma zum nächsten Bezirksvertretertag gestellt werden sollen. Nach-

dem die zahlreich besuchte Versammlung vom Vorsitzenden eröffnet, erbat zunächst Herr Lischke das Wort und führte etwa folgendes aus: „Es sei zunächst notwendig, uns darüber zu informieren, ob wir dem Bunde wieder beizutreten gedenken oder nicht, stellte einen Vergleich zwischen dem S. R.-B. und anderen grösseren Radfahrer-Verbänden auf, wie es hier anders und dort anders gehandhabt werden könne, und nachdem das Resultat herauskam, dass der S. R.-B. den einzelnen Mitgliedern oder Bezirken mehr bieten könne, wie dies bisher der Fall sei, wurde folgender Antrag gestellt und durch die Stimmenzahl der Trebsener und Pauschwitzter Mitglieder, die grösstenteils hierfür eingenommen, mit Stimmenmehrheit angenommen: Der Bezirk Wurzen-Grimma wolle zur nächsten Bezirksvertreter-Versammlung folgenden Antrag einbringen: Der jährliche Bundesbeitrag möge auf 3 Mk. reduziert werden, oder er bleibe zu 6 Mk. bestehen und die Bundeskasse zahle für jedes Mitglied 3 Mk. an die Bezirkskasse zurück. Des weiteren soll dafür eingetret werden, dass denjenigen Bezirken, denen es vergönnt ist, ein 50-km-Rennen auf Strasse oder Bahn auszufahren, in Zukunft auch die Ehrenzeichen vom Bunde zugewendet werden. Nachdem dann noch verschiedene Angelegenheiten erörtert, wurde die recht lebhaft verlaufene Versammlung geschlossen.

All Heil!

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



#### O.-V. „Sturmvogel I“, Wurzen.

**Monatsversammlung** am 30. November 1899 im „Bürgergarten“. Tagesordnung: 1. Steuereinzahlung. 2. Erhöhung der Aufnahmegebühren und des monatlichen Beitrags. 3. Bleiben wir für die Zukunft Ortsverein des S. R.-B. oder nicht. Nachdem die Steuereinzahlung vollzogen, eröffnete der Vorsitzende die vorschrittmässig einberufene Versammlung und legte klar, dass das Clubvermögen mit den Jahren herangewachsen und es auch notwendig sei, die Einschreibgebühren und, wenn möglich, auch den monatlichen Beitrag zu erhöhen. Nach längeren Auseinandersetzungen sollen die Einschreibgebühren auf 3 Mk. erhöht werden. Der Beitrag bleibt zu 50 Pfg. per Monat bestehen. Ferner wurde beschlossen, dass wir Ortsverein des S. R.-B. bleiben und jedes Mitglied, welches dem Bunde noch nicht angehört, diesem beitreten muss. Zur Aufnahme hatte sich ein Herr gemeldet, diese konnte aber nicht vollzogen werden, da es zweifelhaft erschien, ob Betreffender schon das 18. Lebensjahr erreicht hat.

Heinr. Gitte, Vorsitzender.  
Emil Heitmann, Schriftführer.

#### Bezirk Schwarzenberg.



**R.-Cl. Eibenstock 1885.** In der am 27. Oktober 1899 stattgehabten **Generalversammlung** unseres Clubs wurden die Herren: Ernst Busch als I. Vors., Johs. Haas als II. Vors., Richard Wimmer als Kassierer, Alfr. Ott als I. Fahrwart wieder, H. Rossbach I. Schriftf., Arno Geithner II. Schriftf., Max Albert II. Fahrwart, Emil

Haunebohn jr. und Emil Drechsler als Kassenrevisoren neugewählt. Unser Club umfasst jetzt 30 Mitglieder, ein Mehr von 5 Mitgliedern gegen das Vorjahr, und hoffen wir, dass die anlässlich der Generalversammlung dem Club dargebrachten Wünsche für seine Entwicklung und sein ferneres Gedeihen alle zur Wirklichkeit werden, wozu wir allerdings auch berechnete Hoffnungen hegen dürfen. — In der weiter am 24. November stattgefundenen Monatsversammlung wurde durch Herrn Busch im Verlaufe des Abends ein Bannernagel überreicht, dem Club gestiftet vom Allgem. Radfahrerverein

von Schwarzenberg und Umgegend aus Anlass unserer Beteiligung mit Banner am Schwarzenberger Bezirksfest des S. R.-B. Im Verein mit der Erinnerung an die dort mit den Sportskameraden verlebten schönen Stunden wird uns dieses Geschenk ein bleibendes Zeichen für treue Kameradschaft und dauernden Zusammenhalt sein und sprechen wir auch an dieser Stelle hierdurch nochmals unseren herzlichsten Dank aus. All Heil!

Ernst Busch, z. Zt. I. Vorsteher.  
H. Rossbach, z. Zt. I. Schriftführer.

#### Bezirk Zittau.

**R.-V. „Saxonia“, Zittau.** Regelmässige Sitzungen Mittwochs nach jedesmaligem Erscheinen der Bundeszeitung im Restaurant Schnase, äussere Weberstrasse. Beginn abends 9 Uhr. Gäste willkommen!

Mit herzlichem All Heil!

