

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.

Post- No. 5752.

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

Post- 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

gelangt man in bequemer Fahrt nach der freundlichen Stadt Höchst, welche auf ihr schönes Bismarck-Denkmal stolz sein kann. Auf einem kleinen Platze, der die Stelle eines Eckhauses an einer Strassenkreuzung einnimmt, steht der Altreichskanzler in voller Figur, aber nicht in der Mitte des Platzes, sondern nach der Strassenecke vorgerückt, als ob er, kühn und drohend, aus dem Zentrum in eine exponiertere Stellung avanciert wäre. So wird durch eine geschickte Aufstellung die Wirkung des Denkmals sehr erhöht.

Hinter Höchst verändert sich bald der Charakter der Landschaft. Die gut erhaltene Strasse führt durch ländliche Gefilde, welche eine reiche Ernte versprechen. Von Hattersheim sieht man rechts noch die Höhen des Taunus und die Hofheimer Kapelle. Mit diesem Hofheim, das in einem rechten Seitenthal liegt, ist das berühmte Hochheim nicht zu verwechseln, welches man bald nach dem Badeorte Weilbach erreicht. Die »Hochheimer Weinstube« sieht so einladend aus, dass selbst ein Radfahrer, dem die Regeln der Kunst geistige Getränke verbieten, nicht leicht vorüberkommen kann, ohne der Versuchung zu erliegen. Durch Weinberge führt der Weg weiter nach Kastel. Schon hat man von ferne die Türme von Mainz erblickt. Auf der schönen Rheinbrücke sieht man die Stadt vor sich liegen und genießt einen herrlichen Blick auf den breiten Strom. Da es gerade Mittagszeit ist, wird eine längere Rast gehalten.

Von Mainz an wird die Fahrt eintönig; auf gerader Strasse geht es bergauf und bergab. Manche Steigung ist zu überwinden. Dazu kommt ein ungünstiger Wind aus Südwest, der das Fahren sehr erschwert. In dem Marktflecken Wörrstadt lese ich zu meiner Ueberraschung den Namen »Pariser Strasse« und erhalte so die Gewissheit, dass ich mich auf dem richtigen Wege befinde. Als ich am nächsten Tage denselben Namen in Kaiserslautern las, war ich schon weniger verwundert.

Hinter dem lebhaften Städtchen Alzey kommt man bald aus dem hessischen Gebiet in die Rheinpfalz. Das merkt man sofort an der Bauart und Beschaffenheit der Landstrasse. In Hessen ist ein mit Steinen abgegrenzter Seitenweg als »Pfad für Fussgänger« bezeichnet, in Bayern sind Fussweg und Fahrdamm nicht scharf gesondert, sondern gehen allmählich in einander über, was für den Radfahrer viel angenehmer ist.

In Kirchheimbolanden fand ich gutes Nachtquartier im Gasthof Bechtelsheimer, aber meine fröhliche Reisetimmung sollte am Abend sehr herabgestimmt werden. Denn es begann ein sanfter Regen herabzufallen, der am nächsten Morgen noch nicht aufgehört hatte. Da ich keine Zeit verlieren wollte und Kirchheimbolanden keine Zerstreung bietet, brach ich trotz des schlechten Wetters endlich auf und gelangte, unterwegs vielfach mit Verwunderung betrachtet, schmutzbedeckt und durchnässt gegen Mittag nach der regsamen Fabrikstadt Kaiserslautern. Vom Donnersberg, an dem ich nahe vorbeigekommen war, hatte ich nichts gesehen.

Die schwierige Fahrt auf schlüpfrigem Wege hatte mich sehr angestrengt, und ich bedurfte einer mehrstündigen Rast. Zum Glück hörte es bald auf zu regnen, und frisch gestärkt fuhr ich auf der Kaiserstrasse weiter nach Landstuhl mit seiner hochragenden

Burg und nach Homburg. Die Wege waren immer noch sehr nass, und von der Landschaft war nicht viel zu sehen. Die in Wolken eingehüllten Berge erweckten den Wunsch, dieselbe Strecke noch einmal bei besserem Wetter und bei schönerer Beleuchtung zu fahren. Je mehr ich mich aber dem Lande der Steinkohlengruben, Eisenwerke und Glashütten näherte, desto trockener wurde die Strasse, und so konnte ich über St. Ingbert das Ziel des Tages, die Zwillingstädte St. Johann-Saarbrücken (102 km), noch erreichen, was ich am Morgen nicht für möglich gehalten hatte.

Es war ein schwerer Tag, und mehrere solcher Tage durften nicht auf einander folgen. Aber dennoch ist es ein süßes Gefühl, wenn man trotz Wind und Wetter am Ziele anlangt, sich mit wohlverdientem Appetit erquickt und nach kurzer Erholung neue Eindrücke aufnimmt, wie sie St. Johann bietet. Schwerlich wird eine Stadt von gleicher Grösse eine Strasse aufweisen können, wie die Bahnhofstrasse mit ihren grossen, schönen Häusern und prächtigen Läden. Man ist überrascht hier ein grossstädtisches Leben zu finden, während das kleinere, aber dem Namen nach bekanntere Saarbrücken ein stiller Ort ist, dessen Bürger vielleicht nicht ohne Neid das Aufblühen ihrer Nachbarstadt wahrnehmen, wovon schöne, neue Strassen und prächtige Bauten (Kirche, Rathaus) Zeugnis ablegen. Am nächsten Morgen unternahm ich noch einen Rundgang durch die Stadt und bemerkte auf der Saar eine eigentümliche Art von Schiffen, welche nicht sehr lang, aber breit und fast viereckig gebaut sind. Sie haben in der Mitte einen Stall aus dem man die Pferde, von denen sie gezogen werden, auf hölzernen Brücken herein- und herausführt.

Gegen 9 Uhr setzte ich meine Reise fort. Das Wetter versprach schön zu werden und ich erwartete viel Interessantes von Lothringen. In der That wurde dieser dritte Tag der schönste der ganzen Reise. Beim Radfahren ist, wie bei jedem edlen Sport, Arbeit und Vergnügen gemischt, aber die Mischung ist sehr ungleichmässig. Für die Strapazen des vorigen Tages wurde ich nun reichlich entschädigt. Die Fahrt von Saarbrücken nach Metz (72,8 km) war ein ungemischtes Vergnügen, wie es nur ein Radfahrer geniessen kann. Die Strecke war nicht zu gross und liess mir trotz des späten Aufbruchs noch viel Zeit, mich unterwegs aufzuhalten, so zuerst auf dem Schlachtfelde von Spicheren. Ein Regiment Dragoner und einige Kompagnien Infanterie, welche dort exerzierten, bildeten eine gute Staffage und verstärkten den Eindruck, den die Gräber der gefallenen Krieger hervorbrachten. Zwar konnte ich die eigentlichen Spicherer Höhen nicht besuchen, aber lange verweilte ich auf der Anhöhe, wo dicht an der Strasse der Leutnant v. Windisch seine Ruhestätte gefunden hat und wo man das Terrain gut übersehen kann. Dann führt die Strasse an der Goldenen Klemme vorbei, einem Gasthause, das am 6. August 1870 von den Regimentern 74 und 77 erstürmt wurde, und über Stiring nach Forbach.

Von einem Motorfahrer erhielt ich den ersten französischen Gruss: Bonjour. In Ober-Homburg, das malerisch auf einem Höhenrücken liegt, liest man an den Häusern schon französische Namen wie Duval, Gaspard. Vor der Stadt St. Avold steht eine Tafel

mit der Aufschrift: Octroi St. Avold, und in der Stadt findet man viele französische Namen und besonders Vornamen auf den Schildern, aber gesprochen wird hier meist noch deutsch. Ehe jedoch die Sprache französisch wird, findet man schon vieles andere französisch: die Bauart der Häuser, Kleidung und Bartfrisur, ferner die Küche und besonders das Brot. In einem kleinen Restaurant bekam ich ein einfaches, aber sehr gut zubereitetes Mittagessen. Am Wirtstische wurde deutsch gesprochen, aber doch schon etwas französisch eingemischt. Darauf kehrte ich noch im Café Lebrun ein, das von aussen ganz französisch aussah. Es gab hier ausser der Forbacher Zeitung nur französische Zeitungen, und der Wirtin wurde es schwer deutsch zu sprechen. Aber das schadet nix, sagte sie selbst freundlich, und ich konnte ihr natürlich nur beistimmen. Die Gäste sprachen deutsch; es schienen wohlhabende Bürger zu sein, die nach Tische hier ihren Kaffee tranken und mit französischen Karten spielten, wobei auch einzelne französische Ausdrücke gebraucht wurden.

Wenn ich auf der Weiterfahrt häufig einkehrte, so möge man nichts Böses dabei denken. Es geschah im Interesse der Wissenschaft. Honni soit qui mal y pense. Im nächsten Dorfe Lubeln sass der Wirt mit einigen Bauern an einem Tische, und man unterhielt sich französisch. Der Wirt sprach ziemlich gut, die übrigen weniger. An einem andern Tische sprach man deutsch, aber leiser, während die französische Unterhaltung ziemlich laut geführt wurde, wie es mir schien, mit einiger Absichtlichkeit. Die Wirtin sprach deutsch, aber nicht sehr gewandt.

Hinter Lubeln geht es steil bergan nach der Höhe, welche die deutsche Nied von der Rossel, einem andern Zufluss der Saar, scheidet. Ich musste das Rad lange führen und konnte so mit Musse bis über St. Avold hinaus in das Thal zurückblicken, durch welches ich gefahren war. Einen solchen Rückblick soll man gelegentlich nicht versäumen. Oben erwartete mich ein ziemlich grosser, gefährlich aussehender Hund, der vor einem einzelnen Hause Wache hielt, dessen Bewohner vielleicht auf dem Felde waren. Als ich mich näherte, kam er mir leise knurrend entgegen und umkreiste mich, als ob er nur auf einen günstigen Moment zum Angriff wartete. Man konnte sich wohl vor ihm fürchten, und ich wagte es nicht, in seiner Gegenwart aufs Rad zu steigen. Als ich in einiger Entfernung aufsitzen wollte, kam er sofort wütend nachgesprungen. Ich war genötigt, rasch wieder abzusteigen und gegen ihn Front zu machen, wodurch er sich abschrecken liess. Sonst hätte er mich vielleicht vom Rade heruntergeholt. Ohne Zweifel war dies der böseste Hund, dem ich jemals begegnet bin. Viel harmloser waren die vier Hunde, die mich an demselben Tage gleichzeitig überfielen, nachdem sie mit derselben Einmütigkeit eine Kutsche verfolgt hatten. Um die Hunde-Chronik vollständig zu machen, muss ich noch erwähnen, dass ich in St. Avold einem Hunde über die Beine gefahren bin, und das war vielleicht der harmloseste von allen.

