

Sächsische Radfahrer-Zeitung.



Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

IX. Jahrg.

Leipzig, 28. April 1900.

No. 9.

Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20.  No. 5752.
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Julius Mäser, Leipzig-Reudnitz, Senefelder-Strasse 13.  No. 235.

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

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

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

—• Anzeigen-Bedingungen: •—

die zweigespaltene Petitzeile 60 Pf.; $\frac{1}{2}$ Seite M. 80; $\frac{1}{4}$ Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 13maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{2}$ % Rabatt.

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

Schluss der Anzeigen-Annahme: Mittwoch vor dem Erscheinungstage.

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

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

Aus der Feststadt.

Dort, wo rauh vom Erzgebirge
Scharfe Winde heut' noch wehen,
Wo, in Thales Eng' gebettet,
Hunderte von Schloten stehen;

Wo Maschinen pochend, stöhnend
Künden laut arbeitsam Wesen,
Wo von arbeitschwi'gen Händen
Sich der Arbeit Gaben lösen;

Wo im Thal entlang sich Wolken
Dicken, schwarzen Rauches ziehen
Und aus reicher Arbeit Schaffen
Wohlstand und Gedeih'n erblühen,

Liegt das Städtchen, das berufen
Zu des halben Jahres Wende,
Zu des stolzen Festes Schmucke
Froh zu rühren seine Hände.

Wenn der Radler frohe Scharen
Festgeschmückt zur Feststadt ziehen,
Festesfreude, Festesblumen
Auf der braunen Wange blühen,

Dann liegt unsre Stadt im Schmucke,
Stolz, die Gäste zu begrüßen,
Legt beglückt dann reiche Kränze
Stolzen Siegern zu den Füßen. —

Werdau, Ostern 1900.

Schon sieht man das Rüstzeug tragen,
Hört ein geistig' Hämmern, Pochen;
Alles, was dazu berufen,
Schafft und regt sich schon seit Wochen.

Stolz des „Adlers“ Blick sich weitert,
Spähet sorgsam in die Ferne,
Dass am Bundesfestes-Himmel
Auch nicht einer fehlt der Sterne.

Wo der Eintracht fleiss'ge Hände
Sich im Bunde rüstig regen,
Giebt der Himmel zum Gedeihen
Ernster Arbeit seinen Segen.

Stählt doch deutschen Volkes Muskel
Unser markig, mannhaft Streben,
Strömt in unsres Volkes Adern
Neues Blut und neues Leben.

Drum so lasst zur Arbeit Mühen
Wohlgemut uns rüstig schreiten,
Wird uns doch zum hehren Werke
Unsres Strebens Heil geleiten.

Hörst du nicht ein nächtlich Raunen,
Frühlingsahnen, Flüstern, Lauschen?
Heil! Durch unsres Festes Arbeit
Strömt ein mächtig Frühlingsrauschen.

Gust. Lortzing.

Das freilaufende Rad.*)

Unter der Bezeichnung „freilaufendes Rad“ oder kurz „Freirad“ (engl. Free-wheel) wird als neuester Fortschritt auf dem Gebiete der Fahrradtechnik eine Vorrichtung einzuführen gesucht, welche bezweckt, den Antriebsmechanismus bei Fahrrädern dann auszuschalten, wenn das Rad eines solchen nicht bedarf, also auf abfallendem Terrain und auf ebenen Wegen bei Rückwind; dann vermag der Fuss auf den Pedalen zu rasten, ohne dass sich diese mitbewegen. Es bestehen bereits verschiedene Systeme solcher Vorrichtungen, die aber alle am Zahnkranz des Hinterrades angebracht sind und darauf beruhen, dass sich der letztere mit der Kette bei der Rückwärtsdrehung frei auf der Nabe bewegt, während er bei der Vorwärtsdrehung durch Klemm-, Riegel- oder Sperrvorrichtungen das Rad mit sich führt.

Diese Apparate haben ihre begeisterten Anhänger gefunden, aber auch die entschiedensten Gegner; während die Einen in allerlei Schönfärbungen die Bequemlichkeiten preisen, weisen die Anderen auf die Gefahren hin, wobei sie es zuweilen an Uebertreibungen ebenfalls nicht mangeln lassen. Die Licht- und Schattenseiten in gleichmässiger Weise zu verteilen, das soll der Zweck der nachstehenden Ausführung sein, die übrigens nicht die subjektive Meinung eines einzelnen darstellt, sondern vielmehr der Extrakt ist von Ergebnissen einer Umfrage bei hervorragenden Tourenfahrern, am Radsport beteiligten Aerzten und mit der Fahrradtechnik vertrauten Kreisen.

Das Bestreben, einen Hügelabhang dazu zu benutzen, sich die Arbeit des Pedalierens zu sparen, ist wohl so alt, als das Radfahren selbst, sei es nun, dass man sich der Fussrasten bediente, oder dass man auf Vorrichtungen sann, welche die Kurbelbewegung und mithin den Antrieb nach Willkür auszuschalten imstande sind. Thatsache ist, dass es schon vor 15 Jahren einen Freiradmechanismus, und zwar eine deutsche Erfindung, gab, die jetzt mit unbedeutenden Verbesserungen aus England zu uns herüberkommt.

Es mag in der That etwas Bestrickendes an sich haben, auf welligem Terrain die mässigen Gefälle zur eigenen Bequemlichkeit auszunutzen, aber es muss von vornherein festgestellt werden, dass gerade die erfahrenen Tourenfahrer für gänzliche Abschaffung der Fussrasten eintraten und an dem Grundsatz festhielten, dass das Kontretreten die beste und natürlichste Bremse sei. Zwar hat es nicht an Gegenstimmen gefehlt, und insbesondere wurde der Einwand erhoben, dass das Kontretreten einen schweren Tritt zur Gewohnheit mache und damit die Geschwindigkeit des Fahrens beeinträchtige, aber schliesslich ist doch immer noch ein Unterschied zwischen einem Tourenfahrer und einem Kilometerfresser, wenn man überhaupt geneigt ist, diese Gegenstimme für einwandfrei zu halten. Zuletzt darf man sich nicht darüber hinwegtäuschen, dass weitaus die grösste Menge der Unglücksfälle auf die Leichtsinngigkeit zurückzuführen ist, bei starken Gerällen dem Rad freien Lauf zu lassen.

Nach dieser Einleitung könnte der Leser der Meinung sein, dass dem Freilaufmechanismus nun ohne weiteres das Urteil gesprochen werden soll, denn es wird jeder Fahrer den Schluss ziehen, dass die Gefahr mit einem Rade grösser ist, bei dem man keine Rückwärtsbewegung

durch die Pedale herbeiführen kann, als bei der schon seither verpönten Benutzung von Fussstützen, wobei dem Fahrer doch noch die Möglichkeit gegeben war, durch Bremsen die Pedale wiedergewinnen und rechtzeitig in ein mässiges Tempo übergehen zu können. — Würde der Freilaufmechanismus ohne eine zweite besondere Bremsvorrichtung benutzt, so würde allerdings ein je nach den Verhältnissen mehr oder weniger gefahrvoller Sturz unausbleiblich sein. Ob es solche geeignete Bremsvorrichtungen giebt, soll noch näher dargelegt werden.

Ein Viertel aller Beantwortungen der Umfrage betrachtet das Freirad nicht mehr und nicht weniger als eine Modelaune, die die Existenz einer Eintagsfliege führen würde. 35 Prozent lehnen es aus Mangel an Erfahrung überhaupt ab, ein Urteil abzugeben; mithin muss es Bedenken erregen, wenn aus den übrig bleibenden 65 Prozent 40 Prozent das Freirad aburteilen oder doch wenigstens nicht unbedingt empfehlen möchten. Wenn nun obendrein die begeisterte Anhänglichkeit für das freilaufende Rad in einigen der übrigen Auskünfte cum grano salis zu nehmen ist — weil sie die Anschauungen von Fabrikanten für Freiradmechanismen sind —, so möchten wir doch auch die Verhältnisse in England zu Gunsten des Freirades mitsprechen lassen, wo es sich in der That schon eingebürgert hat. Als frei von jeder Voreingenommenheit müssen wir noch die uns grösstenteils sehr ausführlich dargelegten und begründeten Urteile aus den Kreisen der Fahrrad-Fabrikanten verteidigen, denn, wie jene selbst in fast allen Fällen betonen, ist es nicht schwer, den Freiradmechanismus an jedem Rade anzubringen.

Ein jeder geübte Fahrer, zum Teil mag es unbewusst der Fall sein, hat mit den Pedalen eine engere Fühlung, so dass die Bewegung durchaus nicht allein der einer Kurbel durch eine Pleuelstange gleichkommt, das „Gefühl“ gestattet es ihm, die Unebenheiten des Weges schon durch Vermehren der Kraft auf das rechts- oder linksseitige Pedal auszugleichen und so die Steuerung entbehren zu können. Der Referent, der es sich nicht verdrriessen liess, die gegebenen Auskünfte auf ihre Richtigkeit nachzuprüfen, muss zugeben, dass die „Steuerung“, die für ihn nur als solche in Betracht kam, jetzt auch zur Ausgleichung der durch Unebenheiten des Weges bedingten Schwankungen dienen muss. Besonders macht sich ein Gefühl der Unsicherheit auf schlüpfrigen Wegen geltend, gerade auf solchen war der Fahrer durch ein kurzes plötzliches Abstoppen und Vermehren des Kraftaufwandes auf das der Fallseite entgegengesetzte Pedal imstande, sich vor einem Sturz zu schützen. Diese Beobachtung ist in den meisten Fällen der Meinungskundgebungen gemacht worden. Saal- und Reigenfahren, Radpolo- und andere Spiele, das Auf- und Abspringen von den Pedalen, dürfte für diejenigen, die nicht gerade Kunstfahrer sind, zur Unmöglichkeit werden. Die Notwendigkeit des Abstieges nach hinten wird selbst von den Enthusiasten für das freilaufende Rad zugegeben. Allgemein ist der Einwand, dass es ungemein schwierig sei, Kurven zu fahren; die Nachprüfung desselben hat er-

* Entnommen dem „Praktischen Wegweiser“, Würzburg. Man abonniert diese vielseitige Familienzeitschrift für 30 Pfg. pro Quartal bei allen Postanstalten.

geben, dass dieses Urteil etwas zu scharf ist, aber unter der Voraussetzung Recht behalten muss, wenn es gilt, eine Kurve plötzlich zu fahren. Sehr häufig ist man aber auf Tourenfahren nicht in der Lage, eine Biegung oder den Grad derselben vorabzusehen, und vermehrt werden die Schwierigkeiten, wenn sich die Kurve auf abfallendem Terrain befindet. Die verschiedenen Bremsvorrichtungen können wohl eine verlangsamte Fahrt, einen Stillstand der Maschine herbeiführen, nicht aber die den Biegungs- und Bodenverhältnissen einer Strasse angepasste Geschwindigkeit nach dem Willen des Fahrers regulieren.

Die lebhafteste Meinungskundgabe war, wie erwartet, in der Frage zu verzeichnen, ob beim Befahren abfallenden Terrains eine Katastrophe wahrscheinlich sei, bzw. ob sich die Gefahren durch Bremsvorrichtungen beseitigen lassen. In wenigen Fällen wurde die Frage bedingungslos bejaht, und selbst da, wo eine gute Bremse als Mittel zur Abwendung von Gefahren hinreichend erachtet wurde, geschah dies unter der Voraussetzung, dass die Benutzung des Freirades auf jeden Fall eine besondere Übung voraussetze. — Sehr häufig wird es bezweifelt, dass die zur Zeit bekannten Bremsvorrichtungen hinreichend seien, um den Ausfall der durch Kontretreten gegebenen natürlichen Sicherheit auszugleichen.

