

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

X. Jahrg.

Leipzig, 31. August 1901.
Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

No. 18.

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

Vom Radeln.

»All mein Denken und mein Minnen,
Meine Arbeit, meine Zeit,
All mein Streben und mein Sinnen,
Alles ist nur Dir geweiht.«

Leider muss ich Dich, lieber Leser, diesmal enttäuschen. Es handelt sich hier nicht um den Anfang eines Carmens zum Preis der Geliebten, nicht um eine poetische Lanze, die ein verliebter Don Quixote aus der Prima oder dem Comptoir zu gunsten seiner Dulcinea vom Tanzkursus zu brechen gedenkt, nein, schöne Freundin, das Ideal, das in jenen Versen besungen werden soll ist eine — Maschine —. Freilich, wie ich gerne zugebe, die Krone aller Maschinen, das Rad, das Velociped, das Bicycle, das Tandem, das Triplet etc.

Wenn ein Jüngling aus der gefühlvollen, thränenreichen Wertherzeit, der sich aus unerwiderter Liebe zu Tode geseufzt, aus seinem Grabe, wo Vergissmelnicht und andere melancholische Blumen blühen, plötzlich auferstanden wäre und sich abends — bei Tag würde der berüchtigte Wertherfrack und die gelbe Weste entschieden auffallen — unbemerkt unter die Gesellschaft seiner jetzigen Altersgenossen mischen würde, ich glaube, der Aermste würde sich entsetzt bekreuzigen und wieder in seine Gruft zurückkriechen. Zu seiner Zeit, da sprachen die jungen Leute von der Schönheit ihrer Geliebten, wenn sich der Freund in milder Frühlingsnacht an der Seite des Freundes in dem schlummernden Hain erging. Und heute? O tempora, o mores! Heute duften vergebens die Blüten, leuchtet umsonst der Mond, der alte Vertraute der Verliebten, heute umweht umsonst die würzige Nachtluft die heisse Stirne; die Jünglinge achten kaum darauf. Sie haben wichtigeres zu thun. Es hat einer der Gesellschaft ein neues Rad. Jene wenigen, die nicht fahren, haben keine Ahnung, was das heisst.

Ein solches Ereignis ruft einen Sturm verschiedener Ansichten hervor, die sich erbittert bekämpfen. Jeder verteidigt die Vorzüge seiner Maschine mit einer Festigkeit und Entschiedenheit, weiland der edle Don de la Mancha die Tugenden der Damen von Toboso: »Hie Adler«, »Hie Enfield«, »Hie Sirius«, »Hie Wanderer« ertönt das Feldgeschrei, wie ehemals »Hie Wolf«, »Hie Waiblingen«. Der eine lobt das geringe Gewicht, ein anderer behauptet, seine Maschine fliege wie ein Vogel dahin, ein dritter erklärt seinen Gummi einfach für unzerreisslich. Wieder ein anderer verbricht das schrecklichste Radlerlatein. Der Stoff ist wirklich unerschöpflich. Auf einer höheren Stufe stehen die »Erfinder«. Das sind so recht die Leute, denen der anfangs zitierte Vers aus der Seele gesprochen ist. Sie mögen in den Hörsälen der Universität sitzen oder auf wackligem Comptoirstuhl oder das Glück haben, des Königs Rock zu tragen, ihre Gedanken weilen bei ihm, dem Rad. Der Erzbischof Williges von Mainz liess sich in seiner Residenz überall Räder hinmalen, um an seine bescheidene Herkunft als Wagnerssohn erinnert zu werden. »Räder an allen Wänden« begrüssen auch den Besucher, dem ein Blick ins Allerheiligste gestattet wird. Da hängen sie, die Modelle der verschiedensten Fabriken; da findet man Zeichnungen von Ketten und Schrauben, von hygienischen Sätteln und unzerbrechlichen Pedalen, die kühnsten Konstruktionen von Lenkstangen, von nie versagenden Bremsen etc. Mit bescheidenem Lächeln erklärt der Mann im Sportskostüm diese Entwürfe für sein Werk. »Sie sind fast fertig«, versichert er, »nur hier fehlt ein Schraubchen, hier noch eine Klammer« — nur Kleinigkeiten; das grosse ganze steht fertig vor seiner Seele. Dann wird er sich zweifellos über den mangelnden Unternehmungsgeist der deutschen Fabrikanten beklagen, die sich absolut

nicht für seine Erfindung begeistern können, obwohl — der Unselige kommt mit Bogen voll Zahlen — es doch aus dieser kleinen Berechnung sonnenklar sei, welch enormen Nutzen seine Pläne bieten. Er wird Zahlen auf Zahlen häufen, bis es ihnen vor den Augen flimmert und sie sich plötzlich erinnern, dass sie gerade genau in 10 Minuten in dem und dem Café sein müssen.

Sie treten auf die Strasse, beglückt, wieder die reine Himmelsluft atmen zu können. Da klingelt es rechts, da klingelt es links, ein ganzes Konzert von mehr oder minder unharmonischen schrillen Tönen ist losgelassen. Da sausen sie vorbei, die Wadenstrümpfer, über die niedrige Lenkstange gebeugt; der Rücken bildet einen Halbkreis, der Kopf ist weit vorgestreckt, die Augen haben den Weg zu prüfen. Der harmlose Spaziergänger darf sich glücklich preisen, wenn er, ohne überfahren zu werden, den rettenden Bürgersteig erreicht hat, denn

»Wehe, wenn er losgelassen
Radelnd ohne Widerstand,
Durch die volkbelebten Gassen
Saust der neue Radverband.«

Manchesmal freilich bedauert man, dass die »Strampelbrüder« gar so schnell vorbeieilen, dann nämlich, wenn sich gerade einmal eine hübsche »Strampelschwester« unter ihnen befindet. Was war das für ein Schrecken, als die ersten Radlerinnen auf der Strasse erschienen. Die dicke Kanzleirätin wollte ihren Gatten gar nicht mehr aus dem Hause lassen; sie behauptete, er sei etwas leicht angelegt und nun gar — Mädchen und Frauen auf dem Rad! »Und in welchem Kostüm«, setzte die Frau Steuerrat hinzu, die leeren, wasserblauen Augen anklagend zum Himmel gerichtet, der solche Schandthaten geschehen lassen konnte. So haben die alten Basen gejammert und gezetert. Aber trotz aller Bibelzitate aus der Geschichte von Sodom und Gomorrha fahren die Evastöchter heute mehr als je. Diesen Fortschritt verdanken unsere Damen zweifellos »ces dames«. Zu Paris, da radelten zuerst die zahllosen Schauspielerinnen, Tänzerinnen, Chansonetten und sonstige Künstlerinnen mit und ohne Engagement. Damals fand man ein solches Erscheinen in der Öffentlichkeit entschieden verwerflich. Eine gebildete höhere Tochter hörte bei der Erzählung solcher Frevel überhaupt nicht oder nur errötend zu. Aber bald begann auch die Crème da la crème de la société dem neuen Sport zu huldigen. Der Herr Geheimrat las mit gestäubtem Haar, dass hohe und allerhöchste Herrschaften radeln. Und

als er gar erfahren musste, dass die Prinzessin von Wales mit ihren Töchtern das Stahlross besteige, da fürchtete er wohl, dass die Welt untergehen würde, aber er getraute sich doch nicht, seiner Bertha die Erlernung des neuen Sports unter dem Vorgeben, es sei höchst unpassend und ungehörig zu verweigern.

Doch wenden wir uns nun zu einer hochwichtigen Frage, zur Toilettenfrage. Da giebt es zwei Extreme. Die schöne Verkörperung des einen ist die vielgenannte, vielgeschmähte Prinzess Chimay. Sie erschien im letzten Frühjahr an der Seite ihres Rigo im Bois de Boulogne. Sie trug eng anliegende Knabenhöschen aus schwarzem Atlas und dunkle Kinderstrümpfchen, die das klassisch-schöne Knie freiliessen . . . Wir gehören zwar nicht zu denen, die über einen solchen Anblick erröten zu müssen glauben, aber der Gedanke, unsere dicke Frau Nachbarin ebenso sehen zu müssen, bestimmt uns zur Verwerfung dieses Kostüms. Am anderen Flügel der »Emanzipation« marschiert eine Studentin, die wir Gelegenheit hatten zu bewundern. Wir müssen vorausschicken, dass sie krachdünn ist, einen Kneifer auf der sommersprossigen Nase trägt und im Mund stets eine Zigarette. Diese sonderbare Abart der Gattung Mensch erscheint in riesigen Pumphosen, aus denen die Beine hervorbäumeln wie Streichhölzer aus einer Mörsermündung. Ich muss gestehen, dass ich dieser Radlerin die Gattin des glücklichen Rigo vorziehen würde. Aber das Richtige haben beide doch nicht getroffen. Ein kurzer, fussfreier Rock ist das einfachste, praktischste und — weiblichste.

Um Modelle zu finden, braucht man keine Modezeitung zu nehmen, ohne deren Abonnement nach der Behauptung der Redaktion überhaupt keine Hausfrau existieren kann, da heisst es nur acht zu geben, wenn man an Strassenecken vorbeispaziert. Da kleben die riesigen Plakate der verschiedenen Fabriken, die Erzeugnisse einer neuen Kunst, welche von London und Paris zu uns gekommen. Gerade die Radfabriken, die bei ihrer regen Konkurrenz sich am meisten der Reklame bedienen, haben diesen neuen Kunstzweig mächtig gefördert. Unsere ganze Industrie verdankt der ungeahnten Blüte des Sportes ihren bedeutenden Aufschwung. Das Rad ist längst aus einem Luxusgegenstand ein allgemein nützlich und notwendiges Verkehrsmittel geworden. In dieser Ueberzeugung werde ich mich jetzt sofort auf meine Maschine setzen. Denn soeben fuhr meine Freundin Adele, die geschickteste und fescheste Radfahrerin weit und breit, winkend an meinem Fenster vorüber.

(Fränk. Kurier.)

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Automobils.

Das Automobil dient heute im wesentlichen zwei Zwecken, die keine allzugrosse volkswirtschaftliche Bedeutung haben, dem Luxussport und dem Transportdienst grosser grossstädtischer Unternehmungen. Diejenigen Eigenschaften, die ihm eine für die Volkswirtschaft wichtige Rolle zuweisen können und hoffentlich in einer nicht zu langen Zukunft zuweisen werden, hat es bisher noch nicht erworben. Diese

Rolle ist die eines Transportmittels im interlokalen Verkehr; hier aber kann es die bisherigen Transportmittel im grossen Stile erst dann ablösen, wenn es ihnen wirtschaftlich überlegen ist, d. h. wenn es entweder billiger oder schneller oder komfortabler und sicherer ist als das von Pferden gezogene Gefährt, resp. (bei zwei durch die Eisenbahn verbundenen Ortschaften) als der Personenzug. Diese Konkurrenz-

fähigkeit besitzt es heute noch nicht. Es ist erstens heute noch zu teuer, aus mehrfachen Gründen: erstens deshalb, weil das Instrument noch nicht aus dem Stadium der Versuche herausgekommen ist; fast jedes neue Exemplar hat Veränderungen gegenüber seinen Vorgängern; es ist noch nicht möglich, Automobile im Grossbetriebe massenweise nach einem einheitlich bewährten Konstruktionsprinzip herzustellen; und darum sind sie noch so teuer, wie Erzeugnisse hochqualifizierter Handarbeit immer sein müssen. Hand in Hand damit geht Ursache und Wirkung zu gleicher Zeit, dass sich noch kein grosser Markt für diese neue Schöpfung ausgebildet hat. Nur wo ein starker, gesicherter Absatz vorhanden ist, kann der Grossbetrieb wirksam einsetzen — und andererseits ist ein starker Absatz nicht eher denkbar, als bis der Preis der Automobile beträchtlich hat reduziert werden können. Aus dieser scheinbar unentrinnbaren Zwickmühle wird nur der Automobilsport herausführen können, indem reiche Leute, die keine Rentabilitätsberechnungen anzustellen haben, einen, wenn auch relativ kleinen, so doch wachsenden Markt für dieses neue Produkt herstellen werden. Vielleicht wird auch der Staat für die Zwecke des Kriegswesens und der Post als Besteller im grossen auftreten und so das Gewerbe auf jenen Standpunkt heben, von dem aus es wirksam an die breitere Masse sich wenden kann.