Im Dorfe Füllingen sollte, wie mir gesagt worden war, das französische Sprachgebiet beginnen. Beim Durchfahren fragte ich: »Kommt man hier nach Metz?« und erhielt die Antwort: »Jawohl, gerade aus.« Man verstand also hier noch ganz gut deutsch. Ebenso

in dem nicht weit davon entfernten Bingen (Bionville), wo ich mich geraume Zeit mit den Wirtsleuten in deutscher Sprache unterhielt. Sie klagten, dass seit April eine grosse Trockenheit herrsche. Auch am vorhergehenden Tage, der in der Pfalz so nass war, hatte es hier nur wenig geregnet. Ferner erzählten sie mir, dass vor einiger Zeit ein Musikkorps durchgekommen wäre, das zu Fuss nach Paris reiste und unterwegs Konzerte gab. Woher diese wandernden Musiker kamen, konnte man mir aber nicht sagen.

Bei Kurzel liegt das kaiserliche Schloss Urville, an dessen Gitter sich eine Tafel mit folgender etwas seltsamen Aufschrift befindet: Urville les Kurzel 15^k 700 MÉTRES de Metz 1883. In der Wirtschaft des Louis Etienne sprach man noch deutsch, wenn auch nur kümmerlich, aber aus einer Tischlerwerkstatt wurde auf meinen deutschen Gruss geantwortet: Bonjour monsieur. Von hier bis Metz verstanden die Landleute, welche ich unterwegs anredete, die deutsche Sprache nicht mehr. Der Streifen Landes, auf welchem beide Sprachen neben einander gebraucht werden, erstreckt sich also von St. Avold bis Urville und ist ungefähr 30 km breit.

Bei La Planchette sieht man rechts an der Strasse die ersten Gräber von dem Schlachtfelde des 14. August. Bald folgen zu beiden Seiten mitten in den Getreidefeldern die weissen Kreuze aus Holz, welche in ihrer Einfachheit noch ergreifender sind als die Denkmäler aus Stein oder Eisen. Links in der Richtung auf Colombey befindet sich eine lange Reihe von Gräbern, die sogen. Toten-Allee.

Von der Höhe, wo das Schlachtfeld liegt, führt die Strasse allmählich ins Thal hinab, und man sieht unten die Stadt Metz liegen mit dem hoch emporragenden Dome, im Hintergrunde die westlichen Höhen am linken Ufer der Mosel. Metz ist in erster Linie Festung, und es herrscht in dieser echten Soldatenstadt ein frisches, fröhliches Leben und Treiben, das sich schon ausserhalb bemerkbar macht, ehe man durch die Festungswerke und das imposante deutsche Thor hineinkommt. Am lebhaftesten entwickelt es sich bei dem Promenade-Konzert auf der Esplanade, wo sich die oberen Schichten der Bevölkerung einstellen, und in der Gegend jener Kaffeehäuser, wo das Volk, Bürgerliche und Soldaten, nach des Tages Arbeit am Abend Belustigung sucht. Man glaubt sich in einen Ameisenhaufen versetzt, wenn man plötzlich in dieses Gewimmel bunter Uniformen aller Art hineingerät. In sprachlicher Hinsicht kann Metz schon jetzt als eine deutsche Sprachinsel bezeichnet werden, so sehr hat die Auswanderung der französischen Bevölkerung und die deutsche Einwanderung den Charakter der Stadt verändert, während rings herum die französische Sprache noch lange herrschen wird. Auch aus Metz wird sie wohl nie ganz verschwinden, und darauf beruht in zweiter Linie die Eigenartigkeit dieser Grenzstadt, in welcher deutsches und französisches Wesen mit einander verschmelzen, wo die Denkmäler des französischen Marschalls Ney und des deutschen Kaisers Wilhelm I. nahe bei einander stehen.

Am nächsten Morgen (12. Juli) konnte ich erst gegen 9 Uhr aufbrechen, da ich noch französisches Geld einzuwechseln hatte, und es kostete schon manchen Schweisstropfen, bis ich auf der von Moulins in ge-

wundener Linie steil ansteigenden Chaussee die Höhe erreichte, auf welcher der Turm von Gravelotte steht. Noch einmal senkt sich die Strasse zu einer tiefen Schlucht hinab und man erblickt zur Rechten das schöne Denkmal des Rheinischen Jäger-Bataillons: einen mit erhobenem Gewehr vorwärts stürmenden Jäger. In Gravelotte giebt es ein Kriegs-Museum mit einem Aufseher, der kein Deutsch versteht. Von hier führen zwei Strassen nach Verdun, auf denen Bazaine am 16. August mit seiner Armee abziehen wollte. Ich wählte die südliche, welche das Schlachtfeld von Vionville in der Mitte durchschneidet. Wie heiss hier gestritten worden ist, erkennt man an der Menge der Gräber. Von Gravelotte bis Mars la Tour gleicht das Feld einem grossen Friedhof. Wie beredt sprechen die kurzen Inschriften auf den einfachen Holzkreuzen: »Hier ruhen deutsche Krieger«. Kein Name, nicht einmal der Truppenteil ist genannt von allen den Tapfern, die hier begraben liegen; oder noch kürzer: »Hier ruhen Krieger«, wenn Freund und Feind neben einander gebettet ist. Seit 1870 ist Strassburg immer mehr eine wunderschöne Stadt geworden, aber wo so mancher, so schöne, so tapfere Soldat begraben liegt, das ist Metz mit viel grösserem Rechte. Auch im Norden und Süden, wo keine grosse Schlacht stattgefunden hat, finden sich von der Belagerung her vereinzelt Grabstätten. Ein Grenzüäger, den ich zufällig hinter dem Dorfe Vionville traf, zeigte mir das Terrain, wo die Brigade Bredow ihre berühmte Attacke ausführte, und das Denkmal, welches an der Stelle errichtet ist, wo die Attacke endigte; ferner weiter westlich das Gelände, in welchem das grösste Kavalleriegefecht während des ganzen Krieges stattfand.

Voll ernster Gedanken fuhr ich weiter über die Grenze nach dem ersten französischen Ort Mars la Tour. Die Formalitäten bei dem französischen Zollamt wurden mit einer Artigkeit erledigt, wie man sie bei unseren Zollbeamten selten findet. Auch die Leute, welche mit dem douanier (Zollbeamten) vor dem Zollhause sass, zeigten sich sehr freundlich. Sie wunderten sich, dass ich nicht vom Fahren erhitzt war. Monsieur est alle doucement (der Herr ist langsam gefahren) sagte man mir. In der That hatte ich mich auf sanft abfallender Bahn von einem günstigen Ostwinde treiben lassen; ihm hatte ich es also zu verdanken, dass ich bei meiner Ankunft in Frankreich einen guten Eindruck machte. Während man auf den Grenzbahnhöfen eine etwas düstere Stimmung findet, scheint sich in Mars la Tour ein gemüthlicher internationaler Verkehr entwickelt zu haben. Zahlreiche Deutsche haben namentlich in diesem Jahre auf der Durchreise die Schlachtfelder bei Metz besucht. Wie schon in Gravelotte, traf ich auch hier einige, welche zu Wagen gekommen waren und es sich gleichfalls bei Barthélemy gut schmecken liessen. Darunter ein älterer Herr, wie es schien, ein Veteran, der ziemlich geläufig, aber nicht besonders schön französisch sprach und sich bemühte vor den Damen in seiner Begleitung mit seiner Sprachkenntnis zu glänzen. Er scherzte in froher Laune mit der Wirtin und erregte oft allgemeine Heiterkeit. Das Déjeuner war ausgezeichnet, aber mir fehlte die Zeit, um mit Ruhe geniessen zu können; denn ich hatte noch einen weiten Weg vor mir. Il fait chaud (es ist heiss), sagte der douanier

mitleidsvoll, als ich mich gegen ein Uhr wieder aufs Rad setzte, und: Bon voyage!

Lothringen ist östlich von der Mosel ein von Flussläufen durchschnitten, wohl angebautes Hügel-land; zwischen Mosel und Maas ist es dagegen mehr eine flache, eintönige Hochebene von geringer Fruchtbarkeit. Der Hafer stand hier auf den Feldern oft kaum einen Fuss hoch. Schon aus weiter Ferne sieht man den Höhenzug der Argonnen, der von Süden her an der Maas entlang zieht, und es war keine verlockende Aussicht, diesen Bergrücken überschreiten zu müssen. Bis dorthin fuhr ich auf schöner, glatter Strasse durch, ohne einzukehren. In den Dörfern war es sehr still. Menschen und Tiere pflegten der Ruhe in den heissen Nachmittagsstunden. Ueberall ein dolce far niente: die Hühner sass, still im Schatten, und kein Hund liess sich aus seiner Ruhe stören.

In Haudiomont, am Fusse des Argonnenwaldes, machte ich Halt, um mich vor dem schwierigen Aufstieg zu erfrischen. Es war ein sehr sauberes Wirtshaus an einer Strassenkreuzung und die Wirtin war gern bereit mir Kaffee zu kochen. Eine Frau und ein kleines Mädchen, die auf einem Eselskarren kamen (auch eine Art von Zweirad), liessen sich zu meiner Verwunderung eine Flasche Bier geben. Als ich sah, wie gut es ihnen schmeckte, folgte ich ihrem Beispiele und fand das französische Bier in der That sehr gut. Es ist also in Frankreich tout comme chez nous: man trinkt auch dort im Sommer als Erfrischung gewöhnlich Bier, in den Dörfern meist Flaschenbier, in den Städten auch vom Fass. Der Preis ist aber noch zu hoch. Meist kostete die Flasche 35—50 centimes, zuweilen auch weniger, in meinem Pariser Hotel sogar 75 centimes.

Neu gestärkt und von der freundlichen Wirtin bedauert, begann ich den beschwerlichen Aufstieg und musste noch einmal rasten, ehe ich die Höhe erreichte. Noch einmal senkte sich die Strasse tief hinab, und noch eine steile Höhe war zu erklimmen, dann erblickte ich im breiten Thale der Maas die Stadt Verdun, die eine ähnliche Lage hat wie Metz, im Osten und Westen von Höhen überragt. Auch hier wimmelt es von Soldaten und es ist interessant, das französische Militär mit dem deutschen zu vergleichen. Die Franzosen, wenn auch flott und schneidig, haben doch meist eine nachlässigere Haltung. Man könnte denken, dass sie es mit ihrem Berufe nicht recht ernst nehmen, aber das scheint vielleicht nur so. Eine eigentümliche Wirkung machen die roten Hosen auf dem Rade, welches von dem französischen Militär viel benutzt zu werden scheint. Der erste französische Radfahrer in Civil begegnete mir kurz vor Verdun, sonst auf der ganzen Strecke von Mars la Tour her kein einziger.

