

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

X. Jahrg.

Leipzig, 22. Juni 1901.
Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

No. 13.

Für die Schriftleitung verantwortlich: **Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20.**

No. 5752.

Für den Anzeigenteil verantwortlich: **W. Vogt, Leipzig, Kurprinzstrasse 3.**

No. 8148.

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 63 Pf.; $\frac{1}{2}$ Seite M. 80; $\frac{1}{3}$ 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 nach Leipzig, Kurprinzstrasse 3 zu richten.

Schluss der Anzeigen-Aannahme: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

Die Zeitung erscheint aller 14 Tage (Sonnabends) und wird allen Mitgliedern des Sächsischen Radfahrer-Bundes 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.

Auf nach Altenburg zum X. Bundesfeste.

Auf! Sachsenbrüder! Kommt aus Euren Gauen
Nach **Altenburg**, zum zehnten Bundesfest.
Herbei aus Norden, Süden, Ost und West
Zum frohen Fest, an dem wir eifrig bauen!
Schmückt Euer Rad und nehmt am Jubel teil, —
Ertönend bald aus unsers Städtchens Mitte, —
Und Euch empfängt ein fröhliches „All Heil!“
Aus vollem Herz, nach echter deutscher Sitte.

Nach **Altenburg!** Ruft bei des Namens Klange
Nicht die Erinnerung manch' Bild Euch wach?
Euch zeigt sich mancher hohe Freudentag,
Und auch so viele noch in Leid und Drange:
Mit ihren Mannen und der Diener Tross
Seht Ihr die Kaiser in die Reichsstadt ziehn;
Es stiehlt der Räuber aus der Mutter Schooss
Die edlen Fürsten aus dem Haus Wettin.

Hier weilte Luther, und durch seine Lehre
Legt er den Keim zu neuem Christentum;
So mancher Bau ist Zeuge von dem Ruhm,
Den er errang zu seines Gottes Ehre.
Hoch ragt das Schloss, wie selten eins im Land,
Auf Fels gegründet, trotzend kühn den Stürmen,
Rings angeschmiegt gleich einem bunten Band
Die steile Stadt mit ihren vielen Türmen.

Geht's auf und ab auch in des Städtchens Strassen,
Dass Euer Stahlross fast den Dienst versagt, —
Was schert es Euch, — nur immer frisch gewagt
Und mutig fort, durch alle steilen Gassen!
Im kühlen Schatten hundertjähr'ger Bäume,
An unserm „See“ mit seinem Inselreich,
Umgaukeln Euch die süssesten der Träume,
Wo ist ein Platz so schön und diesem gleich!?

Drum Sachsenbündler, rüstet Euch beizeiten
Zur Fahrt nach unserm alten trauten Ort,
Wo wir nun bald dem edlen deutschen Sport
Zu Ehren dieses frohe Fest bereiten.
Hier kämpfen wir auch um die Meisterschaft,
Ein hohes Ziel, nach dem wir Alle streben.
Hebt doch der Sport des Volkes Thatenkraft
Und fördert Geist und Leib zu neuem Leben.

So kommt und schaut, ob uns das Fest gelungen!
Seht, dass wir treu zum Sachsen-Bunde stehn!
Lasst auch bei uns das Bundesbanner wehn,
Weibt ihm auch hier ein Hoch mit tausend Zungen!
Gastfreundlich harren Alle, gross und klein,
Bereit schon längst, Euch würdig zu begrüßen;
Ihr sollt gewiss mit uns zufrieden sein,
Wenn wir zuletzt die Feier dann beschliessen.

Und nochmals laden wir zum Bundesfeste
Nach unserm **Altenburg**, so lieb und schön!
Euch Alle wollen wir beisammen sehn
In unsern Mauern als liebwerte Gäste!
Drum kommt und seht, was Eurer Alles harrt;
Nach Altenburg! sei fürder Euch Parole!
Zum Bundesfest hin lenket Eure Fahrt,
Dem Sachsenbunde und dem Sport zum Wohle!

Altenburg, im Juni 1901.

Julius Benndorf.

Bundeskameraden! Achtung!

Mit einem Hinweis auf den der heutigen Nummer beiliegenden Anmeldebogen den Herren Bundeskameraden die ergebene Mitteilung, dass — wie alljährlich — so auch zu diesem Bundesfeste von unserem festgebenden Bezirke ein Festbuch herausgegeben wird. Inhalt sowohl wie äussere Ausstattung sind in einer dem Feste entsprechenden würdigen Weise und bitten wir um gefl. Abnahme resp. Bestells-Aufgabe. Der Preis ist ein minimaler: 75 Pfg. pro Stück. — Ferner erscheint eine „Empfehlenswerte Einkehr“, die dem Festbuche beigelegt wird. Es ist dies eine Inserattafel mit Empfehlungen besserer Hôtels und Restaurants, die wir den Herren Sportskameraden für ihre Ausflüge „ans Herz legen“ und zu berücksichtigen bitten. — Dass wir die übliche „offizielle Festpostkarte“ nicht ausser Acht gelassen, ist leicht denkbar; wir haben die Absicht, dieselbe in drei verschiedenen Sorten herauszugeben und behalten uns vor, an dieser Stelle später nochmals ausführlich darauf zurückzukommen. — Least not least sei der Herausgabe der Bundesfestzeitung Erwähnung gethan. Um dieselbe reichhaltig, wertvoller und für alle Sachsenbündler interessant zu gestalten, richtet Unterzeichneter die freundliche Bitte an befähigte Sportskameraden um gediegene kurze Beiträge in Poesie oder Prosa. Jeder Club oder Verein sende seinen Beitrag. Stoff bietet sich überall in Fülle. Dieses oder jenes Intermezzo und sonstige Begebenheit, bei Vergnügungen, Versammlungen oder Ausfahrten zugetragen, sind geeignet. Beiträge bitten allerspätestens bis 10. Juli einzusenden.

Mit dem Wunsche, keine Fehlbitte gethan zu haben, zeichnet mit kameradschaftlichem Gruss

Pressausschuss für das X. Bundesfest zu Altenburg.

Alfred Ahnert, Vorsitzender, Wenzelstr. 13.

Protest des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

An die

Königl. Ministerien des Innern und der Finanzen

Dresden.

Nachdem wir uns den Inhalt, der dieser Tage im Gesetz- und Verordnungsblatte zur Veröffentlichung gelangten Verordnung der Kgl. Ministerien vom 2. April 1901 über den Verkehr mit Fahrrädern auf den öffentlichen Wegen völlig klar gemacht haben, können wir nicht umhin, als Vertretung sowohl des hinter uns stehenden Verbandes als auch in Wahrung der Interessen der darin mit uns wohl ohne Weiteres übereinstimmenden gesamten Radfahrerschaft des Königreichs Sachsen gegen verschiedene der neuen Bestimmungen Stellung zu nehmen und an die Kgl. Ministerien hiermit die Bitte zu richten, dieselben möchten die Verordnung einer teilweisen Umgestaltung unterziehen und zwar:

1. dem § 5 in Anlehnung an die früheren Bestimmungen folgende Fassung geben: „Während der Dunkelheit, d. h. in der Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang, ist jedes in Benutzung befindliche Fahrrad mit einer hellbrennenden Laterne zu versehen. Ihr Licht muss nach vorn fallen, ihre Gläser dürfen nicht farbig sein.“

2. § 12 als den nachstehend angezogenen reichsgesetzlichen Bestimmungen zuwiderlaufend fallen lassen und an seiner Stelle die Vorschrift in § 1 Abs. 1 der Verordnung vom 23. November 1893 wieder herstellen, event. höchstens eine freiwillige Radfahrer-Legitimationskarte in der von uns nachstehend beschriebenen Weise einführen.

3. zu § 15 alle event. noch Anwendung leidenden Bestimmungen anderer Verordnungen aufnehmen.

4. die in § 15 Abs. 2 gedachten Befugnisse der unteren Polizeibehörden zu besonderen Anordnungen etwa in dem von uns nachstehend gekennzeichneten Umfange scharf begrenzen.

5. bis zur erfolgten Umgestaltung aber das Inkrafttreten der bezeichneten Bestimmungen der neuen Verordnung aussetzen.

Zur Begründung

unseres Ansuchens gestatten wir uns das Folgende anzuführen:

Zu 1. § 5 der neuen Verordnung bestimmt: „Während der Dunkelheit, sowie bei starkem Nebel ist jedes Fahrrad mit einer hellbrennenden Laterne zu versehen“. — Die bisherige Verordnung bestimmte im § 1 Abs. 3: Es (jedes Fahrrad) hat weiter in der Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis zu einer halben Stunde vor Sonnenaufgang während der Benutzung eine möglichst hoch anzubringende hellbrennende Laterne zu tragen“ u. s. w.

Während also bisher die Zeit der Beleuchtung scharf begrenzt war, ist an Stelle des bestimmten Begriffes nunmehr der unbestimmtere Begriff: „Während der Dunkelheit“ getreten. Den Polizei- und Strassenaufsichtsbeamten bleibt es überlassen, die Bestimmung auszulegen. Ob diese Auslegung allenthalben eine gleichmässige sein wird, so dass es deshalb ohne jeden Widerstreit abgeht, müssen wir dahin gestellt sein lassen. Ganz dasselbe ist der Fall bez. der in der neuen Verordnung offen gelassenen Fragen, ob auch geschobene

Fahrräder zu beleuchten sind. Früher war derselben durch die klaren Worte: „während der Benutzung“ die Spitze abgebrochen. Diese Worte haben in der neuen Verordnung nicht mit Aufnahme gefunden. Es drängt sich uns daher die Frage auf: Ist thatsächlich etwa beabsichtigt, die Beleuchtung auch für geschobene Räder einzuführen? Dieses würde unserer Meinung nach eine ungleiche Behandlung der Fahrräder gegenüber den Abends auf der Strasse fortbewegten Kinderwagen, Karren usw. bedeuten, für welche die Beleuchtung überhaupt nicht vorgeschrieben ist. Das geschobene Fahrrad, insbesondere das in weitaus überwiegender Zahl in Frage kommende Zweirad, steht ihnen allen in Bezug auf Ungefährlichkeit für den übrigen Verkehr sicherlich nicht nach. Die Verpflichtung zur Beleuchtung geschobener Räder würde eine unendliche Härte für solche bedeuten, denen bei einer Fahrt im Freien die Laterne aus irgend welchen Gründen versagt oder die sie bei stürmischem Wetter nicht brennend erhalten können. Solche Fälle gehören nicht zu den Seltenheiten. Um Bestrafungen in dieser Richtung zu vermeiden, die von den Betroffenen als hart empfunden werden müssen und damit es in streitigen Fällen nicht erst zu gerichtlichen Entscheidungen zu kommen braucht, dürfte eine veränderte, Zweifel ausschliessende Fassung des § 5 der neuen Verordnung und die Wiedereinführung einer scharfen Begrenzung der Zeit der Beleuchtung angezeigt sein.

Die neue Bestimmung, dass ein Fahrrad auch bei starkem Nebel zu beleuchten sei, offenbar also auch bei solchem am Tage, da für die Nachtstunden die Beleuchtung sowieso vorgeschrieben ist, stellt das Fahrrad unter eine Ausnahmebestimmung, denn einmal besteht eine gleiche Vorschrift weder für Fuhrwerke, denen das Rad sonst immer gleich gestellt wird, noch ist eine solche für Kraftfahrzeuge eingeführt worden. Dabei wird sicherlich mit dem Fahrrad verhältnismässig nicht im Entferntesten soviel Unheil angerichtet, als mit irgend einem anderen Fahrzeuge, wie auch statistisch nachgewiesen werden kann. Der Erfolg der Beleuchtung bei Nebel am Tage dürfte im Uebrigen unzweifelhaft ein recht sehr geringer sein. Weder dem Radfahrer noch dem anderen Verkehr auf der Strasse kann sie viel nützen, da eine Wirkung des Laternenscheines dann gar nicht zur Geltung kommen wird. Zweckmässiger dürfte die Vorschrift sein, dass bei starkem Nebel vorsichtig zu fahren ist. Nicht unerwähnt wollen wir lassen, dass die Beleuchtung bei Nebel unseres Wissens in anderen deutschen Staaten nicht vorgeschrieben ist, dass also Sachsen mit dieser Vorschrift allein dastehen dürfte. Abgesehen von dem allen ist der Begriff „starker Nebel“ ein schwer fassbarer. Auch seine Auslegung wird zunächst den unteren Polizei- und Strassenaufsichtsbeamten zufallen. Ob diese Auslegung sowohl als die sonst vorstehends von uns erwähnten Auslegungen, die gegebenen Falles selbst dem zur Entscheidung angerufenen Gerichte Schwierigkeiten verursachen dürften, stets so ausfallen können und werden, dass jeder Einsichtsvolle sich ohne Widerspruch damit abfindet, dürfte zu berechtigten Zweifeln Anlass geben.

Wir bitten aus allen diesen Gründen, die Verpflichtung zur Beleuchtung bei starkem Nebel wieder zu beseitigen und im Uebrigen dem § 5 der Verordnung eine Fassung in der von uns vorgeschlagenen Weise geben zu wollen.

Zu 2. Wenn wir gegen den § 12 der neuen Verordnung vorstellig werden, so geschieht dieses vor Allem aus Gründen vom rechtlichen Standpunkt aus. Es heisst in demselben, dass jeder Radfahrer, der seinen Wohnsitz im Kgr. Sachsen oder einem anderen Staate mit gleicher Einrichtung habe, eine Radfahrkarte bei sich führen und den Aufsichtsbeamten auf Verlangen vorzeigen müsse. Diese Vorschrift ist in Sachsen völlig neu, und es liegt infolgedessen nahe, sie auf ihre gesetzliche Grundlage hin zu prüfen, schon deshalb, weil für andere Fahrzeuge Leitende oder Benutzende eine gleiche Verpflichtung nicht besteht. Nach reiflicher Prüfung haben wir nun die Ueberzeugung gewonnen, dass die Einführung der Radfahrkarten unzweifelhaft im Widerspruche steht mit § 1 Abs. 1 des auch jetzt noch geltigen Bundesgesetzes vom 12. Oktober 1862 über das Passwesen (Bundesgesetzblatt S. 33 v. J. 1867), dort heisst es, dass Bundesangehörige zum Aufenthalte und zum Reisen innerhalb des Bundesgebietes keines Reisepapieres bedürfen. Als ein solches stellt sich jedenfalls eine Radfahrkarte dar, gleichviel ob ihre Bezeichnung eine von der eines Reisepapieres verschiedene ist. Sie hat mit dem letzteren den Zweck gemeinsam als Ausweis gegenüber einer Behörde bez. einem ihrer Beamten zu dienen. Ihre Einführung bedeutet sonach die Wiedereinführung der im Jahre 1867 aufgehobenen Passpflicht. Zu deren nur vorübergehend zulässigen Wiedereinführung ist jedoch nach § 9 des anges. Gesetzes lediglich das Bundes (jetzt Reichs-) Präsidium und zwar auch nur in den daselbst näher bezeichneten Fällen, deren keiner hier vorliegt, befugt. Auf eine solche Befugnis dürften sich hingegen die Kgl. Ministerien nicht stützen können. Sie dürfte sich insbesondere nicht ableiten lassen aus dem sächs. Gesetze vom 2. Juli 1872 (Gesetz- u. Verordnungsblatt S. 329), denn nach § 2 desselben werden die Kgl. Ministerien nur ermächtigt, die zur Regelung des Verkehrs auf den öffentlichen Strassen und zu deren Schutze erforderlichen polizeilichen Vorschriften im Verordnungswege zu erlassen.“ Daraus ist wohl kaum die Ermächtigung zur Einführung von Radfahrkarten zu entnehmen, weil der hier doch nur bei Zuwiderhandlungen gegen wegepolizeiliche Bestimmungen in Betracht kommende Ausweis über die Person im innersten Grunde mit dem Verkehr auf öffentlichen Wegen und deren Schutze nichts gemein hat. Selbst wenn diese Ermächtigung aus anderen, uns nicht gegenwärtigen landesgesetzlichen Bestimmungen abgeleitet werden könnte, so würden letztere doch gegenüber dem erwähnten Gesetze vom 12. Oktober 1867 gegenstandslos sein, weil

1. nach § 10 Abs. 2 desselben alle entgegenstehenden Vorschriften vom 1. Januar 1868 ab ausser Kraft treten und

2. weil nach der Verfassung des Norddeutschen Bundes bez. des Deutschen Reichs Bundes- bez. Reichsgesetz vor Landesgesetz geht, folglich etwaige nach dem 12. Oktober 1867 erlassene landesgesetzliche Bestimmungen, die das mehrerwähnte Bundesgesetz ganz oder teilweise unwirksam machten, von vornherein unzulässig sein würden.

Für den Fall, dass die Anwendung des Begriffes „Reisepapiere“ auf die Radfahrkarten als noch irgendwie zweifelhaft hingestellt werden könnte, nehmen wir Bezug auf die Seite 81 des Sächs. Wochenblattes vom Jahre 1900 abgedruckte Verordnung des Kgl. Ministeriums des Innern vom 26. März 1900 — Nr. 382 IIa. Wenn in derselben die lediglich zur polizeilichen An- und Abmeldung zu benutzenden Abmeldescheine als im Widerspruche zu dem Bundesgesetze über das Passwesen stehend hingestellt und folglich unter den Begriff „Reisepapier“ gefasst werden, so muss dieser Begriff erst recht auf die doch thatsächlich bei der Reise, mag sie gross oder klein sein und, im weitesten Sinne ausgelegt, selbst nur innerhalb eines Ortes stattfinden, mitzuführende Radfahrkarte anzuwenden sein.