W. Stanner.

#### Bezirk Zwickau.

**Bezirksversammlung** am 3. Dezember 1899 in Zwickau, B.-H. „Goldner Adler“. Herr Timmler eröffnet <sup>1</sup>/<sub>6</sub> 6 Uhr die sehr gut besuchte Versammlung und heisst die Anwesenden herzlich willkommen. Es werden hierauf die Beschlüsse der letzten Bezirks-Vorstandssitzung bekannt gegeben. Die von Herrn Otto angeregte Abänderung einiger Punkte in den Satzungen bez. der Wertung im Preisreigenfahren ist vom B.-Kunsthauptwart abschlägig beschieden worden und wird demnach das Preisreigenfahren zum Bezirksfest nach den alten Bestimmungen gefahren. Herr Timmler bittet die in Konkurrenz tretenden Clubs, den evtl. zu fahrenden Reigen aufzuzeichnen und mit genauer Beschreibung unter geschlossenem Kouvert vorher dem Bezirksvorstand einzureichen. Das Stiftungsfest wird in der in voriger Versammlung beschlossenen Weise abgehalten und sind die Anwesenden damit einverstanden, dass die ausführliche Anarbeitung des Programmes dem Bezirksvorstand in die Hände gegeben wird. Die hierauf erfolgte Abstimmung ergab, dass das Fest am 4. und 5. Febr. 1900 im B.-G. „Lindenhof“ in Zwickau abgehalten werden soll. Herr Körner, Vorsitzender des R.-Cl. „Germania“, erklärt, dass sein Club zum Preisreigenfahren einen Preis stiften will. Ebenso haben sich die Herren Bufe, Steinbrück, Laase, Mäthe, sowie die Firma Friemann & Wolf, sämtlich in Zwickau, bereit erklärt, Preise zu stiften. Herr Timmler dankt den edlen Gebern im voraus und bringt die Versammlung denselben ein kräftiges All Heil! Ein Antrag des Herrn Blätterlein-Schedewitz, dahin gehend, dass das Preisreigenfahren in zwei Sparten gefahren werden soll und zwar, in Sparte A fahren nur solche Mitglieder, die den Jahresbeitrag für 1899 an den Bund entrichtet haben, dagegen in Sparte B diejenigen Mitglieder, welche den Jahresbeitrag für das Jahr 1900 an den Bund entrichtet haben, wird angenommen. Ferner wird beschlossen, die Preise des R.-Cl. „Germania“, sowie der Herren Friemann & Wolf, E. Bufe und Mäthe in Sparte A, dagegen die Preise der Herren Steinbrück und Laase in Sparte B zu verwenden. Herr Timmler legt zum Schluss den Clubs die Mahnung ans Herz, zum Bezirks-Stiftungsfest in nur gleichen, sauberen Anzügen, sowie in sauberer Mütze zu erscheinen. Anträge zu dem am 14.—15. Januar n. J. in Chemnitz tagenden Bezirks-Vertretertag sollen rechtzeitig beim Bezirks-Vertreter eingereicht werden. Nächste Bezirksversammlung findet am 7. Januar n. J. in Zwickau, B.-G. „Lindenhof“ statt. Die Bezirks-Hauptversammlung findet am 11. Febr. n. J. in Zwickau, B.-G. „Lindenhof“ statt. All Heil!

Herm. Timmler, I. Bez.-Vertreter.  
Paul Helmrich, I. Bez.-Schriftführer.

## Rundschau.

### Industrie.

Mit dem beginnenden neuen Jahrhundert tritt die Bielefelder Maschinenfabrik Dürkopp & Co. in Bielefeld in

das 15. Fabrikationsjahr ein. Dass diese langjährige Thätigkeit sowohl für die theoretische wie praktische Ausbildung der Firma die schätzenswerteste Lehrstätte gewesen ist, beweist der uns vorliegende Katalog für 1900.

Nur auf Grund sorgfältigster Beobachtung, reicher Erfahrungen und rationeller Fabrikation ist es möglich, die wegen ihrer Solidität, Sorgfalt und Sauberkeit mit Recht weltberühmt gewordenen Dürkopp-Fahrräder in solcher Vollkommenheit auf den Markt zu bringen. Bestrebt, das Fahrrad auf die höchste Stufe der Vollendung zu bringen, hat die Bielefelder Maschinenfabrik Dürkopp & Co. verschiedene wertvolle Verbesserungen und Veränderungen vorgenommen. Davon verdienen besondere Erwähnung „das patentierte neue Trekkurbellager“, wovon wir noch besonders einen Artikel bringen werden, die „Ausstellung der besseren Modelle mit dem weltbekannten Dunlopreifen“. Der sauber und mit grosser Sorgfalt hergestellte Katalog bringt nach einem Vorwort und einer Beschreibung des neuen Lagers die verschiedenen Räder zur Vorführung. Dürkopps „Electra“ IV ist als dauerhafte, bewährte und sehr preiswerte Damen-Tourenmaschine sehr empfehlenswert. Sie ist durchweg aus bestem Material und sehr akkurat gearbeitet. Dürkopps „Diana“ 26 hat sich in den letzten beiden Jahren ganz vorzüglich bewährt und erfreut sich bei den Damen



