

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

X. Jahrg.

Leipzig, 14. September 1901.
Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

No. 19.

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

Deuts. No. 5752.

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

Deuts. 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; $\frac{1}{3}$ Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 13maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{3}$ % 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.

Zur Sattelfrage.

Die Ansicht und das Begehren des grossen Publikums, dass der Fahrer auf einer möglichst grossen Fläche beim Fahren sitzen könne, ist falsch und unausführbar. Unausführbar insofern, als der Fahrer nicht nur sitzen, sondern auch treten muss und um die volle Kraft entfalten zu können, die Beine in eine senkrechte Stellung zu bringen hat.

Im weiteren bringt man den Sitz auf dem Fahrrad vergleichsweise mit dem Sitz eines Reiters auf dem Pferde öfters zusammen. Alle diese Vergleiche und Ansichten müssen nur als flüchtige Anschauungen betrachtet werden, welche jeglichem tieferen Nachdenkens entbehren. Bei allen diesen Sitzarten kommt zur Geltung, dass dem Körper zur Unterstützung eine möglichst grosse Fläche geboten wird, wobei, da das gesamte Gewicht auf eine grössere Fläche verteilt ist, ein gewisser Grad von Ruhe und Erholung einzelner Körperteile stattfinden kann.

Der Fussgänger hat zur Fortbewegung keinen anderen Stützpunkt als die Füsse. Das ganze Körpergewicht wird von den Füssen getragen, wobei die Beine, um eine Fortbewegung zu ermöglichen, das gesamte Körpergewicht mit jedem Schritt um einige cm zu heben haben. Aus dem jedesmaligen Heben des Körpergewichts summieren sich die ganz erheblichen Kraftleistungen und der Kräfteverbrauch.

Diese Kraftleistung wird nun bei Radfahrern insoweit reduziert, als das Körpergewicht auf dem Rade untergebracht, nicht mehr gehoben werden muss, sondern auf der Ebene fortrollt, wobei, dank der vorzüglichen Konstruktion der Räder und der Pneumatics, der Reibungskoeffizient auf ein Minimum reduziert ist.

Hieraus ergibt sich, vorausgesetzt dass alle Umstände ausgenützt werden, ein ganz erhebliches Plus an Kraftüberschuss, wobei die Kraft, welche ursprünglich beim Gehen zur Hebung des Körpergewichtes ver-

wandt wurde, durch die Uebersetzung des Kettengetriebes in Geschwindigkeit umgewandelt werden kann. Das ist also kurz gesagt: Die Kraft, welche sonst zur Hebung des Körpergewichtes nötig ist, wird jetzt bei dem Fahrrad in Weg und Geschwindigkeit umgesetzt, indem man ein mechanisches Getriebe in Bewegung bringt, welches geeignet ist, das rollende Gewicht auf der Ebene rascher vorwärts zu bewegen.

Um nun den grössten Effekt in dieser Fortbewegung zu erlangen, ist es doch auch von höchster Bedeutung, diejenigen Faktoren, denen wir die Vorteile der leichteren und rascheren Fortbewegung verdanken, in allererster Linie gründlich auszunützen. Es ist daher hauptsächlich dafür Sorge zu tragen, dass das Körpergewicht auf dem rollenden Vehikel einen derartigen Stützpunkt erhält, welcher dem Schwergewicht des Körpers auch den unbedingten Ruhepunkt gewährt, damit das Körpergewicht in keiner Weise mehr von den Unterextremitäten getragen bzw. gestützt werden muss, sondern dieselben sich frei bewegen können und von dem Körpergewicht jeweils nur so viel belastet werden, bzw. Energie erlangen, als zur jeweiligen Fortbewegung nötig ist!

Wesentlich ist, dass bei dem Fahrrad und Fahrer die beiden Punkte, zwischen welchen die Spannung vor sich geht, nicht unverrückbar zusammen verbunden sind, es sitzt vielmehr der Körper, in welchem sich die Energie entwickelt, ganz frei und lose auf dem Sattel, wodurch lediglich das Schwergewicht des Fahrers in erster Linie das Widerlager bildet und als treibende Schwerkraft zu betrachten ist.

Werden nun die Beine ausgestreckt, so muss sich entweder das Körpergewicht heben oder es muss der unter den Beinen befindliche bewegliche Teil nachgeben, woraus sich dann die Umdrehung der Kurbel und Fortbewegung des Rades ergibt.

Es steht daher fest, dass, da die Spannung sich zwischen Kurbel und Körpergewicht vollzieht, das Letztere ein Hauptfaktor der treibenden Kraft bildet!

Diese ganze Aktion ist demnach als ein rein mechanischer Vorgang zu betrachten, welcher ebenfalls zur Bedingung macht, dass dem Schwergewicht unbedingt ein fester Stützpunkt gegeben werden muss.

Wie schon erwähnt, liegt der grösste Vorteil darin, dass das Schwergewicht auf der Ebene rollt und nicht mehr gehoben zu werden braucht. Unter Ausnutzung des Terrains gestaltet sich nun die Fortbewegung in die Praxis übertragen, gegenüber dem Fussgänger wie folgt:

Bei abschüssigem Terrain rollt die Maschine von selbst, es kann somit der Krafterzeuger in dieser Periode ruhen, Kraft sammeln und dieselbe aufspeichern. Der Vorteil dieser Periode geht dem Fussgänger, da er ja immer das ganze Gewicht tragen muss, gänzlich verloren. In der Ebene rollt das Rad und trägt das Gewicht bei ganz minimaler Kraftäusserung, nur mit ansteigendem Terrain steigt auch die Kraftentfaltung, was aber auch bei dem Fussgänger der Fall ist, indem dieser zu der gewöhnlichen permanenten Hebung noch die durch die Steigung bedingte, hinzuzufügen hat.

In allen diesen Perioden ruht oder soll das Körpergewicht auf seinem Stützpunkt ruhen, sodass nur ein Bruchteil der sonst beim Gehen üblichen Kraftäusserung abzugeben ist, nur bei stärkeren Steigungen oder aber beim Rennfahren tritt der Moment ein, dass der Fahrer sein ganzes Körpergewicht auf die Pedale einwirken lassen muss, wobei sich die Arbeit analog des Treppensteigens gestaltet. Jedoch in ganz aussergewöhnlichen Fällen kommt es zuweilen vor, dass das Körpergewicht zur Ueberwindung allein nicht ausreicht und dann der Fahrer genötigt ist, durch Anziehen der Arme den Druck auf die Pedale noch etwas zu erhöhen. Diese letzteren Kraftleistungen können aber nur auf kurzen Strecken, bei Rennfahren und bei Bergfahren, zur Ueberwindung aussergewöhnlicher Steigung vorkommen und durchgeführt werden.

Es ergibt sich also aus diesen Ausführungen, dass ein regelrechter Stützpunkt für das Körpergewicht der Hauptfaktor ist, damit der Fahrer nicht mehr gezwungen, sein ganzes Körpergewicht fortwährend mit den Beinen zu tragen, sondern mit den Beinen nur soviel Kraft äussert, oder besser gesagt, von seinem im Ruhestand befindlichen Körpergewicht auf die Pedale wirken lässt, als er gerade zu seiner Fortbewegung, sei es bergauf oder bergab, rasch oder langsam bedarf.

Es kommt nun bei der Fortbewegung noch der Umstand hinzu, dass mit der Geschwindigkeit die Reibung an der Luft bzw. die Widerstände, welche der Körper an der Luft findet, wachsen, also diese Reibung das grösste Hindernis in der Fortbewegung d. h. der raschen Fortbewegung bietet; diese zu überwindenden Widerstände geben sich dem Fahrer am besten durch Gegenwinde kund.

Nun sind es gerade die schlechten Sitzverhältnisse, welche jeden Radfahrer zwingen, dass er nicht den Stützpunkt auf dem Sattel sucht, vielmehr sucht jeder unwillkürlich den Hauptstützpunkt auf die Pedale zu verlegen, weil ihm alle Sattelkonstruktionen bis jetzt erstmals den richtigen Stützpunkt nicht bieten und zweitens, wenn er denselben sich wirklich verschaffen will oder verschafft hat, empfindliche Schmerzen verursacht.

In dieser Sucht, das Körpergewicht möglichst auf die Pedale zu stützen, liegt nun wiederum die Sucht, auch den genügenden Widerstand an den abwärtsgehenden Pedalen zu gewinnen, wodurch der Fahrer dann, um diesen Stützpunkt zu finden, unwillkürlich die Geschwindigkeit dahin steigert, dass diese Kraftäusserung, sei es durch Nehmen von Steigungen oder sei es durch Reibung an der Luft, möglichst kompensiert wird; in letzterem Falle wird ein grosser Teil der Kräfte zwecklos und frühzeitig aufgerieben.

Wird dem Fahrer nun die dauernde erhebliche Kraftleistung in der Sucht den Widerstand zu finden zu gross, bzw. die Geschwindigkeit zu stark, so sucht er den natürlichen Ausgleich darin, dass er, statt das aufwärtsgehende Bein an sich zu ziehen, dasselbe ebenfalls als Stützpunkt wirken lässt. Mit dieser Ausgleichübung schafft sich der Fahrer die zwei grössten Uebel, denn einesteils tragen die Beine wieder wie beim Gehen das Körpergewicht, und andererseits giebt das aufwärtsgehende Bein einen Kontredruck, welcher auf die Fortbewegung geradezu lähmend wirkt und der Fahrer also durch diese Massnahme den grössten Vorteil, das rollende ruhende Gewicht auf der Ebene mit wenig Kraft fort zu bewegen, wenn auch nicht vollständig, so doch gewaltig herabgemindert, preisgiebt!