Man kennt zur Zeit dreierlei Bremsen. Als erste diejenigen, welche auf die Lauffläche einwirken und daher die grösste Einwirkung haben können; sie werden zu meist durch die Hand bethätigt. Der Pneumatikbremse hat man auch seither den Vorzug gegeben, obwohl sie mancherlei Nachteile hat, vor allem die Abnutzung des Gummireifens, was allerdings in einem Falle der eingegangenen Urteile auf Grund zahlreicher Beobachtungen direkt verneint wurde. Auch muss man berücksichtigen, dass bei nassem Wetter und bei nicht vollkommen aufgepumptem Reifen die Hemmwirkung geringer ist. Als nächst kräftige Bremse würde die Felgenbremse in Betracht kommen; doch ihr werden die meisten Nachteile zugeschrieben; vor allem ist es wohl jedem einleuchtend, dass der emaillierte und bei Holzrädern lackierte Teil nicht gerade dazu geschaffen sein kann, die Bremswirkung aufzunehmen, besonders beim Freirad, wo sie doch andauernd sein muss. Die Felgen kommen bekanntlich mit Staub und Schmutz am meisten in Berührung und letztere werden unter der Bremsvorrichtung das schönste Schleifmaterial darstellen, so dass man bald mit blank geschuerten Felgen fährt, die schliesslich leicht rosten können. Ferner kommt es nicht allzu selten vor, dass ein Rad schlägt, dass eine Speiche bricht, und dies kann bei einer Felgenbremse die Gefahr noch vergrössern. Bekanntlich kommen aber Speichenbrüche dort am häufig-

sten vor, wo man die ausgedehnteste Anwendung des Freirades voraussetzen sollte, also im welligen oder hügeligen Gelände. Als dritte Bremsart bleiben die Bandbremsen übrig, die meist in unmittelbarer Nähe der Nabe angebracht sind und demnach auch meist durch den Fuss in Funktion gesetzt werden. Sie haben die kleinste Friktionsfläche, können also auch nicht die Wirkung haben, wie eine Bremse, welche auf die Peripherie eines Rades einwirkt. Bei ihnen wird bemängelt, dass sie nur auf der Seite der Nabe montiert werden können und daher eine einseitige Abnutzung des Lagers befürchten lassen, ferner, dass das aus der Nabe ausfliessende Oel die Bremswirkung beeinträchtigt. Das letztere dürfte sich bei den bis jetzt vorhandenen Bremsen nicht widerlegen lassen; höchstens kann man diesen Uebelstand durch häufiges Säubern einschränken. Es lässt sich also noch nicht unbedingt behaupten, dass es Vorrichtungen giebt, welche die durch das Kontretreten gegebene Sicherheit ersetzen, insbesondere wenn man damit rechnet, dass ein plötzliches Versagen der Bremse jederzeit zu den Möglichkeiten gehört.

Wohl aber lässt sich resümieren, dass ein vorzüglich geübter Fahrer von kaltblütiger Geistesgegenwart von den Annehmlichkeiten des Freirades unter der Bedingung Gebrauch machen kann, wenn er sich zweier Bremsen bedient, etwa einer Pneumatikhandbremse und einer Bandbremse am Hinterrad, oder vielleicht noch sicherer zweier Pneumatikbremsen für beide Räder. Aber selbst dieses das Freirad begünstigende Urteil muss noch dahin eingeschränkt werden, dass man nie zu stark abfallendes Terrain befährt. Für Gebirgstouren kann das Freirad noch nicht in Betracht kommen, dagegen sehr wohl in welligem Gelände und auf ebenem Wege bei Rückenwind. Die eigentliche Zukunft des Freirades scheint weniger in der Verwendung als praktisches Fortbewegungsmittel zu liegen, sondern vielmehr in der Benutzung als Sportgegenstand, vor allem beim Fahrradsegelsport.

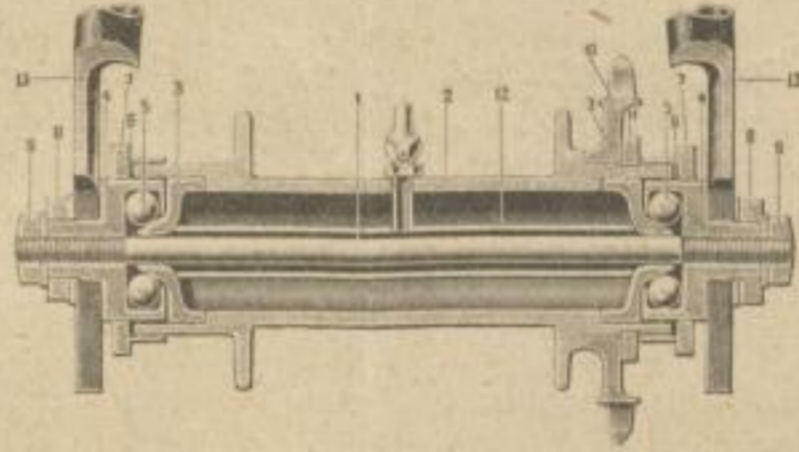
Fahrer, die sich nicht absolut sicher und gewandt fühlen, insbesondere Anfänger, sollten sich nicht von den Bequemlichkeiten des Freirades blenden lassen. Man wolle immer berücksichtigen, dass die grösste Zahl der Unglücksfälle beim Bergabfahren zu verzeichnen ist, und zu den Verunglückten stellen gerade die jüngeren Leute das grösste Kontingent, welche oft in geradezu leichtsinniger Weise dem Rad freien Lauf lassen; auch wolle man immer im Auge behalten, dass gerade die Nichtkenner und Gegner des Radsportes solche Unglücksfälle auf das Konto der Schädlichkeit des Radfahrens überhaupt schreiben. Also beim Freilauf: „Eines schickt sich nicht für alle!“
A. W.

Eine hochwichtige Erfindung auf dem Gebiete der Kugellager-Technik.

In der Bemühung, den Lauf des Fahrrades möglichst leicht zu gestalten, sind schon viele Versuche angestellt worden, die naturgemäss alle darauf hinausliefen, die Reibung der beweglichen Teile soviel als irgend möglich zu vermindern. Deshalb hat sich die Technik der Verbesserungen in dieser Hinsicht mit Energie auf die Konstruktion der Kugellager geworfen und versucht, nicht bloss die Achsenlagerung, sondern die Achse selbst zu modifizieren. Auf diesem Gebiete der praktischen Verbesserungen des Fahrrades hat sich eine deutsche Firma, und zwar die **Phänomen-Fahrradwerke**

von **Gustav Hiller** in **Zittau i. Sa.** besonders hervorgethan. Schon seit vielen Jahren verwendet diese Firma für ihre Phänomen-Fahrräder ein patentiertes Kugellager, das durch Verkleinerung der Reibungsflächen die Lösung des Problems der Reibungsminderung mit Erfolg angestrebt hat. Jetzt tritt dieselbe Firma mit einer neuen, sensationellen Erfindung auf den Markt, die dazu berufen ist, eine vollständige Umwälzung in der Kugellager-Technik für Fahrräder herbeizuführen. Dieses neue Kugellager, das die Firma als Patent-Kugellager mit rotierenden Lagerkegeln und Drahtachse bezeichnet, zeigt vollständig neue Kon-

struktionsprinzipien, und die Vorteile desselben sind so gewaltig, dass sie jeder Laie begreifen muss. Die nachstehende Abbildung ist ein Querschnitt durch das Kugellager und bedeutet: 1. Achse, 2. Nabenkörper, 3. Konus, 4. Lagerschale, 5. Kugeln, 6. Stoffpackung, 7. Kapsel für Stoffpackung, 8. Mutter von der Lagerschale, 9. Gegenmutter an der Achse, 10. Zahnkranz, 11. Gegenmutter für den Zahnkranz, 12. Hintergabel, 13. Oelrohr. (D. R. P. No. 104077, D. R. G.-M. No. 100453, 102921 und 116505.) Was bei der Betrachtung der Abbildung auf den ersten Blick auffallen muss, ist die ungemein schwache Achse, dieselbe bildet neben der umgekehrten Anordnung der Lagerkegel und Lagerschalen das charakteristische Merkmal der neuen Kugellager-Konstruktion. Da die Lagerschalen unmittelbar mit den Gabelenden verschraubt sind, so ist die Achse vollständig vom Drucke entlastet und dient nur dem Zwecke, das Auseinandergehen der Gabelenden zu verhindern, wird also nur auf Zug beansprucht und hält infolgedessen eine niemals eintretende Belastung von 1000 Kilo und mehr aus. Die schwache Achse gestattet nun aber eine sehr enge Durchbohrung der Lagerkegel (Konusse) und somit die Anordnung einer überaus kleinen Kugellaufbahn, und hier liegt der Schwerpunkt der Erfindung, denn in demselben Verhältnis, in dem die Kugellaufbahn am Lagerkegel verkleinert wird, wird auch der Drehwiderstand des Kugellagers bei der Belastung des Fahrrades verringert. Da nun die Lagerkegel bei dem neuen Kugellager an der Kugellaufbahn mehr als die Hälfte kleiner sind als bei allen im Gebrauch befindlichen Kugellager-Systemen, so ergibt sich hieraus eine ganz enorme Reibungsreduzierung und



für das Fahrrad, das mit diesen neuen Kugellagern ausgestattet ist, ein bisher noch nicht gekannt leichter Lauf. Es ist zweifellos, dass diese neue Kugellager-Konstruktion dazu berufen ist, die jetzt angewandten Systeme in kurzer Zeit zu verdrängen, denn neben dem kolossalen Vorteil des um ca. 50 Proz. verringerten Drehwiderstandes zeichnet sich dieselbe durch überraschende Einfachheit und unbegrenzte Haltbarkeit aus. Durch die umgekehrte Anordnung der Lagerkegel und Lagerschalen werden zwei bedeutende technische Vorteile erreicht, erstens wird dadurch die Kugellagerung unmittelbar an das Gabelende verlegt und zweitens wird durch den Umstand, dass der Lagerkegel mit der Nabe rotiert, das Einlaufen desselben verhindert. Durch die über die Nabe greifende Staubkapsel mit Stoffpackung werden die Kugelläufe gegen das Eindringen von Staub und Schmutz geschützt und durch das Oelrohr wird das Schmieröl direkt zu den Kugelläufen geführt. Die Kugellager an den Laufrädern bilden die Seele der beweglichen Mechanismen an dem Fahrrad, denn an denselben konzentriert sich der gesamte Widerstand, den die Reifen am Erdboden aufnehmen und den der Fahrer durch den Druck auf die Pedale überwinden muss. Durch die Erfindung des neuen Patent-Kugellagers mit rotierenden Lagerkegeln und Drahtachse ist aber der höchste Gipfel technischer Vollkommenheit erreicht und dem Phänomen-Fahrrad, das in der Saison 1900 mit diesen neuen Kugellagern ausgestattet sein wird, in Bezug auf leichten Lauf und Schnelligkeit eine Ausnahmestellung unter allen Konkurrenzfabrikaten der Erde geschaffen.

Wegen Mangel an Platz mussten alle weiteren Schriftsätze zurückgestellt werden.

D. S.

Amtlicher Teil.

Adresse für alle die Bundesverwaltung usw. betreffenden Schriftstücke:

Geschäftsstelle des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig-Flagwitz, Jahnstrasse 44.

Telephon: No. 5468.

Verwaltungsstelle: Horst Wolff, I. Vorsitzender; Richard Seyffarth, I. Schriftführer; Friedrich Pfof, Bundeszahlmeister; Robert Weniger, I. Vorsitzender des Sportausschusses; Eugen Serbe, Zeitungszahlmeister.

➔ **Eingeschriebene Briefe, Wertsendungen, Geldsendungen sind zu richten an Herrn Friedrich Pfof, Leipzig, Brüderstrasse 6.** ➔

Bekanntmachungen des Bundes-Vorstandes.

Zur Beachtung!

Da mir aus einzelnen Bezirken immer noch **Abrechnungen** über bereits bezahlte **Bundesbeiträge für 1900** ausstehen, ist es nicht ausgeschlossen, dass Mitglieder, welche ihren Verpflichtungen für dieses Jahr bereits nachgekommen sind, trotzdem noch eine Nachnahme erhalten, ich bitte daher solches etwa vorkommenden Falles freundlichst entschuldigen zu wollen und die Nachnahme zurückgehen zu lassen.

Friedrich Pfof,
Bundeszahlmeister des S. R.-B.

Bekanntmachung.

Laut Beschluss des Bezirksvertretertages am 14. Januar 1900 in Chemnitz beträgt das **Eintrittsgeld Mk. 4.00 für jedes Mitglied.**

Nur dem Bundesvorstand allein steht das Recht zu, bei Aufnahmen von mindestens 10 Mann eine Ermässigung von Mk. 2.00 eintreten zu lassen.

Bundesvereine, von welchen bis 30. September laufenden Jahres mindestens 10 weitere Mitglieder dem Bunde neu beitreten, erhalten am Ende des Geschäftsjahres 2 Mk. Eintrittsgeld für das Mitglied zurück.

Auf vorstehenden Beschluss machen wir hiermit sämtliche Bundesmitglieder nochmals dringend aufmerksam.

Der Bundesvorstand.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.



Nachruf.

Vom Bezirk Pleissenthal geht uns die betrübende Nachricht zu, dass unser Mitglied, Herr Emil Zacher, Werdau, am 1. Feiertag, zurückkehrend von der Osterausfahrt, mit dem Tandem stürzte und am darauffolgenden Tage verstorben ist.

Wir bedauern von Herzen diesen Unglücksfall und rufen unserem langjährigen Bundeskameraden ein herzliches „Ruhe sanft“ nach.

Der Bundesvorstand.

Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Als bundesangehörige Verein werden bestätigt:

- Radfahrer-Vereinigung „All Heil“, Schleiz.
- Radfahrer-Club „Schwalbe“, Leipzig.

Als Ortsvertreter wird bestätigt:

Vielau i. S., Albin Kunz.

Wohnungsveränderungen.

Im Interesse einer geregelten Listenführung und der ordnungsgemässen Lieferung der Bundeszeitung sind **Wohnungsveränderungen** etc. sofort unter Angabe der Mitgliedsnummer der Geschäftsstelle Leipzig-Plagwitz, Jahnstrasse 44, anzuzeigen.

Neu gemeldete Mitglieder.

26 Neuanmeldungen. No. 6863—6888.

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

Bezirk Altenburg.