Aber selbst wenn es in einiger Zeit möglich sein wird, Automobile von bewährter Konstruktion zu einem Preise zu liefern, der ihnen gestattet, mit dem Pferdegespann zu konkurrieren, selbst dann wird immer noch sein Gebrauch ein beschränkter bleiben. Es wird dann in den glatten Strassen in der Stadt, auf gutem Pflaster und bei geringfügigen Steigungen auch in der Ebene sich Boden erobern, aber es wird kaum jemals mit dem Pferdegespann konkurrieren können dort, wo schlechte Landwege oder starke Steigungen überwunden werden müssen; denn hier muss die antreibende Maschinerie von so grosser Kraft gewählt werden, dass die Anlage kaum jemals billiger werden wird als der Pferdebetrieb. Dazu kommt noch, dass in nordischen Breiten das Automobil mehrere Monate kaum zu gebrauchen sein dürfte; wo der leichte Schlitten, mit Pferden bespannt, mit grosser Geschwindigkeit über den gefrorenen Schnee dahinfliegt, wird das Automobil bis über die Achse einsinken, wird stecken bleiben, wenn es nicht von besonders kräftigen und dann besonders kostspieligen Maschinen in Bewegung gesetzt wird.

Ich kann mich also nicht der Meinung derjenigen anschliessen, die vom Automobil bereits das »Ende« des Pferdes erwarten. Ich glaube nicht, dass das Ross in Zukunft nur noch als Objekt des Reitsportes oder der Mastviehzucht funktionieren wird. Wenn das Automobil auch auf dem Gebiete des Interlokalverkehrs nicht zur Alleinherrschaft gelangen wird, so wird es dennoch ein immer wachsendes Feld gewinnen, in dem Masse, wie es gelingt, die Erzeugungskosten durch Herstellung fester Typen im Grossbetriebe bei steigendem Absatz herabzudrücken, und in dem Masse wird es sicherlich auch bald eine Verbesserung des Landstrassenbaues erzwingen, die dann wieder seiner weiteren Ausbreitung förderlich sein wird, ein Prozess, den wir ja auch bei der Verbreitung des Fahrrades haben beobachten können, und es er-

scheint gar nicht unwahrscheinlich, dass eine Zeit kommen wird, wo zwei benachbarte Ortschaften, die einen regen Automobilverkehr zwischen sich unterhalten, auch im Winter durch Schneepflüge und derartiges dafür sorgen werden, dass die Linie zwischen ihnen dauernd frei und fahrbar gehalten wird. Unter solchen Umständen wird das Automobil allerdings bestimmt sein, eine bedeutende volkswirtschaftliche Rolle zu spielen.

Der moderne Verkehr drängt auf die Schaffung immer schnellerer Eisenbahnverbindungen zwischen den grossen Zentren des Handels und der Industrie. Schon sind Bestrebungen im Gange, um elektrische Vollbahnen mit der zwei- bis dreifachen Geschwindigkeit unserer schnellsten Expresszüge in die Erscheinung zu rufen. Solche Schnellzüge können natürlich an kleineren Ortschaften nicht halten, und so werden diese kleineren Orte sich vor die Notwendigkeit versetzt sehen, ihren Personen- und Güterverkehr bis zu einem der grossen Zentralpunkte besser auszubilden, um nicht ganz der Stagnation anheim zu fallen. Hier wird das Automobil eine um so wichtigere Rolle zu spielen haben, je mehr mit dem Wachstum der Bevölkerung und mit dem steigenden Anschluss aller Privatwirtschaften an die Weltwirtschaft das Bedürfnis der regelmässigen Verbindungen sich vermehrt und verstärkt.

Wenn die elektrischen Vollbahnen den Verkehr zwischen den primären Zentren der Weltwirtschaft vermitteln, so werden unsere heutigen Schnellzüge den Verkehr der sekundären Zentren unter einander und mit den primären bewerkstelligen, und in den kleinen Interlokalverkehr und Zufahrtsverkehr werden sich die Pendelzüge der Eisenbahn und das Automobil zu teilen haben, das vor der Eisenbahn die unschätzbaren Vorzüge hat, an keine bestimmten Zeiten gebunden zu sein, keiner besonderen Bahnanlage zu bedürfen, und das schliesslich im Vergleich zu den sogenannten Bummelzügen, die kleine Ortschaften an das grosse Verkehrsnetz anschliessen, auch noch den Vorzug bedeutend grösserer Geschwindigkeit besitzt.

Eine weitere Aufgabe, die das Automobil vermutlich auf sich nehmen wird, ist der vorläufige Anschluss ausgebaute Kolonien an die Hauptorte, bis eine Eisenbahnverbindung rentabel geworden ist. Wir stehen vor dem Augenblicke, wo eine Vergrösserung der Metropolen durch das bisherige System der Ringansetzung von neuen Mietskasernen-Quartieren aus verkehrspolitischen und namentlich hygienischen Gründen unmöglich werden wird. Von einer nahen Zukunft an wird sich das Wachstum der grösseren Städte viel mehr vollziehen durch Ansetzung von Kolonien, die auf billigem Lande in einiger Entfernung, entweder durch öffentliche Korporationen, oder durch gemeinnützige Gesellschaften, oder vor allem durch Genossenschaften gegründet werden. Für diese Kolonien, deren Ansiedler ihre wirtschaftliche Existenzgrundlage zum weitaus überwiegenden Teile in der benachbarten Grossstadt haben werden, ist eine ausreichende Kommunikation unumgängliche Vorbedingung, und eine solche lässt sich, bis die Bevölkerung gross genug geworden ist, um eine eigene Bahnverbindung unterhalten zu können, kaum besser und

zweckmässiger schaffen als durch Automobilomnibusse auf einer gut gehaltenen Strasse.

Man sieht also, dass das Automobil volkswirtschaftliche Aufgaben genug zu erfüllen hat, wenn es erst als technisch reifes Produkt auf der Bühne stehen wird. Dass es dazu werde, dafür wird vor allem,

wie schon gesagt, der aufblühende Automobilsport sorgen. Und so kann auch der ärmste Volkswirt die Pariser Gäste, die auf dem Automobil unsere Städte besuchen, mit Freude begrüßen. Auch für sie gilt der Satz: Pro patria est dum ludere videmur.

(Nordd. Radf.-Bund.)



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 Pfost**, Bundes- und Zeitungszahlmeister; **Robert Weniger**, 1. Vorsitzender des Sportausschusses.

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

Bekanntmachungen des Bundes-Vorstandes.

Nächste Bundesvorstands-Sitzung.

Donnerstag, den 12. September 1901, abends 8 Uhr, im Hotel „Stadt Nürnberg“, Leipzig, Bayerschostrasse 8/10.

Als bundesangehöriger Verein wird vom Bundesvorstand bestätigt R.-V. »Wanderlust« in Reuth.

Der Vorstand des S. R.-B. Horst Wolff, Vorsitzender.

Als Bundesbeisitzer wurde zum Bundestag in Altenburg gewählt F. W. König, Obergräfenhain. Derselbe ist noch nachzutragen und bittet der Unterzeichnete, das Versehen zu entschuldigen.

Robert Weniger.

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. 7960—7969.

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

Bezirk Chemnitz.

7961. O. Paul Seidel, Bergarbeiter, Lugau i. Sa., Hauptstr. 1E, I.
7962. M. Ernst Thiele, Bergarbeiter, Geschoef b. Chemnitz, No. 190, H.
7963. Bruno Löffler, Hotelier, Lugau i. Sa., Stollbergerstr.
7969. Rudolf Löffler, Eisendreher, Alchemnitz, Röplerstr. 23, III.

Bezirk Pleiessenthal.

7960. E. Robert Schmidt, Schlosser, Neumark i. V.
7964. Reinhold Seifert, Seimer, Reuth b. Neumark i. Sa.
7965. Eduard Pampel, Schneidermstr., Reuth b. Neumark i. Sa.
7966. Hermann Pöhler, Wollmstr., Reuth b. Neumark i. Sa.
7967. Karl Kröber, Delikatessgeschäft, Reuth b. Neumark i. Sa.
7968. Friedrich Müller, Gastwirt, Neumark i. Sa., z. Deutschen Haus.

Bekanntmachungen des Sportausschusses.

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

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

a) Gasthöfe und Hotels.

Otto Riemer, Gastwirt, Brockwitz b. Meissen. Max Reissmann, Hotelier, Reichenbach i. V. »Hotel Engel«.
Bruno Löffler, Hotelier, Lugau i. S. Fritz Schuster, Weinstubenbes., Zwickau, Heinrichstr.

b) Gastwirtschaften (Einkehrstellen).

Rud. Weber, Gasthofsbes., Geyer, »Zum Waldhaus«. Brückner, Gastwirt, Halbersdorf b. Chemnitz.

Die Herren **Ortsvertreter**, welche noch nicht im Besitze eines Ortsvertreterchildes sind, wollen selbiges von der Geschäftsstelle: Leipzig, Hohestr. 48 verlangen.

Der Ausschuss für Wanderfahren.
Weniger. Böhm.

Preiswanderfahrt nach Johann-Georgenstadt.

Lfde. No.	Datum	Namen	Ort	Abfahrt		Ankunft		Fahrzeit		km	Bemerkungen.
				Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.		
1	11/8	R.-V. Pfeil	Lichtentanne	6	15	12	15	6	—	67,9	× 10 Fahrer = 679 Punkte. Zeit überschritten.
2	11/8	R.-V. Wettin	Zwickau	6	—	11	10	5	10	52,2	× 11 Fahrer = 574,2 Punkte.
3	11/8	R.-V. Wanderlust	Nieder-Hasslau	7	45	12	20	4	35	45,7	× 9 " = 411,3 " Zeit überschritten.
4	9/8-11/8	Max Engehardt	Eibenstock	6	45	10	25	32	—	387,0	Nicht lt. Ausschreibung gefahren. pr. Std. 12,937,5.
5	11/8	Gust. Friedrich	Leipzig	1	50	11	45	9	55	147,9	
6	11/8	Arth. Thierbach	Liebertwolkwitz	2	35	11	45	9	10	138,8	
7	11/8	F. Dzibocki	"	2	35	11	45	9	10	138,8	
8	10/8-11/8	Osk. Kröber	Leipzig	2	—	11	—	15	30	131,2	
9	9/8 10/8	Br. Hennig	"	1	—	4	30	12	30	131,2	
10	9/8-10/8	Rob. Weniger	"	11	30	4	30	14	—	128,5	
11	11/9	Rich. Knabe	"	1	30	11	10	9	40	127,1	
12	11/8	Otto Reichelt	Steinpleis	3	—	12	50	9	50	116,7	nicht lt. Ausschreibung gefahren. desgleichen und Zeit überschritten.
13	11/8	Wilh. Wolfensteller	"	2	45	12	50	10	5	116,7	
14	11/8	Jos. Böhm	Plauen i. V.	5	30	11	50	6	20	64,4	
15	11/8	Hans Knorr	"	5	30	11	50	6	20	64,4	
16	10/8	Aug. Krause	Zwickau	12	30	4	55	4	25	55,0	

Freie 6 Stunden-Kontrolltour, gefahren am 11. August 1901.

