

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Illustrierte Fachzeitschrift

für

Radfahrersport und Radfahrwesen.

Zeitung

des

Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Herausgeber: Sächsischer Radfahrer-Rund.



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

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

XI. Jahrg.

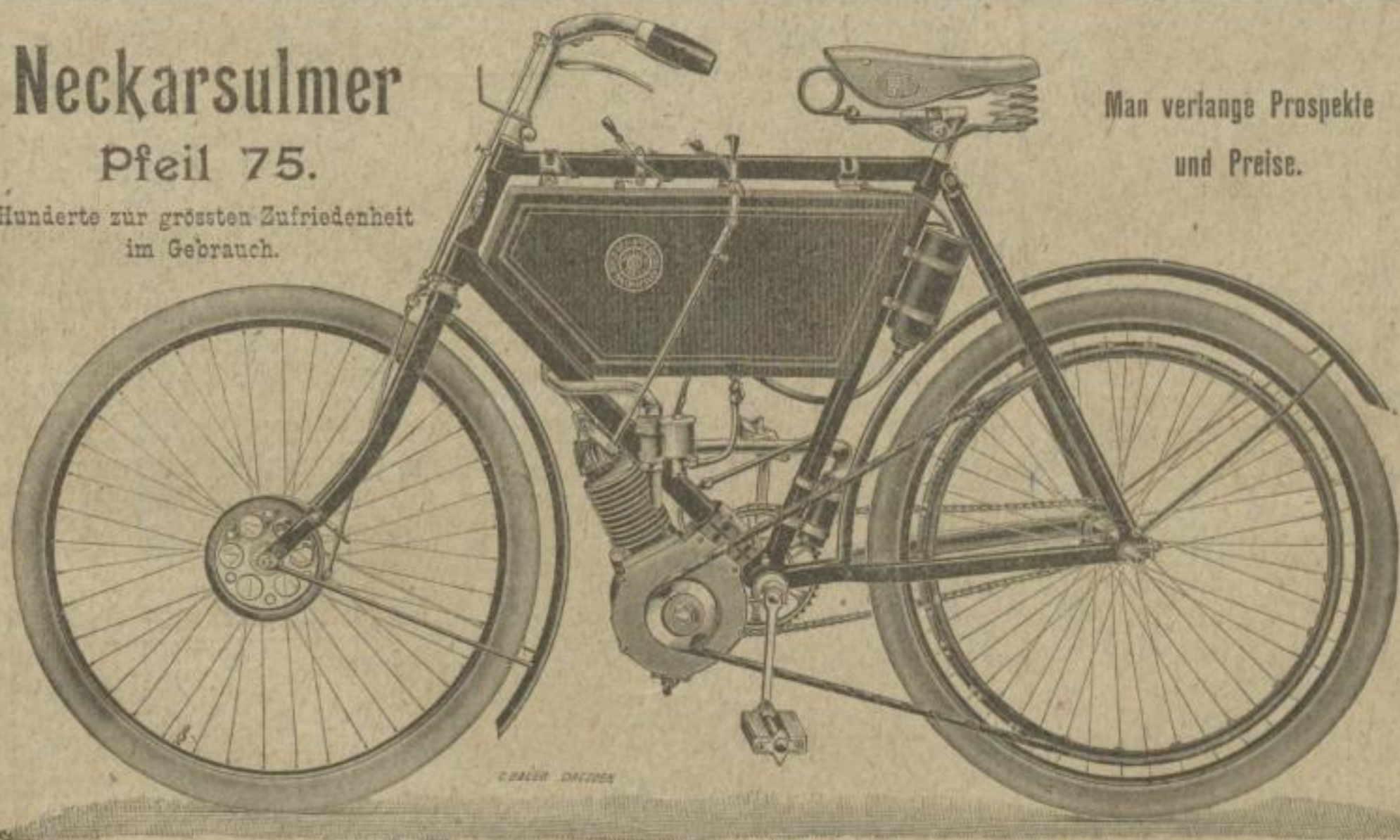
Leipzig, den 19. Juli 1902.

No. 15.

Neckarsulmer

Pfeil 75.

Hunderte zur grössten Zufriedenheit
im Gebrauch.



Man verlange Prospekte
und Preise.

Bestes und zuverlässigstes Motorrad.

Pasing, 11. Juni 1902.
Ich habe am 12. Mal mein Motorrad von Ihnen bekommen und bis heute 1565 km anstandslos zurückgelegt. Ich gratuliere Ihnen zu Ihrem vorzüglich ausgearbeiteten Motorrad. Senden sie mir bitte weitere Prospekte, die ich verteilen kann, da mich überall Alles bewundert etc.
Hochachtung
Bruno Stäblein, Fabrikant.

Neckarsulmer Fahrrad-Werke, A.-G., Neckarsulm.

Alle Zuschriften, Inserate betr., bitte an W. Vogt, Leipzig, Kurprinzstr. 3 zu richten.

Preis:
das Feld = 1/29 Seite
jährlich Mk. 20.—,
vorausbezahlbar.
Eintritt zu jeder Zeit.

Adress-Tafel.

Kleinste Raumabgabe:
1/44 Seite.
Grösste Raumabgabe:
1/16 Seite.
Eintritt zu jeder Zeit.

Thüringer Fahnen-Fabrik Coburg
Herzogl. Sächs. Kunststickerei-Anstalt.
Radfahrer-Banner und -Standarten.
Sämtliche Vereinsbedarfsartikel.
Kataloge gratis und franko.

Nachdem Th. Robl am 25. Mai 1902 das Goldene Rad von Friedenau auf -Corona- gewonnen hatte, wurde, wie 1901, so auch 1902 am 22. Juni die 100 Km.-Weitmeisterschaft für Berufsfahrer gewonnen ohne Maschinenwechsel auf Corona von Th. Robl in der Weltrekordzeit von 1 Stunde, 24 Min., 23 1/2 Sek. mit 10 Runden Vorsprung vor Bouhours, Taylor, Tom Linton, Ryser, Dickentmann. Den Stunden-Weltrekord mit 72,560 Km. hält nach wie vor Corona.



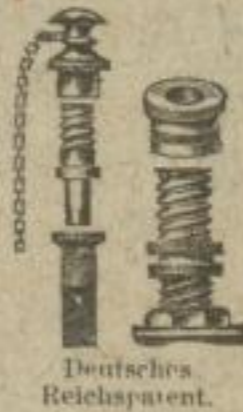
Brehmer's Gravir- und Prägeanstalt
Markneukirchen
Liefert in unübertroffener Ausführung
billigst
Clubabzeichen,
Orden, Ehrenzeichen, Medaillen etc.
Jeder Verein verlange meine neue illustr. Preisliste.

Wander-Fahrräder
für Chemnitz und Umgebung.
Max Schindler
Zwickauerstr. 31.
Eigene Reparatur-Werkstatt.

Associationen, Geschäfts-
verkäufe, Hypotheken-
Bemittlung etc. durch
Wilhelm Hirsch, Mannheim, S. G.

Bundeshôtel „Dresdener Hof“
Leipzig Kupfergässchen 12
vis a vis vom Messpalast.
Empfehle meine neuingerichteten Localitäten, Gesell-
schafts- u. Fremdenzimmer bei guter Verpflegung u.
billigsten Preisen.
Fernspr. No. 6709. **Ludwig Werner**
Bundeshofwirt.

I^a reinwollene Tricotstoffe
für
Sport-Anzüge
zu Original-Fabrikpreisen. Muster gratis u. franco.
A. Pfost, Leipzig, Thomasiusstr. 10.



„Tellus“-Ventil
sollte jeder Radler fahren.
Leichtes Aufpumpen. Sichere
Abdichtung.
Einfach in der Handhabung und
haltbar.
Franz Richter & Cie.
Cöln a. Rh.

Abzeichen



Ehren- u. Festzeichen
Bannernägel etc.
Neue Muster, solide Ware
W. Helbing, Leipzig
Burgstr. 22, Tel. 7621.
Seit 8 Jahren Lieferant
des S. R.-B.

Ehrenkreuze, Bannernägel

Clubabzeichen emailliert
beste Ausführung, billigst.
Otto Riedel, Zwickau/S.

Billigste Bezugsquelle.
Schnellste Ausführung.

Robert Weniger

Leipzig
Ecke Zeitzer und Hohe Strasse.
Fahrräder
Lager bester deutscher Maschinen.
Sämtliche Sport-Artikel für Radfahrer.
Billige Preise. Dauerhafte Ware.
Lieferant verschiedener grösserer Vereine.

Porös-wasserdichte Radfahr-Wettermäntel „Famos“
schützen bei Regen vor Durchnässung und hindern in
keiner Weise die Transpiration.
Preis mit Tasche 32x12x7 cm gross,
zum Befestigen am Rade und mit an-
knüpfbarer Kapuze, für
kleine mittlere grosse Fig.
75 cm 85 cm 95 cm lang.
7 Mk. 8 Mk. 9 Mk. p. St.
Versand nur per Nachnahme.
Viele Anerkennungen! Tel.: 3009.
Brun Schulz, Chemnitz 20, Marktgässchen 12.



Schützenhaus - Werdau

Knotenpunkt
der Bezirke Zwickau, Pleissenthal,
Glauchau und Reuss.
Rendezvous der Sachsenbündler.
Renovierte Localitäten — Herr-
licher Garten und Park.
Kegelbahn. Ausspannung.
Telephon No. 352.
All Hell! **Max Arendt.**

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

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

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

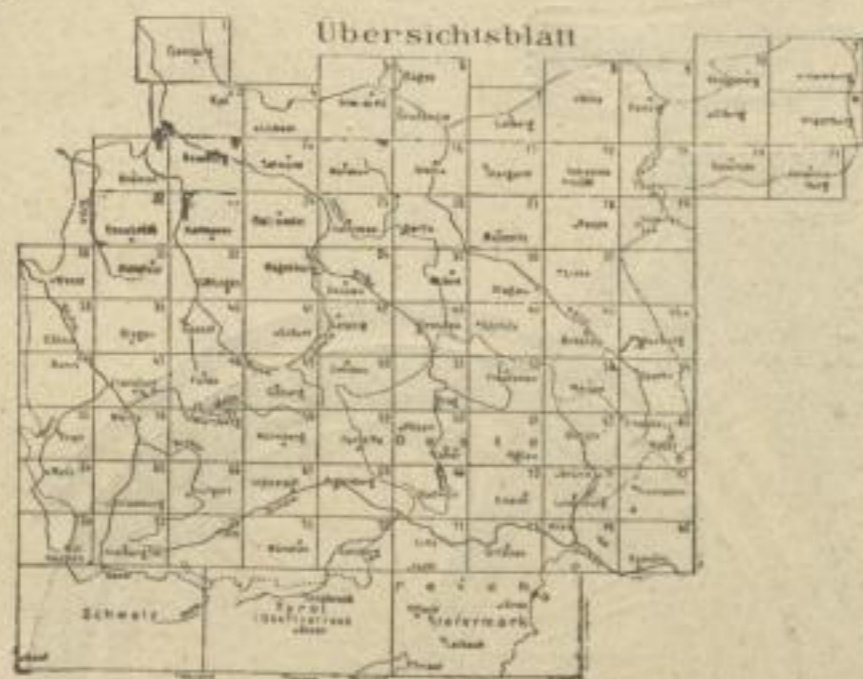
Alle die Inserate betreffenden Einsendungen sind nur nach Leipzig, Kurprinzstrasse 3 zu richten.