Leider konnte ich mich nicht lange aufhalten, wenn ich noch das Ziel des Tages: Clermont-en-Argonne erreichen wollte. Vor dem Thore begegneten mir etwa 50 Schüler, zu zweien gehend, in Begleitung von vier jungen Geistlichen, von denen zwei vorn und zwei hinten gingen. Sie machten keinen guten Eindruck, zum grossen Teil schlecht gekleidet und mit mürrischen, stumpfsinnigen Gesichtern, wie Gefangene, ein abschreckendes Bild der französischen Erziehung im Internat.

Die Strasse steigt von Verdun allmählich, so dass man noch bequem hinauffahren kann. Um $\frac{1}{2}$ 8 Uhr nach mitteleuropäischer Zeit kam ich in Clermont-en-Argonne an, einer sehr kleinen Stadt mit vielen alten Häusern, und stieg im Hôtel de la Pomme d'or ab, das mir zuerst in die Augen fiel. Es sah zwar nicht vielversprechend aus, aber ich erwartete in diesem kleinen Orte auch nicht viel und fand schliesslich mehr als ich erwartete. Man gab mir ein sehr schönes Zimmer und fragte, ob ich zu speisen wünschte. Da ich zu Mittag ein sehr gutes Diner gehabt hatte, und auch frühzeitig zu Bett zu gehen beabsichtigte, wollte ich mich mit einem einfachen Abendbrot begnügen und bestellte kalten Aufschnitt. Vom Reiestaub gesäubert, ging ich wieder hinunter und wurde durch die grosse Küche, die zugleich als Wohnzimmer diente, nach dem Gastzimmer geführt, wo eine sehr gemischte Gesellschaft sass. Ich liess mir Wein und frisches Wasser geben, und wartete auf das bestellte Essen aber vergebens. Der Sohn des Hauses, welcher die Gäste bediente, konnte mir, wie es schien mit dem besten Willen auch nicht helfen. Endlich, des langen Wartens müde, ging ich selbst in die Küche, wo Madame im Schweisse ihres Angesichts kochte, als ob es sich um ein Festessen handelte. Sie war aufs höchste verwundert, als ich sie fragte, ob sie nicht etwas Schinken oder kaltes Fleisch hätte, und blickte mich einige Sekunden lang über die linke Schulter an, als ob sie vor Entrüstung sprachlos wäre. Dann sagte sie kurz angebunden: Sie bekommen ein Diner wie die anderen, und liess mich verblüfft stehen. Ich hatte begriffen: Madame wünschte, dass das, was sie mit Selbstverleugnung kochte, auch gegessen würde, und ich fügte mich nun gern in das Unvermeidliche, das schon einen verlockenden Duft verbreitete. Wieder musste ich warten, bis endlich gegen 9 Uhr (nach meiner Uhr) die Tochter erschien und mich in den ganz nett eingerichteten Speisesaal führte. Meine Ungeduld wäre wohl weniger gross gewesen, wenn ich bedacht hätte, dass es nach französischer (osteuropäischer) Zeit erst gegen Uhr war; das kam mir aber leider erst am folgenden Morgen zum Bewusstsein. Das Diner, an welchem noch vier andere Herren teilnahmen, war ausgezeichnet. Ich ass und trank, soviel ich für gut hielt, machte noch einen Gang durch die Stadt im Abenddunkel, plauderte ein wenig mit Fräulein Tochter und begab mich zur Ruhe, nachdem ich meine Zeche bezahlt hatte (3,60 fr. für Essen, Trinken und Nachtlager). Die Familie des Wirtes sass eben erst beim Abendbrot, als ich gute Nacht wünschte. Dieser kleine Konflikt wegen des Abendessens ist der einzige, den ich bei meiner Fahrt durch Frankreich gehabt habe.

Am nächsten Morgen wachte und stand ich sehr früh auf und war bald zur Weiterfahrt bereit. Im Hause schlief noch alles, aber auf der Strasse wurde es schon lebendig. Wie in einem Dorfe wurden die Kühe auf die Weide hinausgetrieben, und die Leute begaben sich aufs Feld, um in der Kühle des Morgens zu arbeiten. Auf mein Klopfen kam der alte Wirt heraus, um mir das Rad zu geben, und fort ging es in der frischen Morgenluft. Bald hatte ich wieder einen Höhenrücken des Argonner Waldes zu überschreiten. Es ist eine reizende Berglandschaft, durch welche die Strasse nach der hübschen kleinen Stadt St. Menehould führt, wo Ludwig XVI. auf seiner Flucht

zuerst erkannt wurde. Nach einer Fahrt von einer Stunde hatte ich den sehnlichen Wunsch, einen Morgenkaffee zu trinken. In St. Menehould gab es nun zwar schöne Kaffeehäuser, aber so früh noch keinen Kaffee. Auch im nächsten Dorfe fand ich noch nicht, was ich wünschte. In einem einsamen ärmlichen Wirtshaus an der Landstrasse erhielt ich endlich ein Glas schwarzen Kaffee, und war darüber froh, trotz der Unsauberkeit des Ortes. Die schmutzige, aber kluge Frau Wirtin hatte mich als Fremden wohl erkannt, der zur Weltausstellung reist, und liess sich dementsprechend bezahlen.

Weiterfahrend bemerkte ich auf einer Anhöhe rechts von der Strasse ein Denkmal, und ein Blick auf die Karte belehrte mich, dass ich mich in der Nähe von Valmy befand. Gleichzeitig vernahm ich Kanonendonner aus dem Lager von Chalons und wurde so auf doppelte Weise, sehend und hörend, an die Kanonade von Valmy (1792) erinnert.

Je mehr man sich Chalons nähert, desto vorteilhafter ist das Aussehen der Dörfer, während man in den Argonnen und in der sog. Champagne Pouilleuse zuweilen vor jedem Hause in der Dorfstrasse den Düngerhaufen findet.

In Tilloy kehrte ich bei einem Bäcker ein, der auch nebenbei Gastwirtschaft betrieb. Während das Feuer im Backofen brannte, kamen Vater und Sohn aus der Backstube herbei und unterhielten sich lange mit mir. Die Mutter sass am Tische, mit Näharbeit beschäftigt. Man erzählte mir, dass schon viele Radfahrer aus Deutschland und Oesterreich durchgekommen seien, und erkundigte sich mit lebhaftem Interesse nach deutschen Verhältnissen. Die Unterhaltung mit diesen einfachen, biederer Leuten ist mir eine der angenehmsten Erinnerungen der ganzen Reise.

Hinter dem Dorfe Lépine, das eine schöne gotische Kirche hat, erblickt man bald die Stadt Chalons, die sich in der weiten Ebene an der Marne nach Norden und Süden ausdehnt. Hier begrenzen keine Berge den Horizont, wie bei Verdun und Metz. Auf einen Umwege fuhr ich von Süden her in die Stadt hinein und gelangte durch enge, stille Strassen nach dem mit einem schönen Brunnen geschmückten Marktplatz, der zu dieser Zeit gerade von dem lauten Getümmel der Käufer und Verkäufer wiederhallte. Ich erfreute mich an dem bunten Treiben und sodann an einem guten Frühstück, wobei ich zu meiner Genugthuung bemerkte, dass der Wirt mich mit besonderer Aufmerksamkeit bedienen liess. Auf dem Platze vor dem Stadthause steht ein eigenartiges Carnot-Denkmal, eine Büste auf hohem Sockel mit weiblichen Figuren, von denen eine die französische Fahne so ausgebreitet hält, dass sie der Büste als Hintergrund dient. In der Strasse, die nach dem Bahnhof führt, sah ich den Zusammenstoss eines Wagens der Elektrischen Strassenbahn mit einem Einspanner, der aus einer Seitenstrasse kam. Glücklicherweise konnte der erstere noch soweit gebremst werden, dass nur ein sanfter Stoss erfolgte, und kein Schaden angerichtet wurde. Aber die Situation war sehr kritisch. Am Ausgang der Stadt liegt zur Linken eine grosse, neue Brauerei: Brasserie de la Comète, deren Bier mich unterwegs oft erquickt hat. Auch die Brauerei von Mareville (bei Nancy) sei hier rühmend erwähnt.

Von Chalons aus folgte eine etwas langweilige

Fahrt durch die Haute Champagne, 61 Kilometer ohne eine Stadt zu berühren. Die Kornfelder und Dörfer waren hier ebenso dürftig wie in den Argonnen. — Interessanter wäre sicher die Fahrt im dichtbevölkerten Thal der Marne gewesen, über Epernay und Château-Thierry. Aber ich blieb auf der Hauptstrasse und erreichte gegen Abend die kleine Stadt Montmirail, 117 Kilometer von Clermont. Im Hotel de la Tour d'Auvergne wurde ich sehr zuvorkommend aufgenommen, und bestellte ohne Widerstreben ein Diner, eingedenk meiner Erfahrungen vom gestrigen Tage. Aber das Essen wollte mir heute nicht munden, und das lag

wohl an der mangelhaften Zubereitung, denn an Appetit mangelte es mir durchaus nicht. Die französische Küche ist aber auch nicht so unfehlbar, wie sie mir bisher erschienen war.

Von der langen Fahrt, bei grosser Hitze war ich so abgespannt, dass ich keine Neigung hatte, mich viel zu unterhalten und die Wirtsleute schienen sich über meine Einsilbigkeit zu wundern. Ich setzte mich auf eine Bank vor dem Hause und erwartete den Zapfenstreich, der am Vorabend des Nationalfestes stattfinden sollte.

(Fortsetzung folgt.)

Wie soll der Radler reisen?

Beim Reisen mit dem Rade ist sorgfältige Auswahl einer leicht laufenden, zuverlässigen Maschine, mit Kotschützern und Kettenkasten ausgerüstet, um sie bei jedem Wetter brauchen zu können, erste Bedingung. Das Rad muss für Gebirgstouren eine zuverlässige, kräftig wirkende Bremse, eine lauttönende Glocke, eine helleuchtende Laterne und mässige Uebersetzung (höchstens 70") haben. In der Werkzeugtasche sollen sich ausser Ersatzschrauben und Schraubenschlüsseln für alle Teile der Maschine Oelkanne, Luftpumpe und Pneumaticreparaturkasten befinden. Der Wanderfahrer soll sich unbedingt vor Antritt einer grösseren Reise unter sachkundiger Leitung mit allen Teilen seines Fahrrades vertraut machen, auch lernen, eine Verletzung des Luftreifens auszubessern.

