

Sächsische Radfahrer-Zeitung.



Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

IX. Jahrg.

Leipzig, 27. Oktober 1900.

No. 22.

Erscheint alle 14 Tage Sonnabends.

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

Alle redaktionellen Einsendungen

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

—*

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

—*

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

—* Anzeigen-Bedingungen: *—

die zweigespaltene Petitzeile 60 Pf.; $\frac{1}{2}$ Seite M. 80; $\frac{1}{4}$ Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 12maliger Aufgabe 25%, bei 24maliger 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-Aufnahme: Mittwoch vor dem Erscheinungstage.

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

Alle Briefe, die Geschäftsstelle und den Sportausschuss betreffend, sind zu richten an

Herrn Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.

Alle Briefe, Kassenangelegenheiten, Wohnungsveränderungen, Neuanmeldungen betreffend, sind zu richten an
Herrn Friedrich Pfost, Leipzig, Brüderstrasse 6.

Zur Kartenfrage.

(Fortsetzung.)



gegenüber den Ausstellungen Künzels an der Liebenowschen Karte ist das, was Ravenstein gegen das Mittelbachsche Kartenwerk ausführt, nicht von Belang, denn das, was daran wichtig ist, ist nicht neu, und das Neue ist nicht wichtig.

Dass einmal jemand „mit den Mittelbachschen Karten nicht auskommen konnte“, kann an irgend welchen besonderen Umständen gelegen haben und beweist gar nichts gegen Mittelbach, und dass dieser auf einer Karte der weiteren Umgebung von Frankfurt a. M. das Schloss Friedrichshof und das Jagdschloss Wolfsgarten nicht verzeichnet hat, will nicht viel besagen auf einer für Radfahrer gearbeiteten Karte, da beide Schlösser wohl kaum als Wegbestimmungspunkte in Frage kommen dürften und wohl auch nicht vielbesuchte Ausflugsziele sind.

Was Ravenstein über das Profilsystem äussert, ist richtig, trifft aber nur zwei der drei Ausführungsarten des Mittelbachschen Kartenwerkes und kann daher einem allgemeinen Urteile über dieses nicht zu Grunde gelegt werden.

Die „Deutsche Strassenprofilkarte für Radfahrer“ erscheint zur Zeit in drei Ausgaben, von denen die Ausgabe A in der Profilmanier, die Ausgabe B in der Landkartenmanier und die Ausgabe C in der Planprofilmanier gehalten ist.

In dieser Entwicklung der Mittelbachschen Karte spiegelt sich die Entwicklung unseres Sportes.

In den Zeiten des Hochrades, als die ersten Radler sich auf der Landstrasse zeigten und sich an — für damalige Verhältnisse — grössere Touren wagten, gab es ja auch Landkarten. Trotzdem zeigte sich bald ein Bedürfnis nach einer besonderen Radfahrkarte, die Aufschluss über das für den damaligen Radler Wichtigste, um nicht zu sagen allein Wichtige, gab, über Beschaffenheit der Strassendecke und die Steigungsverhältnisse.

Wir alten Hochradler getrauten uns mit unseren Vollgummimaschinen kaum von der Landstrasse herunter, und wenn wir in die Berge kamen, dann hiess es aufwärts schieben und abwärts führen. Ehe man damals sich über das Weichbild seiner Heimatstadt hinauswagte, war man geradezu ängstlich besorgt, ja nicht von der Chaussee herunter zu müssen und grössere Steigungen und Gefälle selbst um den Preis eines gewaltigen Umweges zu vermeiden.

Mit welcher Freude begrüsst wir damals die ersten Profilkarten. Sie gaben uns gewissermassen Boden unter die Füsse. So mancher, der längst Lust zum Radeln hatte, dem aber die Sache zu ungewiss vorkam, schloss sich nun der Radlerschar an, und Mittelbach kommt durch diese Wirkung seiner Karte ein grösseres Verdienst um die Ausbreitung unseres Sportes zu, als man für gewöhnlich anzunehmen scheint.

Das hat sich natürlich mit der Einführung des Niederades gewaltig geändert. Für den heutigen Radler ist das Gebundensein an die Chaussee nicht mehr vorhanden, und Berge schrecken ihn nicht. So steil ist nicht gleich ein Berg, als dass er mit einem dem Gelände entsprechend übersetzten Rade nicht genommen werden könnte, so jäh ist selten ein Fall, als dass er nicht mit guter Bremse zu fahren wäre, und ein schmales Rändchen für das Rad findet man auch bei einem minder guten Verbindungswege vor.

Der Radler, der bis dahin nichts als die Strasse auf seiner Karte suchte, verlangt jetzt mehr von ihr. Sein Blick ist während der Fahrt nicht mehr an den Weg gebannt, frei schweift er über die umliegende Gegend, und über das, was er da sieht, verlangt er Aufschluss von seiner Karte.

Bei diesen veränderten Verhältnissen genügt die Profilkarte bald nicht mehr, und das Bedürfnis nach einer inhaltreicheren Karte machte sich immer mehr geltend. Diesem Umstande suchte Mittelbach Rechnung zu tragen

durch Umarbeitung seiner Profilkarte zur Planprofilkarte, auf der er Profilzeichnung und Planzeichnung zu vereinigen bestrebt war.

Wem eigentlich das Eigentumsrecht an diesem Gedanken zukommt, können wir augenblicklich nicht mit Gewissheit feststellen, es thut das aber nichts, denn das ändert nichts an der Thatsache, dass es ein recht unglücklicher Gedanke ist. Die Planprofilkarte ist eine verfehlte Sache. Es ist keine rechte Profilkarte geblieben und noch keine wirklich gute, übersichtliche, deutliche, klare Landkarte geworden. Die Einzeichnung der Profile ist bei einer solchen nämlich gar nicht mehr nötig, diese sind in der That nur „Eselsbrücken für die, die zu bequem sind, auf Grund der topographischen Karte Steigungsverhältnisse etc. aus den Karten herauszulesen“.

Wenn wir demnach die Profilkarte als überwunden bezeichnen müssen, so die Planprofilkarte als verfehlt.

Das, was wir brauchen, ist eine Landkarte, übersichtlich, deutlich, klar, nicht überladen, aber doch so viel bietend, dass sie das den Radler Interessierende ent-

hält. Man muss aus der Karte Strassenbeschaffenheit, Steigung und Fall herauszulesen imstande sein und das auf ihr finden, was man auf seiner Tour sucht oder was sehenswert ist. Was in dieser Beziehung den Karteninhalt auszumachen hat, ergibt sich aus der Beschaffenheit der betreffenden Gegenden und ihrer Geschichte, uns über die Strassen Aufschluss geben wird sie ohne Profile durch eine richtige topographische Gebirgsdarstellung und dadurch, dass sie erkennen lässt, ob die Strasse durch Feld oder Wald, Wiese oder Heide geht. Freilich auch eine solche Karte wird nicht jedem gleichviel sagen. Der mit umfassenderen geographischen Kenntnissen Ausgerüstete, dem ausserdem radtouristische Erfahrungen zu Gebote stehen, wird aus derselben Karte weit mehr herauszulesen imstande sein, als ein anderer.

Eine solche Karte liegt nun auch schon vor. Es ist die dritte Ausgabe der Mittelbachschen Karte, die in Landkartenmanier, und wir stehen nicht an, sie als die beste aller bis jetzt erschienenen Radfahrkarten zu bezeichnen, ein Urteil, das wir in nächster Nummer eingehend begründen werden. (Fortsetzung folgt.)

Die Kosten eines Fahrrades.

Jeder Radfahrer und sogar solche, die in ihrem Leben noch niemals gefahren, glauben, dass es sicherlich in dem Bereiche ihres Wissens liege, etwas über den Kostenpunkt von Fahrrädern zu verstehen, genau so wie alle glauben, politische Probleme lösen zu können oder den Mont Blanc zu besteigen. Dass es sich schon tausendmal erwiesen, dass diese Leute gar nichts von der Sache verstehen, kühlt ihren Mut keinesfalls, man geht einfach in der Diskussion auf einen anderen Artikel über, von welchem man vielleicht noch weniger Ahnung hat. Vor vier oder fünf Jahren galt es überall als normal, für ein Fahrrad 400 bis 500 Mk. zu zahlen, falls man eine gute Maschine haben wollte, heute glauben die gleichen Leute eine verbesserte Maschine für 100 Mk. kaufen zu können und prophezeien einige Allwissende unter der Leitung unternehmungslustiger Journalisten der Tagespresse sogar, dass dieser Betrag nächstes Jahr das Maximum sein müsse, den einige erstklassige Amerikaner sicherlich unterbieten dürften. Das Prädikat „erstklassig“ haben sich einige von Jonathans Fabrikanten selbst zugelegt, da ihnen kein anderer Mensch auch nur annähernd den Titel zuerkennt, aber das macht ja nichts aus, wenn es sich um Reklame handelt und man keiner Beweise bedarf, den Thatsachen eine Unterlage zu geben. Es soll keinesfalls den Amerikanern das alleinige Recht der Uebertreibung zuerkannt werden, unglücklicherweise leidet die deutsche Industrie ebenfalls unter diesem krassesten Uebel des modernen Fortschrittes. Als ob es möglich wäre, ein Fahrrad aus guten gesunden Teilen und mit notwendiger Ausrüstung für 100 Mk. herzustellen, sogar wenn man die Produktion bei Millionen berechnete. Bis heute ist es noch nicht gelungen, eine gute Maschine herzustellen, die nicht zum mindesten oder wenigstens nahezu das Doppelte kostet, wofür die folgenden Zahlen und Beweise.

Aus Höflichkeitsrücksichten wollen wir mit den amerikanischen Maschinen beginnen, die zweifellos einige Marken in sich einschliessen, die für den Preis von

100 Mk. zu haben sind, in einigen Fällen, um dieselben loszuschlagen, sogar noch viel billiger sind. Die Verkäufer dieser Fahrräder versuchten die Welt glauben zu machen, dass es ihnen durch ihre verbesserten Produktionsmethoden, kolossale Kapitalien und der enormen Produktionsziffer möglich sei, ihre Maschinen mit solcher Leichtigkeit und Rapidität herzustellen, wie eine Hausfrau Bohnen schneidet. Es kann keinesfalls verneint werden, dass das Herstellen sogenannter Standard-Maschinen, bei denen ein Teil genau wie der andere ist und wo alle in grossen Quantitäten mit automatischen Werkzeugmaschinen hergestellt werden, die Kosten der Produktion bedeutend verringert; es darf dabei aber auch nicht vergessen werden, dass diese Automaten fortgesetzt arbeiten müssen, falls sie sich bezahlt machen und durch Unthätigkeit nicht verderben sollen. Falls solche Werkzeuge nicht in konstantem Gebrauch sind, ohne bedeutender Reparaturen zu bedürfen, kann man von Ersparnissen nichts merken, was jeder Fabrikant zugeben wird, der in diesen Sachen auch nur die geringste Erfahrung hat. Die Preise der amerikanischen Räder auf dem deutschen Markte brachten ihren Produzenten aber keinen Verdienst. Diejenigen amerikanischen Marken, die man so billig haben konnte, waren defekte oder Lagerwaren, deren sich der Fabrikant für jeden annehmbaren Preis an Spekulanten entledigte, welche Unternehmer diese Waren für einen Spottpreis kauften, um sie mit einem guten Verdienst in Deutschland für einen verhältnismässig billig erscheinenden Preis an den Mann zu bringen. Auch Fabrikanten, die ihre Ueberproduktion und alten Räder zu Hause nicht loswerden konnten, da man dorten Qualität und Ursprung im Verdacht hatte, schickten ihre Räder ganz gerne nach Deutschland, um sie dorten nach dem Rezept spekulativer Detaillisten mit „enormen Reduktionen“ zu verkaufen. Da man diese Sachen andernfalls überhaupt nicht losgeworden wäre, war der Verlust keinesfalls als solcher, sondern als guter Verdienst anzusehen.

Der beste Beweis für diese Behauptung ist, dass amerikanische Fahrräder regulärer Qualität und von anerkannt guten Firmen für höhere Preise in Deutschland verkauft werden, als sie deutschen Fabrikanten mit gleicher Reputation erhalten. Eine gute amerikanische Maschine ist niemals billiger wie deutsches Fabrikat gewesen, vielmehr hat man dafür immer noch mehr gezahlt. Man vergisst bei dem Vergleich der amerikanischen und deutschen Maschinen auch gar zu leicht, dass die ersteren niemals Schutzbleche, Bremse und andere Zubehöre in ihren Preis einschliessen, wodurch die letzteren die billigeren unter gleichen Umständen werden.

Nun aber zu der Herstellung deutscher Maschinen, von deren Produktion für einen Augenblick der Schleier gelüftet werden soll, um es jedem zu ermöglichen, eine Ahnung von dem Kostenpunkt zu bekommen, der mit der Herstellung von Fahrrädern verknüpft ist. Der populäre Preis einer guten Maschine ist dieses Jahr von 200 bis 240 Mk., wofür der Händler oder Agent dem Fabrikanten 160 bis 190 Mk. zu zahlen hat. In den meisten Fällen hat der Fabrikant ein paar Pedale, eine Kette, einen Sattel, eine Lenkstange, sowie andere Teile zu kaufen, in allen Fällen muss er aber für die Gummireifen zahlen, die er selbst nicht machen kann. In günstigen Fällen hat er für diese Teile 60 Mk. zu zahlen, für feinere Teile aber mehr, wodurch ihm für die Maschine noch 100 Mk. übrig bleiben, die den Verdienst am Ganzen einschliessen. Von der gleichen Summe müssen aber auch die Geschäftsunkosten abgesetzt werden, in welche Fabrik, Bureau, Niederlagen, Gehälter für Bureaupersonal, Reisende, Geschäfts- und Fabrikleiter, Aufseher und Arbeitslöhne mit eingeschlossen werden müssen, von anderen Auslagen wie Katalogen, Annoncen, Cirkularen, Kohlen, Licht, Briefmarken und wie alle die Unkosten heissen, gar nicht zu reden. Diese Unkosten gehen oft ins Fabelhafte und liegt in diesen meist der Keim für ein Defizit am Ende des Jahres, da man es nicht verstanden, richtig hauszuhalten. Zum wenigsten hat man für die gen. Geschäftsunkosten 30 Mk. per Maschine zu rechnen, da nicht jeder Fabrikant in Wirklichkeit eine solch fabelhafte Anzahl von Fahrrädern produziert. Dadurch bleiben für die Maschine nur noch 70 Mk. übrig, von denen wir 10 Mk. als Verdienst annehmen müssen, da doch wohl niemand annimmt, dass Fahrradfabrikanten Menschenfreunde sind, die ihr Geld und ihre Zeit ganz umsonst hergeben, von dem übernommenen Risiko ist dann noch nichts erwähnt worden.