Strecke: Reuth b. Neumark bis Espenhain (Wendepunkt), Ziel: Zwickau-Pölbitz. Emil Schenker, Reuth b. Neumark, Abfahrt: 4,20 Uhr, Ankunft: 9,50 Uhr, Fahrzeit: 5 Std. 30 Min., km: 133,4. Da aber ein Protest über die gefahrenen Zeiten vorliegt, wird seitens des Sp.-A. von einer Bestätigung abgesehen.

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

Zur gefl. Beachtung.

Bundes-Preiswanderfahrt nach Bad Elster.

am Sonntag, den 8. September 1901.

Ausschreibung.

Offen ist die Fahrt für alle Mitglieder des S. R.-B. In Wettbewerb können treten a) Bundesvereine, b) Einzelfahrer. Zulässig sind nur einsitzige übersetzte Zweiräder ohne Kraftbetrieb.

Die Fahrt ist innerhalb 24 aufeinanderfolgenden Stunden zurückzulegen und muss am 8. September, nachmittags 3 Uhr beendet sein.

Bestätigungen haben von 25 zu 25 km zu erfolgen.

Einsatz für Vereine 1 Mk., für Einzelfahrer 50 Pf.

Ziel: Bad Elster, Hotel Daheim, beim Bundeskamerad A. Schilling.

Preise: 5 Vereine und 10 Einzelfahrer werden prämiert, sobald selbige die festgesetzten Bedingungen erfüllt haben, und zwar erhalten die Vereine Diplome, die Einzelfahrer Medaillen oder Diplome.

Nennungen sind unter genauer Angabe der Postadresse, sowie unter postfreier Einsendung des Einsatzes bis Mittwoch, den 4. September, mittags 12 Uhr beim Unterzeichneten, Leipzig, Hohestr. 48 einzureichen.

Vorschrift und Wertung. a) Für Bundesvereine.

Sämtliche Fahrer eines Vereines müssen die Fahrt gemeinsam beginnen und sie so zu Ende führen, dass die gemeldete Anzahl Fahrer zusammen am Ziel eintrifft.

Die Namen und die Mitgliedsnummern der Teilnehmer müssen auf dem Bescheinigungsbogen einzeln aufgeführt werden.

Für Vereine genügt ein Bescheinigungsbogen, welcher vom Fahrwart oder seinem Stellvertreter geführt wird.

Gewertet werden nur die zurückgelegten Kilometer des **direkten Weges** vom Sitze des Vereines bis zum Zielorte, und zwar die Anzahl der Fahrer \times Kilometer (z. B. 10 Fahrer \times 30 Klm. = 300 Punkte). Ausserdem müssen folgende Zeiten eingehalten werden:

Bei Entfernung bis 30 Kilometer 4 Minuten pro Kilometer.

" " von 30—60 " $4\frac{1}{2}$ " " "

" " " 60 u. darüber 5 " " "

Es werden ausgezeichnet diejenigen 5 Vereine, welche die höchste Punktzahl erreichen und die festgesetzten Zeiten eingehalten haben.

b) Für Einzelfahrer.

Jeder Einzelfahrer hat den Ausweis auf dem Bescheinigungsbogen, welche vom Sportausschuss zu beziehen sind, zu erbringen.

Gewertet werden die zurückgelegten Kilometer des direkten Weges vom Wohnsitze des Preisbewerbers bis zum Zielorte. Ausserdem müssen folgende Zeiten eingehalten werden:

Bei Entfernung bis 50 Kilometer 4 Minuten pro Kilometer.

" " von 50 u. darüber 5 " " "

Es werden ausgezeichnet diejenigen 10 Einzelfahrer, welche die weiteste Entfernung zurückgelegt und die festgesetzten Zeiten eingehalten haben.

Allgemeines.

Bei Ankunft am Ziel haben die Fahrer resp. der Fahrwart die ehrenwörtliche schriftliche Erklärung abzugeben, dass sie die Strecke auf dem Rade, ohne irgend welche unerlaubten Hilfsmittel zurückgelegt haben. Jeder Fahrer resp. Vereinsfahrwart hat eine genaue Entfernungsberechnung der zurückgelegten Tour einzureichen.

Teilnehmer an den Vereinsfahrten werden nicht persönlich prämiert.

Der Sportsausschuss des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Robert Weniger, Vorsitzender.

Rennfahrwartsamt.

Zur Berichtigung!

In der Ausschreibung vom 17. August, Bundeszeitung No. 17, Seite 246, betreffs Bahnrennen in Bad Elster am 8. September muss es heissen: **Hindernisfahren 2000 m**, nicht wie angegeben 200 m. — Ferner möchte ich noch daran erinnern, dass bei den Nennungen stets die Lizenz-Nummer mit anzugeben ist. Franz Pröhl, Rennfahrwart.

Bundes-Kunsthfahrwartsamt.

Geschäftsstelle u. Briefadresse: Max Arendt, Werdau i. S., Moltkestr. 1.
Fernsprecher No. 403.

Ausschreibung

für das Konkurrenz-Reigenfahren des R.-V. „Glück Auf“ zu Schedewitz-Bockwa-Oberhohndorf
Sonntag, den 29. September 1901.

Ort und Zeit: Zwickau, Stadtanteil Vorder-Neudörfel (Schmidt's Gasthof), am 29. September 1900, nachmittags 5 Uhr. — **Saalfäche:** 12 \times 15 m. — **Radgattung:** Niederräder. — **Offen:** Das Fest ist ein nationales Preiswettfahren, also zulässig für 6, 8, 10 und mehr Fahrer aller Radfahrer-Vereinigungen. — **Nennungsgeld:** Mk. 5.— pro Verein. — **Nennungschluss:** Am 20. September 1901, abends 6 Uhr. Der Nennung ist das Nennungsgeld, sowie eine möglichst kurze Aufzeichnung des zu fahrenden Reigens beizufügen und ist zu richten an: Gust. Blätterlein, Fahrwart, Schedewitz b. Zwickau, Hauptstrasse 46c. — **Ausloosung:** Am 22. September, abends 6 Uhr im Vereinslokal »Bleibe«, Schedewitz. — **Preise:** Der Verein stiftet sehr wertvolle Ehrenpreise in Höhe von Mk. 200.—, event. auch mehr, je nach Zahl der konkurrierenden Vereine. — **Preisgericht:** Dasselbe setzt sich zusammen aus Herren des Sächsischen und Deutschen Radfahrer-Bundes sowie der Allgemeinen Radfahrer-Union. — Gefahren wird nach den Satzungen des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Der Bundes-Kunsthfahrwart: Max Arendt.

Bekanntmachungen der Rechtsschutzkommission.

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

Die Protesteingabe der Rechtsschutzkommission an die Königlichen Ministerien des Innern und der Finanzen vom 18. Juni a. c. ist abschlägig beschieden worden, doch behalten die genannten Ministerien sich vor, die gegebenen Anregungen im Auge zu behalten und bei eintretender Gelegenheit wieder mit in Erwägung zu ziehen.

Aus dem Antwortschreiben geht hervor, dass die Königlichen Ministerien unsere durchaus gerechtfertigten Wünsche nicht berücksichtigen können oder — wollen.

Wir werden später noch eingehend in unserer Zeitung auf diesen ministeriellen Bescheid sowie die eigenartige Begründung desselben (nicht aus verkehrspolizeilichen Gründen) zurückkommen. Uebrigens halten wir nach wie vor die Behauptung aufrecht, dass die ministerielle Verordnung vom 2. April d. J. »über den Verkehr mit Fahrrädern auf öffentlichen Wegen« einer teilweisen Abänderung benötigt, wenn anders nicht verschiedene Massnahmen in derselben von der sächsischen Radfahrerschaft und allen vorurteilsfreien Personen hart bez. ungerecht genannt werden sollen. Mit All Heil!

G. Baumann, Vorsitzender der Rechtsschutzkommission.

Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

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

Bezirk Chemnitz.

Bezirkshauptversammlung. Sonntag, den 11. August im B.-G. »Fröhlig's Restaurant«. Der Vorsitzende des Lugauer Vereins Herr Engel erstattet Bericht über einige Punkte betreffs des am 25. August stattfindenden Bezirksfestes. Als Preisrichter wurden gewählt die Herren Görner, Schneider, Löchner, Tautenhahn, Haase, Haufe aus Chemnitz, Engel und Kröher aus Lugau, Geyer aus Gersdorf und Seifert aus Ursprung. Der Preis für die Festschleife wird auf 50 Pf. festgesetzt. Nicht-Bundesmitglieder haben ein Tanzbändchen für 50 Pf. zu lösen, während Bundesmitglieder ein solches gratis erhalten. — **Nächste Bezirksversammlung** am 4. September cr., abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr im B.-H. »Reichel's neue Welt«, Alchemnitz. Abfahrt 8 Uhr vom Bezirkslokal. — Vom Radfahrer-Verein Einsiedel ist uns die Einladung zu seinem am 8. September cr. stattfindenden Stiftungsfest verbunden mit Bannerweihe geworden. Die Beschaffung einer Bannerschleife wird dem Bezirksvorstande überlassen. Sämtliche Veröffentlichungen des Bezirks sollen in der Freitags-Nummer der Allgemeinen Zeitung bekannt gegeben werden.

Eduard Löchner, I. Bezirksvertreter.
Willy Hartmann, I. Schriftführer.

Der **R.-V. Wittgensdorf** begeht am 15. Septbr. a. c. im B.-G. »Goldene Sonne«, Wittgensdorf sein **10. Stiftungsfest**. Empfang findet von Mittag 12—2 Uhr statt. Wir bitten alle Bezirks- bzw. Bundes-Kameraden diesen Tag für uns zu reservieren und uns durch recht zahlreichen Besuch zu erfreuen. Mit treudeutschem All Heil!

Der Radfahrer-Verein zu Wittgensdorf.

Bezirk Dresden.

R.-Cl. „Albatros“, Dresden. Versammlung jeden Freitag im »Colosseum«, Alaunstr. — **Versammlung** vom 16. August. Ausgestossen Curt Schleinitz. Aufgenommen zwei neue Mitglieder. Sonntag, den 1. September Omnibus-Partie nach Grossenhain zum früheren Clubwirt Schwarze. Abfahrtpunkt 6 Uhr, Club-Anzug. Zahlreiches Erscheinen erwünscht. Ernst Döbick, Vorsitzender.