In der Sucht, den natürlichen Stützpunkt, der Schmerzen wegen, zu meiden und das Körpergewicht möglichst direkt in die Pedale wirken zu lassen, hat sich allmählich die Benutzung sehr hoher Uebersetzungen eingeführt, weil durch die hohe Uebersetzung der Fahrer die Widerstände, welche er am abwärtsneigenden Pedale sucht, durch die grössere Kraftleistung und längere Arbeitsperiode, besser findet. Bei niedrig übersetzten Maschinen eine zu rasche und kurze, sodass es dem Fahrer zu schwierig ist, bei rascher Bewegung den Ausgleich mit dem auf- und abwärtsgehenden Pedal zu schaffen und somit auch mehr auf den Sattel zu sitzen kommt. Um aber auf den seither bekannten Sätteln sitzen zu können, ohne dass dieselben an gewissen Teilen geradezu unerträgliche Schmerzen verursachen, war man gezwungen, bei diesen Maschinen die Sättel möglichst tief und weit nach hinten zu stellen. Ist der Sattel möglichst tief und weit nach hinten gestellt, so kann der Fahrer in der Ebene und bei langsamer Fahrt den Vorteil, das Körpergewicht rollend fortzubewegen und mit den Beinen nur die jeweils nötige Arbeit zu verrichten, wohl ausführen, d. h. bei niedriger Uebersetzung. Kommt aber der Moment, sei es durch Ansteigen des Terrains oder durch Fahren gegen Wind oder der Verwendung einer höheren Uebersetzung, so muss der ganze Körper unter direkter Zuhilfenahme der Arme, eine ausschliessliche Muskelarbeit bewirken ohne dass das Körpergewicht hierbei zu Hilfe genommen werden könnte, im Gegenteil, es müssen die Arme noch fest an der Lenkstange ziehen, um zu verhindern, dass der Fahrer bei dem Vorwärts- statt Abwärtsstrecken des Schenkels sich nicht hinten hinausschiebt bzw. zu sehr gegen die Satteltanten drückt.

Aus dieser erhöhten Arbeit hat sich dann die Sucht, das Körpergewicht mehr nach vorn zu legen, herausgebildet. (Damen stehen dabei im fortwährenden Bemühen mit den Händen zu ziehen und sich von dem Sattel aufzulüften.) Da nun die sog. Gesundheits-

Lenkstange bei dieser erhöhten Arbeit und dem Vorneigen des Körpers die Arme in eine gebogene Stellung bringt, und diese gebogene Stellung zum Ziehen wiederum mehr Muskelkraft erheischt, so hat sich als praktisch ergeben, dass man die Lenkstange entsprechend der Vorwärtsneigung des Körpers viel tiefer biegt, um besser mit den Armen ziehen zu können.

In dieser Stellung ist dann auch der Fahrer unter Anspannung aller seiner Muskeln in der Lage, eine erhöhte Kraft bzw. Druck auf die Pedale entfalten zu können. Solche Kraftleistungen wie überhaupt solche Körperstellungen können nur auf kurze Dauer geübt werden und sind auch nur bei Rennfahrern auf kurzen Strecken, die ja dann auch ihren Körper durch Training für diese Arbeit präparieren, angebracht, keineswegs aber für einen Tourenfahrer.

Da man nun ein Rad nicht gut mit zwei Lenkstangen ausstatten kann, wovon die eine eine gesundheitliche Haltung gestattet und die andere eine grössere Kraftentfaltung, so muss halt derjenige Fahrer, der eine Gesundheitslenkstange benutzt, auf eine periodisch bessere Kraftentfaltung verzichten, wohingegen derjenige, welcher eine tiefgebogene Lenkstange benutzt, immer in der gespannten und überaus gesundheitsschädlichen Stellung verharren muss. Man sieht denn auch diese Leute in den meisten Fällen statt durchweg schneidig und flott zu fahren, in den Pedalen stehend und die Hände am Lenkstangenhals haltend, einherbummeln.

Es kann demnach eine solche Sattelstellung keineswegs als eine der Fortbewegung vollgiltig dienende betrachtet werden!
(Fortsetzung folgt.)

Meine Pfingstfahrt 1901.

Von Emil Schenker, Reuth.

Nachdruck verboten.

Ich hatte im vergangenen Jahre zu Pfingsten eine Radtour nach Bayern mir vorgenommen, ohne erst recht über Reise und Ziel mir klar zu sein, und so kam es, dass ich damals zuerst nach Hof fuhr, um dort engere Dispositionen zu treffen. Jedoch gewährte ich nun, dass ich überall Gebirge vor mir hatte und entschloss mich demzufolge kurzer Hand, das Fichtelgebirge zu durchqueren.

Da mir diese Mühe sehr belohnt wurde, kam ich zu dem Entschlusse, diese Reise in diesem Jahre wiederum zu machen, jedoch in anderer Richtung und völlig planvoll, indem ich mir vorher die Route festlegte und zwar auf möglichst ebenen Strassen zuerst unmittelbar an die Gebirgsausläufer zu gelangen suchte.

Ich fuhr also eines Sonnabends abends gegen $1\frac{1}{2}$ Uhr aus Reuth bei Neumark ab, nachdem ich alles mögliche nicht nur vorgesehen, sondern auch eingepackt zu haben glaubte.

Mit der wohl meistens bei Antritt einer Reise vorherrschenden zuversichtlich gehobenen Stimmung radelte ich los, nochmals den Horizont musternd, um etwaige Wechselfälle der Witterung zu ergründen, wobei ich aber etwas zu sehr die dem mich tragenden Vehikel gebührende Aufmerksamkeit ausser Acht liess, sodass ich schon sogleich an die Strassenecke anfuhr, was zur Folge hatte, dass ich meinen eigens zu dieser Tour zugelegten Kilometermesser lädierte. Da aber ein echter Radler solch' kleines Missgeschick noch nicht gleich als böses Omen betrachtet, so ging es ruhig weiter bis nach Reichenbach, wo mich allerdings die Reparatur eine Stunde meiner kostbaren Zeit kostete, sodass ich nicht, wie geplant, bis nach Adorf, sondern nur über Mylau, Netschkau, die Plauensche Strasse verfolgend und bei Neusalz abbiegend nach Oelsnitz kam.

Nun soll aber doch einem jeden Radfahrer ein gewisser Spürsinn eigen sein, der als Grundlage zu einem bedeutenderen »Pfadfinder« nötig ist, das zu sein ich mir sonst auch immer einbildete. Trotzdem aber kam ich bei Theuma bei der eingebrochenen und

bereits vorgeschrittenen Dämmerung von der kürzeren und richtigeren Strasse ab und fuhr nach Lottengrün, um auf diesem Umwege von 40 km in Oelsnitz einzutreffen.

Ich beschloss also hier zu bleiben und quartierte mich im Hotel z. S . . . ein, mich zugleich mit dem Versprechen meines Wirtes versehen, mich $3\frac{1}{2}$ Uhr morgens wecken zu lassen. Ich suchte nach vorhergegangener Abendmahlzeit meine Lagerstätte auf, mit dem Vorsatz, Morgen bis nach Nürnberg zu gelangen. Ich wurde auch früh programmässig geweckt und in bester Laune darüber, dass heute die Sache einen besseren Anfang zu nehmen schien, widmete ich mich der Vervollständigung meines äusserlichen Menschen, musste aber nun schon wieder entdecken, dass ich keine Seife mit eingepackt hatte, was doch namentlich bei grösseren Touren für einen Radler ein unentbehrlicher Artikel ist. Glücklicherweise hatte aber die »Hotelweisheit« dafür gesorgt, also nun geht alles gut. Nun nur noch einen warmen Kaffeetrunk, und dann fort! Hoppla, da hatte ich aber die Rechnung ohne den dienstbaren Geist gemacht, und da keine Klingel vorhanden, so ging ich gleich selbst meinen Wünschen Rechnung zu tragen zur »richtigen Schmiede«. — Aber, was soll denn das heissen? überall verschlossene Thüren und Gemächer, kein Mensch ist zu finden, ich wage erst nicht die Nachtruhe zu stören und klopfe hier und da, sodann pfeife ich, alles vergeblich, nun wurde ich lauter, aber auch das hilft nichts, nun so fahre ich eben ohne den »Sachsentrank«! — Aber da ist ja auch das Hausthor verschlossen, — da soll doch gleich ein drein schlagen. Ich suche also um dies Hindernis zu nehmen von neuem den Geheimnisvollen, welcher mich weckte, aber nun wie von der Erde verschlungen zu sein scheint. Aber alles umsonst. Nun mache ich aber ernstlich Radau, wette und schimpfe, doch es bleibt beim alten. Ich bin reisefertig und kann nicht aus diesem Hause. Endlich, als Baufachmann mit solch' verschiedenen Kniffen vertraut, versuche ich den Ausgang zu erzwingen, indem ich die Riegel sämtlich öffne, um das

Schloss dann durch Zwängen und Drängen der Thürflügel zum Nachgeben und Ausklinken zu veranlassen, was mir dann auch noch gelang.

So, und nun nicht gerade noch die besten Glückwünsche für dies überaus gastliche Haus zurücklassend, geht es fort über Rebersreuth nach Adorf. Ach — nun habe ich ja auch bei dieser Geschichte die unerlässlichen Ansichtskarten von Oelsnitz vergessen, dort in den Kasten zu werfen; na, die Empfänger sind schliesslich auch zufrieden, wenn mit dem hiesigen Poststempel versehene Karten aus Oelsnitz ankommen, da doch meine besten Absichten schon aus der Sendung überhaupt hervorgehen, freilich vor den Augen eifriger Sammler werde ich hierfür wohl nie Gnade und Verzeihung finden. — Doch flüchtig nun nach dem vielgerühmten »Frauenbad« Elster, denn noch lang ist die Tagestour. Friedlich liegt dieser reizende Badeort noch im tiefen Schlummer da. Immer weiter führt's mich der böhmischen Grenze zu, über Krugsreuth nach Asch. Dass die dortige Polizeiverwaltung wenig Federlesens oder Klassenunterschiede macht, geht aus folgenden dort in den Strassen prangenden Plakaten hervor: »Betteln, schnelles Fahren und Peitschenknallen bei strenger Strafe verboten.« Man braucht sich also demnach nicht zu verwundern, wenn bei der »Los von Rom«-Bewegung derselben Polizei manchmal ein kleiner Fehler in der Auswahl ihrer Arrestanten passiert.

