

# Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

X. Jahrg.

Leipzig, 9. November 1901.  
Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

No. 23.

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

№ No. 5752.

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

№ No. 8148.

#### Alle redaktionellen Einsendungen

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

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

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

#### Anzeigen-Bedingungen:

die zweigespaltene Petitzeile 63 Pf.;  $\frac{1}{2}$  Seite M. 80;  $\frac{1}{3}$  Seite M. 45; bei 6 maliger Aufgabe 15%, bei 13 maliger Aufgabe 25%, bei 26 maliger 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, Thomasiusstr. 10.

## Der Sächsische Radfahrerbund, ein radtouristischer Verband.

In den Mitteilungen des Deutschen Touring-Club München schliesst Herr Dr. Ahlers, München, seine hochinteressante Beschreibung einer Radtour durch den Schwarzwald und die Reichslande nach Frankreich mit folgender Betrachtung:

»Ich habe auf dem ganzen Weg, den ich zurücklegte, nur einen einzigen Radtouristen getroffen, d. h. einen Radler, der nicht bloß wenige Kilometer aus den Mauern seines Wohnortes hinausgefahren wäre, um abends wieder zu Hause zu sein — und diesen einzigen traf ich im Gasthaus. Es war zu Heidelberg, er war ein Berliner und behauptete, von Berlin nach Heidelberg geradelt zu sein.

Sollte wirklich die Radtouristik so wenig Jünger der That besitzen? Es wäre schade! Was giebt es schöneres als am frühen Sommermorgen, wenn die Thautropfen an den Halmen blitzen, auf leichtbeschwingtem Rad hinauszueilen in die herrliche Natur, in fast mühelosem Wandern Länder und Städte zu schauen. Abseits von dem lästigen Gewühl der Eisenbahntouristen, unabhängig vom Fahrplan, Gepäckträger und Hotelhausknecht, der zum Morgenzuge wecken soll.

Freilich, die Ansprüche, die man daheim in der Grossstadt zu stellen für unbedingt erforderlich hält, muss man dann und wann beiseite lassen, und man darf es nicht als herzbewegendes Unglück aufnehmen, wenn einmal zur gewünschten Stunde das gewünschte Mittagmahl nicht zur Stelle ist, vielmehr statt seiner auf heisser Landstrasse noch diverse Kilometer bis zur nächsten dürftigen Unterkunft zu konsumieren sind.

Wer mit solchem sich nicht abzufinden weiss, der freilich bleibt besser daheim im gewohnten Gleichmass seines Alltagslebens: Wer ihn aber einmal erfasst hat, den Reiz des Wanderns, den wird es mit

jedem jungen Jahr, wenn die Strahlen der Frühlingssonne den Schnee von der Landstrasse hinweggelockt haben und die Bahn wieder frei liegt zu wirbelnder Fahrt, unwiderstehlich hinausziehen in die Ferne zu freiem fröhlichen Wandern auf flinkem Rad.«

Aus eigener Erfahrung müssen wir die Frage, ob denn die Radtouristik so wenig Jünger der That zähle, leider bejahen. Mit der Herausgabe von Tourenbüchern und Karten seitens der Verbände, mit der Veröffentlichung von Reisebeschreibungen in den Sportzeitungen ist es eben noch nicht gethan, hiermit allein wird eine wesentliche Förderung des Wanderfahrens noch nicht erzielt werden. Die zu erreichen, ist es nötig, dass die Verbände ihre Mitglieder aufs Rad und zur Fahrt locken durch Veranstaltung gemeinsamer Wanderfahrten. Hiermit haben wir im nunmehr zu Ende gehenden Jahre bereits begonnen mit unseren Fahrten nach Schwarzenberg und Bad Elster, die sich recht reger Teilnahme zu erfreuen hatten. Solcher Fahrten werden im nächsten Jahre mehr zu veranstalten sein, daneben aber auch Fahrten von mehr als nur einem Tage und über grössere Strecken. Es können gemeinsame Fahrten nach dem Harz, dem Kyffhäuser, in den Thüringer Wald, ins Thal der Saale und das des Mains, ins Fichtelgebirge, in die Fränkische Schweiz, durch das Vogtland, das Erzgebirge, in den Spreewald, ins Lausitzer- und Zittauer Gebirge, ins Riesengebirge u. s. f. unternommen werden.

Diese Touren, wohl ausgearbeitet und gut vorbereitet, werden sicher ihre Teilnehmer finden, sind es deren anfangs nicht viel, nun so sind es wenig, mit der Zeit wird sich ihre Zahl schon mehren, denn mehr wie alle sonstige Anregung wirkt das lebendige Beispiel, das die Teilnehmer geben und ihr Bericht von den gehaltenen Genüssen nach beendeter Fahrt.

Wir dürfen überzeugt sein, dass wir mit dieser Thätigkeit so manchem Bundeskameraden nach dem Herzen handeln, ihm einen längst gehegten Wunsch erfüllen, und dass wir mit diesen Veranstaltungen nicht nur wieder den jüngeren und jüngsten unserer Mitglieder etwas bieten, sondern gerade den Männern in reiferen Jahren, und die sind es doch, die das Rückgrat des Bundes bilden. Unsere jungen Fahrer, welche wohl in erster Linie ein Interesse am Bahnwettfahren haben, sind uns ebenso liebe Mitglieder, wie die älteren, aber einen ausschlaggebenden Einfluss ihnen allein einzuräumen, dürfte wohl in Zukunft nach den z. Z. herrschenden Ansichten über das Radfahrwesen an sich zu weit führen. Daher soll nächstens erwogen werden, ob sich nicht etwa unser Bund von dem Bahnwettfahren überhaupt zurückzieht. Obgleich dieser Gedanke aufs wärmste zu empfehlen ist, so kann dieser sich nur allmählich bei uns Bahn brechen, genau, wie sich diese Frage in den anderen Verbänden zeitgemäss entwickelte. Das Bahnwettfahren an sich gänzlich fallen zu lassen, würde vorläufig in vielen Kreisen einen

berechtigten Widerspruch finden, jedoch wäre sehr wohl zu erwägen, ob offiziell von Seiten unseres Bundes dasselbe weiter gefördert werden soll, oder ob es nicht besser wäre, das Rennwesen den Bezirken allein zu übertragen.

Die Meisterschaft des Bundes im Bahnwettfahren kann vielleicht mit der Zeit durch andere Veranstaltungen ersetzt werden, alle weiteren Rennen können bezirksseitig auf den Sportplätzen in Leipzig, Dresden, Werdau, Zittau, Bad Elster usw. entsprechend veranstaltet werden. Einmal zu sehen, wer im eigenen Bezirke, in dem man einander kennt, mit einander befreundet ist, der schnellste Fahrer ist, hat ja wohl Interesse.

Will man in den Bezirken und Vereinen rennen, so ist dagegen gar nichts einzuwenden, der Bund aber mag mit der Zeit seine Aufgabe suchen in der Pflege des Wanderfahrens, er möge sich daher gestalten zu einem rein radtouristischen Verbands. Es wird das voraussichtlich zu seinem Heile sein. B.

## Der Bezirk Leipzig am 30. Oktober 1901.

Zehn Jahre Arbeit,  
Neue Thaten und Wahrheit helfen zum Ziel —  
Der Mühe Fleiss bringt Ehr' und Preis  
Und Freuden viel. —

Wohl selten hat eine Vereinigung im Laufe der Zeit mit soviel wechselnden Fällen in Freud' und Leid Erfahrung machen müssen, als der Bezirk Leipzig. Wenn auch der ihm Fernstehende diese Ansicht nicht ganz teilt und mit Kopfschütteln antworten möchte, so ändert das doch an der Thatsache nichts. In den ersten Jahren des Bestehens des Sächsischen Radfahrer-Bundes hatte sich der Bezirk Leipzig als wirksamste Stütze desselben ausgebildet, er war der Hort und Hüter der geschäftlichen Thätigkeit, er war die Zentrale, welche Agitatoren ausbildete und in Sachsens schöne, weite Gaue entsandte. Aus ihm sind uns allen wohlbekannte Männer hervorgegangen, die heute noch unentwegt, unverdrossen und uneigennützig teils dem Bezirk dienen, teils dem Bundesvorstand angehören. Die soviel gerühmte und gepriesene sächsische Gemütlichkeit zog auch in die Mauern des Bezirks ein und die ersten Jahre können manche heitere Episode erzählen und manches freudige Ereignis berichten, welches in der grossen Familie des Bezirks passiert war. Doch nicht nur in gesellschaftlicher Beziehung verstand man es, im Bezirk seine Mannen zu sammeln, auch zu ernster Beratung kamen sie zusammen und der geistige Gedankenaustausch, das dadurch geförderte Bewusstsein einer hehren Sache zu dienen, das Radfahren als Mittel zum Zweck zu benutzen, um in deutscher Vaterlandsliebe Geist und Körper zu stählen, das sind die Ursachen, die dem Bezirk immer neue Anhänger zuführten und hoffentlich ist der Augenblick nicht mehr fern, in welchem wir das tausendste Mit-

glied in unserer Mitte aufnehmen. Der Bezirk Leipzig hat dadurch nicht nur den Beweis seiner Existenzberechtigung erbracht, sondern auch gezeigt, dass er sich eine Stellung im öffentlichen Leben gesichert hat, welche ihn mit Stolz auf die Vergangenheit und mit frohen Hoffnungen in die Zukunft blicken lässt.

Zu den Glanzpunkten seiner Veranstaltungen zählt unter vielem auch das jährliche Stiftungsfest. Der Tag, an welchem man möglichst alle Mitglieder mit ihren Angehörigen zusammenrief, um ihn durch eine würdige und erhebende Feier, verbunden mit den verschiedensten Veranstaltungen in sportlicher und gesellschaftlicher Beziehung zu begehen. Die Stiftungsfeste der letzten Jahre haben sich nun fast gegenseitig überboten und vor eine schwere Aufgabe war das Festkomitee unter der Leitung des Herrn O. Bedrich gestellt, da man naturgemäss an eine Jubilarfeier besondere Ansprüche stellte.