Schon einige Wochen vor Antritt einer längeren Radreise soll man sich zu einer solchen durch grössere Wanderfahrten (Aufbruch 6 Uhr früh, Rast und Einkehr nicht öfter als nach 2 Stunden Fahrt) in die Umgebung seines Wohnsitzes einüben, wobei man je nach Alter und Anlage nicht mehr wie 10 bis 18 km in der Stunde fahren soll. Vor allem ist völlige und sichere Beherrschung des Rades ein Hauptfordernis für das Reisen mit dem Rade. Körperpflege und zweckmässige Ernährung sind die wichtigsten Grundlagen für das Wohlbefinden dabei. — Nachdem man seine Leistungsfähigkeit durch die vorbereitenden Fahrten festgestellt hat, teile man seinen Reiseplan nach Massgabe der vorhandenen Zeit unter Zuhilfenahme des Reisebuches und der Karten in Tagesleistungen ein. Für die Beförderung des Rades zu einem vom Wohnsitz entfernt liegenden Ausgangspunkt der Reise sind besondere Korbgeflechte zu empfehlen, die die Benutzung aller Eisenbahnzüge ermöglichen. Für die Beförderung der Fahrräder mit der Eisenbahn bestehen besondere, für die einzelnen Direktions-Bezirke verschiedene Bestimmungen; Erkundigungen vor Antritt der Reise einziehen!

Die Kleidung sei leicht und doch gegen Witterungswechsel schützend, Lodenstoffe sind am geeignetsten; wollene Wäsche unbedingtes Erfordernis. Die Kniehose ist zu empfehlen. Der Rock soll bis zum Halse zuknöpfbar sein. Das mitzuführende Gepäck soll möglichst gering sein. Ein Reservehemd und ein Paar Strümpfe mit Sweater und den zur Körperpflege erforderlichen Gegenständen (Seife, Kamm und der-

gleichen) werden in ein Wachstuch gerollt und auf der Lenkstange oder unter dem Sattel mit zwei kurzen Riemen befestigt. Gepäckhalter beschädigen die Ver-nickelung der Lenkstange und können bei einem Sturze schwere Verletzungen bewirken. Sehr zweckmässig ist die Mitnahme einer Loden- oder Gummipelerine mit Kapuze für Regenwetter.

Während der Tagestour meide man beim Trinken möglichst den Alkohol in jeder Form; er macht zu leicht müde; zuträglich und erfrischend sind dagegen Fleischbrühe, Milch, Kaffee, Thee (warm oder kalt), Selters mit Milch und dergleichen. Zu beachten ist schliesslich noch, dass für den Radfahrer im Gebirge erhöhte Vorsicht nötig ist, wenn er sich nicht ernststen Gefahren aussetzen will. So sollte auch der Geübteste hier niemals die Hände von der Lenkstange oder die Füsse von den Pedalen lassen, Strassen mit Kehren (Serpentinen), deren Verlauf man nicht übersehen kann, fahre man doppelt vorsichtig bergab. (Der Neuling steigt hier am besten vom Rad und führt es.) Andererseits kann und soll nicht jeder Berg aufwärts gefahren werden; geht der Athem zu rasch und klopft das Herz zu stark, so steige man ab. Schieben ist selten lange nötig, erfrischt und schont die Kräfte. Der Wanderfahrer beherzige ja, dass das Kilometerjagen im Gebirge noch weniger angebracht ist als in der Ebene: Ueberanstrengung kann schwere Schädigung der Gesundheit verursachen. Wer sich nicht die Musse gönnen kann, an besonders schönen Punkten zu verweilen und auch einmal einen Abstecher zu Fuss zu machen, der bleibe dem Gebirge besser fern und tummele sein Rad in der Ebene. Aus gleichen Gründen wolle man bei schlechtem Wetter oder bei widrigem Winde nicht die geplante Tagesleistung erzwingen.

Die Mittagsrast soll eine halbe Stunde vor dem Einnehmen der Mahlzeit beginnen, man lasse sich ein Tageszimmer geben, wasche sich und beginne mit dem Trinken nicht vor dem Genuss der Suppe und eines Stückchens Brot. Auch nach dem Essen soll eine Ruhepause von mindestens einer halben Stunde gehalten werden. Am Tagesziel angekommen, wirkt eine kalte Abreibung des Körpers erfrischend, man hüte sich dabei aber vor Erkältung. Im übrigen gilt auch für den Radfahrer die goldene Regel: „Zeitig in's Bett und früh wieder heraus!“ N. W. T.



Amtlicher Teil.

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

Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.

Verwaltungsstelle: **Horst Wolff**, 1. Vorsitzender; **Richard Seyffarth**, 1. Schriftführer; **Friedrich Pfof**, Bundeszahlmeister; **Robert Weniger**, 1. 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 15. August 1901, abends 8 Uhr, im Hotel „Stadt Nürnberg“, Leipzig, Bayerschestr. 8/10.

Zur gefl. Beachtung.

Mit dieser Zeitung erhalten sämtliche Mitglieder, welche für das Jahr 1901 erneuert haben, die neue Bundeswegekarte von Sachsen.

Die im Jahre 1901 neu aufgenommenen Mitglieder erhalten obige Karte bei Erneuerung ihrer Mitgliedschaft für das Jahr 1902.

Diejenigen Bundeskameraden, welche die Karte aufgezogen wünschen, wollen die Karte inkl. 50 Pfg. in Briefmarken an die Geschäftsstelle zu Händen des Herrn Robert Weniger, Leipzig, Hohestr. 48, einsenden.

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

An die bundesangehörigen Vereine des S. R.-B.!

Die werten bundesangehörigen Vereine unseres Bundes erlauben wir uns hierdurch darauf aufmerksam zu machen, dass jetzt der geeignete Zeitpunkt zur Umwandlung der bundesangehörigen Vereine in Bundesvereine ist.

Der Jahresbeitrag für das laufende Jahr beträgt nur Mk. 3.—, das Eintrittsgeld Mk. 4.— sodass die Gesamtsumme für Eintritt und Beitrag nur Mk. 7.— beträgt.

Wir hoffen, dass wir bei den grossen Gegenleistungen des Bundes — Tourenbuch, Handbuch, Zeitung, Grenzkarten u. s. w. — recht bald Veranlassung haben, die Mehrzahl unserer werten bundesangehörigen Vereine in die Liste der Bundesvereine des Sächsischen Radfahrer-Bundes zu übertragen. All Heil!

LEIPZIG, den 1. August 1901.

Der Bundesvorstand des Sächs. Radf.-Bundes.
Horst Wolff, 1. Vorsitzender.

Protokoll der X. Bundes-Hauptversammlung.

Altenburg, Sonnabend, den 27. Juli 1901.

Der 1. Vorsitzende eröffnet nachmittags 4 Uhr die Versammlung und begrüsst die Erschienenen auf das herzlichste. Das von ihm auf Se. Majestät König Albert und Se. Hoheit Herzog Ernst ausgebrachte dreimalige All Heil findet begeisterte Aufnahme und wurde die Absendung eines Huldigungstelegramms, welches schon am Vormittag bei der Vorberatung des erweiterten Bundesvorstandes geschehen war, dankend anerkannt und freudigst zugestimmt.

1. Als Urkundenführer wird R. Seyffarth und R. Fänder, Leipzig, gewählt. Die Rednerliste führt W. Catterfeld, Leipzig. Zur Verlesung kommen Schriftstücke und Telegramme.

2. Bericht des Vorsitzenden über die Thätigkeit und Entwicklung im verflossenen Jahre, über Ein- und Ausgänge, über Mitgliederbewegung und den Mitgliederbestand des Bundes. Nach vorgelegten statistischen Tabellen steht nachstehendes fest: An Briefen und Postsachen gingen in der Geschäftsstelle ein vom 1. Januar bis 16. Juli 1901 634 Stück, abgesandt wurden 1389 Stück, ausserdem kamen zum Versandt eine grosse Anzahl gedruckte Zirkulare, das Handbuch, die Satzungen und Wettfahrbestimmungen, sowie auch viele Hektogramme.

3. Der Bericht des Bundeszahlmeisters Friedrich Pfof über die Kassenverhältnisse ist befriedigend.

Aus dem Bunde schieden durch Abmeldung und Nichteinlösung der Mitgliedskarte 700. An Neuaufnahmen sind zu verzeichnen 700 Mitglieder. Der Mitgliederbestand beträgt zur Zeit 2100, sodass er sich ziemlich auf der vorjährigen Höhe erhalten hat.

4. Bericht des Vorsitzenden des Sportausschusses R. Weniger. Aus demselben ist hervorzuheben, dass der Bund infolge des Verbotes der Strassenrennen im Königreich Sachsen diesen Zweig des Radsports nicht mehr pflegen kann, sodass er sich mehr dem Wanderfahren widmen muss. Im Monat September ist für den Bund ein Bahnrennen vorgesehen. Von dem Verlag des bekannten Instituts „Globus“ in Kötzensbroda hat der Bund die neue Bundeswegekarte vom Königreich Sachsen herstellen lassen, welche erschienen ist und den Mitgliedern mit der nächsten Bundeszeitung kostenlos zugeht. Ausserdem erfolgt Mitteilung über Grenzüberschreitung, über sämtliche sportliche Veranstaltungen und über die Amtsniederlegung der Herren Herm. Otto, Marienthal und Franz Brauer, Werdau. An Eingängen von Schriftstücken vom 1. Januar bis 15. Juli sind zu verzeichnen 500 Stück, Ausgänge 490 Stück.

5. Bericht des Vorsitzenden der Rechtsschutz-Kommission, Baumann. Aus demselben geht hervor, dass derselbe im letzten halben Jahre 28 schriftliche Eingänge hatte, dagegen 116 Ausgänge.

Unter den Ausgängen sind besonders hervorzuheben, die Schreiben an die Königl. Amtshauptmannschaften.

Ganz hervorragend nahm sich die Kommission der Radfahrer des Bundes und auch ganz Sachsens an, indem sie eine Petition sowie eine Protesteingabe betreffs der neuen ministeriellen Verordnungen für das Königreich Sachsen, den Verkehr mit Fahrrädern betreffend, an die Ministerien einreichte. Ablehnendenfalls soll diese Protesteingabe mit allem Unterschriftenmaterial dem Landtage zugehen. Die noch schwebenden Angelegenheiten werden durch die Bundeszeitung bekannt gegeben.