Sodann Böhmen wieder verlassend, passiere ich Erkersreuth. Da sich nun die Temperatur zu ändern droht und Wind eintritt, ist den Wolken nach zu urteilen heute auch noch Regen zu befürchten, was sich natürlich nicht mit meinem Tourenvorhaben vertragen würde, und mit meinem blütenweissen neuhergerichteten Sportanzuge wäre es wohl vorüber. Deshalb heisst es ein schlankes Tempo annehmen, sodass bald Selb in Sicht kommt. Würde man nicht schon durch die an den Landesgrenzen stehenden Hoheitszeichen und Grenzpfähle erinnert, in welches Gebiet man übertritt, so wird man es hier in Bayern durch die überall angebrachten »Einheimzeichen«, die ihrem Zweck nach sehr am Platze sind. Ich passiere nun Marktleuthen und verfolge die Strasse weiter nach Wunsiedel. Hier muss ich bemerken, dass ich immer für meine Gummireifen besorgt war, denn diese Strassen mit den mit »Grünsteinklarschlag« überschütteten Ausbesserungsstellen sind die schlimmste Gefahr für die »Gummirutscher«; haselnussgross, gleich Glas mit haar-scharfen Spitzen und Kanten, sind diese Strassenmaterialien der Todfeind der Mantelreifen. — Dass mir nun hier noch mein Schutzblech abbricht und ich durch das tempomässige Aufschlagen an den Rahmen zum teil des Klingelzeichens überhoben werde, halte ich ebenfalls für bemerkenswert. Aber deshalb ruhig gen Wunsiedel, um der Louisenburg und Alexanderbad einen Besuch abzustatten, welch' erstere der wohl edelsten und echtsten deutschen Frau, der Königin Louise, ein lieber Aufenthalt gewesen ist. Der Waldweg zur Burg ist für Natur-Empfängliche überaus lohnend. Diese in wildem Wirrwarr durcheinander liegenden, fast häusergrossen, granitnen Blöcke erscheinen den Zugang verwehren zu wollen, und viele Erinnerungen tragen diese steinernen Zeugen an früher hier Gesundheit und Genesung Suchende in Schrift und Bild.

Man geniesst aber auch einen herrlichen Rundblick nach Wunsiedel, Schönbrunn etc. etc. Weiter den Berg verfolgend kommt man dann aufwärts zum Kösseinegipfel, welcher das unten gesehene Panorama noch weiter erschliesst, wie man es nicht immer zu sehen trifft; da nur meistens kleinere Orte das Bild inmitten frischer Wälder beleben, so gleicht es einem einzigen Miniaturbild. — Alexanderbad ist ebenso entschieden eine Zierde dieses Gebirges mit seinem schlossartigen Kurhaus und dem mit prächtigen riesengrossen Linden bestandenen Parke.

Nun führt mich meine Tour weiter nach Fichtelberg. Natürlich ist mir das Rad öfters mehr hinderlich als dienlich, denn diese Berge sind ja unfahrbar, aber trotzdem schiebe ich mein dann hilfloses Rad ganz gern bergauf, bergab, da mir der Genuss dieser wunderschönen Bergparthien volle Entschädigung schafft.

Da nun nach Warmensteinach zu die Bergstrasse etwas fahrbarer wird, so wird es wieder mit dem Aufsitzen versucht, und eine reine Wettjagd muss man es nennen, wie ich die Schnelligkeit bergab immer wieder benutze, um die kommende Steigung zu nehmen. Ein wundervolles Thal zieht sich nach Weidenberg zu hin. Merkwürdig berührt es einen hier, die drei gewaltigen Verkehrskonkurrenten Fluss, Strasse und Eisenbahn so dicht neben einander gedrängt friedlich ihres Laufes ziehen zu sehen.

Liess nun bei Weidenberg selbst das Gebirge scheinbar etwas nach, so türmen sich die Felsmassen aber schon wieder von neuem auf, und wie Wachtürme sind einige dieser Steinmassen vorgeschoben. Nun weitet sich das Thal wieder bei Sophienthal und Mengersreuth, Weidenberg mit einschliessend. — Hatte ich nun bis jetzt soweit persönlich keine Misshelligkeiten weiter, so sollte ich aber in Sehbothenreuth dem Missgeschick nicht entgehen, indem mich ein junger Jagdhund attackierte, dem ich aber in der Defensive einen kräftigen Peitschenhieb verabfolgte, so dass er winselnd ein bekanntes langes Etwas seiner hinteren Körperhälfte ins Trockne zu bringen versuchte. Jedoch gleichzeitig mit dem mit Wucht geführten Hiebe verlor ich die Balance und machte mit dem Erdboden in einer mir unliebsamen Weise Bekanntschaft. Mich nun in dieser meiner Lage unwillkürlich nach meinem Angreifer umsehend, wurde mein helllodernder Zorn sofort gedämpft, als ich dieses »Unglücksvieh« in einer solch' tragikomischen Stellung mich begaffend dastehen sah. Dem Ausdrücke nach schien diesem mein plötzlicher Sturz ausser allem Spass, da ich mich doch vorher noch so heroisch seiner erwehrt hatte und ich glaube, dieser Köter hat nicht den besten Eindruck von seinem Peiniger, dem Menschen, mit hinweggenommen. Doch dem sei wie ihm wolle, jedenfalls gab ich mich längeren Betrachtungen über das Gesetz der Schwere nicht hin, sondern suchte schleunigst das Weite. Kirchenlaibach als nächsten Ort passierend, ging es bei ebener Fahrt nach Neustadt a. C. Anmutig liegt es zwischen den Bergen »Grosser und kleiner Culm«. Eine herrliche Fernsicht bietet sich hier nach den am Horizont liegenden Gebirgsspitzen, unter welchen besonders die weithin leuchtende Kapelle auf dem Armansberg (heisst er wohl) sichtbar ist. Meine Strasse weiter nach Eschenbach verfolgend überrascht mich zu meinem Leidwesen das schon den ganzen Tag befürchtete

Gewitter, und zwar tritt es mit solcher Heftigkeit auf, dass ich von dem Schlagregen, welcher mir direkt entgegen kommt, im Nu durchnässt bin und das fließende Nass anstatt wie sonst üblich äusserlich, innerlich, d. h. innerhalb meiner Gewandung, sich abwärts bewegt. Ich hatte zum nächsten Ort Kirchenthumbach noch 3,5 km und erreichte dasselbe natürlich in einer Verfassung, wie es mir selbst schon manchmal ein Lächeln abnötigte, wenn ich selbst wohlgeborgen ähnlich durchweichte Leidensgefährten sah. Es blieb mir weiter nichts übrig, als wie mit »Johann« in meinem aufgesuchten Gasthaus wenn auch nicht die Rollen, so doch die Kleider zu tauschen, um mich nicht Nachmittag 3 1/2 Uhr ins Bett legen zu müssen, da ich meine gesamte Bekleidung schleunigst zur Wäscherin bringen lassen musste. Bereitwillig stellte mir denn auch »Johann« seine beste »Montur« zur Verfügung, und ich machte den besten Gebrauch so gut es ging oder besser gesagt, so gut ich im Stande war, die für mich etwas zu reich bemessenen Dimensionen des oberen Teiles der Unaussprechlichen und des sonstigen Zubehörs auszufüllen, was ich natürlich wohl richtigerweise dem Fehlen des bayrischen Biergenusses bei mir zuschrieb. Während nun mein gesamtes »Habit« den Weg allen Schmutzes — zur Waschfrau — nahm, liess mich die dann folgende angenehme Unterhaltung der äusserst gemütlichen Stammtischherren schnell alle erlittene Unbill vergessen und tröstete mich darüber, dass mein Kilometermesser erst 186 zeigte. »Das wird morgen alles wieder eingeholt,« sagte ich mir. — Des andern Morgens in der »Fruah«, so um 7 Uhr, zog ich frisch gewaschen und gebügelt meine Strasse wieder weiter, bei Nopfenohr die »Wasserscheide« passierend, fuhr ich bei viel Gefälle nach Auerbach, Neuhaus und Velden. Wie mitten in die Ebene hingebaut, bewehren diese Stadt wie Schutztürme einzelne riesige Steinblöcke von häuserhohen Dimensionen und keinerlei Zusammenhang mit anderen Felsen, sondern an dieser Stelle wie absichtlich von der Natur ganz vereinzelt hergestellt. Während aber die in der Höhe führende Eisenbahn dem Wasserlaufe folgend ungehindert das Gelände durchschneidet, musste die Strasse mitten durch einen solchen Riesenfelsenblock gehauen werden, was sich wie ein Thor sehr hübsch ausnimmt.

Die in die Ferne lugende Burg Falkenstein, früher Fürstbischöfssitz für Bamberg, hebt sich malerisch mit ihren roten Ziegeldächern im blauen Aether ab. Verfolgt man nun den Weg nach Hohenstädt, so fährt man längs der Pegnitz, welche so klar und hell ihr Bergwasser dahinfließen lässt, als verstünde sie »kein Wässerchen zu trüben«, und doch sollen Ueberschwemmungen nicht selten und dann für die anliegenden im Thal eingedrängten Dörfer, wie Güntherthal, Hungersdorf etc. nicht immer angenehm sein. Am schwierigsten hat hier die Eisenbahn zu kämpfen gehabt, denn Brücken und Tunnels reihen sich abwechselnd aneinander. Rupprechtsstegen mit einem reizend schön gelegenen Kurhaus eröffnet nun die Hopfengegend, noch ragen aus den beiderseitigen Bergen wie Pilze aus der Erde aufgeschossen, einzelne isolierte Felsen empor, sodann aber weitet sich das Thal und man erreicht Hohenstädt und Hersbruck, welches ein schönes Schloss und den als Ausflug sehr beliebten Michelsberg besitzt. Immer mehr laufen die

