

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

X. Jahrg.

Leipzig, 26. Oktober 1901.
Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

No. 22.

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

No. 5752.

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

No. 8148.

Alle redaktionellen Einsendungen

sind nur an die Schriftleitung der Sächsischen Radfahrer-Zeitung, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20, zu richten.

Nachdruck von Original-Artikeln der Sächsischen Radfahrer-Zeitung bei genauer Quellenangabe gestattet.

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

Anzeigen-Bedingungen:

die zweigespaltene Petitzeile 60 Pf.; $\frac{1}{2}$ Seite M. 80; $\frac{1}{2}$ Seite M. 45; bei 6 maliger Aufgabe 15%, bei 13 maliger Aufgabe 25%, bei 26 maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{2}$ % 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, Thomasiusstr. 10.

Mortui et Morituri.

Der Herbst wandert durch den deutschen Sportblätter-Wald, und von seinem kalten Hauche getroffen, welken sie dahin, schrumpfen zusammen und sinken endlich zu Boden; und die kommenden Geschlechter, die mit Rad und Automobil über die Gräberstätten dahinziehen, werden nicht mehr als ihren Namen kennen, vielleicht nicht den einmal . . .

Seit zwei bis drei Jahren schon geht das grosse Sterben durch den Blätterwald, und es ist ein tragisches Geschick, dass es seine Opfer gerade unter den Besten gesucht hat.

Der »Velo-Sport« eröffnete den Totentanz, nachdem er seinen Verlag gewechselt und Richard Herbets bewährter Leitung die planlose und völlig unzulängliche Redaktion seines neuen Besitzers eingetauscht hatte. Von Lahr nach Darmstadt verpflanzt, vertrug er das neue Klima nicht mehr; es war, als fehlte ihm die frische Luft seiner Schwarzwald Berge.

Dann kam der »Deutsche Radfahr-Sport« an die Reihe, den einst Kilian redigierte, dann Hedrich, der jetzige Bundeszeitungs-Redakteur, und zuletzt Höfer.

Vorher schon hatte das »Stahlrad«, einst eines der besten Sportblätter, seinem Sportscharakter entsagen und dafür die amtliche Eigenschaft als Organ des Händler-Verbandes eintauschen müssen, um sich, auf Kosten des Inhalts, geschäftlich über Wasser zu halten. Und das frühere Unions-Organ, »Der deutsche Radfahrer«, konnte die vorzügliche Leitung durch Dr. Biesendahl, einen durch und durch sportskundigen und hochgebildeten Mann, ebenso wenig finanziell oben halten, es kam zum Verkauf des Blattes und zum Wechsel des mit ihm so innig verwachsen gewesenen Chefredakteurs, der durch seine geschäftliche Beteiligung an dem Blatte einen beträchtlichen Teil seines Vermögens verloren haben soll. Ob sein jetziger Verleger, der das Blatt in erheblich kleinerem Format und Umfange und geschmackvoller

Ausstattung herausgibt, dabei Seide spinnt, wissen wir nicht, glauben es aber kaum.

Und nun der neueste Todesfall: der »Radfahr-Humor« stellt mit dem 1. Oktober sein Erscheinen ein, nachdem sich die Verkaufs-Verhandlungen zerschlagen haben. In dem bitteren Ernst der Tage hat der lustige Schalk keinen Platz mehr, der so vielen jede Woche ein paar frohe Minuten gemacht und mit den Waffen der Satyre und sachverständigen Artikel-Polemik so oft seine bitteren Wahrheiten verfochten hat.

Es ist eine reiche Ernte, die der Sensenmann unter den Sportszeitungen gehalten hat, und von den Ueberlebenden trägt mehr als eines die bekannten »hippokratischen Züge«, das Sterbe Gesicht, das dem kundigen Beobachter das nahe bevorstehende Ende verkündet. Es mag ihnen gehen wie den 13 Teilnehmern einer abergläubischen Tafelrunde, von denen jeder sich fragt: wer wird der erste sein, den das Fatum ereilt?

Zwei grosse Gesichtspunkte sind es, die der aufmerksame Zuschauer aus diesen Katastrophen gewinnen muss: einmal, dass sich zur Zeit anscheinend kein Blatt halten kann, dem ein bestimmter offizieller Abonnentenkreis oder kein aus geschäftlichen Gründen darauf angewiesener Interessentenstamm mangelt, und zweitens, dass der Balken, nach dem all die Ertrinkenden griffen: die Inserate der Motorfabrikanten, sich als ein Strohalm erwiesen hat.

»Der deutsche Radfahr-Sport« und »Der deutsche Radfahrer« waren beide jahrelang amtliche Organe, jener des Gaues Berlin, dieser der Union; nach dem Verluste ihres offiziellen Charakters ging es geschäftlich rasch mit ihnen zu Ende. Der »Velo-Sport«, jahrelang unabhängig, musste noch unter Herbst eine feste Basis als Amtsblatt suchen, leider nur als fakultatives, womit bei der erstaunlichen Apathie des

radfahrenden Lesepublikums genug gesagt ist, und zu seinem Unglücke waren es die kleinen Gaue am Schwarzwald und Oberrhein, die numerisch, finanziell und dem herrschenden Geiste nach einen Vergleich mit den grossen und thatkräftigen Gauen Berlin und Breslau nicht zulassen. Das »Stahlrad« hat durch seine Anlehnung an den Händler-Verband offiziellen Charakter erhalten, und der »Humor« hatte wenigstens eine Anzahl bayerischer Vereine gewonnen. Von »unabhängigen« Zeitungen — unabhängig im korporativen Sinne — existiren fast nur noch die »Rad-Welt« und der »Rad-Markt«. Wenn man die diesjährigen Nummern des Bielefelder Blattes mit den früheren doppelt so starken schon von aussen vergleicht, so braucht man garnicht hineinzusehen, um den enormen Rückgang der Inserate und der Fahrradbranche festzustellen, und auch die »Rad-Welt« hat jetzt von ihren vier Seiten im Durchschnitt nur eine Annoncenseite, worunter oft noch eigene Verlags-Inserate sind und auch Tausch-Annoncen sein mögen. Die vor einiger Zeit erfolgte Abonnementserhöhung beleuchtet den Rückgang besser, als jeder Kommentar. Und um die Blätter der grossen Verbände steht es noch schlechter. Das fakultative Mannheimer Unions-Blatt wird wohl unter den ersten der »Morituri«, der Todgeweihten, sein, und dass die Zeitung des D. R.-B. den Dresdener Bundestag überlebt hat, das verdankt sie nicht ihrer eigenen Lebensfähigkeit, sondern der an allerhöchster Bundesstelle herrschenden Ansicht von ihrer Unentbehrlichkeit. Hätte man den klugen Schritt der »Union« auch in Dresden gethan und das Blatt fakultativ gemacht, so wäre es zwar an seiner eigenen Mangelhaftigkeit schnell zugrunde gegangen, hätte aber dem Bund eine wirtschaftliche Krisis erspart, die noch immer finster drohend dasteht. Ob ein Blatt, das bei den beschränkten Bundesmitteln und dem hohen Posttarif an alle Mitglieder gratis versandt werden soll, selbst in der Hand eines genialen Geschäftsmannes und unter Leitung eines Redakteurs allerersten Ranges noch in Flor kommen und wenigstens die jetzige wirtschaftliche Krise überstehen könnte, ohne zum wertlosen Papier herabzusinken, das ist sehr zu bezweifeln. Ich betrachte es als ein Glück für die »Schlesische«, dass sie in ihrem Verbreitungskreise beschränkt ist; denn erfahrungsgemäss halten bei steigender Auflage die Einnahmen durch grössere Quantität oder höhere Preise der Inserate nicht Schritt mit den wachsenden Spesen. Zu einer Zeit, als die Stein'sche Bundeszeitung vielleicht die doppelte Auflage der »Rad-Welt« aufwies, hatte sie zwar die doppelten Versand- und Papierspesen, nicht aber die doppelten Inserat-Einnahmen, diese standen vielmehr trotz Steins persönlicher Bekanntschaft mit den Industriekreisen hinter denen der Berliner Kollegin zurück.

Zum grossen Teile fallen ja die jetzigen »Krache« unter den Blättern der allgemeinen wirtschaftlichen Panik und der Krisis der Fahrrad-Industrie zum Opfer. Die Vorgänge auf dem Kohlen- und Eisenmarkt, die Steigerung der Satz- und Papierpreise und des Posttarifs, die Ueberproduktion an Rädern, die Zurückhaltung der Kapitalisten, die Schmälerung des Nationalvermögens durch grosse Finanzkatastrophen und der unausbleibliche Druck auf die Lebensführung vieler Einzelnen, die Kriege der letzten Jahre usw. vereinigen sich zu einem furchtbaren Drucke auf die Existenz

der Sportblätter, denen noch zum Ueberfluss in immer steigendem Masse ihre Einnahmequellen durch die belletristischen Journale, durch die Tages- und bedeutenden Witzblätter entzogen und geschmälert werden.

Denn das ist der Fluch der radspportlichen Presse in Deutschland wie im Auslande, dass sie nicht auf eigenen Füessen zu stehen vermag. Man nenne mir ein Blatt in der ganzen Welt, das sich durch seinen Inhalt allein einen Leserstamm gewonnen hätte, durch dessen freiwillige, genügend hohen Abonnementsgelder es ihm möglich wäre, seinen ganzen Betrieb zu decken und noch Gewinn abzuwerfen, ohne die Industrie in Anspruch zu nehmen! Ein »unabhängiges« Blatt im reinsten Sinne haben wir nicht. Woran das liegt, mögen die Götter wissen. Die »Interessenlosigkeit« der Radfahrer« allein ist kein Grund, denn die Radfahrer sind keine Kaste, hinsichtlich der Bildung und des Geldbeutels; Reiche und Arme, Gebildete und Ungebildete, Fürsten und Arbeiter fahren alle Rad. Es ist eine alte Sünde der Presse, die sich spät und furchtbar rächt, die Sünde der Plusmacherei in den sieben fetten Jahren, die es verschmähte einen Fonds von Achtung und Interesse bei der Leserwelt anzusammeln, um in den mageren Jahren der Industrie sich auf jene zu stützen. Aber Blätter wie der »Humor« und der »Velosport« haben sich solcher Sünde wider den Geist nie in der Weise schuldig gemacht, dass gerade sie den Totentanz der alten Blätter eröffnen mussten.