- 6873. Carl Schiller, Fahrradhändler, Ziegelheim i. S.-A.
- 6884. Ernst Zeidler, Mechaniker, Altenburg, Frauengasse.

Bezirk Chemnitz.

- 6872. Ernst Paul Richter, Techniker, Harthau No. 14.
- 6875. Theodor Müller, Kaufmann, Erfenschlag No. 140.
- 6877. Franz Paul Müller, Schuhmachermstr., Chemnitz, Jacobstr. 15, pt.
- 6885. Wilhelm Scheibner, Gasthofsbesitzer, Klaffenbach, „Bergschänke“.

Bezirk Döbeln.

- 6888. Käthe Harz, Haustochter, Döbeln, Oberwerder 1.

Bezirk Dresden.

- 6881. Friedrich A. Beier, Dresden-A., Schulgasse 19, II.
- 6886. Wilhelm Naumann, Schuhmacher, Dresden-A., Poppitz 10.

Bezirk Glauchau.

- 6871. Albin Böttcher, Gasthofsbesitzer, Mülsen-St. Jacob, Gasthof „Zum Schönburger Hof“.

Bezirk Klingenthal.

- 6863 (5338 alte No.) Gustav Müller, Zeichner, Graschwitz i. B., p. Adr. Herrn Stark & Köstler.

Bezirk Leipzig.

- 6864. Carl Schulze, Gastwirt, L.-Connewitz, Leipzigerstr. 39.

- 6865. Arth. Schäfer, Fahrradhändler, Leipzig-Schleussig, Schnorrstr. 18.

- 6866. Jos. Kraus, Kaufmann, Leipzig, Friedrich Auguststrasse 15.

- 6867. Gustav Gräfe, Kaufmann, L.-Schleussig, Probstheidaerstr. 1, II.

- 6882. Clemens Emil Kirsten, Gastwirt, Liebertwolkwitz, „Feldschlösschen“.

- 6887. August Lehmann, Gastwirt, Zwenkau, Sommerlust, Bezirk Mügeln-Oschatz.

- 6870. Friedr. Aug. Max Müller, Töpfermeister, Oschatz, Kirchberg.

Bezirk Plauen.

- 6878. Oskar Schaller, Gastwirt, Pausa i. V., Hotel „Ratskeller“.

- 6883. Karl Richard Rosenbaum, Gastwirt, Reichenbach i. V., Am Bahnhof.

Bezirk Reuss.

- 6874. Oskar Petzold, Malermeister, Schleiz, R. j. L., Bahnhofstrasse No. 94.

- 6876. Max Hube, Restaur., Gera, R., „Bergschlösschen“.
- 6880. Karl Lange, „Deutsches Haus“, Greiz.

Bezirk Rochlitz.

- 6869. Nicolaus Schmatkoff, stud. techn., Mittweida i. S., Markt-Passage.

- 6879. Richard Dietze, Expedient, Lauenheim b. Mittweida i. S. No. 26.

Bezirk Schwarzenberg.

- 6868. Emil Graf, Kaufm., Schwarzenberg i. S., Hammerweg.

Veränderungen.

- 6386. Fr. Glockentöger, Wolfenbüttel, Ockerstr. No. 7, früher Bezirk Zwickau.

- 5283. Gerh. Franke, Werdau, Leubnitzer Bahnhofstr. 887, früher Weimar.

- 6587. Br. Botta, Leipzig, Marienstr. 23, II., rechts, bei Gudat.

- 3346. O. Kröber, Leipzig, Blumengasse 7, II., b. Peilicke.

- 2963. Michael Waury, Nebelschütz b. Kamenz.

- 4641. Wilh. Friebe, Erbgericht Uhyst a. T.

- 5797. G. Siegmund, Zittau, Neusalzaerstr. 21, II.

- 3785. R. Rosenlöcher, Dresden-N., Hechtstr. 35.

Besitzwechsel.

- Eilenburg: Gasthof „Muldenthal“, Otto Kinne.

Bekanntmachungen des Sportausschusses.

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

Achtung!

Aufnahme ins Bundes-Handbuch betreffend.

Alle werten Bundeskameraden, welche in diesem Jahre ein Amt als Ortsvertreter oder eine **Auskunftsstelle** verwalten und im Besitze eines bezügl. Schildes sind, oder solches noch erhalten oder wünschen, sowie auch diejenigen, welche als **Bundes-Reparaturwerkstätte, Bundes-Gasthof** oder **Bundes-Gastwirtschaft** Aufnahme im Verzeichnis des Bundes-Handbuches 1900/1901 finden wollen, werden höflichst ersucht, dies sofort durch Postkarte mit genauer Angabe von Namen und Adresse an die Geschäftsstelle des Sportausschusses, Rob. Weniger, Leipzig, Hohestr. 48, zu berichten.

Der Sportausschuss, Abteilung für Wanderfahren.

Weniger.

Böhm.

Sechs-Stunden-Kontroll-Tour des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Sonntag, den 6. Mai 1900, früh 6 Uhr.

Die geehrten Bezirks- und Vereinsfahrwarte werden hierdurch höflichst ersucht, ihre werten Bundeskameraden resp. Vereinskameraden zu bitten, sich Sonntag, den 6. Mai, recht zahlreich und pünktlich zur Besetzung der Strecke und zur Ausübung des Kontrolldienstes einzufinden.

Wir haben die an dieser Strecke gelegenen Bezirke und Vereine nach unserer Ansicht so verteilt, dass wir mit Bestimmtheit auf ihre bereitwillige Unterstützung hoffen dürfen.

Durch die vielen schriftlichen Arbeiten ist es mir nicht möglich, jeden einzelnen davon in Kenntnis zu setzen, ich hoffe aber, dass das kameradschaftliche Pflichtgefühl hier vorangeht.

Mit kameradschaftlichem Gruss

Robert Weniger.

NB. Diejenigen Vereine, welche sich einen besonderen Ort zur Besetzung gewählt haben, bitte ich, es mir umgehend anzuzeigen.

D. O.

Streckenbesetzung:

Bezirk Leipzig: Paunsdorf—mit Calbitz—Pomssen, und
Otterwisch—Lauterbach, von früh $\frac{1}{4}$ 6 Uhr an.
Bezirk Wurzen: Bennewitz—Grimma.

Bezirk Borna-Lausigk: Lausigk—Borna.
Bezirk Groitzsch-Pegau: Borna—Gruhna.
Bezirk Mügeln-Oschatz: Kleinneusslitz—Calbitz.

Kontrolldienst:

In Paunsdorf die Herren Bedrich und Weniger.
In Wurzen die Herren Gitte und Heitmann.
In Kleinneusslitz die Herren A. Hanisch und G. Reichardt.
In Bennewitz die Herren Br. Hennig und Schilling.

In Grimma die Herren Lippert und Barthel.
In Otterwisch die Herren Engemann und Schaaf.
In Borna die Herren M. Pilz und Herm. Barsch.
In Probstheida die Herren Seyffarth und Hellbing.

Alle beteiligten Bezirke, Vereine und Kontrolleure erhalten bis spätestens 4. Mai eine Liste der Startenden, auf welcher auch die Angabe des Ortes und die vorgeschriebene Zeit der Kontrollstunden vermerkt ist, zugesandt.

Die Kontrolleure an Kontrollstationen haben auf den Bescheinigungsbogen die Ankunfts- und Abfahrtszeit zu vermerken und die eigenhändige Unterschrift des Fahrers einzeichnen zu lassen.

Auf der Kontrollkarte, welcher jeder Fahrer erhält und bei sich führt, hat die Bestätigung durch den Kontrolleur auf der vorgeschriebenen Kontrollstation zu geschehen. Nach Ablauf der vorgeschriebenen Zeit sind die Bogen mit Unterschrift der Kontrolleure versehen, an den Vorsitzenden des Sportausschusses, Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48, einzusenden. Desgleichen hat auch jeder Fahrer seine Bestätigungskarte sofort nach Beendigung der Tour vorschriftsmässig bestätigt dem nächsterreichbaren Postbriefkasten zu übergeben.

Der Sport-Ausschuss des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Robert Weniger, Bundestourenfahrwart.

Ausschreibung.

Bahnwettfahren des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Sonntag, den 20. Mai 1900, nachmittags 2 Uhr, auf der Rennbahn zu Leipzig.

1. **Erstfahren** für einsitzige Niederräder, Distanz 2000 m, eventuell Vorläufe über 1000 m. Offen für Mitglieder des S. R.-B., welche noch keinen Preis auf der Rennbahn errungen haben. 3 Ehrenzeichen. Einsatz 2 Mark.

2. **Vorgabefahren** für einsitzige Niederräder, Distanz 3000 m, eventuell Vorläufe über 1000 m. Offen für Mitglieder des S. R.-B. 3 Ehrenpreise. Einsatz 3 Mark.

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

Jeder Fahrer hat bei der Nennung seine Lizenznummer des S. R.-B. anzugeben, sowie die Lizenzkarte am Start vorzuzeigen.

Nennungen haben unter postfreier Einsendung des Einsatzes bis Sonnabend, den 10. Mai, abends 8 Uhr, an den unterzeichneten Bundes-Rennfahrwart zu erfolgen.

Franz Brauer, Rennfahrwart.
Werdau, Karlstrasse 5.

Anmeldungen zum Wettbewerb um die im Jahre 1900 meistgefahrenen Kilometer.

Sparte A.

Paul Melzer, Gelenau.
Hugo Seffel, Greiz.

Hermann Schwenke, Leipzig.
Ernst Trautloft, Schönfeld b. Greiz.

Sparte B.

Arthur Oswald Franz, Rochlitz.
Bruno Rich. Zachärius, Rochlitz.

Willy Wächtler, Penna b. Rochlitz.
Max Uhlemann, Dresden.

Der Sportausschuss des Sächsischen Radfahrer-Bundes.
Robert Weniger, Vorsitzender.

Reparaturwerkstätten.

Paul Gross, Crimmitschau i. S., Werdauerstr.
Eduard Löchner, Chemnitz i. S., Aeussere Klostergasse 6.
Karl Schulze, Einsiedel i. S.

Karl Weinscher, Stollberg i. S., Obere Bachgasse 154.
Eugen Glänzel, Stengendorf (Post Thurm).
Paul Otto Pfeifer, Werdau, Reichenbacherstrasse 29.

Ortsvertreter.

Eduard Löchner, Chemnitz i. S.
Ernst Busch, Eibenstock i. S.
Emil Mehner, Gelenau i. S.
Max Conrad, Marienthal.
Ernst Jaugk, Oberreichenbach.
Albin Kunz, Ober-Planitz.

Felix Starke, Penig.
Friedrich August Jacob, Rochlitz.
Karl Weinscher, Stollberg.
Franz König, Grethen bei Grimma.
Eduard Ahl, Klotzsche bei Dresden.
Karl Heinzmann, Dresden-Striesen.

Auskunftsstellen.

Hermann Degel, Pausa.
Karl Weinschner, Stollberg.

Hotels und Gasthöfe.

Adolf Schilling, Bad-Elster, Hotel „Daheim“.
Friedrich Grosse, Lützen, Gasthof „Zur Eisenbahn“.
Curt Börner, Penig, Hotel „Zum Hirsch“.

Oskar Schaller, Pausa, Hotel „Ratskeller“.
Richard Kessler, Waldenburg, Hotel „Goldner Löwe“.

Gastwirtschaften und Einkehrstellen.

Gustav Teichmann, Werdau, Café.
Max Hube, Gera, Restaurant „Bergschlösschen“.
Clemens Emil Kirsten, Liebertwolkwitz, „Feldschlösschen“.

Rudolf Hantsche, Neustadt in Sachs., „Neustädter Gesellschaftshaus“.
Fritz Schneider, Penig, Conditorei und Café.
Karl Richard Rosenbaum, Reichenbach, „Tivoli“.

Der Sportausschuss, Abteilung für Wanderfahren.
Weniger. Böhme.

Zur gefälligen Beachtung.

Der Verein Sportplatz zu Leipzig teilt mit, dass er seine Rennbahn den Mitgliedern des Sächsischen Radfahrer-Bundes zum Ueben Montags von $\frac{1}{2}$ 8 Uhr abends und Donnerstags von $\frac{1}{2}$ 9 Uhr abends überlässt.
Die Bezirks- und Vereinsfahrwarte sind für Einhaltung der Bahnordnung verantwortlich.

Bahn-Ordnung des Vereines Sportplatz.

1. Die Wettfahrbahn darf nur von Inhabern von Trainier- oder Bahnkarten befahren werden, sowie von Mitgliedern von Vereinen, denen die Erlaubnis von dem Vorstand des Vereines Sportplatz hierzu gegeben worden ist.

Acht Tage vor jedem Rennen steht die Bahn auch denjenigen Fahrern zur Verfügung, welche sich zu den betreffenden Rennen gemeldet haben, und ist dann die Trainierzeit unbeschränkt.