Aber selbst die hochgespanntesten Erwartungen wurden nicht nur erfüllt, sondern vielleicht noch übertroffen, denn die Vorarbeiten waren in jeder Beziehung so vollendet durchgeführt, dass der Erfolg nicht ausbleiben konnte.

Für diesmal war es der grosse Saal mit den vielen Nebenräumen im Zoologischen Garten, welcher in tausendfachem Lichterglanz erstrahlte, um all' die Festteilnehmer aufzunehmen. Abgesehen von der Fahrfläche, welche im Saale abgesteckt war, war der Saal in allen Teilen voll besetzt, möge diese zahlreiche Teilnahme dem Festkomitee im besonderen und dem Bezirk im allgemeinen ein Beweis sein für das auch nach 10 Jahren noch treue Zusammenhalten der Mitglieder und für das innige Hand in Handgehen mit dem dem Radsport huldigenden Publikum. Es ist

immer eine besondere Genugthuung und eine gewisse Freude für die veranstaltende Gesellschaft, wenn sie sich in ihren Bestrebungen durch allseitige Teilnahme unterstützt sieht. Und nun will ich mich dem Feste selbst zuwenden und mit Behagen noch einmal aus dem Freudenbecher kosten, der am Festabend schier unerschöpflich schien.

Empfangen von den herrlichen Weisen des Wagner'schen Einzugsmarsches, dem sich die Jubelouverture von Weber anschloss, welche in meisterhafter Weise vom Musikkorps des Kgl. Sächs. Feld-Artillerie-Reg. No. 77 unter Leitung des Herrn Stabstrompeters Kurts wiedergegeben wurden, brachte der Abend als erste sportliche Darbietung den »Begrüßungs-Bannerreigen«. Wir haben schon manchen Reigen fahren sehen, schon manchmal die Originalität eines Reigens bewundert, aber in dieser Zusammenstellung hat unser verehrter Herr August Teichmann, Vorsitzender des Radfahrer-Clubs Leipzig-West, einen Reigen geschaffen, welcher so ungeteilten, allseitigen Beifall fand, dass er wiederholt gefahren werden musste. Dank dem Leiter dieser Reigenfahrertruppe, Dank allen wackeren Mitfahrern, welche die vielen Mühen nicht gescheut haben, um diese herrliche Darbietung uns zu bringen. Der Dank gilt in erster Linie den beteiligten Vertretern des R.-V. »Schwalbe«-Leipzig 1892, R.-Cl. »Falke«-Leipzig, R.-Cl. »Leipzig-West«-Plagwitz, R.-Cl. Möckern, R.-Cl. Zwenkau und des Bezirks Leipzig. In Anerkennung der wirklich grossartigen Leistungen stiftete der Bezirk Leipzig den beteiligten Vereinen Erinnerungsschleifen für die Banner.

Demnächst entbot der Bezirksvertreter Herr Rich. Seyffarth den Anwesenden die herzlichsten Begrüßungsworte, welche in einem allseitig aufgenommenen dreifachen »All Heil« ausklangen auf unsere allverehrte Majestät Kaiser Wilhelm II. und unseren geliebten Landesvater König Albert von Sachsen.

Nachdem dann das Bundeslied verklungen, begeisterte Herr Lehrer Baumann die Festteilnehmer durch seinen markig gesprochenen Prolog. Von Herzen kommend, zu Herzen gehend schilderte er in beredten Worten die Weihe des Tages und die hohe Feier des Festes. Hieran schloss sich die offizielle Einführung der am Feste teilnehmenden Banner durch Deputationen; wahrlich eine stattliche Anzahl, und unser verehrter Herr Präsident Wäntig-Haugk benutzte diese Gelegenheit, um dem Bezirk Leipzig im Auftrage des Bundesvorstandes die herzlichsten Gratulationen zu entbieten. All' die Vereine aufzuzählen, welche sich diesem Glückwunsche anschlossen, gestattet mir weder Raum noch Zeit; nur erwähnen möchte ich die freundschaftlichen Worte des Herrn Gehrig, welcher im Auftrage des R.-V. »Nordstern«-Leipzig dem Bezirk Leipzig einen Bannernagel widmete mit der Clubdevise:

Einer für alle,  
Alle für einen!  
In Treue fest  
Bis zuletzt.

Das darauf folgende Musikstück leitete den zweiten Teil ein und gab dem II. Bezirksvertreter Herrn Willi Catterfeld dann Gelegenheit in beredten Worten der dankbaren Zuhörerschaft ein Bild von der Entwickelung

des Bezirks Leipzig zu entrollen bis zum heutigen Tage. Dank den Herren Baumann, Gehrig und Catterfeld für ihre wohlgemeinten, zu Herzen gehenden Worte, mögen sie im Bezirk Wiederhall finden und demselben neue, treue Anhänger schaffen.

Die Ausschreibung zum Konkurrenz-Reigenfahren hatte drei Vereine an den Start gebracht, von denen in letzter Minute der R.-Cl. Zwenkau in liebenswürdigster Weise sich entschloss, den Reigen durch Damen- und Herren-Mitglieder auszuführen. Wenn auch die einzelnen Uebungen sich in gewissen Grenzen bewegten, so waren doch einzelne wohlstudierte Nüancen von so vollendeter Durchführung, dass sie allseitig berechtigten Beifall fanden.

In schärfere Konkurrenz traten der R.-Cl. Leipzig-West und der R. Cl. »Glück auf«-Schedewitz-Bockwa. Die Leistungen beider Vereine waren sehr gute zu nennen und nur mit Recht kann man dem Preisgericht beistimmen, wenn es die Leistungen beider Vereine gleich hoch wertete, lediglich einige Formsachen, wie das Fahren ohne Signal mögen dem R.-Cl. »Glück auf« den ersten Preis zugetragen haben. Jedenfalls wurde der erste Preis so heiss umstritten, wie selten in einem Fahren und eine Ehre und ein Vergnügen kann es nur sein mit gleichwertigen Gegnern zu kämpfen; Diese Konkurrenz hat uns aber wieder gezeigt, dass man sehr wohl in der Lage ist, noch wieder neue Ideen zu finden und durchzuführen und dass wir weiter vielleicht ausgedehntere Leistungen noch erwarten dürfen.

Die darauf folgenden 2 Musikstücke beschlossen den zweiten Teil und die Göttin Terpsichore forderte ihre Rechte.

Endlos hatte die Polonaise die Paare zum Ball gefordert, über 500 waren es an der Zahl, als vor Beginn des Tanzes unser verehrter Herr Horst Wolff das Wort ergriff um seine Anerkennung für die Aufbietungen des Abends und für die Leistungen des Bezirkes auszusprechen. Seine begeisterten Worte fanden Wiederhall in allen Herzen und noch ein Akt der Pietät vollzog sich darnach, bevor der Ball in seine Rechte trat. Unser verehrter Richard Seyffarth liess es sich im Einverständnis mit den Bezirks-Mitgliedern nicht nehmen, diejenigen anwesenden Herren, welche auf eine zehnjährige Mitgliedschaft zurückblicken konnten, eine Erinnerungs-Medaille zu überreichen mit der Bitte, dem Bezirk auch fernerhin treu beizustehen. Für die überaus liebenswürdige und uneigennützig Unterstützung des Herrn Helbing bei dieser Gelegenheit besten Dank. Darnach begann der Ball.

Wenn auch im Anfang die Beteiligung eine etwas zu starke gewesen sein mag, so glaube ich doch sicher, dass in den frühesten Morgenstunden (gegen 5 Uhr) es sich noch sehr schön tanzen lies. Wer weiss es?

Jedenfalls dürfte diese Veranstaltung nicht nur zu den gelungenen, sondern vielleicht zu den gelungensten des Bezirks Leipzig gezählt werden.

Wollen wir hoffen und wünschen, dass dem Bezirk noch viele solche hoffnungsreiche Abende beschieden sein mögen unter der jetzigen Leitung.

All Heil!

F.



## Nachtübung des Bezirks Pleissenthal.

Der Bezirk veranstaltete am Sonntag, den 27. Oktober 1901 innerhalb des Bezirks ein Kriegsspiel, an welchem sich über 100 Mitglieder beteiligten.

Der Bezirk war in zwei Abteilungen geteilt, in eine Süd- (blaue Armee) und in eine Nordpartei (rote Armee). Zu ersterer gehörten die Vereine Lichtentanne, Stenn, Ebersbrunn und Hirschfeld als Gast, zur Nordpartei alle anderen Vereine des Bezirks.

Der Uebung lag folgende Idee zugrunde: Eine rote Armee hat die nördliche Grenze Sachsens überschritten, die ihr entgegenstehenden blauen Truppen nach Altenburg (ist Festung) zurückgedrängt, am 26. Oktober Altenburg eingeschlossen und ist im weiteren Vormarsch nach Crimmitschau-Werdau begriffen. Die blauen Streitkräfte sind teils in Altenburg eingeschlossen, teils auf der Linie Zwickau-Lengenfeld zurückgedrängt. Die auf dem Rückzuge begriffenen blauen Streitkräfte lassen in Lichtentanne-Stenn eine Pionier-Abteilung sowie eine Radfahrer-Abteilung zurück, erstere um die Bahnstrecke Lichtentanne, sowie den Strassenkreuzungspunkt Weissenbrunn-Zwickau zu zerstören. Die Radfahrer-Abteilung ist den Pionieren zum Schutz beigegeben und hat das Gelände Brand-Weissenbrunn-Lichtentanne besetzt. Die im Vormarsch begriffene rote Armee — deren Avantgarde zwischen Crimmitschau-Werdau steht — hat eine starke Kavallerie-Abteilung auf der Strasse nach Reichenbach und eine starke Radfahrer-Abteilung nach Steinpleis vorgeschickt, erstere, um über die Strasse nach Reichenbach und Lengelfeld aufklärend vorzugehen, letztere um den Feind, von dem man weiß, dass er sich noch in Lichtentanne, Stenn aufhält, zu sichten und mit ihm in Fühlung zu bleiben.