M. Cordang, Antwerpen. (Siehe Litteratur S. 486.)

der sehr tiefgehenden Rahmenrohre wegen besonderer Bevorzugung. Aus feinstem Material und mit besonderer Sorgfalt ausgeführt, zeichnet sich Diana 26 durch ansprechende, gefällige Form, vornehme Ausstattung und Stabilität vorteilhaft aus. Die Rahmenform von Dürkopps „Diana“ 7 weicht von der der übrigen Damen-Fahrräder ab, giebt aber dem Rade ein äusserst gefälliges Aussehen und auch grosse Stabilität. Bei dem Bau dieser Damen-Maschine wird alle nur erdenkliche Sorgfalt beobachtet und nur vorzüglich bewährtes Material verwendet. Als Luxus-Maschine hat wohl selten ein Damenrad so hervorragenden Anklang gefunden, wie Dürkopps „Diana“ 27. Bis in die kleinsten Einzelheiten mit musterhafter Genauigkeit konstruiert und aus dem bestexistierenden Material gefertigt, zeichnet sich dieses Modell, welches auch jetzt als Luxus-Damen-Maschine beibehalten wird, durch äusserst ansprechende Rahmenform, hohe Eleganz und spielend leichten Lauf besonders aus. „Diana“ 27 repräsentiert sich als wirklich vollendetes Damen-Fahrrad, das auch den vornehmsten Ansprüchen durchaus gerecht wird. Dürkopps „Diana“ 37, eine kettenlose Damenmaschine, wurde im vergangenen Jahre eingeführt. Die Erwartungen, welche die Firma hegte, sind vollständig in Erfüllung gegangen, denn der „kettenlose“ Antrieb hat sich ganz hervorragend bewährt. In einer grossen Anzahl freiwilliger Anerkennungs-schreiben, von denen einige am Schlusse des Katalogs Aufnahme gefunden, wird vollkommen übereinstimmend bezeugt, dass der kettenlose Antrieb bei absolut geräuschloser Funktion auffallend leichter arbeitet, dass das Reinigen der Maschine wesentlich einfacher und ein

Verschmutzen der Zahnräder infolge der äusserst sinnreichen Lagerung und Verschliessung ganz unmöglich ist. „Diana“ 37 wird mit peinlichster Genauigkeit gearbeitet. Das denkbar feinste Material kommt hierzu zur Verwendung. Dürkopps „Diana“ 32 und 31 sind Jugendräder, passend für Mädchen bez. Knaben im Alter von 8—13 Jahren, besonders empfehlenswert; sie haben sich ausserordentlich gut bewährt und erfreuen sich ganz besonderer Beliebtheit. Diese Modelle werden mit derselben Sorgfalt und aus dem gleich vorzüglich bewährten Material gefertigt wie alle sonstigen Maschinen. Eine wirklich preiswerte, äusserst kräftige Touren-Maschine stellt Dürkopps „Electra“ I dar, die namentlich für Geschäftszwecke und den täglichen Gebrauch sehr zu empfehlen ist und sich hierfür mit auffallendem Erfolg bewährt hat. Für Strassenrennen wie auch als feine, leichte Tourenmaschine verdient Dürkopps „Electra“ III besondere Beachtung. Der aussergewöhnlich leichte Lauf, geschmeidige Bau und die grosse Dauerhaftigkeit haben überall Anerkennung gefunden. Ebenfalls schon aus der vorigen Saison bekannt ist Dürkopps „Diana“ 22, die als kräftige Tourenmaschine sich des besten Renommees erfreut und sich über alles Erwarten vortrefflich bewährt hat. Trotz des kräftigen Baues ist die Form dennoch sehr geschmackvoll; die Ausstattung ist eine sehr ansprechende. „Diana“ 22 ist für stärkere Inanspruchnahme berechnet, aus erprobtem, bewährtem Ia Material gebaut, sorgfältigst bearbeitet und sehr zuverlässig. Der Lauf ist leicht, diverse Verbesserungen, die vorgenommen wurden, machen „Diana“ 22 noch wesentlich leistungsfähiger als bisher. Für Strassenzwecke hat sich Dürkopps „Diana“ 28 nun schon 2 Jahre hindurch mit erstaunlichem Erfolg bewährt und des überaus leichten, schnellen Laufes sowie auffallender Stabilität wegen immer mehr Anhänger in Rennsportkreisen gefunden. Auf die Ausführung dieser Maschine wird grosse Sorgfalt verwendet; das Material ist von besonders bewährter Qualität; die gesamte Bearbeitung gediegen. „Diana“ 28 ist im Gewicht so leicht gehalten, wie dies ohne Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit zulässig war. Als Bahnrenn-Maschine wird Dürkopps „Diana“ 29 ohne wesentliche Veränderungen auch jetzt weiter gefertigt. In so grosser Anzahl, wie das Militärrad Dürkopps „Diana“ 30, ist nicht gleich ein anderes Fabrikat in der deutschen Armee vertreten. Ueber 2000 Stück von diesem Modell sind im Heere in Benutzung, gewiss das beste Zeugnis für dessen Güte. „Diana“ 30 ist ganz besonders kräftig gebaut und infolgedessen jeder Beanspruchung gewachsen. Neben den sonst bekannten Modellen wird als neu Dürkopps „Diana“ 34 eingeführt. Diese Maschine stellt eine wirklich hochelegante Tourenmaschine vor, die nach den neuesten Erfahrungen der Technik konstruiert ist, bei der alle Fortschritte der letzteren berücksichtigt sind und von diesen als wichtigsten mit dem neuen Patent-Kurbellager D. R. P. No. 87228 ausgestattet wurde. Eine selbst den verwöhntesten Ansprüchen durchaus angepasste Luxus-Maschine repräsentiert Dürkopps „Diana“ 35, die mit ausgesucht vornehmer Eleganz ausgestattet ist und in technischer Hinsicht ein Meisterstück der Vollendung darstellt. Mit kaum geahntem Erfolg hat sich Dürkopps „Diana“ 36 (kettenloses Herren-Rad) in der letztjährigen Saison bewährt. Alle Besitzer solcher Maschinen rühmen den wunderbar ruhigen und auffallend leichten Lauf. Namentlich bei Ueberwindung von Terrainsteigungen wird die Annehmlichkeit des leichten Laufes fühlbar empfunden. Die Konstruktion des Antriebes und dessen absolut sichere Einschliessung lassen die Benutzung der „Diana“ 36 auch auf den schmutzigsten und staubigsten Strassen zu, ohne dass dabei die geringste Erschwerung des Laufes oder eine Verschmutzung der Zahnräder eintreten kann. Dürkopps „Diana“ 38 repräsentiert eine neue Strassenmaschine, die mit Ausnahme des bei ihr angewandten Patent-Kurbellagers im sonstigen Bau der „Diana“ 28 entspricht. „Diana“ 38 ist aufs peinlichste ausgeführt, mit Innenlötung an sämtlichen Verbindungsstellen versehen und wird mit einer durch das Steuerrohrhindurchgeführten Stossbremse geliefert. Diese Maschine ist sehr elegant ausgestattet und trotz leichten Gewichtes sehr stabil. Gleich der vorerwähnten Maschine ist auch Dürkopps „Diana“ 39 als neue Bahnrennmaschine mit dem Patent-Trekkurbellager ausgestattet. Sonst nach