Als vor einigen Jahren die automobilistische Bewegung von Frankreich zu uns herüber griff und die Wellenberge dieser Bewegung mit den Wellenthälern der sinkenden Fahrrad-Konjunktur zusammentrafen, da stürzte sich die ganze Sportpresse gierig auf die vermeintliche neue Einnahmequelle. Die Erfahrung hat alle diese Erwartungen Lügen gestraft, und gerade die Blätter, die am intensivsten und ostensivsten die Fahne des Automobilismus hochhielten, oft unter Vernachlässigung ihrer ursprünglichen Basis, haben sich bitter getäuscht. Der Grund liegt darin, dass zur Zeit noch die Radfahrerschaft in einer unverständigen Reserve gegenüber dem Benzinmotor verharret, der doch in der Geschichte des Fahrrades dereinst unfehlbar eine noch grössere Rolle spielen wird als selbst Dunlops Luftreifen-Erfindung. Weder das Motor-Zweirad noch das Motor-Dreirad konnten sich bisher populär machen, woran nur zum kleineren Teile ihr Preis schuld ist, und der Konsum an Wagen leidet zunächst unter den gleichen Gründen spiessbürgerlicher Aengstlichkeit; dann aber kommt hier noch der relativ teure Preis hinzu, der über den Preis des Normal-Zweirades, 170 bis 200 Mark, allzusehr hinaus greift. Für die paar tausend Motor-Wägelchen und Motor-Räder, die in Deutschland laufen mögen, war die Zahl der hungrigen Mäuler — *venia sit verbo* — der Sportverleger zu gross; denn zum Ueberfluss schossen noch die Neugründungen von Motorblättern pilzartig aus der Erde; und dabei war der Motorbau für viele, erst experimentierende Fabriken nicht eine Quelle des Wohlstandes, sondern des Ruins. Einen Motor und ein Automobil baut man nicht, wie ein Schlosser ein Fahrrad zusammenbaut, gewissermassen nach dem Rezept »reim Dich, oder ich fress Dich«. Solche Firmen konnten natürlich keine Einnahmequellen abgeben.

Das Motorwesen wird — das ist so klar wie die

Sonne — auch das Fahrrad in umfassender Weise in seinen Bereich ziehen; — aber — »reif sein, das ist alles«, sagt Hamlet, und die Pioniere, die heimgegangenen Blätter, konnten den Sieg nicht mehr miterleben.

»Was fällt, das ist wert, dass es falle«, so lautet ein hartes Denkerwort des Uebermenschen Nietzsche, und auch hierin mag ein Trost für die Ueberwundenen im Lebenskampfe liegen: ein Trost des Verstandes und der Selbstironie, wenn auch nicht des Herzens.

Gewitter und Krisen reinigen die Luft; darüber vergisst man die gefallenen Opfer, das ist Weltlauf, — und so mag auch nach den Zusammenbrüchen von Fabriken und Zeitungen eine gesündere Zeit für die Ueberlebenden anbrechen. Wen noch die letzten Blitze treffen, wer weiss es; zu solchen Gedanken, wen die nächste Kugel trifft, hat kein tüchtiger Soldat Zeit. Die Hauptsache ist: seine Pflicht thun, — wie Plato, der schreibend starb. — R. K. i. d. »Schl. R.-Z.«



Das Fahrrad im Heeresdienst.

Bisher war es im Falle eines Krieges lediglich der Kavallerie beschieden, durch Abgabe von Meldereitern an die Stäbe und Etappenkommandos den Verbindungs- und Nachrichtendienst innerhalb grösserer und kleinerer Verbände und sowohl vor wie hinter der Front aufrecht zu erhalten. Das ist mit der Einstellung und der Verwendung von Fahrrädern zu militärischen Zwecken anders geworden, und wenn auch hierdurch nicht etwa ein Ersatz der Reiterei eingetreten ist, so darf doch von einer sehr wesentlichen Entlastung derselben mit Fug und Recht gesprochen werden.

Bei der Bedeutung, die somit das Fahrrad für den Heeresdienst und die zukünftige Kriegführung bekommen hat, und in Rücksicht auf die nun beendeten Herbstmanöver dürfte es für weite Kreise nicht ohne Interesse sein, auf knappem Raum eine Zusammenstellung zu finden, bei welchen Armeen und in wie grosser Ausdehnung das Fahrrad sich bis jetzt Eingang verschafft hat.

Deutschland und Oesterreich verhielten sich anfangs in Bezug auf die Verwendung des Fahrrades sehr zurückhaltend. Dies ist aber in den letzten Jahren auch anders geworden, indem bei den Herbstübungen nicht nur immer mehr Radfahrer zum Ordonnanzdienst verwendet, sondern auch grössere geschlossene Abteilungen gebildet wurden. In Deutschland wurde das Militärradfahrwesen besonders gefördert durch die bayerischen, vom jetzigen Major Burckart geleiteten Radfahrkurse in München, in Oesterreich durch ebensolche in Graz. Trotzdem aber über die Leistungen der geschlossenen Abteilungen günstig berichtet worden ist, namentlich nicht mehr Reservisten mit eigenen Rädern, sondern nur vorher besonders ausgebildete aktive Mannschaften auf dem Armeerad dabei Verwendung fanden, so ist doch auch in diesen beiden Staaten von Errichtung einer Radfahrtruppe noch keine Rede; ja es ist eigentümlich, dass gerade in den letzten grossen Herbstübungen in Deutschland nur provisorisch zusammengesetzte Radfahrkompagnien der vorgeschobenen Kavallerie beigegeben wurden, und dass bei den Oestereichern besonders hervorgehoben wird, dass Radfahrer fechtend nicht verwendet werden sollen, dagegen in ausgiebiger Weise zur Uebermittlung von Nachrichten und Befehlen; hierbei wurden trotz der ungünstigen Witterung beträchtliche Leistungen erzielt, wie dies auch bei den deutschen Radfahrern, namentlich im Relaisdienst der Fall war.

In Italien ist man in der Nutzenanwendung des

Fahrrades schon einen Schritt weitergegangen als in Deutschland und Oesterreich und lässt geschlossene taktische Einheiten auf Grund systematischer Aus- und Durchbildung fechtend und manövrierend auftreten. Im ganzen bestanden dort bis jetzt drei Radfahrer-Kompagnien beim 4., 5. und 9. Bersagliere-Regiment, von denen eine an den vorjährigen Herbstübungen bei Pordeonne, die beiden anderen an den Kavallerieübungen bei Gallarate teilnahmen. Die hierbei gemachten Erfahrungen müssen durchaus günstige gewesen sein, da sie nun eine Vermehrung der Radfahrer-Kompagnien zur Folge haben. Jedoch soll die neu zu errichtende Kompagnie nicht wie die älteren, mit Fahrrädern, System Carraro, die sich übrigens sehr gut bewährten und zur Zeit von allen nicht zusammenlegbaren Systemen als die besten gelten, sondern mit dem zusammenlegbaren System Melli-Rossi ausgerüstet werden, dessen militärischer Wert wegen des leichten Gewichtes und der Zusammenlegbarkeit noch höher angeschlagen wird.

Die eigentliche Führung in dem Entwicklungsgange des militärischen Radfahrwesens muss Frankreich zuerkannt werden, wo schon 1892 ein Reglement das einheitliche Armeemodell festgesetzt, Organisations-, Bekleidungs- und Ausrüstungsfragen geregelt und allgemeine Grundsätze in der Verwendung — auch schon in grösseren Abteilungen zu Aufklärungs- und Partei-gängierzwecken — aufgestellt hat; 1895 wurden bei den Manövern zwei Radfahrer-Abteilungen gebildet, eine unter Hauptmann Gérard, mit dessen Klapprad ausgerüstet, das auch heute noch in der Armee benutzt wird. Seither fanden bei allen Herbstübungen mehr oder weniger starke Abteilungen Verwendung, insbesondere in Verbindung mit Kavallerie. Trotz der günstigen Berichte über die erzielten Erfolge sind jedoch bis jetzt die schon 1896 von der Armeekommission der Deputiertenkammer genehmigten 25 Radfahrer-Kompagnien (eine für jedes Armeekorps und jede Kavallerie-Division) noch nicht aufgestellt, und die 1898 vom Kriegsminister beantragten zwei Radfahrer-Kompagnien sind erst in diesem Jahre bei dem 132. und 147. Linieninfanterieregiment formiert worden. Grössere Versuche in Verwendung von Radfahrern sind während der Armeemanöver dieses Jahres gemacht worden, da nicht nur die Genie-Regimenter selbständige Radfahrer-Detachements aufstellten, sondern auch die Kavalleriedivisionen mit radfahrenden Pionier-Detachements versehen wurden.

Nach französischem Vorbilde sind in Russland

in den letzten Jahren bei den Truppenübungen grössere Radfahrer-Abteilungen gebildet worden, welche hauptsächlich mit dem Gérard-Faltrad ausgerüstet waren, und damit günstige Ergebnisse gehabt haben sollen; die Versuche sind aber bis jetzt noch nicht abgeschlossen. Einzelne Radfahrer waren schon seit 1891 in den einzelnen Truppenverbänden vorhanden (z. B. bei jedem Infanterieregiment 8). Neu ist in Russland die Bestimmung über die Zuteilung von Fahrrädern an die Besatzungen der Land- und Küstenbefestigungen sowie für einige Reserveformationen.

In England, dem eigentlichen Stammland des jetzigen Niederfahrrads (seit 1871 Verwendung des Hohlstahls für Rahmen und Felgen statt Eisen und Holz, 1884 Erbauung des niedrigen Kettenrades, 1889 Einführung der hohlen Kissen- oder Polsterreifen, 1890 die Erfindung [bezw. Uebertragung derselben] des pneumatischen Reifens) ist man auch noch nicht zu einer festen Organisation gelangt. Zwar hat der frühere Kriegsminister, Lord Landsdowne, ein Reglement für die Ausbildung der Radfahrer erlassen, jedoch erstreckte sich diese Vorschrift nur auf eine Instruktion zum Erlernen des Fahrens, sowie auf die Instandhaltung des Rades. Dagegen ist in der vorgenannten Bestimmung nichts über das Fahren in Kompagnie- oder in noch grösseren Verbänden gesagt. Das in Rede stehende Reglement soll nach dieser Richtung hin ergänzt werden. Zur Zeit rechnet man auf 10000 bis 15000 im Radfahren vollständig ausgebildete Leute, und glaubt, dass bis zu Beginn des Winters die Zahl der verfügbaren Radfahrer noch erheblich grösser sein wird. Bemerkenswert ist noch, dass erst kürzlich acht freiwillige Fahrrad-Kompagnien zur Verwendung in Südafrika formiert wurden, die aus je 120 Mann bestehen und sich zu einjähriger Dienstleistung haben verpflichten müssen.