2. Zum Trainieren darf die Bahn nur von Inhabern von Trainierkarten benutzt werden, und zwar in der Zeit von $5-\frac{1}{2}$ 9 Uhr früh

von $\frac{1}{2}$ 7 Uhr nachmittags bis zum Eintritt der Dunkelheit, **spätestens bis $\frac{1}{2}$ 9 Uhr abends.**

Montags und Sonnabends endigt die Trainierzeit abends $\frac{1}{2}$ 8 Uhr.

In der Woche vor einem Renntage des Vereines Sportplatz steht die Bahn den Inhabern von Trainierkarten, sowie den gemeldeten Fahrern den ganzen Tag zur Verfügung.

Der Schluss der Trainierzeit wird durch zwei Glockenzeichen angekündigt, und muss beim zweiten Glockenzeichen jeder Rennfahrer die Bahn verlassen.

3. Den Inhabern von **Bahnkarten** ist die Benutzung der Bahn während der übrigen Tageszeit gestattet.
4. Der Aufenthalt auf dem zur Rennbahn gehörigen Terrain innerhalb der Umzäunung ist Unbefugten strengstens untersagt.
5. Es darf nur linksherum gefahren werden; es ist nicht gestattet, auf der Bahn umzuwenden oder Kunstproduktionen auszuführen.
6. Es soll innerhalb der Passiergrenze gefahren werden. Beim Ueberholen muss rechts vorbeigefahren werden, weshalb die äussere rechte Seite freibleiben muss. Wiedereinlenken zur inneren Seite darf erst dann geschehen, wenn ein genügender Vorsprung gewonnen ist.
7. Unter keinen Umständen darf **plötzlich** angehalten oder quer über die Bahn gefahren werden, gleichviel ob der Fahrer allein oder mit mehreren fährt, ohne dass vorher rechtzeitig diese Absicht durch Erheben der Hand kundgegeben wurde.
8. Das Aufsteigen, sowie das langsame Fahren ist nur auf der äusseren Seite der Rennbahn gestattet; wer absteigen will, muss erst ein Zeichen seiner Absicht geben und kann dann links ausbiegend auf dem Rasen im Innern der Bahn absteigen.
9. Es darf weder zur Rennbahn hinein-, noch herausgefahren werden.
10. Das Trainieren ist nur in sauberem, vollständig geschlossenem Renn- oder Club-Anzug gestattet.
11. Jedes Lärmen, wie Schreien, Pfeifen etc. ist untersagt.
12. Es ist streng verboten, im Renn-Anzuge sich ausserhalb der Garderoben aufzuhalten.
13. Radfahrvereine, bezw. Verbände, denen abends nach $\frac{1}{2}$ 9 Uhr, bezw. nach $\frac{1}{2}$ 8 Uhr die Benutzung der Rennbahn des Sportplatz gestattet ist, üben unter der Leitung der Fahrwarte.
14. Sind mehrere Vereine zu gleicher Zeit anwesend, so haben sich die Fahrwarte derselben unter einander über die Art des Fahrens, über Tempo, Rundenzahl etc. etc. zu verständigen, und hat der Fahrwart des jeweiligen ältesten Vereines die Leitung.
15. Rennfahrern, bezw. Inhabern von Trainierkarten ist das Mitfahren bei derartigen Uebungsabenden untersagt; Ausnahmen sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung des betreffenden Fahrwarts gestattet.

Obigen Bestimmungen, sowie allen weiteren Anordnungen der Vorstandsmitglieder des Vereines Sportplatz, des Trainingleiters und des angestellten Bahnbeamten ist unbedingt Folge zu leisten. Zuwiderhandelnden kann die Trainier- bezw. Bahnkarte sofort entzogen werden.

Leipzig, im März 1900.

Der Vorstand des Vereines Sportplatz.

Bundes-Kunstoffahrwartsamt.

Der R.-V. „Wanderlust“, Döbeln, hielt am Ostersonntag gelegentlich der Osterfahrt des S. R.-B. ein Preis-Korsofahren ab, zu dem leider nur zwei Vereine genannt hatten. Den ersten Preis errang mit 8,7 Punkten der R.-V. „Kondor“, Dresden, den zweiten Preis der R.-V. „Alemannia“, Dresden-Pieschen, mit 8,15 Punkten. Am Corso selbst waren ca. 100 Fahrer beteiligt und machte derselbe einen netten Eindruck, insbesondere sei hier das exakte, schneidige Fahren des festgebenden Vereines hervorgehoben.

Uebelstände, die schon so oft gerügt wurden, waren auch in Döbeln wieder zu bemerken und zwar bestehen dieselben darin, dass es sich einige Bundeskameraden nicht nehmen lassen, irgend eine Droschke zu engagieren und

in dieser — ihren launigen Gefühlen mitunter recht unangenehm Ausdruck gebend — die Korsostrecke mitfahren. Es wirkt dies geradezu verblüffend auf die Zuschauer. Die Fahrer thäten besser, ein derartiges Vehikel fort zu lassen und dafür, wie es echten Radlersleuten ziemt, ihr Stahlross zu besteigen und somit den Gesamteindruck zu erhöhen und ihre Bundeskameraden zu unterstützen. — Weiter sollte auch die Fahrleitung dafür Sorge tragen, dass die sogen. wilden Fahrer nicht am Corso teilnehmen, denn abgesehen davon, dass Leute darunter sind, die ihr Rad noch nicht einmal beherrschen können, machen diese verschiedenartigen Anzüge (lange Hosen, steifer oder weicher Hut, Fehlen der Handschuhe etc.) keinen guten Eindruck. Den Schaden hiervon hat aber nicht der festgebende Verein, sondern einzig und allein der Sächs. Radfahrer-Bund, denn unsere Gegner fragen nicht danach, ob eben diese Leute Mitglieder unseres Bundes sind, sondern sie erlauben sich, über unseren Bund loszuziehen und das müssen wir vermeiden.

Es herrscht auch nicht allenthalben Klarheit darüber, wie der Anzug der konkurrierenden Vereine beschaffen sein muss. Nun, vor allem — tadellos. — Wie sieht das z. B. aus, wenn 15 Fahrer eines Vereines von Kopf bis zu Fuss gleichmässig gekleidet sind und der 16. Fahrer hat statt hoher Schnürschuhe — Sandalen an, der 17. Fahrer statt weisser Kravatte einen recht hübschen roten Schlips, der 18. Fahrer statt schwarze recht schön gemusterte, schottische Strümpfe, der 19. Fahrer statt einen schwarzen einen marineblauen Anzug an, der 20. Fahrer endlich ist der einzige, der statt Glacé- — Zwirnhandschuhe trägt und zum Unglück fasst auch gerade er, als der einzige, die Lenkstange statt an den Griffen, oben am Kopf an, damit diese „Zwirner“ recht auffallen. — So könnte ich noch eine Menge Beispiele geben, doch genug davon. — Ferner verhalten sich die Fahrer gewöhnlich nicht lautlos und Ausdrücke wie: Nu, is es denn noch nicht bald alle u. s. f. sind nicht selten. — Die Stärke des Vereins allein thut's nicht, wohl aber das elegante, schneidige Auftreten und zurückhaltende Benehmen.

Das am selben Abend vom Sächs. Radf.-Bunde ausgeschriebene Preis-Gruppenfahren hatte leider nur eine Nennung aufzuweisen und errangen die Herren Arendt und Bauer vom „Adler“-Quartett-Werdau den ersten Preis mit 14,8 Punkten. All Heil!

Werdau, 21. März 1900.

Der Bundes-Kunsthauptwart.
Max Arendt.

Kartell deutscher Wanderfahrer.

Das

„Kartell deutscher Wanderfahrer“

bietet den Mitgliedern der mit ihm im Gegenseitigkeitsvertrag stehenden Verbänden folgende Litteralien zu angegebenen Vorzugspreisen:

I. Sächsischer Radfahrer-Bund.

1. Sächsische Radfahrer-Zeitung	Vorzugspreis Mk. 2.00	Regulärer Preis Mk. 4.00
2. Radwanderbuch von Sachsen	„ „ 1.00	„ „ „ 3.00
3. Strassenübersichtskarte von Sachsen.	„ „ 1.20	„ „ „ 1.80
4. Deutsche Strassenprofilkarte für Radfahrer, in 82 Sektionen, aufgezogen die Sektion . Doppelblätter Schweiz, Tirol, Steiermark das Blatt	„ „ 0.60	„ „ „ 1.50
5. Radler-Liederbuch	„ „ 1.00	„ „ „ 2.00
6. Bundes-Handbuch	„ „ 0.50	„ „ „ 1.00
	„ „ 0.25	„ „ „ 0.50

(Zu beziehen durch den Kartell-Bevollmächtigten Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Meyrstrasse 20, I.)

II. Norddeutscher Radfahrer-Bund.

1. Norddeutscher Radfahrer-Bund	Vorzugspreis Mk. 1.80	Regulärer Preis Mk. 2.40
2. Norddeutschland und Dänemark. 2 Bände à	„ „ 1.25	„ „ à „ 2.00
3. Wegweiser durch die Mark Brandenburg mit grosser Karte	„ „ 1.25	„ „ „ 2.30
4. Deutsche Strassenprofilkarte für Radfahrer, in 82 Sektionen unaufliegend, pro Sekt. Doppelblätter Schweiz, Tirol, Steiermark	„ „ 0.30	„ „ „ 1.00
5. Haupttroutenkarte von Mitteleuropa, aufge- zogen in eleganter Mappe	„ „ 0.80	„ „ „ 1.60
	„ „ 1.75	„ „ „ 3.50

Zu beziehen durch den Kartell-Bevollmächtigten Gregers Nissen, Altona, Eimsbüttelerstrasse 70.)

Pfingst-Gesellschaftsreisen.

Ostholstein. Unter Leitung seitens des N. R.-B.

Sonnabend, den 2. Juni. Zusammentreffen in **Lübeck** (Spethmanns Hotel); abends zwangloses Beisammensein im Ratskeller.

Sonntag, den 3. Juni. Abfahrt morgens 5 Uhr nach **Travemünde**. Durch die Ostseebäder Niendorf, Timmendorf, Scharbeutz, Haffkrug nach **Eutin**. Kassendorfer Tannen. Uglei-See. Holsteinische Schweiz. Gremsmühlen. Plön. (Nachtquartier im Hotel zur Post.)

Montag, den 4. Juni. Abfahrt morgens 5 Uhr nach dem Ostseebad **Hohwacht**. Durch die Altenburg nach Panker und Hessenstein. Fahrt durch die Probstei nach **Laboe** am Kieler Hafen. Dampfer nach **Kiel**. — Auflösung der Gesellschaft.

Dienstag, den 5. Juni. Für diejenigen, welche in **Kiel** bleiben, Fahrt zum **Kaiser Wilhelm-Kanal** und zur **Hochbrücke von Levensau**.

Sämtliche Anmeldungen sind bis zum **20. Mai** an den Unterzeichneten einzusenden.

Gregers Nissen, Altona, Eimsbüttelerstrasse 70.

Kartellausschuss.

Der neu gegründete Kartellausschuss setzt sich zusammen wie folgt:

Vorsitzender: Horst Wolff, Leipzig, I. Vorsitzender des S. R. B.

Vertreter des N. R.-B.:

Kartell-Bevollmächtigter: Gregers Nissen, Altona, Eimsbüttelerstrasse 70.

Beisitzer: M. Löffler, Hamburg.

E. v. Méville, Berlin.

Vertreter des S. R.-B.:

Kartell-Bevollmächtigter: Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Meystrasse 20, I.

Beisitzer: Wäntig-Haugk, z. Z. Wiesbaden.

Robert Weniger, Leipzig.

Nissen.

Böhm.

Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

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

Bezirk Altenburg.

Anwesend 20 Mitglieder. Die heutige **Versammlung** wurde vom 1. Bezirksvorsitzenden, Herrn A. Hoffmann, gegen $\frac{1}{4}$ 9 Uhr eröffnet. Dieser begrüßte die Anwesenden aufs herzlichste und schritt sodann zur Erledigung der Tagesordnung, welche folgende Punkte aufweist: 1. Wahl eines Zahlmeisters. 2. Besprechung über die Anschaffung eines gleichen Anzuges. 3. Besprechung über die im Monat Mai abzuhaltenden Bezirksrennen. ad 1. Der bisherige Zahlmeister, Herr Ernst Klein, sieht sich leider genötigt, wegen Mangel an Zeit sein Amt niederzulegen. An seine Stelle wird mit grosser Stimmenmehrheit Herr Wilhelm Roscher gewählt, welcher das Amt dankend annimmt. ad 2. Da von verschiedenen Seiten die Anschaffung eines gleichen Anzuges angeregt worden ist, schlägt Herr Hoffmann, um die dadurch den Mitgliedern entstehenden grösseren Ausgaben zu vermeiden, die Tragung einer gleichen Mütze (Bundesmütze) sowie eines Bezirkszeichens, ähnlich dem Bundeszeichen, vor. Nach längerer Debatte wird Unterzeichneter mit der Bestellung von Mustern beauftragt. ad 3. Um den rennlustigen Mitgliedern gerecht zu werden, wird für den 27. Mai ein 10-km-Haupt-, sowie ein 5-km-Seniorenfahren ausgeschrieben; zu ersterem stiftet Herr Hoffmann 3 Medaillen, während im zweiten Fahren die Sieger mit Ehrenpreisen bedacht werden. Als Rennstrecke ist die Strasse Altenburg—Treben und zurück bestimmt worden; Nennungsgeld beträgt 50 Pfg., Nennungsschluss 22. Mai, abends 10 Uhr. Hiervon verliert Herr Hoffmann noch eine vom R. Cl. Steinpleis eingegangene Einladung zur Bannerweihe am 27. Mai und bittet um recht zahlreiche Beteiligung. Nach erschöpfter Tagesordnung schloss der Vorsitzende gegen $\frac{1}{4}$ 12 Uhr die Versammlung. All Heil! W. Berthold, Schriftf.