Ein modernes Fahrrad besteht aber aus 200 Teilen (nicht jede Kugel und Scheibe gerechnet, da man es sonst auf Tausende brächte) und wundert man sich jetzt wohl, wie es möglich ist, diese Teile für die übrigen 60 Mk. herzustellen. Da ist der Rahmen, die Gabelkronen, die Felgen und Speichen, die Naben und Kurbeln, alles mit Kugellagern und auf den Millimeter bearbeitet, wozu noch eine ganze Anzahl anderer Teile und Zubehöre kommen, die alle für 60 Mk. zu machen sind. Dies ist aber nicht nur was das Publikum erwartet, nein, man will es sogar noch billiger haben und glaubt, die Fahrradfabrikanten verdienen ungezählte Millionen. Wenn diese Redner und Schreiber doch nur einmal die Börsenberichte studierten oder die jährlichen Abschlüsse sähen, dann gingen ihnen wohl die Augen auf. Um sich eine Idee von den Kosten eines Fahrrades machen zu können, muss man Einsicht in die Leitung einer Fabrik haben und es verstehen, Kosten zu kalkulieren; kann man dies thun, dann

wird man sich eher wundern, wie ökonomisch unsere Fabrikanten wirtschaften, als dass man nach herabgesetzten Preisen fragt. Sogar billigere Materialien, reduzierte Löhne und Geschäftsunkosten und direkter Verkauf vom Fabrikanten an den Radfahrer könnten diese Kosten nicht mehr bedeutend verringern, da das Räderwerk der Produktion und des Vertriebes unbedingt einer gewissen Anzahl von Kräften bedarf, die alle des Antriebs und des Unterhaltes bedürfen. Könnte man das ganze Geschäft auf einen Punkt konzentrieren, dann liesse sich von Ersparnissen reden, aber das ist ja Utopie und hier handelt es sich darum, die Absurdität der Anschauung zu beweisen, dass es möglich sei, Fahrräder noch billiger zu produzieren und zu verkaufen.

Die Fabrikanten billiger Maschinen können ihre Preise nur aufrecht halten, wenn sie Materialien verwenden, die für erstklassige Fahrräder keine Verwendung finden und dieserhalb unter dem gewöhnlichen Wert gekauft werden können. Solche Produzenten kaufen alles, was ihnen preiswert angeboten wird, ohne ihre Waren zu genau vor oder bei der Bearbeitung zu untersuchen. Würde man die Unglücksfälle mit Fahrrädern etwas genauer untersuchen, dann wäre das Resultat sicherlich, dass billige Maschinen für einen hohen Prozentsatz verantwortlich sind. Wie viele Radfahrer denken beim Kaufe eines Fahrrades aber, dass sie ihr Leben und ihre Glieder dabei riskieren, falls sie der Qualität nicht genügend Beachtung schenken. Man denke nur, dass man mit etwas grösserer als gewöhnlicher Geschwindigkeit einen Berg hinabfährt und eine fehlerhafte Kette am Rade hat, wodurch man das grösste Unglück haben kann. Dass aber billige Räder keine ausgesuchten Ketten haben, ist ganz sicher und genau so geht es mit allen anderen Teilen. Ketten können für Spottpreise gekauft werden, aber kein sich selbst achtender Fabrikant würde solche Marken ansehen; wer kauft dann aber diese billigen Produkte, die doch einen Käufer finden müssen? Man mag das Beantworten dieser Frage jedem Radfahrer selbst überlassen.

Alle billigen Maschinen werden im Akkord montiert, um den Preis so billig als möglich zu fixieren, einerlei, ob die Arbeit darunter leidet oder nicht; jeder Arbeiter erhält einen geringen Preis für seine Arbeit und handelt es sich für ihn darum, möglichst viel zu verdienen. Diese Arbeiten werden ja nachgesehen, aber alles nachsehen kann fehlerhaftes Löten nicht entdecken und, falls einem Akkordarbeiter zu viele Teile retourniert werden, wird er bald die Arbeit aufgeben. Die besten Fabrikanten bezahlen ihre Leute per Stunde und beschweren sich nicht, wenn gute Arbeit einer gewissen Zeit bedarf, so lange das Resultat zufriedenstellend ist. In den meisten dieser Fälle markiert der Arbeiter alle seine Teile mit seinem Privatzeichen und kann man die Ursache eines Fehlers dadurch leicht entdecken. Manche billige Maschine hat ja gute Dienste geleistet, aber man hat damit nur eine Ausnahme konstatiert, wohingegen ein erstklassiges Fahrrad in allen Fällen durch das Resultat am besten seinen vollen Wert kennzeichnet. Vom Vernickeln und Emailieren haben wir hier noch gar nicht gesprochen, davon sieht man gerade genügend, besonders da man bei billigen Maschinen darauf eben so viel Wert legt, als bei teuren, um die inneren Defekte um so besser zu verdecken. Man spekuliert dabei auf die Kenntnisse des allwissenden Publikums, dass das Aeussere als Zeichen inneren Wertes nimmt.

Das Radfahrerpublikum wird bei der vorstehenden

Kostenpunkt Betrachtung jedenfalls auf die dem Agenten erlaubten 40 bis 50 Mk. Verdienst hinweisen und mit Kopfschütteln über Habsucht und Erhöhen von Einkommensteuer reden, da es hierüber gerade so viel versteht, wie über Produktionskosten. Dass ein Händler mit diesem Bruttoverdienst kaum eine Mark Netto übrig hat, leuchtet wohl wenigen nur ein, da man eben bei einer grösseren Anzahl von verkauften Rädern am Ende des Jahres eine bedeutende Summe vorfindet, die als Geschäftskosten auf die einzelnen Maschinen fallen. Der Händler bedarf eines Ladenlokals mit Einrichtung und Beleuchtung, jedenfalls muss er auch jemanden als Hilfe haben, falls er abwesend ist oder Fahrunterricht giebt. Annoncieren, Cirkulare, Portoauslagen, kleine Spesen, Scontos, Verluste etc. laufen alle ins Geld, wofür per Woche mit Miete oder als totale Auslagen 160 Mk. zu rechnen sind, falls das Geschäft gross genug ist, um jährlich 250 Fahrräder zu verkaufen. Nimmt man den Durchschnittswert der Maschinen als 200 Mk., dann wird dieser Händler bei einem Umsetze von 50 000 Mk. einen Bruttoverdienst von 10 000 oder einen Nettoverdienst von 1680 Mk. haben, was ungefähr 3 Prozent gleichkommt. Verkauft derselbe Händler in einer schlechten Saison aber nur 200 von 250 kontraktlich aufgenommenen Maschinen, dann muss er die übrigen Fahrräder zum Kostenpreis los schlagen, um ohne Verlust und ohne Verdienst seine Bücher abschliessen zu können. Dass das kein sicheres Geschäft ist, wird jedermann zugeben und müsste dieserhalb der Verdienst ein höherer sein, sollte das Risiko mit in Berechnung gezogen werden.

Von Reparaturen, dem Verkauf von Zubehörteilen und dem Ausleihen von Maschinen haben wir hier noch gar nicht gesprochen, da diese Branchen ihre eigenen Unkosten haben und dem Händler selten so viel einbringen, um ihn aus der Patsche zu reissen, falls das

Fahrradgeschäft die erwünschten Resultate nicht erbracht hat.

Wie oft ändern sich der Geschmack oder die Moden in Zubehörteilen, wonach so viel Lagerware weggegeben werden muss, um den Laden zum Aufnehmen neuer Ware zu räumen. So lange Reparaturwerkstätten sich selbst bezahlt machen, die Garantiereparaturen, für die man nichts erhält, eingeschlossen, ist man ganz zufrieden und freut sich, für Garantie nicht anderweitig belastet zu sein. Von dem Ausleihen von Maschinen hat noch kein Händler nennenswert direkt verdient, dieser Teil des Geschäftes sollte eigentlich mit Annoncen und Reisenden als Propaganda bezeichnet werden, wodurch man sich Käufer anzuziehen gedenkt; für keine Ausleihmaschine ist aber jemals der volle Wert als Miete eingenommen worden, vielmehr und öfter das Gegenteil.

Wie es daher möglich sein soll, den Preis von Fahrrädern zu reduzieren, ist eine Frage, die nicht zu beantworten ist, falls man an dem Prinzip festhalten will, nur gute Ware zu produzieren. Alle Materialien, Löhne und Unkosten steigen, nur der Preis für die fertige Ware, die aus und durch die vorstehenden drei Werte entsteht, soll heruntergehen, was nicht nur unlogisch ist, sondern als unmöglich bezeichnet werden muss. Die Qualität darf nicht darunter leiden, da man dadurch das Leben der Radfahrer gefährdet, was auch nicht geschehen darf, trotzdem denjenigen, die nur billig kaufen wollen, damit fast recht geschähe. Das grosse Publikum steht zum erstenmal in der Weltgeschichte vor der Frage, sich ein Fahrzeug für den eigenen Gebrauch zu kaufen, man darf daher nicht zu viel Einsicht verlangen, sondern die Hoffnung, dass fernere Zeiten Käufer mit fortgeschritteneren Ideen finden werden, muss uns anspornen, die Erziehung und den Entwicklungsprozess möglichst zu fördern.

(„Radmarkt“.)

Der Sitz des Radlers.

Es gab eine Zeit, wo namentlich unsere Jugend etwas darin fand, mit einem richtigen Katzenbuckel auf dem Rade zu sitzen und fast mit der Nase auf der Lenkstange durch die Strassen zu jagen. Man hielt das für schneidig, rennmässig und kam sich Wunder wie „forsch“ vor. In der Presse wurde lebhaft gegen die Thorheit geeifert und auf das Schädliche dieser Fahrweise hingewiesen. Das nutzte aber gar nichts. Erst, nachdem man die jungen Herren lächerlich machte und nachdem sie vom Publikum gelegentlich verulkt wurden, kamen sie allmählich von der albernen Mode zurück. Das viele Predigen von der Schädlichkeit des Krummsitzens hatte aber einen anderen Erfolg, auf den man beinahe das Sprichwort von dem durch Beelzebub ausgetriebenen Teufel anwenden könnte: In den letzten Jahren und namentlich, seitdem unsere Damen sich mit Eifer und Begeisterung dem Radfahren hingegen haben, sieht man sehr viele Radler auf ihrem Rade sitzen als ob sie einen Besenstiel verschluckt hätten, während die langausgestreckten Arme krampfhaft die nach aufwärts gebogene Lenkstange halten. Dieser Sitz ist fast noch schädlicher als der Rennfahrersitz und hat ausserdem noch andere Nachteile im Gefolge, so dass allen Radlern und Radlerinnen nur empfohlen werden kann, ihn möglichst bald abzuschaffen.

Der erste Grundsatz beim Radfahren sollte lauten, „Sitze nie mit durchgedrücktem Kreuz auf dem Rade“. Bekanntlich ist die Wirbelsäule nicht elastisch; alle Stösse, die der Körper beim Radfahren empfängt, werden daher unmittelbar bis zum Gehirn fortgepflanzt, und dass die Wirkung dieser Stösse, namentlich, wenn sie eine dauernde ist, dem Organismus nicht von Vorteil sein kann, liegt auf der Hand. Seitdem die Aerzte sich mehr mit dem Radfahren beschäftigen, sind sie daher auch schon fast durchweg zu der Ueberzeugung gelangt, dass die Haltung des Körpers auf dem Rade eine leicht nach vorn geneigte sein soll, weil die inneren Organe, im besonderen Magen und Darm und die Blutgefässe so am wenigsten in ihren natürlichen Funktionen behindert werden. Um einen möglichst natürlichen und ungezwungenen Sitz auf dem Rade zu erzielen, sollte man daher in erster Linie die aufwärts gebogene Lenkstange abschaffen. Für Herren, namentlich, wenn sie auch einmal grössere und anstrengende Touren fahren wollen, empfiehlt sich sogar eine etwas nach unten gebogene Lenkstange, die man so einstellt, dass die Griffe in der Höhe des Sattels stehen. Diese Stellung bietet folgende Vorteile: Bei gemütlichem Fahren auf glatter ebener Strasse lenkt man das Rad nicht mit dem Handgriff, sondern mit dem höher stehenden oberen

Teil der Lenkstange. Man sitzt dann nur ganz wenig nach vorne geneigt in vollkommen normaler naturgemässer Stellung. Ist ein Berg zu nehmen oder will man schneller fahren, so legt man die Hände an die Handgriffe und neigt sich infolgedessen etwas mehr nach vorn hinüber wodurch eine wohlthunende Abwechslung und andererseits die Möglichkeit grösserer Kraftentfaltung erzielt wird. Der zeitweise Wechsel des Sitzes wirkt beim Radfahren ausserordentlich wohlthunend, da durch die veränderte Haltung einzelne Muskeln und Blutgefässe, welche bisher eingeengt waren, Gelegenheit zu freier Entfaltung finden. Für Damen empfiehlt sich die nach unten gebogene Lenkstange weniger, da sie selten in die Lage kommen, grössere, anstrengende Touren zu machen. Damit soll jedoch keineswegs gesagt sein, dass die Damen die nach oben gebogene Lenkstange beibehalten sollen. Der kerzengerade Sitz wirkt bei ihnen naturgemäss ebenso schädlich, wie bei den Herren und sieht ausserdem höchst ungraziös aus. Die Lenkstange des Damenrades sollte also gerade sein und so gestellt werden, dass der Körper bei leicht gekrümmten Armen eine etwas

nach vorn geneigte Haltung einnimmt. In dieser Position kann die Radlerin hinreichend Kraft entfalten und sie wird sich nach einer grösseren Tour lange nicht so ermüdet fühlen, wie wenn ihr Körper bei gerader Haltung fortwährend den Erschütterungen des Rades ausgesetzt war. Bei längeren anstrengenden Touren sollte man es sich übrigens zur Regel machen, mindestens alle 2 Stunden für einige Minuten abzustiegen und bei langen, tiefen Atemzügen einige Freiübungen namentlich Rumpfbeugungen und Drehungen zu machen. Dadurch werden alle etwa doch eingeklemmt gewesenen Muskeln, Arterien etc. wieder frei, der Blutkreislauf nimmt wieder vollkommen Formen an und allen schädlichen Einwirkungen wird nachhaltig entgegengearbeitet. Ein kräftiges Kneten und Massieren der Bein- und Armmuskeln unterstützt die Prozedur in wirksamster Weise. Der geringe Zeitverlust wird durch erhöhte Leistungsfähigkeit reichlich aufgewogen. Natürlich macht man die Uebungen nicht an belebten Orten, sondern irgendwo auf einsamer Chaussee, im Walde etc., da man sonst leicht in den Verdacht kommen könnte, es sei im Oberstübchen nicht ganz richtig. (Berl. Tagebl.)

Gesellschafts-Fahrten.

Eine Radlergeschichte von Otto Anthes.

(Nachdruck verboten.)