In Belgien ist der Stamm für eine Radfahrer-kompagnie aufgestellt worden, die auch an den Manöverübungen im Lager von Beverloo im Jahre 1899 und 1900 Teil genommen hat; auch bei der Festungsübung bei Namur wurden Radfahrer zum Rekognoszieren der Angriffsbatterien und des Zwischengeländes in ausgiebiger Weise benutzt, wobei diese oft auch querfeldein fahren mussten. Zur Zeit wird beim Karabinieri-Regiment ein neues zusammenlegbares Fahrrad versucht, das nicht mehr als 265 Francs kostet und das nach Aussage des betreffenden Fabrikanten haltbarer und leichter sein soll, als das bei den Fahrradkompagnien in Belgien in Gebrauch befindliche Rad. Bei Benutzung dieser neuen Räder sollen gleichzeitig zwei Verbesserungen versucht werden, die die Haltbarkeit der Räder wesentlich erhöhen sollen. Die erste besteht in der Anwendung eines unzerreissbaren Bandes an Stelle des bisherigen Luftschlauches, während die zweite sich auf die Ingebrauchnahme einer kleinen leichten Gabel bezieht, die am Fahrradrahmen befestigt ist und dazu dienen soll, das Rad durch einen einfachen Druck ohne jede weitere Unterstützung aufrecht hinstellen zu können.

Bei dieser Gelegenheit mag doch darauf aufmerksam gemacht werden, dass auch der Infanterie zwei neue Arten von Rädern demnächst in Versuch gegeben werden sollen, von denen das eine ein kleineres Modell als das bisherige besonders geeignet sein soll, leichter als es bis jetzt möglich war, bergauf und

gegen Wind zu fahren. Das andere Rad von grösserem Bau soll beim Fahren in der Ebene einen besonders hohen Grad von Schnelligkeit entwickeln.

In der Schweiz haben die verschiedenen Radfahrerkurse in Basel und Bern (Rekruten-, Unteroffizier- und Wiederholungskurse) lehrreiche Ergebnisse geliefert, dagegen befriedigten die Manöverleistungen infolge der schlechten Wegeverhältnisse selbst im Ordonnanzdienst nur wenig; es hat sich ergeben, dass die das Bahnrennen berufsmässig betreibenden Radfahrer den militärisch ausgebildeten und den an diese zu stellenden Anforderungen nicht gewachsen waren. Ein grosser Nachteil wird darin erblickt, dass die Radfahrer ihre eigenen Räder zu stellen hatten. Während es bisher untersagt war, ausser den für die Stäbe reglementarisch bestimmten Radfahrern solche aus der Truppe zu verwenden, ist letzteres für die vorjährigen Manöver gestattet worden, jedoch — merkwürdigerweise — nur insoweit, als es der augenblickliche Dienst verlangte und mit dem Vorbehalt, dass die kommandierten Mannschaften in der übrigen Zeit ihren ordentlichen Infanteriedienst zu leisten hatten.

Auch in Spanien dringt allmählich die Erkenntnis von der Notwendigkeit durch, Radfahrer in die Armee einführen zu müssen. Eine kriegsministerielle Bestimmung spricht daher aus, dass in jedem Infanterieregiment oder Jägerbataillon eine Sektion Radfahrer ausgebildet werden sollte und dass dieselbe aus einem Subalternoffizier und in der Hauptsache aus Unteroffizieren und Gefreiten bestehen müsse, um dadurch einem häufigen Wechsel der Leute vorzubeugen. Jedes Infanterie-Regiment soll acht, jedes Jägerbataillon vier Fahrräder erhalten und ferner soll eine besondere Kommission unter Vorsitz eines Generals innerhalb von zwei Monaten ein Radfahrerreglement ausarbeiten, das alle organisatorischen Fragen, den Dienstbetrieb, die Kleidung und Bewaffnung der Radfahrer behandelt.

Aus Schweden liegt die Meldung vor, dass das Kriegsministerium eine Konkurrenz eröffnet hat für Herstellung eines zweckentsprechenden Militärfahrrades, da es beabsichtigt, solche Räder in die Armee einzuführen. Als allgemeine Bedingungen sind in dem Konkurrenzausschreiben festgesetzt worden, dass das Rad von besonderer Dauerhaftigkeit und zerlegbar sein soll, eine Bremse und Vorrichtungen zur Anbringung des Gepäcks haben müsse.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass auch in der japanischen Armee das Fahrrad schon seit einiger Zeit Verwendung findet und haben im Militärkolleg zu Tokio wiederholt umfangreiche Uebungen in der Ausbildung der Truppe mit solchen Rädern stattgefunden. So melden japanische Blätter u. a. von einer Uebungsfahrt, die 30 Mann unter Leitung des Majors Uzawa im vergangenen Monat von Tokio aus nach der Chibapräfektur in Funabashi unternommen haben. Unterwegs gelangte die Abteilung am Tone an die Fähre von Ichi-Kawa und führte in der Nähe der dortigen Waldungen und auf den Waldschneisen mehrere interessante Fahrmanöver aus. Die kleine Truppe, die um 8.30 Uhr morgens von Tokio abgefahren war, traf erst am Abend dort wieder ein. Zur Fahrt wurden Räder benutzt, die der Prinz Kanin im vergangenen Jahre in Belgien gekauft und die auch in der amerikanischen Armee in Gebrauch sind.

Köln. V.-Ztg.

Etwas vom Läuten.

Von Johannes Troll.

»Mit mahnender Stimme die Glocke spricht
Ins schwarze Gewissen dem Bösewicht.«

So singt irgendwo einmal irgendwer von all den vielen, die über die Glocke schon gesungen haben, und da wir nun dieses Motto gerade unserer Betrachtung vorausschicken, so ist nicht daran zu zweifeln, dass es mit Bezug auf die Glocke des Radfahrers geschehen ist. Nun ist aber damit durchaus nicht gesagt, dass die Glocke des Radfahrers, wenn sie ertönt, Bösewichtern ins schwarze Gewissen spräche, nein, es soll lediglich darauf hingewiesen werden, dass die Glocken Stimmen haben, mit denen sie sprechen können, und dass die Radfahrglocke keine Ausnahme von dieser durch in- und ausländische Dichter festgestellten Tatsache gemacht. Das Wesen der Sprache einer Radlerglocke ist allerdings etwas weniger poetisch als das anderer Glocken, von der grossen erzgegossenen bis herab zu dem Glöckchen, das an einem Bändchen um das Hälschen eines Lämmchens hängt, dafür aber hat diese Sprache den Vorzug, dass sie nicht mühsam verdolmetscht werden muss, sondern ohne weiteres von selbst verständlich ist.

Wie man eine Sprache an und für sich unterscheidet in eine gewählte und eine rohe, eine höfliche und eine unverschämte, eine plärende und eine einschmeichelnde, eine barsche und eine sanfte, eine etc. und eine etc., so hat auch die Sprache der Radfahrglocken die gleichen Unterschiede aufzuweisen. Je nach ihrer Beschaffenheit ist ihr Ton ein befehlender oder bittender, ein höflich bestimmter oder ein ungeberdig grober, ein böswillig erschreckender oder ein tausendmal entschuldigender, ein fleghaft burschikoser oder ein mädchenhaft schüchterner, oft auch, namentlich bei recht neuen Glocken, ist ihr Ton ein angstvoll verzweifelter, während besonders alte klingen wie ein bössartiger Rachenkatarrh. Wie nun alle Glocken, mit Ausnahme der Käseglocken, die Bestimmung haben, mit ihrer Sprache zu irgend jemand zu reden, so natürlich auch die Radfahrglocken, und diese sogar von polizeiwegen. Vorzugsweise sind es hier die Fussgänger, an die sie sich zu wenden haben, eine Sorte von Wesen, die zwar im Aussterben begriffen ist, vorläufig aber doch noch respektiert werden muss, da sie eben noch da ist und ihre ausschliessliche Aufgabe für den Rest ihres Daseins darin erblickt, mitten auf der Strasse zu gehen, sich über die Glocken der Radfahrer zu ärgern und dieserhalb oft recht ungemütlich gegen letztere zu werden. Um nun das Zusammenleben mit vorerwähnter Spezies thunlichst erträglich zu gestalten und ferner um die jederzeit zu unvermutetem Hervorbereiten Ungemütlichkeit im eigenen Interesse nicht unnötig zu reizen, ist es jedem Radfahrer zu empfehlen, beim Ankauf einer Glocke genau darauf zu achten, auf welchen Ton sie gestimmt ist. Zur Bequemlichkeit für solche, die sich unsern Rat zunutze machen wollen, greifen wir einige der markantesten Arten heraus:

Da gibt es z. B. Glocken, die sich folgendermassen ausdrücken:

»Achtung, wir kommen! Wir sind aber noch gut

hundert Meter hinter Ihnen, Sie haben somit noch bequem Zeit, sich mit Ihrem Nachbar auszusprechen.«

Dann etwas später:

»Jetzt trennen uns nur noch fünfzig Meter — ping — ping.«

Und nach einem Weilchen:

»Jetzt ist es aber höchste Zeit — ping.«

Mit diesen Glocken hat man in allen Fällen den gewünschten Erfolg.

Dann gibt es welche, die sich etwas kürzer fassen:

»Bitte um Platz — ping — ping ping!«

Diese sind sehr zu empfehlen.

Auch die gehen noch an:

»Kling! Bitte.«

Leider ist aber die Anzahl derjenigen Radfahrer, die sich vorstehender drei Glockenarten bedienen, noch eine verhältnismässig geringe, grösser ist dagegen die, welche die minderwertigen Fabrikate der Firma Lackelmann, Plärrhausen und Patzig benützt.

Da ist eine, die sagt einfach:

»Kreg — weg!«

Das ist noch verhältnismässig die beste Qualität.

Dann kommt die zweite Qualität etwa mit:

»Krrrrrrrrrr! Platz gemacht, die Strasse gehört mir und der Fussweg auch!«

Die dritte, Patent Patzig, spricht Dialekt:

»Plep, plep, pleb, pleb — druck Di, damischer Ritter!«

Ist schon oft kaput geschlagen worden.

Die vierte endlich benützt Herr Lackelmann zum Glück nur selbst; sie lässt sich etwa folgendermassen vernehmen:

»G'scherter Hammel, g'scherter, mach' an Luftsprung, oder i derwirf Di!«

Herr Lackelmann behauptet, schon oft mit dieser Glocke gestürzt zu sein, aber er kann sich für kein anderes Fabrikat entscheiden, da er es selbst erfunden hat.

Was endlich die neuen Glocken anbetrifft, die sich meistens folgendermassen vernehmen lassen:

»Reissen's aus um Himmelswillen, ich kann weder halten, noch abspringen, ich kann nur fahren,« so ist es zu empfehlen, sie erst einigemal da zu probieren, wo niemand, sie werden mit der Zeit schon natürlich.