Dienstag, den 1. Mai, abends $8\frac{1}{2}$ Uhr, **Monatsversammlung** im „Ratskeller“.

Tourenplan für Monat Mai. Dienstag, den 1., abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr, Versammlung. Sonntag, den 6., früh 6 Uhr, nach Borna. Dienstag, den 8., abends 8 Uhr, nach Ehrenhain. Sonntag, den 13., früh 6 Uhr, nach Ronneburg. Dienstag, den 15., abends 8 Uhr, nach Neuenmörbitz. Sonntag, den 20., früh 6 Uhr, nach Frohburg. Dienstag, den 22., abends 8 Uhr, nach Gössnitz. Sonntag, den 27., 10-bez. 5-km-Strassenrennen. Strecke Altenburg—Treben und zurück. Zeit früh 6 Uhr. Nennungsgeld 50 Pfg. Nennungsschluss 22. Mai, abends 10 Uhr. Sonntag, den 27. Mai, nachmittags 2 Uhr, nach Werdau bez. Steinpleis (R. Cl.). Dienstag, den 29., abends 8 Uhr, nach Altkirchen. Abfahrt Clublokal „Ratskeller“. Ein zahlreiches und pünktliches Erscheinen erwünscht.

P. Ebert, 1. Fahrwart.

NB. Bezüglich des Rennens sei bemerkt, dass ein 10-km-Hauptrennen und ein 5-km-Seniorenrennen stattfindet.

Bezirk Dresden.

Versammlungslokal: Gasthaus zum „Klosterkeller“ in Dresden-Neustadt, Neustädter Markt. Versammlung findet jeden Donnerstag, abends 9 Uhr, nach Erscheinen der

Bundeszeitung, daselbst statt. — **Versammlung** vom 19. April 1900. $\frac{1}{2}$ 10 Uhr eröffnet der Vorsitzende, Herr J. Uhlemann, die gut besuchte Versammlung und begrüßt die Anwesenden mit einem All Heil! Tagesordnung: 1. Eingänge. 2. Geschäftliches. 3. Verschiedenes. Zu 1 lag eine Ansichtspostkarte aus Hamburg vor, ferner ein Bild zum Ankauf, derselbe wurde jedoch abgelehnt. Zu 2 sind die Diplome fertig und sollen in einem Kommers, welcher am 29. April, nachmittags 4 Uhr, im „Katharinengarten“, Dresden-Neustadt, Katharinenstrasse, stattfindet, zur Verteilung kommen. Ferner soll Donnerstag, den 26. April 1900 eine erweiterte Vorstandssitzung im „Klosterkeller“, unter Hinzuziehung sämtlicher Vereinsvorstandschafften, abgehalten werden. Ferner wurde als Ortsvertreter für Klotzsche Herr Eduard Ahl, Königsbrückerstr. 41, und für Striesen Herr Karl Heinzmann, Augsburgerstr. 16, gewählt. Zu 3 lag nichts Belangreiches vor. Schluss der Sitzung 11 Uhr.

J. Uhlemann, 1. Bezirksvertreter.

Eduard Ahl, 1. Bezirksschriftführer.

R.-V. „Germania“, Kötzschenbroda-Niederlössnitz. Bundesangehörig. Versammlungslokal: „Ratskeller“, Niederlössnitz. Schriftstücke sind nur an den Vorstand R. Kappelt, Niederlössnitz bei Dresden, Königsplatz 6, zu richten.

Bezirk Glauchau.

Sonntag, den 6. Mai, findet unsere **2. Bezirksfahrt nach Altenburg** statt. Abfahrt für Mülsen und Glauchau mittags $\frac{1}{2}$ 2 Uhr vom Hotel „Stadt Dresden“. Treffpunkt mit Hohenstein und Waldenburg: „Goldner Löwe“ in Waldenburg. Mit treudeutschem Gruss

Emil Böhme, Bezirksfahrwart.

Bezirk Leipzig.

Versammlungslokal: „Kasino zum Rosenthal“, Rosenthalgasse. **Alle Zuschriften** sind zu richten an den 1. Schriftführer R. Seyffarth, Scharnhorststrasse 13 in Leipzig. Nächste **Bezirksvorstandssitzung Montag, den 30. April**, abends 9 Uhr, Restaurant Schiesser; nächste **Bezirksversammlung Freitag, den 4. Mai**, abends 9 Uhr, Rosenthalkasino. Wir bitten um gefl. Besuch — Mann für Mann — dieser Sitzungen, da sich u. a. mehrere **Neuwahlen im Bezirksvorstande** nötig machen. — Am 4. Mai hält der Frauenverein „Vesta“ im „Rosenthalkasino“ ein Tänzchen in den oberen Sälen dort ab und sind wir in liebenswürdiger Weise eingeladen worden, nach Schluss der Bezirksversammlung dort zu erscheinen. Wir bitten um gefl. Beachtung dieser freundlichen Einladung!

Die **Mitgliedskarten pro 1900** sind fortwährend bei unserem Zahlmeister Herrn F. Pfost, Brüderstrasse 6, zu haben. **Achtung auf den Bericht des Fahrwartsamtes!**

Richard Seyffarth, 1. Bez.-Schriftführer.

Fahr-Ausschuss des Bezirks Leipzig S. R.-B. Alle Zuschriften sind zu richten an den 1. Fahrwart Louis Schaaf, Leipzig, Harkortstr. 15. **Sechs Stunden-Kontrolltour** des Sächsischen Radfahrer-Bundes **Sonntag, den 6. Mai 1900, früh 6 Uhr.** Alles Nähere siehe unter Sportausschuss in

dieser Nummer. Alle Kameraden bitten wir, an genanntem Tage uns bei der Streckenbesetzung behilflich zu sein. — **Tourenplan für Monat Mai.** 6. Mai 6-Stundentour. 13. Mai 25-km-Strassenfahren in zwei Sparten. 24. Mai (Himmelfahrtstag) **Tagestour** über Grimma — Wurzen — Eilenburg. Werte Kameraden! Merken Sie sich vorstehende Tage obiger Veranstaltungen in Ihrem Kalender an, damit Ihnen alle diese schönen Stunden, die der Bezirk Leipzig Ihnen zu bieten in der Lage ist, nicht entgehen. Im übrigen ist der Fahrausschuss stets bemüht, Ihnen bei allen Veranstaltungen stets etwas Besonderes zu bieten. — **Sportplatz Leipzig betreffend.** Allen zum Trainieren gemeldeten Vereinen geben wir bekannt, dass der Sportplatz Montags von $\frac{1}{2}$ 8 Uhr und Donnerstags von $\frac{1}{2}$ 9 Uhr abends zum unentgeltlichen Trainieren vom Verein Sportplatz uns zur Verfügung gestellt ist. Wir bitten nun die genannten Vereine, sofort beim Fahrausschuss zu melden, an welchem Abende sie zu trainieren wünschen, alles nähere geht ihnen dann sofort zu.

Ausschreibung zum 25-km-Strassenfahren in 2 Sparten Sonntag, den 13. Mai, früh 7 Uhr. Strecke: Probstheida — Espenhain und zurück. Start und Ziel: km-Stein 5,0. Wendepunkt: km-Stein 17,5. **Sparte A.** Offen für alle Herrenfahrer des Bezirks Leipzig vom S. R.-B., welche in den letzten fünf Jahren einen 1.—3. Preis in einem Bezirks- oder Bundesfahren nicht erhalten haben und einer anderen grossen Radfahrer-Vereinigung nicht angehören. **Sparte B.** Offen für alle Herrenfahrer des Bezirks Leipzig vom S. R.-B., die einer anderen grossen Radfahrer-Vereinigung nicht angehören. **Vorschrift für Sparte A und B:** Strassenanzug, Handbremse, Glocke und Namensschild. Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. **Führung ist verboten.** Die Reihenfolge wird nach Nennungsschluss Mittwoch, den 9. Mai, ausgelost. Die Preisfahrer haben sich um $\frac{1}{4}$ 7 Uhr am Start beim Fahrwart zu melden und werden minutenweise abgelassen. Die Bestätigungskarten sind am Wendepunkt abzugeben. Einsatz 2 Mk. Nennungen müssen postfrei mit Einsatz bis Mittwoch, den 9. Mai, abends 8 Uhr, an den 1. Bezirksfahrwart Louis Schaaf, Leipzig, Harkortstr. 15, eingereicht werden. Später, bezw. ohne Einsatz, eingehende Nennungen sind ungültig. Preise: Je drei Ehrenpreise, gestiftet vom Bezirk Leipzig.

Louis Schaaf, Julius Engemann,
Fahrwarte.

Nach dem Strassenfahren Frühschoppen, wozu wir um recht zahlreiche Beteiligung bitten.



R.-V. „Radlerlust“, Leipzig.

Vereinslokal: „Tivoli“, Zeitzerstrasse 32. Vereinsabend jeden Donnerstag. Am 22. April fand unsere erste Vereinsfahrt, Tagestour über Merseburg nach Halle und zurück, statt. An derselben beteiligten sich die Mehrzahl der Mitglieder mit einigen Damen. Auch eine Anzahl Gäste waren so liebenswürdig, unsere erste Ausfahrt durch ihre Beteiligung verschönern zu helfen. Es war eine stattliche Zahl (ca. 30 von flotten Radlern, welche in Merseburg, wo ein längerer Aufenthalt gemacht wurde, rastete, um neue Kräfte für die noch bevorstehende Fahrt zu sammeln und einen Raddefekt unseres Vereinskameraden R. Berger, welcher unverschuldet bei der Einfahrt in Merseburg durch einen fremden Radfahrer um sein Vorderrad kam, zu reparieren. Inzwischen wurden der Dom und die anderen Sehenswürdigkeiten von Merseburg besichtigt, und wir können nur jeden Besucher von Merseburg raten, dasselbe zu thun, da dort eine Menge geschichtlicher Altertümer aufgestapelt sind, welche den Beschauer mit Ehrfurcht auf viele Geschlechter vergangener Jahrhunderte zurückblicken lässt. Hierauf ging die Fahrt mit frischen Kräften weiter nach Halle. Der inzwischen stärker gewordene Gegenwind machte sich in etwas unangenehmer Weise bemerkbar, so dass jeder Teilnehmer froh war, in Halle einen schützenden Hafen gefunden zu haben. Nach Besichtigung der Stadt nebst Umgebung mit einer unvermeidlichen Saale-Gondelfahrt, wurde $\frac{1}{2}$ 9 Uhr bei günstigem Winde die Rückfahrt angetreten, so dass man gegen 11 Uhr wieder am Pleissestrand anlangte. Nach einem Erholungsschoppen trennte man sich mit dem Bewusst-

sein, einen fidelen Tag verlebt zu haben. — Donnerstag, den 3. Mai, **Monatsversammlung.** Sonntag, den 6. Mai, 6-Stundentour. Donnerstag, den 10. Mai, Abendfahrt nach Markranstädt.

L. Schaaf J. Engemann,
1. Vorsitzender. 1. Schriftführer.

Ausfahrten-Programm für Monat Mai. 6. Mai 6-Stundentour. 10. Mai Ausfahrt nach Markranstädt. 17. Mai Ausfahrt nach Porsdorf. 24. Mai Ausfahrt mit dem Bezirk Leipzig. 3. Juni Ausfahrt mit dem Bezirk Leipzig nach Kamenz. 9. Juni Ausfahrt nach Groitzsch.
Otto Stange, Fahrwart.



R.-Cl. Leipzig-West 1892. Clublokal „Gosenschlösschen“, Leipzig-Plagwitz, wohin auch alle für uns bestimmten Schriftstücke zu richten sind. Clubabend jeden Mittwoch, abends 9 Uhr. Gäste sind herzlich willkommen. Monatsversammlungen finden stets Mittwoch nach dem 15. statt.
All Heil!

Max Werner, 1. Schriftführer.

Tourenprogramm für Monat Mai. Am 2., abends 8 Uhr, nach Markranstädt. Am 6. Streckenbesetzung zur 6-Stunden-Tour. Am 9., abends 8 Uhr, nach der „Holländ. Mühle“. Am 13., mittags 1 Uhr, nach Dürrenberg. Am 24. Bezirksausfahrt über Grimma, Wurzen, Eilenburg. Am 20. oder 27., mittags 1 Uhr, nach Merseburg. Sämtliche Ausfahrten finden vom „Gosenschlösschen“, L. Plagwitz, aus statt. All Heil!