Die am 27. Oktober gegen 5 Uhr nachmittags nach Weissenbrunn vorgetriebenen Patrouillen melden, dass eine starke feindliche Abteilung Weissenbrunn besetzt halte und höchstwahrscheinlich bemüht sei, die Strasse Weissenbrunn-Zwickau zu zerstören. Eine nach Lichtentanne auf den Lichtentanner Fussweg vorgeschickte Patrouille meldet, dass die Wasserwerke von Lichtentanne stark besetzt sind und der Feind darüber sei, die Bahnstrecke Werdau-Zwickau sowie die Wasserwerke zu zerstören. Eine nach Brand vorgeschickte

Patrouille meldet ebenfalls, dass die Strasse Brand-Lichtentanne stark besetzt sei.

Der Führer der Abteilung giebt nun den Befehl, den Feind von drei Seiten anzugreifen und sendet eine starke Abteilung über Brand, eine zweite über Steinpleis — Weissenbrunn — während der Führer selbst mit einer Abteilung über Thauhof dem Feinde den Rückzug verlegen will.

Gegen  $\frac{1}{2}7$  Uhr abends rücken sämtliche Abteilungen vor, die erste über Brand in scharfem Tempo, um gleichzeitig mit der zweiten Abteilung angreifen zu können. Vor Weissenbrunn angekommen, sehen sich beide Abteilungen dem die ganze Strasse Brand-Lichtentanne besetzt haltenden Feinde gegenüber (ein imposanter Anblick, da die Zahl der Laternen massgebend war)

Es hatte ganz den Anschein, als wolle der Gegner (blau) noch einmal dem Feinde seine ganze Stärke zeigen, um dann im Dunkel der Nacht zu verschwinden. Die blaue Abteilung hatte ihre Aufgabe, die Strassenkreuzung sowie die Bahn zu zerstören, gelöst und zog sich auf ihre Avanciergarde, welche bei Ebersbrunn stand, zurück. Der so schön eingeleitete Angriff der roten Partei musste scheitern, da die Gegenpartei den Strassenkreuzungspunkt aufgerissen und durch Verhaue verlegt hatte und demzufolge die rote Partei »Halt« machen musste.

Die vom Führer der roten Abteilung über Thauhof geplante Umgehung hätte die blaue Partei vernichten müssen, wenn der Angriff von Weissenbrunn eine Viertelstunde eher erfolgte, denn dann wäre das Zerstörungswerk noch nicht beendet gewesen, auch hätte dann die blaue Abteilung, einmal ins Gefecht verwickelt, nicht so schnell fortkommen können und die Uebung dadurch eine ganz andere Wendung erhalten.

Gegen  $\frac{1}{2}8$  Uhr war das Spiel beendet, beide Parteien versammelten sich in Schott's Gasthof, Lichtentanne, woselbst Kritik abgehalten wurde.

Noch lange sassen die Kameraden beisammen, um dies oder jenes Erlebnis auszutauschen.

Erst spät eilten die Letzten ihren heimatlichen Penaten zu mit dem Bewusstsein, einen schönen Abend verlebt zu haben. Heil!

Ad. Schön.

## Herz und Lungen.

Von F. Kallenberg.

Keine körperliche Uebung nimmt so anhaltend und erschöpfend die Mitarbeit des Herzens und der Atmungsorgane in Anspruch als das Radfahren; Herzmuskel und Lungen aber bedeuten den ganzen Inhalt des physischen Lebens des Menschen, ihr Zustand bedingt Gesundheit, Siechtum oder Tod.

Es war daher nur natürlich, dass man dem Verhalten jener wichtigen Organe die grösste Aufmerksamkeit zuwandte, sobald man ihren hervorragenden Anteil an der Bethätigung des Radfahrersports erkannt und insonderheit mitunter eine abnorme Pulsfrequenz beobachtet hatte.

Der Mechanismus des Herzens zeigt folgende Leistungen: Im voll ausgebildeten menschlichen Körper beträgt die Pulsthätigkeit durchschnittlich 70 Schläge in der Minute. Es ist jedoch keine Abnormität, wenn der Puls hinter 60 zurückbleibt oder 80 übersteigt. In der Regel arbeitet das Herz in entwickelten, muskulösen Menschen mit starken und langsamen, — in schwächeren, mit mehr Fett ausgestatteten, mit leiseren und rascheren Schlägen.

Die Pulsationen beim Menschen differieren auch bekanntlich mit den Meereshöhen. So fühlt man in den Tropen in derselben Erhebung Atembeschwerden,

in welcher die Bergluft hierzulande sich erst zum Genuss gestaltet.

Die Arbeit des menschlichen Herzens kommt dem Heben eines Gewichtes von 125 Tonnen binnen 24 Stunden gleich. Die Steigerung dieser Leistung unter dem Einfluss von Alkohol in verschiedenen Quantitäten ist oft ausserordentlich gross und gefahrbringend. Hieraus geht überzeugend hervor, wie wichtig es für den Rad- und hauptsächlich den Wanderfahrer ist, Wein, Bier und noch stärkere Spirituosen möglichst zu meiden, denn sie setzen nicht allein die Leistungsfähigkeit, sondern auch das Vergnügen der Fahrt auf ein Minimum herab.

Man hat Berechnungen angestellt, um das Arbeitspensum des Herzens in Meilen auszudrücken. Vorausgesetzt, dass das Herzblut mit jedem Pulsschlage in der Proportion von 69 Schlägen in der Minute hervorgeht und die Sprungweite von 3 Meter zuverlässig ist, so würde die Meilenleistung des Blutlaufes 205 Meter pro Minute betragen, 7 Meilen in der Stunde, 168 Meilen pro Tag, 61320 Meilen im Jahre, 5150880 Meilen während einer Lebensdauer von 83 Jahren. Die Zahl der Pulsschläge aber in einem solch' langen Zeitraume würde 2869776000 Tempiergebnisse ergeben.

Herz und Lungen stehen bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit im engsten Zusammenhange; Herzklopfen bedingt Atemnot, freier, leichter Atem ruhigen Puls. Stechen auf der Brust und Atemlosigkeit bedeuten für den Radfahrer den bestimmten Befehl zum Absetzen oder mindestens Verlangsamung des Tempos.

Man soll immer durch die Nase bei geschlossenem Munde atmen und wenn das nicht möglich ist, zu Fuss gehen. Während des Atmens sind die Lungen derjenige Teil des Körpers, welcher einer Erkältung

zunächst ausgesetzt ist; um daher Katarrh und schlimmeres zu vermeiden, muss denselben die Luft in etwas temperiertem Zustande zugeführt werden; es geschieht dies mittelst Atmens durch die Nase.

Die Lungen figurieren aber auch als *Entrée libre* für infusorische Krankheitserreger, welche durch sie so rasch und unmittelbar wie durch kein anderes Organ des Körpers Zutritt zum Blute haben, und auch hierbei wirkt das Atmen durch die Nase zum guten Teil vorbeugend.

Das Training des Radfahrens ist unvollkommen und einseitig, wenn es sich auf die systematische Entfaltung und Ausbildung der Muskeln beschränkt und nicht auch der Technik des Atmens ihr Augenmerk zuwendet.

Viele Radfahrer halten, gleichwie bei momentanen anderen Kraftanstrengungen (z. B. Hantelturnen) den Atem an, während sie den letzten Teil einer Anhöhe forcieren, einen Kameraden oder ein Fuhrwerk überspurten wollen. Das ist ganz verkehrt und kann einen Herzschlag herbeiführen.

Je grösser die Anstrengung, desto tiefer muss geatmet werden! Der Durchschnittsmensch atmet regulär 20 mal in der Minute, respiriert einen Kubikfuss Luft alle  $5\frac{1}{4}$  Minuten oder 274 Kubikfuss binnen vierundzwanzig Stunden.

Alles in allem: Herz und Lungen seien dem Radfahrer, der ihre Wichtigkeit erkannt hat und dementsprechende Kontrolle über sie ausübt, der sicherste Massstab für seine Leistungsfähigkeit; wer sich nach dieser Richtung hin kein Veräumnis zu schulden kommen lässt, dem wird das Radfahren beständig eine Quelle der Erfrischung und reiner Freuden sein!

»Der deutsche Radfahrer«, Stuttgart.

## DANK!

Der Festausschuss des Bezirks Leipzig nimmt, nachdem das Stiftungsfest in hervorragender Weise verlaufen ist, Gelegenheit, allen denen, die zum Gelingen des Festes durch zahlreichen Besuch beigetragen haben, hiermit verbindlichsten Dank auszusprechen.

Ganz besonders verfehlen wir nicht, den Herren und Vereinen zu danken, die durch hervorragende Stiftungen und Unterstützung zum Wohlgelingen des Festes beigetragen haben.

Dank dem gütigen Besuch der Bundesvorstands- und Sportausschussmitglieder, mit den beiden hochverehrten Herren Präsidenten an der Spitze. Dank dem Preisgericht für seine mühevollen und schwierigen Arbeit, deren es sich gerecht entledigte. Dank den auswärtigen Bezirken, Vereinen und Mitgliedern für die gesandten Glückwünsche.

Einem jeden einzeln für seine Verdienste hier zu danken, würde zu weit führen, darum an dieser Stelle nochmals allen, allen für ihre thatkräftige Unterstützung zum Wohlgelingen des Festes verbindlichsten und aufrichtigsten **Dank**.

Wollen wir hoffen und wünschen, dass durch dieses in allen seinen Teilen glänzend verlaufene Stiftungsfest das Interesse und die Liebe zu unserem Bezirk und Bund in jedem Mitgliede von neuem erwache und dass ein jeder nach wie vor treu zu uns halten wird.

Mit treudeutschem All Heil!

Bezirksvorstand und Festausschuss des Bezirks Leipzig.

Rich. Seyffarth, I. Bezirksvertreter. Otto Bedrich, Festausschussvorsitzender.