Junge Damen benutzen am besten ein zierliches: »Ach bitte schön«-Glöckchen, während etwas mehr Vorgeschrundene in knapper Hosentracht es mit einiger Vorsicht wagen können, sich folgender Glocke zu bedienen:

»Ein Weib bin ich und mein Recht will ich — Brrrrr!«

Schwiegermüttern ist es freigestellt, welche Glocke sie wählen wollen, denn ihnen geht man schon von selbst aus dem Wege.

Alles in allem aber sieht man, dass es von äusserster Wichtigkeit für den Radfahrer ist, was für eine Glocke er am Rade hat, denn man ist leicht geneigt, nach der Sprache, die diese führt, ihn selbst zu beurteilen.

»Das Fahrrad.«



Wie sein Nam' und Art.

Verzeihung! Gnädiges Fräulein sind eben merkwürdig blass geworden, es geht Ihnen doch — — ?«

»Ich? — Wieso? — Ganz und gar nicht! — Ach, das hab ich manchmal so — so — —.«

»Pardon! — Meine Bemerkung sollte Sie nicht verletzen, aber, ich erschreck wirklich über Ihre heftige und jähe Blässe; — jetzt ist ja Alles wieder gut, — keinesfalls also Ueberanstrengung?«

»Durehaus nicht, lieber Freund, — o, ich bin trainiert, und die paar Berge können mir nichts anhaben; — wir sind wohl gleich in Homburg?«

»Noch eine Steigung — dann geht's bergab, mein gnädigstes Fräulein. Ich brauche mir also wirklich keinerlei Vorwürfe zu machen, dass ich Sie zu einer Radtour nach Homburg überredete?«

»Nein, tausendmal nein! — Ich weiss den Grund für mein Erblassen, — er ist indessen ohne Interesse für Sie, also passons là dessus! Wo werden wir absteigen und unsere Gesellschaft antreffen?«

»Im Kurhause. — Sehen Sie dort? — Das ist das Kurhôtel mit den Anlagen — «

Wir waren angelangt, die Räder wurden dem Hausknecht übergeben, und man hatte uns Zimmer angewiesen. Ich hatte Nr. 7 bekommen. Aha! Auch das noch! Ich bin etwas abergläubisch, etwas sehr! Es wird und muss sich also in Homburg etwas ereignen. Na, und was kann einem 18 jährigen Fräulein mit hübschem Gesichte, schönem Wuchse und aus guter wohlhabender Familie in einem so feschen Weltbade überhaupt passieren? — —

Dass ich aber vorher auch so erblasste, dass er es bemerken musste! Wie fatal! Und dabei weiss ich im Moment nicht einmal genau, wer der Herr war, der uns auf dem Rade begegnete. Aber ich kenne ihn, — das ist zweifellos, — kenne ihn sogar genau und er auch mich ebenso, das ging ja aus der Art seines Grusses deutlich hervor. Vielleicht ein Tanzstundenherr? — oder Edgars Schulkamerad? — oder Papa's Vertreter? — Halt, ist es nicht der Assessor von Al — ? Ich meine doch, der ist ja semmelblond. Mein Gott, mein Gott, mein Gott, — wer ist er nur?

Und mit diesem marternden Zweifel betrat das gnädige, 18 jährige Fräulein mit dem hübschen Gesichte, dem schönen Wuchse, und aus der guten und wohlhabenden Familie das Hôtelzimmer No. 7, in dem sie ihre Schwester, welche natürlich Else hiess, bereits vorfand. Else war etwas älter und gesetzter als Eva, und als diese mit einem gewissen Ansturm und Wortschwall in die Stube stürzte: »Du, Else, — vorhin! vorhin! — unterwegs auf dem Rade! — zwischen Frankfurt und Homburg! — da ist mir — da ist uns — Herr, Herr — ja, das ist nämlich das Allerputzigste! — Da ist uns einer begegnet, dessen Name usw. mir nicht einfällt — «.

»Nur einer? Sollten es nicht zwei oder mehrere gewesen sein?«

»Pfu Else! — zerstöre mir doch meine Illusionen nicht! Ich sage Dir! — ein hübscher fescher Kerl, natürlich im Dress. Famos, ganz modern! Ich versichere Dich, in ganz Frankfurt ist kein einziger Radfahrer so fesch und chic wie er zu finden — «.

»Na also, — wer ist denn so circa, Dein neuester Schwarm da von der Landstrasse?«

»Else lachte mich aus, ich weiss es momentan nicht, aber ich kenne ihn, — sollst sehen, Du kennst ihn auch, — wir alle kennen ihn. Eine innere Stimme sagt mir, dass ich ihn bald wieder sehen werde, ach, ich habe mir schon fast eine ganze Stunde den Kopf um ihn gemartert. Vielleicht hat er bei uns oder bei den Verwandten verkehrt? Gott, ich habe schon an alles Mögliche gedacht.«

»Eva — beruhige Dich. Wenn er dich in dieser Stimmung und Aufregung wiedersähe, wäre vielleicht Alles ein für alle Male dahin. Du bist ja lächerlich aufgeregt! Stecke Dein Gesicht da in das kalte Wasser und sprich dann von was Anderem! Mache Dich fertig, dass wir endlich zu unserer Gesellschaft herunter kommen. Man wartet gewiss schon lange auf uns.«

Und Fräulein Eva gehorchte. Kaltes Wasser! Hei wie das beruhigt! Ach Du armes, gequältes Herz, was hast Du doch alles auf der Welt zu ertragen! Sie seufzte tief, — und schwieg. Das, was ihr Köpfchen und ihr kleines Seelchen beschäftigte, konnte ja kein Zweiter und keine Zweite ihr nachfühlen. Und sie schwieg, um desto intensiver an ihn, an Herrn —, ja, so! Sie wusste ja immer noch nicht, wer er war — zu denken. Mit einem gewissen Widerstreben ging sie hinunter zu der Kaffeegesellschaft auf der Terrasse. Dann grübelte sie wieder still für sich weiter, und es fiel niemand unangenehm auf, als sie alsbald die Tafel jäh verliess. Sie bat ihre Schwester, einen Spaziergang mit ihr in den Anlagen zu machen; es wäre ihr, als sollte sie ersticken und sie könne jetzt nicht mehr still sitzen. In Wirklichkeit sehnte sie sich fort, weil eine Stimme in ihrem kleinen süssen Gehirn ihr zuraunte: »Geh' in die Anlagen, er — er ist da und Du wirst ihn sehen und — ?!«

Zimmer Nr. 7! — Zimmer Nr. 7! — Das hat was zu bedeuten! »Else, sollst sehen, ich gehe nicht unverlobt aus diesem Homburg hinaus!«

»Gratuliere im Voraus, Schwesterchen! Bedenke aber, dass Du derlei Ahnungen bereits einigemale gehabt hast! Du weisst es doch?«

»Ach, er selbst — weisst Du, der von der Landstrasse — er selbst ist ja auch ganz rot geworden, als er mich sah —!«

»Hm! Damit kannst Du ihn nicht zur Ehe mit Dir zwingen.«

»Pfu Else, — Du bist grässlich prosaisch! — Halt! — Sieh dort! Um Gotteswillen! — Da steht er — da — da — an der Eiche, — da, der Herr im Radlerkostüm, — er ist abgestiegen und unterhält sich mit einem Herrn — «.

»Da ist der Badekommissar von Homburg.«

»Der Badekommissar? Also! — Else, dann ist er doch sicher ein bedeutender Mann; — so ein Badekommissar unterhält sich nicht mit Jedem! Schau! sie verabschieden sich — wie gewandt, wie graziös und wie intim! Gott — mein Herz — Else — mir ist furchtbar zumute — mir ahnt — mir ahnt — da! — er spricht jetzt eben zwei Damen an, — mein Gott, kennt er denn ganz Homburg? — und — wieder so intim. — Beiden giebt er die Hand? —

Himmel! Jetzt kommt er auf uns zu. — Else, bleib' bei mir — mein Herz jagt nur so — gieb mir Deinen Arm!»

»Schönen guten Tag meine gnädigen Fräulein! Wie geht's, wie steht's? Schon lange hier? Habe Sie sofort auf der Landstrasse erkannt. Ihr Herr Bruder auch hier? Habe ihn vor einigen Tagen in Homburg gesprochen. Wie geht's? Examen bestanden?

Fräulein Eva von Werneck sehen übrigens brillant aus! — Wohl Ihr Fräulein Schwester? Gestatten Sie, mein Name ist August Schulze.

»Au — Au — August Schulze? — Was wollen Sie damit sagen?»

»Na, — ich heisse nun 'mal so!»

»Mein Gott, sind Sie denn nicht? — Sie sind doch —? Ich kenne Sie doch von Frankfurt?»

»Allerdings — ich war früher in Frankfurt und bin aber jetzt hier als Lehrer an der Radfahrerschule der Adlerwerke angestellt! — —«

»Zimmer No. 7! — Zimmer No. 7! — Au — Au — August Schulze!? — Ach das freut uns aber sehr! — Na, auf Wiedersehen, Herr Schulze, — wir haben uns sehr gefreut — Sie wiederzusehen! Du, Eva — Deine Verlobung ist nun wohl schon wieder aufgehoben? Nun können wir wohl Kaffee trinken gehen? Ich möchte Dir lieber aber Brunnenwasser zur Beruhigung Deiner Nerven empfehlen. Na, lass man gut sein, ein hübscher Kerl ist er freilich — brauchst Dich nicht zu schämen, das kann jeder 'mal passieren! Bist ja noch so sehr jung. Nun mache Du nur schnell an Deinem vernachlässigten Assessor wieder gut, was Du heute an Deinem Radfahrlehrer gesündigt hast!»

»Else, Else, ich überlebe das nicht! Ich gehe ins Wasser —!»

»Warte bis morgen, dann gehe ich mit. So ein Vollbad, rationell genommen, kann ja nur nützlich sein!« —

»Velo-Sport.«



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, Thomasiusstrasse 10.

Bekanntmachungen des Bundes-Vorstandes.

Nächste Bundesvorstands-Sitzung.

Donnerstag, den 7. November 1901, abends 8 Uhr, im Hotel „Stadt Nürnberg“, Leipzig, Bayerschestr. 8/10.

Dank.