Einsamkeit ist ein schlimmes Ding, wenn man nicht den Beruf zum Menschenfeind in sich fühlt; doppelt schlimm, wenn man Radfahrer ist. Seit zwei Monaten war ich nach einem neuen Wohnort übersiedelt und hatte noch keinen Radgenossen gefunden. Ich merkte schon, wie ich mich nach und nach zu einem trübseligen, stumpfsinnigen Kilometerwürger entwickelte. Und das wollte ich nicht. Als ich mich dem Sport ergab, hatte ich es gethan, damit er mir nicht nur eine Leibes-, sondern auch eine Herzstärkung sein sollte. Und das Herz kam auf diese Weise entschieden zu kurz. Ich musste Gesellschaft haben, musste sie mir auf irgend eine Art verschaffen. Ich erliess also eine Anzeige in der Zeitung.

Zwei Tage darauf erhielt ich folgenden Brief:

„Sehr geehrter Herr!

Bezugnehmend auf Ihre werthe Anzeige, giebt der unterfertigte Verein sich die Ehre, Sie zu seinen allsonntäglich stattfindenden gemeinschaftlichen Fahrten geziemend einzuladen. Abfahrt zwei Uhr nachmittags vom Vereinslokal Goldener Stern.

Gesellschaftsfahrten-Verein Radau.“

Um nicht als ganz einfältig zu erscheinen, will ich gleich vorweg bemerken, dass der Name des gefälligen Vereins mich so stutzig machte, dass ich zunächst beschloss, sein freundliches Anerbieten gar nicht zu berücksichtigen. Aber, was sind Entschlüsse? Der nächste Sonntag brachte so entzückendes Radelwetter, die Aussicht, wiederum den ganzen Nachmittag allein in der Welt herumzu trampeln, war so niederdrückend — schliesslich konnte ich mir die Sache einmal ansehen, das verpflichtete mich ja noch zu nichts. Und wer konnte wissen, vielleicht war der beängstigende Name nur als wenig geschmackvolle Anspielung auf die Thätigkeit des zu „Rad“ die „Auen“ durchschweifenden Vereins gedacht — kurz und gut, um zwei Uhr war ich mit meiner Maschine am Goldenen Stern.

Was mir zuerst nicht sehr angenehm auffiel, war, dass sämtliche Mitglieder noch erschreckend jung an Jahren waren. Der Obmann zählte höchstens neunzehn. Nicht als ob der Verkehr mit der Jugend mir an und für sich lästig wäre. Im Gegenteil! Aber gerade in diesem Falle und unter dieser Spitzmarke! Im übrigen waren sie alle im höchsten Masse entgegenkommend und begrüsst mich mit stürmischer Liebenswürdigkeit. „Herr Doktor“ hinten, „Herr Doktor“ vorn. Und dann ging es los.

Fahren konnten sie alle unübertrefflich; bis zum nächsten Dorfe hatte ich bereits meine Befürchtungen sämtlich verworfen. Aber da ging der Zauber an. Die ganze Gesellschaft bildete eine lange Reihe, einer hinter dem andern, der Obmann an der Spitze, ich sicherte mir die letzte Stelle. Dann holte jeder ein musikalisches Instrument aus der Tasche, der eine eine Kindertrompete, der zweite eine Trillerpfeife, der dritte eine Blechflöte und, was weiss ich, was sonst noch für Dinger. Und unter ohrenzerreissendem Lärm aus sämtlichen Marterwerkzeugen sausten wir durch das Dorf, dass die Bewohner entsetzt an die Fenster fuhren.

Beim Spritzenhaus stand der Gemeindediener mit weit offenem Munde. So eine Unverfrorenheit war ihm während seiner ganzen Amtszeit noch nicht vorgekommen. Aber das Erstaunen lähmte seine Thatkraft. Wir waren vorbei, ehe er sich erholte.

Mein Vordermann drehte sich mit wütendem Gesicht um und schrie mir zu: „So ein Esel!“

„Wie? . . . Wer denn?“

„Der Amtsdienner!“

Ich dachte bei mir, sie hätten froh sein sollen, dass sie so davongekommen waren; ich verstand diesen Aerger nicht. Mir fing aber das Ding an, Spass zu machen. Es war ja im Grunde doch ein harmloses Vergnügen.

Durch das zweite Dorf hindurch krächten sie alle wie die Hähne. Da das Dorf sehr lang war, hatte ich Ge-

legenheit, die Ausdauer ihrer Lungen zu bewundern. Ich glaube nicht, dass ein gesunder Hahn ihnen das nachgemacht hätte; sie aber hielten durch. Und dabei strampelten sie wie die Wilden.

Als wir uns zum dritten Male Wohnstätten der Menschen näherten — wieder eine neue Nummer. Der Obmann an der Spitze hob den Arm und liess ihn dann plötzlich fallen, wie der Tambourmajor seinen Stock. Auf dieses Zeichen brach die ganze Horde in ein wildes, kurz abgerissenes Gelächter aus: „Hahaha!“ Darauf tiefe Stille. Und immer wieder dasselbe Spiel, bis wir das letzte Haus hinter uns hatten.

Radau! Meine erste Ahnung war doch die richtige gewesen. Aber es war mir nicht peinlich. Sind eben junge Leute! Wenn sie sonst nichts verbrachen! Als wir am Ziele unseres Ausfluges abstiegen, war ich fast der Vergnügteste; die anderen waren mit dem Erfolg ihrer Vorführungen indes nicht besonders zufrieden.

„Die Kerle sind ja zu dumm auf diesen Dörfern,“ sagte der Obmann zu mir, gleichsam sich entschuldigend.

„Wieso denn?“ fragte ich betroffen.

„Ach Gott, sie reagieren ja rein auf nichts.“

Wie er sich dies Reagieren vorstellte, sagte er nicht. Und ich vergass, danach zu fragen in dem allgemeinen Lärm, der sich nun erhob. Alles wollte essen und trinken nach der Anstrengung. Und es schmeckte allen vorzüglich.

Dann kam die Heimfahrt. Sie war ebenso heiter wie der Hinweg. Die verschiedenen auf dem Programm befindlichen Scherze wurden so weise verteilt, dass jedes Dorf diesmal einen ihm unbekanntem zu hören bekam. Aber es „reagierte“ wieder niemand, bis wir die Stadt erreichten. Ich wollte mich am Thore von der Gesellschaft trennen und auf einem kürzeren Wege meinem Heim zustreben. Aber sie baten mich so herzlich, ich möchte doch in ihrem Vereinszimmer noch ein Glas mit ihnen trinken, dass ich nicht widerstehen konnte. Wenn ich's doch vermocht hätte! Denn das Tollste kam jetzt erst.

Auf dem Weg vom Thore bis zum Goldenen Stern schienen sie die Absicht zu haben, eine gedrängte Uebersicht ihres gesamten Spielplans zu geben. Musizieren, Krähen, Lachen auf Kommando und noch alle möglichen anderen Dummheiten lösten sich in ununterbrochener Reihenfolge ab, bis uns ein Schutzmann anhielt. Wir mussten absteigen und wurden aufgeschrieben. Ich versuchte geltend zu machen, dass ich nicht im Besitze eines musikalischen Instruments wäre. Aber der Mann des Gesetzes bedeutete mir, dass dieser Mangel meine Beteiligung am Krähen nicht ausschliesse, und ich wurde ebenfalls notiert! Ein Strafbefehl wegen ruhestörenden Lärms war mir sicher. Niedergeschlagen langte ich im Goldenen Stern an. Die übrigen aber waren in Siegerlaune. Endlich hatte doch einer „reagiert“. Der Strafbefehl war ihnen die rechte Würze ihres Radelns.

Ich verzichtete für die Folge auf die Teilnahme an den Fahrten des Vereins, nachdem ich den Stadtsäckel um drei Reichsmark beschwert hatte, und erliess abermals eine Anzeige, diesmal etwas genauer beschrieben: „Ein gesetzter Herr, Radfahrer, wünscht mit einem Herrn ähnlichen Kalibers“ etc.

Es lief wiederum ein Brief ein, und ich verabredete mit dem Absender schriftlich eine gemeinsame Nachmittagsfahrt. Als ich mich dem bestimmten Treffpunkt näherte, wäre ich beinahe wieder umgekehrt und geflohen,

ausgerissen wie Schafleder. Das Wort „Kaliber“ in meiner Anzeige musste ausschweifende Vorstellungen in den Köpfen der Leser erzeugt haben. Der Herr, der da auf mich wartete, war ein Koloss in Menschengestalt, dick und rund wie ein Fass, und wischte sich schon jetzt den Schweiss. Er hatte mich aber bereits gesehen, und mein natürliches Zartgefühl verbot mir, der ersten Regung meines Eigennutzes nachzugeben.

Ich liess mich auf die Fahrt ein. Es war schrecklich. Bergauf konnte er nicht, bergab getraute er sich nicht, weil, wie er sagte, die Schwere seines Körpers zu bedenklich vorwärts schöbe und ihm die Gewalt über das Rad raube. Wenn wir aber eine Strecke ebenen Weges zur Verfügung hatten, und ich mich nach ihm umdrehte, dann konnte ich sicher sein, ihn mit dem Pedal in der Hand neben seinem Rad stehen zu sehen. Dieses Pedal weigerte sich schlechterdings, sich länger als 5 Minuten von seinen gewaltigen Füßen misshandeln zu lassen — dann ging es einfach heraus, es fiel herunter, es machte nicht mehr mit. Und überall, mochte die Bodengestaltung sein, wie sie wollte: bergauf, bergab, auf ebener Bahn, stets war der dicke Herr in einem Grade der Schweissbildung begriffen, dass ich in jeder Sekunde befürchten musste, ihn vor meinen Augen zerfliessen zu sehen. Na, die Fahrt dauerte nicht lange; der Heimweg zu Fusse desto länger. Unser Abschied war wenig herzlich.

Wieder in die Zeitung. Meine Anzeige begann Stadtgespräch zu werden. Diesmal suchte ich einen Herrn, „der fahren kann“. Ich bat vorsichtigerweise, den Satz bis zum nächsten Male stehen zu lassen.

Dieser Herr erwies sich sofort in den ersten Minuten unseres Zusammenseins als feiner Kenner. Er untersuchte mein Rad mit der peinlichsten Genauigkeit, tadelte den Sattel, dessen Federn nicht genugsam angezogen waren, verwarf die Form meiner Lenkstange als veraltet und hatte für meine kleine, bescheidene Klingel nur ein mitleidiges Lächeln. Die seinige befand sich dicht über dem Vorderrad, wurde durch eine Schnur mit Unterstützung besagten Vorderrades in Bewegung gesetzt und machte einen Höllenlärm. Zum Schluss hielt er mir einen längeren Vortrag über die unbestreitbaren Vorzüge seines Rades, der einzigen Marke, für die sich ein richtiger Fahrer begeistern konnte. Systemfatzke! Na, ein bisschen Etwas davon wird ja jeder Radfahrer, jeder lobt sein System über den Span.

Wir stiegen auf und fuhren eine Stunde in anregendem Gespräch. Ich erfuhr die Adresse der besten Radreifenfabrik, wurde über die Kunstgriffe des Reifenflickens aufgeklärt und erhielt Einblick in die Geheimnisse des Fahrens ohne Anfassen der Lenkstange. Dann kam eine Strecke weit Steinschlag auf der Strasse. Ich fuhr am Rande des Weges, mein Begleiter in der Mitte auf einem schmalen, von den Pferden bereits festgetretenen Pfade. Plötzlich — er war gerade in seiner Auseinandersetzung über das sachgemässe Anziehen der Schrauben begriffen — kam er über die Steine herüber auf mich losgetänzelt. Ich lächelte ihm anerkennend zu, da ich glaubte, dass er mir eine besondere Schwierigkeit vorführen wollte, — da hatte er mich auch schon angerannt, und wir lagen alle beide im Graben, er auf mir, sein Rad auf dem meinigen. Als wir den Schaden besahen, war das eine meiner Pedale so weit nach innen verbogen, dass das Rad nicht einmal geschoben werden konnte.

„Ach, warten Sie mal! Das werden wir gleich haben,“ sagte er, ohne jede Verlegenheit, immer noch

ganz Kenner. Er legte das Rad mit der Achse auf einen dicken Stein und schlug mit einem zweiten so lange auf das verbogene Pedal, bis es sich an der Hintergabel vorbeidrehen liess. Wie mir der Mechaniker nachher verriet, hatte er dabei sämtliche Kugeln im Lager zu Staub zermalmt. Immerhin liess sich die Karre jetzt wenigstens nach Hause führen. Mein Gefährte leistete mir ein paar hundert Schritte weit Gesellschaft. Dann aber wurde es ihm zu langweilig. Er wünschte mir glückliche Heimkehr, sass auf und segelte ab. Was mich noch mehr ärgerte als diese Gefühlsroheit, das war, dass sein Rad vollständig heil geblieben war. Auch nicht ein Schraubchen war gelockert. Natürlich, er hatte ja auch oben gelegen. Aber er schrieb es allein der Güte seines Fabrikates zu.

„Ja“, rief er noch im Wegfahren, „mein Rad!“

Triumphierend rief er's, der Schafskopf, der elendige! Ich fuhr selbstverständlich nicht mehr mit ihm.

Ich beschloss, es zum letzten Mal zu versuchen. In den Satz meiner Anzeige liess ich noch ein Wort einschreiben. Mich verlangte nunmehr nach einem Herrn, der „wirklich fahren kann“.

Der Herr, der sich meldete, konnte wirklich fahren. Er fuhr sogar so gut, dass er gerade dadurch mein Unglück wurde. Seitdem habe ich alle Hoffnung aufgegeben und strampel wieder allein. Es hat auch sein Angenehmes, namentlich wenn man mit Gesellschaftsfahrten schlechte Erfahrungen gemacht hat. Jedesmal, wenn ich über Steinschlag komme, halte ich mir vor Augen, welche wohlthuende Sicherheit es gewährt, zu wissen, dass keiner da ist, den derselbe zu gefährlichen Seitensprüngen veranlasst. Jedesmal, wenn ich einem Schutzmann begegne, bade ich mich förmlich in dem Bewusstsein, in nichts gegen die Vorschriften der Verkehrspolizei zu verstossen. Und so habe ich noch allerlei Gelegenheiten und Anlässe, mein Los zu preisen.

Aber ich will erst noch erzählen, wie es mir bei meinem letzten Versuch erging. Mein Genosse radelte seit vielen Jahren. Dadurch hatte er sich eine fabelhafte Gewandtheit erworben, die ihn zum öffentlichen Kunstfahrer befähigt hätte. Er zog es aber vor, sein Talent zu seinem eigenen Vergnügen und demjenigen der zufällig Vorbeikommenden zu verwerten. Er hatte den Ehrgeiz, für einen Komiker zu Rad gelten zu wollen, und ich muss gestehen, dass er urkomisch zu sein verstand. Er fuhr mir alle Menschentypen vor. Den Anfänger mit seinen unbeholfenen Versuchen und täppischen Fallanwendungen stellte er ebenso gut dar, wie den Rennfahrer von Beruf, der mit wagerechtem Oberkörper auf dem Rade liegt und den Kopf über die Lenkstange vorstreckt. Er fuhr mit O-Beinen, er fuhr mit X-Beinen, er fuhr mit einem Bein, er fuhr ganz ohne Beine, indem er sich niederbeugte und das Pedal mit der Hand herumdrehte, wie den Griff einer Drehorgel. Er fuhr als nach Luft ringender Asthmatiker, er fuhr als zimperliche Dame, er zog im Fahren den Rock aus und suchte in den Ärmeln nach einem Floh; er verlor scheinbar die Herr-

schaft über das Rad, torkelte dem Grabenrand zu und umklammerte nach Hilfe schreiend einen Chausseebaum, um sich gleich darauf wieder abzustossen und auf der anderen Strassenseite einen Wegweiser zu umarmen. Er reizt die Hunde, dass sie hinter ihm herjagten, und hetzte sie in rasender Fahrt ausser Athem, dass sie keuchend von ihm abliessen. Und was des tollen Zeuges mehr war. Ich konnte mich oft vor Lachen kaum auf meiner Maschine halten.