dem Prinzip der „Diana“ 29 konstruiert, jedoch mit Innenlötung an sämtlichen Verbindungsstellen versehen, wird „Diana“ 39 in Verbindung mit dem Patent-Kurbel-lager sicherlich die vollendetste und schnelllaufendste Bahnrennmaschine der Gegenwart sein. Sodann bringt der Katalog die Beschreibung der bekannten Dürkopp Zwei- und Mehrsitzer, sowie der Transportdreiräder. Dürkopps „Atlas“ I ist ein, unter Berücksichtigung seiner Bestimmung, vollendet konstruiertes Gepäck-Transport-Rad, welches schon seit Jahren die allgemeine Anerkennung besitzt. Dasselbe zeichnet sich durch grosse Zuverlässigkeit und geschmackvolle Bauart aus und besteht aus einem kräftig gebauten Dreirad mit geräumigem Holzkasten, welcher hinter dem Fahrer angeordnet ist. Die Konstruktion des „Atlas“ II ist derart, dass der Sitz des Fahrers hinter dem Transportkasten eingerichtet ist. Hierdurch ist die stete Kontrolle über den Transportkasten erreicht, was namentlich in jenen Fällen von Wichtigkeit ist, wenn auch Pakete oben auf dem Kasten innerhalb der Galerie mitgeführt werden. Ein Diebstahl oder Verlieren von Waren selbst der obenauf liegenden, während der Fahrt ist bei dieser Konstruktion ausgeschlossen. Berücksichtigt man, dass jede der Maschinen in 3 Grössen gebaut wird, so wird man zustimmen müssen, dass jedem Wunsche der Fahrer Rechnung getragen worden ist. Die Dürkopp-Fahrräder dürften nach alledem getreu der Devise „Dürkopps Räder sind allen voran“ auch für 1900 an der Spitze marschieren.

**Ueber die Hausse auf dem Rohgummi-Markte**, die auch eine Verteuerung des Pneumatiks nach sich ziehen dürfte, falls die Qualität nicht darunter leiden soll, wie von seiten der Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie in Hannover geschrieben wird, halten wir es im Interesse der Verbraucherschaft für angebracht, rechtzeitig darauf hinzuweisen, dass die Rohgummipreise neuerdings wieder ganz bedeutend gestiegen sind und heute einen Stand erreicht haben, wie er seit Jahren nicht zu verzeichnen war. Besonders sind ausser Parosorten auch Mittelsorten gestiegen, die selbstverständlich in erster Linie für die Fabrikation in Betracht kommen und es müssen heute dafür Preise angelegt werden, wie sie überhaupt noch nicht dagewesen sind. Neben den gestiegenen Rohgummipreisen haben zudem sämtliche übrigen Fabrikationskosten eine bedeutende Steigerung erfahren. Wir weisen besonders darauf hin, dass die Löhne bedeutend gestiegen sind, ferner Kohlen, die heute nahezu das Doppelte kosten, wie noch vor wenigen Jahren sämtliche Lösungsmittel (Benzin, Naphtha), die durch den Petroleumring heute weit mehr als das Doppelte der vorjährigen Preise kosten, Gewebe, die durch die Baumwoll-Steigerung reichlich 10 Proz. teurer geworden sind, ebenso sämtliche Chemikalien und so sind auch alle übrigen für die Fabrikation erforderlichen Artikel ganz wesentlich teurer geworden. Diese enorme Verteuerung aller Rohmaterialien, in erster Linie aber die hohen Rohgummipreise, werden die Fabriken zwingen, wahrscheinlich schon bald einen weiteren Preisaufschlag eintreten zu lassen. Wir sind vorläufig noch in der Lage, von einem Preisaufschlag absehen zu können; aber wir halten es doch für richtig, unserer Kundschaft Kenntnis von der allgemeinen Lage und dadurch Gelegenheit zu geben, ihr Lager in allen Artikeln noch rechtzeitig zu komplettieren, da die zwingende Notwendigkeit eines allgemeinen Preisaufschlages doch vielleicht früher an uns herantreten kann, als wir jetzt glauben.