Schluss der Anzeigen-Aufnahme: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

Winke zur Orientierung über die Mittelbach'schen Strassenprofilkarten für Rad- und Motorfahrer.

Auf Wunsch vieler Leser lassen wir nachstehend einige Mitteilungen über die Mittelbach'schen Radfahrerkarten folgen, welche allseits als die besten anerkannt, — jedoch — was das Profilsystem betrifft — von manchem Radler nicht richtig „gelesen“ resp. verstanden werden.

Bei den Mittelbach'schen Karten sind drei Systeme angewendet, welche auf die 82 der deutschen Rad-



fahrerkarte ausgedehnt werden sollen, so dass jedes Blatt in 3 Arten herausgegeben wird.

Die erste ist die gewöhnliche „Landkartenmanier“, die zweite das „reine Profilsystem“; die dritte das „gemischte System“ (Planprofil).

Ueber die erste und deren Gebrauch klärt jedes Blatt durch seine Zeichenbeschreibung auf. Zur Erläuterung des reinen Profilsystems diene folgendes:

Auf den Sektionen ist die Füllung der Profile rot ausgeführt. Angenommen von A nach C (s. Abb.) führen zwei Strassen, die eine über B, die andere über D, so würde für Radfahrer die Strasse von A über D nach C der über B vorzuziehen sein, weil erstere von meist guter Beschaffenheit ist und weniger verlorene Steigung enthält.

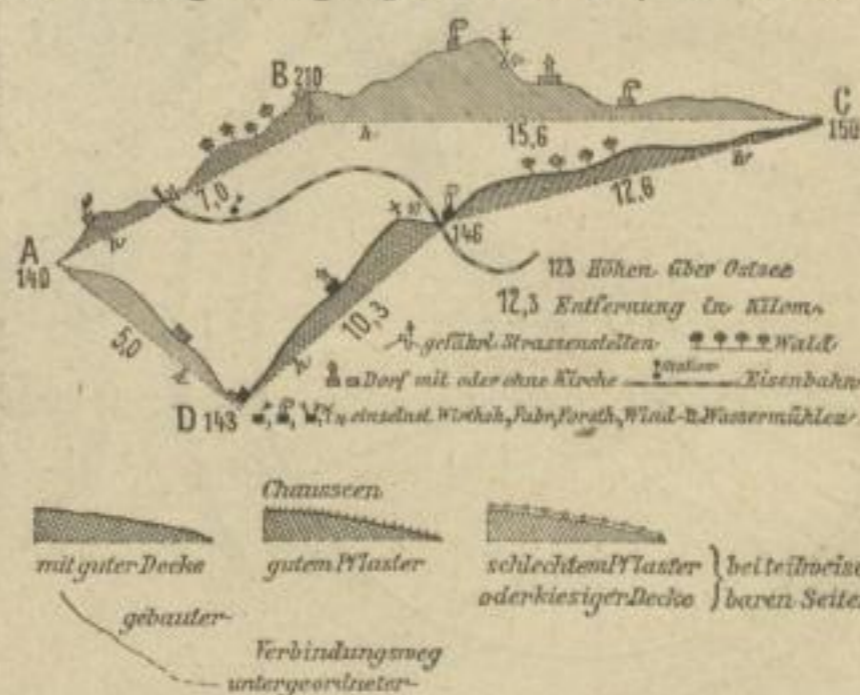
Die Beschaffenheit der Strasse ist durch die Stärke der Profillinie, die Steigungen durch die mehr oder minder gebogene Profillinie markiert. Die zwischen den Profilbrechpunkten A, B, C und D gedachte Horizontale h ist als punktierte Linie bezeichnet.

Ist das Profil der Strasse in seinen einzelnen Teilen mehr als 1 : 20 geböschet, d. h. steigt die Strasse

auf weniger als 20 m 1 m, so wird dies durch kleine Zahlen angedeutet, z. B. 10, und besagt, dass die Strasse auf der fraglichen Stelle auf 10 m Länge 1 m steigt bzw. fällt.

Demnach würde die Strasse von A über D nach C ausser einem kurzen Stück zwischen D und C, welches im Falle 1 : 10 sich nach der Bahn neigt, nur flache Böschungen enthalten, deren verschiedene Grade sich aus der Profillinie und den Horizontalen ergeben. Die Strasse von A über B nach C würde folgende Steigungen aufweisen:

Von A (140 m über der Ostsee) Steigung bis Wirtshaus (durch Fahne markiert), dann Fall in kurzer Unterbrechung bis Bahn und Mühle (Sternchen). Hierauf Steigung durch Wald bis B (210 m), von hier ab lange Steigung an Fabrik (durch Schornstein



markiert) vorüber; hierauf langer Fall 1 : 10 bei gefährlichen Strassenwindungen bis in das Kirchdorf, ferner Fall bis zur Fabrik. Dann sachte Steigung und schliesslich wieder Fall bis nach C (150 m).

Regel: Man suche auf der Strassenprofilkarte immer diejenigen Strassen heraus, deren Profillinie die wenigsten Steigungen und deren Profilfüllung möglichst wenig rote Fläche zeigt.

Bei den Sektionen des Berglandes (Mittel- und Süddeutschland) ist die reine Profilzeichnung angewendet, die Blätter der norddeutschen Ebene dagegen sind nach der bekannten Landkartenmanier unter besonderer Berücksichtigung der Strassenbeschaffenheit und mit deutlicher Angabe wesentlicher Steigungen

bearbeitet. Zu den letztgenannten Sektionen gehören die Blätter 1—31, 34—39 (siehe Abb. der Netzkarte).

In Manier 1 und 2 sind zu haben: Bl. 39, 40, 46, 47, 48; in Manier 2 und 3: Bl. 42, 43, 45, 50, 51, 53. In allen drei Ausgaben: Bl. 32, 33, 41, 44, 49.

Die Planprofilmanier ist eine Vereinigung dieser beiden Systeme. Durch die am unteren Rande der Blätter angebrachten Zeichenschlüssel, sowie die Beachtung der bei der Beschreibung der Profilmanier gegebenen Winke, ist eine Unterrichtung über die Benutzung leicht möglich.

Das Motor-Zweirad.

Nach C. Schwarz. (Unter Zugrundelegung des Motor-Zweirads Neckarsulmer Pfeil No. 75.)

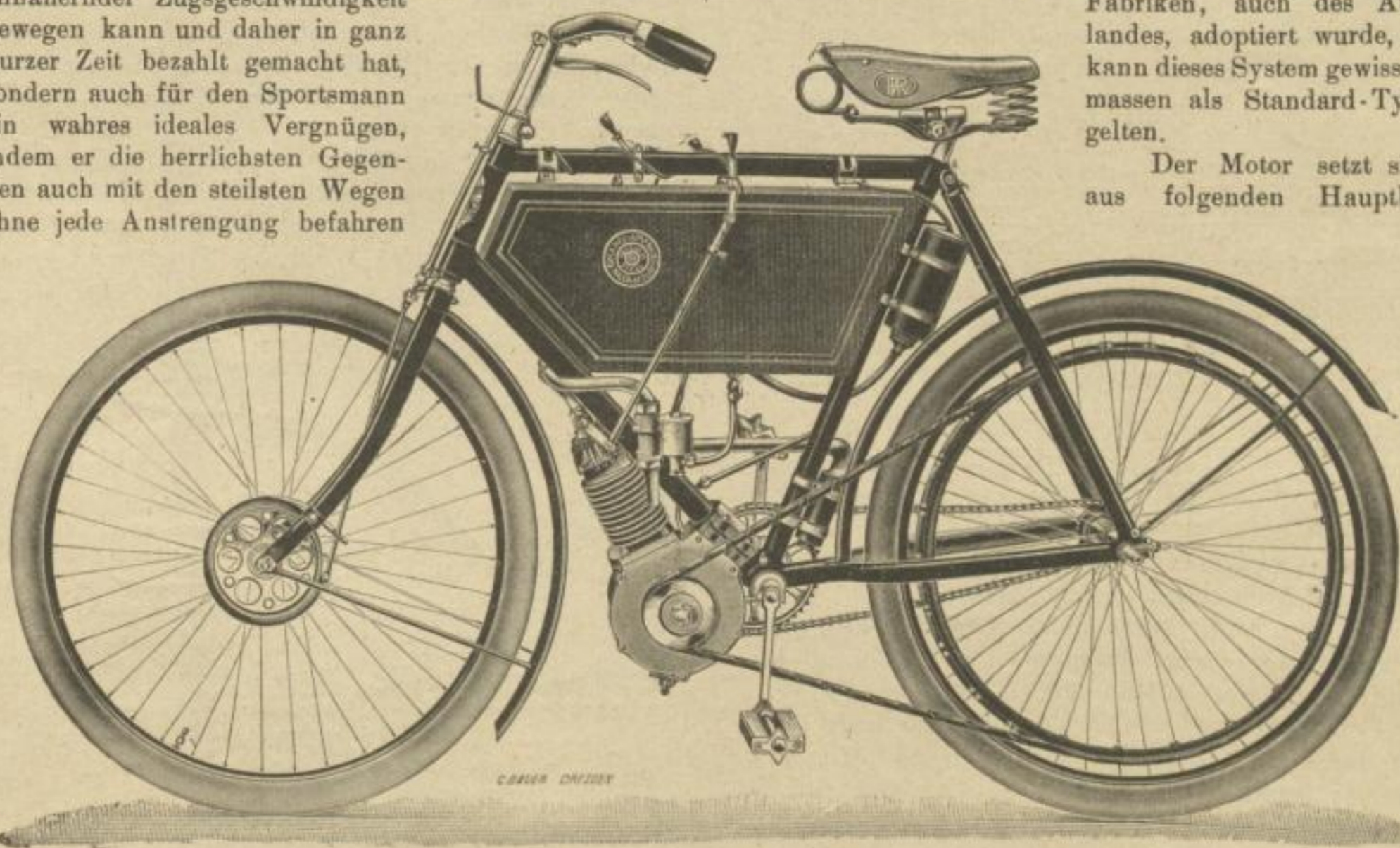
Das Motor-Zweirad, welches die Bequemlichkeiten eines Motorwagens bei dem sechsten bis zehnten Teil der Anschaffungs- und Betriebskosten und die Vorzüge eines gewöhnlichen Zweirades hinsichtlich der Unterbringung, der Beweglichkeit, der spielend leichten Steuerung und Balancierung, der Möglichkeit eines jederzeitigen Mittretens und im Falle einer Störung der leichten Fortschaffung wie eines gewöhnlichen nur etwas schwereren Zweirades unter Abnehmen des Riemens, besitzt, bietet nicht nur für den Geschäftsmann, den Arzt, den Reisenden etc. ein sehr rationelles billiges und gesundes Beförderungsmittel, mit welchem er an keine Zeit, an keinen Zug, an keinen Postwagen, kein teures Fuhrwerk gebunden ist, sich in annähernder Zugsgeschwindigkeit bewegen kann und daher in ganz kurzer Zeit bezahlt gemacht hat, sondern auch für den Sportsmann ein wahres ideales Vergnügen, indem er die herrlichsten Gegenden auch mit den steilsten Wegen ohne jede Anstrengung befahren

muss, sondern die Natur in vollen Zügen geniessen kann.