Unsere Freundschaft dauerte acht Tage. Am achten kamen wir gegen Abend in die Nähe eines Dorfes. Eine schmale Brücke führte über ein Flüsschen. Seitwärts von der Brücke am Wegrande hatte sich eine Karawane fahrender Leute niedergelassen, Seiltänzer oder, was weiss ich. Ein paar fremdartige Biester waren auch dabei. Ein ganzer Haufen Dorfbewohner stand gedrängt um das Wunder; mitten darunter ein dicker Herr in städtischer Kleidung, der wohl auf einem Spaziergange begriffen war. Er trug eine wunderschöne ganz hellgraue Hose, das weiss ich noch wie heute.

Mein Begleiter konnte die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, den versammelten Haufen zu belustigen. Er klingelte wie närrisch und setzte sein Rad auf die Brücke zu in volle Fahrt. Als er die nötige Schnelligkeit erreicht hatte, that er, als ob er die Pedale verlöre, suchte wie verzweifelt mit den Füßen danach, fand sie nicht, strampelte immer wilder mit den Beinen in der Luft herum, immer höher, immer höher, bis sie wagerecht vom Sattel nach beiden Seiten hin und her stachen. Die ganze Breite der Brücke füllte er aus. Es hatte den Anschein, als würde er sich im nächsten Augenblicke in die Lüfte erheben, um davonzufiegen. So sauste er über den schmalen Steg.

Hinter ihm her ergoss sich der ganze Schwarm der Dorfbewohner auf die Brücke, Männer, Weiber, Kinder, kreischend, johlend, jauchzend vor Wonne über das wahnwitzige Schauspiel, in der Mitte, von allen Seiten gedrängt, gestossen, geschoben, der dicke Herr mit der schönen hellgrauen Hose. Nun komme ich an. Ich kann vor Lachen das Rad nicht halten; ich klinge, klinge, klinge, alles stiebt aneinander, der dicke Herr dreht sich behäbig um — pardaus, da habe ich ihn über den Haufen gefahren.

Ich springe ab, ich helfe ihm in die Höhe, frage ihn, ob er sich verletzt hat. Er sagt kein Wort. Seine Blicke wandern nur immer zwischen seiner schmutzigen Hose und meinem verlegenen Gesicht hin und her. Und dann fasst er sich plötzlich nach der Nase und hat die Hand voll Blut.

Seitdem bin ich von meiner Abneigung gegen das Einzelfahren geheilt. Dass ich selbst verunglückt war, hätte ich verschmerzen können. Dass ich einen von Natur dicken und sanftmütigen Nebenmenschen an seinem Leibe und seiner neuen Hose Schaden gethan, das war zu viel für mich. Mir ist das Leben und das Eigentum meiner Mitmenschen heilig — ich fahre nicht mehr in Gesellschaft.

Amtlicher Teil.

Adresse für alle die Bundesverwaltung, Sportausschuss usw. betreffenden Schriftstücke:

Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.

Verwaltungsstelle: Horst Wolff, 1. Vorsitzender; Richard Seyffarth, 1. Schriftführer; Friedrich Pfost, Bundeszahlmeister; Robert Weniger, 1. Vorsitzender des Sportausschusses; Eugen Serbe, Zeitungszahlmeister.

➔ Eingeschriebene Briefe, Wertsendungen, Geldsendungen, Neuanmeldungen, Wohnungsveränderungen sind zu richten an Herrn Friedrich Pfost, Leipzig, Brüderstrasse 6. ➔



Bekanntmachungen des Bundes-Vorstandes.

Nächste Bundesvorstands-Sitzung.

Donnerstag, den 8. Nov. 1900, abends 8 Uhr, im Restaurant Brückner, Leipzig, Colonnadenstrasse.

Das Handbuch des Sächsischen Radfahrer-Bundes für 1901

soll am Anfange nächsten Jahres zur Ausgabe gelangen. Dasselbe wird in einer Auflage von 4000 Stück an unsere Mitglieder versandt und bei allen Fahrradhändlern, in allen Reparaturwerkstätten, Auskunftsstellen, Bundeshotels und Gastwirtschaften ausgehängt.

Der Inhalt ist sehr reich, und wird dieses Buch ein fortwährendes Nachschlagewerk für jedermann sein. Jede in dem Buche stehende Empfehlung muss die allergrösste Wirkung zur Folge haben, und ersuchen wir Sie hiermit höflichst, für das Bundeshandbuch

eine Annonce

gefälligst aufgeben zu wollen.

Den Preis haben wir ungemein billig gestellt. Wir berechnen für

die äussere ganze Umschlagseite	Mk. 75.—
„ innere „	„ 50.—
eine ganze Buchseite	„ 30.—
„ halbe „	„ 17.50
„ viertel „	„ 10.—
„ achte „	„ 5.—

Grösse 10×16 cm.

Wir würden uns freuen, von Ihnen in unserem Unternehmen unterstützt zu werden, und ersuchen wir Sie, Aufgaben von Annoncen bis 1. November an unsere Geschäftsstelle in Leipzig, Hohestrasse 48, einzureichen; später eingehende finden keine Berücksichtigung.

Wir sehen Ihren werten Aufträgen gern entgegen und zeichnen hochachtungsvoll

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes.
Horst Wolff, Vorsitzender.

NB. Bezirke und Vereine, welche im Handbuch Aufnahme finden wollen, sowie diejenigen Herren, welche im Besitze von Reparaturwerkstätten-, Gasthof- und Gastwirtschafts-, Ortsvertreter- und Auskunftsstellenschildern sind, müssen dies sofort einreichen.

Vom 1. Oktober d. J. ab neu eintretende Mitglieder zahlen Mk. 4.— Eintrittsgeld und Mk. 6.— Jahressteuer; Damen dagegen zahlen nur Mk. 3.— Jahressteuer und Mk. 4.— Eintrittsgeld.

Den Betrag bitten wir nach erfolgter Aufnahme an unsern Bundeszahlmeister, Herrn Friedrich Pfof, Leipzig, Brüderstr. 6, einsenden zu wollen.

Alle vom 1. Oktober d. J. ab erfolgten Neuaufnahmen gelten bereits für das Jahr 1901.

Eine Ermässigung des Eintrittsgeldes kann nur bei einer gleichzeitigen Aufnahme von mindestens 10 neuen Mitgliedern, ganz gleich, ob dieselben Einzelfahrer oder Mitglieder eines Clubs sind, stattfinden und hat über jeden einzelnen Fall der Bundesvorstand zu bestimmen.

Ehemalige Bundesmitglieder zahlen bei Wiederaufnahme in den Bund kein Eintrittsgeld, wenn die Wiederanmeldung vor dem 31. Juli zum vollen Jahresbeitrag erfolgt, bei Anmeldung nach dem 31. Juli zum halben Jahresbeitrag ist dagegen ein Eintrittsgeld von Mk. 1.50 zu entrichten. Vom Militär entlassene ehemalige Bundesmitglieder sind bei Wiederaufnahme in den Bund von jedem Eintrittsgeld befreit.

Austrittserklärungen müssen bis spätestens den 31. Dezember laufenden Jahres, für welches der Mitgliedsbeitrag gezahlt ist, schriftlich beim Bundeszahlmeister eingereicht werden; andernfalls das betreffende Mitglied den Bundesbeitrag für ein weiteres Jahr zu zahlen verpflichtet ist.

Wohnungsveränderungen.

Im Interesse einer geregelten Listenführung und der ordnungsgemässen Lieferung der Bundeszeitung sind

Wohnungsveränderungen etc. sofort unter Angabe der Mitgliedsnummer dem Zahlmeister Herrn Friedrich Pfof, Leipzig, Brüderstrasse 6, zur Anzeige zu bringen.

Neu gemeldete Mitglieder.

10 Neuanmeldungen. No. 7220—7229.

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

Bezirk Dresden.

7221. Albin Schäfer, Zimmerer, Dresden - Pieschen, Oschatzerstrasse 21, III.
7222. Arthur Gäbler, Contorist, Kaditz b. Dresden, Oststrasse 33, I.
7225. Max Schumann, Sattler, Radebeul, Schilderstr. 49 c.
7227. Alfred Mäser, Maschinenbauer, Mickten-Dresden, Gartenstr. 17, p.

Bezirk Leipzig.

7220. Albert Germer, Tischler, Leipzig, Gustav Adolf-Strasse 2.
7223. Ernst Dietze, Zimmermeister, L.-Lindenau, Queckstrasse 21.
7224. Emil Gretzschel, Kellner, Leipzig-Neustadt, Marktstrasse 18, p.

Bezirk Pleiessenthal.

7226. Max Dinter, Bäckermeister, Werdau, Johannesstrasse.

Bezirk Schwarzenberg.

7228. Ernst Anger, Materialienhändler, Eibenstock i. S., Forststr.
7229. Ernst Bauer, Stickmaschinenbesitzer, Eibenstock in Sachs., Forststr.

Bekanntmachungen des Sportausschusses.

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

Gasthöfe.

Wilhelm Reif, Gasthofbesitzer, Radebeul, Goldene Krone.

Gastwirtschaften.

Robert Zieger, Wurzen, Schützenhaus.

Der Sportausschuss, Abteilung für Wanderfahren.
Weniger. Böhme.

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, Hohestr. 48, erhältlich, von welchen Musterkarten bei den einzelnen österreichischen Zollämtern hinterlegt sind.

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

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

Diejenigen Bundeskameraden, welche die Bestätigung der Ausfuhr unterlassen haben, bitte ich sofort dieselbe nachzuholen oder den Passierschein an mich einzusenden, damit ich die Angelegenheit regeln kann.

Für die Schweiz, Italien, Frankreich, Norwegen sowie für Belgien 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, Schweiz, Frankreich, Norwegen oder Belgien passierten, ersuche ich höflichst, mir den Tag der Einfuhr und der Ausfuhr anzugeben.

Die Ausfuhr ist dem Sportausschuss des S. R.-B. stets sofort anzuzeigen.

Robert Weniger.

Bekanntmachung.

Allen werten Bundeskameraden geben wir Gelegenheit, vom Nachstehenden recht reichlichen Gebrauch zu machen und die Vorteile, welche ihnen geboten werden, zu benutzen.

Es giebt der Sportausschuss zu Vorzugspreisen ab:

1. Deutsche Strassenprofilkarten für Radfahrer in 82 Sektionen, aufgezogen die Sektion zu Mk. 0,50. Doppelblätter Schweiz, Tirol, Steiermark à Mk. 1,—.

2. Spezielle Radfahrer-Karte vom Königreich Sachsen und angrenzenden Ländern Mk. 1,20.

3. Diplome für Korso-, Kunst- und Reigenfahren, sowie für Strassen- und Bahnfahren à Stück Mk. 2,—. Einfache für Strassenfahren der Bezirke und Vereine Mk. 1,— resp. Mk. 0,50.

4. Es sind ferner zu beziehen die Grenzkarten für den zollfreien Grenzverkehr nach Oesterreich, Italien, Schweiz, Frankreich, Norwegen und Belgien.

5. Ferner liefern wir Schilder für Reparaturwerkstätten, Gasthöfe und Gastwirtschaften à Mk. 2,— resp. Mk. 1,50. Ortsvertreter- und Auskunftsschilder werden unentgeltlich abgegeben.

6. Warnungstafeln für gefährliche Strassenstellen geben wir unentgeltlich ab, wenn Bezeichnung des Ortes angegeben wird.

7. und 8. Herrenfahrer-Ausweise, sowie Touren-Bestätigungsbücher sind gleichfalls durch die Geschäftsstelle des Sportausschusses zu beziehen.

Wir bitten, genau die Vorschriften über angeführte Punkte im Handbuch zu beachten, sowie die Formulare zu beziehen und Portospesen beizufügen.

Der Sportausschuss.

Wettbewerb um die meistgefahrenen Kilometer des S. R.-B. 1900.

Hierdurch mache ich die geehrten Bundeskameraden höflichst darauf aufmerksam, dass der Wettbewerb um die meistgefahrenen Kilometer, soweit dieselben mit Bundesehrenzeichen zur Auszeichnung gelangen sollen, mit dem 31. Oktober d. J. abschliesst.

Sämtliche Fahrtenbestätigungsbücher, die zur Auszeichnung gelangen sollen, müssen bis spätestens den 10. November, abends 8 Uhr, beim Sport-Ausschuss, Tourenfahrwartsamt Robert Weniger, Leipzig, Hohestr. 48, zur Prüfung durch eingeschriebenen Brief eingegangen sein.

Zur Auszeichnung kommen diejenigen Bundesmitglieder, welche die Mindestleistung von 4000 km in Sparte A und 2000 km in Sparte B in der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober d. J. auf dem einsitzigen Zweirade zurückgelegt und vorschriftsmässig bestätigt haben.

Die beste Leistung aller Preisbewerber wird mit goldenem Ehrenzeichen ausgezeichnet. Mindestleistung jedoch 10000 km in Sparte A und 5000 km in Sparte B.

Der Bundestourenfahrwart.

Robert Weniger.

Bekanntmachungen des Zeitungs-Ausschusses.

Zeitungs-Ausschuss-Sitzung.

Donnerstag, den 8. November 1900, abends pünktlich 8 Uhr, im Restaurant Brückner, Leipzig, Colonnadenstrasse.

Der Zeitungs-Ausschuss.

Horst Wolff, Vorsitzender.

Kartell deutscher Wanderfahrer.

Hierdurch machen wir unsere Mitglieder darauf aufmerksam, dass Kartellabzeichen à Mk. 2,— durch unsere Geschäftsstelle, Leipzig, Hohestr. 48, zu beziehen sind.

Sitzung des Kartellausschusses.

Sonntag, den 11. November 1900, soll in Berlin eine Sitzung des Kartellausschusses stattfinden. Tagesordnung, sowie Lokal und Zeit werden in nächster Nummer bekanntgegeben.

Horst Wolff.

Gregers Nissen. Bernhard Böhm.



Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

Die Herren Bezirks- und Vereinschriftführer sind für ihre Einsendungen verantwortlich.

Bezirk Chemnitz.