**Das Automobil-Gewerbe.** Man ist vielfach der Meinung, dass das Automobil-Gewerbe aus dem Fahrrad-Gewerbe heraus sich entwickelt hat; diese Anschauung ist aber durchaus irrig. Das Automobil-Gewerbe ist ein Gewerbe für sich; nur hat dasselbe vielfach mit dem Fahrrad-Gewerbe sich verquickt, was ja in der Natur der Sache liegt. Zum Automobil, bezw. zum Motorenbau gehören andere und kostspieligere Einrichtungen, als zum Fahrradbau. Dieser Umstand gab vielfach den Anlass, dass die Fahrradfabriken die Motoren fertig von den besonderen Fabriken bezogen; nur wenige haben den Motorenbau selbst aufgenommen. Wenn man ein Bild von der allgemeinen Lage des Automobil-Gewerbes hat, so muss man zugeben, dass dasselbe eine ganz merkwürdige

Entwicklung genommen hat; denn es ist Thatsache, dass schon heute in kleinen Motoren in Stärke von  $1\frac{3}{4}$ , 2 und  $2\frac{1}{4}$  H.P. Uebererzeugung herrscht, während Motoren von 3 H.P. aufwärts stark begehrt sind. Diese Erscheinung lässt wohl keinen Zweifel, dass die kleinen Motoren für Automobile nicht ganz zweckdienlich sind und nicht die gewünschte Nutzwirkung ergeben haben. Eines der grössten französischen Häuser, welches insbesondere mit der Herstellung derartiger kleiner Motoren sich befasst und vor kurzem einen 3 H.P.-Motor herausgebracht hat, hält mit der Herstellung der letzteren zurück, um nicht mit den kleinen Motoren sitzen zu bleiben. Die betr. Firma weiss eben genau, dass es mit dem Fahrzeugtyp Motordreirad vorbei ist, und da dieselbe hierin einen beträchtlichen Vorrat hat, will sie diesen erst abtossen, ehe sie die 3 H.P. in grösseren Mengen auf den Markt bringt. Auf der Internationalen Motorwagen-Ausstellung zu Berlin sowohl, wie auf der letzten Leipziger Messe, welche letztere doch fast ausschliesslich von Fachleuten besucht wurde, fanden Motordreiräder gar keine Beachtung mehr und wurden nicht gekauft. Die Fabriken



Edmond Jacquelin, Paris. (Siehe Litteratur S. 486.)

ermässigen die Preise für Motordreiräder, weil auch sie zur Einsicht gekommen sind, dass diese Art abgewirtschaftet hat, und die Anzeigenteile der Fachblätter wimmeln von Anzeigen, worin Motordreiräder zu Spottpreisen angeboten werden. Viele Firmen, u. a. die meisten Fahrradfabriken, haben durch Aufnahme des Automobilzweiges nichts gewonnen, im Gegenteil: kostspielige Versuche, die vielfach fruchtlos ausfielen, haben viel Zeit und Geld verschlungen; andere haben ausschliesslich dem Bau von Motordreirädern sich gewidmet, indem sie nicht früh genug erkannten, dass dieses nur ein Uebergangsfahrzeug ist und Aussicht auf dauernden Bestand nicht haben konnte. Diejenigen Fabriken, welche den Bau von Motoren aufgenommen haben, hielten sich in der Konstruktion meistens an ein bekanntes französisches System; andere bauen nach einem eigenen System. Der 3 H.P.-Motor ist heute der beliebteste, und zwar meistens bei den Wagenbauern, welche, dem Zuge der Zeit folgend, jetzt nach und nach auch zum Motorwagenbau schreiten. Alles will heute Wagen haben, und die grossen Fabriken, wie Benz, Daimler usw., sind auf Jahre hinaus beschäftigt; ebenso ist es in Frankreich. Die bekannten Firmen bedingen sich sämtlich grosse Lieferzeiten aus und sind kaum in der Lage, der regen Nachfrage gerecht zu werden. Die Preise für Motorwagen, bewährter Art, werden eher steigen; doch ist zu erwarten, dass sie ziemlich stetig bleiben, wenn nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten. Motordreiräder aber wird man im nächsten Jahre vielleicht um 500 Mark billiger kaufen können, als in der vergangenen Geschäftszeit. Mit dem Bau elektrisch betriebener Wagen ist man noch nicht

so weit, als dass hiervon ein klares Bild heute schon sich entwickeln liesse.

### Briefkasten.

**B. M. 5353.** Die Garantie lief vom 16. Mai 1898 bis ebendahin 1899. Für in dieser Zeit nötig gewesene Reparaturen, an denen Sie nicht Schuld waren durch Sturz, Anfahren usw., die vielmehr eine Folge mangelhaften Materials waren, haben Sie selbstverständlich nichts zu zahlen. — Ihr Rad scheint übrigens eine nette Mühle zu sein.

### Litteratur.

Grosses Interesse erregt jetzt, wo die Radrennsaison zu Ende, das von der Buchhandlung Emil Schwarz, Berlin O., Andreasstrasse 79 herausgegebene Album: „Die bedeutendsten Rennfahrer der Welt“, von welchem bisher 5 Serien erschienen sind, deren jede 15 in Autotypie künstlerisch ausgeführte Bilder enthält als z. B. Albert, Arend, Bourrillon, Huber, Köcher, Fischer, Major Taylor, Grogna, Deschamps, Jacquelin, Huret, Taylor, Linton u. a. Die Ausführung der Bilder ist sehr gut und der Preis von 1,— Mark für 15 Bilder in hocheleganter mehrfarbiger Mappe mit Goldpressung fabelhaft billig zu nennen. Man lasse sich die I. Serie kommen und man wird sofort erkennen, dass dieses Album wert ist, im Besitz eines jeden Radfahrers zu sein.

Besonders passend für Freunde des Radsports eignet sich dieses Album als Weihnachtsgeschenk. Der Preis für I. bis V. Serie auf einmal bezogen beträgt nur 4,— M.