Es giebt eine grosse Zahl von Systemen in Motor-Zweirädern, welche sich aber in der Hauptsache nur von der verschiedenen Platzierung des Motors und der Zubehöerteile, als Benzin-, Oelreservoir, elektrische Leitung und Zündung etc., natürlich auch in der Qualität, unterscheiden; die Motore selbst sind sich im grossen Ganzen in ihrer Konstruktion bezw. in ihrer Anordnung ziemlich gleichkommend; einige besitzen gewisse Verbesserungen und dies gilt insbesondere von unserem hier besprochenen Motor, welcher vielfach patentiert und durch Gebrauchsmuster geschützt ist. Da unsere Type von den grössten

Fabriken, auch des Auslandes, adoptiert wurde, so kann dieses System gewissermassen als Standard-Type gelten.

Der Motor setzt sich aus folgenden Hauptbe-



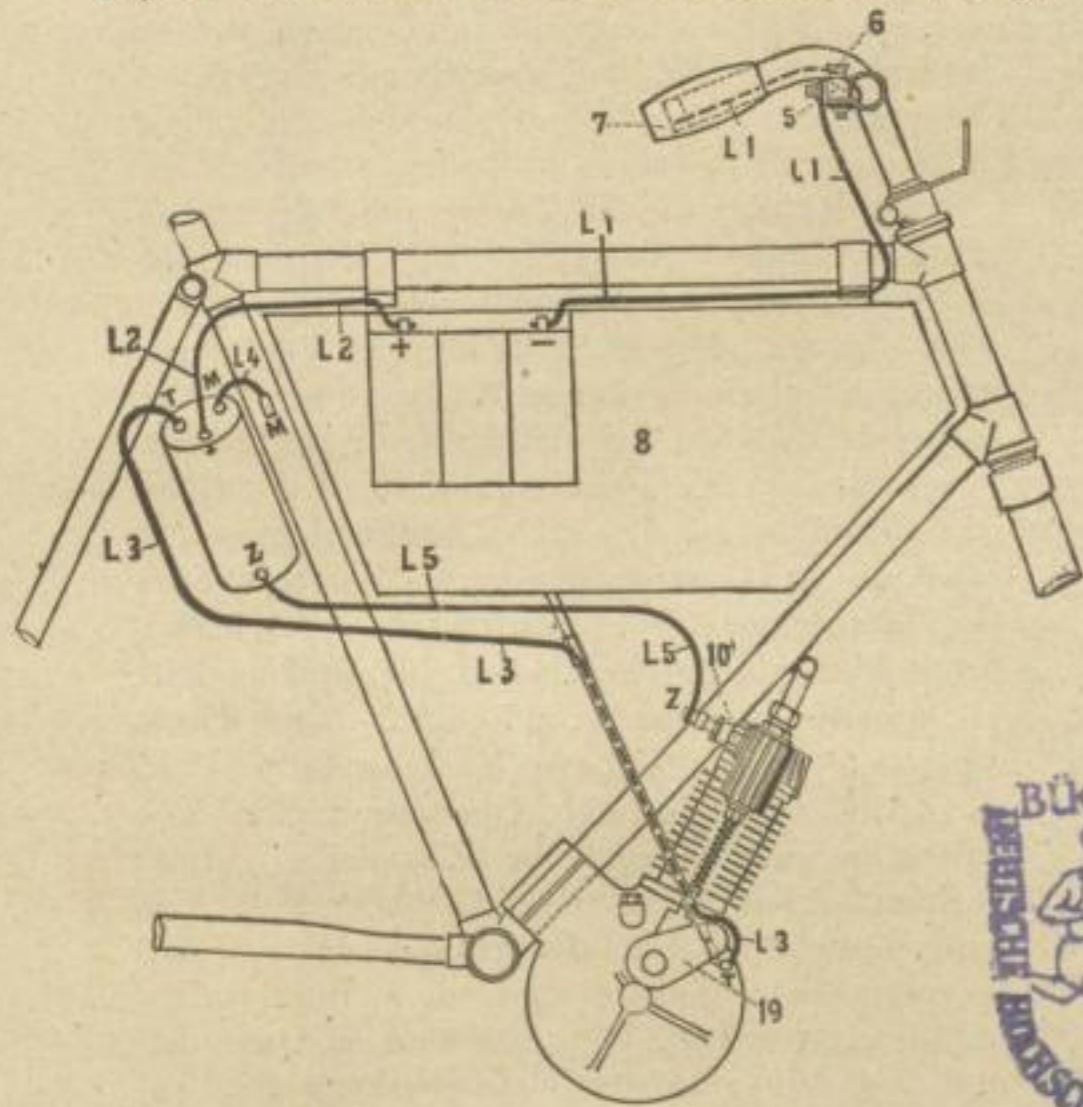
und die Geschwindigkeit sowie den Aufenthalt ganz nach seinem Belieben wählen kann. Auch in sanitärer Hinsicht bietet das Motor-Zweirad die grössten Vorzüge, denn es giebt keine Erschütterung, keine seitlichen Stösse und der Fahrer kann sich jederzeit durch Mittreten Bewegung verschaffen, aber auch und dies ist die Hauptsache, jederzeit bequem auf seinem Motorrad ausruhen. Weniger interessante Gegenden kann er rasch durchstreifen, schöne Landschaften dagegen in ganz gemütlichem Tempo nehmen, und die Bedienung ist derart einfach, dass man sein Augenmerk nicht allein auf das Fahrzeug konzentrieren

standteilen zusammen: Der Cylinder mit der Rippenkühlung, der Cylinderdeckel nebst anschliessendem Explosionsgehäuse, in welchem sich das Einlassventil und das Auspuffventil befindet, der Kolben mit den aufgelegten geschlitzten Kolbenringen, die Pleuelstange, das Aluminiumgehäuse, innerhalb desselben die beiden Schwungräder, sowie Zahnradchen für den Auspuffstift, ausserhalb des Aluminiumgehäuses der Trembleur, die Lasche zum Befestigen des Motors.

Die Zündung erfolgt auf elektrischem Wege vermittelt Trockenbatterie oder Akkumulator und durch Induktionsspule verstärktem Strom; die Leitung ist

auch zu dem linken Handgriff der Lenkstange geführt, innerhalb welchem sich eine Vorrichtung zur Einrückung und Abstellung des elektrischen Stromes befindet. Der Fahrer dirigiert daher die Arbeitsleistung des Motors spielend leicht mit der linken Hand und stellt durch Linksdrehen des Griffes die Strom-Leitung her, während durch eine kleine Rechtsdrehung der Strom abgestellt ist und der Motor zu arbeiten aufhört; auf diese Weise kann man das Motorrad vereint mit der Radbremse sofort zum Stillstand bringen, auch bei Gefällen absolut sicher und genügend bremsen.

Die beistehende Abbildung zeigt die Wege des elektrischen Stromes, die sich an der Zündkerze begegnen und dort die Funken zur Explosion erzeugen.



Die Kühlung des Motors erfolgt durch den Luftzug während der Fahrt und durch die Oelung im Innern des Cylinders; der Motor wird vermöge seiner günstigen Platzierung selbst bei langer Fahrt niemals zu heiss. Als stationärer Motor könnte derselbe daher nicht verwendet werden, da er ohne den Luftzug nicht genügend Kühlung durch das Oel hätte; es ist deshalb auch nicht ratsam, denselben im Stillstand beim Vorzeigen oder Probieren unter Hochheben des Hinterrads zu lange ohne Unterbrechung laufen zu lassen.

Die Uebertragung erfolgt vermittelt einer Riemenschnur oder Riemen auf die Riemenfelge des Hinterrads.

Unser Motor ist ein Viertakt-Motor, d. h. seine Arbeitsleistung besteht aus folgenden 4 Perioden:

1. Die Ansaug-Periode: Der Kolben geht abwärts bis zu dem untersten Teil des Cy-

linders und saugt dabei durch das selbstthätig geöffnete Ansaug-Ventil die in dem Karburateur entwickelten Gase an. Der ganze Raum des Cylinders ist nunmehr durch Gase angefüllt und das Ansaug-Ventil hat sich durch die Spiralfeder wieder geschlossen.

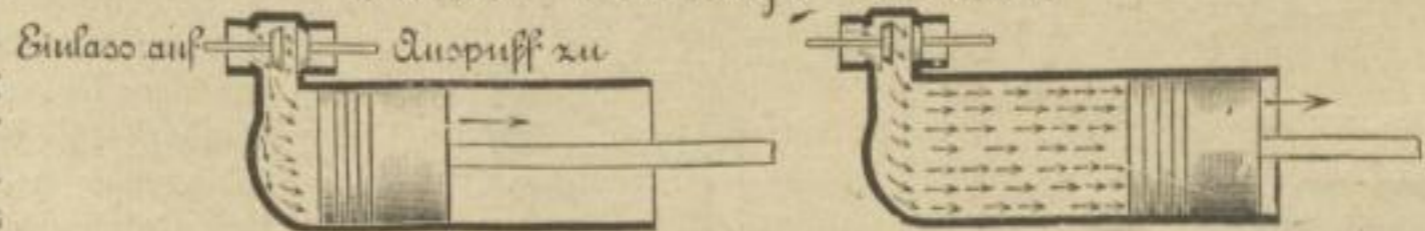
2. Die Compressions-Periode: Der Kolben wird durch die Kraft der Schwungräder nach aufwärts getrieben und da bei diesem Vorgang sowohl das Ansaugventil, wie das Auspuffventil hermetisch verschlossen sind, so werden die Gase, die vorher in dem ziemlich grossen Cylinder-raum waren, auf den ganz kleinen Raum des Cylinderdeckels und Explosionsgehäuses zusammengedrängt — komprimiert.

3. Explosions-Periode: In dem Moment, wo bei Nachzündung der Kolben ganz oben angelangt ist, schleift das Dreieck des Nocken No. 24 über das Dreieck der Kontaktfeder No. 25, die Kontaktfeder stellt die bisher unterbrochene Leitung durch Berühren der Platinauflage mit dem Schraubchen her, in diesem Moment springt der Funken von dem einen zum anderen Draht an der in das Explosionsgehäuse hineinragenden Zündkerze über und die komprimierten Gase werden zur Explosion gebracht, wodurch der Kolben energisch wieder nach unten getrieben wird.