Bezirksversammlung, Mittwoch, den 10. Oktober 1900, in Borna b. Chemnitz (Blankenburg). Der Bezirksvertreter, Herr Eduard Löchner, eröffnet die heutige Bezirksversammlung um 10 Uhr unter Begrüßung der erschienenen Bundeskameraden. Als 1. Punkt der Tagesordnung liegt die Wahl eines 1. Fahrwartes vor. In Vorschlag gebracht werden die Herren Gustav Schneider-Chemnitz, Paul Richter-Harthau und Carl Görner-Chemnitz. Vom Kamerad Schneider wird der Antrag gestellt, gleichzeitig einen 2. Fahrwart zu wählen, da sich der bisherige sehr selten sehen lässt. Aus der per Stimmzettel vorgenommenen Wahl gehen folgende Herren hervor: 1. Fahrwart Herr Gustav Schneider, 2. Fahrwart Herr Carl Görner. Beide Herren nehmen ihr Amt dankend an. Herr Hennig stellt weiter den Antrag, da sich der Bezirkszahlmeister nie sehen lässt, einen solchen neu zu wählen. In Vorschlag gebracht wird Herr Paul Müller und wird derselbe durch Akklamation einstimmig gewählt. Die nächste Bezirksversammlung soll am 31. Okt. beim Bundesgastwirt Herm. Ihle (Restaurant „Zur Lerche“) in Chemnitz stattfinden. Von unserm verehrten Bundespräsidenten, Herrn Horst Wolff, ist eine Karte aus Paris eingegangen, worin derselbe seinen Chemnitzer Bezirks-Bundeskameraden die herzlichsten Grüsse übermittelt. Die Versammlung nimmt davon Kenntnis und dankt ihm dafür durch Erheben von den Plätzen und ein kräftiges All Heil! auf unsern allbeliebten Präsidenten. Von unserm Bezirksvertreter, Herrn Eduard Löchner, ist uns das vorliegende Protokollbuch gestiftet worden, wofür ihm bester Dank gebracht wird. Da weiter nichts vorliegt, wird die Versammlung um 12 Uhr geschlossen.

Eduard Löchner, 1. Bezirksvertreter.
Willy Hartmann, 2. Bezirksschriftführer.

Bezirk Döbeln.

Die nächste **Bezirksversammlung** findet am 4. Nov., nachm. 4 Uhr, im Wettiner Hof in Döbeln statt. Da wichtige Tagesordnung vorliegt, wird um pünktliches und zahlreiches Erscheinen gebeten. Der Besuch der Herren Leisniger Sportkameraden ist sehr erwünscht.

Max Reichelt, Bez.-Vertreter.

R.-V. „Wanderlust“, Döbeln. Vereinslokal: Bärenschänke. Sitzung vom 17. a. c. im Vereinslokal zur Bärenschänke. Der Vors., Herr Kaubitsch, eröffnete $\frac{1}{4}$ 10 Uhr die Sitzung unter Begrüßung und gab folgende Tagesordnung bekannt: Punkt 1. Eingänge, Punkt 2. Aufnahme neuer Mitglieder, Punkt 3. Reigenfahren, Punkt 4. Verschiedenes. — Punkt 1 hatte sich schnell erledigt. Zu Punkt 2 hatte sich Herr Kaufmann Oscar Steier angemeldet und wurde selbiger einstimmig aufgenommen. Durch den Herrn Vors. herzlichst begrüßt, dankte zunächst Herr Steier für das entgegengebrachte Wohlwollen mit der Versicherung, stets ein eifriges Mitglied zu sein. Zu Punkt 3 stellt unser 1. Fahrwart, Herr Lasch, das Namensverzeichnis der Reigenfahrer auf und beantragt, dass nächsten Sonntag, früh 9 Uhr, Reigenfahren im Schützenhause stattfindet und bittet um recht pünktliches Erscheinen. Zu Punkt 4 kam eine Mützenfrage vor; selbige wurde auf nächste Sitzung vertagt.

All Heil!

Hermann Kaubitsch, Vorsitzender.
Arno Hickhardt, Schriftführer.

Alle den Verein angehenden Schriftsachen sind an den 1. Vors., Herrn Hermann Kaubitsch, Döbeln, Zimmerstrasse, zu richten.

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 18. Oktober d. J. $\frac{1}{2}$ 10 Uhr eröffnet der 1. Bezirksvertreter die Versammlung. Tagesordnung lautet: 1. Verlesung des letzten Protokolls. 2. Wahl eines Ortsvertreters für Leuben. 3. Eingänge. 4. Verschiedenes. — Nach Verlesen des Protokolls macht Herr Rosenlöcher Einwendung gegen die nachträgliche Genehmigung desselben. Herr Uhlemann weist auf den Beschluss der vorhergehenden Versammlung hin. Nach einigen Auseinandersetzungen wird das Protokoll für gut befunden. Punkt 2. Herr Weber aus Leuben erstattete Bericht, aus demselben geht hervor, dass sich die Wahl eines Ortsvertreters des S. R.-B. dortselbst notwendig macht. Herr Weber wird einstimmig gewählt und nimmt dankend an. Punkt 3. Eingegangen ist eine Rückantwort von Herrn Kunstfahrwart Arendt, sowie eine Einladung des neugegründeten R.-Cl. „Schwalbe“ in Radebeul, welcher am 31. Oktober im Gasthaus Zur Krone dortselbst sein Gründungsvergnügen abhält. Ebenfalls ladet der R.-Cl. „Habicht“, Dresden, zu seinem Familienabend den Bezirk ein. Zu Punkt 4 meldet sich unser neugewählter Fahrwart zum Wort, derselbe beklagt sich, dass bei der letzten Ausfahrt nach Leuben eine so geringe Beteiligung war. Es wurde von verschiedenen Seiten laut, dass sich der Dresdener Bezirk nicht im besonderen Lichte zeigte. Herr Berger aus Leipzig, welcher als Gast hier weilte, giebt hierin auch gute Ratschläge. Zu der morgen früh stattfindenden Automobil-Fernfahrt Dresden—Leipzig ersucht Herr Berger um 2 Mitglieder, welche sich bei jeder Witterung zur Streckenbesetzung unterhalb Radebeul zur Verfügung stellen. Es meldeten sich die Herren Kretschmar und Dörr vom „Habicht“. Dieselben verpflichten sich, pünktlich zur Stelle zu sein. Hierauf bringt die Versammlung Herrn Berger Leipzig, sowie Herrn Arthur Beier, welcher am nächsten Tage zum Militär einrückt, ein kräftiges All Heil! Darauf schliesst Herr Uhlemann die Sitzung.

Mit All Heil!

Julius Uhlemann, 1. Bez.-Vertr.
Gustav Dörr, 1. Bez.-Schriftführer.

R.-Cl. „Habicht“, Dresden 1900. Clublokal: Kaulbachhof, Kaulbachstr. 23. Versammlung jeden Dienstag. Gäste sind stets herzlich willkommen. Obiger Club, welcher am 21. Oktober a. c. seinen ersten Familienabend im Saale des Kaulbachhofes, unter erfreulicher Weise recht starker Beteiligung seitens werter Sportskameraden, sowie anderer, dem Club freundlich gesinnter Damen und Herren, abhielt, gestattet sich hierdurch, denselben für ihre freundliche Unterstützung seinen besten Dank auszusprechen. Das Programm, welches meist aus komischen Nummern bestand, wurde einestheils von Mitgliedern des Clubs, andernteils von einigen Gästen nach bestem Können vorgetragen. Ganz besonders stürmischen Beifall erntete Herr Fritz Fröhlich, R.-Cl. „Falke“, hier, sowie ein Mitglied des humoristischen Clubs „Fidelias“, Plauen-Dr., für ihre gesanglichen, sowie humoristischen Darbietungen. Ferner zeichneten sich noch aus die Herren Dörr und John, deren Vorträge trotz der kurzen Zeit zum einüben, sich die vollste Anerkennung seitens des Publikums erwarben. Nun, wir hoffen, dass ähnliche, wie der gestrige Abend, welcher wieder einmal Zeugnis davon ablegte, dass nur durch **Einigkeit und festes Zusammenhalten** etwas Gutes geschaffen werden kann, recht oft wiederkehren möchten. Nach den Vorträgen, welchen noch ein animiertes Tänzchen folgte, welches sich ziemlich bis in den grauen Morgen hinein erstreckte, verliessen die Anwesenden, wenn auch manchmal in etwas schwankender Verfassung, jedoch mit dem Bewusstsein, einen schönen Abend verlebt zu haben, den Saal. Mit „All Heil!“ Oskar Rudolph, Schriftführer.

R.-Cl. „Albatros“, Dresden 1899. Vereinslokal: Ballhaus Colosseum, Dresden-N., Alaunstrasse. Versammlungen finden jeden Freitag, abends 9 Uhr, daselbst statt. Gäste herzlich willkommen. Um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr eröffnet der 1. Vorsitzende die Sitzung und heisst werte

Gäste und Mitglieder herzlich willkommen. Tagesordnung. 1. Eingänge: Eingegangen sind eine Einladung zum Familienabend des R.-Cl. „Habicht“, Dresden, zu welcher der 1. Vorsitzende, Herr Ernst Döbik, auffordert, recht zahlreich zu diesem Feste zu erscheinen. Ferner einige Ansichtspostkarten, welche zirkulieren. 2. Aufnahme neuer Mitglieder: Angemeldet und einstimmig aufgenommen wurden die Herren Willy Hesslich, Zeiler und Schwarz. 3. Verschiedenes: Herrn **Ernst Hentschel**, welcher dem Club eine grossartige Vereinsaushängetafel gestiftet, dankt der Vorstand im Namen des Clubs für die schöne Spende und fordert die Mitglieder auf, unserem Ernst ein dreifaches All Heil! auszubringen.

Mit sportlichem All Heil!

Ernst Döbik, 1. Vorsitzender.
Arthur Kurze, Schriftführer.



R.-V. „Alemannia“, Pieschen-Dresden 1891. Vereinslokal: „Rehefelder Hof“, Rehefelderstr. — Monatsversammlung vom 5. Oktober 1900. Um 1^o Uhr eröffnet der Vorsitzende, Herr Max Uhlemann, die Sitzung und heisst die Erschienenen herzlich willkommen. Tagesordnung.

1. Wahl eines Schriftführers. 2. Anmeldung. 3. Eingänge. 4. Kneipabend. 5. Verschiedenes. 1. Zu Punkt 1 fiel die Wahl des Schriftführers auf Herr Osw. Kummer, welcher dankend annahm. 2. Angemeldet haben sich die Herren Ernst Schmidt und Arthur Behr, welche einstimmig aufgenommen wurden. 3. Eingegangen sind einzelne Ansichtspostkarten sowie Einladungen. Unter anderem auch eine Rechnung von Crunzig & Co. über ein Relief Sr. Maj. König Albert betreffs Begleichung derselben, wovon Abstand genommen wurde. Gleichzeitig soll der Firma durch eine Karte mitgeteilt werden, dass das Bild gegen Begleichung der erwachsenen Spesen abgeholt werden kann. 4. Herr Julius Uhlemann stellt den Antrag, dass ein Herrenabend, verbunden mit Preisverteilung und Essen, am Montag, den 15. Oktober, stattfinden soll, welcher auch bewilligt wurde. Herr Richter stiftet 3 Mk. für einen Pianofortespieler. Ein Fass Böhmisches Bier wurde mehrstimmig angenommen und vom Verein bewilligt. 5. Zu Verschiedenem stiftet Herr Richter 20 Mk., wenn das Vergnügen nicht bei Watzkes abgehalten wird. Zum letzteren stellt Herr Uhlemann den Antrag, dass, wenn wir den 9. Dezember das Vergnügen bei Watzkes nicht abhalten dürfen, wir es Sonnabend auf dem Kaiser abhalten. Herr Uhlemann stellt den Antrag, dass die 15 Mk., welche seiner Zeit zur Meisterschaft über 50 km gegeben worden sind, ausbezahlt und Medaillen gekauft werden. Auf Antrag des Herrn Uhlemann wurden folgende Mitglieder ausgeschieden: Kurt Rosenlöcher, Max Hesse, Alfred Sander, Emil Grossmann, Rich. Gehrlich, Rich. Bursche ausgestossen. Schluss der Sitzung 1/2 Uhr.

Oswald Kummer, Schriftführer.



R.-Cl. „Kondor“, Dresden-A. Clublokal: Restaurant Rothe, Neue Gasse 38. Protokoll der Monatsversammlung vom September am 10. ds. Dieselbe wurde bereits am 3. ds. auf den 10. ds. vertagt. Anwesend 28 Mitglieder und Gäste laut Präsenzliste. Unter üblicher Begrüssung der zahlreich erschienenen Anwesenden sprach der Vorsitzende seinen Dank aus

für die Beteiligung an unseren Interessen, hieran noch die Worte knüpfend, dass durch das einige Zusammenwirken des alten Stammes dem Symbol unseres Clubs auch jetzt wieder einen Erfolg zeigt und wir infolgedessen keinesfalls von einem Schatten getroffen werden können, wie es von einigen unserer ehemaligen Sportkameraden projektiert war. Unter Eingängen lag zunächst eine Einladung zum Stiftungsfest des R.-V. „Frohe Fahrt“, Dobritz, vor, welche infolge der gegenwärtig herrschenden Momente im Bezirk abgelehnt wurde, um gewissen Zusammentreffen auszuweichen; ferner waren noch einige Grusskarten eingegangen, welche den Spendern mit Dank erkannt wurden. Das Protokoll der letzten Monatsversammlung wurde genehmigt, desgleichen

auch der Bericht des Kassierers. Zur Aufnahme gelangten die Herren Max Franke, Willi Hennig und Johannes Treybal und wurde der Club anschliessend noch der Anmeldung des Herrn Robert Macherauch beehrt. Laut Beschluss der letzten Monatsversammlung soll ein neues Tischbanner beschafft werden, zu welchem Zwecke ca. 30 Mk. freiwillige Spenden eingingen. Betreffs des nächsten Stiftungsfestes, am 20. Januar 1901, wird der Saal im Hotel Zum Schwan bereits für den Tag reserviert gehalten und sind schon jetzt Bestimmungen getroffen, das Fest wiederum zur Zufriedenheit unserer Sportfreunde und Gönner zu gestalten. Der Fahrwart setzt für den 31. ds. die alljährlich gefahrene Polenzthalpartie an, welcher zahlreicher Zuspruch zugesichert wurde. Sodann kamen die Delikte des Bezirks zur Aussprache, wodurch sich die Mitglieder veranlasst fühlen, konsequent zu halten, um Häkeleien zu vermeiden, wie wieder in der letzten Bundeszeitung zu ersehen ist. Derartige feindselige Kniffe dürften jedenfalls Veranlassung geben, dass sich der Club einer anderen Vereinigung anschliesst, um uns aus dem Spiele zu ziehen. Es dürfte möglich sein, dass der Herr Bezirksschriftführer den Unterschied zwischen Vereins- und Bundesprotokollen nicht unterscheiden kann und die ihm zukommende Neutralität nicht empfindet. Das Protokoll wurde vorgelesen und genehmigt. Der Vorsitzende schloss die Sitzung 1/4 11 Uhr, woran sich eine Fidelitas durch Zirkulierung einiger Humpen und Ertönung von Sportliedern bis in die Mitternachtsstunde anschloss.