R.-Cl. „Wanderlust“, Radebeul. Die geehrten Nachbarvereine werden hiermit nochmals zu unserem am 8. Septbr. stattfindenden **Sommerfest** freundlichst eingeladen. 1—2 Uhr Empfang der Gäste im Restaurant zu den »Drei Linden« 2 $\frac{1}{2}$ Uhr Korso. Nach diesem Langsamfahren für Gäste und viele andere Belustigungen. Ball bis 2 Uhr. Wir ersuchen nochmals um gütige Unterstützung. Heil!

Die Vorstandschaft.

Bezirk Glauchau.

R.-Cl. „Rhenania“, Glauchau. Tourenplan für September: 1. Langsam-, Hindernis-, Eierfahren, Ringelstechen, nachm. 4 Uhr auf dem Schützenplatz mit Damen. 6 abends punkt $\frac{1}{2}$ 9 Uhr Reigenfahren im »Grünen Baum«. 8. **Bezirksversammlung** in Lichtenstein, Startpunkt 3 Uhr bei Schlosser. 13. und 20. Reigenfahren im »Grünen Baum«. 24. Reigenfahren und Versammlung im »Grünen Baum«. 27. Reigenfahren dasselbst. 29. Sportsfest. Mit Ende dieses Monats schliesst die Wertung für Meistbeteiligung an Clubveranstaltungen.

A. Hofmann, Fahrwart.

Bezirk Leipzig.

Versammlungslokal »Casino zum Rosenthal«. Zuschriften an Franz Glass, Leipzig, Gustav Adolph-Str. 39 III. Nächste **Bezirks-Vorstandssitzung Dienstag, 3. September im Hotel Stadt Nürnberg.** — **Bezirksversammlung** Freitag, den 6. September im »Rosenthal-Casino«. Beide Versammlungen beginnen Abends 9 Uhr, und wird um rege Beteiligung ge-

beten. Am 6. September gelangen die Preise für das Seniorenfahren zur Verteilung. Unserem neuen Bundesverein in Althen herzlichen Willkommen-Gruss. All Heil!

R. Seyffarth, I. Bezirksvertreter.
F. Glass, I. Bezirksschriftführer.

Fabrausschuss des Bezirk Leipzig S. R.-B. Alle Zuschriften sind zu richten an den ersten Fahrwart J. Engemann, Leipzig, Langestr. 35. Fernsprecher 7978. Nächste **Abendausfahrt** am 4. September nach Wiederitzsch. Abfahrt um 8 Uhr von der neuen Börse. Für die nötige Unterhaltung ist bereits Sorge getragen. Es findet Konzert statt. Wir ersuchen um zahlreiche Beteiligung. All Heil!

J. Engemann, W. Madlung,
Fahrwarte.

Ausschreibung zum Herbstrennen auf dem Sportplatz in 2 Sparten, Sonntag, den 15. September, nachm. 2 Uhr über 5000 Meter = 10 Runden. Sparte A: Offen für alle Mitglieder des Bezirks Leipzig vom S. R.-B. Preise: 3 Ehrenzeichen. Sparte B: Offen für alle Mitglieder des Bezirks Leipzig vom S. R.-B., welche in den letzten 5 Jahren bei einem Bundes- oder Bezirksfahren einen 1.—3. Preis nicht erhalten haben. Preise: 3 Ehrenzeichen. Vorschrift für beide Sparten: geschlossener Anzug. Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. Einsatz: 2 Mark. Nennungsschluss: Donnerstag, den 12. September, abends 8 Uhr bei dem 1. Bezirk-fahrwart J. Engemann, Leipzig, Langestr. 35. Später eingehende Nennungen, oder solche ohne Beifügung des Einsatzes bleiben unberücksichtigt. Die Fahrer haben sich eine halbe Stunde vor Beginn des Rennens am Start beim Fahrwart zu melden. Bei starker Beteiligung finden Vorläufe statt. Die Auslosung zu denselben erfolgt nach Nennungsschluss abends 9 Uhr im »Rosenthal-Casino«. Die 3 Ersten kommen in den Entscheidungslauf über 2000 Meter = 4 Runden.

Fahr-Ausschuss des Bezirks Leipzig des S. R.-B.

Bekanntmachungen des Fest-Ausschusses zum X. Bezirksstiftungsfest am 30. Oktober. Liebe Bezirkskameraden! Das Festkomitee ist bereits in vollster Tätigkeit, das Fest in anbetragt des 10jährigen Bestehens des Bezirkes zu einem glanzvollen zu gestalten. Selbstverständlich bedürfen wir zum guten Gelingen und Verlauf desselben Ihrer aller Teilnahme. Machen Sie schon jetzt genügend Propaganda in Ihren Bekanntenkreisen und verfehlen Sie nicht, immer und immer wieder dieses Festes Erwähnung zu thun. Die Prachtsäle des Zoologischen Gartens stehen an jenem Abend uns zur Verfügung, die Kapelle des 77. Artillerie-Regiments wird zum fröhlichen Konzert und Tanz aufspielen, in heissem Kampf werden die einzelnen Vereine um die Palme des Sieges im Konkurrenzreigenfahren ringen und anmutig wird das Festspiel seinen Verlauf nehmen. Kurzum, ein Fest soll es werden, woran sich Herz und Auge erfreut und es ist wohl daher nicht zu viel von uns verlangt, wenn wir Sie bitten, für uns recht zu arbeiten. Genauen Bescheid über das Arrangement erhalten Sie noch später, wir bitten Sie heute, auf die Ausschreibung zur Beteiligung an dem Konkurrenzreigenfahren Obacht zu geben. All Heil!

Festausschuss des Bezirks Leipzig, i. A. O. Bedrich.



R.-Cl. „Falke“, Leipzig. Clublokal »Restaurant zur Bayrischen Krone«, Jacobstrasse 2. Zuschriften an B. Hellbach, Leipzig-Gohlis, Kirchplatz 6, Cigarren-Geschäft. Versammlungen alle 14 Tage Freitags nach Erscheinen der S. R.-Ztg. Alle Sonntage von abends 8 Uhr an geselliges Beisammensein im Clublokal, Gäste willkommen. Ausfahrten während der Messe nur mit dem Bezirk Leipzig.

Die geehrten Mitglieder werden höflichst ersucht, zu den Versammlungen und Sonntags im Clublokal pünktlich und vollzählig erscheinen zu wollen. Mit treudeutschem All Heil!

Radfahrer-Club »Falke«, Leipzig.
B. Hellbach, Vors.



R.-Cl. „Habicht“, Leipzig. Clublokal Restaurant Moosdorf, Turnerstr. 5, gegenüber der städt. Turnhalle. Fernsprecher 6674. Sitzungen Dienstags 9 Uhr. Wir bitten alle Freunde, soweit denselben nicht direkte Mitteilungen zugehen, von nachfolgendem **September-Programm** freudl. Kenntniss nehmen zu wollen und hoffen, Alle noch recht oft an den Veranstaltungen beteiligt zu sehen, umso mehr, als die schöne Zeit des Tourenfahrens bald zu Ende gehen wird. — 1. Septbr. Grimma, Leisnig, 6 Uhr; 8. Septbr. Altenburg, 6 Uhr; 15. Septbr. Herbst-Rennen; 22. Septbr. Freyburg, 6 Uhr, und 29. Septbr. Rötha, 9 Uhr ab Clublokal. — **Herbst-Rennen** am 15. Septbr., nachm. von 2 Uhr an, auf der Bahn des Verein »Sportplatz«. I. 10 km-Rennen (Clubmeisterschaft); II. 5 km-Vorgabe-Rennen (3 Preise); III. 1 km-Trost-Rennen (2 Preise). Offen für Clubmitglieder. All Heil! R.-Cl. »Habicht«.



R.-V. L.-Plagwitz 1899. Vereinslokal: »Burgkeller«, L.-Plagwitz, Zschocherschestr. Sitzung jeden Donnerstag. Gäste willkommen. — Schlusssausfahrt für August: Sonnabend, 31. Aug. Heiterer Blick b. Taucha. Zusammentreffen mit dem R.-Cl. L.-Neustadt. Abfahrt abends 8 Uhr vom Clublokal. — **Touren-Programm** für den Monat September: Donnerstag, den 5. September Abendausfahrt nach Wiederitzsch. Abfahrt abends 8 Uhr vom Clublokal. Sonntag, den 15. September, Tagestour nach Halle. Abfahrt früh 1/2 6 Uhr vom Clublokal. Sonntag, 22. September Vereins-Rennen auf der Delitzscher Chaussee. Näheres am Vereinsabend. Donnerstag, den 12., 19. und 26. September Sitzungen im Vereinslokal. Die Mitglieder werden ersucht, bei allen Vereinsveranstaltungen pünktlich zu erscheinen. Falls Abendausfahrten wegen ungünstiger Witterung nicht stattfinden können, findet an Stelle dessen Zusammenkunft im Vereinslokal statt. Dienstag, den 19. September Besuch beim Kegel-Club »Fidele Männer, L.-Lindenau, Restaurant »Concordia«, Hermannstrasse. All Heil! Meyer. Schulze. Rosinus.

R.-Cl. „Windsbraut“, L.-Plagwitz. Clublokal: »Westend-Hallen«. Jeden Mittwoch Clubabend, 9 Uhr. Gäste herzlich willkommen. Am 21. September a. c. findet unser **II. Stiftungsfest** verbunden mit Rekruten-Abschied in den »Westend-Hallen«, L.-Plagwitz statt. Anfang 8 Uhr. Wir bitten die w. Sportsfreunde um gefl. zahlreiche Beteiligung. Mit sportlichem »All Heil!«

Richard Diedemann, Schriftführer.
Walther Seidel, I. Vorsitzender.

R.-Cl. „Fortuna“, L.-Reudnitz. Vereinslokal Etablissement »Schlosskeller«. Sitzungen jeden Dienstag, abends 1/2 9 Uhr. Am 15. September, nachmittags 1/2 1 Uhr finden unsere diesjährigen **Rennen** auf dem Leipziger Sportplatz statt. Zur Austragung kommen folgende Rennen: 1. Meisterschaft des Clubs, 2000 m. Event. Vorläufe 1000 m. Einsatz 2 Mk. — 2. Vorgabefahren 3000 m. Einsatz 1 Mk. — 3. Entschädigungsfahren. Nur offen für solche Fahrer, welche in den vorhergehenden Rennen starteten, sich aber nicht plazieren konnten. Einsatz 1 Mk., welcher am Start zu zahlen ist. — Nennungen mit Einsatz an den I. Fahrwart Herrn Paul Sälzer. Nennungsschluss: 10. September in der Vereins-sitzung. Bruno Oppermann, I. Schriftführer.
R. Vogelgesang, I. Vorsitzender.

R.-Cl. „Wanderlust“, Gärnitz. Clublokal: Gasthof zur »Wettiner Eiche«. — Sonntag, den 15. September **V. Stiftungsfest** (Langsam-, Korso- und Reigenfahren) im obigen Lokale und ladet dazu alle Bundeskameraden und Sportsgenossen mit ihren werten Angehörigen freundlichst ein. Mit treudeutschem All Heil! I. A.: G. Gössner, Schriftführer.

Bezirk „Oberes Vogtland“.