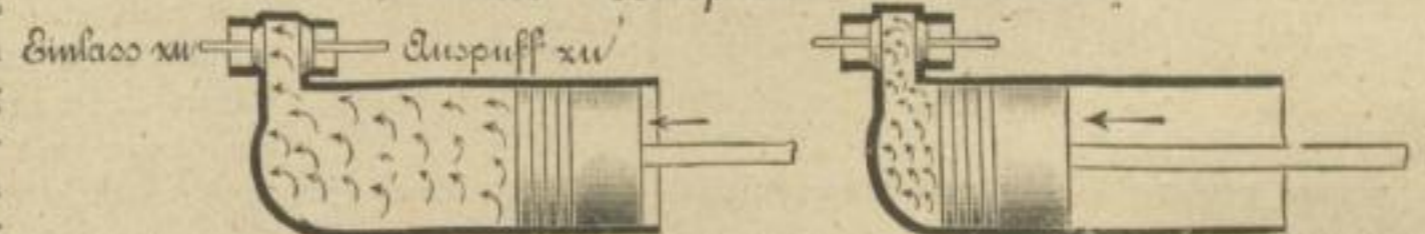
4. Die Auspuff-Periode: Der Kolben wird durch die Kraft der Schwungräder wieder nach aufwärts getrieben und während dieses Vorgangs schleift der innere Ansatz des Nocken No. 24 über den Auspuffstift, dadurch das Ventil um etwa 4—5 mm hebend, die mit vorgetriebenen verbrannten Gase treten durch das Auspuffventil durch den Auspufftopf hindurch ins Freie. Ist der Kolben oben angelangt, so schliesst sich das Auspuffventil und sind damit die 4 Takte vollendet.



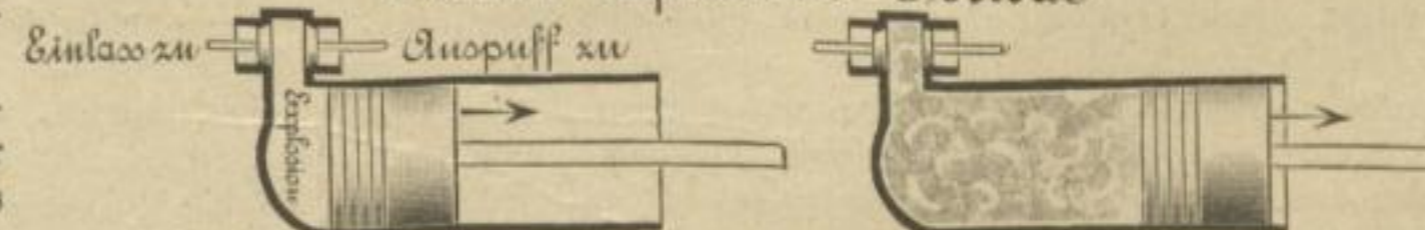
I. Takt Ansaug-Periode



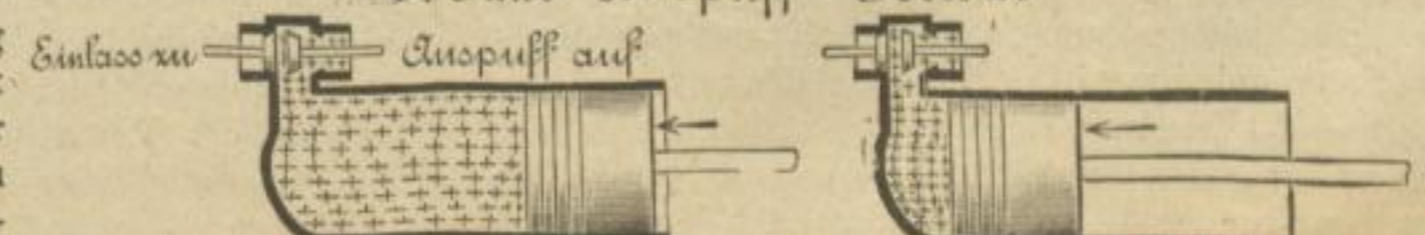
II. Takt Compressions-Periode



III. Takt Explosions-Periode



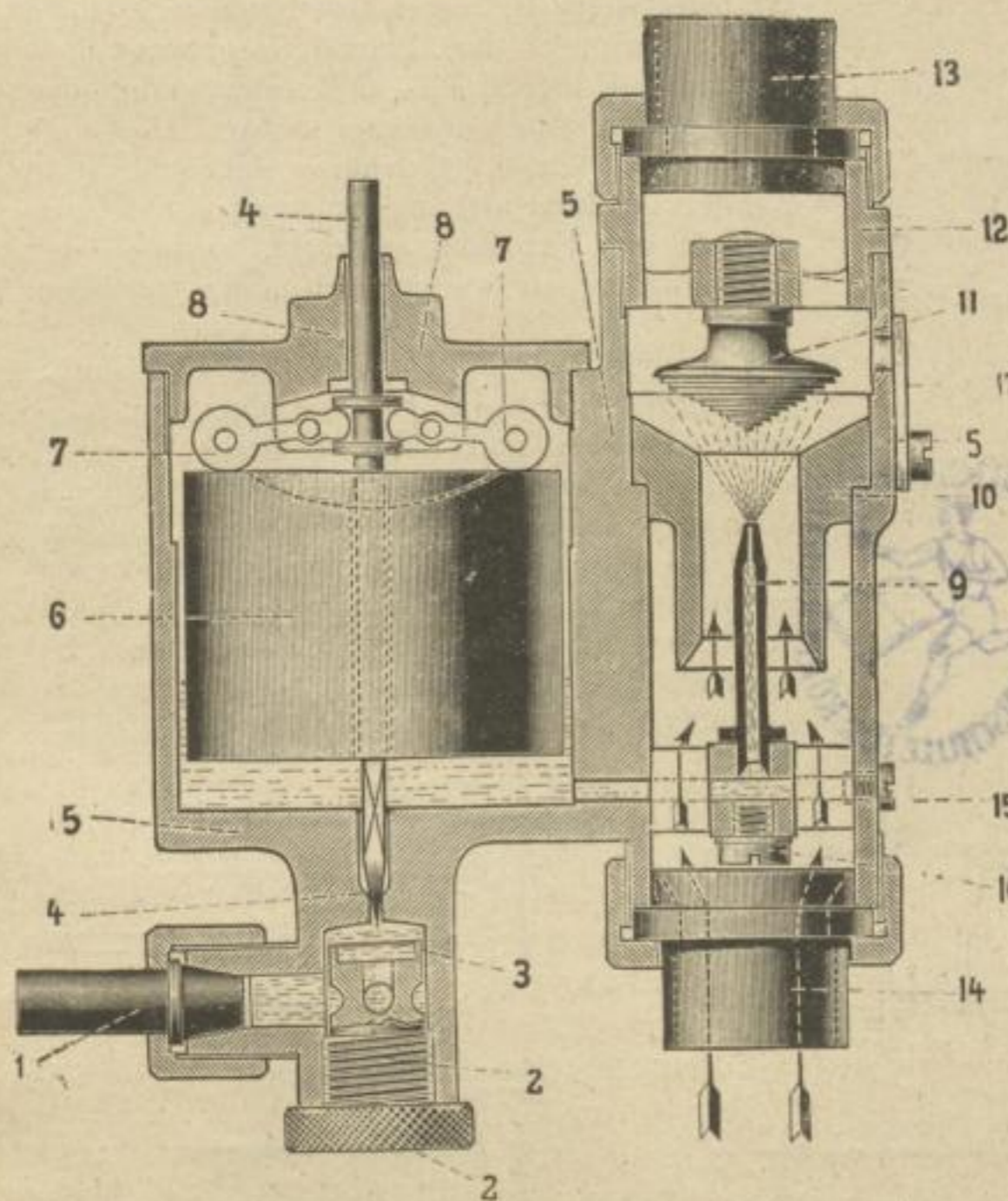
IV. Takt Auspuff-Periode



Es kommt wieder die Ansaug-Periode und so fort. Die nebenstehende Illustration der vier Arbeitsperioden veranschaulicht das eben Gesagte.

Um das Tempo zu steigern, wird Vorzündung angewendet, d. h. durch die veränderte Stellung des Trembleurs erfolgt die Zündung etwas früher, als bis der Kolben den höchsten Punkt des Cylinders erreicht hat. Der Kolben arbeitet jetzt viel rascher und dementsprechend ist auch das Tempo viel schneller. Bei Nachzündung macht der Kolben etwa 12—1400 Touren in der Minute, währenddem es bei Vorzündung etwa 1800 Touren sind.

Die Zahnradchen für Auspuff und Zündung dürfen nicht willkürlich zusammengreifen, sondern müssen so ineinander liegen, dass bei Nachzündung der Kolben auf seinem höchsten Punkt zu stehen hat, wenn die Dreieckspitze des Nockens No. 24 auf der Spitze des Dreiecks der Kontaktfeder No. 25 steht, andernfalls würde die Zündung bezw. der Auspuff



nicht zum geeigneten Moment erfolgen und der Motor würde unregelmässig, oder überhaupt nicht arbeiten. — Wenn daher diese Zahnradchen auseinandergenommen werden sollten, so ist darauf zu achten, dass sie genau in dieser Weise wieder aufeinandergelegt werden. In der Regel ist das Zusammenpassen durch „O“ gekennzeichnet, indem der mit „O“ bezeichnete Zahn des kleinen Zahnrades zwischen die zwei mit „O“ bezeichneten Zähne des grossen Zahnrades zu liegen kommt.

Eine richtige Vergasung ist ein wesentlicher Punkt zur Funktionierung des Motors. Die gewöhnlichen Oberflächen-Vergaser zeichnen sich durch ihre Einfachheit aus, man hat bei denselben nur die Luftzufuhr je nach der Temperatur oder nach dem Benzin-

vorrat im Reservoir zu regulieren, indem man den Lufthahnen entsprechend vor- oder rückwärts stellt, also mehr öffnet oder schliesst. Diese zwar nicht bedeutende Arbeit wird durch den automatischen Vergaser erspart; derselbe ist ausserdem im Stande, eine reichere Gasentwicklung zu entfalten, um dadurch dem Motor eine grössere Leistungsfähigkeit zu geben. Es giebt eine grosse Zahl verschiedener Systeme von Vergasern, welche nicht alle für eine bestimmte Zweiradmotortype geeignet sind; sehr wichtig ist es jedenfalls, dass das Benzin-Einspritzröhrchen in dem richtigen Verhältnis zur Stärke des Motors und der Luftzufuhr steht. Wir haben nach vielen Versuchen einen Vergaser konstruiert, welcher sehr zweckentsprechend und leistungsfähig ist und gehen wir auf die Einzelheiten desselben in Nachstehendem näher ein.

Unser automatischer Vergaser besteht aus folgenden Einzelteilen:

1. Benzinzufuhrrohr mit Verschraubung; 2. Verschlusschraube mit Rille für Benzinzufuhr; 3. Sieb dazu; 4. Abschlussventilstift zugleich Führung für den Schwimmer; 5. Vergasergehäuse; 6. Schwimmerkapsel; 7. Balancier; 8. Verschlussdeckel für Schwimmerraum; 9. Benzin-Einspritzrohr; 10. Hülseeinsatz für Luftzufuhr; 11. Zerstäuberkegel; 12. Verschraubungsstück für Kegel und Gasansaugerohr; 13. Verschraubung für Gasansaugerohr; 14. Luftzufuhrrohr; 15. seitliches Abdichtungsschraubchen für Benzinlauf; 16. unteres desgleichen; 17. Loch- und Deckfederchen für kalte Luft (Nachregulierung).