Paul Klein, 1. Vorsitzender.
Max Tauscher, Schriftführer.

Bezirk Glauchau.

Zu der am nächsten Mittwoch, den 31. Okt., nachmittags 1/2 5 Uhr, in Waldenburg, im Hotel Goldener Löwe, stattfindenden **Bezirksversammlung** bittet wegen wichtiger Tagesordnung um zahlreiches Erscheinen

Robert Krause, Bezirksvertreter.

Bezirk Leipzig.

Versammlungslokal: „Kasino zum Rosenthal“, Rosenthalgasse. **Alle Zuschriften** sind zu richten an den 1. Schriftführer **O. Bedrich**, Leipzig, Albertstrasse 15, I. Die nächste **Bezirksvorstandssitzung** findet **Montag, den 29. Oktober cr.**, abends 1/2 9 Uhr, bei Klaproth, Hainstr. 3, und die nächste **Bezirksversammlung** am **2. November cr.**, abends 1/2 9 Uhr, im Rosenthalkasino statt. — **Kameraden!** Nochmals richten wir an Sie die höfliche Bitte, zu unserem am **7. November cr.** stattfindenden **9. Stiftungsfest** recht zahlreich zu erscheinen. Machen Sie in Ihrem Bekanntenkreise recht Propaganda, damit wir ein volles Haus erhalten. Die **Programm-Vorverkaufsstellen** haben wir an folgenden Stellen eingerichtet: in **Leipzig**: E. Pfost, Brüderstr. 6; Rob. Weniger, Hohestr. 48; A. Dietrich, Gohliserstr. 1; A. König, Querstr. 17; F. Schwericke, Bayerischestr. 12; W. Dittrich, Cigarrengeschäft, Westplatz; Pettrich & Kopsch, Dorotheenstr.; **Neustadt**: J. Pieper, Eisenbahnstr. 17; **Lindenau**: B. Sturm, Leipzigerstr. 23; **Plagwitz**: A. Teichmann, Weissenfelsenstr.; **Eutritzsch**: E. Hildebrandt, Delitzscherstr. 34; W. Catterfeld, Kanalstrasse; **Schönefeld**: Jubisch, Fahrradhändler; **Grosszschocher**: E. Modes, Stadt Leipzig. Im übrigen wollen Sie den diesbezüglichen Bericht in No. 19 der Bundeszeitung beachten, woraus Sie alles Nähere ersehen können.

Richard Seyffarth, 1. Bez.-Vertreter.
Otto Bedrich, 1. Bez.-Schriftführer.



R.-V. „Radlerlust“, Leipzig.

Vereinslokal: „Tivoli“, Zeitzerstrasse 32. Vereinsabend jeden Donnerstag. Gäste stets herzlich willkommen. — Die am Sonntag, den 14. Oktober, stattgefundene Schnitzeljagd fand unter Teilnahme sämtlicher Mitglieder und begünstigt vom herrlichsten Wetter statt. Als Sieger gingen hervor: Herr Louis Schaaf als Erster, Herr Otto Thürmer als Zweiter und Herr Rad. Müller als Dritter. Ein gemütlicher Fröhschoppen im Sandberg beendete die Jagd. Den deut-

lichsten Beweis echten Korpsgeistes brachte uns wieder unser am 18. Oktober d. J. im kleinen Tivolisale abgehaltener Familienabend mit Preisverteilung vom Strassen- und Bahnfahren, sowie von der Schnitzeljagd, und sei an dieser Stelle unseren werten Gästen, sowie besonders unseren Brudervereinen „Fortuna“ und „Stahlross“ nochmals aufs herzlichste gedankt. Kameraden, Ihr könnt versichert sein, dass wir es uns nicht nehmen lassen, Euch bei jeder Gelegenheit zu unterstützen. Wengleich der Anfang nicht ganz programmgemäß von Statten ging, was wohl in den Festlichkeiten zur Grundsteinlegung des Völkerschlachtdenkmal seinen Grund hatte, so erfreute uns unserere Hauskapelle mit musikalischen Genüssen. Einen herrlichen Anblick bot der Gabentempel an die Sieger, welchen wir, dank der Opferwilligkeit unserer Kameraden, aufs beste auszustatten vermochten, und danken wir Euch hierdurch nochmals herzlichst für das Interesse, was Ihr der „Radlerlust“ entgegenbringt. Die Preisverteilung vollzog unser Louis Schaaf und entledigte sich dieser „Arbeit“ in der bekannten schneidigen Weise, die einzelnen Sieger beglückwünschend, aber auch die übrigen Kameraden ermunternd, welche wir nicht mit einem Preise beglücken konnten, fest zur Stange zu halten. Gern hätten wir gesehen, einen Herrn vom Bezirksvorstand bei uns begrüßen zu können, welcher die Preisverteilung vorgenommen hätte, doch stand Leipzig im Zeichen der Grundsteinlegung zum Völkerschlachtdenkmal. Abwechselnd mit Tanz erfreute uns unser Findling jun. mit Zithervorträgen, während wir in unserem „alten“ Findling einen neuen Stern auf dem Gebiete der Sangeskunst entdeckten. Hoffentlich wird der Beifall, den er einheimste, ihn veranlassen uns noch oft mit seinen Beiträgen zu erfreuen. Ganz besonders noch Dank unserem Ernst und Thürmer für die grossartige Unterstützung. Ungern sehen wir unseren Kamerad Schulze, welcher seiner Militärflicht genügen muss, aus unserer Mitte scheiden; hoffen wir, dass er uns in seinen freien Stunden als strammer 107er mit seinem Besuch beglückt, dass er nur jederzeit willkommen, beweist die Ovation, die ihm am Donnerstag entgegen gebracht wurde. Frau Ludwig richtete noch einen Appell an die anwesenden Damen. Was mögen die wohl vorhaben? Schliesslich wurde noch in kurzen Worten auf die Bedeutung des heutigen Tages hingewiesen und ein dreifach All Heil auf Kaiser und König, sowie den edlen Radfahrersport ausgebracht. Eine Kaffeetafel beschloss die äusserst gelungene Feier. Achtung, Kameraden! Jeden Donnerstag Versammlung und Reigenfahren. Wir bitten nochmals, uns kräftig zu unterstützen, damit der 1. Dezember wohl vorbereitet ist. Unserem Kamerad Werner zu seinem Geburtstage die herzlichsten Glückwünsche.

Louis Schaaf, 1. Vorsitzender.
Richard Berger, 1. Schriftführer



R.-Cl. Neustadt-Leipzig 1887.

Clublokal „Gasthof Leipzig-Neustadt“. Clubabend jeden Freitag, abends 1/2 9 Uhr. Gäste stets willkommen. **Generalversammlung** am 5. Oktober 1900. Eröffnung der Versammlung durch den Vorsitzenden, Herrn Ph. Lautenbach und Begrüssung der Anwesenden, sowie Verlesung des Jahresberichtes durch denselben. Es erstatten ferner Bericht Herr G. Pönitzsch als Fahrwart und Herr K. Wötzel als Zeugwart. Die Berichterstattung des Kassierers und Schriftführers findet in einer der nächsten Versammlungen statt. Nachdem der Club dem bisherigen Vorsitzenden, Herrn Lautenbach, in einer ehrenden Ansprache für seine Thätigkeit gedankt, sprach derselbe für das ihm entgegengebrachte Vertrauen seinen Dank aus. Hierauf wurde zur Neuwahl des Gesamtvorstandes geschritten. Die Wahl hatte folgendes Ergebnis: 1. Vorsitzender Eduard Lehmann; 2. Vorsitzender F. Rübner; 1. Schriftführer C. Dilp; 2. Schriftführer A. Dilp; Kassierer Curt Heidenreich; 1. Fahrwart M. Müller; 2. Fahrwart G. Pönitzsch; Zeugwart K. Wötzel. Jeder der genannten Herren nimmt das ihm übertragene Amt dankend an. Als besondere Freude begrüsst der Club die Annahme des Vorsitzes unseres Ehrenmitgliedes Herrn E. Lehmann, sowie Wiedereintritt unseres thätigen Bundeskameraden Herrn Noak. Weiter findet die Auf-

nahme des Herrn Otto Bergmann statt. Besondere Anträge wurden nicht gestellt. All Heil!

Ed. Lehmann, 1. Vorsitzender.
C. Dilp, 1. Schriftführer.



R.-V. „Germania“.
Liebertwolkwitz. Vereinslokal: „Gambrinus“, Seitenstr. Alle Zuschriften sind zu richten an den ersten Vorsitzenden, Herrn Alois Breiler, Störnthalerstr. 171. **Generalversammlung** vom 18. Oktober: **Wintervergnügen** den 9. Dez., bestehend aus Konzert, Reigenfahren, Theateraufführung und Ball bis 1 Uhr, im neuerbauten Saal des Clublokals. Die Fahrgelegenheit nach Leipzig ist sehr

günstig, letzter Anschluss Liebertwolkwitz-Leipzig 11 Uhr 48 Min. abends. Der neue Vorstand setzt sich wie folgt zusammen: Vorsitzender Alois Breiler, Fahrwart Arthur Thierbach, Schriftführer Hermann Meyer, Kassierer Gust. Härtel. Zum Wintervergnügen ladet zu zahlreicher Beteiligung hierdurch höflichst ein.

Radfahrer-Verein „Germania“.

Alois Breiler, 1. Vorsitzender.
Hermann Meyer, 1. Schriftführer.



R.-V. „Gosina“, L.-Eutritzsch.

Vorsitzender Wilhelm Helbing, Leipz., Thomaskirchhof 9. Telephon 3982. Zuschriften sind zu richten an Albin Schubert, Leipz.-Eutritzsch, Marienstrasse. Teleph. 5348. Am Donnerstag, den 17. Oktober, tagte unsere **Generalversammlung**. In den Vorstand wurden gewählt: Ernst Metzger, 1. Vorsitzender. Wilh. Helbing, 2. Vorsitzender. Albin Schubert, Schriftführer und Zeugwart. Herm. Munkelt, Kassierer. Carl Saupe, 1. Fahrwart. Otto Possin, 2. Fahrwart. Ernst Hildebrandt, Beisitzer. Eingetreten waren in diesem Jahr 12, ausgetreten 2 Mitglieder. Kassenbestand zur Zeit 70 Mk. Jeden Donnerstag im Winterhalbjahr Zusammenkunft im Vereinslokal. Donnerstag, den 15. November, findet unser diesjähriges Stiftungsfest im Schloss Debrahof statt. Zur Feier des Tages grosse Tafel (à 1,75), Vorträge und Ball. Alle Clubkollegen und deren Frauen, sowie uns beehrende Gäste, sind herzlichst eingeladen. Nächste Sitzung Donnerstag, den 23. November.

Der Vorstand.
I. A.: W. H.



R.-V. „Wettin“, Leipzig.

Vereinslokal: Hotel „Stadt Nürnberg“, Bayersche Str. No. 8. Versammlungen jeden ersten Donnerstag im Monat. Ausserdem findet bei ungünstigem Wetter jeden Sonntag Abend im Vereinslokal gesellige Zusammenkunft statt. Gäste stets herzlich willkommen. Den verehrl. Vereinsmitgliedern hierdurch zur Kenntnis, dass unsere nächste **Monatsversammlung** Donnerstag, den 1. November, im Vereinslokal stattfindet und ersuche ich, infolge der wichtigen Tagesordnung um bestimmtes Erscheinen eines jeden Mitgliedes. Unentschuldigtes Ausbleiben wird laut Vereinsstatut bestraft. Gleichfalls finden jeden Sonntag, nachm. 2 Uhr, vom Vereinslokal bei noch günstiger Witterung kleine Ausfahrten statt, zu welchen ich hiermit die werten Vereinsmitglieder einlade.

Mit treudeutschem All Heil!

Felix Döhmel, 1. Vorsitzender.



R.-Cl. Leipzig-West 1892.

Clublokal „Felsenkeller“, 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. Achtung! Am 14. November a. c. veranstalten wir im grossen Saale des Felsenkellers, Leipzig-Plagwitz, ein **Gala-Saalfest**, bestehend aus Konzert, Kunst- und Reigenfahren, sowie hierauf folgen-

dem Ball, wozu wir alle Brudervereine, Bundes-, sowie Sportkameraden mit ihren Angehörigen ergebenst einladen und um gefl. Teilnahme höflichst bitten. Die preisgekrönten Künstler Geschwister Teichmann haben uns für diesen Abend ihre Beteiligung zugesichert und werden dem Publikum durch ihre künstlerischen Darbietungen auf diversen Radgattungen manch interessante Abwechslung bieten. Ferner erlauben wir uns, auf einen Reigen mit Damen ganz besonders aufmerksam zu machen. Diejenigen Vereine, welche im Besitze eines Banners sind, bitten wir hiermit höflichst, dasselbe mitzubringen, um damit zur Verschönerung unseres Festes beitragen zu helfen. Verkaufsstellen für Programme, befinden sich in Leipzig-Plagwitz im Felsenkeller bei Herrn Kanitz und Herrn August Teichmann, Weissenfelsenstrasse 36; in Leipzig-Lindenau bei Herrn Carl Sturm, Leipzigerstr. 23. Bezüglich Reservierung der Plätze wollen sich die geehrten Brudervereine an unseren Schriftführer, Herrn Max Jacob, Leipzig-Lindenau, Markt 13, I., wenden. Wir versichern im voraus, dass wir alles aufbieten werden, um den Abend so genussreich, als nur möglich, zu gestalten und soll es uns angenehm sein, die Ehre zu haben, recht viele Sportfreunde begrüßen zu können. — Das Ergebnis der Neuwahlen in der am 10. ds. Mts. erfolgten Generalversammlung lautet wie nachstehend: Herr Aug. Teichmann, Vorsitzender; Herr Max Jacob, Schriftführer; Herr Carl Sturm, Kassierer; Herr Emil Künkler, Fahrwart; Herr Reinh. Schirmer, Vertreter für den Gesamtvorstand. Es wurde noch durch Ansprachen von den obengenannten, neugewählten Herren versichert, dass sie das Interesse des Vereins jederzeit bestens zu wahren bemüht bleiben werden. — Für den uns beim Preisreifenfahren zum Stiftungsfeste der „Wettiner“ gestifteten und vom Preisrichterkollegium mit 14,7 gegen 9,1 Punkte zuerkannten ersten Preis, sagen wir hiermit dem lieben Bruderverein „Wettin“ unseren verbindlichsten Dank. Möge dieses schöne Geschenk in unserem Club immerfort zu rastlosem Streben anspornen, damit wir noch oftmals die Palme des Sieges davontragen können.

Mit bundeskameradschaftlichem All Heil!

Max Jacob, I, Schriftführer.