## Amtlicher Teil.

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

**Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.**

Verwaltungsstelle: **Waentig-Haugk**, geschäftsführender Vorsitzender; **Richard Seyffarth**, 1. Schriftführer; **Friedrich Pfost**, Bundes- und Zeitungszahlmeister; **Robert Weniger**, 1. Vorsitzender des Sportausschusses.

Eingeschriebene Briefe, Wertsendungen, Geldsendungen, Neuanmeldungen, Wohnungsveränderungen sind zu richten an Herrn Friedrich Pfost, Leipzig, Thomasiusstrasse 10.

## Bekanntmachungen des Bundes-Vorstandes.

### Nächste Bundesvorstands-Sitzung.

Donnerstag, den 21. November 1901, abends 8 Uhr, im Hotel „Stadt Nürnberg“, Leipzig, Bayerschestr. 8/10.

## Ausserordentliche Bundesversammlung und Sitzung des erweiterten Bundesvorstandes.

Die Sitzung des erweiterten Bundesvorstandes (Bezirksvertretertag) soll **Sonntag, den 19. Januar 1902** zu Meissen stattfinden und laden wir alle Bundesvorstandsmitglieder, Bezirksvertreter, sowie Bundeskameraden dazu ein. Das Erscheinen eines jeden Mitgliedes des erweiterten Bundesvorstandes ist unbedingt nötig, da gerade dieser Tage der wichtigste des ganzen Bundes ist.

Wir ersuchen, die zu stellenden Anträge etc. bis spätestens den **16. Dezember** an unsere Geschäftsstelle, Leipzig, Hohestr. 48, I. schriftlich einzureichen, damit wir deren Veröffentlichung noch rechtzeitig in der Bundeszeitung bewirken können.

**Der Bundesvorstand des Sächs. Radf.-Bundes.**  
Waentig-Haugk, Vorsitzender.

### Für die Herren Bezirksvertreter.

Wir machen die Herren Bezirksvertreter darauf aufmerksam, dass die satzungsgemässen **Bezirks-Hauptversammlungen** in den Monaten Januar und Februar stattfinden müssen, und bitten wir, dieselben baldmöglichst festzusetzen, da zu denselben, wenn nötig, ein Mitglied des Bundesvorstandes zugegen sein wird. **Tag, Zeit und Ort** bitten wir dem Bundesvorstande mitzuteilen.

**Der Bundesvorstand des Sächs. Radf.-Bundes.**  
Waentig-Haugk, Vorsitzender.

### 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 **Wohnungs-Veränderungen** etc. sofort unter Angabe der Mit-

gliedsnummer 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.

No. 8020—8024.

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

#### Bezirk Bautzen.

8020. Herm. Schramm, Gastwirt, Hainitz No. 23.  
8024. Aug. Wobst, Dekorationsmaler, Bautzen, Rosengasse 26.

#### Bezirk Dresden.

6566. (Alte Nummer) Hans Kleeberg, Buchhalter, Dresden A, Blumenstrasse 12.  
5521. (Alte No.) Albert John, Hutmacher, Dresden, Freiburgerplatz 19, II.  
8025. Frau Helene Waentig-Haugk, Dresden-Blasewitz, Weststrasse 3.

## Bezirk Leipzig.

4313. (Alte No.) Walter Tratz, Kaufmann, L.-Neustadt, Ludwigstrasse 14.  
 4422. (Alte No.) Hans Bauer, Kaufmann, Leipzig, Simsonstr. 3.  
 4931. „ Aug. Herre, Schornsteinfegermstr., L.-Plagwitz, Zimmerstrasse.

## Bezirk Pleiessenthal.

8022. Kurt Petzold, Restaurateur, Reuth b. Neumark.

## Bezirk Wurzen-Grimma.

8021. Otto Fleck, Restaurateur, Nerchau b. Trebsen.

## Bezirk Zwickau.

8023. Ewald Schmidt, Gasthofsbes., Zwickau, Vorderneudörfel.

## Bekanntmachung des Sportausschusses.

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

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

- a) **Gasthöfe und Hotels.** Hermann Schramm, Gastwirt, Hainitz b. Bautzen zur Pilgerschänke.  
 b) **Gastwirtschaften** (Einkehrstellen): Otto Fleck, Nerchau, Café und Weinstube.  
 c) **Reparatur-Werkstätte:** Ernst Eisold, Fahrradhandlung, Neustadt i. S.

### Zur gefl. Beachtung!

Alle Angelegenheiten und Auskünfte des Bahnwettfahrens des S. R.-B. am Sonntag den 27. Oktober betreffend, werden bis spätestens den 15. November d. J. durch die Geschäftsstelle Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48 ihre Erledigung finden, spätere Eingänge können nicht berücksichtigt werden. Die zurückzuzahlenden Startgelder an alle die Herren Renner, welche keinen Preis errungen haben, sind ebenfalls bei obiger Adresse in Empfang zu nehmen.

### Bekanntmachung.

Die Sitzung des **Sportausschusses** findet Sonnabend, den 30. November in Leipzig, Hotel »Stadt Nürnberg«, Bayersche-strasse 8—10 statt. Beginn der Sitzung punkt 7 Uhr abends.

**Anträge zu dieser Sitzung** sind spätestens den 25. November an unsere Geschäftsstelle, Leipzig, Hohestrasse 48 schriftlich einzureichen.

### An die Herren Bezirks- und Vereinsfahrwarte.

Hierdurch ersuche ich die Herren Fahrwarte die vorstehenden Bekanntmachungen im eigenen Interesse und im Interesse einer erspriesslichen Arbeit im Bunde fernerhin zu beachten.

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

## Rennfahrwartsamt.

Ergebnisse des am 27. Oktober 1901 auf dem Sportplatz zu Leipzig stattgefundenen Bundes-Bahnwettfahrens:

- Ermunterungsfahren** über 2000 m. 3 Vorläufe über 1000 m.
  1. Vorlauf: Georg Ufer, Leipzig; Rich. Diedemann, Leipzig-Plagwitz. Zeit: 1 Min. 35<sup>4</sup>/<sub>5</sub> Sek.
  2. „ Richard Rosenlöcher, Dresden; Hans Böttner, Leipzig. Zeit: 1 Min. 43 Sek.
  3. „ Walter Lorenz, Leipzig-Kleinzschocher; Paul Kemnitz, Böhlitz-Ehrenberg. Zeit: 1 Min. 37<sup>2</sup>/<sub>5</sub> Sek.
 Entscheidungslauf über 2000 m: 1. Richard Diedemann, Leipzig-Plagwitz; 2. Georg Ufer, Leipzig; 3. Richard Rosenlöcher, Dresden. Zeit: 3 Min. 55<sup>1</sup>/<sub>5</sub> Sek.
- Meisterschaftsfahren** des Sächsischen Radfahrer-Bundes über 5000 m. 2 Vorläufe über 1000 m.
  1. Vorlauf: Woldemar Lieber, Dresden; Bruno Oppermann, Leipzig; Curt Rosenlöcher, Dresden. Zeit: 1 Min. 55 Sek.
  2. „ Oswin Kuntze, Leipzig-Connwitz; Richard Rosenlöcher, Dresden; Georg Ufer, Leipzig. Zeit: 1 Min. 55 Sek.
 Entscheidungslauf über 5000 m: Woldemar Lieber, Dresden; 2. Bruno Oppermann, Leipzig; 3. Oswin Kuntze, Leipzig-Connwitz. Zeit: 8 Min. 42 Sek.  
 Den Führungspreis zu diesem Fahren errang sich Curt Rosenlöcher, Dresden.
- Mehrsitzefahren** über 3000 m. Zu diesem Rennen starteten nur 2 Paare.  
 Als Sieger gingen hervor: Georg Ufer und Bruno Oppermann, Leipzig. Zeit: 4 Min. 7 Sek.
- Vorgabe-Fahren** über 2000 m. 14 Mann am Start.
  1. Oswin Kuntze, Leipzig-Connwitz. vom Mal; 2. Woldemar Lieber, Dresden, 20 m Vorgabe; 3. Gustav Hauf, Leipzig, 40 m Vorgabe. Zeit: 2 Min. 54<sup>1</sup>/<sub>5</sub> Sek.
- Dauerfahren über 25 km** ohne Schrittmacher. 15 Mann am Start.
  1. Bruno Oppermann, Leipzig; 2. Oswin Kuntze, Leipzig-Connwitz; 3. Woldemar Lieber, Dresden; 4. Richard Diedemann, Leipzig-Plagwitz; 5. Curt Rosenlöcher, Dresden. Zeit: 43 Min. 3<sup>4</sup>/<sub>5</sub> Sek.
 Den Führungspreis sicherte sich Bruno Oppermann, Leipzig mit 29 Runden.
- Vereinsfahren** des Radfahrer-Club Leipzig-West 3000 m.
  1. Rathner, 2. Flemming, 3. Preussner. Zeit: 4 Min. 51<sup>1</sup>/<sub>5</sub> Sek.
 Die Preisverteilung fand abends 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr im Gesellschafts-Saale des Restaurant »Sportplatz« unter Beteiligung einer ziemlichen Anzahl Bundes- und Sportkameraden statt.

Auch an dieser Stelle will ich nicht unterlassen, allen den Herren Bundes- und Sportkameraden, welche die Liebenswürdigkeit hatten unserem Rufe zu folgen, und uns an diesem Tage durch ihre Unterstützung hilfsbereit zur Seite standen, hiermit den innigsten und herzlichsten Dank darzubringen.

Franz Pröhl, Rennfahrwart.

## Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

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

### Bezirk Chemnitz.

**Fahr-Ausschuss des Bezirks Chemnitz.** Das Herbstrennen am 27. Oktober brachte folgende Resultate: Hauptfahren über 2000 m. 1. Karl Görner 3 Min. 19<sup>2</sup>/<sub>5</sub> Sek. 2. Oskar Haap. 3. Paul Müller. — Hindernisfahren über 1000 m. 1. Oskar Haap, 2 Min. 14 Sek. 2. Paul Müller. 3. Carl Görner. Langsamfahren über 180 m. 1. Gustav Schneider, 5 Min 11<sup>4</sup>/<sub>5</sub> Sek. 2. Arno Saupe. 3. Emil Türk.  
Gustav Schneider, I. Bezirksfahrwart.