Die Allgemeine Radfahrer-Union Deutscher Touren-Club hat ihrer bisherigen amtlichen Zeitung „Der deutsche Radfahrer“ (Verlag von Glaser & Sulz) in Stuttgart auf dem letzten Kongresse in Mainz per 1. Januar gekündigt und erscheint von diesem Tage ab eine neue Unionszeitung unter dem Titel: „Der Radtourist — Der Automobilist“, deren Verlag die Mannheimer Vereinsdruckerei, Mannheim, übernommen hat. Das neue Organ der Allgemeinen Radfahrer-Union wird die Interessen des Radfahr- und Automobilsports, sowie der einschlägigen Industrie in gleicher Weise vertreten.

### Weltrunde.



**Eduard Lehmann**, der 1. Vertreter unseres Bezirkes Leipzig, soll amtsmüde sein. Wir hoffen, dass sich dieses Gerücht nicht bestätigt.

**Wäntig-Haugk** ist — um allem Rheumatismus aus dem Wege zu gehen — in Pension gegangen und lebt als Privatus in Naumburg. Sein Gesundheitszustand ist vortrefflich. Hoffentlich widmet er wie bisher seine Musestunden nunmehr seine ganze Zeit dem Sporte. Für die nächste Zeit dürfte es für ihn Arbeit genug geben.

**Norddeutscher Radfahrer-Bund** nennt sich fortan der Deutsche Touren-Club Hamburg-Schleswig-Holstein, nachdem ihm eine grosse Anzahl Einzelfahrer vom Gau I des D. R. B. beigetreten sind.

**Einen guten Gedanken** hatten, wie die Radfahr-Chronik berichtet, im Frühlinge dieses Jahres die Radfahrer in einem gemischtsprachigen Bezirke Nordostböhmens. In diesem Bezirke, zumeist von Bauern bewohnt, waren die Strassenverhältnisse bislang die denkbar schlechtesten. Die Folge davon war, dass auch der Radsport völlig darniederlag. Wohl hatten einzelne Vereine wiederholt Eingaben um Verbesserungen dieser oder jener Strasse

an Gemeindeverwaltungen gerichtet, allein ohne jeden Erfolg. Die Bauern sagten sich: „Ging's bisher, so wird's auch weiter gehen und wegen der Radler werden wir uns nicht in Umlagen stürzen.“ Kamen dann derartige Erledigungen ihrer Ansuchen in Radfahrerkreisen zur Sprache, so gab's natürlich ein Lamento. Bei einer solchen Besprechung hatte nun heuer im Frühjahre ein Radler den Einfall, vorzuschlagen, man möge einmal eine Verbesserung der Strasse nicht im eigenen, sondern im Interesse der Bauern und Gewerbetreibenden verlangen. Die Idee wurde angenommen, ihr Ursprung verheimlicht, man erörterte sie unauffällig zunächst in Wirtshäusern, dann in Gemeinde- und schliesslich in der Bezirksvertretung. Hier brachte ein Gegner des Radsports den Antrag auf Ankauf einer Strassenwalze ein und heute, nachdem das Jahr noch nicht einmal zu Ende ist, hat der Bezirk eine Reihe herrlich gewalzter Strassen und zwar nicht allein zur Freude der zur Einsicht gekommenen Bauernschaft, sondern auch der Radfahrer.

In Nummer 23 dieser Zeitung brachten wir in dem Artikel: „Neues vom Tourenbuche“ die Einteilung sämtlicher Touren in Haupttours, Nebentours, Abzweigungen



gen und Abstecher. Zum leichteren Verständnisse des dort Gesagten bringen wir heute die schematische Darstellung einer Tour, die für Nummer 23 nicht rechtzeitig fertiggestellt wurde.

Eine bedeutende englische Firma erhielt den Auftrag, für die russische Kaiserin eine Maschine (Dreirad) zu liefern, die jetzt von der Herrscherin, die ebenfalls Radfahrerin ist, benützt wird. Es ist sehr zu bedauern, dass die russische Kaiserin als hessische Prinzessin offenbar nichts davon erfahren hat, dass man zu Rüsselsheim in Hessen, unweit Darmstadt, erstklassige Fahrräder baut, die keinem Fabrikate der ganzen Welt nachstehen.

Einen anziehenden, jeden Vorübergehenden fesselnden Anblick bietet gegenwärtig in Dresden, Johannesstrasse, unweit vom Pirnaischen Platze, das Schaufenster der berühmten „Brennabor-Fahrradhandlung“ von H. Günther. Dasselbst hat nämlich der bekannte Rennfahrer Franz Hofmann, Dresden, seine gewonnenen Ehrenpreise ausgestellt. Da sich die Ausstellung auf 21 Preise beläuft, bildet dieselbe einen sehr schönen Anblick.