Durch die Einführung der Radfahrkarte dürfte sich das Kgl. Ministerium des Innern seinerseits in Widerspruch zu seiner eben angezogenen Verordnung vom 26. März 1900 setzen und zwar insofern, als es darin klar und deutlich ausspricht, dass Jedermann selbstverständlich das Recht habe, sich den Polizeibehörden gegenüber durch beliebige Legitimationspapiere auszuweisen, dass den zum Ausweise Verpflichteten die Wahl der zu beschaffenden Papiere nicht abzuschneiden und dass es bedenklich sei, sie hierin zu beschränken. Die Einführung der Radfahrkarte beschränkt die Radfahrer in der Auswahl der Legitimationspapiere, sie belästigt sie auch insofern, als sie die Karten ständig bei sich führen und den Aufsichtsbeamten auf deren jederzeitiges Verlangen vorzeigen sollen, selbst dann, wenn sie kurze Fahrten innerhalb eines Ortes unternehmen, in dem sie den Aufsichtsbeamten bekannt sind, wenn sie also gar keinen Anlass haben, ein Ausweispapier bei sich zu führen. Die Vorschrift in § 3 des Bundesgesetzes vom 12. Oktober 1867, wonach für Jeden die Verpflichtung besteht, sich auf amtliches Erfordern über seine Person genügend auszuweisen, kann nach dem ganzen Sinne dieses Gesetzes nur dann in Frage kommen, wenn eine Person den Beamten einer Behörde unbekannt ist und wenn überhaupt die Notwendigkeit des Ausweises vorliegt, die selbst bei Feststellung leichter Uebertretungen von Polizeivorschriften nicht immer als unbedingt vorhanden anzusehen sein dürfte. Dann steht es Jedem nach dem Vorhergesagten frei, sich nach seiner Wahl beliebiger Ausweis-papiere zu bedienen.

Dass übrigens die Radfahrkarte lediglich als Ausweis dienen soll, folgt aus § 12 unter c der neuen Verordnung, wo von einem „anderweitigen genügenden Ausweis“ gesprochen wird.

Wir würden weniger gegen die Radfahrkarte einzuwenden haben, wenn sie

1. eine freiwillige, von Jedem nach seinem Willen zu entnehmende Karte wäre, die ihr Inhaber im Falle von Uebertretungen wegepolizeilicher Vorschriften dem ihn dabei betreffenden Beamten als Ausweis vorzeigen könnte,

2. Geburtstag, Geburtsort u. s. w. enthielten, um als vollwertiger Ausweis gelten zu können,

3. eine unbegrenzte Giltigkeitsdauer besässe, überhaupt

4. der bisher in ähnlicher Weise in der Stadt Dresden bestandenen Karte entspräche.

In der zwangsweisen Einführung der Karte können wir einen Fortschritt nicht erblicken, weil sich daraus Belästigungen für die Gesamtheit der Radfahrer ergeben. Solange als nicht nach dem Grundsatz „Gleiches Recht für Alle“, eine ähnliche Einrichtung für Geschirrführer, Kutscher, Reiter usw. getroffen ist, für die sie mindestens dieselbe Berechtigung hätte, wie für die Radfahrer, muss letzteren die Einführung der Karte als eine Ausnahmemassregel erscheinen, deren Notwendigkeit ihnen nicht einleuchten wird, schon deshalb nicht, weil ihre Person erforderlichen Falles auch durch das bisher vorgeschriebene Namensschild zu ermitteln ist.

Die Namensschilder, deren weitere Führung in der neuen Verordnung nicht vorgeschrieben wird, hatten sich in Sachsen gut eingebürgert, so dass eine andere Einrichtung unseres Erachtens sich kaum als dringend notwendig herausgestellt haben dürfte. Die plötzliche Aufhebung der Namensschilder bedeutete für die ohnedies darniederliegende Industrie übrigens eine finanzielle Schädigung, die deshalb um so schwerer ins Gewicht fiel, weil Sachsen so ziemlich der einzige Staat gewesen sein dürfte, der die Anbringung eines solchen Schildes vorschrieb. Die vorhandenen Vorräte würden grösstenteils unbrauchbar.

Zu 3. Wenn es in § 15 der neuen Verordnung heisst, dass im Uebrigen auch für Radfahrer verschiedene, nicht besonders erwähnte Bestimmungen zweier anderer Verordnungen Anwendung leiden soweit dieselben anwendbar und nicht durch die neue Verordnung abgeändert sind, so dürfte dies geeignet sein, einen unsicheren Rechtszustand für die Radfahrer zu schaffen. Denn man stellt es damit in das Ermessen der unteren Behörden, die fraglichen Bestimmungen anzuwenden und für den einzelnen Fall auszulegen. Entbehren aber selbst die unteren Behörden einer Anleitung darüber, in welchen Grenzen sich diese Auslegung bewegen soll, so dass leicht möglicher Weise deshalb bei ihnen Zweifel auftauchen können, so dürfte letzteres um so mehr der Fall sein, bei einem einfachen Radfahrer, dessen Gedanken sich vielleicht ständig mit ganz fernliegenden beruflichen Angelegenheiten beschäftigen müssen. Er, der unmöglich immer ein so scharfes Denkungs- und Unterscheidungsvermögen für die Auslegung von Polizeiverordnungen besitzen wird, als ein Beamter, von dem dieses vorausgesetzt werden kann, wird meist nicht wissen, was von diesen Bestimmungen anwendbar auf ihn ist. Er wird, wenn er selbst im Besitze der neuen Verordnung ist, in der Regel noch im Unklaren darüber sein, was er ausser den Vorschriften dieser Verordnung noch zu beachten hat. Die Möglichkeit, sich jene event. anwendbaren Verordnungen zu beschaffen, wird ihm zunächst abgeschnitten sein, denn diese sind in längst vergriffenen Gesetz- und Verordnungsblättern enthalten. Die betr. Vorschriften stehen für ihn also lediglich auf dem Papier, erst durch die Bestrafung in Zuwiderhandlungsfällen wird er belehrt werden, dass er nach der oder jener Bestimmung einer ihm völlig unbekanntem Verordnung etwas nicht thun darf und strafbar ist. Wir glauben mit Recht annehmen zu dürfen, dass ohne erhebliche Mühe die anwendbaren Bestimmungen herausgezogen und in die neue Verordnung aufgenommen werden könnten. Dann würde jeder Radfahrer im Stande sein, sich einen genauen Ueberblick darüber zu verschaffen, was er darf oder nicht darf.

Zu 4. Nach Absatz 2 des § 15 ist den Polizeibehörden auch weiterhin die Befugnis gewahrt worden, besondere Anordnungen zu erlassen. Solche können sich nur erforderlich machen wegen Fragen, die ausserhalb des Rahmens der ausführlichen neuen Verordnung liegen. Seither ist nun von dieser Befugnis schon hier und da ein Gebrauch gemacht worden, den wir ohne auf Einzelheiten erst eingehen zu müssen, als einen zu umfassenden bezeichnen zu können meinen. Zuviele Einzelvorschriften verfehlen jedoch ihren Zweck sehr häufig, besonders bei ausserhalb ihres Geltungsbereiches wohnhaften Radfahrern, die über die grosse Menge derselben schon deshalb nicht immer unterrichtet sein können, weil sie sich fast fortwährend ändern und alle etwaigen Zusammenstellungen bald hinfällig machen. Aus diesen Gründen können wir es nicht anders als höchst wünschenswert bezeichnen, dass die Befugnis, die wir als in manchen Fällen nötig, gern anerkennen, scharf begrenzt und auf das nur unbedingt notwendige Mass zurückgeführt wird. Wir glauben es als völlig genügend bezeichnen zu können, wenn den unteren Behörden nur etwa die Befugnis erteilt würde:

1. auf bestimmten Strassenstrecken, welche eng oder thatsächlich verkehrsreich sind, vorsichtiges Fahren vorzuschreiben oder, wenn das wirklich nicht zu umgehen sein sollte, das Fahren ganz zu verbieten.

2. event. das Befahren sehr abschüssiger Strecken, aber nur für unsichere Fahrer (Anfänger usw.) etwa durch ein Zusammenwirken mit den Radfahrverbänden und Vereinen aufzustellende Tafel des Inhaltes: „Vorsicht für Radfahrer. Unsichere Fahrer haben abzusteigen und das Rad bis . . . zu führen!“ zu verbieten, denn für sichere Fahrer abschüssige Strecken zu verbieten, dürfte in einer Zeit, in der es auf ihr Vorhandensein hin und ziemlich leicht kontrollierbare, völlig sichere Bremsen giebt, sicherlich so gut wie kein Grund vorliegen.

3. event. wegen der Benutzung der besonderen Radfahrwege Bestimmungen zu erlassen und

4. event. wegen des Verkehrs auf den Strassen, welche von Strassenbahnen befahren werden, nähere Anordnungen (wegen des Ausweichens usw.) zu treffen.

Noch empfehlenswerter dürfte es übrigens sein, Bestimmungen zu 4 für das ganze Land in die neue Verordnung noch aufzunehmen.

Im Interesse der sich aus allen Bevölkerungsklassen zusammensetzenden Radfahrerschaft des ganzen Kgr. Sachsen bitten wir letzterer volle Berücksichtigung zuteil werden zu lassen und zeichnen in Erwartung eines günstigen Bescheides in Ehrerbietung

Der Bundesvorstand und die Rechtsschutzkommission des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Horst Wolff. Gustav Baumann.

Die Kunst, eine Anhöhe hinauf zu fahren.

Weshalb kann ich keinen Hügel hinauffahren? So hört man oft unerfahrene Radfahrer klagen und es werden oft viele unnütze Ratschläge hierüber gegeben, weshalb wir uns verpflichtet fühlen, das Wort zu nehmen, um über dies wichtige Thema einige Bemerkungen zu machen, zu denen wir durch achtjähriges Radeln in dem sehr coupirten Terrain Norwegens einige Berechtigung zu haben glauben.

Der unglückliche Radfahrer, der nie in seinem Leben im Stande gewesen ist, eine Steigung von 1:15 auf seiner schweren Strassenmaschine zu überwinden, hat gewöhnlich die falsche Idee, dass geradezu Riesenkräfte dazu gehören, eine solche Anhöhe hinauf zu fahren, während gerade in diesem Falle etwas Energie und Uebung leichter über die physische Kraft siegt wie sonst. Ich habe oft eine junge und behende Dame mit Leichtigkeit einen steilen Hügel hinauffahren sehen, während ihr Bruder, ein kräftiger junger Mann, selten auch nur die Hälfte desselben erreichte, bis er die rechte Art endlich entdeckt hatte.

Ich erinnere mich noch deutlich, wie ich in meinen jungen Jahren vergebens versuchte, einen ziemlich steilen Hügel hinauf zu fahren, indem ich mich so weit wie möglich zurücklehnte und die Handgriffe der Lenkstange mit aller Macht packte, weil mir ein älterer Radfahrer, der nichts von der Sache verstand, erklärt hatte, dass man nicht mit seinem Körpergewicht wirken dürfe, weil dies die Maschine ruiniere. Mein Fahrrad

war eine gewöhnliche Strassenmaschine und wog 40 Pfund. Ich sass im Sattel wie ein Mehlsack und versuchte nach dem Rate meines Freundes mit ausschliesslicher Anwendung meiner Muskelkraft zu fahren, aber mit dem Resultat, dass ich die Lenkstange verbogen hatte, ehe ich die Hälfte der Anhöhe erreichte.

Seitdem bin ich dieselbe Anhöhe hunderte von Malen hinauffahren und zwar mit einem Strassen-Racer von nur 19 Pfund Gewicht, ohne dass die Maschine den geringsten Schaden erlitten hat.

Jeder, der die Kunst des Boxens versteht, weiss, wie unmöglich es ist, einen kräftigen Schlag zu führen, ohne den Schlag mit seinem Körpergewicht zu unterstützen, und ganz dasselbe System gilt beim Hinauffahren einer Anhöhe. Man versteht nicht die Kunst, einen Hügel hinauf zu fahren, wenn man sein Körpergewicht nicht gerade über das niedergehende Pedal anbringt.

Zu unseren Zeiten, wo es gilt, so schnell wie möglich vorwärts zu kommen, legen die Bahn-Rennfahrer nicht soviel Gewicht auf die Knöchelgelenkbewegung, aber das muss der Tourenfahrer unter allen Umständen thun, denn die Maschine würde in demselben Augenblicke stehen bleiben, in welchem die Pedale auf einen toten Punkt kommen.

Bei der Fahrt einen Hügel hinan wirkt das Gesetz der Trägheit nicht, das Fahrrad läuft nicht einen Zoll weiter, als man es vorwärts treibt und deshalb

muss man, sobald das Pedal nach oben geht, den Absatz senken und es vorwärts stossen, unterstützt von einem kleinen Zug an der Lenkstange, ein Zug, der den Fahrer vorwärts und herunterzieht, so dass sein Schwerpunkt genau über dem niedergehenden Pedalarm sich befindet. Nur die Erfahrung lehrt, wie weit man sich vorne überlehnen muss.

Wenn der Sattel gerade über der Pedalachse angebracht ist, gehört dazu nur wenig, aber dafür wird es um so schwieriger, das Pedal vorwärts zu stossen, gerade nachdem es den toten Punkt berührt hat. Um eine bestimmte Stellung zu bezeichnen, so muss der hinterste Rand des Sattels ca. 11 Zoll hinter der Pedalachse angebracht sein und die Handgriffe niedriger oder weiter nach vorn, denn dies führt sonst dazu, dass man seinen Sitz im Sattel verliert, wenn man an ihnen zieht, da es zuweilen vorkommt, dass der Schwerpunkt vor den Pedalen entsteht, anstatt gerade über denselben.

Ein Wechseln der Stellung ist auf einem langen Hügel nötig, da der Fahrer sonst zu sehr abgemattet wird.

Man darf absolut nicht von der einen Stelle zur anderen rücken, um das Gewicht auf die Pedale wirken zu lassen. Alles, was nötig ist, besteht darin, den Schwerpunkt gerade über ihnen anzubringen.

Zuweilen kann es natürlich beim Hinauffahren eines ausnahmsweise steilen Hügels vorkommen, dass man unmöglich im Sattel sitzen bleiben kann, sondern sich erheben und auf den Pedalen stehend fahren muss, doch ist man dann nicht Meister in Knöchelgelenkbewegungen, so dass man das eine Pedal vorwärts stossen kann, sobald das andere den toten Punkt erreicht hat, so wird die Maschine unweigerlich stehen bleiben.

Kann man dagegen über einen hohen Hügel auf diese Weise fahren, so darf man sicher sein, dass nun nichts mehr zu lernen und zu fürchten ist.

Obwohl die Stellung natürlich ermüdend, wende ich sie doch häufig auch bei gewöhnlichen Hügeln an, um andere Muskeln dabei ruhen zu lassen. Die Stellung ist namentlich praktisch, wenn man mit hoher Uebersetzung fährt und obschon mir, wie bereits erwähnt, ältere Radfahrer stets gesagt haben, dass dies die Maschine ruinieren würde, so habe ich nun drei Jahre auf einem leichten Strassen-Racer stets auf diese Weise gefahren, ohne dass mir das Geringste geschehen ist, aber man muss natürlich dafür sorgen, dass die Bewegung ebenmässig bleibt, ohne Puff und Stoss.

Nordd. R.-B.

Eine französische Stimme über die deutsche Konkurrenz.

Im Pariser „Auto-Vélo“ äussert sich Georges Prade über die Niederlage der Franzosen in dem Rennen der Schnellfahrer wie folgt:

„Was wir voraussahen, ist thatsächlich eingetroffen. Wir haben ohne Unterlass immer und immer wieder die Fabrikanten auf die Gefahr aufmerksam gemacht, welche ihnen droht, wenn sie der ausländischen Konkurrenz Thür und Thor öffnen. Der erste Sieg eines ausländischen Wagens in Frankreich giebt nun zu recht erbaulichen Schlussfolgerungen Anlass, denen man sich nicht entziehen können wird.

Momentan steht das siegreiche Vehikel im Mittelpunkt des Interesses und wird von allen Seiten mit kritischen Blicken gemustert. In zwei Monaten wird der Mercedes-Wagen anlässlich des Rennens um den Bennett-Preis neuerdings die Aufmerksamkeit auf sich lenken. Ich glaube, wenn uns irgend ein Vehikel in diesem internationalen Wettkampfe gefährlich werden kann, so sind es die Mercedes-Wagen. Wir hatten es in der That noch nicht erlebt, dass ein fremdes Fahrzeug nicht nur eine bedeutende Schnelligkeit erreichte — hierin hatte es schon Vorgänger. —, sondern eine so lange und beschwerliche Rennstrecke auf so schlechten Strassen, wie jene beim Uebergang über das Esterelgebirge, siegreich hinter sich brachte.

Man muss nach dieser Leistung zugeben, dass man in Deutschland nicht nur in der Fabrikation von Motoren, was ja von den Daimler-Werken nicht anders zu erwarten war, sondern auch im Automobilbau grosse Fortschritte gemacht hat. In dieser Beziehung möchte ich das Rennen vom Montag als einen historisch merk-

würdigen Tag in der Geschichte des Automobilmus bezeichnen. Der deutsche Erfindergeist schafft mit Ausdauer und Methode. Gerade deshalb kann ich nicht genug auf die Gefahr hinweisen, die für uns in der deutschen Konkurrenz liegt. Wie Deutschland über die englische Metallindustrie Herr geworden ist und hierin nunmehr einzig dasteht in der Welt, kann es auch in der Automobil-Industrie die Hegemonie an sich reissen. Die Weltausstellung hat uns in dieser Hinsicht in recht betrübender Weise die Augen geöffnet. Trachten wir, dass sich das Bild im nächstjährigen „Salon“ für uns günstiger gestaltet.