Die nächste **Bezirksversammlung** findet am Dienstag, den 12. November abends 9 Uhr im Bundesrestaurant »Oberbayrische Gebirgsschänke« statt. Um zahlreiches Erscheinen wird ganz besonders ersucht.  
Gustav Schneider.

### Bezirk Dresden.

**R.-Cl. „Habicht“, Dresden.** Jeden Dienstag Abend 9 Uhr Sitzung im Hôtel und Restaurant »Albertsburg«. Gäste willkommen. In der Jahreshauptversammlung wurden gewählt: I. Vorsitzender Gustav Dörr, Mathildenstr. 66, part. I. Schriftführer Hans Kleeberg, Kassierer Baldium Seiler, Fahrwart Albert John. — Das Vorgabefahren auf der Rundbahn (Bernhard) hatte folgendes Resultat: 1. Kleeberg, 2. Dörr, 20 m Vorgabe, 3. Seiler II, 260 m Vorgabe. Herr Kleeberg und Herr John werden dem Bund wieder angemeldet. Die Statuten wurden in ungeänderter Form von der Versammlung angenommen. »All Heil!  
J. V. Gustav Dörr, Vorsitzender.

### Bezirk Glauchau.

Der Bezirk Glauchau hielt am Reformationsfest sein diesjähriges **Bezirksfest** im Grünen Baum zu Glauchau-Albertsthal statt. Die starke Beteiligung an diesem Feste erbrachte den Beweis von der Volkstümlichkeit, welche Fahrrad und Radfahrer gegenwärtig erlangt haben, waren doch neben vielen hiesigen und auswärtigen Radfahrern selbst, jungen und alten, überaus zahlreiche Festgäste aus allen Kreisen der Bevölkerung erschienen. Der erste Teil der Festes wurde durch Konzert der Glauch. Stadtkapelle ausgefüllt, und zwar, wie vornweg bemerkt sei, in vorzüglicher Weise. Alle Piécen fanden reich, wohlverdienten Beifall. Im Laufe des Konzertes begrüßte der Bezirksvertreter Herr Schellenberger-Hohenstein die erschienenen Radfahrer und Festgäste im Namen des Bezirks und dankte insbesondere dem R. Cl. »Rhenania«, der das Fest veranstaltet hat, für seine Bemühungen und das Gebotene. Herr Sch. nahm nunmehr die Preisverteilung für Meistbeteil. an Veranstaltungen des Bezirks vor. Es erhielten 1. Preise die Herren Oettel und Hofmann, Glauchau, den 2. Preis Herr Reinhardt, Glauchau, 3. Preise die Herren Schellenberger und Bergner, Hohenstein, Flechsig und Busch, Waldenburg. Der Vorsitzende vom R.-Cl. Rhenania Herr Reinhardt brachte nach herzlichen Begrüßungsansprachen den Sportkameraden und Festgästen ein kräftiges »All Heil aus. Für Meistbeteiligte an Veranstaltungen des R. Cl. Rhenania erhielten Preise: 1. W. Reinhard (59 Punkte), 2. A. Hofmann (57 Punkte), 3. B. Reinhold (50 Punkte), 4. S. Oettel (49 Punkte), 5. R. Martin (42 Punkte). Beim Konkurrenzreigenfahren erhielten 1. Preis R.-Cl. »Rhenania«, Glauchau mit 13,74 Punkten. 2. Preis R.-Cl. Wanderlust, Hohenstein mit 10,23 Punkten. Des schönen Festes Abschluss war ein solenner Ball. All Heil!

Oettel, Bezirks-Schriftführer.

### Bezirk Leipzig.

Versammlungslokal »Kasino zum Rosenthal«. Zuschriften an Franz Glass, L.-Gohlis, Georgstr. 23 III. **X. Stiftungsfest.** Dank Herrn O. Bedrich, sowie dem gesamten Festkomitee für die Aufopferung und Mühen, welche diese Herren gehabt haben. Auch unserem Kamerad Gehrig und den wackeren

Mitgliedern vom »Club Nordstern« für den uns zugehenden Banner-Nagel nochmals Dank. — Am 8. Dezember **Familien-Abend** im »Kasino zum Rosenthal«. Näheres hierüber in der nächsten Bundeszeitung. — Am 9. d. M. feiert der R.-Cl. »Ältere Radfahrer«, L.-Lindenau sein Stiftungsfest. Diese Herren werden alles aufbieten den Besuchern dieser Festlichkeit im »Deutschen Haus« zu Lindenau einige recht vergnügte Stunden zu bereiten. Mit kameradschaftlichem Gruss

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

**Fahr-Ausschuss des Bezirks Leipzig S. R.-B.** Alle Zuschriften sind zu richten an den I. Fahrwart J. Engemann, Leipzig, Langestr. 35. Fernsprecher 7978. Nachdem die diesjährige Fahr-Saison beendet ist, fühlen wir uns veranlasst, allen Kameraden, welche uns unterstützt haben, unseren herzlichsten Dank auszusprechen, und zeichnen mit treudeutschem Gruss. All Heil!

J. Engemann. W. Madlung.



**R.-Cl. „Habicht“, Leipzig.** Clublokal Restaurant Moosdorf, Turnerstr. 5, gegenüber der städt. Turnhalle. Fernsprecher 6674. Sitzungen Dienstags 9 Uhr. Zum Zwecke einer Besprechung von hoher Wichtigkeit werden die Mitglieder aufgefordert nächste Sitzung, Dienstag, den 12. November vollzählig zu besuchen!  
Knabe.



**„Vereinigung älterer Radfahrer, Leipzig-West 1897.“** Vereinslokal: Deutsches Haus, Lindenau. Alle Zuschriften an den Vorsitzenden Lindenau Josephstr. No. 3. Vereinsabend jeden Mittwoch. — Achtung Kameraden! Unsere diesjährige **Cylinderpartie** findet nächsten Mittwoch, den 13. Nov. nach Markranstädt ins Deutsche Haus statt. Abfahrt  $\frac{1}{2}$  9 Uhr vom Restaurant Wilh. Hemme, Lütznerstrasse No. 134. Gäste herzlich willkommen. Monatsversammlung 20. Nov. abends 9 Uhr im Deutschen Haus, Lindenau. Mit sportlichem All Heil!

Franz Yung, I. Vorsitzender.

### Bezirk „Oberes Vogtland“.

Sonntag, den 10. November ca. letzte diesjährige **Bezirksversammlung** in Adorf, im »Engel«. — Um zahlreiches Erscheinen bittet mit sportlichem Gruss All Heil!

Otto Baumann, Schriftführer.

### Bezirk Pleissenthal.

**Bezirksversammlung** vom 3. November ca. in Schönfels. Bezirksvertreter Kamerad Ad. Schön eröffnet punkt 4 Uhr die von 55 Kameraden besuchte Bezirksversammlung. Verlesen des Kontrakts mit Herrn Krauppe. Bekanntgabe einer div Sache. Die nächste **Bezirksversammlung** findet am 1. Dez. cr. in Steinpleis statt. Das Bundeslied steigt. Schluss. »Heil!«

Ad. Schön, Bezirksvertreter.

Hiermit werden die Kameraden zu der am Sonntag, den 1. Dezember ca. nachmittags 4 Uhr stattfindenden **Bezirksversammlung** freundlichst eingeladen. »Heil!«

Ad. Schön.



**R.-Cl. „Adler“, Werdau.** Briefadresse: Max Arendt, I. Vorsitzender Werdau, Restaurant »Graf Moltke«. — Das am 2. Oktober ca. stattgefundene Stiftungsfest, bestehend in Konzert, Reigenfahren und Ball, ist als in allen seinen Teilen glänzend verlaufend zu bezeichnen. Das vom Stadtmusikkorps zu Gehör gebrachte Konzert, so wie der vom Club gefahrene Begrüßungsreigen wurden von



den Festteilnehmern durch reiche Beifallsbezeugungen gewürdigt; der sich anschliessende Ball hielt die Kameraden nebst lieben Angehörige bis in die frühesten Morgenstunden in gehobener Stimmung beisammen. Versammlung in B. H. Goldener Anker, am 24. Oktober ca. Der II. Vorsitzende Herr Franz Brauer begrüsst die erschienenen Mitglieder. Tagesordnung: Vorstandswahl. Herr Franz Brauer bittet zunächst die Versammlung, geeignete Vorschläge bezl. der Wahl zu machen und wird unser früherer Vorsitzender und Kunstmeisterschaftsfahrer Herr Max Arendt durch Akklamation als Vorsitzender gewählt, welcher auch nach längeren Auseinandersetzungen die auf ihn gefallenen Wohle dankend annimmt. Im weiteren überreichte Kamerad Lehmann eine von Herrn Herm. Ullrich anlässlich seines Wegganges nach Elberfeld dem Club zugedachte Photographie, welche durch Versammlungsbeschluss gerahmt und zur Erinnerung einen Ehrenplatz im Clublokal erhalten soll. Die Anmeldung des Herrn Oswald Pippig findet durch einstimmige Aufnahme ihre Erledigung. Nachdem die Herrn Oswald Schön und Alfred Roth zu Kassenrevisoren gewählt, wurde die Versammlung geschlossen.

Franz Brauer, II. Vorsitzender.  
Paul Schiebold, I. Schriftwart.