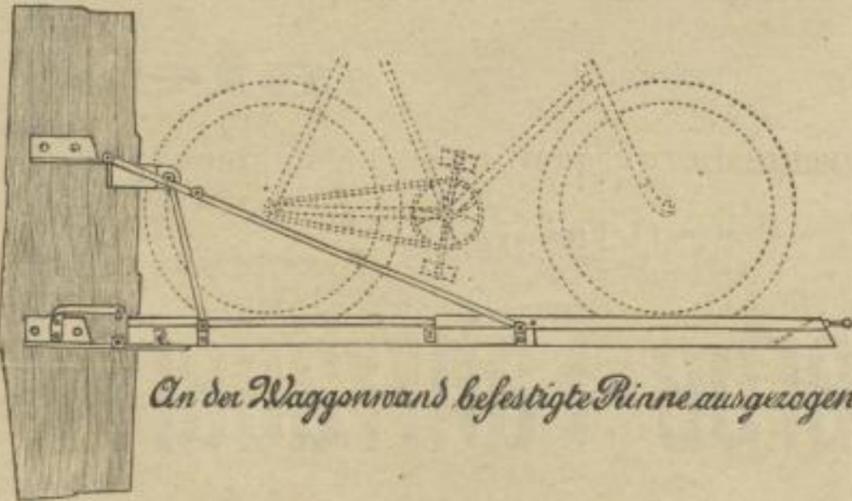
**Thomann & Büttner**, Reform-Fahrrad-Sattel-Fabrik teilen mit, dass sie Geschäft und Fabrik von Leipzig nach Halle a. S., Gr. Ulrichstrasse 54, in ihr eigenes Grundstück verlegt haben.

Die Allgemeine Radfahrer-Union giebt vom 1. Jan. 1900 ab im Verlage der Mannheimer Vereinsdruckerei eine neue Unionszeitung heraus. Letztere scheint viel Geld zu haben, — oder sollte die Union nicht wissen, wohin mit dem überflüssigen Mammon?

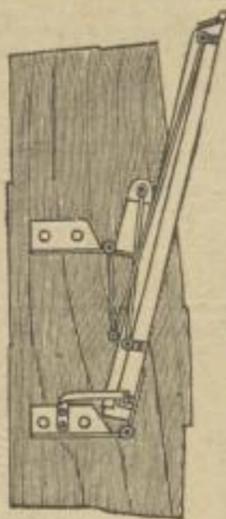
**Professor August Geissler** in Regensburg hat in Anerkennung seiner Verdienste bei der Schaffung der radtouristischen Ausstellung die goldene Medaille der allgemeinen deutschen Sport-Ausstellung in München erhalten.

Der Transport der Fahrräder in den Eisenbahnen ist zur Zeit noch mit Missständen verbunden. Verwechslungen

und Beschädigungen der Felgen, Speichen und Pneumatics bilden immer wieder den Anlass zu Beschwerden bei den Eisenbahnverwaltungen, und es ist den Radfahrern nicht zu verdenken, wenn sie ihre Maschine nur ungern dem Packwagen anvertrauen. Eine Vorrichtung, welche diese Uebelstände mit einem Schlage beseitigt, hat neuerdings die Aktien-Gesellschaft für Metallindustrie zu Apolda den zuständigen Eisenbahnbehörden unter-



breitet, die sie zur Prüfung angenommen haben. Diese in allen Kulturstaaten patentierte Vorrichtung besteht in einer an der Wagenwand befestigten, ausziehbaren Rinne aus Eisenblech, in welche das Rad in natürlicher



Stellung hineingestellt wird, sodass das Vorderrad durch die die Rinne tragenden Streben festgehalten wird, während das Hinterrad sich in eine gepolsterte Klammer einschiebt. Die Rinnen sind mit Nummern versehen, eine entsprechende Nummer erhält der Radfahrer als Legitimation. Die einzelnen Rinnen, deren 36 an einer Wagenwand angebracht werden können, sind schräg neben- und übereinander angeordnet, sodass jede Berührung der Lenkstangen und der Pedale vermieden wird. Sind keine Räder zu befördern, so wird die Rinne zusammengeschoben und an die Wagenwand geklappt, sodass der Waggon anderweitig benutzt werden kann. Die Erfindung begegnet in den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen und der Radfahrer lebhaftem Interesse.

**Kindtaufsgäste zu Rad.** Grosses Aufsehen erregte vor kurzem der R-Club „Diana“ in Leipzig-Lindenau, dessen Angehörige einer Einladung zufolge an der Kindtaufe eines Mitgliedes per Rad teilnahmen. Kurz vor 2 Uhr setzte sich der Zug, 16 Mann stark, per Rad nach der Kirche zu L.-Lindenau in Bewegung. Man sah eine Reihe elegant gekleideter Radler (schwarzer Gehrockanzug, weisse Kravatte, weisse Handschuhe und Cylinderhut). An der Spitze fuhr ein Radler auf Einsitzer mit Anhängewagen. Darin sass die Dame, welche den Taufling trug. Zu Paaren folgten die übrigen Radler in strammer Haltung. An der Kirche standen Hunderte von Neugierigen und warteten des sportlichen Aufzuges. Die Haltung der Herren bewies, dass es ihnen ernst mit ihrer sportlichen Kundgebung war.

Der mehrjährige Vertreter der Brennabor-Werke Herr August Euler verlässt Ende dieses Jahres seine jetzige Stellung, um bei der Mitteldutschen Gummiwarenfabrik,

Louis Peter, Frankfurt a. M., die kaufmännische Leitung der Reifen-Abteilung dieser Firma, die ihm zugleich Prokura erteilte, zu übernehmen.

**Hugo Zahn, Lausigk**, s. Z. einer der bekanntesten Strassenfahrer Deutschlands, der im ersten 500-km-Rennen Leipzig—Berlin—Leipzig—Dresden—Leipzig mit nur  $\frac{1}{2}$  Sekunde Abstand hinter Blank (Bingen) und mit demselben Abstände vor Pundt Zweiter wurde, musste infolge geistiger Erkrankung in eine Nervenheilstalt überführt werden.