Nachdem der Festabend unserer 10jährigen Gründungsfeier vorüber ist, erfüllt der unterzeichnete Bundesvorstand hiermit die angenehme Pflicht, allen denen, die zum Gelingen des Festes beigetragen haben, hierdurch herzlichst zu danken. Ganz besonderen Dank denjenigen Vereinen, welche uns durch ihre Vertreter oder auf schriftlichem Wege beglückwünschten. Auch besten Dank allen lieben Bundeskameraden von nah und fern für ihre Telegramme und Glückwunschschriften, welche sie uns an dem Festtage zukommen liessen.

Leipzig, am 11. Oktober 1901.

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

Der Fest-Kommers zum 10jährigen Bestehen des Sächs. Radfahrer-Bundes

am 10. Oktober 1901 im Etablissement „Bonorand“ zu Leipzig.

Verflossen sind die denkwürdigen Stunden, die so manche alte Erinnerung wach gerufen haben, legte doch letzteres Ereignis beredtes Zeugnis ab von der zielbewussten Thätigkeit und dem ernstesten Vorwärtstreben des Bundes innerhalb der verflossenen 10 Jahre.

Es bedurfte nicht geringer Anstrengungen, um zu dem jetzigen Stande zu kommen, um in allen seinen Teilen der gesamten Mitgliedschaft gerecht zu werden, und nur durch die Einigkeit aller seiner Vertreter, welche in den Bezirken unseres Sachsenlandes thätig sind und dadurch, dass alle in Gemeinschaft mit der Bundes-Vorstandschafft Hand in Hand gehen, sind alle die gestellten Aufgaben glänzend gelöst worden.

Der Einladung waren leider die Mitglieder nicht so zahlreich gefolgt, als wie man es sonst gewöhnt ist, trotzdem waren aber aus der Ferne mehrere Deputationen mit ihren Bannern erschienen.

Von den geladenen Ehrengästen nennen wir besonders den Ehrenvorsitzenden Herrn Alexander Dunker; als Vertreter des Bezirks Leipzig vom Deutschen Radfahrer-Bund die Herren Bezirksvertreter Friese und Ganzauge. Auch waren einige Herren zugegen, welche als Gründer des Bundes gelten, z. B. die Herren Rob. Irmisch, Arth. Serbe, Herm. Lippert, Franz König, Horst Wolff u. a. m.

Nach Vortrag zweier Konzertstücke wurde der Fest-Kommers eingeleitet durch eine kurze aber herzliche Begrüßungsansprache des 1. Bundespräsidenten Horst Wolff, an welche sich nun das reich ausgestattete Festprogramm anreihet. Herr Gustav Baumann, Vorsitzender der Rechtsschutz-Kommission des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Mitglied des Bundesvorstandes, sprach

hierauf in ausdrucksvollem Vortrag den Prolog. Zu recht genussreichen Stunden möchten wir der in dankenswert liebenswürdiger Weise gebotenen Liedervorträge der Frau Concertsängerin Zierfuss gedenken. Wunderbar, weich und wohlklingend war ihre Stimme, sodass sie reichen Beifall erntete. Nicht minder war das Auftreten des Herrn Opersängers E. Greder, Mitglied des Leipziger Stadttheaters. Inzwischen hielt Herr Bernh. Böhm, Redakteur der »Sächsischen Radfahrer-Zeitung« seinen Vortrag »Der sächsische Radfahrer-Bund, ein Hort des deutschen Radfahrersports«.

Neben diesen Darbietungen boten die im Programm aufgenommenen 5 Festlieder eine Abwechslung, in welche alle Festteilnehmer kräftig mit ihrem Gesang einstimmten.

Eine grosse Anzahl eingegangener Telegramme, Glückwünsche und Grüsse enthaltend, wurden durch den II. Bundespräsidenten des Sächsischen Radfahrer-Bundes Herrn Waentig-Haugk, Dresden zur Vorlesung gebracht. Ausserdem wurden Glückwünsche durch die anwesenden Vertreter ausgesprochen, welche wir schon am Anfange erwähnten.

Herr Ehrenpräsident Dunker, sowie die Herren Waentig-Haugk, Gustav Baumann, A. Schön und L. Gehrig hielten Ansprachen u. s. w.

Sicherlich hat dieser Kommers dazu beigetragen, die bestehenden Freundschaftsbündnisse fester und inniger zu gestalten, wovon auch die während des Festes gesprochenen Ansprachen Zeugnis ablegten.

So liegt nun das erste Jahrzehnt hinter uns, möge dasselbe in freundschaftlicher Erinnerung bleiben. Wünschen wir unserm Bund für die Zukunft Heil und Segen und ein herzliches »Glück auf!«

Robert Weniger.

Anlässlich des Fest-Kommerses zum 10jährigen Bestehen und zur Wiederkehr des Gründungstages unseres Sächsischen Radfahrer-Bundes gingen durch **Telegramme** und **Briefe** folgende Grüsse ein:

1. Moritzburg, den 11. Oktober 1901. Ich danke dem Bund herzlich für den mir zugesandten freundlichen Gruss. (gez.) Albert.
2. Heil und Gruss zum Jahrestag. Gregors Nissen, Hamburg.
3. Ein feuchtfröhliches »Vivat, floreat, crescat« zum 10. Geburtstage sendet namens der Berliner Sportkameraden Méville, Berlin.
4. Herzliche Grüsse und viel Vergnügen zum Jubelfest. Club »Glück auf!« Zwickau.
5. Dem Bunde zum 10jähr. Gründungstage die besten Glückwünsche senden die treuen Alemannen. Radfahrerverein »Alemania«, Dresden-Pieschen.
6. Die herzlichste Gratulation zum 10. Gründungstage, ein frohes Fest wünschend grüsst mit All Heil! Bezirk Chemnitz. Löchner.
7. Gruss den versammelten Sachsenbrüdern. Heil! Club »Berg und Thal«, Schöneck.
8. Heil und Gruss zum Feste. Bezirk Eppendorf. Radfahrerverein Eppendorf. Menzel.
9. »All Heil!« bringt Bezirk Oberes Vogtland. Club »Frisch auf!« Markneukirchen. Mönning.
10. Herzliche Wünsche sendet Ortsverein Chemnitz. Hauffe, Vorsitzender.
11. Am Kommen leider verhindert, wünschen allen Sportskameraden viel Vergnügen und bringen dem Bunde ein kräftiges, treudeutsches »All Heil!« Radfahrerverein Einsiedel b. Chemnitz.
12. Die herzlichsten Glückwünsche zum 10. Stiftungsfeste des Sächsischen Radfahrer-Bundes sendet Männerclub »Germania«, Markneukirchen. All Heil!
13. Zum heutigen Tage sendet dem verehrten Bundesvorstand und allen übrigen Anwesenden herzlichen Glückwunsch und Gruss in alter Bundestreue Dr. Bauer, Markneukirchen.
14. Zur Feier des 10jährigen Bestehens sendet treudeutsches »All Heil!« Ortsverein Zwickau. Gustav Soick, Vorsitzender.
15. Zug verspätet, sende auf diesem Wege zum heutigen Feste ein herzlich »Glück auf!« Steinbrück, Zwickau.
16. Leider Schnellzug verpasst, herzlichen Glückwunsch und Gruss! Hugo Körner, Bezirksvertreter, Zwickau.
17. Herzlichste Gratulation! Ferneres Blühen und Gedeihen wünscht »Möve«, Erlbach.
18. Für die freudliche Einladung Ihres Verbandes zu ihrem Feste sage ich meinen verbindlichsten Dank, bedaure aber lebhaft, demselben nicht beiwohnen zu können, da ich jetzt allzusehr durch andere sportliche Arbeiten in Anspruch genommen bin. Hochachtungsvoll Max Ullrich, I. Vorsitzender des »Verein für Radwettfahren«, Dresden.
19. »Touring Club Italiano«. — Milano, le 7 octobre 1901. — Monsieur le Président du Sächsischer Radfahrer-Bund Leipzig. Monsieur le Président et cher Collègue! Nous venons de recevoir votre aimable invitation à la Fest-Kommers organisée par votre Hon. Association pour le 10 octobre et. — Nous apprécions fort votre aimable et fraternelle invitation, pour laquelle nous tenons à vous remercier chaleureusement, mais pour divers motifs, entre les quels la grave maladie de n'Président, — nous sommes au regret de devoir décliner votre gracieuse invitation. Souhaitant bonne réussite à v'fête, nous vous présentons, M. le Président et cher Collègue, l'assurance de n'sentiments très distingués. Il Secretario del Consiglio. Il Vice Direttore. Louis Victor †††.
20. An die geehrte Vorstandschaft des S. R.-B. Besten Dank für freundliche Einladung zur heutigen Festlichkeit. Gern wäre ich der Einladung gefolgt, aber Amt und Gesundheitsrücksichten verbieten mir, nach Willkür zu handeln. Mit dem Wunsche, dass der heutige Fest-Kommers allen Teilnehmern recht wohl gefalle und bekomme, und dass unser S. R.-B. auch fernerhin immer mehr wachse, blühe und gedeihe, bringe ich der geehrten Festversammlung ein treudeutsches »All Heil!« und allen lieben Bekannten meine besten Grüsse. Obergräfenhain b. Narsdorf, den 10. Oktober 1901. F. W. König, Mitglied des S. R.-B. Nr. 28.

Bekanntmachung des Festausschusses des Bezirks Leipzig. Kameraden!

Nur noch wenige Tage trennen uns von der Feier unseres glanzvoll vorbereiteten 10. Stiftungsfestes und zum letzten Male ergeht an Sie der Ruf, unserer Einladung Folge zu leisten. **Wir geben uns der vollen Zuversicht hin, dass ein jeder von Ihnen, liebe Kameraden, diesen Ruf nicht unbemerkt verklingen lasse, sondern sich beeile, recht zahlreich sich einzufinden.** Für all die gehabten Mühen und Arbeiten wird dem Festausschuss der grösste Dank gezollt, wenn Sie durch zahlreiches Erscheinen seinen unermüdlichen Fleiss zu würdigen wissen.

Und nun auf frohes Wiedersehen am

30. Oktober 1901 im „Zoologischen Garten.“

»All Heil!«

Der Bezirksvorstand und Festausschuss des Bezirks Leipzig.

I. A.: R. Seyffarth, I. Bezirksvertreter.

I. A.: Otto Bedrich, Vorsitzender des Festausschusses.

NB. Uebersehen wurde als **Vorverkaufsstellen** zu benennen: Friedrich Pfost, Leipzig, Thomasiusstr. 10 part. — Reinhold Tresselt, Möckern, Carolastr. 3. — R. Müller, L.-Volkmarsdorf, Eisenbahnstr. 85.

Eintrittsgeld und Bundesbeitrag:

Alle vom 1. Oktober cr. erfolgenden Neuaufnahmen gelten bereits für das Jahr 1902 und beträgt das Eintrittsgeld für jedes neueintretende Mitglied Mk. 4.—; der jährliche Bundesbeitrag dagegen Mk. 6.— für Herren und Mk. 3.— für Damen.