Auf nachfolgender Illustration des Vergasers im Schnitt sind die Einzelteile und ihr Ineinandergreifen veranschaulicht. Der Vergaser besteht also in der Hauptsache aus zwei Körpern, dem dickeren mit dem Benzinlauf und der Regulierung des zuströmenden Quantums und dem dünneren für die Zerstäubung des Benzins und die Luftzufuhr; in diesem letzteren Körper findet also die eigentliche Vergasung statt, indem durch das Ausspritzen des Benzins aus dem Röhrchen No. 9 an den gerippten Zerstäuberkegel No. 11 hin, dasselbe in den zerschlagenen Atomen viel rascher verdunstet und sich alsdann mittelst der durch das Zufuhrrohr No. 14 angesaugten Luft zu Gasen entwickelt. Das Luftzufuhrrohr liegt direkt am Cylinder, wodurch die angesaugte Luft ziemlich warm ist, bekanntlich ist zur rascheren Vergasung warme Luft besser geeignet, wie kalte. Falls die Benzin- und

Luftmischung nicht genau in dem richtigen Verhältnis sein sollte, so kann man sich noch durch Oeffnen und Schliessen des Loches No. 17 helfen. Dieses Loch wird namentlich bei warmer Temperatur oder nach längerer Tour bei sehr heiss gewordenem Cylinder und daher ziemlich warm zuführender Luft geöffnet sein müssen.

In dem grösseren Gehäuse findet die Benzinzufuhr und die Regulierung derselben statt. Zu diesem Zweck bewegt sich innerhalb dieses Gehäuses eine vollständig luftdichte Messingschwimmerkapsel auf und ab. Inmitten dieser Kapsel geht ein Loch, durch welches der Ventilstift geführt wird. Auf der Kapsel No. 6 ruhen die Balancier No. 7, welche durch Charniere mit dem Ventilstift No. 4 verbunden sind.

Ist also genügend Benzin eingeflossen, so wird die Schwimmerkapsel in die Höhe getrieben. Gleichzeitig damit bewegen sich die Balanciers mit hoch, welche durch die Manipulation den Ventilstift No. 4 mit seiner unteren Spitze in die damit korrespondierende konische Oeffnung einführen, der den weiteren Benzin-zulauf verschliesst. Bei jeder Ansaug-Periode wird also diese Reguliervorrichtung dafür sorgen, soviel Benzin einströmen zu lassen, als wie jeweils bei der Ansaug-Periode verbraucht wurde. Selbstverständlich muss der Messingschwimmer und die Balancier-Vorrichtung in ihrem Gewicht genau ausreguliert sein, um das Einströmen des richtigen Quantum bezw. das Oeffnen und Verschliessen des Ventilstiftes No. 4 im geeigneten Moment zu treffen.

Die Verschlusschraube No. 2 hat in der Höhe des Benzinzufuhrrohres No. 1 rundum eine Rille, durch welche das Benzin läuft; von dieser Rille geht das Benzin durch zwei Löcher hindurch ins Innere und befindet sich auf dieser Schraube ein Sieb, um dort etwaige Unreinlichkeiten im Benzin aufzufangen; ausserdem befindet sich an dem Benzinhahnen oben am Reservoir ebenfalls ein Sieb, so dass das Benzin von etwaigen Fremdkörperchen oder Satz zweimal geläutert wird. Man wird also diese Siebe von Zeit zu Zeit von den daran aufgehaltenen Unreinlichkeiten reinigen müssen. Trotz dieser zwei Siebe kann es vorkommen, dass ein winzig kleiner Satz oder Faserchen durchdringt und dadurch etwa der Ventilstift No. 4 nicht mehr vollständig die Oeffnung abdichtet. In einem solchen Fall würde alsdann zuviel Benzin eindringen, so dass der Vorrat über das Niveau der Spitze des Einspritzrohres No. 9 steigen würde und eventuell etwas Benzin durch die Oeffnung des Verschlussdeckels No. 8, in welcher sich der Ventilstift No. 4 auf und abbewegt, durchsickern würde. Man schafft hier Abhilfe, indem man den aus dem Verschlussdeckel herausschauenden Stift rundum dreht, um so den fremden Eindringling an der Spitze des Stiftes wegzuspülen; sollte dies nicht genügen, so ist der Verschlussdeckel und die Regulierungsvorrichtung herauszunehmen und alsdann sauber zu reinigen. Sollte etwa das Einspritzröhrchen No. 9 verstopft sein, so reinigt man dasselbe unter Durchziehen eines feinen Drähtehens, indem man vorher die Verschraubung No. 12 mit dem Zerstäuber-

kegel, das Luftzufuhrrohr 14 und die Abdichtungsschraube No. 16 abgenommen hat. Die Messingschwimmerkapsel No. 6 muss selbstredend vollständig abgedichtet sein. Dieser Punkt ist also auch ins Auge zu fassen, wenn der Vergaser etwa nicht richtig funktionieren sollte und müsste eine etwaige undichte Stelle sofort verlötet werden. Die Verschraubungen müssen immer gut angezogen sein, um kein Benzin durchsickern zu lassen.

Bei diesem automatischen Vergaser fällt also die Luft- und Gasregulierung mit den Handgriffen No. 3 und 4 weg, als auch das Vorwärmerrohr No. 13, ebenso ist der Schwimmer No. 15 etwas einfacher. Das Vorwärmerrohr No. 13 ist deshalb entbehrlich, weil die für die Vergasung erforderliche Luft aus direkter Nähe des heissen Cylinders geholt wird, so dass also auch bei kalter Witterung vermittelt der warmen Luft eine leichte Carburierung zu erzielen ist. Durch den Wegfall des Schwimmers kann man das ganze Reservoir 8a mit Benzin anfüllen, so dass dasselbe ca. 6 Liter hält. Beim automatischen Vergaser ist in der Oeffnung No. 15 zum Einbringen des Benzins eine abnehmbare Schraube. — Beim automatischen Vergaser ist also beim Anfahren zu beachten: Benzinlaufhahnen öffnen (senkrechte Stellung); Drosselhahnen offen (nach vorn); Compressionshahnen offen (nach oben).

Nach Beendigung der Fahrt übersehe man nicht den Benzinhahnen zu schliessen, wobei derselbe wagrecht steht, währenddem derselbe selbstredend vor dem Anfahren wieder geöffnet werden muss (senkrechte Stellung).

Eine jährliche Generalreinigung des Motors ist unbedingt erforderlich und wird dies von einem Fachmann oder der Fabrik vorgenommen.

Bei häufigem Gebrauch, meistens aber bei Verwendung ungeeigneten Benzins kommt es vor, dass sich das Explosionsgehäuse ziemlich verrustet und ist in diesem Fall der Cylinderdeckel im Innern zu reinigen; derselbe wird nach Entfernen der vier oberen Schraubchen abgenommen. Bei dieser Gelegenheit sind auch gleichzeitig die Ventile des Einlasses und Auspuffes zu reinigen.

Bei einer Störung darf der Fahrer keineswegs verzagen, sondern muss mit aller Ruhe und Liebe zur Sache an die Untersuchung gehen.

Nach einiger Uebung wird jeder Fahrer sein Motor-Zweirad so zu behandeln lernen, dass eine Störung zu den grössten Seltenheiten gehört und wenn eine solche doch eintreten sollte, dass er sofort die Sache wieder in Ordnung bringt.

Unsere Pfingstwanderfahrten.

(Fortsetzung aus No. 13.)

Nach dem Abschiede von unserm werten Führer, welchen wir sehr ungern verlassen haben, weil dadurch unsere Wanderfahrt noch einsamer wurde, was aber doch nicht zu ändern war, führen wir dann im schönen sanft fallenden Zwotathale weiter nach Annathal. Haben wir schon verschiedene Thäler mit ihren Naturseltenheiten kennen gelernt auf unsern Wanderfahrten, so müssen wir aber hier mit Recht sagen, dass dieses Thal von Graslitz bis Annathal doch das schönste und romantischste ist, welches wir bis jetzt kennen. Zur Rechten und Linken die hohen steilen Bergabhänge, welche uns den Anblick gaben, als wären sie lauter zerfallene Burgruinen und mitten im Thale der Zwotafluss, kurz gesagt, ein Thal, wie man es nicht überall finden wird. Doch von Annathal

ging es nun ein wenig anders los. Wir hatten einen Berg vor uns, welcher auf 4,3 Kilometer ca. 175 Meter Steigung hatte bis Heinrichsgrün. Da nun aber diese steigende Strasse mitten durch den herrlichen Hochwald führt, so wurde eine schöne gemütliche Fusswanderung gemacht. Der Himmel versprach uns auch schönes Wetter, denn er hatte seinen schwarzen Schleier abgelegt und so brauchten wir zu dieser Fusswanderung 1³/₄ Stunde. Von Heinrichsgrün hatten wir wieder Fall bis Neudek. Hier liessen wir uns bestätigen und nahmen ein kleines Frühstück und dann ging es weiter über Neuhammer und Platten. Hier lag stellenweis noch viel Schnee. Von Platten weiter über Bärigen, Abertham durch den Wald nach Wersberg, rechts den 1244 m hohen Keilberg liegen

sehend, welchen wir leider nicht besteigen konnten, da uns die Zeit fehlte, bis Gottesgab, der höchst gelegenen Stadt von Europa, 1027 m hoch. Von hier hatten wir eine grossartige Aussicht. Die ganze Umgebung von Gottesgab bot eine Winterlandschaft, denn der Schnee lag stellenweis über 1 m hoch. Auch konnten wir von hier den Fichtelberg, den Keilberg und den Kupferberg sehen. Da es nun auch Mittag geworden war, so wurde eine kleine Pause gemacht, es wurden einige Ansichtspostkarten abgesandt an treue Sachsenbündler und das Mittagmahl eingenommen, welches uns vortrefflich mundete. Doch auf einmal verfinsterte sich der Himmel und im Augenblick brach ein gewaltiger Sturm los mit einem furchtbaren Schneegestöber, dass wir nicht anders dachten, als wir müssten die Schlittenkufen an die Räder schrauben. Nach Verlauf von 1 Stunde lachte uns die Sonne wieder freundlich zu. Um 1 Uhr 15 Minuten verliessen wir Gottesgab und radelten mit fortwährendem Fall über Seifen, Zwittermühl, Brettmühl, Wittigsthal über die Landesgrenze Sachsen-Böhmen nach Johannegeorgenstadt. Hier tauchten wieder die schönen Stunden in unserem Gedächtnis auf, welche wir im verflossenen Jahre zu unserer Wanderfahrt bei den lieben Johannegeorgenstädtern erlebt hatten, leider konnten wir keinen Besuch abstatten, da es die Zeit nicht erlaubte und mussten uns folgedessen bloss mit der Besichtigung einiger Häuser begnügen, namentlich des Nachbarhauses vom Hotel Ratskeller. Am Ende der Stadt holten wir unsere Bestätigung ein, und dann fuhren wir in rasendem Tempo, da es nun keinen Aufenthalt mehr gab, über Berg und Thal über Ober-Wildenthal und Wildenthal auf der schönen Strasse nach Eibenstock. Hier wurde ein Erfrischungstrunk genommen beim Bundeskamerad Ernst Busch, Hotel Ratskeller. Selbiger bestätigte uns, und dann fuhren wir weiter über Schönheiderhammer den Berg

hinauf nach Schönheide. Nun wieder im scharfen Tempo mit stetem Fall über Auerbach und Rodewisch nach Grün. Doch hier kommandierte unser Magen Halt! denn von dem aussergewöhnlichen scharfen Tempo war auch er sehr mit in Anspruch genommen worden, und er machte sich in einem fürchterlichen Tone hörbar. Es wurde ihm nun ein kräftiger Aufschnitt zugeschoben, womit er sich auch zufrieden gab. Kräftig gestärkt und mit frischem Mute fuhren wir dann über Schönbrunn unserm Endziel Reichenbach zu, wo wir punkt 7 Uhr eintrafen. Im Hotel Engel wurde Halt gemacht, der Wirt überreichte uns ein Telegramm von den Wanderfahrern aus Chemnitz, desgleichen sanden wir auch ein Telegramm ab an unsern lieben Führer Herrn Weniger, Leipzig, welcher sich gewiss schon wieder behaglich im Kreise seiner Familie eingerichtet haben wird zu dieser Zeit, wo er das Telegramm erhalten hat.