Berge aus, über Lauf, ebenfalls mit einem sehr sehenswerten altertümlichen Schloss, erreicht man über Rückersdorf etc. Nürnberg (268 km). Diese alte freie, so viel genannte deutsche Reichsstadt mit ihrer charakteristischen mittelalterlichen Bauweise ist wohl geeignet, dem zum ersten Mal kommenden Fremden zu imponieren. Die Stadt hat so viel Erinnerungen, dass ich diese nicht besonders aufführen kann; viele bedeutende Männer unserer Nation haben hier gelebt, geschafft und ihre letzte Ruhestätte erhalten. Noch besonders zu erwähnen ist die Kaiserburg, welche einen herrlichen Blick auf die Stadt mit Umgebung gestattet. Ausserhalb der alten Befestigungen und zwar ausserhalb des »Grabens« hat sich neuer moderner Baustil breit gemacht und die Stadt an Ausdehnung gewonnen. Mich führt mein Ziel wieder nordwärts. Nach etwas über zweistündiger Rast geht es nach Fürth, welches ziemlich mit Nürnberg eins zu nennen ist. Bekannt durch die Schwedenschlacht. — Ich fahre nun nach Erlangen. — Dass ein Radfahrer mit allen möglichen Hindernissen zu kämpfen hat, ist wohl schon aus meiner Schilderung zum teil hervorgegangen, aber dass man auch noch absteigen und Rindviehheerden mit seiner eigentlich »nur für Hunde« bestimmten Peitsche zu Paaren treiben muss, halten Sie wohl auch nicht für möglich, aber dem ist wirklich so, denn nicht immer sind dieser Art Tiere allein für Worte zugänglich. Von Erlangen, mit Schloss und Universität, führt eine prächtig zu fahrende Strasse nach Forchheim, welches ebenfalls eine frühere Veste war. Ich fuhr nun nach Neuses, zum Teil am Ludwigskanal entlang rechts die Jägerburg liegen lassend. Das Ziel für heute ist Bamberg, und im letzten flotten Anlauf erreichte ich es gegen 1/4 6 Uhr abends mit einer Gesamtkilometerzahl von 376 km. Nach einer vorgenommenen Stärkung und da ich Bamberg selbst schon kenne, mache ich abends noch einen Abstecher nach Eltmann mit dem 1000jährigen Wartturm der Waldburg. Es ist dies an der Pegnitz entlang eine wunderschöne Strasse, und jedenfalls scheinen diese Teichniederungen das Dorado der Frösche zu sein, denn ich habe noch nie einen solch volltönigen Chor von diesen konzertierenden Sumpfbewohnern gehört wie hier, die wohl nach Abertausenden hier hausen müssen. Es breitet sich die Gegend so im Abendscheine duftig und zart verschwimmend aus, während sich die meistens mit roten Ziegeldächern versehenen Kirchdörfer von dem frischen grünen Gelände leuchtend abheben, und die zurückliegenden Berge bilden dann eine nette Staffage, das Ganze vervollständigend. Bamberg hat einen im romanischen Stil erbauten Dom, bedeutende Bibliothek, Kirchen etc. etc.

Neugestärkt nun am andern Morgen setze ich meine Reise über Breitengüssbach mit dem Schlosse Giech über Rattelsdorf, Kaltenbrunn fort, um ins Koburgsche zu gelangen. Das zum teil auch mit Humor begabte biedre thüringer Volk charakterisiert wohl ein Plakat am besten, welches in Meschendorf im Gasthaus angeschlagen ist und die dort im Itzgrund entlang führende Eisenbahn bittend bewitzelt:

„Sei schön willkomma Itzgrundbah'
Du stillst heut' viele Schmerz'n
An jedem Dörf'le hält'st du ah'
Geührt sei'n uns're Herz'n.

Ach setz' uns noch a Ladestell'
Daher vor uns'rer Nos'n
Dann muss die ganze Stadtcapell'
Dein Lob 3 Tag lang blos'n."

Nachdem man diesen Ort verlässt, schimmert die Veste Koburg schon wieder aus der Ferne. Nach der Stadt selbst führen dann bald Pappelalleen und gewähren die links am Bergesfusse zerstreut liegenden einzelnen Villen einen schönen Anblick. Diese meist hell getünchten Häuser leuchten inmitten der vielen Anlagen und Baumgruppen weithin und geben ein vortreffliches Landschaftsbild. Ueberhaupt tritt hier eine üppige Vegetation besonders hervor, diese wunderschönen prächtigen, jetzt in voller Blüte stehenden Kastanienalleen sind entzückend für das Auge. Koburg schon bekannt durch Dr. Martin Luther, hat ein Schloss (Ehrenburg), Denkmäler und verschiedene Kirchen etc. Ich halte mich hier auch nicht auf und fahre die etwas ansteigende schöne Strasse nach Neustadt. Die Laub- und Nadelwälder an der Strasse bilden einen wohlthätigen Schutz gegen die heutigen sengenden Sonnenstrahlen, sieht man dann Neustadt liegen, so sehen die Häuser wie in Reih und Glied aufgestelltes Militär aus. 442 km.

Allen Forellenliebhabern empfehle ich hier das Hotel zum Schwan. In Neustadt selbst hielt mich wieder ein Gewitter auf bis zum nächsten Tage, und so wird meine Tour erheblich abgekürzt werden, da ich dadurch nicht weiter nordwärts kann, sondern wieder den heimatlichen Penaten zustreben muss, was ich des anderen Tages begann und zwar in der Richtung über Mitwitz. Diese Tour hatte weniger bemerkenswerthes, nur übel vermerkt habe ich hier, dass Wegweiser oder Steine absolut nicht existieren. Von Horb an fährt man abwechselnd einen etwas besseren, zum teil schattigen Weg und so gelangt man nach Redwitz. Hier wollte ich die Strasse nach Kulmbach einschlagen, wurde jedoch durch falsche Berichte irre geführt, wie ich überhaupt leider sagen muss, dass hier die Leute ein bischen zu wortkarg sind, denn »redefaul« dürfte vielleicht nicht kommentmässig sein, jedenfalls bekommt man aber erst von zehn Gefragten eine Antwort, deren Richtigkeit auch noch zu wünschen übrig lässt, und so wurde ich auf die Strasse nach Kronach geleitet, bis ich meinen Irrtum in Oberlangensstadt bemerkte und nun entweder 11,8 km Retourweg bis nach Burgkundstadt hatte, welches nach Kulmbach in gleicher Höhe mit Oberlangensstadt liegt, oder ich musste über den dazwischen liegenden Bergrücken über Ebnath mit 5,4 km. Ich wählte das Letztere. Natürlich aber hätte ich klüger gethan, hier nicht, wie ich der Steilheit und schlechten Beschaffenheit der Wege wegen musste, das Rad bergauf als bergab zu schieben. So gelangte ich nach mühevolem Abstieg nach Burgkundstadt, welches ebenfalls nur steil abfallende und demzufolge unfahrbare Strassen hat. Bemerkenswert ist hier das Rathaus, sowie das Schloss. Noch viel gedächtnisschärfender aber für mich war, als ich das Pech hatte, bei der Abfuhr des Restes der abfallenden Strasse mir beim Ueberfahren von aufgebreteter Asche einen Zweckennagel in den Vordergummi zu stechen. Trotzdem hielt der Reifen Luft, nur wie ich den Nagel entfernte, dann war es darum geschehen und ich musste mich nach einer Hilfsstation umsehen, die ich auch bald fand, woselbst ich meinem

Rösslein die Vorderhufe bepflasterte und ihm durch die Luftpumpe wieder Gestalt und Form verlieh, sodass ich nach beinahe einstündigem Aufenthalte meine Reise fortsetzte. Schön fährt es sich hier am Main entlang nach Mainleus, wo sich eine reizende Landschaft den Blicken öffnet, rechts der Ort Pelz am Bergesfusse, halbrechts Melkendorf auf einer Anhöhe gleich einer auf hohen Wällen erbauten Festung gradeaus Kulmbach, so recht malerisch mit der darüber thronenden Plassenburg. Hier werde ich wieder erinnert, wie »nur der Not gehorchend, nicht dem eignen Triebe,« nämlich von der allgewaltigen Natur die Verkehrselemente einträchtiglich neben einander herziehen. Also Kulmbach, na, im stillen gesagt oder vielmehr gedacht, man sieht es diesen komfortabel aussen und jedenfalls auch innerlich hergerichteten Villen an, dass etwas zu wenig Malz in die berühmten städtischen Erzeugnisse gekommen sein mag. Doch ich will nichts gesagt haben. — Am unschuldigsten liegt die Burg, wie schon erwähnt, oben, obgleich die Insassen auch nicht so unschuldig sind, wie man eigentlich demnach vermuten müsste, aber das scheint sich hier alles so gefunden zu haben, oder sind es doch nur Zufälle? — Und nun schleunigst fort, dass mir niemand meine Gedanken ablese und ich noch in Peinlichkeit gerate, die bei der »Offenheit« und dem »Geradezu« der Bayern nicht immer nach eines jeden Geschmack sein dürfte. — Untersteinach, lange vorher sieht man das Schloss Kuttentberg; von hier schlage ich die Strasse nach Wirsberg ein, um nach Marktschorgast zu gelangen. Bei der Strassengabelung nach Neusand oder Neufang rechts fahrend ist der Berg von einer abwärts führenden Strasse durchbrochen und ein enges aber grossartiges Thal öffnet sich. Die abfallende Strasse zu fahren, hiesse natürlich das Unglück herausfordern, deshalb also nur mutig im Schweisse deines Angesichts das Rad bergab geschoben. Im Thalkessel selbst liegt Wirsberg einfach unbeschreiblich schön, wie eine Heinzelmännchenkolonie, die man nur zufällig auffindet, rings zwischen den Bergen eingekeilt, von der Schorgast murmelnd durchflossen, welcher man die Unzufriedenheit anzumerken scheint, dass Menschen es wagten, diesen heiligen Frieden hier zu stören und die so schon engen Ufer noch mehr einzuengen. Eben solcher Weg wie vorher nach hier, führt nun wieder von diesem reizenden Fleckchen Erde, und nur zu bald fliehn mich alle geübten poetischen Anwandlungen, da mein Rad für die Prosa sorgt und ich als Lasttier wieder mit einem gewissen Stumpfsinn die Bergstrasse erklimmen muss. Doch der Mühe Lohn bleibt nicht aus. Prächtig fährt es sich dann auf dem gewonnenen Hochplateau, aber leider nur zu kurz, dann wiederholt es sich umgekehrt nach Marktschorgast wie von Wirsberg. Hier hatte ich den Anstrengungen zufolge sogar die sündhafte Absicht, meine Tour mit der Eisenbahn zu beschliessen, und nur die Fahrpläne der kgl. Eisenbahngewaltigen liessen mich wieder zu meinem treuen Rade zurückkehren, denn da ich 4 1/2 Uhr Nachmittag dort war, der nächste Zug aber erst 7 Uhr 25 Min. fährt, so zog ich doch vor, weiter zu radeln, und fort ging es wieder von einem Gebirgskamm zum andern, und eine Liedvariation wie: »Ueber Berg und Thal, kommt der Radler geschoben, im Abendsonnenstrahl etc.« würde eine ganz passende Illustration dazu bieten. So

komme ich nach Gefress und erreiche weiter Münchenberg mit 587 km. Gerade noch dass ich die ersten Tropfen eines wiederum losbrechenden Gewitters erhalte, dann bin ich geborgen. Da der Regen jedoch nicht anhält, so kann ich weiter über Konradsreuth nach Hof. Dass ich dann noch verschiedene Male infolge Kugelbruchs das rechte Pedal verlor, da sich dasselbe infolgedessen anstatt in der Kurbel aus derselben drehte, muss ich noch erwähnen, doch sind das nur so kleine Sachen, die man bei längeren Touren mit in den Kauf nehmen muss. Von Hof aus die Strasse nach Plauen hatte ich gute Fahrt, da sich die

Temperatur abgekühlt hatte. Von hier aus benutzte ich dann den Zug 11¹/₄ Uhr, zu welchem ich rechtzeitig eintraf, bis nach Reichenbach, während ich von da aus die letzten 6 km per Rad vollends bis nach Hause zurücklegte. So traf ich nachts gegen 1 Uhr bei Muttern ein, natürlich nicht, ohne dass ich nochmals meine Laterne verlor. Froh war ich dann, wie ich endlich wieder auf gewohnter Lagerstätte die müden Glieder ausstrecken konnte. Die Gesamtfahrt betrug 601 km. Und nun ein fröhlich »Heil Sachsen« bis zur nächsten Pfingstfahrt.



