

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

X. Jahrg.

Leipzig, 3. August 1901.
Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

No. 16.

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

Alle die Inserate betreffenden Einsendungen sind nur nach Leipzig, Kurprinzstrasse 3 zu richten.

Schluss der Anzeigen-Aufnahme: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

Die Zeitung erscheint aller 14 Tage (Sonnabends) und wird jallen 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.

DANK!

Nachdem die Tage des X. Bundesfestes vorüber sind, erfüllt der unterzeichnete Bundesvorstand hiermit die angenehme Pflicht, allen denen, die zum Gelingen des Festes beigetragen haben, herzlichst zu danken. Dieser Dank gilt besonders dem Bezirk Altenburg und allen Herren des gesamten Festausschusses, insbesondere aber der so überaus gastfreundlichen Stadt Altenburg und den beiden Bürgermeistern der Stadt Altenburg, den verehrten Herren Geh. Regierungsrat und Oberbürgermeister *Oswald* und Bürgermeister *Germann* für das Erscheinen und für die herzlichen Worte bei der Begrüssung, sowie den Herren Stadtvertretern und Abgeordneten für ihre uns hoch ehrende Beteiligung an allen Veranstaltungen.

Die festlichen Tage in Altenburg werden allen Festteilnehmern unvergessen bleiben.

LEIPZIG, den 1. August 1901.

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Horst Wolff, I. Vorsitzender.

Eine Radfahrt von Frankfurt a. M. nach Paris

Von Friedrich Baumann.

Bis Frankfurt a. M. hatte mich das Dampfross gebracht, von dort sollte mich das Stahlross weiter tragen nach Paris zur Weltausstellung. Das war gewiss ein Ziel, das den Schweiss des Radfahrers lohnte. Aber in diesem Falle wurde das Mittel zum Zweck; die Fahrt nach dem Ziele hatte für mich nicht weniger Reiz als das Ziel selbst. Paris kannte ich schon. Die Welt-Ausstellung mochte an Grösse, Pracht und Reichtum des Sehenswerten unübertrefflich sein, sie lockte mich weniger als Paris. Das beste, was sie mir geboten hat, war die Anregung, durch das Reichsland und Frankreich zu radeln, Land und Leute aus eigener Anschauung kennen zu lernen und besonders auch an der Sprachgrenze in Lothringen über den Gebrauch der deutschen und französischen Sprache Beobachtungen zu machen. Das war der Hauptzweck meiner Reise und zugleich auch der Grund, weshalb ich es vorzog allein zu fahren und mich nicht einer Gesellschaftsreise anzuschliessen, welche wohl manche

Vorteile und Annehmlichkeiten bietet, aber den einzelnen weniger mit der Bevölkerung in Berührung kommen lässt.

So bestieg ich denn in Frankfurt am Morgen des 9. Juli mein Rad und fuhr auf der Mainzer Landstrasse hinaus, froh in der Erwartung des Interessanten, das mir die Fahrt nach Paris darbieten sollte, die auf sechs Tage berechnet war (im ganzen 569 km, erster Tag bis Kirchheimbolanden 80 km). Rechts von der Strasse sah man die in blauen Dunst gehüllten Berge des Taunus, links die Fabrikschornsteine von Griesheim, wo jüngst der grosse Brand stattgefunden hat, und weiterhin die von Höchst, welche der Landschaft den Stempel der Industrie geben. Das gleiche Gepräge trug die Landstrasse. Sie war sehr uneben, wie man es gewöhnlich in der Nähe von grossen Stätten findet, wo viele schwere Lastwagen verkehren und selbst der solideste Strassenbau nicht lange Stand hält. Aber auf einem guten Seitenwege