Von Wichtigkeit waren die Eingänge der Amtshauptmannschaften, Sonderbestimmungen für Radfahrer betreffend. Dieselben haben im Handbuch 1901/1902 eingehend Aufnahme gefunden. Das Musterbeschwerdeblatt für Beschwerdeanzeigen an unsere Kommission wird in einer der nächsten Nummern unserer Bundeszeitung zu jedermanns Orientierung zum Abdruck kommen.

Die Neuwahl des Bundesvorstandes brachte folgendes Ergebnis: 1. Vorsitzender H. Wolff-Leipzig, 2. Vorsitzender F. Waentig-Haugk-Dresden, 1. Schriftführer R. Seyffarth-Leipzig, 2. Schriftführer O. Bedrich-Leipzig, 3. Schriftführer B. Böhm-Leipzig, Zahlmeister Fr. Pfost-Leipzig, Wanderfahrwart R. Weniger-Leipzig, Kunstfahrwart M. Arendt-Werdau, Rennfahrwart F. Pröhl-Leipzig, Vorsitzender des Rechtsschutz-Ausschusses G. Baumann-Leipzig. Für Herrn Eug. Serbe, Verlagsbuchhändler, Dresden, den Mitbegründer und langjährigen Pfleger des Bundes, welcher ersterer durch Ehrenurkunde ausgezeichnet worden ist und sein Amt niedergelegt hat, ist Herr Fr. Pfost-Leipzig gewählt und bestätigt worden. Zu Kassenprüfern zur Vorprüfung der Kasse zum nächsten Bezirksvertretertag werden die im Vorjahre gewählten Herren Arthur Serbe-Leipzig, Hugo Körner-Zwickau und Eduard Löchner-Chemnitz wiedergewählt. Zum Vertreter des Zeitungs Ausschusses wird Herr R. Weniger-Leipzig gewählt.

Abweichend den Anträgen gegenüber erhielt man den Jahresbeitrag von Mk. 6.— aufrecht. Ebenso fiel trotz eifrigen Eintretens seitens des Herrn Körner-Zwickau ein Antrag des Zwickauer Bezirkes, dass der Bund statt der seitherigen 1 Mk. 1.25 Mk. pro Mitglied und Jahr an die Bezirke zahle. Das Bundesorgan soll, wenn die begonnenen Verhandlungen mit den beiden unten genannten Verbänden zum gedeihlichen Ende führen, unter folgendem Titel erscheinen: „Der deutsche Wanderfahrer, Fachschrift für das gesamte Radfahrwesen. Amtliche Zeitung des Sächsischen und Norddeutschen Radfahrer-Bundes und des Westdeutschen Radfahrer-Verbandes. Herausgeber: Der Sächsische Radfahrer-Bund.“ Um das Organ unterhaltender zu gestalten, sollen die Bekanntmachungen und Vereinsberichte auf das notwendigste beschränkt werden. Die Bundesmitglieder wurden ausdrücklich ermächtigt, auf Einladung bei anderen Verbänden zu starten. Zur Belebung des Bundes will man Dauer und Ausstattung des Bundestages etwas beschränken und dazu aus Bundesmitteln 300 Mk. bewilligen, sowie zwei anderen Bezirken in verschiedenen Landesteilen je 75 Mk. zur Veranstaltung kleinerer Feste mit Preiswunderfahren und dergleichen zuzuwenden. Die Einrichtung soll zunächst auf 1 Jahr ins Leben treten. Der grösste Bezirk (Leipzig) erhielt die Genehmigung bei Preisrennen statt drei Ehrenzeichen deren sechs zu verteilen. — Ein Antrag Leipzig-West, bei Preis-Korsos die Bundesvereine auf 2 Gruppen zu verteilen, je nachdem unter oder über 20 Mitglieder fahren, wurde dem Sportausschuss überwiesen. Bundesmitglieder, die beim Militär aktiv dienen, sollen auf ihren Wunsch das Bundesorgan für die Dauer der Dienstzeit unentgeltlich erhalten. Den Ort des nächsten Bundestages soll der Bezirks-Vertretertag bestimmen.

Nachdem die Beratungen, welche sich von morgens 10 Uhr bis abends 8 Uhr ausdehnten und die vom 1. Bundespräsidenten Herrn Horst Wolff-Leipzig geleitet wurden, beendet waren, forderte Herr Hugo Körner-Zwickau in beredten Worten die Mitglieder auf für die aufopfernde Thätigkeit unserem 1. Vorsitzenden zu danken, welches mit einem dreifach treudeutschen All Heil geschieht. Hierauf schliesst der Vorsitzende die Bundeshauptversammlung.

Der Bundesvorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Eintrittsgeld und Bundesbeitrag:

Alle neueintretenden Mitglieder zahlen von jetzt bis 31. Dez. 1901 für Eintrittsgeld **Mk. 4.—** und für Mitgliedsbeitrag **Mk. 3.—** und bitten wir dieselben, den Betrag nach erfolgter Aufnahme an unseren Bundeszahlmeister, Herrn Friedrich Pfost, Leipzig, Brüderstrasse 6, einsenden zu wollen.

Damen zahlen Mk. 4.— Eintrittsgeld und nur **Mk. 1.50** Beitrag für 1901 und erhalten die Bundeszeitung.

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.

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.

Anmeldeformulare für Neuaufnahmen sind vom Bundeszahlmeister erhältlich.

Wiederaufnahme ehemaliger Bundesmitglieder betr.

Ehemalige Bundesmitglieder zahlen bei Wiederaufnahme in den Bund bei Anmeldung nach dem 31. Juli zum halben Jahresbeitrag ein Eintrittsgeld von Mk. 1.50. Vom Militär entlassene ehemalige Bundesmitglieder sind bei Wiederaufnahme in den Bund von jedem Eintrittsgeld befreit.

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. 7867—7890.

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

Bezirk Altenburg.

7885. Reinhold Etzold, Gasthofsbesitzer, Wintersdorf S.-A.

Bezirk Borna-Lausigk.

7889. Oscar Fritzsche, Schreiber, Altstadt Borna, Zettlitzerstr.
7890. Arthur Selle, Gastwirt, Zöpen b. Kahnsdorf.

Bezirk Chemnitz.

7886. Otto Brückner, Schlosser und Restaurateur, Hilbersdorf b. Chemnitz.

Bezirk Dresden.

7883. Richard Rössger, Töpfermeister, Leuben bei Dresden, Bahnhofstrasse.

Bezirk Leipzig.

7868. Ernst Arno Paatzsch, Schlosser, Taucha, Schlossstr. 12.
7869. Paul Arthur Köblitz, Tischler, Pönitz b. Taucha No. 32.
7870. Friedr. Carl Schulze, Wirtschaftsgehilfe, Taucha, Schlossstrasse 27.

7871. Friedrich Ziegelmann, Kaufmann, Taucha, Eilenburgerstrasse 130.
 7872. Feodor Burck, Geflügelhändler, Taucha, Schlossplatz 24 B.
 7873. Georg Roder, Schornsteinfeger, Taucha, Kirchstr. 120.
 7874. Gustav Kittler, Töpfer, Taucha, Gartenstr. 267.
 7875. Hermann Wagner, Fahrradfabrik Taucha.
 7876. Oscar Taubert, Fleischermeister, Taucha, Leipzigerstr.
 7877. Emil Raue, Restaurateur, Taucha, »Gute Quelle«.
 7878. Gustav Taubert, Fleischer, Taucha, Leipzigerstr.
 7879. Carl Ernst Jungmichel, Postbote, Taucha, Brauhausstr. 242.
 7880. Frau Marie Köhler, Leipzig, Bayerschestr. 53.
 7881. Max Frühauf, Bäckermeister, Döbitz b. Taucha No. 45.

7882. Emil Reissmann, Korbmachermstr., Taucha, Eilenburgerstrasse 227.
 7887. Frau Frieda Kniesche, L.-Schönefeld, Clarastr. 20 L.
 7888. Carl Leonhardt, Spinmeister, L.-Kleinzschocher, Lutherstrasse 11. [10.
 7891. Ernst Preussner, Kassenbote, L.-Lindenau, Kuhlturnstr.
 Bezirk Pleissenthal.
 7867. Anton Kimpel, Former, Werdau, Markt.
 Bezirk Zwickau.
 7884. Anton Wolf, Gastwirt, Bärenwalde b. Zwickau (Gambrinus).

Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

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

Bezirk Bautzen.

Zu der am Sonntag, den 11. August in Hochkirch stattfindenden **Bezirksversammlung** ersuche ich die geehrten Herren Mitglieder des Bezirks, sich punkt 2 Uhr im Hotel »Albertshof« mit Maschine einzufinden. Mit treudeutschem All Heil!

Der Bezirks-Fahrwart.
 Rich. Fuchs.

Bezirk Döbeln.



R.-V. „Adler“, Leisnig. Unser Verein feiert am 11. August im Saale des Schützenhauses sein **Stiftungsfest**. Dasselbe wird bestehen aus Konzert, Reigenfahren und Ball. — Von nachm. 2 Uhr ab Empfang der auswärtigen Gäste im Vereinslokal »Zur Quelle«, später gemeinschaftliche Fahrt nach dem Festlokal. Wir richten an alle Sportskameraden die Bitte, uns an diesem Tage mit Ihrem Besuche beehren zu wollen.

Otto Trost, Schriftführer.

Bezirk Dresden.

Donnerstag, den 8. August, Abend-Ausfahrt: Dresden-Mügeln-Pirna und zurück Dresden. Abfahrt 8 Uhr Reichelbräu, Dresden-A., Brüdergasse. **Tagestour:** Sonntag, den 11. August: Dresden-Pirna-Königstein-Schweizermühle-Lissaerwände-Schneeberg und zurück Dresden. Abfahrt früh 3 Uhr von Starcke, Hotel »Albrechtsburg«, Dresden-A., Ecke Kaulbachstr. und Grunaerstr. Donnerstag, den 22. August Abendfahrt: Dresden-Radebeul-Kötschenbroda und zurück Dresden. Abfahrt 8 Uhr vom Reichelbräu, Dresden-A. **Tagestour:** Sonntag, den 25. August: Dresden-Mügeln, Wissenstein-Glashütte-Lauenstein-Mückentürmchen-Graupen-Teplitz und zurück Dresden. Abfahrt früh 5 Uhr vom Kaulbachhof, Dresden-A., Kaulbachstr. — Die verehrl. Mitglieder des Bezirks Dresden möchte ich höflichst ersuchen, bei Ueberschreiten der Grenze die Grenzkarten zu besorgen, dass wir ungehindert passieren können. — Die Lampen nicht vergessen mitzunehmen.