G. Friedrich, Vorsitzender.
M. Werner, Schriftführer.



R.-Cl. „Habicht“, Leipzig. Clublokal: Ströber's Kulmbacher Bier-Restaurant (Deutsche Radfahrer-Station), Albertstrasse 6, nahe dem Bayrischen Bahnhofe. Versammlungen, zu denen Gäste stets willkommen sind, finden jeden Dienstag statt. Die Mitglieder, welche sich nicht mit an dem am 6. Mai a. c. stattfindenden 6-Stunden-Rennen des S. R.-B. beteiligen, bitte ich, den Veranstalter durch Streckenbeaufsichtigung zu unterstützen.

Oscar Rinze, 1. Fahrwart.



R.-V. „Wanderer“, Leipzig.

Bundesverein des S. R.-B. Sitzung jeden Mittwoch, abends von 9 Uhr an, im Restaurant „Schiesser“, Kramerstrasse 3. **Tourenprogramm für Monat Mai 1900.** Sonntag, den 29. April, früh $\frac{1}{2}$ 8 Uhr, Dürrenberg, mit Damen, Spaziergang nach Vesta etc. Nach Dürrenberg per Bahn etwa nachkommende Familien werden daselbst 10 Uhr 37 Min. am Bahnhof empfangen. Ab Thüringer Bahnhof Leipzig früh 9 Uhr 50 Min. Mittwoch, den 2. Mai, abends $\frac{3}{4}$ 8 Uhr, Heiterer Blick-Taucha. Sonntag, den 6., früh $\frac{1}{2}$ 8 Uhr, Merseburg. Mittwoch, den 9., abends $\frac{3}{4}$ 8 Uhr, Forsthaus Raschwitz, mit Damen. Sonntag, den 13., früh 7 Uhr, Wurzen. Mittwoch, den 16., abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr, **Versammlung.** Sonntag, den 20., früh 7 Uhr, Zwenkau-Eythra-Knauthain. Donnerstag, den 24., Himmelfahrt, Tagestour! Die Ausfahrten sind jetzt zeitiger angesetzt und wird **pünktlich** abgefahren. Sämtliche Ausfahrten ab Vereinslokal. Die Abfahrten erfolgen präzis, weshalb um pünktliches Erscheinen gebeten wird.
Das Fahrwart-Amt.



R.-Cl. Gautzsch 1896.

Clublokal: „Alter Gasthof“. Jeden Mittwoch nach Empfang der Zeitung Clubabend. Alle Zuschriften sind nur an den Unterzeichneten zu richten. Unter Begrüssung der zahlreich erschienenen Mitglieder eröffnete der Vorsitzende die am 18. April cr. stattgefundene **Monatsversammlung**, und hiess die Mitglieder herzlich willkommen. Nachdem verschiedene Schriftstücke und Drucksachen den Mitgliedern zu Gesicht und Gehör gebracht waren, wurde unser diesjähriges Stiftungsfest auf den 24. Juni d. J. festgesetzt und soll mit Konzert, Kunst- und Reigenfahren, sowie Festball, ausgestattet werden.

auch soll an diesem Tage eine Schnitzeljagd stattfinden. Indem Herr Schneider den Kursus als Samariter mit durchgemacht, wurde beschlossen, einen Verbandskasten aus der Vereinskasse zu stiften, selbigen bei jeder Ausfahrt mitzuführen und bei etwaigen Unglücksfällen die erste Hilfeleistung zu bringen. Ferner hegten einzelne Mitglieder den Wunsch, eine recht gemütliche Ausfahrt mit Damen nach Grimma zu machen; nach kurzer Debatte wurde deren Wunsch in Erfüllung gebracht und der 13. Mai festgesetzt. Die Mitglieder per Rad und die Damen per Bahn; zu deren Ausfahrt soll ein grösserer Posten Geld aus der Kasse entnommen werden. Der Vorsitzende bittet die Mitglieder, auch in dieser Saison sich recht zahlreich und pünktlich bei jeder Veranstaltung des Clubs, Bezirks oder Bundes zu beteiligen. Unseren Mitgliedern zur Kenntnis, dass die nächste Monatsversammlung Mittwoch, den 2. Mai, abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr, im obigen Lokal stattfindet. Im Interesse des Clubs ist es eines jeden Mitgliedes Pflicht, sich zu der anberaumten Versammlung pünktlich einzufinden.

Emil Schneider, Vorsitzender.

Bezirk Meissen.

Unsere nächste Bezirksversammlung findet Sonnabend, den 5. Mai, abends 8 Uhr, im Bundesrestaurant „Gambinus“ statt. Erscheinen aller Mitglieder dringend erwünscht, da wichtige Tagesordnung vorliegt. Liederbücher mitbringen! Gäste herzlich willkommen. All Heil!

Franz Krause, Bez.-Schriftführer.

Bezirk Mügeln-Oschatz.

Zu der am 21. ds. Mts. stattgefundenen ordentlichen diesjährigen Generalversammlung hatte sich eine stattliche Anzahl von Mitgliedern und Gästen eingefunden. Der unterzeichnete Schriftführer teilt zunächst mit, dass leider Herr Arthur Hanisch das von ihm seit Gründung des Bezirkes Mügeln-Oschatz im S. R.-B. mit grosser Geschicklichkeit und Aufopferung geführte Amt als Bezirksvertreter niedergelegt habe und der Unterzeichnete als Bezirksschriftführer dadurch in die Lage versetzt sei, die heutige Generalversammlung bis zur Wahl eines neuen Bezirksvertreters zu leiten. Er begrüsst hierauf die erschienenen Mitglieder und Gäste und drückte seine Freude darüber aus, dass die Mitglieder gegenüber früheren Versammlungen so zahlreich erschienen seien und betont, dass es gerade in der letzten Zeit den Anschein gegeben habe, als ob das sportliche Zusammenwirken im Bezirke Schiffbruch erlitten habe, diese Generalversammlung aber das Gegenteil bezeuge und giebt sich der Hoffnung hin, dass auch künftighin das Gegenteil in der That bewiesen werde, indem er bemerkt, dass unter dem Schutze und Banner des S. R.-B. jedes Mitglied gewiss schon herrliche Stunden verlebt habe. Des Weiteren bedauert er, dass an der diesjährigen Osterfahrt nach Döbeln nur ein Mitglied, Herr Oskar Schrecker, teilgenommen habe und bringt demselben im Namen des Bezirkes den Dank, indem er die Anwesenden auffordert, Herrn Schrecker den Dank auch noch dadurch zum Ausdruck zu bringen, dass ihm ein dreifaches All Heil! gebracht werde, in welches die Anwesenden kräftig einstimmen. Herr Schrecker dankt für die ihm erwiesene Ehrung. Der Unterzeichnete gedenkt des verstorbenen Mitgliedes Herrn Rob. Priemer und versichert, dass demselben in alle Zeit ein ehrenvolles Andenken bewahrt bleiben werde. Weiter teilt der Unterzeichnete mit, dass Herr Bundespräsident Horst Wolff heute Abend mit dem $\frac{1}{2}$ 10 Uhr Zuge nach Mügeln komme. Um diesem Tage ein festliches Kleid anzulegen, wird beschlossen, den Pokal mit Wein füllen zu lassen. Hierauf wird zur Tagesordnung geschritten: 1. die Jahresrechnung wird vorgetragen, geprüft, für richtig befunden und dem Kassierer Entlastung erteilt; 2. Herr Oskar Schrecker wird als Bezirksvertreter, der Unterzeichnete als Schriftführer, Herr Reinh. Schumann als Zahlmeister und Herr Herm. Kohl als Fahrwart mittels Akklamation einstimmig gewählt. Sämtliche Herren nahmen die Wahl an.

Paul Reicherdt, Bez.-Schriftführer.

NB. $\frac{1}{2}$ 10 Uhr holten eine Anzahl unserer Mitglieder unseren hochverehrten Herrn Bundespräsidenten vom Bahnhofe ab und geleiteten ihn in unser Vereinslokal, wo bei heiterer Stimmung verschiedene Reden gehalten, Lieder gesungen und die dadurch durstig gewordenen Kehlen mit Wein und Bier gestillt wurden. Auf diese Weise verging die Zeit mit Riesenschritten und näherte die Stunde zum Abschiednehmen. Mit einem Gläschen Salvator-Bräu bei unserem Bundeswirt Adolf Gerstenberger endeten die Stunden fröhlichen Beisammenseins.

Bezirk „Oberes Vogtland“.

Nächste Bezirksversammlung Sonntag, den 13. Mai cr., nochmals in Bad Elster, Hotel „Daheim“, nachmittags 4 Uhr. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Heil Sachsen Heil!

Ernst Künzel jr., 1. Bez.-Vorstand.

Bezirk Plauen.

R.-Cl. „Eilbote“, Reichenbach

i. V. Vereinslokal: „Hotel zum blauen Engel“. Versammlungen jeden ersten Donnerstag im Monat. Anfang punkt 9 Uhr. Gäste stets willkommen. Die heute durch die hiesigen Lokalblätter einberufene Monatsversammlung wurde vom 1. Vorsitzenden Herrn Victor Hammer punkt 10 Uhr eröffnet. Punkt I. Die Einladungen vom R.-Cl. „Wanderer“-Steinpleis und R.-Cl. „Regina“-Beiersdorf sollen beide berücksichtigt werden. Punkt II. Die Anmeldung des Herrn Thomas Kukluk wird auf nächste Versammlung vertagt. Punkt III. Herr Bernhard Köhler stellt den Antrag, die Statutenänderung auf nächste Versammlung zu verlegen. Hierdurch soll zu Zirkular bekanntgegeben werden, wenn ein Mitglied Anträge hat, selbige innerhalb drei Tage vor der Versammlung schriftlich an den Vorstand gelangen zu lassen. Punkt IV. Zur Bannerweihe in Steinpleis und Mylau soll ein Nagel gestiftet werden. Hierauf Schluss.

Mit treudeutschem All Heil!

Victor Hammer, 1. Vors.

Richard Werner, 1. Schriftf.

Extraversammlung im Restaurant „Reichshalle“ am 12. April 1900. Die heutige Extraversammlung wurde bei Kollegen Moritz Bätz vom 2. Vorsitzenden Herrn Rich. Hofmann punkt 10 Uhr eröffnet. Punkt I. Angemeldet hat sich Herr Arthur Scheffler hier. Punkt II. Herr Rich. Hofmann giebt Bericht über das eingereichte Gesuch zum Stiftungsfest. Selbiges ist vom Stadtrat zu Reichenbach nach § 4 des Regulativs vom 9. Juni 1897 und § 12 des Regulativs vom 8. Juni 1880 abgelehnt worden. Da nun das Gesuch abgelehnt worden ist, stellt Herr Alfred Messinger den Antrag, dem Stadtrat nochmals ein Gesuch zu unterbreiten, was angenommen wird. Herr Franz Rödel stellt den Antrag, den erzielten Reinertrag vom Stiftungsfeste der Kleinkinderbewahranstalt zu übergeben, was angenommen wird. Punkt III. Herr Hermann Krauss beantragt, dem Stadtrat zu Reichenbach ein Dankschreiben zuzusenden für die Freigabe der bisher verbotenen Strassen, was gegen zwei Stimmen angenommen wird. Herr H. Krauss stellt den Antrag, das Fest event. vom 20. Mai auf den 17. Juni hinauszuschieben, was angenommen wird. Hierauf Schluss.

Richard Hofmann, 2. Vorsitzender.

Rich. Werner, 1. Schriftführer.

Bezirk Pleissenthal.

Die Herren Bundeskameraden werden hiermit nochmals auf die am Sonntag, den 6. Mai cr., nachmittags 4 Uhr, in Werdau, B.-H. „Reichskrone“, Johannesplatz, stattfindende Bezirksversammlung aufmerksam gemacht. All Heil!

Adolf Schön.



Nachruf!

Ihrem am 18. April er. infolge eines Unfalles so schnell verstorbenen, treuen, unglücklichen Freund und Bundeskameraden

Herrn Emil Zacher,

welcher zu jeder Zeit nicht nur ein aufrichtiger Mensch, sondern auch ein von allen geliebter und geehrter Freund und Kamerad war, ein

„Ruhe sanft“.

Durch sein, ach so schnelles Scheiden wurde uns ein unersetzlicher Verlust.

Für alle Zeit werden wir ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Werdau, am 21. April 1900.

R.-V. „Wanderlust“, Bezirk Pleissenthal.
A. d. Schön.



R.-Cl. „Adler“, Crimmitschau.