Als wir uns nun ein wenig erholt hatten und wieder frisch gestärkt waren, fuhren wir dann über Neumark, Römersgrün unseren heimatlichen Penaten zu, wo wir abends $3\frac{1}{4}$ Uhr eintrafen. Mit dem Bewusstsein, wieder eine schöne Wanderfahrt gemacht zu haben, wobei wir auch wieder ein schönes Stück und sogar auch den höchsten Punkt unseres romantischen Erzgebirges kennen gelernt haben, rufen wir zum Schluss allen treuen Sachsenbühlern zu, sich bei den nächsten Preis-Wanderfahrten recht zahlreich zu beteiligen, was niemand bereuen wird. Sollte uns wieder der Wettergott, was wir nicht hoffen, mit ungünstigem Wetter entgegentreten, so fasset den Entschluss und sagt wie wir: »Bei schönem Wetter spazieren fahren ist keine Kunst, aber bei schlechtem Wetter.«

Also auf zur nächsten Wanderfahrt! All Heil!

Friedr. Köraht, Ruppertsgrün.
Wilh. Wolfensteller, Steinpleis.

Radfahrt ins Bayerland.

(Radfahr-Sport Wien. Fortsetzung aus No. 13.)

Das war ein Festtag für mich in des Wortes schönstem Sinne. Zusehen, was ein Volk gelernt hat und kann; auf engem Raume zusammengedrängt zu finden, was der Genius vieler in den letzten Tagen erdacht und Tausende fleisiger Hände, diesem Genius folgend, ausgeführt, die Urquellen des deutschen Volkswohlstandes nach Herzenslust besehen und bewundern zu können, das gewährt einem ehrlichen Germanen wahre Herzensfreude, und die empfand ich. Der P. T. Leser wolle nicht fürchten, dass ich nun an der Hand des Ausstellungskataloges all' die vielen hunderte und tausende aufgestellter Maschinen aufzuzählen anfangen werde. Nein das hätte keinen Sinn und das Verschweigen eigenen Glücks, das man empfunden, gewährt auch seinen Reiz.

Nachdem ich meine Augen vollgesättigt und meinem Geiste schon viel zugemutet hatte, sollten endlich Ohr und Gemüt zu ihrem Rechte kommen. An die Rückseite der Ausstellungshalle schloss sich ein grosser Garten und eine Restauration mit gegen 500 Tischen und etwa 5000 Sesseln. Da war auch Raum für mich und ich liess mich häuslich nieder. Der

erste Trunk Münchner an der Quelle heuer, wie mir der mundete. Leider! die „Generalsborte“ machte sich auch hier breiter als mir lieb und der erste Schluck hatte 25 Pfennige gekostet, denn soviel liess sich die Schenkin für ein Glas Bier zahlen. Dazu um 50 Pfennige ein Würstlein, so klein und gustiös, dass deren ein Dutzend in meinem Magen leicht Platz gefunden hätte. Aber der Magen eines armen Teufels ist oftmals prächtig dressiert. Wird sein Knurren nicht gehört, so schweigt er. Anstatt des Wurstdutzendes bekam er ein Brötchenpaar und ward zufrieden. Der Durst musste aber heute einmal münchenerisch gelöscht werden und sollte das Loch in meiner Brieftasche unheimlich gross werden. Ich gedachte, um das zu verhüten, dem nahe liegenden Hofbräuhauskeller einen Besuch zu machen, da zog eine blau uniformierte Musikkapelle auf. Der erste Eindruck war, das sind keine Bayern, und ich hatte Recht. Es war eine sächsische Kavallerie-Regimentsmusik, die nun sich produzierte. Ich verglich. Bayrische, preussische, italienische Militärmusik hatte ich gehört, sächsische noch nicht. Sie spielte exact und stimmte haar-

scharf. Die Ton-Farbenpracht der österreichischen Regimentsmusik hat bis heute noch keine erreicht; das machte mich stolz, und ich genoss dankbar das Gebotene, denn es war gut.

Das Konzert dauert von 5 Uhr an bis etwa gegen 7 Uhr und schloss mit den sächsischen Trompetermärschen: diese waren mir auch neu und deshalb interessant. Auffallend wirkt dabei die von den Trompetern eingenommene Haltung. Als ein solcher Marsch endete, hörte man vom nördlichen Gartenende her vielstimmiges Jauchzen und neue Musik. Alles strömte dorthin; da wollte auch ich nicht allein bleiben. Als ich hinkam, waren einige ganz gemeine Leiterwagen durch die zum Restaurationsgarten führende Einfahrtsstrasse hereingekommen und versperrten den Weg, räumten ihn aber bald und verliessen den Platz auf einer anderen Seite. Das fröhliche Jauchzen und die Musik dauerten fort, dazu Hüteschwenken und Luftsprünge sehniger Kerle. Was sollte das sein? „Was ist das?“ erlaubte ich mir einen Nebenstehenden zu fragen. „Der oberbayrische Gebirgstrachtenverein“, teilte er mir mit, „hält heute hier sein Gartenfest ab, das müssen sie sich anschauen, das ist sehenswert.“ Ich dankte und beschloss, seinem Rate zu folgen und hatte es nicht zu bereuen. Waren das muntere Gesellen und reizende Dirnen. Ungefähr einige dreissig Paare, voran ihre eigene „Banda“ (selbstverständlich auch in Gebirgstracht), halten ihren Einzug in den Ausstellungsrestaurationsgarten. Dort war für sie ein eigener Tanzplatz mit Enzianhütte, Felsengruppen und Tannenreisig insceniert und bald entwickelte sich da ein fröhliches, ungebundenes Leben.

Plötzlich erstrahlte der ganze grosse Garten in feenhaftem, vielfarbigem Lichterglanze und ein tausendstimmiges Ah! erscholl. Diese erste grossartige elektrische Gartenbeleuchtung imponierte selbst dem Münchener. Selbstverständlich hatte ich mich der fröhlichen Sippe der Gebirgstrachtler möglichst genähert und an einem Tische Platz genommen, der gerade noch ein Plätzchen gewährte. Es war mein Schade nicht. Ich stellte mich vor als österreichischer Wanderfahrer und die ganze Tischgesellschaft, ausschliesslich aus Münchnern bestehend, begrüßte mich aufs freundlichste. Bald waren Anknüpfungspunkte für ernste und heitere Gespräche genug vorhanden und ich lebte mich mit dieser so liebwerten Corona zusammen, als wenn ich schon jahrelang ihr Kneipgenosse gewesen wäre. Die Sache hatte obendrein noch eine andere angenehme Kehrseite. Ein Tischgesellschaftler war der Bruder des festierenden Vereines und dieser wieder Besitzer einer schier unendlich grossen Zahl von Biermarken. Diese kosteten per Halbliter 13 Pfennig und als mir eine frische Halbe kredenzt wurde, stellte mir der lebenswürdige Verbandsbruder sofort eine beliebige Kollektion „Marken“ zur Verfügung. Ich behaupte durchaus nicht, dass ich billiger dabei fuhr, denn sicher wurden aus zwei Halben Fünf, das that aber nichts. Nun sah ich bald alles mit „echten Münchenerbrillen“; Gambrinus hatte mir die für mein Auge taugenden Gläser angepasst und alles, alles war schön, sehr schön.

Wie die Paare sich drehten! Eine war darunter, die hatte mirs angethan. Wiener-, Berliner-, Münchener-Ballerinnen haben vor meinen Augen schon die Welt entzückt und die Männer berückt; so plastisch schön,

so voller Ebenmass in ihren Bewegungen, die mit der kleidsamen Tracht und ihrem geschmeidigen Körper eine wunderbare Dreiheit gaben, war keine von all den reizenden Kurzröckchen. Und einer war darunter, das schien der Gesellschaftshanswurst. Der kam bei der Ausführung der schwersten Männertanzkunststücke scheinbar immer zu spät, aber nur scheinbar; im letzten Momente vor der Ausführung war er immer bei der Sache und glänzte durch grosse Vornehmheit in der Art der Darstellung. Wer schon Gebirgstänze, wie den Steyrischen, der Holzknechtanz, den in Südbayern so beliebten Schuhplattler und andere gesehen hat, wird wissen, dass sie an die Geschmeidigkeit und Körperkraft bedeutende Anforderungen stellen. Hier klappte nicht nur alles, sondern es schien spielend leicht und dadurch gerade wirkt es so günstig. Hatte Bruder Hanswurst einen Augenblick frei, so schleuderte er mit einem Fusse seinen Spitzenhut thurmhoch in die Luft. Wo er hinflieg, das kümmerte ihn gar nicht und gab dort einen Heidenspass, wo er niederfiel. Das war ein Tag für mich! Solche soll man in seinem Kalender doppelt rot anstreichen, denn das sind die wahren Festtage.

Plötzlich war es unter Plauschen, Schauen, Lachen und Singen und Trinken zwölf geworden und das Fest zu Ende. Da ist der Münchner und der Bayer pünktlich, wie ich auch an anderer Stelle zu erzählen Gelegenheit haben werde.

Zwölf Uhr wars, und plötzlich erinnerte ich mich, dass ich eigentlich noch zu den „Unterstandlosen“ zählte und wollte mich von der mir lieb und wert gewordenen Gesellschaft verabschieden. „Wir begleiten sie“, hiess es einstimmig, „in fünf Minuten haben wir Ihre Wohnung erreicht.“ Ich wusste zwar nicht wo, aber ich liess meine Schutzgötter walten, und war froh gemut und vertraute meinem guten Sterne. Meine „Flamme“, die mich heute so begeistert hatte, war ja auch dabei und so folgte ich gerne und fast errötend ihren Spuren. Sie führten mich in ein bescheidenes Gasthaus, man zeigte mir mein Zimmer und dann hiess es „vivat sequens“. — Weil aber alles, auch leider das sehr Schöne, Gute, ein Ende nimmt, so kam auch das Ende dieses Tages, sehr verspätet zwar aber doch. Gott Morpheus hatte mir immer viel anzumessen, dafür aber Hinz des Murners Schwiegervater. Eines Katers, dachte ich, mich bald vom Lager erhebend, bin ich immer noch Herr geworden, wenn auch oft nicht an einem Tage.