Der Mercedes-Wagen wiegt ohne Besetzung 1053 kg. Der Motor hat vier stehende Cylinder und entwickelt bei 1000 Touren 35 HP. Die nach dem System Maybach konstruierte Zündung ist mit einem kontinuierlich rotierenden Anker ausgestattet. Die Ansaugventile werden von einem Regulator derart gesteuert, dass man nach Belieben mit 1, 2, 3 oder 4 arbeitenden Cylindern fahren kann. Die Zünder sind unzerbrechlich, der Funke ist sehr lang und sehr heiss. Der riesige Motor wird durch 7 Liter Wasser gekühlt. Auf einer Strecke von 462 km hat man kaum einen Deciliter Kühlwasser verloren. Der Radiateur hat die Gestalt einer Honigwabe und besteht aus 5800 Röhren. Ein automatischer Ventilator erzeugt daselbst eine Art leeren Raum und unterstützt die Wirkung des Radiateurs, so dass die Wassertemperatur auf 50 Grad erhalten bleibt. Die Einschaltung erfolgt mittelst einer elastischen Kuppelung und wird dadurch stossfrei gemacht. Die vier Geschwindigkeitsgetriebe sind in einem



hermetischen Gehäuse eingeschlossen. Die Wellen sind nicht parallel zu einander gelagert.

Die genauen Ziffern für die vier Geschwindigkeiten (bei 1000 Touren und einem Zahnrad von 20 Zähnen) sind:

1. Geschwindigkeit 29,2 Kilometer in der Stunde,
2. " 47,3 " " " "
3. " 83,7 " " " "
4. " 120 " " " "

Die letzte Geschwindigkeit kann erst bei voller Fahrt erreicht werden. Das aus Krupp'schem Nickelstahl hergestellte Differential wird von rückwärts durch ein Winkelgetriebe kommandiert. Die Transmission erfolgt ohne Ketten.

Das Wagengestell ist aus Metall mit stählernem Winkelbeslag. Es bildet federnde Arme, weshalb keine Wagenfedern verwendet werden. Seine Höhe beträgt vom Boden aus 57 cm, der tiefste Punkt liegt nur 28 cm über demselben. Es erklärt sich dies durch die Nebeneinanderlängerung der beiden Zahnradwellen. Die Vorderräder messen 910, die Hinterräder 1120 mm,

sind also fast gleich; die Pneumaticreifen haben 90, resp. 120 mm.

Die drei metallischen Doppelbremsen wirken nach beiden Richtungen und werden, was neu ist, durch eine spezielle Wasserzirkulation gekühlt. Diese Vorrichtung ist eine der Ursachen des letzten Sieges gewesen.

Die stossfreie Lenkung wird durch ein Volant und einen kugelförmigen, von endloser Schraube betriebenen Sector besorgt. Die Lenkachse liegt mit dem Rade in einer Ebene, ein Problem, dessen Lösung seit Langem versucht wurde.

Die Rollenlager sind nach dem Entwurfe des bekannten Ingenieurs Lorenz aus Karlsruhe konstruiert. Die Zentralschmierung wird vom Motor selbst betrieben. Der Motor besorgt also die Zündung, Kühlung und Schmierung automatisch. Er wiegt samt den Schwungrädern, Einschaltungen, dem magnet-elektrischen Apparat der Pumpe und Kühlvorrichtung 238 kg. Was will man noch mehr? Das lenkbare Luftschiff kann nicht mehr fern sein."



Amtlicher Teil.

Adresse für alle die Bundesverwaltung, Sportausschuss u. s. w. betreffenden Schriftstücke:

Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.

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

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

Bekanntmachungen des Bundes-Vorstandes.

Nächste Bundesvorstands-Sitzung.

Donnerstag, den 4. Juli 1901, abends 8 Uhr, im Hotel „Stadt Nürnberg“, Leipzig, Bayerschestr. 8/10.

Zur gefl. Beachtung.

Um den Wünschen unserer Mitglieder gerecht zu werden und eine genaue Abgrenzung der Bezirke zu ermöglichen, ersuchen wir sämtliche Bezirksvertreter, resp. die geehrten Bezirksvorstandschäften, die Grenzorte ihres Bezirkes namhaft zu machen, damit der Bundesvorstand dann selbst die Regelung vornehmen und die richtige Abgrenzung bekannt geben kann, resp. jedem Bezirke eine Karte von Sachsen mit der genauen Aufzeichnung der Grenze eines jeden Bezirkes übermitteln kann.

Der Bundesvorstand des Sächs. Radf.-Bundes.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Bekanntmachung!

Der diesjährige **Bundestag** des S. R.-B. findet am 27., 28. u. 29. Juli cr. in **Altenburg** statt.
Bezirksvertreterversammlung bez. Sitzung des erweiterten Bundesvorstandes: Sonnabend, den 27. Juli, vormittags 10 Uhr, im „Felsenkeller“ (Löhe's Weinstuben).

Bundeshauptversammlung: Sonnabend, den 27. Juli, nachmittags 3 Uhr, ebendasselbst.

Die verehrlichen Mitglieder des Bundesvorstandes, Sport-, Zeitungs-, Rechtsschutz- u. Kartellausschusses, die Herren Bezirksvertreter, Bezirksvorstandsmitglieder und alle treuen Bundeskameraden ladet zu ernster Arbeit und frohem Feste herzlichst ein

der Bundesvorstand des Sächs. Radf.-Bundes.
Horst Wolff, Vorsitzender.

Bekanntmachung.

Anträge zum Bundestag sind unter allen Umständen schriftlich einzureichen und umgehend der Bundesverwaltungsstelle Leipzig, Hohestrasse 48 zu übermitteln.

Zur Stellung von Anträgen sind berechtigt:

- a) der geschäftsführende Bundesvorstand, b) der Sportausschuss, c) der Zeitungsausschuss, d) der Rechtsschutz-Ausschuss, e) die Bezirke, f) die Orts- bez. Bundesvereine, g) alle Bundesmitglieder, wenn deren Anträge von wenigstens 20 Bundesmitgliedern unterzeichnet sind.
Alle Bundesmitglieder sind stimmberechtigt.

Der Bundesvorstand des Sächs. Radf.-Bundes.
Horst Wolff, Vorsitzender.

Bekanntmachung.

Tagesordnung für die X. Bundes-Hauptversammlung.

1. Wahl von zwei Urkundenführern für die X. Bundes-Hauptversammlung.
 2. Bericht des Bundesvorsitzenden über den Mitgliederbestand und die Thätigkeit des Bundes während der Zeit vom Bezirksvertretertage in Mittweida bis zum Bundesfeste.
 3. Bericht des Vorsitzenden des Sportausschusses.
 4. Satzungsgemäße Wahl des Bundesvorstandes, des Sportausschusses, der Rechtsschutz-Kommission, des Zeitungszahlmeisters und eines Beisitzers zum Zeitungsausschusse aus dem geschäftsführenden Bundesvorstande, sowie der Vertreter des Bundes im Kartell Deutscher Wanderfahrer.
Die Wahlen erfolgen durch Stimmzettel. Es entscheidet Stimmenmehrheit.
 5. Wahl von drei Kassenprüfern zur Vorprüfung der Kasse zum nächsten Bezirksvertretertage.
 6. Erledigung eingegangener Anträge.
 7. Wahl des Ortes für den nächsten Bundestag.
- Alle Mitglieder sind stimmberechtigt.
Als Ausweis der Mitgliedschaft gilt das Bundeszeichen mit 1901er (kaiserrot) Mitgliedskarte.

Der Bundesvorstand des Sächs. Radf.-Bundes.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Bundes-Tourenbuch und Bundes-Wegekarte betreffend.

Hierdurch erlauben wir uns, wiederholt bekannt zu geben, dass das jetzt erschienene Tourenbuch nur an die **neu aufgenommenen** Mitglieder gratis verabfolgt werden kann, während allen übrigen Bundesmitgliedern, welche für das Jahr 1901 erneuert haben, die neue Bundeswegekarte von Sachsen unentgeltlich zugesandt werden wird.

Der Versand der Karte kann erst Anfang nächsten Monats erfolgen, da selbige früher nicht fertiggestellt werden kann.

Die für das Jahr 1901 neu aufgenommenen Mitglieder erhalten die erwähnte Bundeswegekarte bei Erneuerung ihrer Mitgliedschaft für das Jahr 1902.

Der Preis eines Tourenbuches beträgt **Mk. 1.25**, einer Bundeswegekarte **Mk. 1.—** exclusive Porto und sind solche vom Bundeszahlmeister oder an der Geschäftsstelle gegen Voreinsendung oder Nachnahme des Betrags, jedoch nur für Mitglieder des S. R.-B. zu beziehen.

Der Bundesvorstand des Sächs. Radf.-Bundes.
Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Eintrittsgeld und Bundesbeitrag:

Von jetzt ab neu eintretende Mitglieder zahlen **Mk. 4.—** Eintrittsgeld und **Mk. 6.—** Jahressteuer; Damen dagegen nur **Mk. 3.—** Jahressteuer und **Mk. 4.—** Eintrittsgeld.

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.

Den Betrag bitten wir nach erfolgter Aufnahme an unseren Bundeszahlmeister, Herrn **Friedrich Pfost, Leipzig, Brüderstr. 6**, einsenden zu wollen.

Da jedes neuaufgenommene Mitglied gemäss der Satzungen rechtlich zur Zahlung des Eintrittsgeldes, sowie des Bundesbeitrages verpflichtet ist, so können diese Beiträge, falls dieselben innerhalb 14 Tagen nach Bekanntmachung der Neuanmeldung in der Zeitung nicht eingegangen sein sollten, vom Bundeszahlmeister durch Postnachnahme erhoben werden.

Wiederaufnahme ehemaliger Bundesmitglieder betr.

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.

Anmeldeformulare für Neuaufnahmen sind vom Bundeszahlmeister erhältlich.

Wohnungsveränderungen.

Im Interesse einer geregelten Listenführung und der ordnungsgemässen Lieferung der Bundeszeitung sind **Wohnungsveränderungen** etc. sofort unter Angabe der Mitgliedsnummer dem Zahlmeister Herrn **Friedrich Pfost, Leipzig, Brüderstrasse 6** zur Anzeige zu bringen.

Bundesliederbücher im Einzelnen à Stück **30 Pfg.**, bei Entnahme von 10 Stück à **25 Pfg.**, exclusive Porto sind gegen vorherige Einsendung oder Nachnahme des Betrages vom Bundeszahlmeister oder von der Geschäftsstelle des S. R. B. zu beziehen.

Neuangemeldete Mitglieder.

No. 7796—7816.

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

Bezirk Auerbach.

Unter alter Nummer.

31. Albert Thoma, Hotelier, Grünbach i. V.
5164. Joseph Hiller, Hotelier, Markhausen i. Böhmen.

Bezirk Chemnitz.

7797. Max Hauffe, Correspondent, Chemnitz, Alfredstr. 7.
7799. Richard Sohr, Handarbeiter, Alt-Chemnitz, Zwönitzstr. 13.
7800. Emil Meichsner, Former,
7801. Ernst Emil Türk, Bahnbeamter, Chemnitz, Martinstr. 63.
7802. Carl Friedr. Günther, Gastwirt, Niederdorf, „Waldschlösschen“.

Bezirk Dresden.

7798. Julius Müller, Fahrradhändler, Lausa b. Dresden.

Bezirk Groitzsch-Pegau-Zwenkau.

7803. Otto Günther, Käsebesitzer, Zwenkau, Berg.

Bezirk Glauchau.

7813. Otto Pässler, Fahrrad-, Maschinen- und Eisenhändler, Glauchau, Augustusstr. 10.

7814. Carl Otto Jorck, Contorist, Thurm.

Bezirk Leipzig.

Alte No. 5167. Max Georg Schmidt, Kaufmann, Leipzig, Karolinenstr. 12.

7809. Hermann Ohlert, Schneidermeister, Bösdorf b. Leipzig.

7810. Emil Witzleb, Bahnschaffner,

7811. Ernst Ad. Arth. Schirmer, Kürschnergehilfe, Markranstädt, Albertstr. 20.

7812. Carl Voigt, Restaurateur, Hartmannsdorf b. Knauthain.

Bezirk Oberes Vogtland.

7804. Louis Bäume, Hotelier, Adorf, Hotel „Viktoria“ Bahnhofstrasse.

7805. Reinhard Rocktäschel, Hotelier, Adorf, Hotel „zur Post“, Bahnhofstr. 271.

7816. Max Berger, Gastwirt, Sommerfrische Tannenhaus bei Schöneck.

7807. Oscar Wolf, Hotelier, Adorf, Hotel „Stadt Leipzig“.

7808. Wenzel Loskot, Kaufmann, Schöneck, Hauptstr. 119.

Bezirk Zwickau.

7796. Rudolf Morgenstern, Bureau-Aspirant, Zwickau, Bahnhofstrasse 60.

7815. Max Prager, Niederplanitz.

7816. Kurt Gräf, „

Bekanntmachungen des Sportausschusses.

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

Nachfolgend genannte Mitglieder erhielten Bundesschilder und sind im neuen Handbuche nachzutragen.

a) Reparaturwerkstätten.

Jul. Müller, Fahrradhandlung, Lausa b. Dresden.

b) Gasthöfe und Hotels.

Louis Bäume, Hotelier, Adorf i. V., Hotel Viktoria.

Reinh. Rocktäschel, Hotelier, Adorf i. V., Hotel z. Post.

Oskar Wolf, Hotelier, Adorf i. V., Hotel Stadt Leipzig.

Paul Luckhardt, Hotelier, Döbeln, Hotel Rätze.

Albert Thoma, Hotelier, Grünbach i. V.

Ernst Urban, Gastwirt, Leuben b. Dresden.

Carl Friedr. Günther, Gastwirt, Niederdorf b. Ch.

c) Gastwirtschaften (Einkehrstellen).

Carl Voigt, Gastwirt, Hartmannsdorf b. Knauthain.

Philipp Bartsch, Leipzig-T., Gasthof Napoleonstein.

Gustav Dietze, Gastwirt, Nerchau, Schützenhaus.

Max Berger, Schöneck i. V., Sommerfrische Tannenhaus.

W. Schmidt, Restaurateur, Leuben b. Dresden.

Es finden nur diejenigen **Reparaturwerkstätten, Bundesgasthöfe** und **Bundesgastwirtschaften** Aufnahme im Verzeichnis des Bundeshandbuchs, welche die gegebenen Vorschriften (s. Wanderfahrbestimmungen) zu erfüllen versprechen.

Man berücksichtige nur diejenigen **Reparateure** und **Bundeswirte**, welche im Bundes-Handbuch angeführt sind und die nachträglich in der Bundeszeitung veröffentlicht werden, da noch ein grosser Teil ehemaliger Bundeswirte die Schilder aushängen hat.

Zu **Ortsvertretern** sind ernannt und bestätigt worden die Herren:

Paul Richter, Techniker, Harthau b. Chemnitz.

Gustav Becher, Reisender, Hartenstein i. Erzgeb.

Der Ausschuss für Wanderfahren.

Weniger. Böhm.

Bundes-Kunsthauptamt.

Geschäftsstelle u. Briefadresse: Max Arendt, Werdau i. S., Moltkestr. 1.

Fernsprecher No. 403.

Anlässlich unsres X. Bundesfestes findet am 28. Juli 1901 in Altenburg (S.-A.) ein

Preis-Corso,

sowie

die **Meisterschaft des S. R.-B im Kunstfahren auf dem Niederrad**

und ein

Preis-Gruppenfahren zu Zweien

statt.

Die Ausschreibungen hierzu siehe nachstehend! — Anmeldeformulare sind vom Unterzeichneten zu beziehen. —

Die Ehrenurkunden vom Meisterschafts-Reigenfahren am 7. April 1901 in Dresden sind fertig gestellt und gehen den Vereinen dieser Tage zu.

Ausschreibungen.

Preiskorso, anlässlich des X. Bundestages des Sächsischen Radfahrer-Bundes in Altenburg, SA.

Sonntag, den 28. Juli 1901.

Nachmittags 1³/₄ Uhr: Aufstellung auf dem Schützenplatz.

„ 2³/₄ Uhr: Abfahrt durch folgende Strassen der Stadt:

Schützen-, Johannis-, Burg-, Josephs-, Amalienstrasse, Agnesplatz, Ufer-, Canal-, Fabrik-, Wettiner-, Ernststrasse, Agnesplatz, Amalienstrasse, Josephsplatz, Wallstrasse, Kunstgasse, Teichpromenade.

Offen: Für alle angemeldeten und anerkannten Orts- bez. Bundesvereine, Bundesangehörige, sowie dem S. R.-B nicht angehörende Vereine und Einzelfahrer.

Anzug: Gleichmässiger Sportanzug der beteiligten Vereine, saubere Bundesmütze, weisse Handschuhe und Cravatte, Bundes-, Vereins- und Ehrenzeichen.

Einsatz: Jeder angemeldete Verein hat der Nennung Mk. 5.— beizufügen. Jeder angemeldete Einzelfahrer hat der Nennung Mk. 1.— beizufügen.

Anmeldungen: Die am Preisbewerb teilnehmenden Vereine haben sämtliche in Wettbewerb tretende Mitglieder schriftlich auf den vom Bundes-Kunsthofwartamt zu beziehenden Meldebogen unter Angabe der Bundes-Mitgliedsnummern und des Vereinsgründungsjahres, sowie genauer Briefadresse, anzugeben.