8. September **Preiswanderfahrt** nach Elster, verbunden mit **Bundesrennen** auf der dortigen Rennbahn. Die Vereine des Bezirks, welche Rennen hierbei abhalten wollen, haben dies rechtzeitig bei Dr. Bauer zu melden. Abends 6 Uhr in Markneukirchen **Bezirksfest** mit Preisreigenfahren und Preisverteilung. — 15. September **Bezirksversammlung** im Schützenhaus zu Schöneck. Der Vorstand.

Bezirk Pleissenthal.

Hiermit erinnere nochmals an die Sonntag, den 8. Septbr. stattfindende **Bezirksversammlung**. All Heil!
Ad. Schön, Bezirksvertreter.

Bericht über das am Sonntag, den 18. August a. c. in Werdau stattgefundene **Herbstfahren**. a) 100 m Langsamfahren: Es erhielten den ersten Preis Herr Herm. Ullrich, Werdau mit 5 Min. 44 Sek., den II. Preis Herr Karl Meyer, Crimmitschau mit 3 Min. 43 Sek. und den III. Preis Herr Herm. Henkelmann, Lichtentanne mit 3 Min. 5 Sek. Fahrzeit. b) Ringelstechen: Bedingung 10 Runden, mindestens 5 Ringe. Es erhielten: den I. Preis Herr Wilh. Wolfensteller, Steinpleis mit 9 Ringen, den II. Preis Herr Emil Schenker, Reuth mit 8 Ringen und den III. Preis Herr Paul Berge, Steinpleis mit 6 Ringen. Zwischen Herrn Karl Meyer und Herrn P. Berge mussten 2 Entscheidungsrunden gefahren werden. c) Hindernisfahren: Bedingung 3 Runden nach Zeit, bei der ersten Runde muss das Hindernis genommen werden. Es errangen die Herren Osw. Wunsch, Werdau den I. Preis in 3 Min. 16 4/5 Sek., Herm. Henkelmann den II. Preis in 3 Min. 47 1/5 Sek., Emil Schenker, Reuth den III. Preis in 4 Min. 31 3/5 Sek. »Heil!«
Das Fahrwartsamt. I. V.: Rich. Zeissig.

R.-Cl. „Adler“, Crimmitschau. Versammlung am 9. August im Clublokal. Anemeldet H. Nässer. Am 11. August beim Langsamfahren siegten: Max Landmann, I. Preis, Max Pinther, II. Preis, Reinhard Engelmann, III. Preis; beim Hindernisfahren Max Landmann, I. Preis, Alfred Zösch, II. Preis, Max Pinther, III. Preis. All Heil!
Gust. Klemm, Vorsitzender.
Paul Gross, Schriftführer.



R.-Cl. „Pfeil“ Lichtentanne. Ausserordentliche **Monatsversammlung** vom 20. Aug. Leitung: I. Vors. Alfred Ramsch. Preis-Wanderfahrt nach Bad Elster am 8. Septbr. Abfahrt früh 4 Uhr ab Schott's Gasthof. Mittwoch, den 18. September Abschiedsfeier für die zum Militär einberufenen Mitglieder.

Alfred Ramsch, I. Vors. E. Floss, Schriftführer.

R.-Cl. „Adler“, Planitz. Anlässlich unseres am 25. August er. stattgefundenen Sommerfestes verbunden mit Langsam- und Hindernisfahren, errang im Langsamfahren den I. Preis Ernst Müller, II. Preis Franz Döhler, III. Preis Max Meier, im Hindernisfahren den I. Preis Otto Zenner, II. Preis Franz Döhler, III. Preis Louis Schwinger. — Nächste Versammlung Mittwoch, den 3. September. Heil!
Ernst Müller.

R.-V. „Wanderlust“, Werdau. Hiermit werden die Herren Kameraden erg. zu der am Dienstag, den 3. Septbr. abends punkt 9 Uhr stattfindenden **Hauptversammlung** eingeladen. Heil!
Ad. Schön, Vorsitzender.

Bezirk Zwickau.

In der am 22. d. M. in Cainsdorf abgehaltenen Bezirksversammlung ist an Stelle des Herrn Lehrer Otto, Herr Schneidermeister Oeser in Schedewitz einstimmig als zweiter Bezirksvertreter gewählt worden. Weiter wurde beschlossen, am Sonntag, den 15. September nachm. im Etablissement zum »Lindenhof« hier ein **2. Sommergegnügen**, bestehend in Konzert, Preis-Langsam- und Preis-Hindernisfahren, diversen weiteren Veranstaltungen und Ball abzuhalten. Wir ersuchen hierzu um rege Beteiligung der Mitglieder und laden gleichzeitig werte Freunde und Sportskameraden mit der Bitte um recht zahlreiches Erscheinen ein. Mit sportlichem All Heil
Der Bezirksvorstand.

Hugo Körner, A. Grimm,
I. Bezirksvertreter. I. Bezirksschriftführer.

Hierdurch ersuchen wir unsere Mitglieder, sich recht zahlreich an der Bundesfestlichkeit in Bad Elster zu beteiligen. Abfahrt früh 6 Uhr vom Hotel »Deutscher Kaiser« resp. vom Georgenplatz. Das Fahrwartsamt des Bezirks Zwickau.
Paul Conrad, I. Bezirksfahrwart.



R.-Cl. „Glück Auf“, Schedewitz-Bockwa-Oberhohndorf. Obengenannter Club beabsichtigt voraussichtlich Ende September ein nationales Preisreigen-Konkurrenz-Fahren in Zwickau zu veranstalten, offen für alle Vereine d. S. R.-B. Der Verein stiftet hierzu sehr wertvolle Preise in Höhe von Mk. 200 und mehr, je nach Zahl der konkurrierenden Vereine und ladet deshalb schon im Voraus hierdurch herzlichst ein. Spezial-Ausschreibung über das Konkurrenz-Fahren erfolgt in nächster Nummer. All Heil!

G. Blätterlein, Fahrw. M. Oeser, Vors.

R.-V. „Wettin“, Zwickau. Vereinslokal: »Lindenhof«, Marienthalerstr. Nachdem beschlossen worden ist, an der Bundes-Preiswanderfahrt nach Bad Elster am 8. Septbr. teilzunehmen, ersuchen wir hierdurch nicht nur die in Konkurrenz fahrenden sondern auch alle übrigen Mitglieder, sich recht zahlreich an derselben zu beteiligen. Den letzteren ist noch Gelegenheit gegeben mit dem Bezirk um 6 Uhr abzufahren. Die Preis-Wanderfahrer fahren $\frac{1}{2}$ 6 Uhr spätestens vom »Lindenhof« ab. Zirkular im Umlauf.

A. Grimm, I. Vorsitzender.
Paul Gross, Fahrwart.

Rundschau.

Industrie.

Einen Radfahrkartenträger haben die Herren Paul Gross und Gustav Klemm konstruiert, welcher, wie uns von dem Patentanwaltsbureau des Civil-Ingenieurs Herrn Paul Müller, Berlin NW, mitgeteilt wird, allen Radfahrern sehr willkommen sein dürfte. Derselbe ist in einem der Fahrradgriffe so angeordnet, dass er mit Leichtigkeit daraus entfernt werden kann. Der Radfahrkartenträger kann sowohl die Form eines mit Schlitz versehenen Stabes, als auch die Form einer Hülse haben. Im ersteren Falle wird die Karte mit ihrem Rande in den Schlitz gesteckt und alsdann um den Stab gewickelt. Damit sich die Karte nicht selbstthätig aufrollen kann, wird um die Karte ein Gummiring oder dergl. gelegt. Im zweiten Falle wird die Karte, nachdem sie zusammengerollt oder zusammengelegt ist, in die Hülse eingesteckt. Jeder Radfahrer, der diese Erfindung anwendet, kann nicht mehr in die manchmal so peinliche Lage geraten, seine Legitimationskarte vergessen zu haben.

Aus der Fahrrad-Industrie. Das im Allgemeinen schöne Wetter dieses Sommers ist dem Fahrradgeschäft günstig gewesen, so dass Händler und Fabrikanten nach dem langen Winter noch reichlich Beschäftigung fanden. Trotzdem ist der Gesamtverkauf in den meisten Geschäften gegen das Vorjahr erheblich zurückgeblieben, welcher Umstand wohl der überall herrschenden Geschäftsstille und der übergrossen Konkurrenz im Fahrradgeschäft zuzuschreiben ist. Unter den bestehenden europäischen Fahrradfabriken nehmen an Grösse und Bedeutung die »Brennabor-Fahrrad-Werke« in Brandenburg a. H. die erste Stelle ein, weshalb folgende Mitteilung der Firma von Interesse sein dürfte. Genanntes Werk verkaufte im Jahre 1901 ungefähr die gleiche Anzahl Räder wie im Vorjahre; sie lieferte auf feste Rechnung an ihre Kundschaft in der Zeit vom 1. Januar bis 15. August 1901, also in $7\frac{1}{2}$ Monaten, 33075 Stück Fahrräder, gegen 34039 Stück in gleicher Zeit des Vorjahres, welches Ergebnis allerdings einen Minderumsatz von 3 Prozent bedeutet. Hoffentlich schwindet recht bald der auf allen Geschäftszweigen lastende Druck, so dass auch für das Fahrradgeschäft bald bessere Erfolge verzeichnet werden können.

Das **100 km-Bergmeisterschaftsfahren** durch das Fichtelgebirge wurde vor 11 Konkurrenten in 3 Stunden und 50 Minuten auf »Brennabor« gewonnen.

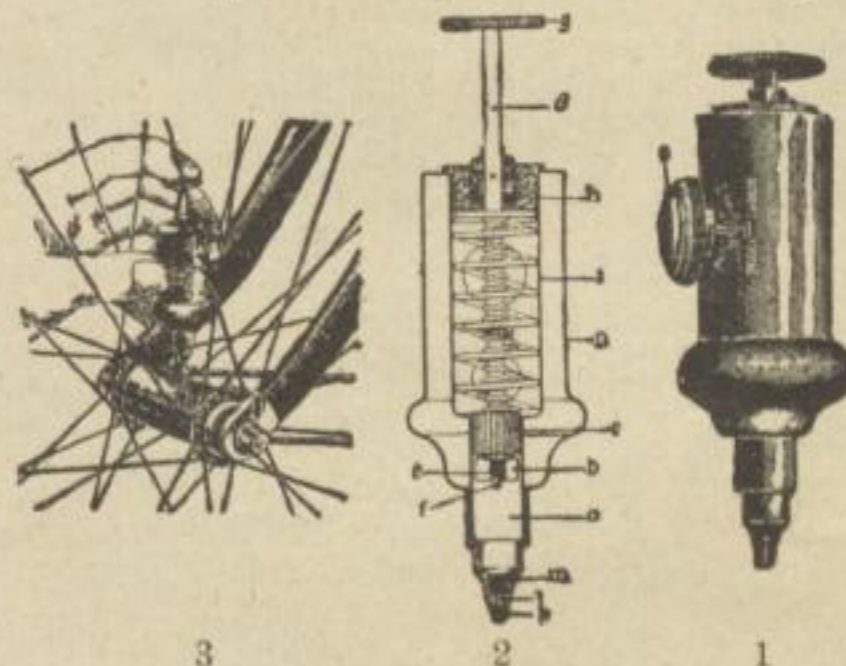
In Weissenfels a. S. kamen am Sonntag, den 28. Juli **Amateurrennen** zum Austrag und wurden das Hauptfahren, das Mehrsitzerfahren und das 25 km-Fahren auf »Brennabor« gewonnen.