R.-Cl. „Habicht“, Leipzig. Clublokal: Restaurant Moosdorf, Turnerstrasse 5. Versammlungen, zu denen Gäste stets willkommen sind, finden jeden Dienstag statt. — **Hauptversammlung** verbunden mit Neubesetzung der Vorstandsämter fand am 16. Oktober statt. Es wurden sämtliche Vorstandsmitglieder einstimmig wiedergewählt, welche auch gern die von ihnen teilweise schon recht lange verwalteten Aemter wieder annahmen und setzt sich der Vorstand wieder aus den Herren: Carl Kreutzkamm, Richard Knabe, Oscar Rinze, Carl Nuss, Albin Knabe zusammen. — Noch sei erwähnt, dass sich der Verein besonders im Laufe der letzten 2 Jahre sehr gut weiterentwickelt hat, und ihm ein Stamm von Mitgliedern angehört, welche sich wirklich für denselben verwenden. Finanziell hat sich der Verein ebenfalls sehr gut in die Höhe gearbeitet.

Richard Knabe, Schriftführer.



R.-Cl. „Wanderlust“, Gärnitz 1897. Clublokal: „Gasthof Gärnitz“. Das zur Feier unseres 4. Stiftungsfestes veranstaltete Preis-Korso-, Langsam- und Hindernisfahren, welches wegen ungünstiger Witterung vom 30. September auf den 14. Oktober verlegt worden war und ebenfalls wieder verregnete, zu welchem sich aber trotzdem zahlreiche Sportkameraden mit Damen eingefunden hatten, verlief in folgender Weise: Korsofahren: 1. Preis R.-Cl. „Zwenkau 1890“, 2. Preis R.-Cl. „Leipzig-West“; Langsamfahren 100 m: 1. Preis Lindner-Zwenkau, 5 Min. 20 S., 2. Preis Dieter-Zwenkau, 4 Min. 45 Sek., 3. Preis Dressler-Kulkwitz, 4 Min. 30 Sek.; Hindernisfahren: 1. Preis Schirmer-Kleindölzig, 43 Sek., 2. Preis Dressler-Kulkwitz, 50 Sek., 3. Preis Dietrich-Zwenkau, 55 Sek. Die Preisverteilung fand durch den Vorsitzenden, Herrn August Moritz, statt. Ein gemütlicher Ball hielt die Festteilnehmer noch lange in fröhlicher Stimmung beisammen.

Allen lieben Bundes-, Bezirks- und Sportkameraden, sowie den werten Damen nochmals herzlichsten Dank und zeichnen mit treu deutschen All Heil!

R.-Cl. „Wanderlust“, Gärnitz.
Aug. Moritz, Vorsitzender.
G. Gössner, Schriftf.

Bezirk Meissen.

Unsere nächste **Bezirksversammlung** findet Sonnabend, den 3. November, abends 8 Uhr, im B.-R. Gambrinus, statt und bitten wir, da wichtige Tagesordnung vorliegt, um zahlreiches Erscheinen. Gleichzeitig ersuchen wir unsere Mitglieder, sich betreffs der Bezirksversammlung immer an die Einladung durch die Bundeszeitung zu halten, damit unsrer Bezirkskasse das Porto für Karten erhalten bleibt. Mit „All Heil!“

Franz Krause, Schriftführer.

Bezirk „Oberes Vogtland“.

In der am 14. Oktober im Hotel „Daheim“ zu Bad Elster stattgefundenen **Bezirksversammlung**, welche infolge schlechten Wetters sehr wenig besucht war, wurden besondere Beschlüsse nicht gefasst und die nächste Bezirksversammlung nach dem B.-G. „Schützenhaus“ in Schöneck für den 11. November anberaumt. Der sich an die Versammlung angereihte Vergnügungs-Abend war aus obenerwähntem gleichen Anlasse ebenfalls sehr schwach besucht, jedoch man amüsierte sich ausgezeichnet.

Richard Lorenz, I. Bez.-Schriftführer.

Bezirk Pleissenthal.

Hiermit erinnere ich die Herren Kameraden nochmals an die am Sonntag, den 4. November, in Lichtenanne stattfindende **Bezirksversammlung**. „Heil!“

Ad. Schön, Bezirksvertreter.

Disposition. Sonntag, den 28. Oktober, nachmittags punkt 3 Uhr, Sammeln der Vereine des Bezirks in Pauls Gasthof, Leubnitz. Galasport: weisse Mütze, weisse Handschuhe. $\frac{1}{4}$ Uhr rückt der Bezirk geschlossen nach Werdau. Dasselbst im Kastanienbaum Heringsessen, Kommers etc. Die löbl. Vereine des Bezirks werden gebeten, vollzählich zu erscheinen und — pünktlich —. Bei Regenwetter findet die Geschichte am Mittwoch, Reformationsfest, statt. Einen fidelen Abend versprechend grüsst mit „Heil Sachsen“ Ad. Schön.



R.-Cl. „Pfeil“, Lichtenanne.

Clublokal: Hermann Schotts Gasthof. **Generalversammlung** den 14. Oktober im Clublokal. Die Generalversammlung wurde vom I. Vorsitzenden Ramsch nachmittags $4\frac{1}{2}$ Uhr eröffnet und begrüsst die Erschienenen herzlich. Tagesordnung. 1. Eingänge. Zugegangen war eine Einladung vom R.-Cl. „Frisch Auf“ Schönfels zu ihrem am 14. Oktober stattfindenden Stiftungsfest. Genannter Club wurde nach der Versammlung stark besucht. Eine weitere Einladung lag vor vom R.-Cl. „Blitz“ Vorderneudörfel, ebenfalls zum Stiftungsfest am 4. November. Da am selbigen Tage Bezirksversammlung stattfindet, wurde es den Mitgliedern anheimgestellt, teilzunehmen. 2. Anmeldung neuer Mitglieder. Angemeldet hatten sich die Herren K. Wagner, Bruno Falk und Arno Wurzbach. Die Aufnahme findet in der nächsten Versammlung statt. 3. Neuwahl des Gesamtvorstandes. Die Ergebnisse der Neuwahl sind folgende: 1. Vorsitzender Alfred Ramsch, I. Fahrwart und 2. Vorsitzender Karl Schlegel, I. Schriftführer Ernst Floss, 2. Schriftführer Gerhard Müller, Kassierer Max Haberkorn, 2. Fahrwart Eduard Heimbold, Vereinsbote Albert Weber. Die Herren Karl Henkelmann, Paul Staude und Paul Heimbold als Ausschussmitglieder. Gerhard Müller und Karl Henkelmann als Bannerbegleitung. 3. Anträge von Mitgliedern. Der Antrag von Gerhard Müller, bei Versammlungen Clubzeichen anzulegen, wenn nicht 10 Pfennige Strafe bezahlt werden sollen, wird gegen 1 Stimme angenommen. Ferner wird beantragt, ein 100-m-Langsamfahren abzuhalten, was ebenfalls an-

genommen wird. Dasselbe soll am 28. Oktober, früh 8 Uhr, stattfinden. Nennungsgeld 50 Pfg. Preise nach Nennungen. Eduard Heimbald stellt den Antrag, dass von nun ab alljährlich im Oktober Generalversammlung stattfindet, in welcher Neuwahl und Kassenabschluss stattfindet. Wird einstimmig angenommen. Hierauf Schluss.

Alfred Ramsch, 1. Vorsitzender.
Ernst Floss, 1. Schriftführer.
Karl Schlegel, 1. Fahrwart.

Bezirk Unteres Zschopauthal.

Das am 14. Oktober stattgefundene 30-km-Fahren Altmittweida—Auerswalde und zurück sah 4 Fahrer am Start und zeitigte folgende Resultate: Erster Sieger: Arno Gasch-Schweikershain in 57 Min. Zweiter: Emil Brabant-Mittweida in 57 Min. 44 Sek. Dritter: Otto Schulze-Mittweida in 1 St. 3 Min. 18 Sek. Herr Ernst Böttger II-Mittweida legte die Strecke in 1 St. 10 Min. 30 Sek. zurück. Die Zeiten sind in anbetracht der bergigen Strecke und des herrschenden furchtbaren Gegenwindes vorzüglich zu nennen. Preisverteilung findet am 4. November im „Wettiner Hof“, nachm. 4 Uhr, anlässlich der Bezirksversammlung statt.

R.-V. „Blitz“, Mittweida. Clublokal: „Wartburg“, Bahnhofstr. 1. Vors. Karl Rothe. Versammlung am 11. Oktober 1900. Nach erfolgter Begrüßung der erschienenen Mitglieder und des mit anwesenden Gastes, des Herrn Daute, schreitet der Vorsitzende zur Tagesordnung über, welche lautet: Punkt 1 An- und Abmeldung, Punkt 2 Verschiedenes. Zu Punkt 1. Angemeldet haben sich die Herren Kaufmann Paul Willsdorf-Schweikershain und Oswald Leiteritz-Neudörfchen; beide Herren werden einstimmig zur Aufnahme in nächster Versammlung empfohlen. Zu Punkt 2. Von seiten des Herrn A. Gasch wird der Antrag gestellt, dieses Jahr noch eine Lampion-Ausfahrt zu veranstalten. Derselbe findet allgemein Anklang, da etwas derartiges auch von den hiesigen Konkurrenz-Vereinen noch nicht geboten wurde, und wird beschlossen, die Ausfahrt nächsten Donnerstag, den 18. Oktober, bei günstiger Witterung abends 9 Uhr ab Vereinslokal durch die Stadt nach dem B.-G. Ritterhof in Altmittweida zu veranstalten und vorher im hiesigen Tageblatt bekannt zu machen, damit alle Mitglieder davon Kenntnis erhalten. Hierauf Schluss der Versammlung um $\frac{1}{2}$ 11 Uhr.

Arno Gasch, 1. Schriftf.

Versammlung am 18. Oktober. Der Herr Vorsitzende Karl Rothe eröffnet $\frac{1}{4}$ 10 Uhr unter herzlicher Begrüßung der sehr zahlreich erschienenen Mitglieder die Versammlung und giebt dem Wunsche Ausdruck, immer so viele Kameraden um die Fahne versammelt zu sehen. Die Tagesordnung, zu welcher sofort übergeschritten wird, lautet: Punkt 1 An- und Abmeldung, Punkt 2 Verschiedenes und Rekrutenabschied. Zu Punkt 1. Abgemeldet hat sich Herr Mechaniker E. Doebelt, hier. Sodann erfolgt die Aufnahme der in letzter Versammlung angemeldeten Herren Willsdorf und Leiteritz, beide Herren gelangen mittels Stimmzettel einstimmig in den Verein. Angemeldet hat sich Herr Konditor Otto Daute, hier, und wird zur Aufnahme in nächster Versammlung vorgeschlagen. Zu Punkt 2. Der Vorsitzende bedauert sehr, dass die für heute abend anberaumte Lampion-Ausfahrt infolge regnerischeren Wetters nicht vor sich gehen kann und soll, so bald es die Witterung erlaubt, im Laufe kommender Woche zur Ausführung gelangen. Ferner vermeldet er, dass zwei unserer Mitglieder zum Militär eintreffen müssen, es sind dies Herr Rudloff und unser erster Fahrwart, Herr Ernst Böttger I, welcher der Versammlung beiwohnt. Der Vorsitzende bringt zur Sprache, dass derselbe lange Jahre hindurch treu zum Vereine gehalten und seit ungefähr Jahresfrist das Fahrwartsamt zu aller Zufriedenheit verwaltet hat und

endet seine Dankesworte in einem dreifachen All Heil, in welches alle Anwesenden begeistert einstimmen. (Besonderer Dank sei Herrn Böttger I auch noch an dieser Stelle gezollt, möge es das Schicksal wollen, dass er beim Militär recht bald ein „Führeramt“ bekommt und nach Absolvierung seiner Dienstzeit als „Unteroffizier“ zu seinen lieben „Blitz-Kameraden“ zurückkehren kann.“ Der Schriftführer.) — Hierauf stellt Herr Köhler den Antrag, auch dieses Jahr wieder einen **humoristischen Familienabend** abzuhalten; es ist geteilte Meinung vorhanden und soll die Angelegenheit in nächster Versammlung erledigt werden. Jeder Anwesende spendet sodann noch ein Almosen zu einigen Abschiedsstiefeln und Bairisch Bier für unsern scheidenden Fahrwart und unser Biervater, Herr Werner, wurde kurzer Hand zu einem „Ganzen“ verdonnert, als Strafe dafür, dass er sich durch drei Skatbrüder verleiten hatte lassen, unser letztes Vereinsvergnügen mit Abwesenheit zu beehren. Kein Wunder war es, wenn infolge des vielen süßigen Stoffes bald etwas „Stimmung“ in die Anwesenden kam und noch manches fröhliche Lied und mancher lustige Scherz durchhallte das Clubheim. Erst als die heilige Hermandad mit dem gebieterischen „Polizeistunde“ kam, trennten sich gegen $\frac{1}{2}$ 2 Uhr — leider noch zu früh — die Clubkameraden, und mancher wird beim Lesen dieser Zeilen gern an diesen Abend zurückdenken, hatte doch an demselben der Geist der Kameradschaft wieder einmal seine Siege gefeiert. Arno Gasch, 1. Schriftf.

NB. Der R.-V. „Blitz“ hält jeden Donnerstag regelmäßig Versammlungen ab und kommen aus diesem Grunde nur zeitweilig Protokolle in die Bundeszeitung.

Anmerk. des Schriftführers.

Bezirk Zwickau.

Die nächste Bezirksversammlung findet am 11. Nov. in Schedewitz, Specks Gasthof, statt. Um zahlreiche Beteiligung bittet
Der Vorstand.



R.-Cl. „Glück Auf!“ zu Schedewitz - Bockwa - Oberhohndorf. Monatsversammlung den 13. Oktober 1900.

Herr Vorsitzender Oeser eröffnete $\frac{1}{4}$ 10 Uhr abends die auf heutigen Tag einberufene Versammlung und begrüßt die erschienenen 13 Mitglieder in üblicher Weise. Tagesordnung: Punkt 1, Aufnahme. Angemeldet wurde Herr Amon Fritz. Da gegen betreffenden Herrn nichts einzuwenden ist, wird zur Abstimmung verschritten und ergibt die Auszählung der 13 ausgegebenen und wieder eingegangenen Stimmzettel die einstimmige Aufnahme des obengenannten Herrn. Ferner wurde Herr Hermann Fritsche, der vom Militär zurückgekehrt ist, in seine Rechte als Mitglied eingewiesen. Herr Vorsitzender Oeser fordert die Versammlung auf, den zum Militär eintreffenden Herren Albert und Schmidt ein dreifaches „All Heil“ auszubringen, wozu die Sportskollegen begeistert einstimmen. Punkt 2, Einladung zur Teilnahme am Festzug des „Evangelischen Arbeitervereins“ zu Schedewitz-Bockwa kann nicht berücksichtigt werden, da selbige zu spät eingegangen ist. Der Herr Vorsitzende teilt mit, dass zum letzten Kränzchen die Herren Albert und Schmidt je fünfzehn Biermarken erhalten haben, und sollen dieselben aus der Vereinskasse bestritten werden. Herr Fahrwart Blätterlein beantragt ein Cirkular an die Mitglieder ergehen zu lassen betreffs Einsammeln freiwilliger Beiträge zum Fonds des Vereins-schranks. Der Antrag fand einstimmige Annahme. Herr Gustav Werner stiftet zu obengenannten Fonds 3 Mark, wofür ihm die Versammlung den Dank durch Erheben von den Plätzen zum Ausdruck bringt. Nächste Versammlung den 10. November 1900. Mit sportlichem All Heil!