— Achtung! —

Die verehrten Vereine, sowie Mitglieder möchte ich höflichst ersuchen, sich künftig zahlreicher zu beteiligen wie bisher, denn sonst sehe ich mich genötigt die Ausfahrt ausfallen zu lassen. Mit treudeutschem All Heil!

Paul Bergmann, I. Bez.-Fahrwart.

R.-C. „Albatros“, Dresden. Versammlung jeden Freitag im Clublokal »Colloseum«, Alaunstr. Gäste stets willkommen. **Versammlungen** am 19. und 26. Juli. Es wurde beschlossen laut Statuten die Mitglieder Schulze, Meckau und Hässlich wegen Nichterfüllung ihrer Vereinspflichten auszustossen. Weiter plant der Club eine Omnibuspartie zu unternehmen.

Ernst Dobiak, Vorsitzender.

R.-C. „Habicht“, Dresden. Clublokal: »Albrechtsburg«, Kaulbachstr., Ecke Grunaerstr. — Versammlung jeden Dienstag, 9 Uhr. Gäste jederzeit herzlich willkommen. Dienstag, den 6. August **Monatsversammlung**. All Heil!

Friedrich Beier, stellvertr. Schriftführer.

Bezirk Leipzig.

Fahr-Ausschuss des Bezirk Leipzig des S. R.-B. Alle Zuschriften sind zu richten an den I. Fahrwart J. Engemann, Leipzig, Langestr. 35, Fernsprecher 7978.

Touren-Programm für Monat August:

14. August Abendausfahrt nach Gerichshain. Zusammenkunft mit dem Bezirk Wurzen-Grimma. Für die weitgehendste Unterhaltung ist bereits Sorge getragen. Unter anderem findet Concert und Ball statt, welches für alle Teilnehmer frei ist. Die Abfahrt erfolgt abends 8 Uhr vom Johannisplatz. Die Preisverteilung für die Teilnehmer am Seniorenfahren findet in der nächsten Bezirksversammlung statt. Den edlen Stiftern von Ehrenpreisen für dieses Rennen sagen wir unseren herzlichsten Dank. All Heil!

J. Engemann, W. Madlung,
 Fahrwarte.



R.-Cl. „Habicht“, Leipzig. Clublokal: Restaurant Moosdorf, Turnerstr. 5, gegenüber der städt. Turnhalle. Fernsprecher: 6674. Sitzungen: Dienstags 9 Uhr. **August-Programm:** 4. Dessau, 5 Uhr; 11. Röttha, 9 Uhr (Katerbummel). 18. Rochlitz, 5 Uhr; 25. Torgau, 6 Uhr ab Clublokal.

Carl Nuss, Richard Knabe.



R.-Cl. „Leipzig-West“ 1892. Clubheim: »Felsenkeller«, L.-Plagwitz. Zuschriften dahin erbeten. **Touren-Programm für den Monat August:** 4. Vorm.-Tour nach Lützen, 6 Uhr; 11. Tagestour Wörlitz-Dessau, 6 Uhr; 14. Abendtour nach Böhlitz-Ehrenberg, 8¹/₂ Uhr; 18. Vorm.-Tour nach Döllnitz, 6 Uhr; 21. Abendtour nach Kleindölzig, 8¹/₂ Uhr; 25. Nachm.-Tour nach Dürrenberg, 1¹/₂ Uhr; 28. Abendtour nach Wiederitzsch, 8¹/₂ Uhr. — Start ist stets »Felsenkeller«. Beteiligung ist Ehrensache jedes Clubkameraden. — **Monatsversammlung** Donnerstag, den 8. Aug. 9 Uhr. Hochwichtige Tagesordnung. All Heil!

A. Teichmann, Vorsitzender.
 Max Jacob, I. Schriftführer.

Bezirk Pleissenthal.

Hiermit erinnere ich noch einmal an die am Sonntag, den 4. August cr. in Beiersdorf stattfindende **Bezirks-Versammlung**. Heil!

Ad. Schön.

Hiermit werden die Herren Kameraden freundlichst zu dem am Mittwoch, den 28. August, abends 9 Uhr in Mocker's Gasthof in Beiersdorf stattfindenden **Heringessen** eingeladen. Die dem Bezirk angehörenden Clubs werden gebeten, sich vollzählig und pünktlich einzustellen. Die Fahrt wird gewertet. Einen ungemütlichen Abend versprechend, würde ich erfreut sein, alle Kameraden begrüßen zu können. Heil!

Ad. Schön, Bezirksvertreter.

Ausschreibung. Der Bezirk veranstaltet am Sonntag, den 18. August cr. nachstehendes: a) Langsamfahren 100 m. Zeit: 18. August, nachmittags 1¹/₂ 3 Uhr. Offen für alle Bundesmitglieder des Bezirks. Zulässig: Einsitzige Niederräder. —

b) Ringelstechen. Zeit: 18. August, nachmittags $\frac{1}{2}$ 4 Uhr. Offen für alle Bundesmitglieder des Bezirks. Zulässig: Einzellige Niederräder. — c) Hindernisfahren. Zeit: 18. August, nachmittags 4 Uhr. Offen für alle Mitglieder des Bezirks. Zulässig: Einzellige Niederräder. — Strecke für alle Fahrten: Schützenplatz, Werdau. Nennungsgeld für jedes Fahren: 1 Mark. Preise für jedes Fahren: Drei event. fünf Preise. Nennungen beim I. Bezirksvertreter Ad. Schön, Werdau. Nennungsschluss für alle drei Fahrten am Donnerstag, den 15. August, abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr. Die Reihenfolge der Fahrer wird sofort nach Nennungsschluss durch das Loos bestimmt. Das Fahren findet bei jeder Witterung statt. Kampfgericht: Schiedsrichter: Ad. Schön. Fahrleiter: Herm. Ullrich. Zeitnehmer: Alfred Ramsch, Paul Schiebold. Schriftführer: Osw. Wunsch, Paul Meichsner. Rundenzähler: Arno Vollstädt. Ablasser: Reinh. Zeissig. Streckenaufsicht: Rich. Grimm, Rich. Seiler, E. Leistner, Alb. Weber.

Das Fahrwartsamt:
Herm. Ullrich. Reinh. Zeissig.

Bezirk Schwarzenberg.

Hierdurch gestatten wir uns die geehrten Bundeskameraden zu unserem am 11. August cr. in Johann-Georgenstadt stattfindenden diesjährigen **Bezirks-Stiftungsfest**, verbunden mit

Preis-Blumenkorso und Saalfest auch hierdurch einzuladen mit der Bitte, uns durch recht zahlreiche Beteiligung erfreuen zu wollen.
Der Gesamt-Bezirksvorstand.

Bezirk „Wurzen-Grimma“.

R.-Cl. Pauschwitz-Trebsen Monatsversammlung, den 20. Juli 1901. Leitung durch den ersten Vorsitzenden Herrn Hermann Malke. Aufgenommen wurden die Herren Bergling-Wurzen, Weise-Nerchau, Rossberg-Grimma. Der Vorsitzende giebt bekannt, dass der R. Cl. Pauschwitz-Trebsen beim Bezirks-Blumenkorso in Nerchau die Ehre hatte, den zweiten Preis zu erhalten. Der Vorsitzende dankte für die zahlreiche Beteiligung und gab sich der frohen Hoffnung hin, dass aus dem zweiten auch einmal ein erster Preis werde. — Kamerad Wachsmuth machte den Vorschlag, den 21. Juli eine Morgen-Ausfahrt über Fremdiswalde durch den Wald nach Wermisdorf zu machen. Der Vorschlag wurde angenommen. Abfahrt früh 4 Uhr. Es wurde beschlossen, die »Nerchauer Zeitung« als Club-Organ anzunehmen. Auch soll ein Cliché angeschafft werden. Sodann wurde beschlossen, die Kremserpartie, den 11. August nach Lindhardt, in eine Partie nach Leisnig umzuwandeln. Abfahrt Vorm. 10 Uhr vom Clublokal aus. Hierauf Schluss der Versammlung 11 Uhr. — All Heil:
Hermann Malke, I. Vorsitzender.
Reinhold Matthäus, II. Schriftwart.

Rundschau.

Industrie.

Die soeben erschienene Preisliste der Firma **Louis Krause**, Fahrrad-Fabrik, **Leipzig-Gohlis**, Aeußere Halle'sche Strasse No. 56, bringt Abbildungen und Beschreibungen von Handbetriebs-Fahrrädern, mit deren Bau sich die Firma seit ca. 18 Jahren befasst. Da seit dieser Zeit an der steten Vervollkommnung dieser Maschinen gearbeitet worden ist, so können dieselben heute von jeder an den Füßen gelähmten Person mit grösstem Vorteile benutzt werden. Bei besonderen Fällen von Fusslähmungen werden auch, den individuellen Bedürfnissen Rechnung tragend, besondere Konstruktionen ausgeführt, z. B. Maschinen mit besonders konstruiertem Sitz, Rückenlehne oder Fussruhe, oder Maschinen für einseitig Gelähmte, wobei der Betrieb durch einen Arm oder auch durch einen Arm und einen Fuss erfolgt. Ebenso kommt es vor, dass die Lenkung der Maschine durch den Rücken oder durch einen Fuss zu erfolgen hat. Auch werden doppelsitzige Maschinen angefertigt, bei welchen der eine Sitz für die gelähmte Person mit Handbetrieb oder Hand- und Fussbetrieb und der zweite Sitz für eine gesunde Person mit Fussbetrieb eingerichtet ist. Infolge vieljähriger Erfahrung kommen nur vollkommene und für jeden Fall speziell geeignete Maschinen zum Versand.