Aus Schweinfurt teilt man uns am 4. August mit, dass die **Meisterschaft von Bayern** soeben glänzend auf »Brennabor« gewonnen wurde.

In Amsterdam gewinnt Piet Dickentmann am 4. August die **Meisterschaft von Holland** über 50 km auf »Brennabor«.

Schmitt's Moment-Ideal-Oeler. Die Zeit des Fahrrad-ölkännchens ist bald vorüber. Jeder Radler weiss, wie umständlich doch die Oelung des Fahrrades mit der seither gebrauchten und bekannten Oelkanne ist. Ferner wurde es als ein ganz besonderer Missstand von allen Radlern empfunden, dass man nie wusste, ob überhaupt Oel in das Lager gelangte und selbst wenn schon, nie ob auch das richtige Mass. Meistens erhielt das Lager zu wenig Oel, was zur Folge

hatte, dass sich das Rad schwer fuhr und hierdurch das Lager und die Kugeln einer raschen Abnutzung ausgesetzt waren. Ferner lief bei der seitherigen Gestaltung der Oelkännchen sehr viel Oel nebenan des Oelloches und verschmierte die Maschine. Die Oelkännchen sind zudem in den seltensten Fällen öldicht, sodass man meistens, wenn man ölen wollte, ein leeres Kännchen vor sich hatte. Alle diese Missstände gaben nun den rühmlichst bekannten Oberrheinischen Metallwerken in Mannheim und Berlin Veranlassung zur Konstruktion ihres neuen Quantum-Moment-Sicherheits-Oelers, der alle oben beregten Missstände beseitigt und demzufolge als Ideal-öler für Fahrräder bezeichnet zu werden verdient. Unsere Abb. 1 veranschaulicht den geschlossenen Oeler; seine überaus zierliche und kompakte Form gestatten die Platzierung in jede



und selbst die kleinste Werkzeugtasche. Abb. 2 zeigt den Querschnitt des Schmitt'schen Ideal Oelers und kennzeichnet bei diesem *a* den Messcylinder mit Einlauföffnungen *b*, *c* ist ein dichtgeschliffener in den Messcylinder laufender Metallkolben, welcher auf der Kolbenstange *d* federnd gelagert ist. *d* besitzt am unteren Ende ein Gewinde *e* mit Ventil *f* und am oberen die ränderierte Druckscheibe *g*. Die Kolbenstange *d* ist ferner in Stoffbüchse *h* eingedichtet. *i* ist eine Führungshülse, in welcher die Druckfeder liegt. Die Düse *k* ist konisch geformt und bei *l* ventilsitzartig ausgedreht und mit einem Innengewinde *m* versehen. *n* bezeichnet den Aussenmantel des Oelers und *o* die Einfüllschraube. Bei Figur 3 sehen wir den Oeler im Gebrauche. Beim Gebrauche dreht man die Scheibe *g* so lange nach links bis sie zurückschnappt, stellt nun den Oeler senkrecht, setzt die konische Düse auf das Oelerloch, welches infolgedessen nach aussen ringsum dicht abgeschlossen ist, und dabei füllt sich der Messcylinder mit Oel. Durch das Hinunterdrücken der Scheibe *g* schliesst sich die Oeleinlauföffnung und das im Messcylinder eingesperrte Oel wird mit Gewalt in das Lager getrieben. Nach dem Gebrauch hat man den Oeler mit der Spitze nach oben. Das Oel läuft aus dem Messcylinder zurück, hierauf wird der Kolben hineingeschoben und die Scheibe *g* solange nach rechts gedreht, bis sie fest sitzt und der Oeler hermetisch geschlossen und ein Oelauslaufen vollständig ausgeschlossen ist. — Zufolge seines erprobt praktischen Wertes, sowie seiner Vorzüge als: Genau abgemessenes Quantum Oel mit einem Druck, ausreichend für ein Lager. Das Oel kommt unbedingt sicher in das Lager, kein Verschmieren der Nabe und der Maschine sowie der Finger, absolute Dichtheit gegen

Oelverluste, elegante kompakte Form, keine Reparaturen etc. wird sich der Schmitt'sche Momentöler schnell einbürgern. Wem am Erhalt seiner Radlager liegt, wer auf Sauberkeit Wert legt, wird nur den Schmitt'schen Idealöler benutzen und die bisher benutzte Oelkanne zur Seite legen.

A. J. K.

Minderwertige Reifen gehören zu den grössten Aergernissen, die einem Radler bereitet werden können. Jetzt unter der Sonnenglut haben die Reifen ihre Feuerprobe in des Wortes ureigenster Bedeutung zu bestehen. Und wie wenige bestehen sie! Diese Krankheitserscheinungen an Radreifen, wie Brüche, Risse etc., die die Elastizität des Pneumatics illusorisch machen, sind eine Folge des äusserst minderwertigen Rohmaterials, welches zu ihrer Herstellung benutzt wurde. Man hüte sich daher vor billigen, schlechten Reifen. Ein wirklich erstklassiger, empfehlenswerter Radreifen wie der »Excelsior-Pneumatic« der Hannoverschen Gummi-Kamm-Compagnie, Hannover-Limmer, gewährleistet durch das zu seiner Fabrikation verwandte allerbeste Gummimaterial, sowie durch seine zahlreichen technischen Vorzüge die grösstmögliche Haltbarkeit, Elasticität und Lebensdauer.

Vermischtes.

Der Radfahrer ein Zugtier. Wie man schwierige und heikle Fragen der Verwaltung ohne langwierige Enqueten und amtliche Verhandlungen in kurzem Wege durch eine glückliche Interpretation im Handumdrehen zu lösen vermag hat dieser Tage der Mauteinnehmer von Szass-Regen glänzend bewiesen. Diese siebenbürgische Stadt scheint nur selten Bicyclisten in ihren Mauern zu sehen, so dass ihr Mauttarif keine eigene Post und der Mauteinnehmer keine besonderen Bolletten für die mit solchen Fahrzeugen anlangenden Besucher besitzt. — Der Mauteinnehmer war nun auf sein eigenes Judizium angewiesen, als vor etlichen Tagen ein Herr hoch zu Rad die Mautschranken im Fluge passieren wollte. Ein kategorisches Halt brachte ihn zum Stehen. »Hier muss Maut gezahlt werden!« rief ihm der Einnehmer zu. — »Hat man schon gehört, dass ein Mensch auf offener Strasse je Maut entrichtet hat?« gab der Fremdling erstaunt zurück. — »Ja, wenn er zu Fusse geht,« replizierte der Einnehmer. »Sind Sie aber zu Fuss?« Der Fremde konnte dies nicht behaupten, und harrte ruhig der Dinge, die da kommen sollten. »Wieviel habe ich zu bezahlen?« frug er ergeben. Der Einnehmer mass ihn und sein Fahrzeug mit prüfenden Blicken, dann stöberte er unter seinen Bolletten und überreichte mit einem Lächeln, das nicht frei von Selbstgefälligkeit war, dem Radfahrer ein Zettelchen. »Habe Sie in die Vierhellerkategorie eingeteilt«, bemerkte er, indem er den Obolus einkassierte. — Der Bicyclist fuhr ab, konnte aber nicht umhin, bei der ersten Rast einen Blick auf sein Mautpapier zu werfen. Dasselbe lautete: »Bollete für ein leichtes Wägelchen mit einem Zugtier. 4 Heller.« So hatte sich der Mauteinnehmer von Szass-Regen, ohne seine vorgeetzte Behörde zu bemühen, aus der Affaire gezogen und ihr die legitime Einnahme gerettet, auf welche sie seinem Ermessen nach Anspruch hatte. — *Se non e vero . . .*

Radfahrer-Humor.

Ueber die mutige That eines Radfahrers wird von einem Augenzeugen dem »Chemnitzer Tageblatt« folgendes geschrieben: »Ich fuhr mit meinem Gespann von Prödel nach Zwenkau, als ich hinter mir in schärfster Gangart noch ein Gespann kommen hörte. Als ich mich umsah, bemerkte ich eine zweispannige Equipage, in der eine Dame mit 2 Kindern sass und gewahrte, dass der Kutscher die Zügel verloren hatte. Die aufgeregten Pferde kamen in gestrecktem Galopp, die Kutsche hinter sich herreisend, so schnell herangesaust, dass ich kaum noch Zeit hatte, mit meinem Gespann zur Seite zu fahren, um einen Zusammenstoss zu verhüten. Ein Radler hatte den Vorgang ebenfalls beobachtet und jagde nun hinter dem flüchtigen Gespann her. Bald hatte das Stahlross über die Pferde gesiegt und als der mutige Radlersmann einen genügenden Vorsprung vor den Pferden hatte, da schwang er sich aus dem Sattel und fiel den gleich darauf heranstürmenden Pferden in die Zügel. Das kühne Rettungswerk gelang! Eine Strecke wurde zwar der kühne Retter noch geschleift, dann aber standen die Pferde und die Insassen der Kutsche konnten erleichtert aufatmen. Bescheiden allen Dank abwehrend, be-

stieg der Retter wieder sein Stahlross und fuhr in der Richtung nach Leipzig davon.« Ein Bravo unserm mutigen Sportskollegen!

Die Bestimmung des Naftalan. Im ersten Kapitel dieser Abhandlungen (Heimat des Naftalan) wurde schon darauf hingewiesen, dass die Umwohner des Naphia-Fundortes in der aus der Erde hervortretenden Rohnaphta badeten, um Heilung von hartnäckigen Hautkrankheiten, Rheumatismen etc. zu finden. Die weiter von Jäger an Ort und Stelle mit der veredelten Naphta vorgenommenen praktischen Heilveruche ergaben so glänzende Erfolge, dass sich immer weitere Kreise für das von ihm hergestellte Naftalan interessierten und die Aufmerksamkeit der Aerzte aller Staaten auf das Heilmittel gelenkt wurde. In einer fünfjährigen, medizinischen Durchforschungsperiode wurde in vielen Tausenden von Fällen die grosse, oft verblüffend schnelle Heilkraft des Naftalan und seine vielseitige Verwendungsfähigkeit festgestellt, so z. B. bei Säuglingen (Wundsein, Ausschlägen, Flechten, Kopfgrind), bei Wöchnerinnen (böse Brust, Wundliegen, Fisteln), beim wachsenden Kinde (Drüsenaffektionen, Friesel, Nessel, Rose, durch Skropheln verursachten Ausschlägen), bei Mann, Frau und Dienstboten im häuslichen Leben (Verletzungen, Verbrennungen, Verrenkungen, Insektenstichen, Erfrierungen, Geschwüren, Rissen, Wunden, Rheumatismen, Reissen, Gelenkschmerzen und Entzündungen, sonstigen Hautaffektionen, Ausschlag, Flechten, Krätze, Schwären, Hämorrhoiden etc. etc.), im gewerblichen Leben (Verletzungen, Gewerbeeczem, Flechten, sogenannten Berufskrankheiten), für Touristen, Radler, Sportsleute, Soldaten (Sonnenbrand, Wundlaufen, Wolf, Schweissfuss, Verletzungen) u. a. m. Trotzdem ist Naftalan kein Universalheilmittel! Die Heilwirkung beruht auf seiner physiologischen Wirkung und den gleichen pathologischen Veränderungen der Gewebe bei scheinbar ganz verschiedenen Krankheitsprozessen.