Nennungsabschluss: Montag, den 22. Juli 1901, nachts 12 Uhr. Nach diesem Termine eingehende Nennungen, sowie solche ohne beigefügtes Nennungsgeld werden nicht berücksichtigt.

Bestimmungen: Es wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. gefahren.

Sparte: Die Angabe der Sparte, in welcher konkurriert wird, hat auf den Nennungsbogen zu erfolgen.

Allgemeines:

1. Die konkurrierenden Vereine und Einzelfahrer erhalten Armbinden mit Nummer und haben sich die Fahrer Punkt 1³/₄ Uhr auf dem Stellort einzufinden und dort anzutreten, wo sich die mit der Armbinde gleichlautende Nummer befindet. Diese Nummern sind nach beendigtem Korso sofort wieder abzugeben.
2. Alle nach 2 Uhr noch eintreffenden Fahrer werden zum Wettbewerb nicht zugelassen.
3. Sämtliche Räder müssen sauber und mit gut funktionierenden Bremsen versehen sein, hingegen sind während der Korsofahrt die Rad-Laternen abzulegen.
4. Die Burgstrasse wird abwärts befahren und ist Vorsicht geboten.
5. Die Auffahrt darf zu 2, 3 oder 4 Fahrern erfolgen, ist aber nur zu 2 oder 3 zu empfehlen, da die Strassen stellenweise sehr eng und viele Kreuzungspunkte der elektrischen Bahn zu passieren sind. Die einmal gewählte Auffahrt ist während des Korsos beizubehalten.
6. Am Festzuge dürfen nur solche Fahrer teilnehmen, welche sicher fahren. Fahrer in unsauberen, unsportmässigen Anzügen dürfen am Korso nicht teilnehmen.
7. Bei mehrsitzigen Maschinen wird die Anzahl der Fahrer gewertet.
8. Vereine, welche mit weniger als 7 Mitgliedern am Korso teilnehmen, sind vom Wettbewerb ausgeschlossen.
9. Bei der Aufstellung zum Korso findet eine Durchzählung statt, hierbei fehlende Mitglieder werden nicht gewertet.
10. Die beim Korso bediensteten Herren werden ihrem Vereine gutgewertet.
11. Diejenigen Herren, welche Mitglied mehrerer Vereine sind, werden nur bei dem Verein mitgerechnet, bei welchem sie zum Korso antreten.
12. Ändert sich während des Fahrens die Art der Auffahrt, das Tragen des Banners oder die Zahl der Fahrer, so tritt an Stelle der höheren Wertung nur die niedrigste Punktzahl, nicht etwa der Durchschnitt.
(Siehe auch Wettfahrbestimmungen d. S. R.-B. §§ 3, 5, 7, 12d.)

Sparte I.

Bundes- und Ortsvereine des Sächs. Radfahrer-Bundes. — Sämtliche Teilnehmer müssen Bundes-Mitglieder sein.
Preise: 3 Bundes-Ehrenurkunden und 3 Ehrenpreise.

Sparte II.

Bundesangehörige Vereine des Sächs. Radfahrer-Bundes. (Bundesangehörige Vereine sind Vereine, von denen die Vorstandsmitglieder, insgesamt aber wenigstens ²/₃ aller Mitglieder dem Bunde angehören.)
Preise: 3 Bundes-Diplome und 3 Ehrenpreise.

Sparte III.

Vereine die dem Sächs. Radfahrer-Bunde nicht angehören.
Preise: 3 Bundes-Ehrenurkunden.

Sparte IV.

Einzelfahrer: Schmuck der Räder oder schönste Gruppe. (Ohne Unterschied der Bundesangehörigkeit.)
Preise: 3 Ehrenpreise.

Sparte I, II und III.

Im Blumenschmuck oder Kostümierung von Gruppen etc. (s. Wettf.-Best. § 12d Abs. 4) konkurrieren sämtliche am Preisbewerb beteiligten Vereine um die vom Sächs. Radfahrer-Bunde ausgesetzten 3 Ehrenpreise im Werte von Mk. 50, 30, 20. Der Bezirk Altenburg ist von allen Konkurrenzen ausgeschlossen.

Ausschreibung

zur Niederrad-Kunsthfahrmeisterschaft des Sächsischen Radfahrer-Bundes anlässlich des X. Bundestages des S. R.-B. in Altenburg S.-A.

1. **Art des Fahrens:** Kunstfahrmeisterschaft des Sächs. Radfahrer-Bundes auf Niederrad.
2. **Ort und Tag:** Altenburg S.-A., 28. Juli 1901, abends 8 Uhr „Preussischer Hof“, Teichstr. 4.
3. **Saalfäche:** 11 × 14 Meter.
4. **Radgattung:** Niedere einsitzige Zweiräder.
5. **Uebungen:** Ausführung von Pflichtübungen verlangt (siehe unter Pflichtübungen).
6. **Offen:** Für alle Mitglieder des Sächs. Radfahrer-Bundes.
7. **Einsatz:** Pro Fahrer Mk. 5.—. (Der Nennung beizufügen, sonst ungiltig.)
8. **Gefahren** wird nach den Wettfahrbestimmungen des Sächs. Radfahrer-Bundes.
9. **Preise:** Dem ersten Sieger: goldene Meisterschaftsmedaille und Bundes-Ehrenurkunde und der Titel: Meisterschaftsfahrer des S. R.-B. im Kunstfahren auf dem Niederrad pro 1901. Dem zweiten und dritten Sieger grosse und kleine silberne Medaille und die Bundes-Ehrenurkunde. Dem ersten Sieger event. noch einen Ehrenpreis.
10. **Nennungen:** Montag, den 22. Juli 1901, nachts 12 Uhr Nennungsschluss bei dem Unterzeichneten.

Pflichtübungen.

1. Mit dem linken Fuss auf dem rechten Pedal im Seitenstand fahren, dreimal Stand wechseln nach links und rechts durch Uebertreten.
2. Aufstieg vom rechten, halb unten hinten stehenden Pedal aus. Bei Einnahme des Reitsitzes Querdrehen des Vorderrades, Niederreten des linken Pedales bis zum wagerechten Kurbelstand, Stillstand, Absprung nach rechts.
3. Stand in Front vor der Maschine bei umgedrehtem Vorderrad: beide Hände an den Griffen, Sprung rückwärts über die Lenkstange zum Reitsitz; anfahren; Absprung mit beiden Beinen zugleich über die Lenkstange.
4. Aufsprung von rechts zum Damensitz links; Umkippen der Maschine zum schrägen Stand, linken Fuss auf linkes Pedal, rechten Fuss auf den Sattel, freihändig stehen, rechtes Bein in Schwebehalte rückwärts, anfassen und aufkippen der Maschine, abfahren; rechtes Bein über ganze Maschine abkrätschen nach links.
5. Mit 3 Schritt Anlauf links, Sprung zum Stand auf den Sattel, linken Fuss auf die Lenkstange, Körper aufrichten, Absprung freihändig.
6. Mit verkehrter Front auf die Pedale steigen; mit dem Rücken gegen die Lenkstange gelehnt, in der Richtung des Vorderrades freihändig Acht fahren.
7. Stand vor der Maschine, Hocke über die Lenkstange; in der Richtung des Hinterrades vorwärtsfahren, stehenbleiben, rückwärtsfahren, nach links ab.
8. Stand vor der Maschine, linke Hand Lenkstange, rechte Hand Sattel, in der Richtung des Hinterrades fahren, Stand, rückwärtsfahren, Schulterstand, ab.
9. Mit dem linken Fuss auf dem rechten Pedal, im Seitenstand fahren; Sprung nach rückwärts über den Sattel mit gewechseltem Fuss zum rechten Pedal und zurück.
10. Stand hinter der Maschine, abstossen derselben, Sprung freihändig zum Reitsitz, freihändig Acht fahren, stehenbleiben, mit gehobenem Vorderrad weiterfahren, rechts ab.
11. Im Reitsitz Kreis rückwärtsfahren, vorwärtsfahren, Fahne (Wage) im Stütz auf dem Sattel, abwickeln.
12. Verkehrte Radstellung (Sattel und Lenkstange auf dem Boden), Pedale, freihändig stehend, treten; Absprung.
13. Mit gehobenem Vorderrad Achte und Spirale fahren.
14. Stand vor der Maschine, Schwebelage auf der Lenkstange, im Handantrieb Achte fahren.

Ausschreibung

zum Gruppenkunsthfahren zu Zweien, anlässlich des Bundestages des S. R.-B. in Altenburg S.-A.

1. **Art des Fahrens:** Gruppenkunsthfahren zu Zweien auf Hoch- und Niederrad.
2. **Ort und Tag:** Altenburg S.-A., 28. Juli 1901, abends 9 Uhr, „Preussischer Hof“, Teichgasse 4.
3. **Saalfäche:** 11 × 14 m.
4. **Radgattung:** Niedere einsitzige Zweiräder.
5. **Offen:** Für alle Mitglieder des Sächs. Radfahrer-Bundes.
6. **Einsatz:** Pro Paar Mk. 5.— Nenngeld. (Der Nennung beizufügen, da sonst ungiltig.)
7. **Gefahren** wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B.
8. **Nennungsschluss:** Montag, den 22. Juli, nachts 12 Uhr bei dem Unterzeichneten.
9. **Fahrzeit:** 8 Minuten.
10. **Preise:** Drei vom Sächsischen Radfahrer-Bunde gestiftete Ehrenpreise im Werte von Mk. 50, 30, 20.

Preis-Gericht:

Das Preis-Gericht setzt sich zusammen aus den Herren:

Max Arendt, Bundes-Kunsthfahrwart, Werdau, Vorsitzender und Schiedsrichter.

A. Für Korso:

Bundes-Tourenfahrwart Rob. Weniger, Leipzig, Preisrichter.
 Sportausschusskassierer Bruno Hennig, Leipzig, Preisrichter.
 „ beisitzer Aug. Kohle, Adorf, Preisrichter.
 „ „ Herm. Otto, Marienthal, Preisrichter.
 „ „ Aug. Fleischer, Zwickau, Preisrichter.
 „ „ Bernh. Böhm, Leipzig, Preisrichter.
 Bezirksvertreter Hugo Körner, Zwickau, Preisrichter.
 Sportausschusschriftführer Fel. Doehmel, Leipzig, Schriftführer.

B. Für Blumenschmuck:

- Sportausschussbeisitzer Bernh. Böhm, Leipzig, Obmann.
- Bezirksvertreter Hugo Körner, Zwickau, Preisrichter.
- „ Schrecker, Mügeln, Preisrichter.
- Bundesmitglied Curt Kreuziger, Altenburg, Preisrichter.
- „ Simon Rettner, Werdau, Preisrichter.

C. Für Kunstfahr-Meisterschaft- und Gruppenfahren:

- Bundes-Tourenfahrwart Rob. Weniger, Leipzig, Preisrichter.
- Bundes-Rennfahrwart Fr. Brauer, Werdau, Preisrichter.
- Bundes-Sportausschuss-Schriftf. Felix Doehmel, Leipzig, Preisrichter.
- „ „ Kassierer Bruno Hennig, Leipzig, Preisrichter.
- „ „ Beisitzer Bernh. Böhm, Leipzig, Preisrichter.
- „ „ Herm. Otto, Marienthal, Preisrichter.
- „ „ Aug. Fleischer, Zwickau, Preisrichter.
- Bezirksvertreter Hugo Körner, Zwickau, Schriftführer.
- Sportausschussbeisitzer Aug. Kohle, Adorf, Zeitnehmer.
- Bezirksfahrwart Rom. Schweiger, Altenburg, Fahrleiter.

Sämtliche, das Kunst- und Korsfahren betreffenden Formulare sind vom Bundes-Kunstfahrwartsamt Werdau, Moltkestr. No. 1 zu beziehen.

Werdau-Leipzig, 10. Juni 1901.
Moltkestr. 1, Fernspr. 403.

Der Bundes-Kunstfahrwart.
Max Arendt.

Liste der dem S. R.-B. angehörenden Kunst-Radfahrer.

No.	Vor- und Zuname	Wohnort	Vereins- angehörigkeit	Bund- Mitgl.	Art des Fahrens	Radgattung	Errungene Titel und Preise	Bemerkungen
1	Döring, Gust.	Oberoderwitz i. S.	„Pfeil“	ja	Solo-Duett	Alle Radgattungen	Meisterschaftsfahrer der Welt, des S. R.-B. etc.	Adr.: Döring, Oberoderwitz i. S.
2	Müller	„	Oberoderwitz	ja				
3	Boehme, Fritz	Dresden	„	ja				
4	„ Frieda	„	„	nein	„	„	Kunstmeisterfahrer div. Preise	Adr.: Böhme, Dresden 3
5	Rabbow, Georg	Görlitz	Borussia	ja				
6	Poehnitzsch, Herm.	L.-Sellerhausen	Neustadt- Leipzig 1197	ja	„	Hoch- Niederrad	Kunstmeisterfahrer div. Preise	Ad.: Poehnitzsch, Leipzig-Thekla
7	Golde, Emil	L.-Volkmarsdorf	Leipzig-West	ja				
8	Teichmann, jur.	Leipzig- Schkeuditz	Leipzig-West	ja				
9	Herberg, Ernst	Pirna	Frischauf Pirna	ja	Duett	„	„	Adr.: Herberg, Reitbahnstr. 12
10	Bernhardt, Max	„	„	ja				
11	Hofmann, Arth.	Altenburg	Bez. Altenburg	ja	„	Niederrad	„	Adr.: Hofmann Altenburg
12	Kirmse, Arno	„	„	ja				

Werdau, den 1. Juni 1901.

Der Bundes-Kunstfahrwart.
Max Arendt.

Bekanntmachungen der Rechtsschutzkommission.

Alle Schriftstücke sind zu senden an den Vorsitzenden, Gustav Baumann, Leipzig-Reudnitz, Charlottenstrasse 14.

Am 18. Mai sendete die Rechtsschutzkommission des S. R.-B. an die Königl. Sächs. Ministerien des Innern u. der Finanzen zu Dresden in Sachen der vom 1. Juni d. J. ab in Kraft tretenden Verordnungen den Verkehr mit Fahrrädern auf öffentl. Wegen betreff. nachstehende Petition:

An
die Königl. Ministerien
des Innern u. der Finanzen
zu
Dresden.

Aus dem Gesetz- u. Verordnungsblatt No. 22 für das Königreich Sachsen, Verkehr mit Fahrrädern auf öffentlichen Wegen betreffend, vom 2. April 1901 geht hervor, dass mit dem 1. Juni d. J. diese neue Verordnung in Kraft tritt. Von diesem Termin ab kommen auch die bisher vorgeschriebenen Namensschilder an den Fahrrädern in Wegfall, dafür soll nach § 12 unter a Absatz 4 der Verordnungen jeder Radfahrer eine auf seinen Namen lautende von der Polizeibehörde auf ein Kalenderjahr beglaubigte Radfahrkarte sich ausstellen lassen. Die zur Ausstellung berechtigten Behörden dürfen und werden dafür eine Gebühr von 25 Pfg. per Kopf und Jahr fordern. — So sympathisch im allgemeinen die sächs. Radfahrerschaft den neuen Bestimmungen gegenübersteht, so kann sie sich doch nicht mit vorgenannter Abgabe für die Radfahrer-Legitimationskarten einverstanden erklären, und zwar betrachtet sie diese Gebühr als eine Kopfsteuer, die ihr durch nichts gerechtfertigt erscheint. Ueberdies bildet diese Abgabe eine Steuer, welche dem Radfahrer eine bedauerliche Ausnahmestellung anweist. Im Sinne der Petenten hat auch

in unserem Nachbarstaate Preussen der Herr Oberpräsident von Düsseldorf vor kurzem entschieden, indem er den massgebenden Behörden die Erhebung einer Abgabe für Radfahrer-Legitimationskarten untersagte.

Die Petenten sprechen daher die ergebenste Bitte aus:

Die Hohen Ministerien des Innern u. der Finanzen wollen bei dem Passus § 12 unter a Absatz 4 der vorliegenden Verordnungen nicht beharren und der zur Ausstellung berechtigten Behörden die Erhebung irgendwelchen Betrags für Radfahrerkarten untersagen.

In der Ueberzeugung, dass die Hohen Ministerien in gerechter Würdigung der Sachlage dieser Bitte Gehör schenken werden, verharret in Ehrerbietung

Leipzig, den 18. Mai 1901.

die Rechtsschutzkommission des Sächs. Radfahrer-Bundes.

G. Baumann, Vorsitzender.

Hierauf ging am 25. Mai dem Vorsitzenden der Rechtsschutzkommission folgende ministerielle Antwort zu:

Dresden, den 21. Mai 1901.

Königl. Sächs.
Ministerium des Innern.

Das Ministerium des Innern befindet sich nicht in der Lage, dem Gesuche um Aufhebung der Vorschrift in § 12 unter a Absatz 4 der Verordnung über den Verkehr mit Fahrrädern auf öffentlichen Wegen vom 2. vorigen Monats stattzugeben. Der in dieser Verordnung für die Ausstellung von Radfahrerkarten geordnete Kostenansatz von 25 Pfg., dessen Erhebung im Uebrigen dem Ermessen der einzelnen Behörde überlassen ist, stellt sich nicht, wie Antragsteller annehmen, als eine besondere Kopfsteuer für Radfahrer dar, sondern ist die gleiche Gebühr, wie sie auch bei anderen derartigen Legitimationskarten erhoben wird und wodurch der Behörde ein gewisser Ersatz geboten werden soll für die Mühewaltung und Ausgaben, welche ihr durch das Verfahren bei Ausstellung dieser Karten sowie durch die Anschaffung der hierzu nötigen Formulare erwachsen.