Abschrift. Köln a. Rh., den 27. Juli 1901. Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Co., Hannover. Auf Ihre gefl. Anfrage teile ich Ihnen in nachstehendem folgendes über meine Erfahrungen mit den auf meinem Wagen befindlichen Pneumatics mit: Ich erhielt vor über einem Jahre von der Firma Benz & Co., Mannheim meinen Wagen, der mit Vollreifen montiert war. Die an dem Wagen befindlichen Reifen bewährten sich aber nicht zu meiner Zufriedenheit, denn dieselben sprangen sehr oft auseinander, sodass ich ca. 10 bis 12 Mal auf den Felgen fahren musste, um nach Hause zu kommen. Durch diese vielen Unannehmlichkeiten veranlasst, sah ich mich gezwungen, zu einer anderen Bereifung zu schreiten, und zwar wählte ich den »Continental-Automobil-Pneumatic«. — Mit diesen Reifen habe ich ein derartiges Resultat erzielt, dass ich bisher an denselben irgend welche Defekte nicht hatte. Während der einjährigen Benutzung der Reifen habe ich über 20.000 Kilometer mit meinem Wagen zurückgelegt und unter anderen folgende grössere und kleinere Touren unternommen: 2 mal von Köln bis Bingen und retour, 2 mal von Köln bis Altenahr und retour; 1 mal von Köln bis Laacher See, 1 mal von Köln bis Königswinter (einmal auf den Drachenfels); 1 mal von Köln über Duisburg, Meiderich, und über Hochfeld retour; ca. 20 mal in Brühl, Liplar und Umgegend; 1 Mal von Köln nach Saarbrücken, wo ich drei

Wochen verweilte und meinen Wagen fast jeden Tag mehrere Stunden zum Besuch der Spieherner Höhen und anderer Schlachtfelder benutzte. Meine grösste Tour machte ich im vorigen Jahre im September und Oktober und zwar von Köln nach Hannover, Peine, Lehrte, Goerde, dann retour nach Peine, weiter nach Harzburg, Wernigerode, Erfurt, Coburg, Weissmain in Bayern. Hier verblieb ich 14 Tage und benutzte meinen Wagen täglich mehrere Stunden. Von dort fuhr ich dann nach Bamberg, Gemünden, Aschaffenburg, Mainz, Bingen, Köln; ca. 10 mal von Köln nach Bensberg, Altenbergen; 1 mal von Köln nach Remscheider Thalsperre und Müngster Brücke. Hier in Köln fahre ich an jedem Sonntage und auch an Wochentagen, wenn nur einigermaßen gutes Wetter ist. Die Reifen befinden sich noch in tadellosem Zustande; nur musste ich die beiden Hinterräder, die durch Ueberfahren einer Glasflasche Defekte erhielten, mit Protector's versehen lassen. In den Vorderreifen befindet sich sogar noch die Luft, welche ich vor einem Jahre hineingepumpt habe. Ich bin zu der festen Ueberzeugung gekommen, dass der »Continental-Automobil-Pneumatic« wenn auch teurer, so doch im Gebrauch immer noch die billigste und beste Bereifung für Motorwagen und Automobile ist.

Hochachtungsvoll! gez. Steinert & Kentler.

70 russische Offiziere von Moskauer Regimentern legten sich im Mai ds. Js. Räder der Neckarsulmer Fahrradwerke zu, nachdem das Neckarsulmer Fabrikat im russischen Heer schon seit Jahren mit grösstem Erfolg in Benutzung ist. Auch wurden im vorigen Jahre ca. 100 »Neckarsulmer Pfeile« an Offiziere der italienischen Armee geliefert. — Gewiss ein schöner Erfolg der deutschen Fahrrad-Industrie im Ausland!

Ein bisher noch ungelöstes Problem, wohl des Schweisses der Edlen wert, ist der Ersatz des Kautschukes durch ein Kunstprodukt; trotz des hohen Standes der Chemie ist es bis heute nicht gelungen, einen vollwertigen Ersatz des kostbaren Materials zu schaffen. Kautschuk ist bekanntlich ein Naturprodukt, das durch die kolossale Nachfrage bedeutend im Preise gestiegen ist. Einen nicht unerheblichen Teil der Kautschukproduktion verschlingt die Fabrikation der Fahrradluftreifen, die jetzt infolge der Preissteigerung aller Rohmaterialien öfters in sehr minderwertiger Qualität offeriert werden. Um so höher ist es anzuerkennen, dass die bekannte Hannover'sche Gummi-Kamm-Compagnie, A.-G., Hannover-Limmer, ihren bewährten »Excelsior-Pneumatic« nicht nur wie früher aus den besten Rohmaterialien herstellt, sondern dass sie auch unermüdlich bestrebt ist, technische Verbesserungen an dem »Excelsior-Pneumatic« anzubringen. Wir erwähnen

hier nur die seitliche Gummiverstärkung, um ein Durchscheuern an den Felgenrändern zu vermeiden, die dehnbare, äusserst elastische Stoffeinlage, das Gloria-Ventil etc. etc., alles unbestreitbare Vorzüge, die dem »Excelsior-Pneumatic« auch in diesem Jahre wieder die führende Stellung sichern.

Erfahrungen und Ratschläge.

Das Oelkännchen ist bei schlechter Aufbewahrung eine Quelle für Fettflecken, und auch die Umhüllung desselben mit Papier, Pappe, Tuch und ähnlichem bietet keine sichere Gewähr dafür, dass das Oel nicht allmählich durchdringt. Am besten ist wohl noch Pergament- oder Guttapercha-Papier, das jedoch nach längerem Gebrauch auch erneuert werden muss. Ein für Oel total undurchlässiges und auch leicht zu reinigender Stoff ist das Celluloid. Man bedient sich deshalb mit Vorteil einer Celluloidbüchse, etwa in der Form der Celluloid-Seifenbüchsen, zur Aufnahme des entsprechend dimensionierten Oelkännchens, das man so an beliebiger Stelle aufbewahren kann, ohne befürchten zu müssen, Flecken daselbst zu erhalten.

N. W. T.

Um Calciumcarbid vor Zersetzung zu bewahren, muss man es an völlig trockener Luft aufbewahren. Dies kann man erreichen, indem man ein der Carbidbüchse entsprechendes Glasgefäss mit oben abgeschliffenen Rändern von der Form eines Trinkglases nimmt, den Boden desselben mit einer zwei Centimeter hohen Schicht von frischem Chlorcalcium belegt und die Carbidbüchse, die auch offen sein kann, daraufstellt. Man fettet nun den Rand des Glasgefässes mit Vaseline oder Fett ein und legt darauf eine ebene Glasplatte, welche das Innere des Glasgefässes genügend luftdicht nach aussen hin abschliesst. Infolge der Eigenschaft des Calciumchlorids, begierig Wasser anzuziehen, bleibt die Luft im Gefäss stets trocken, und das Carbid kann auf diese Weise beliebig lange aufbewahrt werden.

R.-Sp.

Behandlung der Kette am Fahrrad. Dass dem Fahrrad trotz der vielen Verbesserungen, welche jährlich gebracht werden, noch immer Mängel anhaften, ist eine nicht zu leugnende Thatsache. Mit Freuden ist deshalb eine von H. L. Schlüter erfundene Kettenbürste zu begrüssen, welche neben ihrem eleganten Aeusseren, die Kette stets selbstthätig durch ihre Schwankungen reinigt, weil in den Bürsten Schnecken-gang ist, wodurch der Schmutz seitlich weggeschleudert wird. Dadurch wird man nicht nur des lästigen und zeitraubenden Putzens der Kette überhoben, sondern man kann auch unbehindert bei Staub oder Schmutz, ja sogar bei schlechtem Wetter gleichmässig leicht und ruhig fahren. Was dies für eine Erleichterung ist, weiss am besten der Fahrer zu schätzen. Wenn man bedenkt, dass eine Kette 100 Glieder hat, wovon nur der zehnte Teil durch Verschmutzen steif zu werden braucht, um dadurch das Fahren bedeutend zu erschweren, kann dieser Apparat nicht genug empfohlen werden.

Auf Strasse und Bahn.

Der „Grosse Preis von Hamburg“ bildete seit dem Jahre 1897 für den Radrennsport immer ein Ereignis von allergrösster Bedeutung. Es waren stets ganz erstklassige Rennen, welche um diesen Preis auf der Grindelberg-Rennbahn in Hamburg — nebenbei bemerkt eine der ältesten Bahnen auf dem Kontinent — zum Austrag kamen. In diesem Jahre wird der Grosse Preis von Hamburg am Sonnabend, den 17., und Sonntag, den 18. August als grosses Fliegerrennen ausgefahren werden. Der Kennverein Hamburg-Altonaer Radfahrer wird auch wie in früheren Jahren keine Opfer scheuen, die berühmtesten und besten Fahrer der Welt heranzuziehen. — Die einzelnen Rennen sind derart eingeteilt, dass am Sonnabend, den 17. August die 7 Vorläufe für den Grosse Preis stattfinden, während am Sonntag, den 18. August die übrigen Ausscheidungsläufe und der Entscheidungslauf zum Austrag kommen. Ausserdem kommt am Sonntag für die Unplazierten ein Trostfahren und ein Entschädigungsfahren, und für sämtliche Fahrer ein Tandemfahren zum Austrag.

Nachdem die Weltmeisterschaften beendet, gingen die meisten der daran teilgenommenen Rennfahrer in Köln a. Rh. an Start, wo das, an Bedeutung wenig hinter den Meisterschaften zurückstehende »Westdeutsche Derby« stattfand. —

Fahrer wie Arend, Jacquelin, Huber, Seidl, Grogna, Schilling, Heller etc. waren auf dem Programm verzeichnet; gewiss eine internationale Konkurrenz, welche den Lorbeer unstritt. — Willy Arend zeigte sich hier wieder in voller Form und siegte sicher vor Huber, Seidl, Heller, Grogna etc. auf demselben »Brennabor-Rade«, auf welchem er sich den »Grossen Preis der Republik« gewonnen hatte. Jacquelin und Schilling waren dem Start ferngeblieben.

Am Sonntag, den 14. Juli wurden die Bahnrennen unseres Bezirkes Plauen sowie der Vereine „Adler“ und „Tourenclub“-Plauen auf der Kgl. Rennbahn in Bad Elster abgehalten. Die Rennen waren vom Wetter begünstigt, indem ein leichter Gewitterregen für etwas Abkühlung gesorgt hatte. Sämtliche Rennen verliefen ohne Unfall und gingen glatt von statten. — 1. Seniorfahren „Adler“-Plauen 5000 m: 7 Nennungen, 5 Fahrer; 1. Richard Jacob, 2. Albin Peter-son, 3. Otto Sehrig; Zeit 11 Min. 7 Sek. — 2. Seniorfahren „Tourenclub“-Plauen 5000 m: 5 Nennungen, 4 Fahrer; 1. Hans Knorr, 2. Josef Böhm, 3. Wilh. Schmidt; Zeit 10 Min. 25 Sek. — 3. Juniorfahren „Adler“-Plauen 5000 m: 9 Nennungen, 4 Fahrer; 1. Albert Krauer, 2. Ernst Büchler, 3. Max Zapf; Zeit 9 Min. 40 Sek. — 4. Hauptfahren „Tourenclub“-Plauen 5000 m: 5 Nennungen, 5 Fahrer; 1. Oskar Wolf, 2. Hans Knorr, 3. Otto Schneider; 9 Min. 4 Sek. — 5. Bezirksrennen über 10000 m: 8 Nennungen, 5 Fahrer; 1. Heinrich Schimmel, Pausa, 2. Oskar Wolf, Plauen (mit halber Radlänge Abstand), 3. Ewald Dietzel, Pausa, 4. Max Zapf, Plauen; Zeit 24 Min. 43 Sek. — Nachdem fand noch ein von der Bahn ausgeschriebenes Rennen über 5000 m, offen für alle Fahrer, statt. Dazu waren 4 Fahrer erschienen und zwar aus Elster, Leipzig, Plauen und Asch. Diese 5000 m wurden in der Zeit von 9 Min. 11 Sek. gefahren.