In richtiger Würdigung der grossen Verbreitung, der das Naftalan entgegensteht, und mit Rücksicht auf wünschenswerte Handlichkeit, Unschädlichkeit, Gebrauchsfertigkeit und Billigkeit werden auf ärztlichen Wunsch aus Naftalan und anderen therapeutisch wertvollen Mitteln Naftalan-Präparate hergestellt und zwar für medizinische Zwecke: Hausnaftalan (Naftalan-Zinksalbe), Naftalan-Heftpflaster, medizinische Naftalan-Seife, Naftalan-Hämorrhoidal-Zäpfchen; für Zwecke der hygienischen, täglichen Hautpflege: Naftalan-Toilette-Seife und Naftalan-Toilette-Crème.

Nach autoritativen Ansichten und im Hinblick auf die Unschädlichkeit und vielseitige Verwendung des Naftalan und der Naftalan-Präparate sind diese Volksheilmittel berufen, uns unentbehrliche Hausmittel im wahrsten Sinne der Wortes zu werden. Treue Begleiter des Menschen und tägliche Helfer bei Unfällen, denen der Mensch von der Wiege bis zum Grabe ausgesetzt ist!

Eigne Versuche mit Naftalan-Präparaten werden bald zeigen, wie man sich die grosse Heilkraft des Naftalan im täglichen Leben zu nutze machen kann und wie wichtig es ist, die Präparate immer bei sich zu haben.

Grundsätzlich werden die Naftalan-Präparate nur empfohlen, wenn die Empfehlung auf Grund vielfacher und weitgehender ärztlicher Beobachtungen mit gutem Gewissen erfolgen und in jedem einzelnen Falle auf zahlreiche günstige Gutachten medizinischer Autoritäten gestützt werden kann.

Zustellung an radfahrende Touristen. Gemeinhin gilt das Sprichwort: Wenn einer eine Reise thut, so kann er was erzählen. Dasselbe bewahrheitet sich aber auch oft in wenig erfreulicher Weise erst nach der Reise, beim Nachhausekommen nämlich. Mancher Radfahrer, der seinem Wohnort den Rücken kehrt und auf einige Zeit von dannen radelt, glaubt das höchste an Sorgfalt geleistet zu haben, wenn er vor der Abfahrt die Post schriftlich verständigt, dass er verreise und ein Formular ausstellt, wonach ihm die zwischenzeitlich am Wohnort eintreffenden Postsendungen an einen anderen Ort nachgesandt werden sollen. Diese Vorsichtsmassregel greift indess nicht ein bei amtlichen Zustellungen von Klagen oder Ladungen zu behördlichen Terminen, steueramtlichen Aufforderungen, die durch amtliche Diener oder durch die Post am Wohnort bewirkt werden und an deren Unbeachtetbleiben für den Adressaten Rechtsnachteile oder Strafen geknüpft sind. Die Post darf derartige Schriftstücke an Adressaten, die am Ort der Zustellung eine Wohnung haben, nicht nachsenden, selbst dann nicht, wenn sie ganz genau weiss, wo der Adressat hinreist und darüber schrift-

liche Anweisung durch den Adressaten mit dem Auftrag des Nachsendens erhalten hat. Die Zustellung solcher Schriftstücke hat in diesen Fällen nach Massgabe der Bestimmungen von §§ 181/182 der Zivilprozessordnung zu erfolgen. Nehmen wir an, die Wohnung des verreisten Radfahrers ist verschlossen und es öffnet auf Anläuten niemand, so hat der zustellende Beamte (Briefträger oder Amtsdienstler) die Wahl. Er kann entweder die Uebergabe des zustellenden Schriftstückes an den in demselben Hause wohnenden Vermieter versuchen. Lehnt dieser die Entgegennahme ab, oder wohnt er nicht in demselben Hause, so erfolgt, ungeachtet der Beamte den dermaligen Aufenthalts- oder Wohnort des Adressaten kennt, nicht Nachsendung, sondern Niederlegung des Schriftstückes entweder bei der Postanstalt oder auf der Gerichtsschreiberei des Amtsgerichts, oder bei der Gemeindeverwaltung, oder beim Polizeivorsteher. Jedesmal aber ohne den Adressaten von dieser Niederlegung persönlich zu benachrichtigen, sollte auch der Aufenthaltsort des Adressaten bekannt oder dieser aus einem Nachsendungsformular bei der Post ersichtlich sein. Zugleich wird die Niederlegung durch eine an der Wohnungsthüre des Adressaten zu befestigende Notiz publiziert und wenn der Zustellungsbeamte will, kann er auch noch mündlich zwei Hausnachbarn davon benachrichtigen. Mit der Niederlegung ist aber die Zustellung an den verreisten Adressaten ohne weiteres als bewirkt anzusehen, wenn er auch nichts von derselben erfährt. Die rechtlichen Folgen des Schriftstückes treten für und gegen die verreisten Adressaten vom Tage der Zustellung an den Hausherrn (auch wenn dieser Schriftstück liegen lässt) oder vom Tage der Niederlegung bei einer der obenbezeichneten Behörden ein. Auf diese Weise ist es möglich und thatsächlich auch öfter schon passiert, dass der Zurückkehrende seine Wohnung erbrochen vorfindet, darin befindliche Gegenstände gepfändet sieht, dass er Strafmandate z. B. wegen Nichterscheins als Zeuge vorfindet, deren Wirkungen nicht mehr rückgängig zu machen sind, weil unentschuldigtes Ausbleiben vorliegt. Der Erlass eines Versäumnisurteils mit vorläufiger Vollstreckbarkeit wirkt in dieser Beziehung oft verhängnisvoll gegen solche, die nach ihrer Abreise verklagt wurden, ohne etwas davon zu erfahren, weil die Zustellung der Klage gemäss § 182 der Zivilprozessordnung durch Niederlegung geschah. Will man von derartigen unangenehmen Ueberraschungen nach einer Tour verschont bleiben, so bezeichne man der Post, der Gemeindeverwaltung, Steuerverwaltung und dem Amtsgericht eine dritte Person (Rechtsanwalt) als Abwesenheits-Zustellungsbevollmächtigten. An diesen werden alsdann einlaufende amtliche Schriftstücke zugestellt. Wer an einem Orte wohnt, hat die Pflicht, wenn er auf kürzere oder längere Zeit sich entfernt, einen Vertreter zu bestellen. Für die Behörde ist stets der letzte Wohnort des Adressaten massgebend und die Post darf, wenn sie die Zustellung vornimmt und Weisung zur Nachsendung hat, die Nachsendung in diesen Fällen nicht vornehmen. Sie muss vielmehr die Zustellung durch Ersatzzustellung (Hausgenossen, Bedienstete, Hausherr) oder durch Niederlegung an Amtsstelle bethätigen. Dass durch Abwesenheitspfändungen und mittelst Anschlag an der Hausthüre ersichtlich gemachte Zustellungen den Ruf und Kredit der verreisten Person, namentlich gegenüber dem Hausherrn und den Mitwohnern geschädigt werden kann, steht ausser Frage. Es hat daher jeder, der verreist und seine Wohnung abschliesst, ein moralisches wie auch ein vermögensrechtliches Interesse, derartige Zustellungen im voraus unmöglich zu machen.

(Radfahr-Humor.)

Der Einfluss des Zuckers auf die Muskelarbeit.

Prof. Dr. Mosso-Genova hat den Einfluss der Zuckernahrung auf die Muskelarbeit untersucht und hierbei gefunden, dass 5—15 g Zucker, in der 6—10 fachen Menge Wassers oder Thee, Kaffee usw. gelöst, den Muskeln nach Ermüdung sehr schnell neue Kraft verleihen. Besonders wenn das zuckerhaltige Getränk in Abständen von 10 zu 10 Minuten genommen wird, ist die günstige Einwirkung auf die Muskelkontraktionen so bedeutend, dass es geradezu wunderbar erscheint.

Unfreiwillige Schrittmacher.

Leider haben noch immer viele Radfahrer die üble Gewohnheit, sich von Automobilen führen zu lassen, ein Unterfangen, das sich früher oder später bitter rächen wird. Der Automobilist kann auf einer um die Hälfte kürzeren Strecke anhalten als der Radfahrer und es kommt oft genug vor, dass er zu einem plötz-

lichen Anhalten gezwungen wird. Manche Automobilisten sind in dieser Beziehung ausserordentlich gewissenhaft, wenn sie merken, dass sich Radfahrer an ihr Automobil hängen. Die Mehrzahl von ihnen ist jedoch auf sie nicht gut zu sprechen, denn sie fühlen die auf ihnen lastende Verantwortlichkeit. Ein charakteristisches Licht wirft folgender, von einem Automobilisten im »Scottish Cyclist« erzählte Fall auf das Verhältnis der Chauffeurs zu den Radfahrern. Es heisst daselbst: Ich zog es einmal in einer kritischen Lage vor, eine quer über den Weg laufende Kuh anzurennen, statt durch ein plötzliches Anhalten die hinter meinem Automobil befindlichen Radler — es waren ihrer ein halbes Dutzend — in Gefahr zu bringen. Bei diesem Liebesdienste ging eine Achse entzwei, worüber die dankbaren Radler in ein wahres Freudengeheul ausbrachen. Seit jenem Tage giebt es keine Freundschaft mehr zwischen uns und es fällt mir gar nicht ein, in einem gefährlichen Moment erst Umschau zu halten, ob mir ein paar »anhängliche« Radler ein rasches Anhalten gestatten. Ich habe mir seither angewöhnt, mich um nichts mehr zu kümmern, was hinter meinem Wagen vorgeht.

N. W. T.

Automobil-Versteigerung in Berlin. Nicht nur in Paris, sondern auch in Berlin scheint sich die Versteigerung von Automobilen einzubürgern. Liebhaber und Förderer des Automobilsports stellten dieser Tage im Bois de Boulogne zu Paris ihre Wagen älterer Konstruktion zum öffentlichen Verkauf, um sich an deren Stelle Wagen neuester Konstruktion zu beschaffen, wie sich solche auf der Fernfahrt Paris-Berlin bewährt haben. Die Käufer bestanden meist aus Händlern und Privaten, welche bei der Versteigerung Wagen billig ankauften, um sie für ihre Zwecke herrichten zu lassen. Nachdem sich bereits bei dem von der permanenten Automobil-Ausstellung in Berlin veranstalteten öffentlichen Verkauf im Januar dieses Jahres eine rege Beteiligung gezeigt hatte, wird wiederum eine Versteigerung in den Hallen der Ausstellung am 3. September dieses Jahres stattfinden.

Der Münchener Touren-Club giebt bekannt, dass er seine Umwandlung in einen geselligen Verein beschlossen hat und demnach mit diesem Jahre aufhört, ein Radfahrer-Verein zu sein. Wenn dieses Vorgehen Schule macht, dürfte sich die Zahl der Radfahrer-Vereine, insbesondere der älteren, erheblich vermindern.

Ein See-Velocipède. Die »Grazer Tagespost« meldet aus Triest: Die Herren Zormann und Wunder aus Triest unternahmen mit einem sogenannten See-Velocipède (System Triumph) glücklich eine Fahrt bis Pola. Von Pola aus gedenken sie nach Venedig zu fahren. Dieses See-Velocipède besteht aus einer Art Schiff mit Luftcylindern, die das Untergehen unmöglich machen. Vorne und hinten sind Räder mit Schaufeln (Spateln) angebracht, die durch Tritte auf Pedale in Bewegung gesetzt werden.