Die Beträge bitten wir nach erfolgter Aufnahme an den Bundeszahlmeister Herrn Friedrich Pfost, Leipzig, Thomasiusstr. 10, einsenden zu wollen; erfolgt innerhalb 14 Tagen nach Bekanntmachung der Neuanmeldungen in der Zeitung keine Zahlung, so können diese Beträge vom Bundeszahlmeister durch Postnachnahme erhoben werden.

Von ehemaligen Bundesmitgliedern wird bei Wiederaufnahme in den Bund ausser dem jährlichen Bundesbeitrag von Mk. 6.— ein Eintrittsgeld nicht erhoben und gelten die vom 1. Oktober a. c. ab erfolgenden Wiederaufnahmen ebenfalls schon für das Jahr 1902.

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.

Anmeldeformulare für Neuaufnahmen sind vom Bundeszahlmeister und von der Geschäftsstelle erhältlich.

Wohnungsveränderungen.

Im Interesse einer geregelten Listenführung und der ordnungsgemässen Lieferung der Bundeszeitung sind Woh-

nungs-Veränderungen etc. sofort unter Angabe der Mitgliedsnummer dem Zahlmeister Herrn Friedrich Pfost, Leipzig, Thomasiusstrasse 10 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.

Austrittserklärungen müssen bis spätestens den 31. Dezember laufenden Jahres, für welches der Mitgliedsbeitrag gezahlt ist, schriftlich beim Bundeszahlmeister eingereicht werden, andernfalls das betreffende Mitglied den Bundesbeitrag für ein weiteres Jahr zu zahlen verpflichtet ist.

Für 1902 neuangemeldete Mitglieder.

Die Aufnahmen gelten als einwandfrei, wenn innerhalb 14 Tagen, nach der Veröffentlichung begründeter schriftlicher Einspruch dagegen nicht erhoben worden ist.

Bezirk Leipzig.

8016. Paul Teichmann, L.-Plagwitz, Weissenfelsenstr. 36.

Bezirk Pleiessenthal.

8017. Edmund Oehler, Gastwirt, Reuth b. Neumark i. S.

Unter alter Nummer.

5647. Curt Schumann, Zimmermann, Lichtentanne.

**Kartell Deutscher Wanderfahrer.****General-Versammlung des Norddeutschen Radfahrer-Bundes**

am 13. Oktober 1901 im Dammthor-Pavillon.

Der Vorsitzende Herr Gregers Nissen eröffnete die Versammlung um 10 1/2 Uhr, begrüßte die Anwesenden und dankte für zahlreiches Erscheinen, insbesondere den auswärtigen Herren. Herr Waldt verlas das Protokoll des letzten Bundestages, welches genehmigt wurde. Sodann giebt der Vorsitzende eine kurze Uebersicht über den Radsport des vergangenen Jahres und führte u. A. aus, dass die Zahl der Mitglieder auch in diesem Jahre wieder zugenommen hat. Die sportlichen Veranstaltungen, insbesondere diejenigen in Rotenburg, erfreuten sich einer zahlreichen Beteiligung. In Wanderfahren haben viele Mitglieder ca. 1000 km zusammenhängende Touren gemacht, so z. B. die Herren Lindenberg, Amann, Holnecke, Brehm, Jeschinsky etc. Das Handbuch des Norddeutschen Radfahrer-Bundes wird im Januar herausgegeben und erhalten diejenigen Mitglieder, welche ihren Beitrag pro 1902 bezahlt haben. Unsere Grenzkarten sind erfreulicher Weise überall anerkannt worden, es sind solche zahlreich ausgestellt nach Frankreich, Belgien, Oesterreich und Italien. Wir stellen solche Grenzkarten zum zollfreien Passieren der Grenzen stets gratis aus. Der Norddeutsche Radfahrer-Bund ist dem »Kartell deutscher Schutzverbände« beigetreten. Ueber den Stand der Kasse berichtete Herr Löffler; laut Abrechnung beträgt der Ueberschuss 451.40 Mk. Da wir in diesem Jahre nur einen Beitrag von 3 Mk. erhoben, ist der Kassenabschluss ein sehr guter zu nennen, trotzdem noch Rechnungen von über 700 Mk. vom vorhergehenden Geschäftsjahre zu berichtigen waren. Die Kasse ist von Herren Arno Haertel und W. Järisch geprüft und für richtig befunden worden. Herrn Löffler wird Decharge erteilt und ihm von der Versammlung für die Mühe und Arbeit, welche ihm durch die Uebernahme der Geschäftsstelle erwachsen, durch Erheben von den Sitzen gedankt. Herr Nissen zählt sodann die Herren auf, welche für bewiesenes Bundesinteresse eine Ehrennadel bereits erhalten haben; die Namen sind an anderer Stelle veröffentlicht. Betreffs der Zeitungsfrage wird der Vorstand beauftragt, für die Herausgabe einer Kartell- oder eigenen Zeitung im nächsten Jahre Sorge tragen zu wollen. Zu dem Antrag des Herrn Lorenz-Rotenburg, bei der Eisenbahn-Direktion vorstellig zu werden, nach Rotenburg Sonntagsfahrkarten einzuführen, berichtet Herr Nissen, dass er bereits mit der Altonaer Direktion Rücksprache genommen habe. Der Antrag des Herrn Dillmann, Berlin, den Damen statt des Blattes »Radler und Radlerin« die Zeitschrift »Der deutsche Radfahrer« zu liefern, wird nach kurzer Debatte angenommen. Auf Antrag des Bezirks Rotenburg wird beschlossen, demselben für die in diesem Sommer gemachten Propaganda-Unkosten eine Pauschalsumme von 50 Mk. zu überweisen. Das Resultat der jetzt folgenden Vorstandswahl war folgendes: Als 1. Vorsitzender wurde Herr Gregers Nissen-Altona wiedergewählt; die Wahl des 2. Vorsitzenden fiel auf Herrn Senator Wattenberg-Rotenburg (Hannover); Zahlmeister: Herrn M. Löffler-Hamburg, Gr. Burstah 36/38 (Geschäftsstelle); Schriftführer: die Herren G. Waldt und H. Tamsen-Hamburg; Beisitzer: die Herren v. Spreckelsen-Hamburg und Lorenz-Rotenburg. In die verschiedenen Ausschüsse wurden gewählt: Herr Jakobsthal-Hamburg, Steindamm 17, als 1. Vorsitzender des Fahr-Ausschusses, Herr Brehm als dessen Stellvertreter, ferner die Herren Ernst Mäver, J. Amann, Simon, Freiherr und H. Gewiehs-Rotenburg als Beisitzer des Fahr-Ausschusses. Der Press-Ausschuss besteht aus den Herren Jeschinsky-Hamburg, Glashüttenstrasse 104 (Vorsitzender), Lorenz-Rotenburg und Dillmann-Berlin-Schwarzendorf; der Rechtsschutz aus den Herren Dr. Oppenheimer-Berlin, Vorsitzender, Brinkert-Stralsund, Meyer sen.-Schnelsen bei Hamburg. Das Ehren- und Schiedsgericht setzt sich aus folgenden Herren zusammen: J. Cassuben, Mutz, Eggers, Oehley, sämtlich zu Hamburg, und Hermann Linnich-Rotenburg, sowie Merville-Berlin. Zu Kassenprüfern werden die Herren Arno Haertel und Albers gewählt.

Hierauf wurde die Versammlung, nachdem noch ein »All Heil« auf den Nordd. Radfahrer-Bund ausgebracht worden, um 1 Uhr geschlossen.

Harry Tamsen, Schriftführer.

Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

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

Bezirk Dresden.

R.-V. „Frohe Fahrt“, Leuben. Vereinslokal Urban's Gasthof daselbst. Monatsversammlung am 16. Oktober. Der erste Vorsitzende Herr Riessland hat dem Verein eine Tischglocke gespendet, welche er nur aus Fahrradteilen zusammengesetzt hat, wofür ihm ein kräftiges All Heil zuteil wurde. Unserm Kassierer Herrn Kleemann die herzlichsten Glückwünsche zu seiner Vermählung. Möge ihm die Tandemfahrt durchs Leben leicht werden. Am 10. November findet unser **Stiftungsfest** in Urban's Gasthof statt, verbunden mit Konzert, humoristischen Vorträgen und Ball, wozu wir alle Freunde und Gönner herzlichst einladen. All Heil!

Richard Riessland, 1. Vorsitzender.
Philipp Jahn, Schriftführer.

Bezirk Glauchau.

Zu dem am 31. Oktober (Reformationstfest), abends 1/2 8 Uhr im »Grünen Baum« zu Glauchau-Albertsthal stattfindenden **Bezirksfest** ladet alle Bezirksmitglieder und Bundeskameraden nochmals ein und bittet um recht zahlreiche Beteiligung.

H. Schellenberger, Bezirksvertreter.
S. Oettel, Bezirksschriftführer.

Bezirk Leipzig.

Versammlungslokal »Kasino zum Rosenthal«. Zuschriften an Franz Glass, L.-Gohlis, Georgstr. 23 III. — Montag, den 28. d. M. findet eine **Bezirksvorstandssitzung** im Hotel »Stadt Nürnberg« statt, während die nächste **Bezirksversammlung** für Freitag, den 8. November angesetzt ist. — Infolge der ungünstigen Witterung, wurde das Bahnwettfahren des Bundes, auf Sonntag, den 27. Oktober verlegt, da erwarten wir recht zahlreichen Besuch. — Es sind den Mitgliedern inzwischen die Einladungen zum Bezirks-Stiftungsfest zugegangen, und hoffen wir, dass alle Kameraden sich hierzu einfinden.

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



R.-Cl. „Habicht“, Leipzig. Clublokal Restaurant Moosdorf, Turnerstr. 5, gegenüber der städt. Turnhalle. Fernsprecher 6674. Sitzungen Dienstags 9 Uhr. Die Vereins-Vorstands-Mitglieder nach erfolgter Neuwahl am 1. cr.: 1. Vorsitzender: Carl Kreutzkamm, 2. Vorsitzender: Carl Nuss, Schriftführer: Richard Knabe, Fahrwart: Johannes Loetzsch, Zahlmeister: Carl Nuss.

Richard Knabe, Schriftführer.

Am 27. Oktober: Tour nach Kämmereiforst bei Eilenburg, 31. Oktober nach Colditz, Abfahrt 7 Uhr.

Johannes Loetzsch, Tourenfahrwart.