Der Fahrausschuss. R. Krauss, Schriftf.

Vermischtes.

Die Permanente Automobil- u. Motoren-Ausstellung in Berlin wurde von einer Anzahl technischer Vereine einer eingehenden Besichtigung unterzogen. Diesen Besuch nahm Direktor Freund zur Veranlassung, in äusserst fesselnder Weise die Beziehungen zwischen Automobiltechnik und Flugtechnik zu erläutern. Er führte aus, dass es in allerneuester Zeit gelungen sei, Benzin-Motore zu bauen, bei welchen auf jede effektive Pferdekraft nur 6 kg Eisengewicht entfallen. Einen solchen für Automobilzwecke dienenden Motor hat Santos Dumont in Paris bei seinem lenkbaren Luftschiffe benutzt. — Direktor Freund gab auch Aufschlüsse über die Verwendung des Spiritus für motorische Zwecke und bewies, dass dessen Anwendung im Interesse der Landwirtschaft einer bedeutenden Entwicklung entgegenstehe und das Spiritus unter gewissen Verhältnissen den Wettbewerb mit den bisherigen Kraftquellen mit Erfolg aufnehmen könne.

Automobilen und Zollbehörden. Die Automobilen bilden sich allmählich zu einem Schmugglerobjekt ersten Ranges aus. Besonders an den Grenzen derjenigen Länder, welche einen hohen Zoll auf Automobilen erheben, haben die Beamten schon wiederholt erfahren, dass neue Automobilen für gebrauchte ausgegeben wurden, um so die Zollzahlung zu ersparen. Am meisten sind es die amerikanischen Zollbehörden, die auf die Verhinderung der Umgehung der Zollzahlung sehr bedacht sind. In letzter Zeit ist seitens verschiedener Amerikaner in Paris auf der Ausstellung eine grössere Anzahl Automobilen gekauft worden, zum Teil von solchen, die sie zum eigenen Gebrauch benutzen wollen, zum Teil aber auch von Händlern. Dass ein Automobil durch eine Fahrt von zehn Kilometer seiner Eigenschaft als Neuheit nicht beraubt wird, ist natürlich und kein Käufer eines neuen Automobils hat etwas dagegen einzuwenden, wenn die Spuren einer solchen Fahrt an den Gummireifen sichtbar sind. Es ist aber sehr schlecht zu konstatieren, ob ein solches Automobil 10 oder 200 Kilometer benutzt worden ist. Da der Zoll in den Vereinigten Staaten bekanntlich ein sehr hoher ist, so wurde dieser Umstand gerade hier sehr stark ausgenutzt. Kürzlich wurde ein Amerikaner, welcher in Paris zwei wertvolle elektrische Automobilen erstanden hatte, von der Zollbehörde in Newyork angehalten, weil die Maschinen unrichtiger Weise als alt und gebraucht bezeichnet worden waren. Die Zollbeamten hatten nämlich von Paris aus bereits eine Nachricht bekommen über den Zeitpunkt, in welchem die Fahrzeuge in Paris ge-

kaufte worden waren, und hatten daraus entnommen, dass die gesetzlich vorgeschriebene Zeit von einjährigem Gebrauch für die Automobile nicht nachgewiesen werden konnte. Nach den strengen amerikanischen Zollgesetzen hat der Herr infolgedessen eine sehr hohe Strafe für den versuchten Schmuggel zu zahlen.

Die französische Sportzeitschrift „Auto Velo“ veröffentlichte in ihren Spalten für die französischen Teilnehmer an der Wettfahrt Paris—Berlin ein französisch-deutsches Wörterbuch, das dem Radfahr-Humor zufolge folgende sprachlichen Anschauungen enthielt: »Kirche« soll »beinahe Kirche«, »Achtung« »Aktion« ausgesprochen werden. Für »directement« heisst es »direktlich«, gar keine üble Wortfabrikation! und anstatt »gibt es hier einen Wagenschuppen?« wird geraten zu sagen: »Ist es ein Wagenschuppen?«. Dessert wird zu »Nachtig« und für »Geben Sie mir die Rechnung« soll man auch sagen können: »Geben Sie mir die Zecke!«

Gegen die Automobil-Strassenrennen. Mehrere Abgeordnete beabsichtigen, im Reichstage gegen die weitere Gestattung von Automobil-Strassenrennen aufzutreten, und hierbei, abgesehen von den ernsteren Unfällen bei dem grossen Wettfahren Paris-Berlin, auch die Klagen zur Sprache zu bringen, die in ländlichen Kreisen wegen totgefahrener Gänse, Hühner, Enten, Hunde, Schafe und anderer Haustiere, wie auch wegen beschädigter Bäume, Zäune und Hecken laut geworden sind. — Wir sind von jeher Gegner der Strassenrennen gewesen, bemerkt hierzu der »Radfahrer-Humor«, dem wir diese Notiz entnehmen, weil sie dem Sport mehr geschadet als genützt haben, und Paris-Berlin hat aufs neue den Beweis geliefert, dass Strassenrennen stets so viele belästigende Verordnungen nach sich ziehen, dass der sportliche Wert einer solchen Veranstaltung hierdurch bedeutend abgeschwächt wird.

Litteratur.

100 Kilometer in der Stunde kann Niemand fahren aber jeder Radler kommt rascher weiter, wenn er sich einer guten Karte bedient. Eine solche ist die eben erschienene Freytag's Radfahrerkarte Blatt 15: Dresden-Reichenberg (Massstab 1:300.000. Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien und Leipzig, Preis K. 1.60 = Mk. 1.35, auf Japanpapier [Ersatz für Leinwand-Aufzug] K. 2. — = Mk. 1.70), welche unseres Erachtens von keiner, auch den vielgerühmten Profilkarten nicht in Bezug auf Deutlichkeit, Uebersichtlichkeit und Genauigkeit

übertroffen wird. Wir empfehlen dieselbe unseren Lesern aus Ueberzeugung und bemerken, dass an dieselbe anschliessend, noch 13 weitere Karten, darstellend Oesterreich bis über die Grenze nach Oberitalien, die Ostschweiz, Südbayern, Thüringen, Köln und Rheinprovinz etc. in gleichem Massstab und Preis, in jeder Buchhandlung zu haben sind.

Spezialkarte der böhmisch-sächsischen Schweiz und des angrenzenden Mittelgebirges. Verlag von Otto Henckel in Tetschen. Preis in Umschlag gefalzt 55 h, aufgezogen K. 1.25. Die uns vorliegende, im Massstabe 1:100.000 in elf Farbentönen ausgeführte Karte reicht von Rehdörfel bei Böhm.-Leipa bis Lochschütz südwestlich von Karbitz-Türnitz und von Filippisdorf nordöstlich von Rumburg bis Hohnstein und Pirna. Es ist unseres Wissens nicht allein die billigste, sondern auch die beste Karte jenes Gebietes und für Touristen besonders wertvoll deshalb, weil sie eine Gegend darstellt, welche bisher nur auf 3 oder 4 verschiedenen Kartenwerken sektionsweise zur Darstellung gelangte. Orte, Gewässer, Grenzen, Gradlinien und Höhenschichten, diese in 7 Staffeln von je 100 m, sind durch 11 sich scharf von einander abhebende Farbentöne klar dargestellt, so dass man den plastischen Eindruck einer Reliefkarte gewinnt. Das Auge empfindet beim ersten Anblick die Höhenunterschiede vom Elbsandsteinplateau, Schneebergmassiv und Erzgebirge angefangen bis zum massigen Mittelgebirge und den höchsten Höhen um den Tannenbergr. Unterstützt wird diese Wirkung durch die wirklich tadellose Ausführung der Karte. Alles wirkt harmonisch. — Den Touristen wird interessieren, dass alle Eisenbahn- und Dampfschiffhalteplätze, alle in- und ausländischen Telegraphen-, Telephon- und Postämter verlässlich eingetragen wurden. — Ebenso wurden die Berghöhen auf das genaueste eingezeichnet. Wir können die Henckel'sche Karte allen, die die Absicht haben, das auf ihr dargestellte Gebiet zu bereisen, sei es zu Fuss oder zu Rad, nur auf das angelegentlichste empfehlen.

Briefkasten.

Markneukirchen. Die längste Rennbahn der Welt befindet sich in Bad Elster in Europa. Sie hat die wunderbare Eigentümlichkeit, unbegrenzt lang zu sein, d. h. die auf ihr zurückgelegten Entfernungen werden um so grösser, je mehr mal man um sie herum fährt. — Heil! —

Herrn Paul Ziegler, Leipzig. Herzlichen Dank für die schönen Karten. Ab und zu ist es doch noch etwas wert, einer grösseren Vereinigung anzugehören, nicht? —

Fahrradzubehör jeder Art

(nur en gros)

insbesondere **Gestelle, Sätze, gespannte Räder** kaufen Sie vorteilhaft bei uns ein.

Fordern Sie Katalog und Preise für 1901.

Metallwerke Rubin, G. m. b. H., Duisburg a. Rhein.

General-Vertreter für das Königreich Sachsen und Musterlager:

Alwin Knorr, Leipzig, Elsterstrasse 57.



Wirklich feine und solide praktische
Clubabzeichen,
Medaillen, Kreuze, Bannernägel und Bannerschleifen liefert zu mässigen Preisen

Paul Küst,
Berliner Vereinsabz.-Fabrik
Berlin C., Seidelstrasse 19 a.



Brehmer's Gravir- und Prägeanstalt
Markneukirchen

liefert in unübertroffener Ausführung billigst

● **Clubabzeichen,** ●

Orden, Ehrenzeichen, Medaillen etc.

Jeder Verein verlange meine neue illustr. Preisliste.

Bei Anfragen und Bestellungen beziehe man sich stets auf die „Sächsische Radfahrer-Zeitung“.