### Bezirk Rochlitz.

Sonntag, den 17. d. M. findet von nachmittags 3 Uhr an im Gambrinus, Rochlitz. **Bezirksversammlung** statt, wozu hierdurch freundlichst eingeladen wird. Gleichzeitig bringe ich im Namen und Auftrage und sicher im Sinne aller Bezirksmitglieder dem werten Bundeskamerad Hans Beck, Rochlitz noch nachträglich zu seiner am 28. Oktober stattgefundenen Vermählung die herzlichsten Glück- und Segenswünsche. Mit kameradschaftlichem »All Heil!«

P. W. König, Bezirksvertreter.

### Bezirk „Wurzen-Grimma“.

Infolge des Besitzwechsels konnte die beschlossene Bezirksversammlung in Nerchau nicht abgehalten werden. Daher

ergeht an die Bezirks-Mitglieder die herzliche Bitte, sich zu dieser, für den 10. November, nachmittags 3 Uhr im B. R. Thüringer-Hof bei Herrn Paatz recht zahlreich einzufinden. Auch wird der Herr Vorsitzende vom R.-Cl. Güterzug-Wurzen dem Herrn Einsender aus voriger Nummer Rede stehen. Ein Rundgang ist nach der Versammlung in Aussicht genommen. Mit kameradschaftlichem All Heil!

H. Malke, Bezirksvertreter.  
M. Höpner, Schriftführer.

### Bezirk Schwarzenberg.

#### R.-Cl. Eibenstock von 1885.



Generalversammlung vom 25. Oktober 1901. Vorsitzender Hans Klemm eröffnete dieselbe mit Begrüssung der Anwesenden und giebt einen kurzen Rückblick auf das verflossene Vereinsjahr. Nach erfolgtem Kassabericht wurden die Neuwahlen vorgenommen, welche das folgende Resultat ergaben: I. Vorsitzender

Hans Klemm, II. Vorsitzender Ernst Busch, I. Schriftführer Arno Geithner, II. Schriftführer Max Lorenz, I. Fahrwart Alfred Off, II. Fahrwart Alfred Schönfelder. — Nach Erledigung einiger weiteren Punkte wird die Generalversammlung geschlossen.

Hans Klemm, I. Vorsitzender.  
Arno Geithner, I. Schriftführer.

### Bezirk Zwickau.

#### R.-Cl. „Blitz“, Zwickau-Planitz. Vereinslokal

Richard Schauer, Niederplanitz. Alle Schriftstücke an den Unterzeichneten. Am 7. November **Stiftungsfest**, hierzu werden alle Bezirksmitglieder aufs herzlichste eingeladen. **Generalversammlung** Sonntag den 17. November. All Heil!

Robert Schneider, z. Z. I. Vorsitzender,  
Niederplanitz, Coloniestr. 166 B.

## Rundschau.

### Industrie.

Der deutsche Automobil-Club hat mit der Automobil-Ausstellung in Berlin ein Abkommen getroffen, wonach den Mitgliedern des Clubs für Unterbringung und Instandhaltung von Motorwagen, sowie für Stellung von Arbeitskräften und Lieferung von Materialien besondere Vorzugs-Preise gewährt werden. Durch diese Vereinbarung dürfte die Automobil-Ausstellung in Zukunft mehr noch als bisher der automobilistische Mittelpunkt Berlins werden.

Ueber die **Dürkopp-Werke** ging eine Notiz durch die Zeitungen, welche die Schliessung der Fahrradfabrik in Oldesloe meldete. Diese Notiz hat zu Missverständnissen Veranlassung gegeben, da vielfach nicht beachtet wurde, dass es sich hierbei nur um einen kleinen Nebenbetrieb des Dürkopp'schen Unternehmens handelt, dessen Schliessung übrigens lediglich aus Zweckmässigkeits-Gründen erfolgte. Zur Richtigstellung sei Folgendes bemerkt: Die Bielefelder Maschinenfabrik vorm. Dürkopp & Co. hat ihren Sitz in Bielefeld (Westfalen). Die ausgedehnten Fabrikanlagen, welche zum Teil inmitten der Stadt belegen sind, bedecken eine Fläche von ca. 50000 qm. Wer den gewaltigen Gebäudekomplex sieht, ist sofort überzeugt, dass er eins der bedeutendsten industriellen Unternehmen vor sich hat. Gegründet 1867, hat sich die Fabrik aus kleinen Anfängen zu ihrer heutigen Grösse entwickelt. Sie wurde 1889 Aktiengesellschaft, die unter bewährter Leitung — der eigentliche Gründer der Fabrik, Herr N. Dürkopp, steht noch heute an der Spitze der Gesellschaft — so günstig gearbeitet hat, dass sie ihre Reserven auf die gleiche Höhe, wie das 3 Millionen betragende Aktienkapital bringen konnte. Infolge der erheblichen Abschreibungen steht der wertvolle Grundbesitz nur noch mit einem Bruchteil des tatsächlichen Wertes zu Buch. Es giebt wenige Aktien-Unternehmen, die sich derartig günstiger Verhältnisse rühmen können. — Die

Fabrikation, welche mit der grossartigsten maschinellen Einrichtung arbeitet, und in der mehrere tausend Arbeiter lohnende Beschäftigung finden, erstreckt sich auf verschiedene Artikel. Die Nähmaschinen-Fabrikation ist die älteste, später kamen Fahrräder und Gasmotoren hinzu, neuerdings Milchzentrifugen, Kontrol- und Registriermaschinen und — last not least — die Automobil-Fabrikation. Eine grosse Eisengiesserei sorgt für eigenen und fremden Bedarf, während im Hammerwerk gewaltige Dampfhammer in Thätigkeit sind. Diesem umfangreichen Betriebe gegenüber besitzt die Oldesloeer Fabrik nur geringe Bedeutung. Sie wurde vor einigen Jahren erworben, als der plötzliche Aufschwung der Fahrradbranche besondere Anstalten erforderlich machte, um den kolossalen Andrang der Aufträge zu bewältigen. Dabei hat sie auch gute Dienste geleistet. Nachdem das Geschäft wieder in ruhigere Bahnen gelenkt ist, und nachdem fortschreitend die Fabrikations-Einrichtungen vervollkommen sind, sodass heute mit denselben Mitteln eine erheblich höhere Produktion als früher erzielt werden kann, ist es eine natürliche Folge, dass der aus besonderen Gründen eingerichtete Nebenbetrieb in Oldesloe wieder aufgegeben und mit dem Hauptbetrieb in Bielefeld vereinigt wird. Diese Massnahme der Fabrikleitung kann für den Ertrag des Unternehmens nur von Vorteil sein. Unrichtig ist übrigens die Angabe, dass sämtliche Arbeiter entlassen worden seien. Nur die entbehrlichen Kräfte wurden entlassen, während das zum geschulten Stamm der Bielefelder Maschinenfabrik vormals Dürkopp & Co. gehörende Personal teilweise nach Bielefeld übernommen ist. Die Bielefelder Fabrik ist in allen Betrieben in vollem Masse beschäftigt und hat bisher noch keine Veranlassung zu Betriebseinschränkungen oder Arbeiterentlassungen gehabt. Dazu wird auch voraussichtlich die nächste Zukunft nicht führen, da Aufträge genug vorliegen, welche auf längere Zeit hinaus eine Beschäftigung der vorhandenen Arbeiterzahl sichern.

## Erfahrungen und Ratschläge.

Das Rutschen auf dem Sattel ist eine Calamität, die dem Radler schon sehr häufig recht unangenehm fühlbar geworden ist, ja mancher Freund des Radfahrens hat das Vergnügen deswegen aufgeben müssen, weil es ihm nicht möglich geworden, einen festen Sitz auf dem Sattel zu erlangen. Diesem Uebel hilft eine Neuigkeit, der gesetzlich geschützte »widerhaarige Sattelüberzug 1901«, gründlich und sicher ab. Der hintere Teil (Sitzteil) des Sattels wird mit einem der Sattelform sich anschmiegenden Ueberzug aus kurzem festen Plüsch überzogen und zwar so, dass die Sattelspitze frei bleibt und die Haare nach hinten gerichtet sind. Durch eigenartige Befestigung der Bänder ist es möglich, diese Satteldecke straff zu befestigen, sodass derselbe kaum einen Millimeter aufrückt und der Sattel selbst keinerlei Veränderung erleidet. Durch die nach hinten gestellten Härchen bekommt der auf dieser

Satteldecke Sitzende einen so festen Halt, dass die Sattelspitze sogar nach unten gerichtet sein kann, ohne den Fahrer der Gefahr des Ausrutschens auszusetzen. Bisher sass meistens der Radler nicht auf dem Sattel, er rutschte nach vorn und ritt thatsächlich auf der Spitze, was stets einen heissen, brennenden und gesundheitlich schädigenden Sitz verursachte, Tüchtige und ausdauernde Fahrer haben Versuche mit diesem Ueberzug nach allerlei Richtungen angestellt, auch wir machen von der Neuerung Gebrauch und finden mit diesen, dass der Sitz durchaus fest und bequem wird. Der »widerhaarige Sattelüberzug 1901« ist eine Neuerung, die weitgehendste Beachtung verdient und die Sattelfrage der Lösung einen grossen Schritt näher bringt. Die Adler-Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer, Filiale Mannheim, O 7, 24, übermitteln auf Wunsch gern ausführliche Prospekte oder liefern den Ueberzug gegen Einzahlung von 2 Mk. franco innerhalb Deutschlands und Oesterreich-Ungarns.

## Auf Strasse und Bahn.

### Wieder ein Sechs Tage-Rennen in New-York.

Die traurigen Erfahrungen, welche die Veranstalter des ersten Sechs Tage-Rennens in dessen Verlauf sich bekanntlich ganz entsetzliche Szenen abgespielt haben, nach diesem merkwürdigen sportlichen Unternehmen machen mussten, scheinen die Herren Amerikaner nicht gewitzigt zu haben, denn — wie jetzt feststeht — findet in den Tagen vom 9.—14. Dezember abermals ein solches Rennen statt. Der Start erfolgt in der Nacht vom Sonntag zum Montag, 5 Minuten nach Mitternacht. Beendet wird das Rennen am Sonnabend, 10 Uhr abends, also nach einer Fahrzeit von 142 Stunden. Es wird wieder mannschaftsweise gestartet, so dass die Fahrer sich nach Belieben ablösen können. Die Preise sind wie folgt festgesetzt: 1. Paar 1500 Doll., 2. Paar 1000 Doll., 3. Paar 750 Doll., 4. Paar 500 Doll., 5. Paar 350 Doll., 6. Paar 250 Doll., 7. Paar 150 Doll. Der Nennungsschluss ist auf den 28. November festgesetzt.