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

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 26. September 1901, abends 8 Uhr, im Hotel „Stadt Nürnberg“, Leipzig, Bayerschestrasse 8/10.

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 Pfof, 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 Pfof, 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 Dresden.

7977. Alfred Seiler, Zimmermann, Dresden, Windmühlenstr. 23.

Bezirk Glauchau.

7970. Willy Müller, Schedewitz No. 75 bei Frau Schürer.
7971. Curt Stephan, Müller, Thurm i. Sa., Dampfmühle.

Bezirk Leipzig.

7972. Paul Rehwagen, Mechaniker, L.-Lindenau, Josephstr. 20.
7973. Wilhelm Mehnert, Verkäufer, „Hohestr. 2, III.
7974. Paul Wolfram, Schlosser, L.-Lindenau, Wettinerstr. 25.
7975. R. H. Zimmermann, Bauunternehmer, L.-Lindenau, Geraerstrasse 21.
7976. Reinhold Rosenkranz, Bauunternehmer, L.-Lindenau, Erdmannstrasse 30.
5925. Alte No. Gustav Weise, Kaufmann, Borsdorf b. Leipzig.

Bekanntmachungen des Sportausschusses.

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

Unsere Preiswanderfahrt nach Bad Elster.

Am Sonntag, den 8. September fand die 2. Preiswanderfahrt bei prächtigem Wetter statt, an welcher sich eine grosse Anzahl Bundeskameraden aus den entferntesten Bezirken beteiligten. Die grösste Beteiligung stellten allerdings die naheliegenden Bezirke, welche ausser Konkurrenz dem Rufe gefolgt waren, um sich gemeinschaftlich einige Stunden vergnügt zu machen. Zu der Wanderfahrt hatten sich angemeldet 30 Einzelfahrer und 2 Vereine mit insgesamt 30 Fahrern, zusammen 60 Teilnehmer, davon sind durch schriftliche Eintragungen am Ziel angekommen: 21 Einzelfahrer und 30 Vereinsmitglieder, zusammen 51. Die Resultate finden sie in der nachstehenden Ergebnistabelle, welche allerdings noch einer genauen Prüfung zu unterwerfen sind und durch den Sport-Ausschuss in nächster Zeitung bestätigt werden. — Den Anziehungspunkt bildete das für den Tag angesetzte Bahnwettfahren auf der Königlichen Rennbahn in Bad Elster. — Obwohl diese Wanderfahrten hier noch etwas neues sind und auch noch vieler Abänderungen bedürfen, sowie auch von so manchen noch nicht verständlich sind, so glauben wir doch für das nächste Jahr die Veranstaltungen so zu treffen, dass dieselben in vollkommenster Weise sich gestalten werden. Es sollen die Wanderfahrten zugleich Zusammenkünfte sein, wo sich die treue Kameradschaft und die Zusammengehörigkeit verbindet. Mit dem Bewusstsein einige gemeinschaftliche frohe Stunden bei Gesang, Spiel und div. Belustigungen in der schönen freien Natur verlebt zu haben, wird dann ein jeder mit Befriedigung und mit dem Wunsche auf baldiges Wiedersehen seine Heimfahrt antreten.

Preiswanderfahrt nach Bad Elster am 8. September 1901.

Ergebnistabelle.

Namen	Ort	Abfahrt		Ankunft		Fahrzeit		km	Bemerkungen.
		Uhr	Min.	Uhr	Min.	Std.	Min.		
Fritz Kleemann	Gr.-Zschachwitz	12	—	mittags		13	50	185,1	
Gust. Friedrich	Leipzig	3	20	2	50	11	30	137,6	
Fritz Seifert	"	3	20	2	50	11	30	137,6	
Karl Kassler	"	1	30	11	—	9	30	145,2	
Rich Knabe	"	12	45	11	20	10	35	137,6	
P. Haase	Altenburg	4	15	10	55	6	40	95,5	
Max Müller	"	4	15	11	—	6	45	95,5	
Oskar Pohlert	"	4	15	11	—	6	45	95,5	
Paul Müller	Chemnitz	3	30	11	10	7	40	106,0	
Gust. Schneider	"	6	—	2	56	8	56	106,0	
Otto Reichelt	Steinpleis	5	—	9	15	4	15	74,5	
Wilh. Wolfensteller	"	5	—	9	15	4	15	74,5	
Max Becher	Schwarzenberg	5	55	2	50	8	45	83,8	
Emil Vögtel	"	5	55	2	50	8	45	83,8	
Arth. Brückner	Planitz	10	25	1	54	3	29	71,4	
Curt Müller	"	10	25	1	54	3	29	71,4	
Osk. Hartisch	"	8	—	11	20	3	20	62,7	
Ernst Lange	Vielau	6	10	11	—	4	50	70,2	
Eug. Krause	Zwickau	5	30	9	15	3	45	64,4	
Paul Bauer	Friedrichsgrün	5	50	11	—	5	10	69,5	
Gust. Becher	Hartenstein	5	30	10	10	4	40	76,7	Nicht direkte Strecke.
Max Martin	Schönfels	6	—	11	50	5	50	65,2	
R.-V. Pfeil	Lichtentanne	6	—	11	—	5	—	67,0	× 16 Fahrer = 1072 Punkte.
R.-V. Wettin	Zwickau	6	—	11	50	5	50	77,0	× 14 " = 1078 "

Letzterer Verein ist nicht direkte Strecke gefahren nur 64 km × 15 = 896 Punkte.

R. Weniger. Bundesfahrwart.

Ergebnisse vom Bahnwettfahren in Bad Elster am 8. September 1901.

Ermunterungsfahren. 2000 m = 8 Runden. 3 Ehrenzeichen. 8 Fahrer am Start. 1. H. Pönitzsch, Leipzig, Zeit: 3 Min. 25 Sek. 2. Emil Schenker, Reuth b. Neumark. 3. Edw. Kolbe, Adorf i. V.

Hauptfahren. 3000 m = 12 Runden. 3 Ehrenpreise, 50, 25 und 10 Mk. 6 Fahrer am Start. 1. H. Pönitzsch, Leipzig, Zeit: 5 Min. 53 Sek. 2. M. Hums, Markneukirchen. 3. Otto Dölling, Markneukirchen.

Hindernissfahren. 2000 m. 3 Ehrenpreise. 7 Fahrer am Start. 1. Emil Schenker, Reuth b. Neumark. 2. Paul Müller, Chemnitz. 3. Carl Meyer, Crimmitschau. Durch Versehen resp. Weglassung des 1. Hindernisses wurden H. Pönitzsch, Leipzig und Paul Lemmrich, Zwickau, welche als Erste durchs Ziel gingen, preisverlustig.

Vereinsfahren des R.-V. „Humor“, Adorf.

Seniorenfahren. 1000 m = 4 Runden. 1. Albin Krauss, Zeit: 1 Min. 47 Sek. 2. Max Zimmer. 3. Herm. Schönfelder. — **Juniorenfahren.** 1500 m = 6 Runden. 1. Anton Trampler, Zeit: 3 Min. 26 Sek. 2. Otto Egelkraut. 3. Herm. Egelkraut.

Vereinsfahren des R.-V. „Frisch auf“, Markneukirchen.

Hauptfahren. 1500 m = 6 Runden. 1. Max Hums, Zeit: 2 Min. 56 Sek. 2. Max Dölling. 3. Otto Dölling. — **Seniorenfahren.** 1000 m = 4 Runden. 1. Anton Kurzendorfer, Zeit: 1 Min. 52 Sek. 2. Jos. Wöfl. 3. Osw. Brückner. — **Vorgabefahren.** 3000 m = 12 Runden. 1. Max Dölling, Zeit: 4 Min. 54 Sek. 2. Otto Dölling. 3. Max Scheffner.

Bundes-Kunsthauptamt.

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

Ausschreibung

zum Konkurrenz-Reigenfahren anlässlich des X. Bezirks-Stiftungsfestes zu Leipzig.

Ort und Zeit: Leipzig, Saal des Zoologischen Gartens, 30. Oktober 1901. — **Saalfäche:** 16×20 m. — **Radgattung:** Niederräder. — **Offen** für alle Vereine des Sächsischen Radfahrerbundes. — **Fahrer:** Die Anzahl der Fahrer ist unbeschränkt, jedoch müssen dieselben Mitglied des S. R.-V. sein. — **Fahrzeit:** 8 Minuten. — **Preise:** Drei Ehrenpreise im Werte von Mk. 50, 30 und 20. — **Einsatz:** Mk. 5 pro Verein. — **Nennungen:** Die Nennungen haben bis zum 24. September 1901 beim Bezirksfahrwart J. Engemann, Langestr. 35 bis abends 9 Uhr zu erfolgen, unter gleichzeitiger Hinterlegung des Nennungsgeldes. **Gefahren:** wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. — **Preisgericht:** Herr Bundespräsident Horst Wolff, Schiedsrichter. Herr Bundestourenfahrwart Rob. Weniger, Preisrichter. Herr Bundes-Rennfahrwart Franz Pröhl, Preisrichter. Herr Bundesbeisitzer Richard Fänder, Preisrichter. Herr Sportausschussbeisitzer Bruno Hennig, Preisrichter. Herr Sportausschussbeisitzer Bernhard Böhm, Preisrichter. Herr I. Bezirksschriftführer H. Glass, Schriftführer. Herr II. Bezirksschriftführer Wilh. Helbing, Zeitnehmer. Herr I. Bezirksfahrwart J. Engemann, Fahrleitung.

Der Fahrausschuss des Bezirks Leipzig.

Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

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

Bezirk Chemnitz.

Der Bezirk Chemnitz des S. R.-B. beging sein diesjähriges Bezirksfest in Lugau am 24.—25. August ca. Die Beteiligung von Seiten der einzelnen Vereine war eine ziemlich starke. Der das Fest übernommene Radfahrerverein „Courier“, an seiner Spitze der altbewährte Vorstand Herr Moritz Engel, hatte alles aufgeboten um den Gästen den Aufenthalt in Lugau so angenehm als möglich zu machen. Das Fest wurde am Sonabend Abend durch einen zahlreich besuchten Kommers eröffnet, woselbst uns der verehrl. Zither-Verein zu Lugau durch verschiedene wohlgelungene Vorträge überraschte, wofür ihm an dieser Stelle nochmals gedankt sei. Die sportlichen Veranstaltungen bestanden am Sonntag in Preis-Korso-, Preis-Reigen-, Langsam- u. Hindernisfahren, Ringstechen, Scheibenschiessen usw. Beim Korsofahren erhielt den I. Preis: Radfahr-Verein „Wandrer“, Alchemnitz, den II. Preis: der Radfahr-Verein, Friedrichsgrün und den III. Preis: der Radfahr-Verein, Einsiedel. — Am Preis-Reigenfahren beteiligten sich 5 Vereine. Gefahren wurde nach den Satzungen des S. R.-B. Die Preise im Werte von 40, 25 und 15 Mk. wurden folgenden Vereinen zuerkannt: I. Preis: Radfahr-Verein „Wandrer“, Alchemnitz, II. Preis: Radfahr-Verein, Friedrichsgrün, und III. Preis: Radfahr-Verein, Rusdorf. — Allen denen, welche zum Gelingen des Festes beigetragen haben, speziell auch Herrn Bundesbeisitzer Bedrich aus Leipzig, welcher uns durch seine Anwesenheit ehrte, sei hierdurch nochmals herzlichst gedankt.

Bezirksversammlung, Mittwoch, den 4. September ca. im B.-H. „Reichels Neue Welt“, Alchemnitz. Ueber das verflossene Bezirksfest in Lugau entspinnt sich eine längere Debatte. H. Löchner hat Converts, Briefbogen und Postkarten anfertigen lassen, wozu ihm von der Versammlung nachträglich Genehmigung erteilt wird. — Abfahrt zum 10. Stiftungsfest des Radfahr-Vereins Wittgensdorf am 15. September. Abends 6 Uhr vom Spielplatz am Zeisigwald. — Der Beitritt zum Sports-Verein in Chemnitz wird jedem Mitglied selbst überlassen. Die nächste Bezirksversammlung soll am 2. Oktober in Röhrsdorf „Gasthaus Wildpark“ stattfinden. — Abfahrt abends 8 Uhr vom Bezirks-Lokal. Mit treudeutschem All Heil
Eduard Löchner, I. Bezirksvertreter.
Willy Hartmann, I. Bezirksschriftführer.

R.-V. „Wandrer“, Alchemnitz. Monatsversammlung Freitag, den 6. September ca. in „Reichels Neue Welt“, (Club-Lokal) Alchemnitz. Zuschriften an Herrn Ernst Dietrich, Rösslerstrasse 18. Der Vorsitzende bestattet ausführlichen Bericht über das Bezirks-Fest in Lugau und giebt bekannt, dass unser Verein sowohl im Korso- wie im Reigenfahren den I. Preis errungen hat. — In Anbetracht der letzten Erfolge bittet der Vorsitzende die Anwesenden, in Zukunft

recht treu zur Stange zu halten. Eingänge: Einladung des Radfahrer-Vereins zu Wittgensdorf, 10. Stiftungsfest i. B.-G. „Goldne Sonne“, am 15. September ca. — Abfahrt punkt $\frac{1}{2}$ 1 Uhr vom Club-Lokal.

Ernst Dietrich, Vorsitzender.
Willy Hartmann, stellv. Schriftführer.

Bezirk Dresden.

Monatsversammlung vom 29. August 1901. Bundestag betreffend verweist der Vorsitzende auf den Bericht der letzten Zeitung. — Der Kassierer giebt bekannt, dass bei dem Ostervergnügen ein Ueberschuss von 64.50 Mk. zu verzeichnen ist. — Im weiteren beklagte sich der I. Fahrwart über die schlechte Beteiligung bei Ausfahrten. Rennen betreffend konnte keine genügende Antwort gegeben werden, da dieselbe vom Bunde noch nicht zurück ist. — Nächste Versammlung den 26. September.

Julius Uhlemann, I. Vorsitzender.
Gustav Dörr, I. Schriftführer.

R.-Cl. „Habicht“, Dresden. Jeden Dienstag Sitzung im Hotel Albertsburg. **Monatsversammlung vom 3. September 1901.** Herr Alfred Seiler wurde in den Club aufgenommen und zum Bund angemeldet.

Gustav Dörr, Vorsitzender.
Balduin Seiler, Schriftführer.

Bezirk Glauchau.

Bezirksversammlung den 8. September im Alten Schiesshaus zu Lichtenstein. Herr Bezirksvertreter Schellenberger giebt einen eingehenden Bericht über die Bezirksvertreter-Versammlung zu Altenburg. Der Bezirkskassierer Herr Bergner wird aufgefordert die Bundesbeiträge 1901 für den Bezirk Glauchau abzufordern. Das Bezirksfest übernimmt der R.-Cl. „Rhenania“, Glauchau. Dasselbe findet am 31. Oktober im Grünen Baum in der Alberthalle statt. Mit dem Bezirksfest wird ein Konkurrenz-Reigenfahren für Vereine des Bezirks Glauchau verbunden. Die Höhe des Beitrages zum Fest aus der Bezirkskasse wird in nächster Versammlung beschlossen, da der Bundesbeitrag für 1901 noch nicht eingegangen ist. Nächste Bezirksversammlung am 6. Oktober bei Kamerad M. Zängel, Glauchau, Waldenburgerstr.

Oettel, Bezirksschriftführer.

Bezirk Leipzig.

Versammlungslokal „Casino zum Rosenthal“. Zuschriften an Franz Glass, Leipzig, Gustav Adolfstr. 39 III. **Bezirksversammlung am 6. September.** An Stelle des bis jetzt

üblichen Heringsessens findet dieses Jahr zur Abwechslung ein Schweinsknochen-Essen statt. Infolge Stiftungen von verschiedenen Bezirksmitgliedern, winkte jedem unserer Senioren betr. des Seniorenfahrens ein Preis. Den edlen Stiftern hierdurch nochmals Dank. **Stiftungsfest.** Die Beteiligung an dem Konkurrenz-Reigenfahren ist eine so schwache, dass die Nennungsfrist um weitere 8 Tage verlängert wurde. (Siehe besonderen Bericht). Ein Garantiefond von 320 Mk. zum 10. Stiftungsfest wurde durch freiwillige Zeichnungen einzelner Mitglieder gegründet. — Nächste Bezirksversammlung 27. September; wichtige Tagesordnung, endgiltige Festsetzung des Programms unseres 10jährigen Stiftungsfestes und wird **zahlreicher Besuch** zu dieser Versammlung **bestimmt** erwartet. Am Sonntag, den 15. September unser **Bahnwettfahren.** Nach Schluss **Ausfahrt nach Gärnitz** zum Stiftungsfest der dortigen Kameraden.

R. Seyfferth, 1. Bezirksvertreter.
Franz Glass, 1. Bezirksschriftführer.

Fahrausschuss des Bezirk Leipzig S. R.-B, Zuschriften an den ersten Bezirksfahrwart J. Engemann, Leipzig, Lange-strasse 35. Fernsprecher 7978. Achtung Kameraden! Morgen Sonntag, den 15. Septbr., nachmittags von 1—5 Uhr, Rennen auf dem Sportplatz. Von 1—2 Uhr „Fortuna“, 2—5 Uhr Bezirk Leipzig, R.-V. „Habicht“ und R.-V. „Schwalbe“, Leipzig. Wir machen ganz besonders auf die zur Verteilung gelangenden Programme aufmerksam. Nach Schluss der Rennen findet eine gemeinschaftliche Abfahrt nach Gärnitz zum Stiftungsfest des dortigen Vereins statt. Start 5 Uhr am „Palmengarten“. — Die nächste Abendausfahrt findet am 2. Oktober nach Plagwitz „Schloss Lindenfels“, Carl Heinestrasse statt. Dasselbst findet ein „Schweinsknochen-Essen“ statt. Für die nötige Unterhaltung ist bereits Fürsorge getroffen. Wir bitten unsere Veranstaltungen recht zu unterstützen.

J. Engemann. W. Madlung.
Fahrwarte.

Bekanntmachung des Festausschusses des Bezirks Leipzig. Wir machen hierdurch alle Bezirkskameraden darauf aufmerksam, dass am Freitag, den 27. September 1901 als erster Punkt der Tagesordnung der Bezirksversammlung die eingehende Beratung und Beschlussfassung des Programmes und der Ausführung des Festes ansteht und richten wir schon heute an alle Kameraden das höfliche Ersuchen, dieser Versammlung unbedingt beizuwohnen. — Sodann ersuchen wir die geehrten Vereine, welche ihre Beteiligung zum Bannerreigen zugesagt haben, stets pünktlich und bestimmt mit ihren Mannschaften zu den Übungsabenden zu erscheinen. — Allen den in bereitwilliger Weise erbotenen Garantiefondzeichnern für ihre Opferwilligkeit im Voraus verbindlichsten Dank, weitere Garantien können gezeichnet werden bei dem Unterfertigten. — Nochmals richten wir das freundliche Ersuchen, schon jetzt rechte Propaganda für das Fest zu machen.

Festausschuss des X. Bezirks-Stiftungsfestes
i. A. Otto Bedrich, Hohestr. 26 b.



R.-Cl. „Falke“, Leipzig. Clublokal „Restauration zur Bayrischen Krone“, Jacobstrasse 2. Zuschriften an B. Hellbach, Leipzig-Gohlis, Kirchplatz 6, Cigarren-Geschäft. Versammlungen alle 14 Tage nach Erscheinen der S. R.-Ztg., von jetzt ab Donnerstags abends 9 Uhr im Clublokal. Dasselbst Sonntags abends gesellschaftliches Beisammensein, zu welchem Gäste hierdurch höflichst eingeladen werden. Wegen wichtiger Tagesordnung ersuchen wir die geehrten Mitglieder nochmals, in der nächsten Versammlung, Donnerstag, den 19. d. Mts., vollzählig erscheinen zu wollen, auch bitten wir höflichst um zahlreiche Beteiligung an den Gesellschaftsabenden des Sonntags.