R.-V. „Wettin“, Leipzig. Werte Bundes- und Sportskameraden! Hiermit geben wir uns die Ehre, Sie nebst Ihren werten Angehörigen zu dem am Donnerstag, den 31. Oktober (Reformationstfest) von nachmittags 4 Uhr an im grossen Saale des Hotel »Stadt Nürnberg« stattfindenden **grossen Sportfest**, bestehend aus Militärkonzert und Festball, ausgeführt vom Trompeterkorps des Königl. Sächs. Train-Bataillons Nr. 19, dem Auftreten der altrenommiertesten Leipziger humoristischen Sänger, des Kunstmeisterfahrers der Welt, Herrn Gustav Döring, der Kunstmeisterfahrer Herren Albert Müller, Fritz Böhme und Fräulein Frieda Böhme ganz ergebenst einzuladen. Es würde uns nun zur besonderen Ehre gereichen, Sie an unserer sportlichen Veranstaltung beteiligt zu sehen und werden wir alles aufbieten, diesen Tag zu einem in jeder Beziehung angenehmen und genussreichen zu gestalten und sind wir daher der angenehmen Hoffnung, dass Sie sowie Ihre geschätzten Angehörigen

uns recht zahlreich mit Ihrem Besuche beehren werden. Inzwischen begrüssen wir Sie unter der Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung mit sportlichem All Heil!

Radfahrer-Verein »Wettin«, Leipzig.

NB. Programme sind an der Theaterkasse des Hotel »Stadt Nürnberg«, sowie an mehreren Verkaufsstellen zum Vorverkauf von 50 Pfg. zu haben.



„Vereinigung älterer Radfahrer“, Leipzig-West 1897. Vereinslokal: »Deutsches Haus«, Lindenau. Zuschriften an den Vorsitzenden Lindenau, Josephstr. 3, Vereinsabend jeden Mittwoch. Achtung Kameraden! Hierdurch erlauben wir uns, alle lieben Sports- und Bundeskameraden, sowie deren lieben Angehörigen zu unserem Sonnabend, den 9. November im grossen Saale des »Deutschen Hauses«, L.-Lindenau stattfindenden **4. Stiftungsfeste**, bestehend aus Konzert, Reigenfahren, Theater und Ball ganz ergebenst einzuladen. Programme sind zu haben bei allen Vereins-Mitgliedern. Vereine, welche einen Tisch belegt haben wollen, bitten wir, das Tischbanner mit Anzahl der Plätze an unserm Vorsitzenden zu senden. Für die Räderunterbringung ist bestens Sorge getragen. In der Hoffnung, recht viele unserer lieben Bezirks- und Bundeskameraden mit Ihren geschätzten Angehörigen begrüssen zu können, grüsst mit »All Heil«

Vereinigung älterer Radfahrer, L.-W.

R.-Cl. Oetzsch 1900. Clublokal Restaurant Mittelpunkt, Oetzsch, Gautzcherstr. Beschlüsse der Versammlung vom 16. Oktober. Es wird beschlossen, sich vollzählig am 10. Stiftungsfest des Bezirks Leipzig, welches am 30. Oktober im Zoologischen Garten stattfindet, zu beteiligen. Liebe Clubkameraden, am 3. November findet unsere diesjährige Cylinderpartie statt, Abfahrt Nachmittag 2 Uhr vom Vereinslokal, recht rege Beteiligung ist erwünscht. Sollte der 3. November verregnen, so ist der 17. November vorgesehen. Nächste Versammlung, Mittwoch, den 13. November. All Heil!

Reinhold Dennhardt, Vorsitzender.



R.-V. „Germania“, Liebertwolkwitz. — Vereinslokal Gambarinus, Seitenstr. Vereinsabend jeden 2. und 4. Donnerstag im Monat. Alle Zuschriften an Herrn Hermann Meyer, Leipzigerstrasse 25. — Generalversammlung v. 10. Oktober d. J. Nach stattgehabter Neuwahl, setzt sich der Vorstand znsammen: 1. Vors. Hermann Meyer, Leipzigerstr. 25, 2. Vors. Carl Pflugbeil, Störentstrasse 173, 1. Schriftf. Carl Voigt, Seitenstr. 249, 2. Schriftf. Emil Geringswald, Mittelstr., 1. Kassierer Gustav Härtel, Leipzigerstr 25, 2. Kassierer Julius Schmidt, Bornaischestrass. 1. Fahrwart Arthur Thierbach, Seitenstr. 250, 2. Fahrwart Alois Breiler, Störentstr. 171. — Die Mitgliederzahl beträgt gegenwärtig 26. All Heil!

Carl Voigt, Schriftführer.

Bezirk Plauen.

Werte Sportskollegen! Am Sonntag, den 10. November, feiert der Bezirk Plauen im grossen Saale des Felsenschlösschens sein diesjähriges **Bezirksfest**. Das Fest besteht aus Konzert, Reigenfahren, Kunstfahren, sowie grossem Ball. Die Bezirksvereine wetteifern in ehrlichem Kampfe untereinander um nur wirklich Gutes zu bieten. Auch sind für den Abend die Weltmeisterschaftsfahrer Herren Döring und Müller gewonnen worden. Es werden weder Kosten noch Mühe gescheut, um das Fest unserem S. R.-B. würdig und im wahrsten Sinne des Wortes zu einem Galasaalfest auszugestalten. Nun eilt herbei

Ihr lieben Sports- und Bundeskameraden von nah und fern und zeigt das der alte Sportsgeist noch rege ist. So sei denn am 10. November die Parole: Plauen i. V. Inzwischen begrüßen wir Sie mit treudeutschem All Heil

Der Festausschuss. I. A.: R. Krauss.

Donnerstag, den 31. Oktober, vorm. 9 Uhr in Mehltheuer (Gasthof) Bezirks-sitzung und Bezirksreigenfahren. An diesem Tage müssen die Bezirks-Reigenfahrer vollzählig erscheinen. Es wird gebeten bis 31. Oktober die Zeichnung zum Garantiefonds zu beenden und abzugeben. Recht zahlreichem Besuch bei jeder Witterung sieht entgegen und wünscht

Der Vorstand.

NB. Vorschrift zum Bezirksfest. Galasportanzug oder Gesellschaftsanzug, Ehren- und Vereinzeichen sind anzulegen.

Bezirk Pleissenthal.

Bezirksversammlung am 13. Oktober cr. Bezirksvertreter Kamerad Ad. Schön eröffnet punkt 4 Uhr die von 43 Bundeskameraden besuchte Versammlung und referiert über die am 10. Oktober cr. in Leipzig stattgefundene zehnjährige Jubelfeier des Bundes. Gewählt wird ein Schiedsgericht für Bahnwettfahren. Der Bezirk veranstaltet ein Kriegsspiel. Der II. Bezirks-Fahrwart legt sein Amt nieder, es wird Kenntnis davon genommen. Kamerad Schön erstattet Grüsse des Bundesvorstandes. Die **nächste Bezirksversammlung** findet am 3. November cr. in Schönfels statt. Das Bundeslied steigt. Schluss. Heil!

Ad. Schön, Bezirksvertreter.

Osw. Wunsch, Bezirksschriftwart.

Hiermit werden die lieben Kameraden freundlichst zu der am Sonntag, den 3. November cr., nachmittag 4 Uhr in Schönfels, Gasthof »Weisses Ross« stattfindenden **Bezirksversammlung** eingeladen. Heil!

Ad. Schön.



R.-V. „Wanderlust“, Werdau.

Dienstag, den 5. November cr., abends punkt 8 Uhr **Versammlung**. Schriftwart und Fahrwart haben ihr Amt niedergelegt und sind ausgetreten, darum Nachwahl. Heil!

Ad. Schön.



R.-Cl. „Pfeil“, Lichtentanne. Ausserordentliche **Monatsversammlung** am 19. Oktober 1901. Vorsitzender Alfred Ramsch. Angemeldet Herr Wenzel Süss. Es werden alle Mitglieder ersucht, sich an dem Kriegsspiel unseres Bezirks zu beteiligen. Dasselbe findet statt am 27. Oktober; gestellt wird an Schott's Gasthof, nachmittags 3 Uhr. — Unsere Versammlungen finden nach wie vor an jedem ersten Donnerstag eines Monats statt. Alfred Ramsch, I. Vorsitzender. Ernst Floss, Schriftführer.

Bezirk Zwickau.

R.-V. „Wettin“, Zwickau i. S. Vereinslokal: Etablissement »Zum Linderhof«, Zwickau-Nordwest, Marienthalerstrasse. Werte Freunde und Sportskameraden bitten wir schon jetzt, davon Kenntnis nehmen zu wollen, dass wir am 4. Dezember a. c. im Etablissement Lindenhof unser diesjähriges **Stiftungsfest** abzuhalten gedenken. Unseren Mitgliedern geben wir bekannt, dass in letzter Versammlung beschlossen wurde, dass sich unser Vorsitzender, wegen der angeregten Bundesangelegenheit zunächst nochmals mit der Geschäftsstelle in Verbindung setzen soll. Die Reigenübungen finden von jetzt ab Mittwochs statt, worauf wir ganz besonders aufmerksam machen. Nächste Monatsversammlung ist auf den 2. November a. c., punkt 8 Uhr anberaumt.

A. Grimm, Vorsitzender. Otto Müller, Schriftführer.

Rundschau.

Aus dem Bunde.

Unser **Bezirk Leipzig** feiert sein 10. Stiftungsfest, bestehend aus Konzert, Konkurrenz-Reigenfahren und Ball, Mittwoch, den 30. Oktober 1901 im grossen Saale des Etablissements »Zoologischer Garten«.

Der Festkommers an der 10. Wiederkehr des Gründungstages unseres Bundes nahm einen glänzenden Verlauf. Die zahlreichen Teilnehmer werden sicher alle von dem Gebotenen hochbefriedigt gewesen sein. Reichsten Beifall fanden die Gesangsvorträge der Frau Konzertsängerin Zierfuss und des Herrn Opersängers Greder.

Auf Strasse und Bahn.

In **Friedenau** fand am Sonntag, den 13. Oktober ein 50 Kilometer-Rennen mit Vorgaben statt, in welchem der Mal-mann Dickentmann bis zu 8 Runden aufzuholen hatte. Ryser, welcher 2 Runden Vorgabe hatte, beendete das Rennen in der Zeit von 47 Min. 47 Sekunden als Sieger, dem Dickentmann mit 120 m Abstand als Zweiter folgte. Dritter wurde F. Krause, Berlin. — Das 25 Kilometer-Tandemfahren wurde von Dickentmann-Salzmann in 28 Min. 18 Sekunden gewonnen. Alle Sieger fuhren ohne **Maschinenwechsel »Brennabor«**.