Es war Sonntagmorgen und herrlich schön. Nun ein kleiner Bummel, bis die Augen hell werden, das weitere wird sich dann geben. Um Münchens übrige Sehenswürdigkeiten zu bewundern, war ich diesmal nicht gekommen und will ich hiervon nichts erzählen. Ich war schon dutzendemale draussen und kenne von der Perlacherbahn bis Nimphenburg und vom Sendlingerthore bis Schwabing fast jede Gasse und was sie Interessantes birgt. Das zu schildern ist aber in unserem Blatte nicht der richtige Ort. Das Erlebte ist, was das Wandern so interessant macht, ihm den Reiz des Unvergänglich Schönen in der Erinnerung verleiht, und das sollen die Zeilen in Wanderfahrers Skizzenbuch festhalten. Ueber die Sehenswürdigkeiten giebt jedes Reisehandbuch, Bädecker, Amthor, Wörls Führer und dergleichen Auskunft.



Amtlicher Teil.

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

Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.

Verwaltungsstelle: **Gustav Baumann**, 1. Vorsitzender; **R. Fänder**, 2. 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 Bundesvorstandssitzung

Donnerstag, den 31. August 1902, abends 8 Uhr, im Hotel „Stadt Nürnberg“, Leipzig, Bayerschestr. 8/10.

Willkommengruss.

Willkommen am grünen Strand der Spree
Ihr lieben Sportkameraden!
Von nah und fern aus dem Sachsenland
Zum frohen Feste geladen.

In uns glüht ein Streben wie jedem bekannt:
Dem Sport das Herz, dem Bunde die Hand,
Al! Ehr und Kraft dem Vaterland.
Dreifach Al! Heil Euch Radlern!

Ehren-Ausschuss

zum XI. Bundestage des Sächsischen Radfahrer-Bundes zu Bautzen

am 26., 27. und 28. Juli 1902.

(Rosette: schwarz-weiss-rot.)

Es haben auf unsere ergebenste Bitte nachfolgend verzeichnete Herren geneigtest zugesagt:

Dr. jur. Zahn, Bürgermeister.
Guido Erdmann August Reiche, Stadtrat.
Reichardt, Stadtrat.

Dr. med. Arth. Theobald Rohr, Stadtverordnetenvorsteher.
Wieardus Smidt, Stadtverordneter.

Eugen Münckner, Fabrikbesitzer.

Wilhelm Fuchs, Fabrikbesitzer.

Walter Reinhardt, Fabrikbesitzer.

Franz Kaulfersch, Direktor, sämtlich in Bautzen.

Horst Wolff, Kaufmann, Ehrenvorsitzender des Sächs. Radf.-B. Leipzig.

Dr. med. Herm. Bauer, Ehrenmitglied des S.R.-B., Markneukirchen.

Alle Schriftstücke an den I. Bundes-Vorsitzenden und den Vorsitzenden der Rechtsschutzkommission sind in der Zeit vom 19. Juli bis 16. August zu senden nach **Jonsdorf** bei Zittau i. S., Landhaus Maria, durch denselben werden indess nur ganz dringliche Sachen erledigt, alle übrigen Eingänge sind an unsere Geschäftsstelle nach Leipzig, Hohestrasse 48, zu richten.

Der Bundesvorstand des Sächs. Radf.-Bundes,
G. Baumann, I. Vors.

Bekanntmachung.

Der XI. Bundestag des S. R.-B. findet am 26., 27. und 28. Juli d. J. in Bautzen unter dem Ehrenvorsitz des Herrn Bürgermeister Dr. Zahn statt.

Bezirksvertreterversammlung bez. Sitzung des erweiterten Bundesvorstandes: Sonnabend, den 26. Juli, vormittags 10—12 Uhr im Hotel »Alberthof«.

Bundeshauptversammlung: Sonnabend, den 26. Juli, nachmittags 2—6 Uhr, ebendasselbst.

Wir laden hierdurch die geschätzten Mitglieder des Bundesvorstandes, Sport-, Zeitungs-, Rechtsschutz- und Kartellausschusses, die Herren Bezirksvertreter, Bezirksvorstandsmitglieder und alle Bundeskameraden zu ernster Arbeit und frohem Feste ganz ergebenst ein.

Der Bundesvorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes
G. Baumann, I. Vorsitzender.

Tagesordnung für die XI. Bundes-Hauptversammlung zu Bautzen.

1. Wahl von 2 Urkundenführern für die XI. Bundes Hauptversammlung.
 2. Bericht des 1. Bundesvorsitzenden über den Mitgliederbestand und die Thätigkeit des Bundes während der Zeit vom ausserordentlichen Bundestag in Meissen bis zum XI. Bundesfeste.
 3. a) Bericht des Vorsitzenden des Sportausschusses.
b) Bericht des Vorsitzenden der Rechtsschutzkommission. Bericht des Zahlmeisters.
 4. Satzungsgemässe Wahl des Bundesvorstandes, des Sportausschusses, der Rechtsschutzkommission, eventuell des Zeitungszahlmeisters und drei Beisitzern zum Zeitungsausschusse aus dem geschäftsführenden Bundesvorstande, sowie der Vertreter des Bundes im Kartell deutscher Wanderfahrer und im Kartell deutscher und österreichischer Rad- und Motorfahrer-Verbände. Die Wahlen erfolgen durch Stimmzettel. Es entscheidet Stimmenmehrheit.
 5. Wahl von 3 Kassenprüfern zur Vorprüfung der Kasse zum nächsten Bezirksvertretertage.
 6. Erledigung eingegangener Anträge.
 7. Wahl des Ortes für den nächsten Bundestag.
- Alle Mitglieder sind stimmberechtigt. Als Ausweis der Mitgliedschaft gilt das Bundeszeichen mit 1902er Mitgliedskarte.

Bekanntmachung.

Die Hauptsitzung des Zeitungsausschusses in Gemeinschaft mit den Zeitungsanteilschein-Inhabern und dem Bundesvorstand des Sächs. Radfahrer-Bundes haben am 10. Juli auf Grund unannehmbarer Bedingungen, die Herr Hort, Stuttgart, stellte, es für ratsam gehalten, den Antrag 2 aus No. 14, die Zeitungsangelegenheit betreffend, von der Tagesordnung des XI. Bundestages abzusetzen und weitere Verhandlungen mit Herrn Hort zu unterlassen. Dagegen ist eine Aenderung in unserer Zeitung-angelegenheit in Aussicht genommen worden.

Der Bundesvorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes
G. Baumann, Vorsitzender.

Eingebrachte Anträge.

Die Bundes-Hauptversammlung zu Bautzen wolle nachstehendem Antrag 1 des Bundesvorstandes ihre Zustimmung geben.

1. Vom 1. Januar 1903 ab beträgt das Eintrittsgeld für alle Neueintretenden nur noch 2 Mark, der Jahresbeitrag jedoch nach wie vor 6 Mark. Vom 2. Jahre der Mitgliedschaft ab zahlen alle Mitglieder nur noch 5 Mark Jahressteuer, wovon 1 Mark pro Kopf an die Bezirke zurückgezahlt wird.

Anträge des Sportausschusses für den Bundestag.

Die Bundes-Hauptversammlung wolle beschliessen:

1. Dem Sportausschuss zu gestatten, in sich selbst einen Wirtschaftsausschuss zu gründen.
2. a) Das Eintrittsgeld von Mark 4.— auf Mark 2.— und den Jahresbeitrag von Mark 6.— auf Mark 5.— herabzusetzen oder
b) die jetzt bestehende Aufnahmegebühr von Mark 4.— und den Jahresbeitrag von Mark 6.— beizubehalten, aber ausser dem bisher gratis Gebotenen vom 1. Januar 1903 ab sämtliche Mitglieder des S. R.-B. gegen Haftpflicht und Unfall zu versichern und die Kosten dieser Versicherung aus der Bundeskasse zu bestreiten oder
c) vom Jahre 1903 ab die Aufnahmegebühr auf Mark 2.—, wofür die Mitgliedskarte, das Bundeszeichen und die Satzungen geliefert werden, und den Bundesbeitrag auf Mark 4.— festzusetzen, wofür die Bundeszeitung gratis geliefert und an die Bezirke 1 Mark zurückgezahlt wird.
Sämtliche weitere Litteralien wie Tourenbuch, Kartenwerke etc. erhalten sämtliche Mitglieder auf Wunsch zu den bedeutend ermässigten Vorzugspreisen.
Alle sportlichen Veranstaltungen wie Kunst-, Corso- und Reigenfahren, Bahnwettfahren etc. bleiben den Bezirken überlassen, ausgenommen die Bundestagsveranstaltungen.
Dahingegen wird das Wanderfahren beibehalten, und es bleiben die Wettbewerbe für meistgefahrte Kilometer a) Alltagstouren, b) Sonntagstouren, sowie ausgeschriebene Wanderfahrten, Gesellschafts- und Reisetouren bestehen.
3. Die Bundeszeitung solle man beibehalten, jedoch jährlich nur in 20 Nummern erscheinen lassen und zwar: Vom März bis mit September monatlich 2 Mal, vom Oktober bis mit Februar monatlich nur 1 Mal.
4. Man wolle den Mitgliedern gestatten, den Jahresbeitrag in 2 Raten zu zahlen und zwar die 1. Rate am 1. März, die 2. Rate am 1. Juli.

Robert Weniger, Vorsitzender.

Felix Döhmel, Schriftführer.

Antrag des Bezirks Borna-Lausigk.

Der Bezirk Borna-Lausigk des S. R.-B. stellt den Antrag, dass alle dem Amtsgerichtsbezirk Borna angehörenden, jetzt anderen Bezirken des S. R.-B. zugeteilten Ortschaften, soweit dieselben schon früher dem Bezirk Borna-Lausigk angehört haben, sowie die auswärtigen Mitglieder der Radfahrervereinigung Ramsdorf dem Bezirk Borna-Lausigk wieder zugeteilt werden.

Anträge des Bezirkes Zwickau.

1. Der Bundestag möge beschliessen, dass die für Konkurrenzen übliche Bestimmung der Konkurrenzzeit, nach welcher die Konkurrerenden mindestens 6 Monate Bundesmitglied sein müssen, auf 3 Monate herabgesetzt werde.
2. Der Bundestag möge ferner beschliessen, dass von den geleisteten Jahresbeiträgen statt wie bisher 1 Mark in Zukunft pro Mitglied 1.50 Mark zurückvergütet werde.
3. Der Bundestag möge als Festort für den Bundestag 1903 die Stadt Zwickau wählen und die Ausführung des Festes dem Bezirke Zwickau übertragen.

Der Bundesvorstand des Sächs. Radf.-Bundes.
G. Baumann, 1. Vorsitzender.

Zur gefl. Beachtung.

Es wird den Bezirken empfohlen, gelegentlich der Reise zum Bundesfest nach Bautzen Fahrpreiserlässigung zu erstreben.

Die Fahrpreiserlässigung tritt nur dann ein, wenn von einem Abfahrtsort aus mindestens für 30 Teilnehmer Fahrkarten gelöst werden.

Die einfache Fahrkarte berechtigt zur Hin- und Rückfahrt. Anmeldungen für Leipzig nimmt die Geschäftsstelle, Hohestrasse 48, entgegen.

Der Bundesvorstand fährt Freitag, den 25. Juli, abends 6 Uhr 40 Minuten ab Leipzig, Dresdner Bahnhof, Ankunft in Bautzen 11 Uhr und wohnt Hotel Gude, am Bahnhof.