Radfahrer-Club „Falke“, Leipzig.
B. Hellbach, Vors.



R.-Cl. „Habicht“, Leipzig. Clublokal Restaurant Moosdorf, Turnerst. 5, gegenüber der städt. Turnhalle. Fernsprecher 6674. Sitzungen Dienstags 9 Uhr. Sonntag den 15. Sept., mittags 1/2 Uhr geschlossene Abfahrt nach dem Sportplatz vom Reichsgericht aus. 22. Sept. Tour nach Freyburg. 29. nach Rötha, 6 bezw. 9 Uhr vom Clublokale aus.
Radfahrer-Club „Habicht“.



R.-Cl. „Nordstern“, Leipzig 1897. Clublokal „Restaurant Apfelbaum“, Burgstr. 7, Versammlung jeden 2. und 4. Dienstag des Monats. Gäste willkommen. Schriftstücke etc. an Louis Gehrig, Universitätsstr. 10. **Nächste Sitzung** Dienstag, den 24. September, wichtige Tagesordnung. Jubiläum des Bezirks betreff. und nächste Bezirksversammlung etc. Touren-Programm: 15. September Sportplatz. Nach dem Rennen nach Gärnitz zum dortigen Stiftungsfest. 22. Altenburg, Tagestour. 29. Ober-Gräfenhain und Umgegend, auf Einladung dortiger Bundeskameraden.
Louis Gehrig, Vorsitzender.
Bruno Botta, Schriftführer.



R.-Cl. „Leipzig-West“, 1892. Clublokal „Felsenkeller“, L.-Plagwitz, wohin alle Zuschriften. Ausfahrten regelmässig Sonntags und Donnerstags; Gäste willkommen. Wir verweisen unsere Mitglieder hiermit ausdrücklich auf die Donnerstag, den 19. d. Mts. stattfindende **Monatsversammlung** und bitten um recht zahlreiches Erscheinen, da hochwichtige Sachen zur Erledigung kommen. Beginn punkt 9 Uhr abends.
Max Jacob, Schriftführer.

R.-Cl. „Wanderlust“, Gärnitz. Clublokal „Gasthof zur Wettiner Eiche“. Sonntag, den 15. September cr. halten wir unser **V. Stiftungsfest** unter beifolgendem Programm im obigen Lokale **ab und laden dazu** alle Sportskameraden und Bundesmitglieder freundlichst ein. Mit treudeutschem „All Heil“
Aug. Moritz, Vorsitzender.
Alfred Schmidt, Fahrwart.

Programm: Von Nachmittag 1/2 2—1/2 3 Uhr Empfang der Gäste. 3 Uhr: Langsamfahren; 3 Preise 12, 8 u. 5 Mk. Wenn mehr wie 25 Mann fahren, kommt ein 4. Preis zur Verteilung. 5 Uhr: Preisreigenfahren; 2 Ehrenpreise. Saalfläche 7 1/2 x 10 1/2 (nicht weniger wie 6 Fahrer). 1/2 8 Uhr: Begrüßungsreigen des R.-Cl. „Wanderlust“, Gärnitz. 8 Uhr. Kunstfahren der Geschwister Teichmann aus Leipzig-Plagwitz: 9 Uhr: Preisverteilung und Ball.

Bezirk Pleissenthal.

Bezirksversammlung am 8. September ca. in Ebersbrunn. Der Bezirksvertreter Kamerad Schön eröffnet punkt 4 Uhr die von 41 Kameraden besuchte Bezirksversammlung. Die Präsenzliste wird verlesen. Die neuen Vereine „Wettin“, Ruppertsgrün und „Wanderlust“, Reuth werden durch ein kräftig „Heil Sachsen“ begrüßt. Dem scheidenden I. Bezirksfahrwart Herrn Kaufm. Hermann Ullrich gedenkt Kamerad Schön in herzlichster Weise und endet mit einem „Heil Sachsen“. Der Bezirksvorstand wird ermächtigt, im Falle die Rennbahn im Herbst noch zu Stande kommt, ein Rennen auszuschreiben. Die nächste Bezirksversammlung findet am 13. Oktober ca. in Ruppertsgrün statt. Es steigt das Bundeslied. Schluss. „Heil“
Ad. Schön, Bezirksvertreter.
Osw. Wunsch, I. Bezirksschriftwart.

Hiermit werden die Kameraden freundlichst zu der am 13. Oktober ca., nachmittags 4 Uhr in Ruppertsgrün, Restaurant „Curve“ stattfindenden Bezirksversammlung eingeladen. „Heil“
Ad. Schön.



R.-Cl. „Wanderer“, Crimmitschau. Vereinslokal Bayerischer Hof. 30. August Generalversammlung. Neuwahl der Vorstände: Vorstand Herr Vogel, Kassierer Herr Hasse, Fahrwart Herr Götze, Schriftführer Herr Unger.
Oscar Unger, Schriftführer.



R.-Cl. „Pfeil“, Lichtentanne. Monatsversammlung, den 3. September ca. Leitung: Vorsitzender Alfred Ramsch. Den Einladungen der werten Clubs von Markneukirchen, zum S., von Crimmitschau zum 15. und von Schedewitz zum 29. September, Preisreigenfahren soll Folge geleistet werden. Es wird beschlossen, am 6. Oktober, nach-

mittags 4 Uhr ordentliche Generalversammlung abzuhalten.
Rechnungsprüfer: Richard Grimm und Eduard Heimbald.

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



fahren „Heil“

„R.-V. Wanderlust“, Werdau.
Hauptversammlung am 3. September ca. Kamerad Ad. Schön eröffnet die Hauptversammlung punkt 9 Uhr. Kassenbericht, Der Kassierer wird entlastet. Es werden sämtliche Vorstandsmitglieder wieder gewählt. Jeden Dienstag ab 9 Uhr Clubabend event. Reigen-

Ad. Schön, Vorsitzender.
Osw. Wunsch, Schriftwart.

Bezirk Rochlitz.

Bezirksversammlung am 25. August im Schützenhaus Wechselburg. Der heutigen Versammlung, welcher eine Anzahl Gäste beiwohnten, schilderte unser König, behufs Werbung und Gewinnung neuer Mitglieder die von ihm so vielfach erfahrenen und besonders auf seinen Wanderfahrten genossenen Vorteile der Bundesangehörigkeit und brachte dann dem Radfahrervereine Viktoria-Rochlitz für seine höchst lobenswerte Regsamkeit und eifrige Förderung der Bundesinteressen, aufrichtige Worte der Anerkennung und des Dankes, sowie ein begeistert aufgenommenes „All Heil!“ — Beschlossen wurde, den 3. September ca. eine Abendausfahrt zum lieben Bundeskamerad Müller-Franz-Erlau und den 14. September zum Obergräfner Herbergsvater Fritze zu veranstalten. Die nächste Bezirks-Versammlung soll den 28. September von abends 8 Uhr an in Wiederau stattfinden, wozu hierdurch eingeladen wird.

Louis Schaar, Schriftführer.
F. W. König, Bezirks-Vertreter.

Bezirk „Wurzen-Grimma“.

R.-Cl. Pauschwitz-Trebsen. Versammlung vom 31. August. Leitung von Herrn Hermann Malke. Aufgenommen Herr Hönsch, Schiffmühle-Nitzschka. Am 15. September, an Stelle der Cylinder-Partie, wurde eine Schnitzeljagd veranstaltet. — Herr Albin Scheibe wurde zum I. Fahrwart gewählt. „All Heil!“

Hermann Malke, I. Vorsitzender.
Reinhold Matthäus, II. Schriftwart.

Bezirk Zwickau.

Ortsverein Zwickau. Hauptversammlung den 4. September im B.-R. Ritterhof. Punkt I. Jahresberichte. Von den Berichten des Vorsitzenden, Schriftführers und Fahrwarts wird Kenntnis genommen. Aus dem Bericht des Kassierers geht hervor, dass die Kassenverhältnisse als „gut“ zu verzeichnen sind. Die Herren Kassenrevisoren Krause und Seidel finden alles in bester Ordnung und wird der Kassierer hierauf entlastet. Punkt II. Neuwahlen. Es werden gewählt: I. Vorsitzender, Herr Gustav Soick, II. Vorsitzender, Herr Max Pfaff, I. Schriftführer, Herr Paul Helmrich, II. Schriftführer, Herr Paul Seidel, I. Fahrwart, Herr Eugen Krause, II. Fahrwart, Herr Paul Zierold, Kassierer, Herr Moritz Pfaff und Zeugwart, Herr Herm. Laase. — Als Beisitzer die Herren Steinbrück, Timmler, Scholz und Aschenborn. — Hierauf gemütliches Beisammensein.

G. Soick, I. Vorsitzender.
P. Helmrich, I. Schriftführer.

Achtung. Zu dem am Sonntag, den 15. September ca. im Lindenhof stattfindenden Bezirks-Sommerfest werden die geehrten Mitglieder nebst Angehörigen um recht zahlreiche Beteiligung gebeten.

D. O.

Rundschau.



Willy Arend gewinnt den »Grand-Prix de la République«, sowie den Ehrenpreis des Präsidenten Loubet mit einer Länge vor Ellegard und Jacquelin auf seinem »Brennabor«.

Erfahrungen und Ratschläge.

Die Verstopfung der Acetylenbrenner hat verschiedene Ursachen. Entweder gelangt das Gas in ungenügend gereinigtem Zustande in den Brenner und verstopft die kleinen Kanäle in demselben, oder in dem Brenner sammelt sich Russ an, der alsbald hart wird. Ist ersteres der Fall, so empfiehlt

es sich, Watte an geeigneter Stelle anzubringen. Dieselbe nimmt den Kalkstaub und alle Feuchtigkeit auf, so dass das Gas ziemlich gereinigt in den Brenner gelangt. Es ist selbstverständlich nötig, die Watte von Zeit zu Zeit zu erneuern. Andernteils werden viele Brenner ruiniert, wenn der Radfahrer das Wasser abstellt und die Laterne langsam ausgehen lässt. In diesem Falle entwickelt sich ein fetter Russ, der

Die Amateur-Meisterschaft der russischen Ostseeprovinzen über 5 Werst wurde am 25. August von Hr. K. glänzend auf »Brennabor« gewonnen.