Aus **Odessa** meldet man uns, dass der »Grosse Preis von Odessa« (2000 Francs) und das 15 Werst-Rennen von dem Deutschen Oscar Peter auf »Brennabor« gewonnen wurden.

Bei dem 20 Kilometer-Strassenrennen in **Lank a. Rh.** wurden der erste, der zweite und auch der dritte Preis auf »Brennabor« gewonnen.

Aus **Wien** geht uns noch die Nachricht zu, dass daselbst bei dem Semmering-Bergrennen der »Continental-Pneumatic« ebenfalls erfolgreich gewesen ist, indem in der Abteilung schwere Wagen der I., II. und IV. Platz auf »Continental-Automobil-Pneumatic« errungen wurde.

Erfahrungen und Ratschläge.

Beim **Schmieren der Kette, der Lager etc.** des Fahrrades kommt es häufig vor, dass die Hände schwarze Schmutzflächen erhalten, die trotz Anwendung von Wasser und Seife nicht zum Verschwinden zu bringen sind. Wohl hilft Waschen mit Benzin, doch ist diesem Mittel Xylol vorzuziehen, da von demselben viel weniger Flüssigkeit, als bei Benzinverwendung nötig ist und nicht den Uebelstand zeigt, den Händen einen unangenehmen, schwer wegzubringenden Geruch zu verleihen. Auch Flecken von Emailierlack, Oelfarbe, die durch Benzin sehr schwer oder nicht entfernbar sind, verschwinden bei Xylolanwendung.

R.-Sp.

Vermischtes.

Neueste Luftfahrten. Nachdem das kleine Flugmodell des Regierungsrat Hofmann vom Kaiserlichen Patentamt zu Berlin, wie der Erfinder selbst in seiner »Leichenrede« in »Kirchhoff's technischen Blättern« bestätigt hat, zur Erde statt in die Luft geflogen ist, ferner, nachdem der vom Kaiser Franz Joseph und der Stadt Wien so reich mit Geldmitteln versehene Ingenieur Kress statt in die Luft ins Wasser geflogen ist, nachdem ferner selbst der genügende Kleingeld besitzende Santos Dumont in Paris schon verschiedene Havarien mit seinem Ballon erlitten hat, obgleich derselbe noch nicht die halbe Fahrgeschwindigkeit erreichte, welche für einen »lenkbaren« Ballon als Minimum notwendig sein wird, und endlich, nachdem sogar die einfache Ballonfahrt über das Mittelmeer des Grafen Vaulx im Wasser des Mittelmeers statt im Sande der Wüsten Afrikas verlaufen ist, — — wird auf einmal von einer Anzahl journalistischer und sogar fachmännischer Augenzeugen von tadellosgelungenen mehrmaligen Flugversuchen des bis dahin wie das Aschenbrödel geschmähten Erfinders Hermann Ganswindt in Schöneberg b. Berlin be-

richtet, welchen Vorführungen sogar eine Anzahl Generäle in Zivil und auch aktive Stabsoffiziere in Uniform vom grossen Generalstab und den Verkehrstruppen beigewohnt haben. Das vollständig glatte Gelingen der Ganswindt'schen Flugversuche hat die an lauter Misserfolge auf diesem Gebiete gewöhnten Berichterstatter offenbar so verblüfft, dass nach zweimaligem Auffliegen eines Menschen lediglich durch die Flügel des Ganswindt'schen Apparates und ohne Ballon in die Luft die Herren sich schon für befriedigt erklärten und sich nicht mehr die Zeit nahmen, den vom Erfinder vorgeführten dritten Flugversuch abzuwarten, bei welchem sein Apparat lediglich durch den Rotationsschwung seiner leichten Aluminiumflügel sogar das Gewicht zweier erwachsener Personen in die Luft emporgehoben hat. Die Herren Berichterstatter fürchteten offenbar, nicht genug Zeit zum Berichterstellen über misslungene Flugversuche zu behalten. Aber dieser letzte Flugversuch mit zwei erwachsenen Personen, welcher, wie der Erfinder in einem gedruckten Zirkular an seine Geschäftsfreunde mitteilt, jederzeit vor beliebig vielen Zeugen wiederholt werden kann, verschiebt das an sich schon günstig lautende Urteil jener Herren noch ganz ausserordentlich zu gunsten des Erfinders; denn nun ist es sofort klar, dass an Stelle der einen dieser beiden Personen ein die erforderlichen 16 Pferdestärken leistender Motor von demselben Gewicht angebracht werden kann. Solche Motore werden heutzutage schon, wenn auch noch zu einem sehr teuren Preise, hergestellt, sodass dann schon mit diesem Apparat eine komplette lenkbare Flugmaschine fertiggestellt ist, die keinen riesigen Ballonkörper, sondern nur eine kleine Automobilgondel gegen den Wind zu ziehen braucht, folglich auch gegen einen Sturm lenkbar sein muss. Jedenfalls scheint ein Erfinder, welcher eine solche seit Erschaffung der Welt noch nicht dagewesene Erfindung, wie die Ganswindt'sche Flugschraube, so tadellos glatt wie beabsichtigt zum Funktionieren gebracht und auch viele andere Erfindungen mit anerkanntem Erfolg verwirklicht hat, in der That dazu berufen sein, diese Flugschraube auch zu einem ebenso glatt funktionierenden lenkbaren Flugapparat auszugestalten, zumal von ihm experimentell erwiesen ist, dass die zum Heben derselben Last erforderliche Motorkraft proportional der Verlängerung der Flügel geringer sein kann, sodass dazu schon die gar nicht mehr so teuren gewöhnlichen Automotore ausreichen.

Eingesandt.

Erwiderung auf das »Eingesandt« in No. 20 der Bundeszeitung, Seite 284. Wenn das Preisrichter-Kollegium des Lugauer Bezirksfestes auch leider zugeben muss, dass der festgebende Verein »Courier«, Lugau, es übersehen hatte, in der betr. Ausschreibung bekannt zu geben, »dass nur bundesangehörige Vereine in Wettbewerb treten können, resp. dass der I. Preis nur einem bundesangehörigen Vereine zugedacht werden kann«, so verwahrt sich das Preisrichter-Kollegium indess entschieden gegen die vom Radfahrer-Club »Stahlross«, Friedrichsgrün, unberechtigter Weise angewandte Beschuldigung des parteiischen Handelns, denn das Preisrichter-Kollegium hat nach besten Kräften, nach bestem Wissen und Gewissen und streng nach eigener, innerer Ueberzeugung vollauf unparteiisch und unbeeinflusst seines Amtes gewaltet, was schon daraus hervorgeht, dass dasselbe, — eben weil es gänzlich unparteiisch war! — dem Friedrichsgrüner Club 16 Punkte und ihrem bundes- und bezirksangehörigen Vereine »Wanderer«, Alchemnitz nur 13 Punkte anrechnete. Das Preisrichter-Kollegium ging bei der Preisverteilung von der berechtigten und gerechten Ansicht aus (wie dies übrigens wohl selbstver-

ständiglich ist und im Chemnitzer Bezirke bei Bezirksfestlichkeiten stets gehandhabt wird), dass entweder nur bundesangehörige Vereine in Wettbewerb treten können, oder aber, der I. Preis kann stets nur einem bundesangehörigen Vereine zuerkannt werden. Im vorliegenden Falle entschied das Preisgericht in gleicher Weise und stellte dem Radfahrer-Club Friedrichsgrün, weil ohne Verschulden des Preisgerichts der festgebende Verein Lugau einen Formfehler begangen hatte, anheim, binnen einer Stunde gegen den Preisrichter-Urteilsspruch Rekurs zu erheben, wovon indess der Friedrichsgrüner Club keinen Gebrauch machte, sondern sich mit dem Urteile beschied und den ihm zuerkannten 2. Preis annahm.

Dadurch aber ist nun die Angelegenheit für uns endgültig erledigt und wir sind überzeugt, dass auch die geehrte Schriftleitung des Bundesblattes diese Meinung mit uns teilt.

Bedauerlich nur ist, dass solche Vereine nicht dem Bunde beitreten, um als solche dann sich an Wettbewerben zu beteiligen, wo ihre Leistungen dann besser ausgezeichnet werden können, als im entgegengesetzten Falle.

Mit sportlichem Grusse:

Bezirk Chemnitz. **Das Preisrichter-Kollegium.**
Eduard Löchner, Vors. Max Hauffe, Schiedsrichter.

Am. d. Schriftl. Bei diesen Sachverhalte dem Preisrichte vorzuwerfen, es sei parteiisch gewesen, ist allerdings eine grosse Unverfrorenheit. — Eine Lehre aber ergibt sich, Ausschreibungen müssen genau sein. —

Briefkasten.

Bescheidene Anfrage. Haben die Herren der Bezirksleitung in Altenburg wirklich so wenig Zeit oder Lust, mir die gewünschte Antwort zu erteilen, oder — »Takt« — wo bleibst Du? —
Schön.

Wurzen-Grimma. Die Herren des Bezirksvorstandes vom Bezirk Wurzen-Grimma halten es gar nicht für nötig, eine Bezirksversammlung mehr abzuhalten. Es ist wohl gar der Güterzug entgleist?
Ein Bundesmitglied.

Nachtrag der Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

Bezirk Zwickau.

Hierdurch werden die Mitglieder zu der am 7. November, abends 9 Uhr im Speck'schen Gasthof zu Schedewitz stattfindenden **Bezirksversammlung** mit der Bitte um recht zahlreiches Erscheinen nochmals eingeladen. — Am Freitag, den 1. November soll abends 9 Uhr im »Hôtel Wagner« in Zwickau, Bahnhofstrasse eine **Sitzung des erweiterten Bezirksvorstandes** abgehalten werden, und laden wir die werten Bezirks- und Vereins-Vorstandsmitglieder hierzu ebenfalls mit der dringenden Bitte um vollzähliges Erscheinen ein.

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

Nachtrag betreffend Neuanmeldungen.

Bezirk Plauen.

8018. Herm. Heinz, Sticker, Plauen i. V., Forststrasse 106.

Bezirk Leipzig.

8019. Reinh. Grahl, Buchhalter, L.-Lindenau, Lützenerstr. 8, III.



Bekanntmachung des Sportausschusses.

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

Sportplatz Leipzig.

Sonntag, den 27. Oktober, Nachm. 1/2 Uhr

Grosses Bahnwettfahren vom S. R.-B.

 unter Teilnahme des Weltmeisterfahrers **Thadäus Robl**. — Angriff seines Stunden-Weltrecord **65,512 km.** 

Bundesmitglieder zahlen auf Sattelplatz und Tribüne 50 Pfg.