Clublokal: „Reichsverweser“, Mühlgasse. Versammlung jeden 1. Donnerstag im Monat. Versammlung am 19. April 1900. Anwesend waren 16 Mitglieder. Vorsitz: Herr Max Thümler. Tagesordnung. I. Neuwahl: Infolge Austritt unseres 1. Vorsitzenden Herrn Rich. Wolf wurden folgende Herren in den Vorstand gewählt: Hermann Taubert: 1. Vorsitzender, Carl Meyer: 1. Schriftführer, Hugo Barth: Kassierer, Carl Meyer: 1. Fahrwart, Max Thümler: 2. Vorsitzender, Paul Gross: 2. Schriftführer,

Hugo Seiler: 2. Fahrwart. Sämtliche Herren nahmen die Wahl dankend an. II. Man ballotiert über die zwei angemeldeten Herren Max Landmann und O. Golle und ergiebt das Resultat Aufnahme in den Verein. Ferner wurde beschlossen, unserm tödlich verunglückten Werdauer Sportskameraden Herrn Emil Zacher einen Kranz mit Schleife zu widmen. Schluss der Versammlung 11 Uhr.

Max Thümler, 2. Vorsitzender,
Carl Meyer, 1. Schriftführer.



R.-Cl. „Wanderlust“, Werdau.

Versammlung am 17. April 1900. Kamerad Schön eröffnet die vollzählig besuchte Versammlung und teilt den Anwesenden mit tiefbewegter Stimme die traurige Botschaft mit, dass unser lieber Kamerad, Herr Emil Zacher, infolge des Sturzes anlässlich der Bezirks-Fahrt nach Pausa heute Nacht um 1/3 Uhr gestorben ist. Die Versammlung ist tief erschüttert. Kamerad Schön bittet mit vor Rührung bebender Stimme die Kameraden, sich zu Ehren des unglücklichen Freundes von ihren Plätzen zu erheben. Es geschieht. Hierauf wird beschlossen, der Begräbnisfeier vollzählig und mit Banner beizuwohnen. Der Club spendet als letztes Liebeszeichen eine Fächerpalme mit Schleife. In den Lokalblättern wird ein Nachruf erlassen und der Vorsitzende beauftragt, einen solchen auch in der Bundeszeitung zu bringen. Nachdem der Vorsitzende noch einmal der guten Eigenschaften unseres unglücklichen Kameraden gedacht, wird die so tiefeste Versammlung geschlossen.

Oswin Wunsch, stellv. Schriftw.



O.-V. „Wanderer“, Crimmitschau.

Versammlung am 21. April 1900. Bundes-Hotel „Thüringer Hof“. Der Vorsitzende eröffnete unter üblicher Begrüßung die Versammlung mit folgender Tagesordnung. 1. Einladung vom R.-Cl. „Regina“, Beiersdorf, zum Stiftungsfest am 28. April, ferner am 27. Mai zur Bannerweihe nach Steinpleis, R.-Cl. „Wanderer“, wozu um vollzählige Beteiligung gebeten wird. 2. Anmeldungen ergingen von Herren C. Max Schmidt, Kaufmann und Oswald Lenecke, Bäckermeister, welche laut Ballotage einstimmig aufge-

nommen wurden. 3. Vorsitzender Herr Richard Vogel, sowie Kassierer Herr Paul Haase stifteten je einen Preis für Meistbeteiligung an Clubfahrten oder Versammlungen, welche dankend angenommen wurden. 4. Ferner beantragte Herr Carl Müller, Mitte Mai eine Wanderfahrt zu veranstalten, was einstimmig Annahme fand. All Heil!

Rich. Vogel, Vorsitzender.
Gustav Köhler, Schriftführer.

Bezirk Reuss.

Die nächste Bezirksversammlung findet Sonnabend, den 19. Mai, in der „Hopfenblüte“ zu Greiz statt.

Bruno Rohleder, Bezirksvertreter.

R.-Cl. „Komet“, Greiz. Die am 21. April abgehaltene Versammlung wurde erst spät durch den Vorsitzenden Herrn Rohleder eröffnet. Derselbe begrüßte zunächst das neue Mitglied Herrn Walter Georgius, sowie den als Gast anwesenden Herrn Müller aus Mohlsdorf. Sodann wurde Punkt I, betr. Erstlingsfahren, behandelt. Dasselbe soll Mitte Mai auf noch zu bestimmender 20-km-Strecke (mit Wendepunkt) abgehalten werden. Alles Nähere erfolgt noch durch besondere Mitteilung. Nachdem noch einige kleine Angelegenheiten Erledigung gefunden hatten, wurde die Versammlung 1/2 1 Uhr geschlossen. **Sportkollegen!** Tretet pünktlich Sonntags wie Donnerstags zu den angesetzten Fahrten an, damit unser Club und Bezirk erstarke. **Jetzt ist die Zeit, neue Mitglieder zu werben; thue ein jeder seine Pflicht.**

Mit sportlichem All Heil!

Edmund Gene, Schriftführer.

Bezirk Zwickau.

Bezirksversammlung am 22. April 1900 im „Schwanenschloss“. Anwesend 30 Mitglieder. Für Meistbeteiligung an Bezirksversammlungen und Ausfahrten erhalten Preise: 1. Herr Blätterlein-Schedewitz, 2. Herr Paul Conrad-Zwickau, 3. Herr Falk-Schedewitz, 4. Herr Timmler-Zwickau, 5. Herr Nesner-Schedewitz, 6. Herr Albert-Schedewitz, 7. Herr Möckel-Schedewitz. Die Preisverteilung und die Verteilung der Diplome vom Bezirksreigenfahren findet **Sonnabend, 1/2 9 Uhr, im „Badegarten“** statt. Herr Möckel-Schedewitz rügt, dass die Nachnahmen vom Bund alle Schedewitzer Mitglieder erhalten haben, sie aber ihren Verpflichtungen pünktlich nachgekommen wären. Eine recht lebhaft unerquickliche Debatte entspinnt sich mit Herrn Neubert-Planitz, dessen Endergebnis ist, dass Herr Neubert einstimmig vom Bezirk bez. Bund ausgeschlossen wurde. Dem R.-Cl. „Adler“-Planitz wird ein Preis aus der Bezirkskasse nachbewilligt. — Die nächste **Bezirksversammlung** findet in Planitz, Neefs Restaurant, statt. Datum wird in nächster Zeitung bekannt gegeben.

Bezirk Zwickau.

Hugo Körner, Bezirksvertreter.
Paul Helmrich, Schriftführer.



R.-Cl. „Wanderer“, Marienthal.

Fahrplan für die Monate Mai und Juni. Den 3. Mai, abends 8 Uhr, König Albert-Werke, daselbstfreie Kneipe. Den 6., nachm. 2 Uhr, Mülsgrund. Den 10., abends 1/2 9 Uhr, Reinsdorf. Den 13., früh 5 Uhr, Altenburg. Penig (ganze Tagestour). Den 17., abends 1/2 9 Uhr, Schiessstände und Rest. Tivoli. Den 20., früh 5 Uhr, Greiz, Weida (ganze Tagestour). Den 24., früh 7 Uhr, Meerane, Gössnitz (Bez. Auerbach). Den 27., früh 5 Uhr, Greiz, Reichenbach (halbe Tagestour). Den 31., abends 8 Uhr, Haslau (Abf. ab Zum Bären, Plauensche Strasse). Den 3. Juni, Pfingstfahrt. Den 7., abends 1/2 9 Uhr, Werdau. Den 10., nachm. 2 Uhr, Vogtsgrün, Lengenfeld. Den 14., abends 1/2 9 Uhr, Mosel. Den 17., früh 5 Uhr, Teichwolframsdorf, Crimmitschau (halbe Tagestour). Den 21., abends 1/2 9 Uhr, Auerbach. Den 24., Kremserpartie. Den 28., Abendausfahrt. Abfahrt Mai ab Schröder. Juni ab Gläser. All Heil!

Max Conrad.

Rundschau.

Aus dem Bunde.

Bundeskamerad Emil Zacher, Werdau, ist bei einer Tandemfahrt tödlich verunglückt. Wir verlieren einen wackeren Freund in ihm.

Industrie.

Neckarsulmer Fahrradwerke, A. G., Neckarsulm in Württ. Der Jahrhundert-Katalog der Neckarsulmer Fahrradwerke ist erschienen und macht durch seine elegante Ausstattung die vorzügliche Wiedergabe der Maschinen und ihrer Teile, sowie die klare, ausführliche und dennoch kurze Beschreibung in deutscher und französischer Sprache einen in jeder Beziehung gediegenen Eindruck. Die Neckarsulmer Fahrradwerke geniessen bekanntlich den ersten Ruf in der Fabrikation, sind auf vielen Ausstellungen, wie z. B. in Stuttgart, Heilbronn, Oldenburg, Linz, Brüssel und anderen mit den ersten Preisen gekrönt und führen den Titel eines Hoflieferanten S. M. d. K. Wilhelm II. von Württemberg, welcher, selbst ein eifriger Radfahrer, sich vielfach ihrer Maschinen bedient und wiederholt für die Erzeugnisse württembergischer Technik sein Interesse an den Tag legte. Der Jahrhundert-Katalog der Neckarsulmer Fahrradwerke ist ganz besonders bemerkenswert durch die Schilderung einer Neuheit, welche ein Aufsehen erregende technische Verbesserung in des Wortes bester Bedeutung ist, nämlich ihres „Variand“. Geradezu epochemachend ist diese Erfindung zu nennen, die es auch dem schwächsten Fahrer ermöglicht, bei Gegenwind zu fahren und was die Hauptsache ist, durch Einhaltung der kleinen Uebersetzung während der Fahrt in bergigen Terrains das lästige Schieben des Rades vermeidet und auch dem weniger geübten Fahrer gestattet, jede Höhe mit Leichtigkeit zu überwinden. Durch diese Verbesserung allein ist das Fahrrad in seiner Bedeutung als Verkehrsmittel einen grossen Schritt weiter gerückt und dass diese Neuerung tatsächlich eine praktische ist, beweisen zur Genüge die dem Katalog beigelegten Zuschriften von Fachleuten und Privaten, welche sie in geradezu begeisterten Worten feiern und welche die grössten Hoffnungen auf sie setzen. Ausser dieser Neuheit bringen die rührigen Werke noch eine neue, ebenfalls patentierte Randfeststell-Vorrichtung, sowie nahtlose Steuerungsköpfe und Verbindungsstücke. Auch der Freilauf-Mechanismus, dessen Anbringung an jedem Rade möglich ist, der aber eine sichere Beherrschung des Rades voraussetzt, ist eine bemerkenswerte Neuheit. Die Ausstattung der Fahrräder ist auch bei dem billigsten Modell eine tadellose, wie auch die Herstellung der Rahmen, deren Prüfung bezüglich der Biegsamkeit und Stabilität extra eine Materialprüfungsmaschine besorgt, eine in jeder Beziehung exacte ist. Der Herstellung von Teilen, welche durch ihre hervorragende Qualität unter dem Namen N. S. U.-Teile einen Weltruf geniessen und eine Spezialität der Werke bildet, ist ebenfalls ein grösserer Abschnitt des Katalogs gewidmet. An Neuheiten in Fahrrädern selbst bringen die Werke für Damen in Pfeil 44 eine gute, billige Maschine, in Nr. 45 und Nr. 46 eine hochfeine und eine Luxusmaschine, in Nr. 51 eine Variand-Maschine. Für Herren ist Pfeil Nr. 40 eine billige, aber gute Tourenmaschine, in Nr. 47 und Nr. 48 sind weniger in Qualität als in der Ausführung feinere Maschinen, während Abbildungen Nr. 49 und Nr. 50 Variand-Touren-Maschinen und Variand-Luxus-Maschinen darstellen. Mit Nr. 54 wird eine mit allen Neuheiten versehene moderne Tourenmaschine bezeichnet, während Nr. 60 eine Luxusmaschine zeigt, die auch dem verwöhntesten Geschmack in Bezug auf Ausstattung Rechnung trägt. Nr. 63 und Nr. 64 sorgen für die Renner, während Nr. 65 ein ebenfalls in allen Teilen verbessertes Fahrrad für die Armee ist, womit auch der grössere Teil des Radfahrer-Detachements des 13. Armeekorps und viele anderen Truppenteile ausgestattet sind. Nr. 66 und Nr. 67 zeigen, dass man auch für die Jugend besorgt ist, während Tandem Nr. 68 und Nr. 69, sowie Dreisitzer Nr. 70 durch einen ausserordentlich stabilen,

dabei hocheleganten Bau imponieren. Eine ganz besondere Sorgfalt legten die Neckarsulmer Fahrradwerke in richtiger Erkennung der Verhältnisse auf die Fabrikation der Transportdreiräder und zwar mit dem Kasten vorn, welche Bauart, wie aus den Seite 48 gemachten Ausführungen zu ersehen ist, dem System mit Kasten hinten entschieden vorzuziehen ist. Auch über die Stabilität und Gediegenheit der Transportdreiräder herrscht in den vielen Zuschriften aus Kundenkreisen nur eine Stimme des Lobes. Die Neckarsulmer Fahrradwerke stellen in einer Kollektiv-Ausstellung deutscher Fahrradfabriken auf der Weltausstellung in Paris aus und zweifeln wir nicht, dass diese Ausstellung denselben ein neues Ruhmesblatt im Kranze seiner vielen Erfolge sein wird, zu Ehren deutschen Gewerbetreibenden und deutscher Technik.

Briefkasten.