Ministerium des Innern II. Abteilung
Merz.

An
Herrn Gustav Baumann
Leipzig-Reudnitz.

Warum sich das Ministerium nicht in der Lage befindet § 12 unter a Absatz 4 der Verordnungen aufzuheben, wird leider in dieser Zuschrift dem Petenten verschwiegen, oder sollten sich überzeugende Gründe hierfür überhaupt nicht finden lassen? — Dem lobenswerten Erlass des Oberpräsidenten von Düsseldorf im Nachbarstaate Preussen in fast gleicher Angelegenheit wie der unsrigen wird seitens des Ministeriums keine Beachtung geschenkt; es geht darüber mit Stillschweigen hinweg, während die Antragsteller der Ansicht bleiben, dass Erlasse, die in Preussen möglich sind, auch im Sachsenland angängig seien.

Nachdem das Ministerium noch die pessimistisch dreinblickenden Petenten dahin zu berichtigen gesucht, dass die Abgabe für obengen. Legitimationskarte keine Kopfsteuer, sondern nur ein gewisser Ersatz für Mühewaltung und Ausgaben sei, verweist es endlich die Radfahrer Sachsens auf den einzigen Weg, der ihnen in Erledigung dieser Angelegenheit zu begehren übrig bleibt, nämlich: an die Grossmutter der zur Ausstellung berechtigten einzelnen Behörden zu appellieren, was voraussichtlich ebenfalls erfolglos sein dürfte! —

Nach dieser Abweisung ist es nunmehr an der Sächs. Radfahrerschaft, Protest gegen diese Verordnungen zu erheben: Der Bezirk Dresden des Sächs. Radfahrer-Bundes plant in einer sehr sachlich gehaltenen Protesteingabe an die Sächs. Ministerien, sich gegen einige der markantesten Punkte der neuen Verordnung zu wenden. Die Ausführungen des Bezirks Dresden, die wir eingesehen haben und noch von unserem Rechtsanwalt prüfen lassen werden, sind so klar und erschöpfend, dass die Rechtsschutzkommission dem Bundesvorstand des Sächs. Radfahrer-Bundes vorgeschlagen hat, diese Protesteingabe zu der seinigen zu machen und im Einvernehmen mit den andern grossen Rad-Sportverbänden Sachsens die in dieser Angelegenheit nötigen Schritte zu thun.

Mit treudeutschem All Heil!

G. Baumann, Vorsitzender der Rechtsschutzkommission.

Die Herren Bezirks- u. Ortsvertreter wollen in ihrem Bezirk Listen auslegen, um den Mitgliedern unseres Bundes, sowie allen Radfahrern Sachsens Gelegenheit zu bieten, durch namentliche Unterschrift ihre Zustimmung zu unsrer Protesteingabe an die Ministerien zu geben.

Wir haben das feste Vertrauen zu den Herren Bezirks- u. Ortsvertretern, dass sie sich energisch u. schnellstens dieser für uns so bedeutsamen Angelegenheit annehmen werden, wie wir ja auch weder Mühe noch Zeit sparten.

Mit treudeutschem All Heil

G. Baumann.

Sonnabend, den 29. Juni, abends 8 Uhr Sitzung der Rechtsschutzkommission im Restaurant Stieglitzens Hof am Markt. Pünktliches Erscheinen aller Mitglieder unbedingt nötig!

Der Vorsitzende.

Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

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

Bezirk Altenburg.

Bezirksversammlung vom 4. Juni d. J. im Ratskeller. Die Mitglieder sind sehr zahlreich erschienen und der Bezirksvorstand Herr Hoffmann eröffnete die Versammlung 9 Uhr. Nach Verlesung des Protokolls und verschiedener Eingänge bewegte sich die ganze Versammlung im Rahmen des abzuhaltenden Bundesfestes. Das Programm sowie die verschiedenen Eintrittsgelder wurden festgesetzt, sowie auch der Inseraten- und Reklamebetrieb unter die einzelnen Mitglieder verteilt. Der Vorsitzende gab sodann weiteren Bericht über die Thätigkeit der einzelnen Ausschüsse und betonte, dass wir bei treuem Zusammenwirken mit froher Zuversicht dem Bundesfest entgegensehen können und verspricht dasselbe in allen seinen Teilen ein gelungenes zu werden. Nach Erledigung einiger weiterer interner Angelegenheiten schloss der Vorsitzende mit einem kräftigen „All Heil“ auf das Ge-

lingen des Bundesfestes und den Sachsen-Bund die Versammlung 1/2 12 Uhr.

Johannes Höpner.

An alle Mitglieder des Bezirks geht die Bitte, sich doch zahlreicher und pünktlich an den **Club-Touren** zu beteiligen, diejenigen, welche noch nicht im Besitz eines Tourenplanes sind, wollen sich an Unterzeichneten wenden. All Heil!

R. Schweizer, 1. Fahrwart,

Bezirk Bautzen.

R.-Cl. „Rapid“, Bautzen. Clublokal Hotel „Albert-hof“. Clubabend jeden Mittwoch 9 Uhr abends. Gäste sind stets herzlich willkommen. Bei günstiger Witterung Ausfahrt, sonst Reigenfahren. Monatsversammlung jeden ersten Mittwoch im Monat. Mit treudeutschem All Heil!

Alfred Schweitzer, Schriftführer.

Bezirk Dresden.

Werte Bezirksmitglieder! Unser früheres Mitglied Herr Miersch hat für uns Dresdner zum **Bundestag in Altenburg** ein Hotel belegt, damit wir Dresdner beisammen wohnen sollen. Ich bitte diejenigen, welche sich an dem Feste beteiligen und eine Wohnung brauchen, dies bei mir schriftlich zu melden, um selbiges Herrn Miersch zu unterbreiten. In der Hoffnung, viele Dresdner in Altenburg zu begrüßen, zeichnet mit sportlichem All Heil!

Julius Uhlemann, I. Bezirksvertreter.
Dresden, Oschatzerstr. 35, I.

Bezirksausfahrten des Bezirks Dresden. Hierdurch gebe ich bekannt, dass die Tagestouren sowie $\frac{1}{2}$ Tagestouren nicht Sonnabends sondern Sonntags stattfinden, indem es ein Versehen von mir war. $\frac{1}{2}$ Tagestour Sonntag, den 30. Juni Dresden - Pillnitz - Lochmühle und zurück Dresden. Abfahrt früh 6 Uhr von Kaulbachs Hof, Dresden-A., Kaulbachstr. — Abendausfahrt Donnerstag, den 4. Juli Dresden-Cotta-Stetsch-Cossebaude und zurück Dresden. Abfahrt abends 8 Uhr vom Reichelbräu, Dresden-A., Brüdergasse. — $\frac{1}{2}$ Tagestour Sonntag, den 7. Juli Dresden-Boxdorf-Moritzburg-Radeburg und zurück Dresden. Abfahrt früh 6 Uhr vom Hotel Stadt Görlitz, Dresden-N. — Auf Einladung des R.-V. „Wanderlust“-Lausa bei Dresden zum Vogelschiessen verbunden mit Konzert und Ball, Beginn des Festes Nachmittags 3 Uhr, Abfahrt Nachmittags 2 Uhr vom Restaurant Karl Tausche, Dresden-N., Sebnitzstr. Recht zahlreiche Beteiligung an den Ausfahrten erwarte ich bestimmt. Ich mache die Herren Mitglieder des Bezirks Dresden darauf aufmerksam, sich die Grenzkarten schicken zu lassen, indem die Karten bei den Ausfahrten nach Böhmen gebraucht werden, dass wir ungehindert passieren können.

Mit treudeutschem „All Heil“

Paul Bergmann, I. Bezirks-Fahrtwart.

R.-Cl. „Albatros“, Dresden 1899. Jeden Freitag 9 Uhr Sitzung im Etablissement „Colosseum“, Alaunstr. Gäste herzlich willkommen. Sitzung vom 31. Mai. Der Vorsitzende begrüsst die zahlreich erschienenen Mitglieder, insbesondere aber die Gäste Herrn Bezirksfahrtwart Bergmann und die Herren Fein und Kühne. Laut Beschluss der Sitzung wurde das Mitglied Haagen wegen Betrugs und Unterschlagung, befangen an der Vergnügungskasse, aus dem Club ausgeschlossen und die Sache dem zuständigen Gericht übergeben. Angemeldet hat sich Herr Willy Fein.

Ernst Döbik, 1. Vorsitzender.
Clemens Schulze, 1. Schriftführer.



Albin Friebe wurde das vom Club gespendete Hochzeitsgeschenk überreicht.

Paul Klein, Vorsitzendes.
Max Tauscher, Schriftführer.

R.-V. „Frohe Fahrt“, Leuben. Versammlungen jeden zweiten Sonnabend im Monat. Gäste stets herzlich willkommen. Monatsversammlung vom 8. Juni 1901. Eingegangen sind mehrere Grusskarten. Angemeldet hat sich das Bundesmitglied Herr Sattlermeister Hentschel-Leuben, welcher einstimmig aufgenommen wurde. Das Rennen wurde einstimmig mit Vorbehalt beschlossen. Betreffs des Korsofahrens zum Bundesfeste in Altenburg wird von seiten der Mitglieder gewünscht, dass möglichst viel Fahrer daran teilnehmen. An Stelle der nächsten Monatsversammlung soll eine Generalversammlung stattfinden, wozu alle Vereinskameraden höflichst eingeladen werden. — Unserm Kassierer Herrn Fritz Kleemann aus Gr.-Zschachwitz zu seinem Wiegenfeste ein kräftiges „All Heil!“ — All Heil!

Paul Bergmann, I. Vorsitzender.
Philipp Jahn, Schriftführer.

Bezirk Eppendorf.

Die am 15. Juni nach Grosshartmannsdorf einberufene **Bezirksversammlung** fand zweifelhaften Wetters halber hier in Uhligs Gasthof statt und begann nach einer kurzen Ausfahrt $\frac{1}{2}$ 10 Uhr. Der Bezirksvertreter Frenzel ermahnt die Mitglieder zum anständigen ruhigen Fahren im Orte, damit Unfälle, wie in letzter Zeit vorgekommen, sich nicht wiederholen. Hierauf wurden Eingänge bekannt gegeben, worunter auch ein Bf. vom Bundesvorstand und gab man sich mit dem Inhalt des letzteren zufrieden. Beide Vereine unseres Bezirks wurden dann vom Bezirksvertreter für die Erfolge in Döbeln beglückwünscht. Die nächste Ausfahrt des Bezirks findet am 2. Juli nach Gränitz statt und wird die Abfahrtszeit und Stellpunkt im hiesigen Wochenblatt bekannt gegeben werden. Auch wird noch eine Ausfahrt nach Oederan geplant, um mit dem Oederaner Radfahrer-Verein „Teutonia“ zusammen zu treffen. Die Ausarbeitung des Programms für das Bezirksfest wird der Vorstandschaft des Bezirks und der beiden Vereine übertragen und soll näheres der nächsten Bezirksversammlung, welche im Bundes-Gasthof „Friedenseiche“, Leubsdorf abgehalten wird, vorgelegt werden.

O. Martin, Bezirksschriftführer.

Bezirk Glauchau.

Donnerstag, den 27. Juni **Bezirksfahrt** nach Glauchau zum Schützenfeste, Treffpunkt abends 9 Uhr Hotel Stadt Dresden. — Mittwoch, den 10. Juli, abends 9 Uhr **Bezirksversammlung** im Restaurant zur Katze in Obertirschheim. Bei ungünstiger Witterung findet die Versammlung am 12. Juli statt. Um recht zahlreiche Beteiligung bittend, grüsst mit treudeutschem All Heil!

H. Schellenberger, Bezirks-Vertreter.
S. Oettel, Bezirks-Schriftführer.

R.-Cl. „Rhenania“, Glauchau. Versammlung den 5. Juni 1901 in Schlosser's Restaurant. Eine Einladung der Schützengesellschaft zum historischen Festzug, zu welcher der Vorstand beschlossen hat, sich zu beteiligen, wird angenommen. An dem am 9. Juni in Lichtenstein stattgefundenen Sportfest beteiligte sich der Club am Korso-, Reigen- und Langsamfahren. (Hierbei erhielt der Club im Korsofahren den 1. Preis, im Reigenfahren den 3. Preis und im 100 m-Langsamfahren Mitglied Wenzel den 1. Preis, Zeit: 5 Min. 2 Sek.). Zu den neu angeschafften 8 Schärpen stiftet Mitglied Schlosser noch 4 Schärpen und wird demselben für das schöne Geschenk ein kräftiges „All Heil“ gebracht. Aufgenommen werden die Herren Emil Opitz und Heinrich Rabe. Ein Antrag Oettel's für Juni und Juli 50 Pf. Steuer zu erheben, wird angenommen. Mitglieder, die mit den Steuern länger als ein halbes Jahr im Rückstand sind, werden gestrichen. Am 23. Juni findet im Rumpfwald Picknick statt. Dazu stiften die neu aufgenommenen Mitglieder ein Fass Bier. Nach einem begeistert aufgenommenen „All Heil“ auf die Sieger von Lichtenstein Schluss.

W. Reinhardt, Vorsteher.
S. Oettel, Schriftführer.

Tourenplan für Juni: 23. Picknick, Start früh $\frac{1}{2}$ 6 Uhr Chemnitzerplatz. 27. Schützenfest, Start abends 9 Uhr Hotel Stadt Dresden. 30. Ausfahrt nach Wolkenburg (Radfahrspiele, Langsamfahren), Start früh 6 Uhr bei Zängel.

Bezirk „Wurzen-Grimma“.

Bezirksversammlung am 9. Juni 1901 im Gasthof Pauschwitz-Trebsen. Der Herr Vorsitzende Herm. Malke eröffnete $\frac{1}{2}$ 4 Uhr die heutige Versammlung und begrüßte die erschienenen Kameraden mit einem kräftigen All Heil! Der Herr Vorsitzende erwähnte zuerst das vom Ministerium verbotene Rennen und legte den Kameraden vor, was an dessen Stelle für eine andere Veranstaltung gemacht werden soll. Hierüber wurde der Beschluss gefasst, in Nerchau ein Bezirks-Korsofahren zu veranstalten, welches einstimmig angenommen wurde. Hierüber wurde bestimmt, ein Blumen-Korsofahren mit Preisverteilung am 14. Juli in Nerchau stattfinden zu lassen, wozu drei Preise im Werte von 30 Mk. gestiftet werden sollen. Nicht-Bundesmitglieder sollen gleichzeitig Berechtigung am Fahren haben, nur von der Prämierung sind dieselben aus-

geschieden. Als Ausschussmitglieder hierzu wurden die Herren Herm. Malke, E. Friedrich, R. Schindler und F. Höppner gewählt, welche dankend annahmen. Alles nähere hierüber in nächster Versammlung. Betreffend des Wegfalls des auf den 23. Juni angesetzten Rennens wurde beschlossen, an dessen Stelle eine Bezirksausfahrt nach Rochlitz mit Beteiligung an der Bannerweihe zu veranstalten, was auch einstimmig angenommen wurde, wozu ein Bannernagel gestiftet werden soll. Abfahrt von Wurzen, Thüringer Hof, 8 Uhr vormittags, von Trebsen, Ratskeller, 9 Uhr vormittags. Die **nächste Bezirksversammlung** findet am 30. Juni, nachmittags 4 Uhr, beim Bundeskamerad H. Rossberg in Grimma statt.

Herm. Malke, Bezirks-Vorsitzender.
Max Höppner, Bezirks-Schriftführer.

Bezirk Leipzig.

Versammlungslokal „Kasino z. Rosenthal“. Alle Zuschriften sind jetzt an Herrn Rich. Seyffarth, Scharnhorststr. 13 zu richten. Nächste Bezirksvorstandssitzung Montag, 24. Juni, Sophienbad; **nächste Bezirks-Versammlung** Freitag, 28. Juni, „Rosenthalkasino“. Tagesordnung: Bericht über die Veranstaltung des Sommerfestes am 7. Juli; Besprechung etwa eingegangener Anträge zum Bundestag; Wahl eines I. Schriftführers; Preisverteilung an die Sieger im 25 km-Strassenfahren, Diverses. — Liebe Kameraden! Der **Bundestag in Altenburg** rückt immer näher. Es ergeht hierdurch das frdl. Ersuchen an Sie, sich genannten Tag frei zu machen zu diesem Feste, dem wichtigsten im ganzen Jahr! Nach ernster, ehrlicher Arbeit, nach Abschluss der Bundesverhandlung, winken uns frohe Stunden im Kreise lieber Kameraden, die Altenburger Herren haben ein wunderbares Programm vorbereitet. Wir bitten das Programm in der heutigen Bundeszeitung, **insbesondere Beteiligung am Korso**, zu beachten. **Standquartier** des Bezirkes: Gasthof zum „Thüringer Hof“. Etwaige **Anträge** zum Bundestage erbitten bis spätestens 28. Juni, gehörig begründet und in satzungsgemässer Form, einzubringen. — Nochmals erinnern wir an die Beantwortung unserer Umfrage, die Beteiligung am Konkurrenzreigenfahren zum Stiftungsfest betreffend. Achtung auf die folgenden Berichte!