»Der Radtourist.«

## Vermischtes.

Was unser Bund bietet besingt Gustav Baumann in einem Festlied zum Jubiläums-Kommerse in folgender Strophe:

Wanderfahren auf den Strassen,  
Korso-, Kunst- und Reigenfahrt,  
Bundeshandbuch, Bundeszeitung,  
Tourenbuch nach eig'ner Art,  
Wegekarte uns'res Landes,  
Auch Grenzkarten, zollesfrei,  
∴ Bieten wir und sichern Rechtsschutz,  
Wenn Euch kränkt die Polizei. ∴

Zu dem diesjährigen Renntage unseres Bundes waren nur 28 Nennungen eingegangen, davon entfielen auf Bezirk Leipzig allein 21. Von anderen Bezirken waren nur vertreten Dresden mit 3 Nennungen, sowie Wurzen, Altenburg, Pleissenthal und Zwickau mit je 1 Nennung. Man sieht auch hieraus, dass wohl kaum jemand etwas vermissen wird, wenn der Bund das Rennen den Bezirken überweist.

### Militär-Radfahrer in der französischen Armee.

»La France militaire« teilt mit, dass für jedes französische Armeekorps eine Kompagnie Radfahrer in der Stärke von 150 Mann mit der erforderlichen Anzahl Offizieren aufgestellt werden wird. Die Mannschaften sollen aus ausgesuchten Leuten bestehen und es wird auf ihre Ausbildung in der Handhabung der Maschine die äusserste Sorgfalt verwendet werden. Die Kompagnien sollen auch in Friedenszeiten vollkommen kriegsmässig ausgerüstet sein; in der militärischen Ausbildung wird man das Hauptgewicht auf umfassende Terrainkunde, gute Schiessleistungen und systematische Erziehung des einzelnen Mannes zu selbständigem und entschlossenem Handeln im Ernstfalle legen. Fügt man hinzu, dass einem sachgemässen Training an der Hand häufiger forcierter Märsche das weiteste Feld eingeräumt werden wird, so kann die fran-



Weltmeisterfahrer Willy Arend nach seinem Siege im »Grossen Preis von Deutschland« mit seinem »Brennabor«.

zösische Heeresleitung mit Sicherheit darauf rechnen, in diesen Kompagnien dereinst über eine Elitetruppe von hervorragendem Wert zu verfügen. Der bekannte französische Hauptmann Gerard, dessen rastlose Arbeiten auf dem Gebiete des militärischen Radfahrwesens geradezu vorbildlich geworden sind, kann mit Recht auf diesen Erfolg stolz sein, denn die Leistungen der von ihm geführten Radfahrerabteilung des 147. französischen Infanterie-Regiments in den letzten Manövern haben so überzeugend den Wert der Truppe dargethan, dass die französische Heeresleitung die Vorschläge des rührigen Kapitäns sofort in die That umzusetzen beschlossen hat.

Des Malers wilde, verwegene Fahrt. Wenn einem eine Frau durchgeht, ist man mitunter froh, dass man sie los ist; oft kommt sie auch wieder zurück. Ein durchgehendes Pferd ist schon schlimmer für den, der im Wagen sitzt. Aber selbst dem tollsten Pferde wird einmal die Sache zu dumm und es bleibt von selbst stehen. Der schrecklichste der

Schrecken ist das Motorrad, wenn es nicht zum Stillstand zu bringen ist. — Der akademische Maler Louis Schreyvogel unternahm Sonntag zum ersten Male eine grössere Spazierfahrt auf seinem neuen, um 2500 Mk. erstandenen Dreirad mit Benzinbetrieb. Von der Marienstrasse nach Grunewald ging es ganz famos. Ein Druck auf einen Hebel und das Fahrzeug sauste mit Teufelsgeschwindigkeit dahin, so schnell, das dem Fahrer Hören und Sehen und der Athem vergeht. Wieder ein Druck, und es geht in gemächlichem Tempo, und ebenso leicht ist es ganz zum Stillstand zu bringen — wenn es will. Und gerade als Herr Schreyvogel am Rückweg aus der Berlinerstrasse in den Thiergarten einfuhr, wollte es nicht. Herr Sch. drückte und drehte und rüttelte — alles umsonst! Der Benzin-Motor war nicht abzustellen — irgend etwas war verdreht oder gelockert. Dem unglücklichen Maler traten die Schweisstropfen auf die Stirne. Er hatte schon Tiger in Indien geschossen und Kängurubs auf Florida gejagt, aber in einer derartigen Situation war er noch nie gewesen. Im blitzschnellen Fluge tauchten drei Eventualitäten vor ihm auf: entweder er verlor den Kopf, dann brach er den Kopf sammt Hals, Beine und Dreirad, oder er sprang ab, dann zerbrach das Fahrzeug sicher und sein Kopf wahrscheinlich mit. Die dritte Eventualität erschien ihm als die günstigste. Er musste so lange auf dem Dreirad in kühler Ruhe sitzen bleiben, bis dem Teufelsding die „Puste“, d. h. das Benzin, ausging und es stehenbleiben musste! Die Lenkstange funktionierte tadellos, die Sache liess sich also machen. Und sie wurde gemacht. Glücklicherweise ging es bis zur Siegeshalle, dort wurde gedreht; im Fluge zurück, über die Gefahren des grossen Sternes glücklich hinweg, weiter bis zur Kurfürstenallee und wieder zurück. Sechzehnmal durchflog der Ahasver auf dem Rade den Thiergarten, bis die Maschine schwächer und schwächer arbeitete und schliesslich ganz aufhörte. Die Spaziergänger sahen dem dahinrasenden Fahrer interessiert nach, natürlich ohne zu ahnen, dass er fahren musste und, wäre der Motor grösser gewesen, wohl noch heute fahren würde.  
N.-Z.

**Vor dem Wiener Bezirksgerichte** Landstrasse stand der Handelsschüler Kammerer, angeklagt, ein vierjähriges Mädchen mit dem Rade umgestossen zu haben. Wie sich nun aus der Verhandlung ergab, hatte die Mutter ihr Kind auf dem Trottoir einer verkehrsreichen Strasse stehen gelassen, um beim Kaufmann Einkäufe zu machen, wie das leider auch in unseren Strassen häufig genug vorkommt. Als dann der Radfahrer Kammerer vorüberkam, lief die Kleine achtlos auf den Fahrweg und wurde vor dem Ueberfahrenwerden nur durch die Achtsamkeit des Radfahrers gerettet, der es jedoch nicht verhindern konnte, das Kind mit dem Rade umzustossen. Nun sollte der Radfahrer bestraft werden; der Staatsanwalt zog jedoch die Anklage zurück und brachte an ihrer Stelle eine Anklage gegen die Mutter des Kindes wegen »Uebertretung gegen die körperliche Sicherheit« ein. Es ist erfreulich, dass das Gericht dieser Klage stattgab und die unvorsichtige Mutter mit 5 Kronen Strafe belogte, während es den Radfahrer freisprach.

**Gesamt-Verzeichnis der Bestandteile** der in unseren Annoncen erwähnten Naftalan-Heilmittel. Naftalan: Gereinigte Nafta 96—97°, Seife 4—2,5°. Hausnaftalan: Naftalan 50°, Zinkoxyd 15°, Lanolin 20°, Paraffin 15°. Naftalan-Heftpflaster: Naftalan 50°, Zinkoxyd 15°, Pflastermasse 35°. Medizinische Naftalan-Seife: Naftalan 85°, überfettete Seife 15°. Naftalan-Hämorrhoidal-Zäpfchen: Naftalan 50°, Kokosbutter 5° und Wachs 45°. Naftalan-Gesellschaft, G. m. b. H. zu Magdeburg.

**Der deutsche Kronprinz als Radfahrer.** Der »Stadtanzeiger der Kölnischen Zeitung« veröffentlicht nachstehenden der Feder eines Bonner Studenten entstammenden Aufsatz: »Der Kronprinz fährt, wenn es das Wetter irgendwie erlaubt, stets per Rad, das Kollegheft unterm Arm, zur Universität; auch dem neu aufgekommenen Radpolospiel bringt er grosses Interesse entgegen und zwar sol. der kaiserliche Student in diesem Spiele, welches durch ihn erst in Bonner Sportskreise eingeführt wurde, eine ausserordentliche Gewandtheit und Sicherheit auf dem Rade bekunden, welche die Bewunderung der zahlreichen Zuschauer stets von neuem erregt. Die wunderschöne Umgebung Bonns mit den gutgepflegten Chausseen veranlasst den Prinzen zu vielen Radausflügen in die Umgebung. Auf einer dieser Touren sollte der zukünftige Herrscher auch die Ungemütlichkeit der Polizei unserem Sport

gegenüber kennen lernen. Als der Kronprinz eines abends mit einem Komilionen von einer Tour zurückkehrte, ohne dass weder er noch sein Begleiter die vorgeschriebene brennende Laterne am Rade hatten, wurden die beiden Herren von einem Polizeibeamten angehalten und mussten absteigen. Es hätte nicht viel gefehlt, so hätte unser zukünftiger Herrscher ein Protokoll bekommen, wenn nicht sein Gefährte den Jünger der heiligen Hermandad aufgeklärt hätte, wen er zu notieren im Begriffe stand. Dem Prinzen bereitete dieses komische Intermezzo viel Vergnügen.«

## Briefkasten.

**Herrn Oettel, Glauchau.** Hatte seinen Grund in dem ganz unerwartet eintretenden Wechsel und darin, dass der Herr, der die Sache übernommen hatte, hier unmöglich abkommen konnte. Die Telegramme werden Ihnen doch zugegangen sein? Herr Schön war doch auch dort?

**Verloren** beim Bundesfeste in Altenburg ist eine braune Radtasche mit Inhalt verloren worden. Inhalt bestand in einem Holzgestell mit Werkzeugen. Nachricht erbeten an den Verlierer, Richard Rudloff, Leipzig-V., Ludwigstrasse 89.