Herrn R. K., N.-L. Sie senden uns einen Bericht über eine Versammlung Ihres werten Vereines vom 20. ds., in der Sie beschlossen haben, am 24. ds. einen Familienabend abzuhalten. Was sollen wir damit? Das noch nachträglich zu veröffentlichen, dass Sie einen Familienabend **abhalten wollen**, nachdem Sie ihn bereits **abgehalten haben**, ist doch ganz zwecklos, nicht?

Ein Radfahrer-Verein (dessen Name und Sitz bekannt sind) fuhr am vergangenen Sonntage in der Richtung von Leipzig nach Dresden. Er kam abends in der 9. Stunde bei Kornhain vorüber und hiess daselbst eine Lampe mitgehen. Ist diese Lampe bis zum 3. Mai an die Adresse: Radfahrer-Verein „Germania“, Liebertwolkwitz, Restaurant „Gambrinus“, eingegangen, so soll damit die Sache erledigt sein, wenn nicht, so mögen sich die Betreffenden alle für sie recht unangenehme Folgen selbst zuschreiben, denn dann wird dieser leichtsinnige Streich als Diebstahl gerichtlich verfolgt werden.

Thierbach, Liebertwolkwitz.

Erfahrungen und Ratschläge.

Reparatur der Gummireifen. Pneumatikmäntel können, wie der „Praktische Wegweiser“, Würzburg, schreibt, recht dauerhaft durch Kaltvulkanisieren repariert werden. Das Verfahren ist sehr einfach. Mit einem recht scharfen Messer wird die beschädigte Stelle sauber geschnitten und zwar so, dass sich die Ränder des Loches abschrägen, das Loch also eine konische, sich nach innen verjüngende Gestalt gewinnt. Das Messer muss während der Arbeit öfters in reines Wasser getaucht werden. Aus unvulkanisiertem Gummi wird ein genau in das Loch passendes Stück in der erwähnten Weise zugeschnitten, mit Gummilösung bestrichen und fest auf das Loch gepresst. Sodann wird die reparierte Stelle mit einer Mischung aus 3 g Chlorschwefel und 100 g Schwefelkohlenstoff einmal überpinselt. Letztere Mischung ist feuergefährlich und muss mit der nötigen Vorsicht gebraucht werden. Bemerkt sei noch, dass bei der Reparatur sorgfältig aller Schmutz an der betreffenden Stelle entfernt werden muss. Nach dem Ausschneiden des Loches wird der Mantel am besten wieder über die Felgen gezogen und der Reifen aufgepumpt.

Auf Strasse und Bahn.

Der Verband deutscher Radrennbahnen macht bekannt, dass den holländischen Fahrern Slesker, de Regt, Andriese, Jong, van Schoohoven und Trieschyn der Start auf allen deutschen Rennbahnen bis auf weiteres untersagt ist, und dass es den Rennfahrern Lutze-Adlershof, Nissen, Laufer und Stamm-Cassel, Gräben Brandenburg, Seischab und Grünwald-Mainz, Stegmann-Gotha, Blankenburg-Eisenach, Rahmann-Wiesbaden, Damm, Hans Agsten und C. Schumann-Leipzig, Herm. Krüger und R. Szendzick-Stettin, M. Klopsteg-Berlin nicht mehr gestattet ist, an Amateur-Rennen teilzunehmen, andernfalls sie zeitweise oder dauernde Disqualifikation zu gewärtigen haben; es steht ihnen jedoch frei, Berufsfahrer-Rennen zu bestreiten, sobald sie die Bestimmungen des V. D. R.

erfüllen. Alle diejenigen Rennfahrer, die im Jahre 1899 noch als Berufsfahrer gestartet haben, können für das Jahr 1900 auf Erteilung einer Amateur-Licenz seitens des V. D. R. nicht rechnen.

Vermischtes.

Dem Verband christlicher Radfahrer Oesterreichs sind von seiten zahlreicher Gönner namhafte Summen gespendet worden, so dass sein Fortbestand gesichert ist.

Ein Norddeutscher Fahrradhändler-Verband hat sich am Sonntag, den 8. April, in Neumünster konstituiert. Die aus allen Gegenden gut besuchte Versammlung war der Ueberzeugung, dass ein fester Zusammenschluss der Interessenten aus verschiedenen Gründen dringend notwendig sei. Der Vorschlag, sich dem Deutschen Fahrradhändler-Verband anzuschließen, wurde als zur Zeit unpraktisch abgelehnt. Vor und während der Versammlung liefen noch zahlreiche Anmeldungen ein, wodurch die Mitgliederzahl auf über 70 gestiegen ist. Beschlossen wurde, gegen das Schneeballensystem energisch vorzugehen, und sollen eventuell die Gerichte in Anspruch genommen werden, auch andere Uebelstände der Branche wurden eingehend besprochen und eine Bekämpfung derselben als dringend notwendig bezeichnet. In den Vorstand wurden folgende Herren gewählt: zum Vorsitzenden M. Löffler-Hamburg, zum stellvertr. Vorsitzenden C. H. Jansen-Segeberg, zum Schriftführer Joh. Reimers-Hamburg, zum Kassierer Hr. Feustell-Hamburg, zu Beisitzern J. F. Hehr-Hadersleben, H. Knickrehm-Neumünster und W. Boyens-Kiel. Die weitere Organisation bleibt dem Vorstand überlassen.

Der König und die Königin von Sachsen, der Herzog von Oldenburg und der russische Herzog Georg von Leuchtenberg bildeten das Preisrichterkollegium bei der Automobil-Korsofahrt auf der Promenade des Anglais zu Nizza, welche die grosse Motor-Sportwoche einleitete. Dabei wiesen die Bahnwächter einen Motorwagen zurück, weil er zu armselig geschmückt war, indem sie ihn unwürdig erachteten, an der Fahrt teilzunehmen. Der Automobilfahrer war Baron Henri de Rothschild.

Noricum — Kettenlos. Bevor sich ein Radfahrer oder der es werden will ein neues Rad kauft, empfehlen wir, sich das soeben erschienene reich illustrierte Preisbuch der Fahrradwerke Cless & Plessing, Graz, über deren überall rühmlich bekannte kettenlosen Noricum-Räder kommen zu lassen.

Einen guten Rat möchten wir zum Beginn der Saison allen Radfahrern und solchen, die es werden wollen, mit auf den Weg geben, sich beim Einkaufe in ihren Entschlüssen weniger von der Billigkeit, als von der Güte und von dem Rufe eines Fabrikates leiten zu lassen. Speziell in Bezug auf Pneumatik-Reifen sollte diese Vorsicht niemals ausser acht gelassen werden, denn der Kauf eines billigen Pneumatik-Reifens hat schon viele Käufer gereut. Ein paar Mark Mehrausgabe beim Einkaufe verzinsen sich im Gebrauche hundertfältig und ersparen dem Fahrer Aerger und Verdruss. Ein Pneumatik-Reifen, der in der That etwas Vorzügliches repräsentiert, ist der Dunlop-Reifen, der aus den allerfeinsten Rohmaterialien auf das Sorgfältigste hergestellt wird und in Bezug auf Dauerhaftigkeit, Schnelligkeit, Leichtigkeit und Elastizität unübertroffen dasteht. Jeder, der einen solchen Reifen einmal gefahren hat, weiss die Superiorität zu schätzen und sollte daher niemand versäumen, sich mit dieser Marke vertraut zu machen, wenn er wirklich auf einen guten, dauerhaften und preiswerten Pneumatik-Reifen reflektiert.

Beim Damenrennen. Zuschauer: „Wie kommt's wohl, dass Fräulein Selika immer die Erste wird!“ Dame: „O, die ist schlau; wie sie von einer Konkurrentin überholt wird, ruft sie ihr zu: die Bluse sitzt schlecht, und dann ist sie gleich wieder an der Spitze!“

Stosseufzer. Frau (die mit ihrem Manne den ersten Ausflug auf dem Rade macht): „Wie die Leute lachen, Moritz?“ Mann (krampfhaft die Lenkstange haltend): „Ja, die können auch lachen!“

Unverfroren. Madame (zu dem neuen Dienstmädchen): „Mein Rad brauchen Sie nicht zu putzen, daraus mache ich mir selbst ein Vergnügen!“ Dienstmädchen: „Ach, dann könnten Sie ja meines auch gleich mitputzen!“

Vorschlag zur Güte. „Sie sehen also, Herr Räuber, dass ich kein Geld habe. Wissen Sie was, lassen Sie mir das Rad, dann fahr' ich schnell nach Haus und hol' welches.“

Verkleinerung um jeden Preis. „Das Automobil des Barons Töffling hat zwölf Pferdekräfte.“ „Ja — aber was für welche!“

D.R.G.M. und Ausland-Patente



Taschen

Not Laterne

„Famos“

im

Cigarren - Etais

Gew. 60 gr.

Preis 50 Pfg.

Überall zu haben

Prospecte gratis

Münchener

Cartonagen-

Fabrik

Jos. Rohrl München

6. Grufstrasse 6

SCHEITZ MARKE

Generalvertreter für das Königreich Sachsen:

Robert Weniger.

Leipzig, Ecke Hohe- und Zeitzerstrasse.

„PRESTO“ -Räder

solide, zuverlässige Bauart,
spielend leichter Lauf,
elegante Ausstattung,
tadellose Emaillierung und
Vernickelung.

Presto-Fahrradwerke
Günther & Co.
Commandit-Gesellschaft
Chemnitz i. S.

Erfolge in Saison 1899:

283 erste, 113 zweite, 76 dritte Preise, 9 Meisterschaften.



Pneumatic
Harburg-Wien

★ Trainiere mit Zucker! ★

Dass der Zucker Muskelkraft schafft und erhält,
die verbrauchte Kraft rasch ersetzt, Müdigkeit
und Durstgefühl wirksam bekämpft, ist

==== ärztlich erwiesen. ====

SOLID, LEICHT, ELEGANT

SIND DIE

**SALZER-
FAHRRÄDER**

DER

FAHRRADWERKE SALZER & CO.
G.M.B.H.
CHEMNITZ i. SACHSEN.

Nach Orten, wo wir nicht vertreten sind, liefern wir auf direkte Anfragen durch den Generalvertreter des betreffenden Bezirks.

Möller & Wilms

Leipzig, Salzgässchen 3.

Fahrradzubehör en gros.

Spezialität: alle Rohteile,
Glocken, Laternen, Ketten usw.

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

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

HERMANN TIMMLER.

Abteilung I.
Tuch-Versand direkt an
Vereine u. Private à Meter von
Mk. 3.— an.
Unübertroffene Auswahl!
Freiwill. Anerkennungsschreiben.
Muster fr. gegen fr.!

Abteilung II.
Atelier neuester Herrenmoden.
Gala- und Touren-Anzüge
in allen Preislagen.
Bedienung streng reell!
Garantie für vorzügl. Sitz!

Abteilung III.

Vereine

Sport-Artikel
Radfahrer-Pelerinen m. Kapuze,
aus Imprägn. echten Ia. Kamelhaar-Loden.
Farben: Mode, braun, mittelgrau und
dunkelgrau.

erhalten bei
größeren ge-
schlossenen
Aufträgen
Vorzugs-
preise.

Größe 1, M. 12.50 Oberweite 100 cm. Länge 95, 90, 85 cm.	Größe 2, M. 12.— Oberweite 96 cm. Länge 95, 90, 85 cm.	Größe 3, M. 11.60 Oberweite 92 cm. Länge 90, 85, 80 cm.
--	--	---

Radfahrer-Sweaters, Radfahrer-Strümpfe, Loden-Joppen, Loden-Mäntel
Gamaschen in größter Auswahl und allen Preislagen,
Auswahlendungen bereitwilligst. Versand gegen Nachnahme.

• Zwickau i. S. 16. •

Radfahrer,

hoher, leichter, anständiger Nebenverdienst durch ein-
fache Empfehlung grossartiger Neuheiten. Anfragen an
Patentverwertungsgesellschaft Wolfstein.



Motordreiräder

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

Moritz Hille, Motorenfabrik,
Dresden-Löbtau.

247]

Thüringer Fahnen-Fabrik Coburg
Herzogl. Sächs. Kunststickerei-Anstalt.
Radfahrer-Banner u. -Standarten.

Sämtliche Vereinsbedarfsartikel.
Kataloge gratis und franko.

gegr. 1857.



Clubabzeichen
emallirt in bester Ausführung.
Otto Riedel, Zwickau i. S.
Vorstandsabz. - Ehrenpreise -
Gravir- u. -Prägeanstalt, Mark-
neukirchen.



Bundes-Nadel
N. emallirt u. verg.
p. Stck. 70 Pfg

Clubabzeichen, Orden,
Medaillen, Schlipsnadeln, Festzeichen etc
liefert in nur bester Ausführung billigst
Brehmer's Gravir- u. Prägeanstalt, Mark-
neukirchen.

Achtung! Meine Emallirzeichen sind keine Gusswaars, sondern
in scharfer, massiver Prägung ausgeführt.
Muster froo. geg. froo. Proialiste gratis.

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



Fahnenstickerei

von

Rich. Mühlmann, Plauen i. V.

Wirkliche Handstickerei
echt unter Garantie! echt

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