R. Seyffarth, I. Bezirksvertreter.
W. Catterfeld, II. Bezirksvertreter.

Sommerfest des Bezirkes Leipzig am 7. Juli 1901 im Gasthofe zu Meusdorf. Das diesjährige Sommerfest verspricht ein äusserst glanzvolles zu werden. Dem Festkomitee gehören die Herren Yung, Dittrich und Baumann an, die sich keine Mühe verdrriessen lassen, um etwas wirklich gediegenes zu bieten. Ganz besonders hat man darauf Rücksicht genommen, die Kinder durch allerhand Spiele und Ueberraschungen zu belustigen. Aus nachstehendem Programm entnehmen wir folgendes: Nachmittag 3 Uhr Beginn des Festes. Im Garten werden veranstaltet Turnspiele mit Wettlauf für Knaben und Mädchen, Bewegungsspiele aller Art. Abschliessen von drei Sternen und 1 Vogel mit Prämienvverteilung. Vorführung eines Kaspertheaters, Auftreten eines wilden Mannes, Steigen von mehreren Luftballons. In den Abendstunden Beleuchten des Parkes und Gartens durch Buntfeuer. Bei anbrechender Dunkelheit grosser Lampionumzug und Abmarsch nach Probstheida zur Elektrischen. Von 8 Uhr ab findet im kleinen Saale ein Tänzchen statt, ausserdem mehrmaliges Auftreten eines Originalkomikers, sowie gesangliche Darbietungen ersten und heiteren Inhalts durch einige Damen. — Alle werten Bezirkskameraden und deren Damen nebst Kindern wollen sich recht zahlreich einstellen; auch durch Bundesmitglieder eingeführte Gäste haben Zutritt. Das Festkomitee.

Fabrausschuss des Bezirkes Leipzig S. R.-B. Alle Zuschriften sind zu richten an den I. Fahrwart J. Engemann, Leipzig, Langestr. 35. Fernsprecher 7978. — Wir machen ganz besonders auf die morgen, Sonntag, den 23. Juni stattfindende **Nachmittagstour** nach Liebertwolkwitz zum Stiftungsfest des dortigen Vereins aufmerksam. Abfahrt 3 Uhr vom Johannisplatz. — **Tourenprogramm für Monat Juli**: 3. Abendausfahrt nach Oetzsch, Gasthaus zur Linde. Die Einfahrt erfolgt unter Begleitung eines Musikchors. Weiter findet dort Theater und Tanz statt. Abfahrt 8 Uhr vom Reichsgerichtspatz. 7. Sommerfest, Park Meusdorf; Abfahrt 2 Uhr vom Johannisplatz. 14. Tagestour Leipzig-Wurzen-Grimma-Leipzig. 27. und 28. Bundesfest in Altenburg. Wir ersuchen höflichst, die angesetzten Bezirksveranstaltungen recht unterstützen zu

wollen. — **Motorfahrt Paris-Leipzig-Berlin.** Am 27. Juni vormittags von $\frac{1}{2}$ 10 Uhr an, ist die Strecke von Lützen bis Schönau und 28. Juni früh von 7 Uhr an, die Strecke von Eutritzsch bis Delitzsch zu besetzen. Die Kameraden, welche sich hieran beteiligen wollen, ersuche ich höflichst, sich umgehend bei mir melden zu wollen, damit ich ihnen die nötigen Instruktionen erteilen kann. All Heil!

J. Engemann W. Madlung
Fahrwarte.

Ausschreibung zum Seniorenfahren in 2 Sparten über 3 und 5 km am 7. Juli, früh 7 Uhr auf dem Sportplatz. Sparte A, 5 km. Offen für verheiratete Mitglieder des Bezirkes Leipzig im Alter von 33—40 Jahren, welche noch keinen 1. und 2. Preis bei einem Bundes- oder Bezirksfahren innerhalb der letzten 2 Jahre erhalten haben. Preise: 3 Ehrenpreise. Sparte B, 3 km. Offen für verheiratete Mitglieder des Bezirkes Leipzig, welche das 40. Lebensjahr überschritten haben. Preise: 3 Ehrenpreise. Einsatz 1 Mk. Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. Nennungsschluss Donnerstag, den 4. Juli, abends 9 Uhr. Später eingehende Nennungen oder solche ohne Beifügung des Einsatzes bleiben unberücksichtigt. Die Nennungen haben beim 1. Bezirksfahrwart J. Engemann, Langestr. 35 zu geschehen. Die Fahrer haben sich $\frac{1}{2}$ Stunde vor Beginn des Rennens beim Fahrwart zu melden. Später Kommende können vom Rennen ausgeschlossen werden. Die Preisverteilung findet während des Sommerfestes statt. Die Herren Samariter ersuche ich höflichst, sich auf der Bahn einzufinden. Die werten Bezirkskameraden, welche gesonnen sind, Ehrenpreise für unsere Senioren zu stiften, ersuche ich höflichst, sich umgehend zu melden.

Fabrausschuss des Bezirkes Leipzig.



R.-Cl. „Habicht“, Leipzig. Clublokal

Restaurant Moosdorf, Turnerstr. 5, gegenüber der städt. Turnhalle. Fernsprecher 6674. Sitzungen Dienstags 9 Uhr. — Weit schöner als wir erwartet hatten, verlief unsere **III. Kyffhäuser-tour** am 9. Juni. Das Wetter war ganz vorzüglich. Die Clubmitglieder beteiligten sich an dieser wiederholten Tour dennoch fast vollzählig. Einer kleinen Notiz der „L. N. N.“ zufolge erschienen am Start (nachts zwölf Uhr) 14 Gäste (Sachsenbündler waren nicht dabei), welche sich uns anschlossen. Die gemütliche Fahrt ging gezwungenerweise fast ohne Unterbrechung bis zur Barbarossa-Höhle (Wirte pflegen nachts auch zu schlafen), welche sämtliche Teilnehmer ausnahmslos frisch und munter erreichten. Nach Besichtigung derselben und später des Denkmals wurde das Mittagmahl in der Denkmalswirtschaft eingenommen, worauf nachmittags 2¹⁵ Uhr, nachdem man sich zuvor noch an einem kräftigen Trunk gelabt hatte, die Heimfahrt angetreten wurde. So angenehm kühl wie zur Hinfahrt war es selbstverständlich nicht mehr; genau die Hälfte der Beteiligten zog es deshalb vor, einen Teil und zwar von Querfurt aus, die Bahn zu benutzen. Die übrigen, unter welchen natürlich sämtliche „km-Fahrer“, erreichten zwei Stunden früher Leipzig als die Bahnfahrer. Schön war es, das hat uns jeder Teilnehmer versichert, erlebt haben wir auch etwas, worüber uns mancher Kamerad, wenn er es wüsste, beneiden würde. All Heil! Knabe.

NE. Mehrseitigen Wünschen entsprechend wird voraussichtlich im September oder Oktober die Tour nochmals gefahren. D. O.

Fahrprogramm: 23. Chemnitz, 4 Uhr; 30. Landsberg 6 Uhr ab Clublokal. Oscar Rinze, Fahrwart.

R.-Cl. „Windsbraut“, L.-Plagwitz. Clublokal „Westend-Hallen“. Jeden Mittwoch Clubabend 9 Uhr. Gäste stets herzlich willkommen. — Sonntag, den 23. Juni a. c. **I. Rennen** auf dem hiesigen Sportplatz, früh 7 Uhr, bestehend in Haupt- und Vorgabefahren, Clubmeisterschaft und Trostfahren. Alles Nähere wird Sonntag zum Rennen bekannt gegeben. Um gütigen Zuspruch bittend, zeichnet mit treudeutschem All Heil! Richard Diedemann.



R.-Cl. „Falke“, Leipzig. Versammlungslokal „Rosenthal-Kasino“. Versammlung jeden Mittwoch nach Erscheinen der Bundeszeitung. **Ausfahrten**: Sonntag, den 23. Juni Dürrenberg; Start 12 Uhr, Kasino. [Sonntag, den] 30. Juni Schkeuditz; Start 2 Uhr, Kasino. Wir bitten um zahlreiche Beteiligung.

Zu unserer stattgefundenen Vermählung können wir es nicht unterlassen, allen lieben Bundes-, Sport- und Clubkameraden für die uns in so liebenswürdiger Weise zugegangenen Blumenspenden und Gratulationen unsern herzlichsten und aufrichtigsten Dank auszusprechen. All Heil!

Wilhelm Catterfeld, II. Bez.-Vertr. d. Bez. Leipzig.
Wally Catterfeld geb. Lischke.

R.-V. „Pfeil 1891“, L.-Connwitz. Vereinslokal Restaurant Gustav Müller, Langestr. 1. Vereinsabend jeden Dienstag, abends 9 Uhr. Monatsversammlung jeden ersten Dienstag im Monat. Gäste stets herzlich willkommen. Zusendungen an unsern Schriftführer, Herrn Paul Kühn, Leipzig-Connwitz, Bornaischestr. 33. Am 23. Juni cr. halten wir unser Rennen auf dem Sportplatz zu Leipzig, nachmittags 3 Uhr ab. Achtung Kameraden! Wir gestatten uns, hiermit bekannt zu geben, dass wir am 30. Juni im Gasthof zur „Goldenen Krone“, L.-Connwitz, unser **10. Stiftungsfest**, bestehend in Konzert, Kunst- und Reigenfahren sowie Festball, abhalten, wozu wir alle Bundes- und Sportskameraden mit ihren w. Angehörigen ergebenst einladen. All Heil!

G. Morgner, I. Vorsitzender.
P. Kühn, I. Schriftführer.



R.-Cl. „Nordstern 1897“. Clublokal „Apfelbaum“, Burgstr. 7; jeden 2. und 4. Dienstag im Monat. Gäste jederzeit willkommen. Schriftstücke an Louis Gehrig, Maler, Universitätsstr. 10. Tourenprogramm analog dem Bezirke Leipzig. Louis Gehrig, I. Vorsitzender. Bruno Botta, Schriftführer.

Den Bundeskameraden vom Bezirk Pleissenthal für die mir nebst meinen Clubkameraden dargebrachte Ovation und speziell für die freundliche Aufnahme dem Herrn Carl Müller, Crimmitschau, ebenso Herrn Bezirksvertreter Ad. Schön nochmals an dieser Stelle herzlichsten Dank und treues Sachsen-Heil! Der „Nordstern“ vergisst die fröhlichen Stunden nicht und wird sich zu revanchieren wissen.

Im Auftrage des Clubs: Louis Gehrig.

Bezirk „Oberes Vogtland“.

Die **Bezirksversammlung** am 9. Juni cr. in Markneukirchen, „Deutscher Kaiser“ wurde vom Vorsitzenden, Herrn Herold Mönning mit herzlichen Begrüßungsworten eröffnet, worauf derselbe in trefflichen Worten der Verdienste des Herrn Dr. Bauer um den Bezirk gedachte und ein begeistert aufgenommenes „All Heil“ auf Herrn Dr. Bauer ausbrachte. Eingegangen waren u. a. die Berichte über die Bundes-Vorstandssitzungen und lagen solche zur Kenntnisnahme aus. Nach Erledigung einer Angelegenheit, die hier nicht gestreift werden soll, wird darauf hingewiesen, dass im August in Bad Elster ein Blumenkorso und Rennen auf der dortigen Bahn vorgesehen sind; bei dieser Gelegenheit können auch gleichzeitig die zum Bezirk gehörenden Vereine ihre Clubrennen ausfahren. — Zum Bezirksfeste in Markneukirchen im September ist ein Konkurrenzreigenfahren vorgesehen und möchten sich die einzelnen Mannschaften rechtzeitig darauf präparieren. Fürs Bundesfest zum 27. bis 29. Juli cr. in Altenburg bittet Herr Mönning schon jetzt um zahlreiche Beteiligung. Hierauf giebt Herr Dr. Bauer die von ihm in der Sache Klemm in Wronnesch gepflogene Korrespondenz bekannt und erklärt sich die Versammlung in jeder Beziehung gern damit einverstanden. — **Bezirksausfahrten** finden statt: Donnerstag, den 13. Juni nach Adorf, Schützenhaus. Sonntag, den 16. Juni nach Schöneck, Tannenhaus. Donnerstag, den 23. Juni nach Erlbach, Keil's Gasthof. Die ersten beiden Ausfahrten sind bereits gewesen und hat namentlich das vom „Frisch Auf“-Markneukirchen am Sonntag im Tannenhaus zu Schöneck veranstaltete Vergnügen allgemeinen Beifall gefunden. — Die **nächste Bezirksversammlung** findet Sonntag, den 7. Juli in Adorf, Kohle's Restaurant statt, wozu hierdurch zu recht zahlreicher Beteiligung eingeladen wird. All Heil!

Der Bezirksvorstand.

Bezirk Plauen.

Sitzung am 11. 6. im „Waldhaus“-Mehltheuer. Herr Sehrig, I. Bezirksvertreter, entschuldigt sich wegen des vorgenommenen Lokalwechsels. Wegen Erhebung verschiedener Aufnahmegebühren wird Herr Sehrig beauftragt, sich mit dem B.-Kassierer in Verbindung zu setzen. Bezüglich der Bundeswegekarte entspinnt sich recht lebhaftige Aussprache und wird schliesslich beschlossen, beim Bundestage einen Antrag einzubringen, dahingehend, dass sämtliche Mitglieder Bundeskarte und Tourenbuch, besonders aber die Bundeskarte erhalten. Bez. der Bundessteuer wird beschlossen, dass beim Bundestag beantragt wird, die Bundessteuer nach dreijähriger Mitgliedschaft auf 3 Mark herabzusetzen. Beschlossen wird noch, am 14. Juli auf der Bahn in Bad Elster ein 10 km-Rennen abzuhalten. Auf Wunsch wird beschlossen, am 30. 6. eine Bezirksausfahrt nach Saalburg zu veranstalten. Treffpunkt: Oberpirk, früh 6 Uhr. Die **nächste Bezirksversammlung** findet Dienstag, den 2. Juli, abends 9 $\frac{1}{2}$ Uhr in der „Bürgerhalle“ zu Pausa statt.

Rob. Krauss, Schriftführer.

R.-V. „Tourenclub“, Plauen i. V. — Ausschreibung. Sonntag, den 14. Juli findet in Bad Elster unser Vereinsfahren in Verbindung mit dem Bezirksrennen statt. 1. Hauptfahren über 5 km, offen für alle Mitglieder. 2. Seniorfahren über 5 km, offen für Mitglieder über 30 Jahre alt. Nennungsschluss für beide Fahren Freitag, den 12. Juli, abends 9 Uhr beim Fahrwart. Nennungsgeld 2 Mark. Es werden nur Ehrenpreise gegeben. Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B.

Rich. Krauss, Fahrwart.

Nächsten Sonntag, den 23. Juni, nachm. $\frac{1}{2}$ 4 Uhr gemeinschaftliches Tanzkränzchen mit dem R.-V. Netzschkau i. V. im Gasthof zu Herlasgrün. Sämtliche Kollegen der Bezirke Plauen und Reichenbach sind herzlich willkommen.

Der Vorstand.

Bezirk Pleissenthal.

Verrauscht sind die schönen Stunden unseres Bezirksfestes, erbrachten sie uns doch das sichere Bewusstsein, dass der Bezirk nicht nur das Wohlwollen der Behörden, sondern auch die volle und warme Sympathie der Crimmitschauer Bürgerschaft besitzt. Ihnen aber, liebe Herren Bundeskameraden, und vor allem meinem lieben Freund Muller Karl Dank, herzlichen Dank für die aufopfernde Thätigkeit vor und während des Festes. Herzlichen Dank auch den lieben Kameraden vom „Nordstern“-Leipzig, welche uns durch ihren uns ehrenden Besuch hoch erfreuten. Herzlichen Dank auch unserm verehrten Bundespräsidenten; konnte derselbe — wie wir ja gerne gesehen hätten — auch nicht in unserer Mitte weilen, so gedachte und erfreute er uns doch durch sein Glückwunschtelegramm aus Berlin. Alles in allem gerechnet, gebe ich mich der frohen Hoffnung hin, dass unsere Festlichkeit beitragen wird, unserem lieben Sachsenbunde neue Freunde und Gönner zuzuführen. Leid, herzlich leid that es mir, dass ich nicht allen lieben Vereinen, welche sich an der Korso- und Reigenkonkurrenz beteiligten, mit dem Lorbeer des Sieges schmücken konnte, leisteten doch alle ihr bestes. Indem ich auch noch den Herren vom Preisgericht besten Dank für ihre Mühe hiermit ausspreche, begrüße ich alle lieben Kameraden des Bezirks und schliesse mit einem „Heil Sachsen“ dem Blühen und Erstarben unseres Sachsen-Bundes, unseres Pleissenthal-Bezirks. „Heil Sachsen!“

Adolf Schön.

Hiermit mache ich noch einmal freundlichst auf die am 14. Juli in Lichtentanne stattfindende **Bezirksversammlung** aufmerksam. Heil!

Adolf Schön.

Die w. Bezirkskameraden werden hiermit gebeten, an den **Ausfahrten** des Bezirks: Dienstag, den 25. Juni a. c. nach Königswalde; Start abends $\frac{3}{4}$ 9 Uhr, B.-H. „Anker“, Werdau und Sonntag, den 7. Juli a. c. nach Bad Ronneburg; Start früh 6 Uhr, B.-H. „Anker“, Werdau recht zahlreich teilzunehmen. — Das vom Fahrwartsamt nach Greiz gerichtete Gesuch um Abhaltung von Strassenrennen ist abschlägig beschieden worden. Es ist deshalb die Abhaltung einer grösseren

sportlichen Veranstaltung auf dem Werdauer Schützenplatz, bestehend in Langsam- und Hindernisfahren, Ringelstechen etc. in Aussicht genommen. Näheres wird noch bekannt gegeben. Mit sportlichem Grusse!