## Nachtrag der Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

**R.-V. Bösdorf a. E.** Zu unserem **1. Winter-Vergnügen** im Gasthof Bösdorf beim B.-K. Lehmann, bestehend in Reigenfahren und anderen sportlichen Darbietungen sowie Ball, laden wir alle Sportskameraden freundlichst ein. — Beginn abends 7 Uhr.

**Motor-Zweiräder.** Das Motor-Zweirad wollte sich bis jetzt noch nicht richtig einbürgern, weil die sämtlichen bisher in den Handel gebrachten Systeme grössere oder kleinere Gebrechen aufwiesen, welche die Handhabung dieses Vehikels zu sehr erschwerten und welche zu viele Hindernisse und Unzuträglichkeiten zu Tage förderten, so dass man mehr Umständlichkeiten und Unannehmlichkeiten als Freuden und Genüsse am Motor-Zweiradfahren ausgesetzt war. Der Hauptfehler war die Benützung eines viel zu starken Motors, welcher an und für sich schon sehr schwer war und die Konstruktion eines ebenfalls wieder sehr schweren und anormalen Zweirades zur Folge hatte. Ferner war einer der Hauptübelstände die falsche Platzierung des Motors, entweder über dem Vorder- oder über dem Hinterrad, was das Gewicht zu ungleichmässig verteilt und eine unbequeme Steuerung und ein unsicheres Fahren zur Folge hatte.

Allen diesen Uebelständen ist bei dem Motor-Zweirad »Neckarsulmer Pfeil No. 75« in feiner durchdachter Weise abgeholfen, der Motor wird nur in  $1\frac{1}{4}$  und  $1\frac{1}{2}$  Pferdestärke geliefert und ist bei genügender Kraftleistung nur so gross, um in ein normales Zweirad ohne weiteres eingebaut werden zu können.

Der ca. 9 kg schwere Motor ist an das Fahrrad in der denkbar günstigsten Weise ganz unten am Trekkurbellager platziert; der aus Zinkblech gefertigte Carburateur (Reservoir) in Form einer Rahmentasche befindet sich innerhalb des Rahmens und ist vermittelt zweier Laschen an dem oberen Rahmenrohr befestigt. Derselbe besteht aus drei Abteilungen; in der vorderen Abteilung ist das Benzin-Reservoir, welches drei Liter Benzin aufnimmt; in der mittleren Abteilung ist die Batterie mit drei Trocken-Elementen untergebracht, welche den Strom für die elektrische Zündung liefert. In der hinteren Abteilung befindet sich eine Oelkanne mit Motoröl, welche für die Schmierung des Motors bestimmt ist. An dem Sattelrohr ist der Induktions-Apparat vermittelt 2 Laschen befestigt, welcher zur Verstärkung des elektrischen Stromes dient. Der Antrieb des Zweirades durch den Motor erfolgt durch eine Riemenschnur von der auf der Motorwelle angebrachten Scheibe auf die Riemenscheibe des Hinterrades.

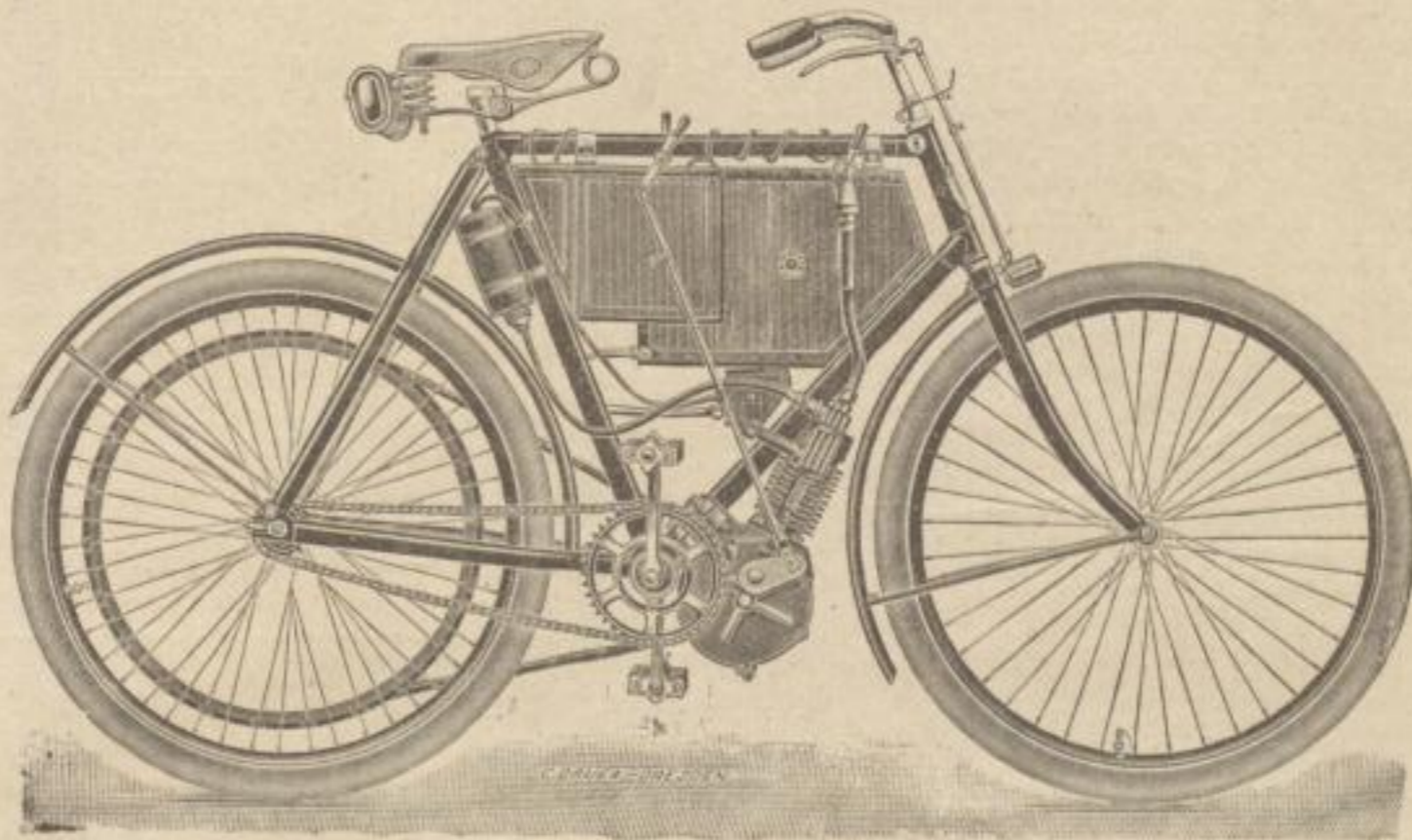
Mit dem Motorzweirad kann eine Geschwindigkeit bis zu 50 km in der Stunde erreicht und eine Steigung bis zu 8<sup>0</sup>/<sub>10</sub> überwunden werden, die Geschwindigkeit ist jedoch durch das Oeffnen und Schliessen des Gasventils oder durch Vor- und Nachstellen der Zündung je nach Wunsch regulierbar. 1 Liter Benzin reicht für 40 bis 50 km. Die Betriebsunkosten sind daher sehr gering und betragen pro Kilometer nicht ganz <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Pfennig.

Der Lauf des Motorzweirades ist vollständig stossfrei und sehr angenehm, es ist ein grosses Vergnügen, mit denselben

noch Benzin- oder Oelgeruch zum Fahrer kommen, denn die Gase werden durch die Bewegung der Maschinen im Rückstand gelassen.

Das Hinterrad ist mit Freilauf-Vorrichtung versehen, so dass die Füsse bequem auf den Pedalen ausruhen können, aber auch der Fahrer jederzeit mittreten kann, dies wird aber höchstens bei grösseren Steigungen erforderlich werden.

Die Pneumaticreifen sind 2" stark und federn daher sehr gut; die Lenkstange ist nach aufwärts gebogen der Sattel stark und gut federnd, so dass der Sitz sehr bequem und angenehm ist.



Geschwindigkeiten eines Personenzuges ohne jede Anstrengung erreichen zu können; es ist z. B. sehr leicht, freihändig zu fahren selbst bei Benützung des Freilaufs.

Dieses Motorzweirad bedeutet nicht nur für den Fahrradsport sondern auch für Geschäftszwecke einen bedeutenden Fortschritt, denn dieses Beförderungsmittel, bei welchem man nicht an bestimmte Zeiten gebunden ist, ist neben dem Vergnügen nicht nur sehr vorteilhaft und praktisch, sondern auch sehr billig.

Die vorteilhafte Stellung des Motors lässt weder Wärme

Das Rad hat ein Gewicht von ca. 35 bis 40 kg, ist sehr leicht in Betrieb zu setzen und ebenso leicht unterzubringen, da es keinen grösseren Raum einnimmt, wie ein gewöhnliches Zweirad.

Der Motor arbeitet sehr zuverlässig und wird für den guten Gang und für die solide Konstruktion desselben, wie auch für das Fahrrad in jeder Beziehung Garantie übernommen.

Die Bedienung ist höchst einfach, denn es kann sich jeder Radfahrer in wenigen Minuten mit der Maschine vertraut machen.

## ➡ **Gelegenheitskauf!** ➡

Aus einer Konkursmasse verkaufe ich den Restvorrat in Ia Ia

# Gussstahlkugeln

zu folgenden Ausnahmepreisen:

5/32"	Vorrat ca. 1800	Gross	à Mk. —.32
3/16"	" " 2000	" "	" " —.40
7/32"	" " 900	" "	" " —.54
1/4"	" " 500	" "	" " —.65
5/16"	" " 1000	" "	" " 1.10
3/8", 11/32"	" " 500	" "	" " 2.—

Die Lieferung versteht sich ab hier gegen Nachnahme und werden unter 100 Gross nicht versandt. Muster zu Diensten.

**Carl Lemm, Nürnberg, Landgrabenstrasse 133.**