Radfahren im französischen Heere. Die französischen Radfahrer-Kompagnien wurden kürzlich anlässlich des Nationalfestes in Paris mit grossen Ovationen empfangen. Diese Kompagnien bestehen bereits seit einiger Zeit, und jedes französische Regiment hat Radfahrer-Kompagnien in Stärke bis zu 150 Mann, die nach besonderen Kommandos einexerziert wurden. Eine interessante Tourenfahrt durch den Norden Frankreichs veranstaltete kürzlich die Abteilung des 147. Regiments. In drei Tempis setzt sich das Detachement in Bewegung. Auf das Kommando: »Achtung!« richten sich die Fahrer in einer Linie aus, die Hand an der Lenkstange stehen sie neben dem Rad. »Zu Dreien vorwärts marsch!« kommandiert der Offizier, und in Sektionen zu Dreien schwenkt die Truppe immer noch zu Fuss hintereinander ein. »In den Sattel!« und sofort sitzt alles auf. Die vier Hornisten voraus, geht es nun vorwärts. Die langsamsten Fahrer halten die Spitze, um ein Zurückbleiben Einzelner zu verhüten. In ziemlich scharfer Pace geht es weiter. Auf einmal ertönt der Ruf »Luftschlauch!« aus dem Glied. Der Pneumatik eines Fahrers ist geplatzt. Er fährt aus der Reihe, einer der am Ende des Zuges radelnden Mechaniker wirft ihm einen neuen Luftschlauch zu, und mit Hilfe eines Kameraden kann er in wenigen Augenblicken die Reparatur bewerkstelligen und den übrigen folgen. Ohne Ueberanstrengung werden auf diese Weise täglich etwa 100 km zurückgelegt.

Litteratur.

Hinaus in die Ferne! Das ist, sobald die bessere Jahreszeit beginnt, der Jubelruf und die Parole eines jeden Radfahrers und Automobilisten, vor allem des Wanderfahrers und des Radtouristen. Da wird denn schleunigst nur das Allernotwendigste und unentbehrlichste zusammengesucht und besonders nicht vergessen, eine gute Orientierungskarte mitzunehmen. Zur rechten Zeit kommt da gerade ein ausgezeichnetes Reisemittel: Universal-Radsport-Karte von Deutschland, in 17 grossen und weit übereinander greifenden Sektionen mit Plänen der grösseren Städte und deren weiterer Umgebung, bequemes Taschenformat, in hübscher, biegsamer Kaliko-Decke im Verlage von Theod. Thomas in Leipzig heraus. Diese Karten, die bezüglich der Vollständigkeit und Uebersichtlichkeit, sowie der genauen und mustergiltigen Ausführung das denkbar möglichste bieten, eignen sich, wie keine andere Karte, in hervorragender Weise zur Benutzung sowohl auf kleinen, wie auch besonders auf grösseren Touren. Da die Sektionen sehr gross sind, so genügt in vielen Fällen eine einzige, um mehrere Provinzen bezw. Staaten zu durchfahren, es sind z. B. für ganz Deutschland nur 17 Sektionen erforderlich und bedeutet die Anschaffung der Universal-Radsport-Karten für den Sportsmann eine bedeutende Ersparnis an Geld, da die Sektion nur Mk. 1.— bis Mk. 1.50, aufgezogen Mk. 1.50 bis Mk. 2.20 kostet. Die Pläne der grösseren Städte und bevorzugter Gebiete, wie Sächsische Schweiz, Rheingau etc., nach denen ebenfalls bequem gefahren werden kann, sind auf der Rückseite der Karten derart praktisch und handlich angebracht, dass man zur Benutzung derselben die eigentliche Karte gar nicht erst auseinanderzulegen braucht. — Am auffallendsten und übersichtlichsten ist auf den Karten das Netz der Chausseen und fahrbaren Wege ausgeführt, denn man kann sich mit einem Blicke sofort genau orientieren. Die uns zur Begutachtung eingesandte Sektion 5, Königreich Bayern, mittlerer Teil, welche nach den neuesten Unterlagen von namhaften Kartographen des Königl. Preussischen Generalstabes redigiert wurde, weist noch besondere Vorzüge auf, indem darin die Steigungen und Fälle durch eine direkt in die Augen fallende Pfeil-Markierung deutlich angegeben sind, auch auf genaue Angabe der Höhen und Entfernungsziffern, Eisenbahnen, Seen, Flüsse, Wälder, Gebirge, gefährliche Stellen etc. wurde Bedacht genommen, so dass nicht nur für den Fahrer ein zweckmässiges, übersichtliches und genaues Fahrmaterial, sondern auch für jeden anderen Touristen ein getreues und prachtvolles Landschaftsbild entstanden ist. Alles in Allem genommen verdienen diese Karten, von welchen jede einzelne in sehr eleganter Kaliko-Decke ausgegeben wird, mit voller Berechtigung die Bezeichnung: Universal-Radsport-Karten und kann die Anschaffung derselben jedem Sportskollegen nur zum grössten Vorteil gereichen.

Ein Radfahrer ist ein Unikum, wenn er ohne Karte blind drauf los fährt, seit die ebenso billigen, als vorzüglichen Freytag'schen Radfahrerkarten (1:300000) zu haben sind. — Blatt 14: Leipzig-Halle dieser bei G. Freytag & Berndt, Wien und Leipzig verlegten Sammlung ist eben erschienen und zum Preise von K. 1.60 — Mk. 1.35 auf gewöhnlichem Papier, und K. 2.— — Mk. 1.70 auf japanischem Papier (Ersatz für Leinwand) in jeder Buchhandlung käuflich. Den weiten Raum von Erfurt bis Dresden, bezw. Köthen bis Plauen, und über die sächsisch-böhmische Grenze umfassend, zeigt sie klar und deutlich die Steigungen, Entfernungen, und Höhencöten, den »Freund« etc. etc. und ist entschieden die beste Karte, jeder anderen, auch Profilkarten unbedingt vorzuziehen. Die im selben Massstab und zu gleichem Preise früher ausgegebenen Blätter schliessen genau an und behandeln das Königreich Sachsen, ganz Oesterreich mit den angrenzenden Gebieten der Schweiz und Norditaliens, sowie Bayern und Köln mit einem Teile der Rheinprovinz.

Eingesandt.

Von Herrn Hermann Prenzlau in Hamburg erscheint seit einiger Zeit eine Annonce, in welcher Mäntel und Schläuche von der sogenannten Panzer-Marke empfohlen werden und in welcher das Wort »Continental« in besonders grossem, fettem und hervorstechendem Druck erscheint. Wir machen, damit keine Verwechslungen eintreten und das Publikum vor

entsprechendem Irrtum bewahrt wird, darauf aufmerksam, dass die von Herrn Hermann Prenzlau angepriesenen und vertriebenen Mäntel und Schläuche nicht von unserer Fabrik stammen. Wir sind gegen Herrn Hermann Prenzlau wegen jener Annonce bereits im Wege der Klage bei den ordentlichen Gerichten vorgegangen.

Continental-Caoutchouc und Guttapercha-Compagnie.

Bescheidene Anfrage. Vom erg. unterzeichneten Verein wurde am 9. August cr. an den geehrten Vorsitzenden des Festausschusses für das Bundesfest des S. R.-B. Herrn Bezirksvertreter A. Hofmann, Altenburg, ein Schreiben mit der höfl. Bitte um gefl. Aufklärung, warum dem Verein die gewünschte Kutsche für das Vereinsbanner anlässlich des Korsos nicht gestellt wurde und des weiteren, um die dem Verein laut Ausschreibung zustehende Bannerschleife gebeten. Da uns nun bis dato weder eine Antwort noch die Schleife zugeht, so sind wir gezwungen, auf diesem Wege höfl. um gefl. Aufklärung zu bitten und zeichnen mit »Heil Sachsen!«
Werdau, am 27. August 1901.

erg. R.-V. »Wanderlust«. Ad. Schön, Vors.

Billige Pneumatics. In letzter Zeit werden von verschiedenen Seiten dem Publikum durch Annoncen in Tages- und Radsportzeitungen billige Pneumatics angeboten. Da es nun ganz unmöglich ist, für die annoncierten Preise gute, haltbare Pneumatics liefern zu können, so ist es ganz natürlich, dass die Qualität dieser anscheinend billigen Reifen auch eine ganz minderwertige ist. Jeder erfahrene Radfahrer weiss aber sicher die Zuverlässigkeit und Haltbarkeit der Pneumatics zu schätzen. Nur unerfahrene lassen sich verleiten, die anscheinend billigen Reifen zu kaufen um hinterher einzusehen, dass sie viel zu teuer gekauft haben. Bei keinem anderen Gegenstand ist die Qualität von so eminenten Wichtigkeit, wie speziell bei Pneumatics. Radfahrer, welche sich Aerger und Verdruss ersparen wollen, thun in ihrem eigenen Interesse gut, diese billigen Pneumatics nicht zu benutzen.

Norddeutscher Fahrradhändler-Verband.

Briefkasten.

Wer beantwortet folgende Fragen: 1. Wo (nähere Adresse) ist in Leipzig das Versandlager der »Grazer, kettenlosen Norikumräder von Cless & Plessing, Graz, Steiermark? — 2. Wie haben sich diese kettenlosen bewährt, haben dieselben einen Mangel der sie gegenüber den besten Kettenrädern in Nachteil setzt, und ist die Behauptung, dass die kettenlosen ohne Ausnahme sich sehr hart fahren wahr, also auch bei »Norikum« der Fall? Würde sich vielleicht ein Bundeskamerad, der selbst »Norikum« kettenlos fährt, darüber aussprechen? 3. Gibt es eine Kettenschutzvorrichtung, die ihren Zweck voll und ganz erfüllt, d. h. Kettenrad, Kette und Zahnkranz vollständig vor Kotbeschmutzung besonders bei Regenwetter und kotigen Wegen schützt? Wo und zu welchem Preise sind dieselben zu haben? Mit sportlichem Gruss,

Weida b. Riesa. Bundes-No. 7688.

Richard Hezze, Uhrmacher.

Am Bundesfest habe ich im »Goldenen Pflug« ein Paar Manschetten mit goldenen Knöpfen, sowie eine olivgrüne Radfahrermütze gefunden. Abzuholen bei Paul Dörnberg, stud. ing., Altenburg (S.-A.), Kreuzstr. 5 g III. Mitgl.-No. 7851.

Herrn Herm. Richter, Eppendorf. Wird inzwischen erledigt sein. —

Anonymus, Leipzig. Eine Denunziation anonym, mittels unfrankierter Postkarte — Sie scheinen ein sehr netter Herr zu sein. —

Steinpleis. Der Wettbewerb soll eben die vom Festorte entfernt wohnenden Bundesmitglieder heranziehen. Von den nahe wohnenden Kameraden ist anzunehmen, dass sie aus Interesse an der Sache sich beteiligen. Sobald eine solche Wanderfahrt ins Niederland, in die sächsische Schweiz oder die Lausitz ausgeschrieben werden wird, dann haben Sie die beste Gelegenheit, einen Preis zu erringen. —