Fahrwarsamt des Bezirks Pleissenthal.
Herm. Ullrich.

Bericht über die anlässlich des Bezirksfestes zum Austrag gebrachte Konkurrenz im Korso- und Reigenfahren.
a) Korsofahren. In Sparte I, Bundesvereine, errang den I. Preis R.-Cl. „Pfeil“-Lichtentanne mit 12,22, den II. Preis R.-V. „Wanderlust“-Werdau mit 10,44. In Sparte II, bundesangehörige Vereine, errang den I. Preis R.-Cl. „Wanderer“-Crimmitschau mit 11,24, den II. Preis R.-Cl. „Wanderer“-Steinpleis mit 9,60, den III. Preis R.-V. „Flotte“-Ebersbrunn mit 9,21. — b) Reigenfahren. Hierbei errang den I. Preis R.-Cl. „Pfeil“-Lichtentanne mit 14,20, den II. Preis R.-V. „Flotte“-Ebersbrunn mit 12,98 und den III. Preis R.-Cl. „Wanderer“-Steinpleis mit 12,04. — „Heil Sachsen!“

Adolf Schön, Bezirksvertreter.

Das Fahrwarsamt:

Herm. Ullrich. R. Zeissig.

R.-V. „Regina“, Beiersdorf. Hiermit erlauben wir uns höflichst die lieben Bundeskameraden zu unserm am Sonntag, den 30. Juni cr., nachmittags 4 Uhr in Hockers Gasthof stattfindenden Vergnügen einzuladen. Hoffentlich können wir recht viele Kameraden begrüßen. „Heil!“

Oswald Hocker.

Hiermit ersuche ich die lieben Bezirkskameraden an den am 30. Juni cr. in Beiersdorf und Lichtentanne stattfindenden Vergnügen lebhaft teilzunehmen. Vereinigen sich die Kameraden am 30. Juni, nachmittags 3 Uhr in Beiersdorf, damit wir geschlossen etwas später nach Lichtentanne fahren können. Angenehm wäre es mir, sämtliche Bezirkskameraden in Beiersdorf versammelt zu finden. Also — Alle kommen. „Heil!“

Adolf Schön, Bezirksvertreter.



zu wenden.

R.-Cl. „Pfeil“, Lichtentanne. Monatsversammlung am 6. 6. 1901. Der Vorsitzende Alfred Ramsch legt der Versammlung Besprechung über Angelegenheiten des Bezirks, sowie des Clubstiftungsfestes vor. Diejenigen Mitglieder, welche noch keine neue Bezirksmütze besitzen, werden ersucht, sich an Herrn Effler, Werdau

Nach Erledigung kleinerer Anträge Schluss.
Alfred Ramsch, I. Vorsitzender.
Ernst Floss, Schriftführer.

Aus dem Bunde.

No. 31. Wie die Bundeskameraden aus den amtlichen Mitteilungen des Herrn Bundeskassierers ersehen können, hat Herr Albert Thomä in Grumbach i. V. seinen Wiedereintritt in den Bund angemeldet. Wir begrüßen den alten Sachsenbündler mit herzlichem „All Heil!“

Industrie.

Das Berliner Polizei-Präsidium beabsichtigt einen Teil der Schutzmannschaft mit Fahrrädern auszurüsten. Nach eingehender Prüfung der von vielen Fabriken eingelieferten Musterräder wurde beschlossen, der Marke „Brennabor“ den Vorzug zu geben und die Filiale der Brennabor-Fahrradwerke Leipzigerstr. 111 mit Lieferung der Räder zu betrauen.

Die Herstellung des Naftalan. Nachdem Jäger durch sein Veredlungsverfahren ein vollkommen reines Oel gewonnen hatte, richtete er sein Augenmerk auf Aussehen und Form des neuen Heilmittels. Zunächst schien ihm die Beseitigung der dunklen Farbe angezeigt, und dank seiner vielseitigen chemischen Kenntnisse gelang ihm die Entfärbung des Oeles; damit wurde aber die Heilkraft so erheblich vermindert, dass von der Entfärbung Abstand genommen wurde. Hinsichtlich der Form wollte Jäger sein Heilmittel mit Rücksicht auf Anwendung und Transportfahren nicht in flüssiger, sondern in fester Form haben; ihm schien eine konsistente Salbe die

R.-Cl. „Adler“, Werdau. Vereinslokal B.-H. „Anker“. **Versammlung** am 5. Juni cr. Nach Eröffnung der heutigen Versammlung giebt der stellvertr. Vorsitzende Herr Franz Brauer bekannt, dass ein Brief unseres ersten Vorsitzenden Herrn Paul Wappler, Amtsniederlegung betr. eingegangen und giebt den Inhalt desselben bekannt. Die Versammlung beschliesst, Herrn Wappler nochmals zu bewegen, sein Amt fernerhin weiter zu behalten. Ausserdem lag noch die Abmeldung des Herrn Paul Becker vor, wovon die Versammlung Kenntnis nimmt. — **Generalversammlung** am 15. Juni cr. im B.-H. „Anker“. Die Wahl eines ersten Vorsitzenden wird einstweilen vertagt. Im Weiteren wurde Herr Paul Schiebold als erster und Herr Conrad Cramer als zweiter Schriftführer gewählt. Beide Herren nahmen die auf sie gefallene Wahl an. Ein weiterer Antrag, Regelung der Jugendabteilung betr. musste mangels genügender Unterlagen bis zur nächsten Versammlung vertagt werden. Sonntag, den 30. Juni cr. Kremserpartie nach Teichwolframsdorf oder Waldorf. Die Herren fahren per Rad, bei ungünstiger Witterung per Eisenbahn. Der Fahrpreis für den Kremser wird pro Person mit 1 Mk. berechnet und bei der Einladung durch den Vereinsboten kassiert. Abfahrt früh punkt 5 Uhr vom B.-G. „Bayr. Hof“. Für Erfrischung, Musik und sonstige Unterhaltung ist bestens gesorgt.

Franz Brauer, 2. Vorsitzender.

Paul Schiebold, 1. Schriftführer.



R.-Cl. „Flotte“, Ebersbrunn. Die von 15 Mitgliedern besuchte Monatsversammlung am 16. Juni wurde vom Vorstände Hermann Loos geleitet. Hierauf schreitet man zur Tagesordnung. Punkt 1: Der für R.-Cl. „Regina“ gestiftete Banner-nagel wird heute durch Fahrwart Schwinger überreicht. Punkt 2: Die Einladung zum Stiftungsfest des R.-Cl. „Wanderer“-Steinpleis wird angenommen. Die Besprechung der Angelegenheiten für das Bundesfest in Altenburg wird vertagt. Schluss. All Heil!

Hermann Loos, Vorstand.

P. Notzold, stellvertr. Schriftführer.

Bezirk Reichenbach i. V.

Mittwoch, den 26. Juni, abends 1/2 9 Uhr **Bezirks-Versammlung** im B.-H. „Engel“. Es werden die Herren Bundeskameraden höflichst gebeten, sich zahlreich zu beteiligen und ersucht, die Bundeszeitung mehr beachten zu wollen.

Der Bezirksvertreter.

wünschenswerteste Form zu sein. Und wieder begann eine Periode ernstest Forschens und Probierens. Das Festmachen des Oeles an sich bot keine Schwierigkeit, aber wie unendlich viele Gesichtspunkte waren dabei zu berücksichtigen. Ohne Zusatz einer anderen Substanz war eine Konsistenz natürlich nicht zu erzielen; aber diese Substanz musste absolut indifferent sein, um keine unangenehme oder gar schädliche Wirkung zu äussern, sie durfte nicht die Heilkraft des Oeles beeinflussen, es mussten schon ganz geringe Mengen derselben genügen, um die Konsistenz herbeizuführen, ohne die Heilkraft herabzudrücken, oder die Zusammensetzung des nur gereinigten Naturprodukts zu verändern. Dabei sollte die Masse starr und fest, aber auch weich und leicht verreibbar sein, ohne die Konsistenz in der Wärme zu verlieren. Auch hier kam Jäger erst nach langwierigen und mannigfachen Versuchen und Verbesserungen zum Ziele. Schliesslich gelang es ihm, dem Oele durch Zusatz von nur 3% einer eigenartigen Seifenmasse die gewünschte Konsistenz zu geben, und damit war nach einer zehnjährigen, mühevollen und zielbewussten Arbeit das Heilmittel Naftalan erfunden. Bemerken wir noch kurz, dass sich in der Fabrik eine grosse Anlage zur Herstellung von Zinkblech-Dosen und Kisten zum Versande des fertigen Produktes befindet, so glauben wir in Kürze alles erwähnt und damit den geneigten Leser mit der Geschichte und Entstehung des Naftalan, das ihm ein treuer nie fehlender Hausfreund werden soll, genügend bekannt gemacht zu haben, um ihm Vertrauen zu demselben einzuflössen.

Zur Geschichte des Fahrrades. Den genauen Zeitpunkt der Erfindung des Fahrrades oder besser der Laufmaschine

festzustellen, ist bis heute aus verschiedenen Gründen nicht gelungen. Wollen doch sogar die jetzt im Vordergrund des Interesses stehenden bezopften Chinesen ebenso wie die Buchdruckerkunst, den Kompass und das Pulver schon vor undenklicher Zeit das Fahrrad gekannt und ausgiebig benutzt haben. Der »glückliche Drache«, so soll der Name dieses fraglichen Instrumentes gewesen sein, wurde etwa vor 2000 Jahren — so behauptet Li-Hung-Tschang — durch ein kaiserliches Edict verboten, da er einen ungünstigen Einfluss auf die Zunahme der Bevölkerung ausgeübt haben solle. (!) Doch kehren wir zur Geschichte zurück, der ureigentliche Vorläufer des Zweirades ist zweifellos die von dem badischen Forstmeister Freiherrn von Drais gegen 1817 erfundene Laufmaschine, »Draisine« genannt. Der erste Konstrukteur der Laufräder war Drais allerdings nicht; nachweisbar existierten solche Vehikel schon gegen 1790 in Frankreich. Die grosse Verbesserung der Draisine liegt in der Lenkvorrichtung, die die ersten Laufräder nicht besaßen. Eine lange Spanne Zeit verstrich von dem Auftauchen der Draisine ab, etwa 70 Jahre, ehe sich das Fahrrad allgemeine Anerkennung verschaffen konnte. Nicht das technisch bedeutend verbesserte Hochrad, nicht die Erfindung des Kugellagers, nicht die Konstruktion des Sicherheits-Niederrades hatten das zuwege gebracht, die sensationelle Erfindung des Pneumatics allein, die sich im Jahre 1888 ereignete, war es, die dem Fahrrad seine Siegeslaufbahn ermöglichte. Selbst dem krassesten Laien wird diese Thatsache die ungeheure Wichtigkeit eines guten Pneumatics vor Augen führen. Ohne zuverlässigen Luftreifen keine Freude am Radsport! Im ureigensten Interesse ist daher jedem die Anschaffung eines erprobten, erstklassigen Pneumatics anzuraten, als den wir den bewährten »Excelsior-Pneumatic« als Ideal eines Luftreifens warm empfehlen können.

Die Fahrrad- und Automobilausstellung zu Mailand brachte der Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie die goldene Medaille.

Von der bevorstehenden **internationalen Automobil-Fernfahrt Paris—Berlin** erwartet man, dass sie uns ein buntes Bild der verschiedensten Automobilypen und -Systeme, vom Dreirad bis zum schweren Lastwagen vorführen wird. Einige kurze Notizen über den heutigen Stand des Automobilbaus dürften daher denjenigen willkommen sein, welche nicht Gelegenheit haben, sich mit diesem neuen Verkehrsmittel der Zukunft eingehender zu befassen. Die verschiedenen Systeme unterscheiden sich im Wesentlichen von einander durch die Treibmittel, vermittels welcher man die Maschine in Bewegung setzt.

Der Dampfwagen ist der Stammvater der heutigen Automobile. Sein Motor setzt die Dampfkraft in ähnlicher Weise in Bewegung um, wie dies bei jeder anderen Dampfmaschine der Fall ist. Seit langer Zeit verwendet man ihn als zuverlässiges Transportmittel für schwere Lasten ausserhalb verkehrsreicher Strassen. Kürzlich ist es aber auch gelungen, ein leichtes Personen-Dampffahrzeug zu bauen, welches weder den Insassen, noch dem Strassenpublikum Belästigungen bereitet. Man misst ihm eine grosse Zukunftsbedeutung bei, weil sein Motor einfach und betriebssicher, und weil der Ersatz seiner Kraftquelle, des Wassers, leicht zu bewerkstelligen ist.

Das Elektromobil ist wegen seines ruhigen und sicheren Ganges für den Verkehr innerhalb der Städte und auf kurze Entfernungen sehr beliebt. Es führt Akkumulatoren mit sich, welche aus feststehenden Dynamos oder Gleichstromleitungen mit einer leider nur begrenzten Menge elektrischer Kraft geladen werden können. Da es solche Elektrizitätsspeicher nicht überall giebt, so ist diese Eigenschaft des Elektromotors ein verhängnisvoller Nachteil, dessen Beseitigung in absehbarer Zeit auch nicht zu erwarten steht.

Das herrschende System ist heute noch unbestritten das Automobil mit dem Gasmotor. Dieser entwickelt die Bewegung dadurch, dass er in einem Cylinder ein Gas, aus verdunstetem Benzin oder Alkohol mit atmosphärischer Luft gemischt, selbstthätig herstellt und durch Zündung zur Wirkung bringt. Diese Kraftäusserung wird, wie bei der Dampfmaschine, vermittels eines Kolbens auf ein Triebrad übertragen und dadurch in Bewegung umgesetzt. Eine gleiche Wirkung hat man neuerdings durch Verwendung des Acetylen erreicht. Für die Praxis kam bisher nur das Benzin ernstlich in Frage, aber seit kurzem macht ihm der carburierte Spiritus als Treibmittel erfolgreich Konkurrenz. Vorläufig sind noch vielleicht 95 % aller Automobile in Europa Benzin-Motorwagen. Diese

sind heute die eigentlichen Tourenwagen, was sie hauptsächlich dem sparsamen Verbrauch des Benzins und der leichten Möglichkeit des Ersatzes desselben verdanken. Wenn die Anzeichen nicht trügen, so ist die Herrschaft des Benzins keine gesicherte; der Dampfmotor und wie gesagt, der Spiritus-Motor beginnen ihm den Rang streitig zu machen.

Man hat auch schon Wagen konstruiert, welche nebeneinander einen Benzin- und einen Elektromotor enthalten. Wir werden voraussichtlich einen solchen als Konkurrenten bei oben genannter Fahrt finden und sind gespannt auf seine Leistung.

Eine ganz neue, noch nicht in der Praxis erprobte Betriebsart ist diejenige mittelst der flüssigen Luft. Die Umsetzung der Kraft in Bewegung geht hier ähnlich vor sich, wie bei der Dampfmaschine, nur dass hier das gewaltige Ausdehnungsvermögen der flüssigen Luft ausgenutzt wird, welches diese bei Ueberführung in den gasförmigen Zustand besitzt. Aber vorläufig schliesst der hohe Preis der flüssigen Luft ihre praktische Verwertung noch aus.

Fast täglich bringt die Technik dem Automobilismus Neues und Verbessertes, und wir dürfen mit berechtigter Spannung der wirklich ganz ausserordentlichen Prüfungs- und Vergleichsfahrt Paris—Berlin entgegensehen, weil sie uns eine reiche Ausbeute an technischen Erfahrungen bringen und unser Urteil in der ganzen Automobilfrage auf eine zuverlässigere Grundlage stellen wird.

Radler Achtung! Die Radfahrerzeit hat begonnen, und da lockt das schöne Wetter zu grösseren und kleineren Touren. Für den Radler ist gerade jetzt eine gute Laterne Bedingung. Doch Vorsicht, denn da werden in letzter Zeit allerlei neue Laternensysteme angepriesen, aber der vorsichtige Radler, vor allen Dingen aber der umsichtige Händler, wird dem alten, jahrelang erprobten Systeme, den Vorzug geben. Nur eine Acetylen-Laterne, die sich seit Jahren als vorzüglich sicher funktionierend und zuverlässig bewährt hat, kann Ihrem Besitzer Freude machen und das Radeln am Abend zu einem wirklichen Genusse gestalten. Dies trifft besonders bei der Schmitt'schen Original-Fahrradlampe, dem Liebling aller Radler, zu. Die Fabrikanten derselben, die Oberrheinischen Metallwerke, Mannheim-Berlin waren die erste Firma, welche eine kompakte Acetylen Laterne, d. h. eine Laterne, welche nicht aus zwei vollständig getrennten Teilen, sondern einem Teile bestand, auf den Markt brachten. Die Firma besitzt auf diesem Gebiete durch die langjährige Praxis eine grosse Erfahrung, die ihrem Spezialfabrikate zu Gute kommt. Die Fabrik hat alle Entwicklungsstadien dieser Branche hinter sich und die angepriesenen Neuheiten gewisser Konkurrenz-Firmen sind grösstenteils Konstruktionen, welche die Oberrheinischen Metallwerke schon ausprobiert, aber wieder verlassen haben bzw. durch vervollkommnete ersetzt. Das erprobteste und unstrittig verbreitetste Acetylen-Fahrradlampen-System bleibt demnach nach wie vor die Schmitt'sche Original-Fahrradlampe mit Schlauch, die durch ihr garantiert sicheres Funktionieren ihre unbegrenzte Solidität, gediegene Ausstattung etc. immer mehr Freunde und Liebhaber findet einen Weltruf genießt. Beim Kaufe achte man genau auf die Schutzmarke: Hand mit Hammer.