Max Oeser, Vorsitzender,
Anton Langfeldt, Schriftf.

Rundschau.

Industrie.

In der gegenwärtigen Zeit, wo auf dem Gebiete des Fahrradbaues stets etwas Neues geschaffen werden muss,

um die Mühle im Gang zu halten, werden so viele Erfindungen gemacht und als die vorzüglichsten angeboten, dass selbst der Laie diesen Anpreisungen gegenüber skeptisch dasteht und mit grösster Vorsicht sich an die

sog. neuen Erfindungen heranwagt. Um so mehr freut es uns, diesmal auf eine **Neuerung im Fahrradwesen** aufmerksam machen zu können, welche in der Probe glänzend bestanden hat und welche angethan ist, selbst älteren und bequemeren Leuten das Radfahren zu einem Vergnügen zu machen. Durch das D. R.-P. No. 109866 ist eine Vorrichtung geschützt, welche die Umschaltung der Uebersetzung an Fahrrädern von hoch zu niedrig oder umgekehrt auf leichteste Art bewerkstelligen lässt, ohne Bethätigung irgend welcher Hebel oder ohne dass der Fahrer genötigt ist, die Hand von der Lenkstange abzunehmen, was bisher bei fast allen Umschaltungen nötig war. Bei vorliegender Umschaltung wird durch blossen Gegendruck auf die Fusstritte der Tretkurbeln eine Vorrichtung bethätigt, welche während des Fahrens die Umschaltung des Uebersetzungsverhältnisses bewirkt und diese neue eingeschaltete Uebersetzung solange beibehält, als es dem Fahrer passend erscheint, dergestalt, dass bei Bergfahrten nach freiem Willen des Fahrers er mit niedriger Uebersetzung fahren kann, und bei erreichter Höhe durch einfachen Druck auf die Tretkurbel die grössere Uebersetzung einschaltet, um mit verdoppelter Geschwindigkeit auf abfallendem Boden oder ebenem Terrain zu fahren. Um von der niederen Uebersetzung zur höheren und umgekehrt von der höheren zur niederen umzuwechseln zu können, ist immer nur ein einfacher Druck auf die Tretkurbel nötig. Die Tretkurbeln behelfen, was besonders wichtig ist, stets dieselbe Drehrichtung bei und ist nicht nötig, den Fuss vom Pedal abzuheben. Auf diese Weise bleibt dem Radfahrer stets die volle Gewalt über sein Rad belassen; denn wenn er bergab eine zu grosse Geschwindigkeit erlangen sollte, kann er durch einfachen Druck auf die Tretkurbeln die kleinere Uebersetzung wieder einschalten lassen und ruhig weiterfahren. Maschinen nach dem neuen Patent werden hergestellt von der Thüringischen Maschinen- und Fahrradfabrik, Aktiengesellschaft, Mühlhausen i. Th. und glauben wir, dass dieselbe dadurch ihren Abnehmern einen bedeutenden Vorsprung gegenüber anderen Händlern geben kann.

Eingesandt.

(Unter eigener Verantwortlichkeit der betr. Einsender.)

Aufklärung! In No. 21 der Bundeszeitung lesen wir:

I. Unter Bekanntmachungen des Bezirks Leipzig anlässlich der Schlusssausfahrt von einem „rühmlichst bekannten Verein älterer Radfahrer“;

II. Unter Bekanntmachungen des Fahrausschusses, dass „Die Vereinigung älterer Radfahrer Leipzig-West“ aus Anlass der Schlusssausfahrt einen grossen Familienabend abhalte;

III. Eine Bekanntmachung der „Vereinigung älterer Radfahrer Leipzig-West 1897“ selbst, unterzeichnet Franz Yung, 1. Vorsitzender.

Hierzu muss Einsender dieses bemerken:

I. Dass Herr Franz Yung sich am 21. Februar 1900 nicht nur als Vorstand, was er seiner Zeit war, sondern sich gänzlich aus der „Vereinigung älterer Radfahrer Leipzig-West 1897“ abgemeldet hat.

Ueberhaupt hat sich Herr Franz Yung von Anfang des Austrittes, sowie auch noch in der letzten Zeit seiner Mitgliedschaft in einer nicht gerne wiederzugebenden Art und Weise gegen die „Vereinigung älterer Radfahrer Leipzig-West 1897“ gezeigt, und die gänzliche Unzufriedenheit und Zersplitterung war nur Herrn Franz Yung allein zu verdanken. Was Herrn Yung dazu bewogen hat, war uns seinerzeit fremd, doch sein Benehmen von allgemeiner Bewunderung.

II. Es hat sich die „Vereinigung älterer Radfahrer Leipzig-West 1897“ am 18. Mai 1900 infolge eines Vorkommnisses betreffs des Vereinslokales gänzlich aufgelöst und den Kassenbestand laut Vereinsbeschluss an die noch vorhandenen 6 Mitglieder verteilt.

Nach kurzer Zeit haben sich dieselben Mitglieder, bis auf einen dieser Herren, in einem anderen Lokale wieder gesellschaftlich vereinigt und zwar unter dem Namen

Senioren-Radfahrer-Club „Viktoria“ und auch in den Sächs. Radfahrer-Bund aufnehmen lassen.

NB. Dass die „Vereinigung älterer Radfahrer Leipzig-West“ vor 2 Jahren aus dem Bunde ausgeschieden, geschah nur auf direkte Veranlassung des Herrn Yung. Zur weiteren Aufklärung ist gerne bereit und bitte etwaige Anfragen zu richten an den

Schriftführer Adolf Geist,
L.-Li., Merseburgerstr. 107, ptr.

Aus dem Bunde.

Herr Eduard Lehmann hat den Vorsitz im R.-V. Leipzig-Neustadt wieder übernommen. Damit dürfte dieser alte und sportlich bewährte Verein bald wieder in die ihm gebührende Stellung im S. R.-B. rücken.

Erfahrungen und Ratschläge.

Ein fest aufgeblasener Radreifen ist im allgemeinen vorteilhafter als ein nur mässig mit Luft gefüllter. Eine feststehende Regel lässt sich dafür nicht aufstellen, denn die Verschiedenartigkeit des Materials bedingt auch eine verschiedenartige Behandlung desselben. Zu wenig mit Luft gefüllte Reifen drücken sich tief ein und sind auf diese Weise leicht Verletzungen ausgesetzt. Zu straff aufgepumpte hingegen sind zu wenig elastisch, man könnte dann ebensogut Vollreifen benutzen. Das Gute liegt, wie der „Praktische Wegweiser“, Würzburg, mitteilt, auch hier in der Mitte, beim Fahren soll die den Boden berührende Stelle nur mässig abgeflacht sein. Der Reifen des Hinterrades, auf welchem hauptsächlich das Gewicht des Fahrers ruht, muss entsprechend fester aufgeblasen werden, als der des Vorderrades.

Vermischtes.

Der bekannte Prozess Schäfer gegen Wölke, Braunbeck und Kohl, sowie der Widerklage Braunbeck gegen Schäfer fand am 6. Oktober vor dem königl. Landgericht Augsburg als Berufungsinstanz seine Verhandlung. Die Urteilsverkündung fand am 13. Oktober statt. Das Urteil des königl. Landgerichts ergab folgendes: Die Angeklagten Wölke, Kohl und Braunbeck werden wegen je eines Vergehens der Beleidigung, begangen durch üble Nachreden und gewöhnliche Schimpfworte, für schuldig erklärt und je in eine Geldstrafe von je fünfzig Mark verurteilt. Der Widerbeklagte Schäfer wird auf Grund seines eigenen Zugeständnisses wegen Beleidigung des Braunbeck in eine Geldstrafe von fünfzig Mark verurteilt. Von den Kosten 1. Instanz haben Wölke, Kohl und Braunbeck die seit Erlassung des Verbindungsbeschlusses vom 29. Februar laufenden Jahres entstandenen, sowie die vor diesem Beschluss auf die Klage gegen Wölke, Kohl und Braunbeck vom 23. Dez. 1898 erwachsenen Kosten zu tragen. Die auf die Klage gegen Wölke vom 1. November 1898 bis zum Verbindungsbeschluss vom 29. Februar laufenden Jahres entstandenen Kosten hat Wölke zu tragen. Die auf die Widerklage entstandenen Kosten wurden Schäfer überbürdet. Hinsichtlich der Publikationsbefugnis bleibt es bei dem schöffengerichtlichen Ausspruch, wonach Schäfer berechtigt ist, das Urteil gegen Wölke, Kohl und Braunbeck binnen einem Monat nach erlangter Rechtskraft je einmal durch Abdruck in der Augsb. Abendzeitung, in dem Radtourist, im Radfahr-Humor und im Radfahrer-Bund zu veröffentlichen. Ebenso ist Braunbeck ermächtigt, den auf die Widerklage erlassenen Ausspruch zu veröffentlichen. In sehr motivierter Weise hat das Berufungsgericht festgestellt, dass Schäfer weder einen Wortbruch hinsichtlich der Berliner Konferenz, noch einen Bruch des Ehrenwortes hinsichtlich der Besprechung mit Geisser sich hat zu Schulden kommen lassen. Ebenso wenig ist von einer gefälschten Bilanz die Rede, wie auch Beklagter Kohl nach dem verunglückten Zeugenbeweis den Vorwurf wegen St. Johann und mehrmals erhobenen Reisegeld in der Verhandlung offenherzig bedauert und zurückgenommen hat. Gegen das Urteil des königl. Landgerichts kann jeder der Beteiligten innerhalb einer Woche Revision zum Obersten Landesgerichte in München einlegen. (Radtourist.)

Bei der Motorwagen-Fernfahrt Dresden-Leipzig, am 19. d. M., hatte ein Wagen das Unglück, bei Kühren das Strassenknie nicht herauszubekommen und in grösster

Eile — in den Kührener Teich zu fahren. Glücklicherweise hat weder Ross noch Reiter Schaden genommen.

Fahrradreifen aus Papierstoff kommen in Amerika in Anwendung. Sie haben, wie der „Praktische Wegweiser“, Würzburg, schreibt, den Vorzug, dass auch bei etwaiger Verletzung das Rad gefahren werden kann, da die Reifen in einzelne luftdichte Abteilungen geteilt sind. Eine Verletzung des Reifens soll sich durch Lösungsmittel und Papierstoff mühelos wieder herstellen lassen.

Fürchterlich verunglückt ist ein junger Kaufmann, der eine Radtour von Gera nach Schleiz gemacht hatte. Er befand sich nachts auf der Heimfahrt und wurde bei Braunsvalde dadurch, dass er in eine Strassenrinne mit seinem Rad geriet, von der Maschine geschleudert. Der junge Mann fiel so unglücklich, dass er sich einen Bruch des Rückgrates in der Hüftengegend zuzog. Er lag stundenlang besinnungslos, bis man ihn auffand. Der Bedauernswerte wurde in die Klinik nach Jena gebracht; er ist am Unterkörper vollständig gelähmt.

Mit welcher Vorsicht man den Artikel „Motorwagen“ aufnehmen soll, beweist folgendes: Die Züricher Patent-Motorwagenfabrik „Rapid“ in Zürich hat vor wenigen Tagen ihre Zahlungen eingestellt und ist dadurch plötzlich und unerwartet die Firma Alfred Hupfeld, Cassel, ganz bedeutend geschädigt. Letztere Firma, welche durch den Fahrradgrosshandel in den letzten Jahren genau wie alle anderen Grosshändler unserer Branche schon grosse Summen verloren hat, vertrat für Motorwagen seit über Jahresfrist obige Fabrik für ganz Deutschland. Nun hatte H. auch 10000 Fres. auf den Abschlussvertrag anzahlen müssen, um überhaupt den Alleinvertrieb für Deutschland zu bekommen, dabei aber jeden Wagen gegen Kasse voraus unter den bekannten üblichen Zahlungsbedingungen abgenommen und wurden ihm nur 100 Fres. pro Wagen verrechnet. Mit der Zeit sind eine entsprechende Partie Motorwagen dieses Fabrikates durch H. nach den verschiedensten Plätzen verkauft und musste demgemäss die Firma Alfred Hupfeld den Käufern gegenüber die übliche einjährige Garantie für Konstruktions- und Materialfehler übernehmen. Hierdurch wurde genannte Firma in nie geahnte Prozesse verwickelt, da fast sämtliche Automobil-Inhaber jetzt vor Ablauf der Garantie auf Rückzahlung des Betrages klagten und die Prozesse sind umsoweniger aussichtsvoll für die Casseler Firma, da der Regressanspruch an die Züricher Fabrik, welche heute nicht mehr existiert, in sich zerfällt. Wenn wir auch die Firma Alfred Hupfeld bedauern können, dass dieselbe unverhofft derartige grosse Verluste erleidet, so mag es gleichzeitig eine Warnung für die anderen Händler sein, nur von einer durchaus gut fundierten Fabrik zu kaufen resp. die Vertretung zu übernehmen, überhaupt sollte sich niemand dazu verleiden lassen, durch einen entsprechend höheren Verdienst irgend ein unbekanntes Fabrikat, noch dazu von Motorwagen, aufzunehmen.

Kein Rosten mehr!

Die Chemische Fabrik von Wilhelm Schön, Werdau, liefert anerkannt bestes

Fahrrad-Rostschutz-Oel.

Durch Adolf Schön, Werdau,
Generalvertreter d. F.

Union- früher Pfeil-Fahrrad-Werke

Bock & Comp., Cöln-Meissen

hochleistungsfähig

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



Motordreiräder

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

Moritz Hille, Motorenfabrik,
Dresden-Löbtau.

247]

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.

HERMANN TIMMLER.

Abtheilung I.

Tuch-Versand direkt an
Vereine u. Private à Meter von
Mk. 3.— an.

Unübertroffene Auswahl!
Freiwill. Anerkennungs-schreiben.
Muster fr. gegen fr.!

Abtheilung II.

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

Abtheilung 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
Samaschen in grösster Auswahl und allen Preislagen.
Auswahlsendungen bereitwilligst, Versand gegen Nachnahme.

Zwickau i. S. 16.



Regina- Fahrräder

sind solid, leicht laufend
und elegant,
mit neuesten, eigenen
Verbesserungen.

Gold. Medaille.

Preise billigst.

Friemann & Wolf

Zwickau i. S.

Regina-Fahrradwerke
Gegründet 1888.