### Erfahrungen und Ratschläge.

Wie für jeden Vergnügungsreisenden, so ist es erst recht für den Wanderfahrer geboten, in Gesellschaft zu fahren. Ein guter, wohlbekannter und lieber Kamerad, der mit uns gemeinsam Freude und Leid erträgt, vergrössert durch seine Teilnahme den Genuss der vielen Naturschönheiten, und seine Hilfe ist von grossem Werte, wenn uns ein Unglück widerfahren sollte. Was der eine nicht sieht, bemerkt der andere, und die gemeinsame Besprechung des Gesehenen macht dasselbe zum unverlierbaren Eigentum. Noch wichtiger ist die gegenseitige Hilfe. Eine etwaige Reparatur an der Maschine lässt sich bei gegenseitiger Unterstützung viel leichter ausführen als allein. Des Wetters Ungunst, falls sie uns betreffen sollte, wird leichter bei gegenseitiger Unterhaltung ertragen. Da bei unserem Sporte bei unvorsichtigem Fahren oder einem Bruch an der Maschine leider Körperverletzungen vorkommen können, so ist es auch aus diesem Grunde nur zu empfehlen, in Gesellschaft zu reisen, damit man nicht hilflos liegen bleibt. (Tirol. Radsp.)

### Bethel, Sarepta, Nazareth und Wilhelmsdorf

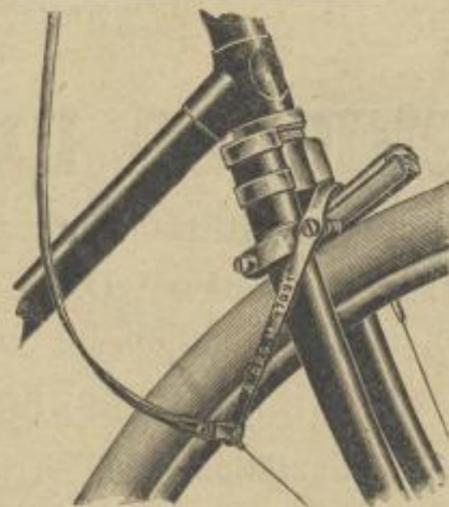
(die Zionsgemeinde bei Bielefeld)

stellen sich auch in diesem Jahre wieder bei ihren alten und neuen Freunden ein mit der herzlichen Bitte, ihrer zahlreichen Kranken und Elenden, Heimatlosen und Krüppel aller Art, zum bevorstehenden **Weihnachtsfest** gedenken zu wollen. — Viele, sehr viele von ihnen haben auf Erden niemanden mehr, der ihnen eine Gabe der Liebe unter den Weihnachtsbaum legt.

Auch die kleinste Gabe jeder Art nimmt mit innigem Dank an

Bethel bei Bielefeld

F. v. Bodelschwingh, Pastor.



### Ehling's Hand-Bremse

D. R. G. M. 97091.

Eleganteste u. sicherste  
Fahrradbremse.  
Passend für jede Gabel-  
weite sowie Gabelform.  
Gewicht 180 Gr.

**Carl Ehling,**  
Bremen IV.

### Unentbehrlich für Radfahrer!

Patent-Radfahrhose, verstellbar.  
Prospekt versendet A. L. Nöyer, Dülmen.

### Weihnachtsgeschenk.

Empfehle **Kanarien**, goldgelb, edler Abstammung, diesjähriger Zucht, ausgezeichnete und fleissige Sänger, von Mk. 8,50 bis Mk. 18,— gegen Nachnahme. Streng reelle Bedienung zugesichert.

B. M. Karl Haase,  
Glauchau, Theaterstrasse 37.

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.

**Cigarren — Cigaretten**

Nur feinste Marken. In jeder Preislage.  
empfiehlt

**Franz Fritzsche, B.-M.**

Cigarren-Spezial-Geschäft.

**Dresden-A., Annenstr. 31/33.**

B.-M. 10 Proz. Rabatt schon bei 50 Stück.

Weihnachts-Kistchen zu 25 u. 50 Stck. in gr. Auswahl.

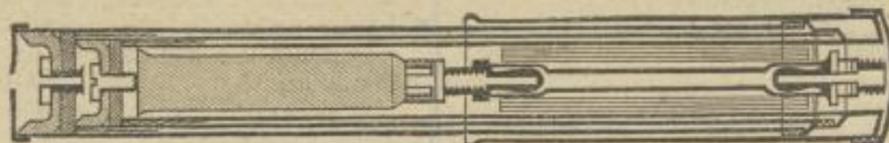


**Motordreiräder**

sowie **Automobilien-Wagen** für sportliche und gewerbliche Zwecke.

Alle Arten **Motore** werden auch ohne Fahrzeuge abgegeben.

**Moritz Hille, Motorenfabrik,  
247) Dresden-Löbtau.**



**Zirrgiebels**

**Luftpumpen und Psycho-Sättel**

sollten bei keinem Qualitäts-Fahrrad fehlen.

**Teleskoppumpe „Bora“** D. R. P. 95424 und 89263 beherrscht den Markt, denn sie ist thatsächlich die beste und billigste der Welt.

**Neu! Teleskop-Fusspumpe. Neu!**

Taschenpumpen. Gestellpumpen. Trittpumpen. Fusspumpen. Werkstattpumpen.

**Psycho-Sättel** bieten unvergleichlich weichen Sitz, verhindern das Erhitzen der Sitzfläche und sind nach anatomischen Grundsätzen konstruiert.

**Psycho-Sättel mit getrennten Sitzkissen,**

D. R. G. M. 100564, 101189, 101444.

Bremsen. Manometer. Ventile. Schneidwerkzeuge.

**Lipsia-Fahrrad-Industrie** vorm. Bruno Zirrgiebel, Leipzig.