Eingesandt.

Am Sonntag, den 2. Juni bin ich von Dresden mit dem abends 10 Uhr 10 Min. nach Leipzig gehenden Zuge gefahren und habe mein Rad als Gepäck aufgegeben. Als ich dasselbe in Leipzig direkt aus dem Gepäckwagen in Empfang nahm, musste ich die Wahrnehmung machen, dass beide Reifen zerstoßen waren, trotzdem ich in Dresden noch auf den Bahnhof gefahren bin und genau weiss, dass vorher nichts daran war. Ich sollte jedoch der einzige Glückliche nicht sein, denn bei weiteren sieben Rädern, fünf bei beiden und drei bei einem Reifen, waren diese mit einem Taschenmesser zerstoßen. Ich habe dies sofort vom Stationsvorsteher untersuchen lassen und den Beschwerdeweg eingeschlagen. Osw. Kratsch.

Auf Strasse und Bahn.

Im **Kraftrennen Paris-Bordeaux** liefen die beiden einzigen Teilnehmer, die den Continental-Pneumatik benutzten, als 2. und 4. Sieger ein. Sie legten die Strecke ohne jede

Havarie zurück und schlugen alle bisherigen Rekorde bei einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km in der Stunde.

Die Bergmeisterschaft von Oesterreich gelangt in diesem Jahre am 18. August zur Austragung.

Ueber Humbug im Sport veröffentlicht Dr. Paul Neumann im »Sport im Bild« eine hübsche Plauderei, in der er auch den Radsport berührt und dabei über die Berliner Zirkusrennen folgendes berichtet: »Die schlechteren, minderwertigen Fahrer erhielten ein Taggeld von 8 Mark, wenn sie fuhren, und 3 Mark, wenn sie nicht fuhren; die besseren Fahrer hatten ein Fixum. Einmal lief ein Fahrer Gefahr, entlassen zu werden, weil er — unprogrammässig gewonnen hatte. Wenn ich nicht irre, wäre den Punkten nach Bocquillon Sieger gewesen. Als nun am letzten Tage Arend, Mündner und Heller als Sieger proklamiert wurden, hatten dieselben etwas zu unterschreiben. Das Publikum glaubte, es sei ein Gutschein, eine Quittung oder dergleichen, doch es war nichts weiter als eine gewöhnliche Farce, um das Publikum zum besten zu halten. An dem Tage glaubte ich wirklich in Amerika zu sein! Bemerkenswert sei noch, dass die ausgeschriebenen Propositionen in keiner Weise eingehalten wurden.« Wir haben den sportlichen Wert dieser Zirkus-Produktionen, bemerkt hierzu der »Automobil- und Radfahrer-Humor«, dem wir diese Notiz entnehmen, seiner Zeit schon genügend beleuchtet, weshalb wir uns heute mit den obigen Zeilen begnügen können, die aufs neue beweisen, wie sehr der Schwindel bereits im deutschen Sportleben festen Fuss gefasst und den Rennsport immer noch mehr in Verruf bringt.

Baron Liebig hat seine Hochzeitsreise per Automobil, von der wir bereits berichteten, glücklich beendet. Sie war reich an interessanten Ereignissen. So schreibt z. Z. Baron Liebig aus Landeck an das »N. W. T.«: »Das war gestern (30. Mai) eine interessante Fahrt über den Arlberg. In der letzten Bahnstation Langen, wo wir uns ein wenig stärkten, wurden wir darauf aufmerksam gemacht, dass der Pass erst ab 5. Juni passierbar sei, und wir wohl die Automobile mit der Bahn durch den Tunnel schaffen müssten. Die Bauern erklärten es für ein Ding der Unmöglichkeit, was mich von dem Aufstieg aber nicht abhielt. Der Vorsicht halber nahm ich mir auf meinem Wagen noch zwei Schneeschaufler mit, einen dritten musste der Gepäckwagen noch aufnehmen. Bald kamen wir zu den Windwehen, und ich sah ein, dass die Bauern doch recht hatten. Wir liessen aber den Mut nicht sinken, schaufelten eine Windwehe nach der anderen aus und erreichten nach dreistündiger Fahrt die Passhöhe. Zu unserm Schrecken sahen wir auf über 1000 m die Strasse noch ganz vom Schnee verschüttet. Ein Ausschaufler hätte ein bis zwei Tage gedauert. Nun musste ein anderer Hilfsweg gesucht werden. Ich ging mit meiner Frau zu Fuss zum Hospiz St. Christoph (1800 m), um uns um ein Nachtquartier umzusehen. Ich kam nun mit dem Wirt auf den Gedanken, die Automobile auf Brettern über den Schnee zu schaffen, was uns auch richtig nach weiteren 2 Stunden endlich gelang. Um 8 Uhr waren wir glücklich drüben und um 9 Uhr in Landeck.«

Die internationale Automobil-Fernfahrt Paris — Berlin verspricht immer mehr ein Ereignis ersten Ranges zu werden. Nachdem wir kürzlich berichten konnten, dass unser Kaiser, der Präsident der französischen Republik Loubet und der französische Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin Ehrenpreise in Aussicht gestellt haben, können wir heute mitteilen, dass auch der König der Belgier einen solchen im Werte von 5000 Fr. ansetzen wird. — Die ersten Wagen können erwartet werden: Am 27. Juni, Naumburg 10 Uhr Vorm., Lützen 10³/₄ Uhr Vorm., Leipzig 11¹/₄ Uhr Vorm.

Vermischtes.

Die Strasse Innsbruck-Hall, welche bei den Radfahrern wegen ihres manchmal unglaublich schlechten Zustandes in sehr üblem Rufe steht, soll in der Weise umgebaut werden, wie dies bei einem Teile der ersten Kilometerstrecke (beim Löwenhause) geschah. In der Regierungsvorlage sind im Entwurfe des Finanzgesetzes für das Jahr 1901 für die Herstellung eines Grundbaues zwischen Kilometer 2 und 10 der Salzburger Reichsstrasse, also der Haller Strasse, als erste Rate mit einer Verwendungsdauer bis Ende Dezember 1902 50000 Kronen ausgeworfen. Die gesamte Regierungsvorlage, mithin auch die bauliche Regelung der Haller Strasse, wurde mittels des § 14 erlassen, sie bedarf daher erst der Genehmi-

gung des Reichsrates, doch ist ja berechtigte Hoffnung vorhanden, dass diesem Uebelstande — und das ist die Haller Strasse im eigentlichen Sinne des Wortes — abgeholfen werde. Ein Verdienst an dem Zustandekommen geregelter Strassenverhältnisse fällt dem Tyroler Radfahrer-Verbande zu, der schon seit langer Zeit auf Verbesserung der verwahrlosten Haller Strasse dringt. — Nach Ausführung des Projektes entfällt auch die löbliche Absicht einer Gruppe von Innsbrucker Radfahrern, die statt der umgehauenen Bäume an der Strasse nach Hall — „Marterln“ anbringen wollten.

In Leipzig wird ein weiteres Stück des Radfahrweges hergestellt. Der neue Weg schafft die Verbindung zwischen der Plagwitzer Strasse und dem Weg links von der alten Linie. Er beginnt in der Nähe der Bismarck- (Rödel-) Brücke und führt durch die Nonne nach der nassen Wiese. Von hier an hält er sich immer zwischen Reit- und Fussweg und mündet schliesslich beim Bahnübergang in die alte Linie.

In Dresden ist den Zweiradfahrern, denen bisher die innere Stadt nahezu verschlossen war, diese zum grossen Teil geöffnet worden. Verboten bleiben nur noch die beiden Strassenzüge König Johann-Strasse, nördliche Fahrbahn des Altmarktes und Wilsdruffer Strasse, sowie Schlossstrasse, einschliesslich des Georgenthores, westliche Fahrbahn des Altmarktes, Seestrasse und Prager Strasse bis zur Sidonienstrasse. Diese Strassenzüge dürfen weder befahren noch gekreuzt werden. Ausserdem bleibt die Augustusbrücke verboten. Nachts 11 Uhr bis früh 6 Uhr können jedoch auch diese Strassen etc. befahren werden. — Damit sind Postplatz, Marienstrasse, Wall, Breite-, Scheffelstrasse, Weber- und Zahnsgasse, Kreuzstrasse, die südliche und östliche Fahrbahn des Altmarktes, die Brüdergassen u. s. w. dem Verkehr mit Zweirädern freigegeben. Die Vorschriften treten sofort in Kraft.

An der Korso-Probefahrt, die der Bezirk Altenburg am 12. d. M. veranstaltete, beteiligten sich trotz eintretender Niederschläge ca. 35 Fahrer. Der Zug bewegte sich vom Schützenhaus ab nach dem Bahnhof und zurück nach dem grossen Teich, von da aber nach dem Endziel (Markt), von wo ab sich die Teilnehmer nach dem Restaurant „Zum Felsenkeller“ zur weiteren Besprechung über das Bundesfest begaben. Da sich bis jetzt schon gegen 650 Fahrer zur Teilnahme am Korso gemeldet haben, verspricht derselbe imposant zu werden.

Litteratur.

Im Verlag von A. Peitz & Sohn in Flöha ist soeben erschienen: „Verordnungen vom 2. und 3. April 1901 den Verkehr mit Fahrrädern und Kraftfahrzeugen im Königreich Sachsen, in Kraft getreten am 1. Juni 1901; mit Anmerkungen und Erläuterungen, sowie einem Sachverzeichnis herausgegeben von Robert Peitz, Redakteur.“ Preis 75 Pf. Das Werkchen enthält auf 35 Druckseiten den Textabdruck der im Königreich Sachsen für Radfahrer und Kraftfahrzeuge geltenden Vorschriften, ausserdem erläutern eine grössere Anzahl Anmerkungen den Gesetzestext. Das Werkchen ist jedem Fahrradbesitzer zur Anschaffung zu empfehlen.

Für wenig Geld das beste bieten, dies dürfte der rührigen Verlagsbuchhandlung von Theod. Thomas in Leipzig mit ihren neuen Universal-Radsport-Karten vollständig gelungen sein, denn diese Karten, von denen für ganz Deutschland nur 17 Sektionen, die noch obendrein sehr weit übereinandergreifen, erforderlich sind, liefern sowohl dem Radfahrer als auch dem Automobilisten ein derart genaues, vollständiges und übersichtliches Bild, dass es einer weiteren Empfehlung eigentlich gar nicht mehr bedarf. So ist z. B. bei der uns vorliegenden Sektion 4, Thüringische Staaten, Königr. Bayern nördl. Teil das Gesamtbild der Chausseen, Landstrassen und fahrbaren Wege, worauf es doch zunächst ankommt, ein auf den ersten Blick so auffallendes und übersichtliches, dass man die einzelnen Merkmale und Unterschiede fast herausfühlen kann. Die Karte bietet aber auch gleichzeitig ein vollständig korrektes und getrautes Landschaftsbild, denn Wälder und Gebirge, Eisenbahnen, Flüsse, Seen, Schlösser, Burgen u. s. w. heben sich darauf klar und deutlich von einander ab. Die für den Fahrer wichtige Angabe der Entfernungen und Höhen wurde ebenfalls durch deutliche Ziffern angebracht, ebenso wurde auf klare Schrift der Ortsnamen und sonstigen Be-

zeichnungen grosses Gewicht gelegt, sodass dieselben beim Fahren recht gut gelesen werden können. Als Unterlagen für Vollständigkeit und Genauigkeit in der Ausführung der Karten dienten die Preuss. Generalstabskarten. Eine mit grossem Beifall aufgenommene und sehr erwünschte Zugabe erhielten die Universal-Radsport-Karten dadurch, dass denselben auf der Rückseite die Pläne der grösseren Städte mit weiterer Umgebung gratis angefügt wurden, dabei werden auch besonders schöne Gegenden, wie Rheingau, Erzgebirge, Sächs. Schweiz u. s. w. u. s. w. nicht vergessen. Diese kleineren Kärtchen sind für den Sportsmann insofern eine willkommene Zugabe, als sie ebenfalls die genauen Angaben der Chausseen, Wege, Eisenbahnen, Flüsse, Bahnhöfe u. s. w. zeigen und nach ihnen genau gefahren werden kann. Da jede der grossen Sektionen, die in hübschen, biegsamen Kaliko-Decken in Taschenformat durch jede Buchhandlung, sowie vom Verlage direkt geliefert werden, nur Mark 1.— bis Mark 1.50, aufgezogen Mark 1.50 bis Mark 2.50 kosten, so sind diese Karten unstreitig die billigsten von allen bisher erschienenen.

Vorzügliche Karten für den Radfahrer sind die Freytag'schen Radfahrerkarten, welche übersichtlich und klar wie keine zweite, entschieden besser als Profilkarten, dem Radler alles bieten, was er braucht und ihn nicht mit Ueberflüssigem belasten. In der vorzüglichen Freytag'schen Sammlung (Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien VII und Leipzig) ist auf bisher 14 Blättern, Sachsen, Böhmen, Mähren und das übrige Oesterreich bis Fiume, dann Norditalien, die Ostschweiz, ein grosser Teil Bayerns und der Rheinlande erschienen. Weitere Nrn. sind in Vorbereitung. Wir empfehlen diese Ausgabe bestens und verweisen unsere Leser auf das Inserat in heutiger Nummer.

Briefkasten.

Herrn L. D. Besten Dank. Den behördlichen Erlass habe ich an Herrn G. Baumann, Rechtsschutzkommission, weiter gegeben.

Herrn R. J., Frbrg. Kann Ihnen einen definitiv zugesagenden Bescheid gegenwärtig leider nicht geben. —

Bezirk Altenburg. Könnten Sie ihre für die Zeitung bestimmten Veröffentlichungen nicht direkt an die Redaktion senden?

Herrn R. Kn., Lpzg. Eingesandt an Herrn Weniger zur Erledigung abgegeben. Wir zweifeln nicht, dass er dem geäusserten Wunsche gern entsprechen wird. — Eine Frage noch: Wie macht man das am besten: Frankenhausen, Barbarossahöhle, Denkmal, Rotenburg, Kelbra oder andere Reihenfolge. Es handelt sich für mich um die Einfügung des Besuches der Barbarossahöhle in die Tour. Heil!

Herrn Bezirksfahrwart Paul Bergmann, Dresden. Teilen Sie mir doch bitte mit, wie Sie den Ausflug Dresden Pillnitz-Lochmühle-Dresden machen; wenn möglich in der Art Tourenbuch, Tour 92, Dresden-Bühlau-Porsberg Pillnitz. Heil! —

Herrn Julius Uhlemann. Lieber Julius, richte deinen lieben Dresdnern meinen herzlichsten Dank aus. — Heil!

Herrn E. S. Ja, sehr gern. Manuskript nur einseitig beschreiben. Natürlich, — kosten darf es nichts. Wir müssen mächtig sparen. —

Nachtrag betreffend Neuanmeldungen.

No. 7817—7819.

Bezirk Leipzig.

7817. Max Füssel, Lithograph, Leipzig-Lindenau, Markt 3, I.

Bezirk Schwarzenberg.

7818. Max Engelhart, Zeichner, Eibenstock, Albertplatz 2.

Bezirk Chemnitz.

7819. Oscar Haase, Monteur, Gablenz bei Chemnitz, Uferstrasse 50, I.



Gediegen in jeder Beziehung.

So lautet das einstimmige Urteil der Radfahrer über die

Modelle 1901

unserer mit Recht so ausserordentlich beliebten

Excelsior=Räder.

Die neuen ungemein reichhaltigen Kataloge stehen den Interessenten gern gratis und franko zur Verfügung.

**Excelsior-Fahrradwerke, Gebr. Conrad,
Brandenburg a. H.**

Vertreter gesucht.

Wo noch nicht vertreten.

Thüringer Fahnen-Fabrik Coburg

Herzogl. Sächs. Kunststicker-Anstalt.

Radfahrer-Banner und -Standarten.

Sämtliche Vereinsbedarfsartikel.

Kataloge gratis und franko.

gegr. 1857.

Wichtig für Bundesgastwirtschaften!

I Klavierspieler, Apparat zum mechanischen Spielen von Tasteninstrumenten, incl. 42 Notenblättern, **wie neu,** Anschaffungswert 140 Mk., **für 60 Mk.** zu verkaufen durch **Friedrich Pfost,** Leipzig, Brüderstrasse 6.

G. Freytag's Radfahr-Karten sind die Besten. Preis per Blatt Mk. 1.35, auf Japanpapier (Ersatz für Leinwand-Aufzug) Mk. 1.70. — Bisher erschienen: W-12. Köln und Rheinland. — 14. Leipzig—Halle. — 15. Dresden-Reichenberg. — 19. Westböhmen und Bayrischer Wald. — 20. Ostböhmen u. Mähren. — 21. Schlesien u. Westgalizien bis Krakau. — 23. München u. Südbayern. — 24. Ober-Oesterreich u. Salzburg. — 25. Nieder-Oesterreich. — 26. Ost-Schweiz und West-Tirol. — 27. Osttirol und Westkärnten. — 28. Steiermark und Ostkärnten. — 29. Süd-tirol und Ober-Italien. — 30. Krain und Küstenland bis Triest—Venedig—Fiume—Agram.

Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien VII/I und Leipzig.

Alle Zuschriften betr. Inserate bitte an W. Vogt, Leipzig, Kurprinzstr. 3 zu richten.