Willy Arend errang den „Grossen Preis von Deutschland“ mit gutem Vorsprung vor Ellegaard und Huber auf »Brennabor“.

In Kiel siegte der Gewinner der Fernfahrt Hamburg-Berlin, der Herrnfahrer A. G -Berlin, im 20 km-Fahren auf »Brennabor«.

Franz Krause, der Teilnehmer der internationalen Distanzfahrt Paris-Brest, gewann am Sonntag, den 8. September in Brandenburg a. H. das 10 und 30 km-Match gegen Jos. Fischer und Winnemann mit grossem Vorsprung auf »Brennabor«.

ausserordentlich schnell hart wird und die Brennerkanäle sowie Brenneröffnung derart verstopft, dass alle Anstrengungen mittels Pumpe und Brennernadel die kleinen Kanäle zu reinigen, erfolglos sind. Man soll deshalb bei der Heim- oder Einkehr entweder die Laterne rubig weiter brennen lassen oder sie auslöschten und den Carbidbehälter herausnehmen. Nach jedem Gebrauch der Laterne empfiehlt es sich, den Brenner durch einige Stöße mit der Luftpumpe zu reinigen.

Industrie.

Herr Graveur und Emailleur Otto Riedel, Zwickau, innere Schneebergerstr. 16. stellt in seinem Schaufenster eine Kollektion selbst hergestellter emaillierter Vereinszeichen, Fahnnägel und Ehrenkreuze aus, und wollen wir hierdurch auf ein hier noch wenig bekanntes Kunstgewerbe aufmerksam machen. Wir können nur sagen, dass die Arbeiten nach jeder Richtung hin vorzüglich zu nennen sind und die Ausführung der verschiedenen Emaillierungen eine wirklich künstlerische ist. Die Fahnnägel speziell bilden in ihrer vornehmen Farbenzusammenstellung sowie auch den vorzüglich geschnittenen Innungs- oder Vereinsemmen eine Neuheit, die man bis jetzt für derartigen Fahnschmuck in Emaille noch nicht angewendet hat. Auch wird den emaillierten Vereinszeichen bereits gern den bisherigen Metallprägungen gegenüber der Vorzug gegeben, indem die Emaille ihr schönes Aussehen nicht verliert, hingegen Metall leicht unansehnlich wird. Allen Interessenten, besonders den Herren Vereinsvorständen sowie Vereinen können wir nur angelegentlich empfehlen, die Arbeiten des Herrn Graveur und Emailleur Otto Riedel zu besichtigen.

Vermischtes.

Radfahrer-Latein. Wenn die beiden Radfahrer Hans Luft und Willy Windig zusammenkommen, giebt es stets viel zu erzählen, und einer sucht dem Andern durch seine Bravourstücke zu imponieren. „Neulich,“ erzählte Hans Luft bei der letzten Zusammenkunft, „habe ich ein Abenteuer erlebt, welches seines Gleichen sucht, und dem ich nur durch mein schneidiges Fahren entronnen bin. Du entsinnst Dich, dass ich kürzlich eine Tour durch die Lüneburger Haide machte. Eines Tages hatte ich durch einen kleinen Schaden an der Maschine Aufenthalt gehabt, und so war es ziemlich spät geworden. Ich fuhr eilig darauf zu, um noch das nächste Dorf zu erreichen. Plötzlich erhebt sich aus dem Haidegras eine robuste Gestalt und ruft mir ein barsches, durch einen drohend erhobenen Revolver bekräftigtes „Halt!“ zu. Entschlossen greife ich nach meinem Revolver, um dem Kerl zuzuvorkommen, doch mit Schreck bemerke ich, dass ich denselben verloren. Was thun? Deckung war nirgends zu finden, weit und breit kein Haus, kein Strauch, Nichts. Ich lege mich also in's Zeug, hoffend, dass der Kerl nicht schießen oder wenigstens nicht treffen werde. Ich fliege wie der Wind davon. Noch einmal ruft der Vagabund „Halt“, dann höre ich einen scharfen Knall und kurz darauf einen gellenden anhaltenden Pfiff direkt hinter meinem Rücken. Erstaunt drehe ich mich, so gut es bei meinem scharfen Fahren gehen mochte, um, was sehe ich? Die Revolverkugel fliegt dicht hinter mir. Ich fuhr so schnell, dass sie mich nicht zu erreichen vermochte. Nach einiger Zeit verlangsamte ich mein Tempo und konnte dann die Kugel getrost ohne Gefahr fassen und in die Tasche stecken. Hier ist sie.“ — Willy Windig hatte ruhig zugehört. Nachdem Hans geendet, meinte er kurz: „Nicht übel, doch nichts gegen mein Erlebnis in Amerika. Fahre ich da eines Tages in den Rocky Mountains spazieren, als plötzlich hinter mir zwei radfahrende Briganten auftauchen. Du musst nämlich wissen, dass drüben auch die Spitzbuben fast noch per Rad ihre Streifzüge ausführen, bei ihnen gilt eben „time is money“ stets und immer. Na, als ich die beiden Kerle sah, bekam ich einen Heidenschreck und machte dann so schnell als möglich, dass ich davon kam. Die Beiden natürlich hinterher, und es waren keine schlechten Fahrer, doch Du weisst ja, wenn ich erst einmal in's Rennen komme, dann kommt so leicht keiner mit, und ich durfte schon hoffen, ihnen zu entkommen. Da — ein kalter Schauer schüttelte mich — sehe ich, dass die Brücke, welche einen hundert Meter weiten Abgrund überspannte, vom Orkan, welcher an dem vorhergehenden Tag geweht hatte, fortgerissen worden war. Anhalten war unmöglich, einmal fuhr ich bergab, und andererseits wäre ich dann den

Briganten in die Hände gefallen, die mich sicher kalt gemacht hätten. Da kommt mir eine Idee. Ich nehme alle Kräfte zusammen und fahre nun mit unheimlicher Geschwindigkeit dem Abgrund entgegen. Fünfzig Schritte vor der schroff abfallenden Felswand entfernt, fasse ich die beiden Zipfel meines Regenkragens, Du kennst den wasserdichten Mantelkragen, den ich stets auf meinen Fahrten trage, gebe dem Rad die Richtung auf den auf der gegenüberliegenden Seite deutlich sichtbaren Weg und fühle dann wie die gewaltsam unter meinem, wie zwei Flügel wirkenden Kragen zusammengedrückte Luft mich emporhebt, und ich fliege in sanftem Bogen über den Abgrund hinweg und komme sicher und wohlbehalten ohne den geringsten Schaden für mein Rad auf der anderen Seite an. Na, die Gesichter der Wegelagerer hättest Du sehen sollen. Ja, Ja, so fährt man in Amerika.“

Der engere Bundesvorstand des Bundes deutscher Herrenfahrer-Verbände Oesterreichs setzt sich nach den kürzlich erfolgten Neuwahlen für das Jahr 1902 wie folgt zusammen: 1. Bundespräsident Hans Müller, 2. Bundespräsident Ferdinand Zsolnay; Bundesschriftführer Josef von Frank, Hans Pibus, H. Köck, Alex Girschner; Bundeszahlmeister Anton Pibus; Bundesrechnungsführer Theodor Friedl; Fahrwarte fürs Wandern Robert Neidholer und A. Haupt. Der Ehrenrat wurde aufgelassen und dafür ein Ehren- und Schiedsgericht eingesetzt. zu dessen Vorsitzenden Herr Karl Falk gewählt wurde. Die Institutionen der Rechtsschutzabteilung und des Zeitungsausschusses wurden beibehalten und für erstere Landesgerichtsrat Pirxhofer (Wien), für letzteren Direktor Franz Pichler (Graz) gewählt. Ganz getrennt vom Bundespräsidium hat der Sport-Ausschuss zu amtieren, und wurde demselben der weiteste Wirkungskreis eingeräumt. An die Spitze des Sport-Ausschusses wird Herr Julius Stauda gestellt, welcher sich einen Stab von Mitarbeitern selbst auszuwählen hat. Die neugewählte Bundesvorstandschafft wird demnächst zusammentreten und das Programm aufstellen, nach welchem gearbeitet werden soll.

Briefkasten.

Herrn R. F. Behüt Dich Gott, es wär so schön gewesen etc.
Herrn S. Wird inzwischen erledigt sein. Gruss! —
Herrn A. S., B. E. Siehe Seite 175 der 2. Auflage des Bundes-Tourenbuches.
Herrn M. S., B. Herzlichen Dank für Ihre liebe Karte. Heil!
Herrn M., W. Besorgt.

Bitte!

Es wird höflichst gebeten, soviel wie möglich Exemplare der No. 16 d. J. an die Schriftleitung einzusenden, die sie dringend braucht!

Nachtrag der Bekanntmachungen d. Bezirke u. Vereine.



R.-Cl. „Adler“, Werdau. Versammlung am 15. September im Bundes-Hotel „gold. Anker“. Es liegen Einladungen zu Stiftungsfesten der R.-Cl. „Radlerlust“, Crimmitschau, R.-V. „Glückauf“, Schedewitz und R.-Cl. „Pfeil“, Lichtentanne, sowie zum Bezirksfest des Bezirks Vogtland Marktneukirchen vor, wovon Kenntnis genommen wird. Die Abhaltung des Stiftungsfestes, bestehend in Konzert, Reigenfahren und Ball, findet am 2. Oktober cr. im Schützenhause statt und ergehen Einladungen an die Mitglieder durch Zirkular, ausserdem werden noch Vereine des Bezirks eingeladen. Zur vorgenommenen Vorstandswahl wurden die Herren Max Arendt, Oswald Schön und Conrad Cramer in Vorschlag gebracht und wird dieser Punkt, da einer dieser Herren nicht anwesend, nochmals bis zur nächsten Versammlung vertagt. Zum Schluss wird noch ein Abschiedsabend zu Ehren unseres verdienten und bewährten Mitgliedes, Herrn Hermann Ullrich, im Restaurant „Graf Moltke“ am 19. d. Mts. beschlossen. „Sachsen Heil!“
Franz Brauer, stellvertr. Vorsitzender.
Paul Schiebold, 1. Schriftführer.

Nachtrag betreffend Neuanmeldungen.

Bezirk Oberes Vogtland.

7978. Max Kaps, Wein- und Café-Restaurant, Adorf.