Den Bezirksmitgliedern wird empfohlen, den Zug Sonnabend, den 26. Juli, früh 5 Uhr 20 Minuten zu benutzen.

Eintrittsgeld und Bundesbeitrag:

Das Eintrittsgeld für jedes neueintretende Mitglied beträgt Mk. 4.—; der Bundesbeitrag dagegen Mk. 6.— für Herren und Mk. 3.— für Damen.

Die Beiträge bitten wir nach erfolgter Aufnahme an den Bundeszahlmeister Herrn Friedrich Pfohl, Leipzig, Thomasstr. 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.

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.

**Wiederaufnahme
ehemaliger Bundesmitglieder betr.**

Ehemalige Bundesmitglieder zahlen bei Wiederaufnahme in den Bund kein Eintrittsgeld, wenn die Wiederanmeldung vor dem 31. Juli zum vollen Jahresbeitrag erfolgt, bei Anmeldung nach dem 31. Juli zum halben Jahresbeitrag ist dagegen ein Eintrittsgeld von Mk. 1,50 zu entrichten. Vom Militär entlassene ehemalige Bundesmitglieder sind bei Wiederaufnahme in den Bund von jedem Eintrittsgeld befreit.

Für vom 1. August 1902 ab Eintretende beträgt die Bundessteuer bis Ende 1902 für Herren Mk. 3.— und für Damen Mk. 1.50; das Eintrittsgeld dagegen wie bisher Mk. 4.—.

Wohnungsveränderungen.

Im Interesse einer geregelten Listenführung und der ordnungsgemässen Lieferung der Bundeszeitung sind **Wohnungsveränderungen** etc. sofort unter Angabe der Mitgliedsnummer dem Zahlmeister Herrn **Friedrich Pfost, Leipzig, Thomasiusstrasse 10**, zur Anzeige zu bringen.

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

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.

Unfall- und Haftpflicht-Versicherung.

Vertrag mit der Kölnischen Unfall-Versicherung A.-G. in Köln a. Rh.

1. Versicherung gegen die Folgen körperlicher Unfälle, welche den Versicherungsnehmern für ihre Person beim Radfahren zustossen: für eine Versicherungs-Summe von je **5000 Mark** im Todes- und Invaliditätsfall und **2,50 Mark** Tagesentschädigung für den Fall vorübergehender Dienst-Erwerbsunfähigkeit;

2. Versicherung gegen die zivilrechtlichen Folgen der gesetzlichen Haftpflicht, welche die Radfahrer bei körperlichen Verletzungen dritter Personen oder Beschädigung fremden Eigentums beim Radfahren trifft: für eine Versicherungssumme von **5000 Mark** für jedes Unfallereignis und von **2000 Mark** pro Jahr für Beschädigung fremden Eigentums. Gesamt-rämie hierfür beträgt pro Jahr **Mk. 8.50**, in jährlichen oder halbjährlichen Raten zahlbar; keine Policengebühr.

Alles Nähere durch das Bundeszahlmeister-Amt Leipzig, Thomasiusstr. 10.

Neuangemeldete Mitglieder.

No. 8351—8352 und 3 unter alter No.

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

Bezirk Zittau.

8351. P. Hermann Hanke, Fahrradhändler, Gross-Schönau, Breite Aue 202.

8352 Ernst Augustin, Werkmeister, Zittau, Herwigsdorfer Strasse 4b.

2783 alto No. Hermann Schönbach, Fahrradfabrikant, Zittau, Weberstrasse 22.

Bezirk Eilenburg.

3567 alte No. Martin Friedrich, Cafétier, Eilenburg, Markt 20, 6336 alte No. Albert Kühne, Gasthofsbesitzer, Eilenburg, „Neue Welt“.

Bekanntmachungen des Sportausschusses.

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

Zur gefl. Beachtung. (Bundesrennen betr.)

Die für Sonntag, den 20. Juli, angesetzten Bundesrennen fallen wegen zu geringer Beteiligung aus. Die Bezirksrennen finden statt. Franz Pröhl, Bundesrennfahrwart.

Bekanntmachung, Bundes-Anzug und Bundes-Mütze betr.

Die Hauptforderungen, die an die Radierkleidung gestellt werden müssen, sind die, dass sie kleidsam und praktisch sei. Je nach der Gelegenheit, bei der die Kleidung getragen werden soll, wird die eine oder die andere dieser beiden Forderungen mehr zu betonen sein. Bei der Kleidung des Radfahrers, der sich zur Wanderfahrt rüstet, ist das Praktische die Hauptsache, tritt er dagegen zur Auffahrt an, nimmt er am frohen Feste teil, dann tritt das Kleidsame in den Vordergrund.

Ein schönes Fest, das wichtigste im ganzen Jahre, steht unserem Bunde wieder bevor. Der Bezirk Bautzen resp. der R.-Cl. »Rapid«, Bautzen, rüstet sich, die Bundeskameraden als gern gesehene Gäste zum Bundesfeste zu empfangen. Unter den hierzu vorgesehenen sportlichen Veranstaltungen stehen an erster Stelle der Preis-Korso, Preisreigen und der Festball. Hier gilt es, den Sachsenbund würdig zu vertreten. Das geschieht schon äusserlich wirkungsvoll durch eine möglichst einheitliche, schmutzige Kleidung. Wir gehen hierbei nicht so weit, zu verlangen, dass ein einziger Anzug und eine einzige Mütze im ganzen Bunde eingeführt bleiben sollte, wir sind vielmehr der Meinung, dass es jedem Vereine unbenommen sein müsse, in eigenem Dress und Mütze zu erscheinen, zumal wenn es ihm gelingt, das Praktische mit dem Kleidsamen zu vereinen. Es giebt eine grosse Anzahl Bundeskameraden, welche einem Vereine nicht angehören, ein geschlossenes, gleichmässiges Auftreten derselben in ihren Bezirken ermöglichte nun unser Bundes-Anzug und Bundes-Mütze, die beide, ebenso ungeeignet wie sie für den Wanderfahrer sind, ebenso geeignet sind zu wirkungsvollem festlichen Auftreten.

Wir ersuchen daher alle diejenigen Bundesmitglieder, die sich innerhalb ihres Bezirkes am Festkorsos in Bautzen zu beteiligen gedenken, dies nur zu thun in schwarzem Anzug mit weissgrüner Bundesmütze.

Wertung und Auszeichnung bei Bundes-Wanderfahrten.

Vorschrift und Wertung. a) Für Vereine.

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

Die Namen und die Mitgliedsnummern der Teilnehmer müssen auf dem Bescheinigungsbogen einzeln aufgeführt werden. Für Vereine genügt ein Bescheinigungsbogen, welcher vom Fahrwart oder seinem Stellvertreter geführt wird.

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

Bei Entfernung bis 30 Kilometer	4 Minuten pro Kilometer.
„ „ von 30—60 „	4 1/2 „ „ „
„ „ „ 60 u. darüber	5 „ „ „

Es werden ausgezeichnet alle diejenigen Vereine, welche die Mindestleistung von insgesamt 200 Kilometern im Jahre 1902 in den vom Bunde veranstalteten Wanderfahrten erreichen und die festgesetzten Zeiten eingehalten haben und zwar: mit 1. Preisen Mindestleistung 300 Kilometer, mit 2. Preisen Mindestleistung 250 Kilometer und mit 3. Preisen Mindestleistung 200 Kilometer. Der die höchste Punktzahl erreichende Verein erhält für jeden der beteiligten Fahrer 1 Ehrenzeichen.

b) Für Einzelfahrer.

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

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

Bei Entfernung bis 50 Kilometer 4 Minuten pro Kilometer.
von 50 u. darüber 5

Es werden ausgezeichnet alle diejenigen Einzelfahrer, welche die Mindestleistung von insgesamt 300 Kilometern im Jahre 1902 in den vom Bunde veranstalteten Wanderfahrten erreichen und die festgesetzten Zeiten eingehalten haben und zwar: mit 1. Preisen Mindestleistung 400 Kilometer, mit 2. Preisen Mindestleistung 350 Kilometer und mit 3. Preisen Mindestleistung 300 Kilometer. Die höchste Leistung wird mit einem vergoldeten Ehrenzeichen ausgezeichnet.

Allgemeines.

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

Teilnehmer an den Vereinsfahrten werden nicht persönlich prämiert (mit Ausnahme des 1. siegenden Vereins).

Sparte D. Reisetouren.

Siehe Seite 30 unserer Wettfahrbestimmungen.

Der Sportausschuss des Sächs. Radf.-Bundes
Robert Weniger, Vorsitzender.

Als Ortsvertreter wurden vom Bundesvorstand bestätigt die Herren:

Paul Singer, Brand b. Zwickau.
A. Teich, Böhlmsdorf und Umgegend.
Carl Teich jr., Bischofswerda.
Max Schlagehuhn, Bad Jonsdorf b. Zittau.
J. Morgner, L.-Connowitz.
E. Müller, L.-Reudnitz, Thonberg und Neuschönefeld.
E. Rüdiger, L.-Volkmarsdorf.

E. Saupe, L.-Eutritzsch.
Fr. Seyffert, L.-Gohlis.
R. Brettschneider, Schleussig und Klein-
zschocher.
E. Seiffert, L.-Lindenau.
A. Thierbach, L.-Liebertwolkwitz.
L. Weitzmann, L.-Möckern.
Otto Uhlemann, Markranstädt.

H. Heil, Oetsch.
P. Ullrich, Röhrsdorf b. Ch.
Robert Möckel, Schedewitz.
Max Conrad, Marienthal b. Zw.
Br. Flämig, Zwenkau.

Auskunftsstellen:

C. Sergel, Leisnig i. S.

Nachfolgend genannte Mitglieder erhielten Bundesschilder und sind im Handbuche nachzutragen:

Hotels, Gasthöfe und Einkehrstellen:

Max Kiessling, Bautzen, Gasthof zum halben Mond.
Franz Graabe, Hotelier, Kolditz, Schützenhaus.
Adolf Fuchs, Gastw., Hartenstein b. Zw., weisses Ross.
Jul. Guthardt, Leutzsch, Auenschlösschen.

Ernst Haake, Rest, Bühlau bei Dresden.
Emil Brörs, Gastw., Taucha, Parthenschlösschen.

Reparaturwerkstätte:

Ludwig Schlegel, Burkhardsdorf b. Ch.

Kartell Deutscher Wanderfahrer.



Bekanntmachung.

Es gereicht mir zur Genugthuung und Freude, mitteilen zu können, dass der Sächsische Radfahrer-Bund laut Beschluss der Vorstandschafft vom 19. Juni 1902 als K. D. W.-Verband dem Kartell deutscher und österreichischer Rad- und Motor-Fahrer-Verbände (D.-Oe.-K.) beigetreten ist. Dieser Beitritt ermöglichte auf Grund eines besonderen Vertrages den nun vollzogenen Anschluss des gesamten K. D. W. an das D.-Oe.-K. Damit ist ein nicht zu unterschätzender Schritt vorwärts zur Förderung eines Zusammenschlusses der deutschen Radfahrerschaft gethan worden.
Dresden-Blasewitz, Anfang Juli 1902.

Die Geschäftsstelle des K. D. W., Waentig-Haugk,
Ausschussmitglied des W. R. V.

Bekanntmachungen der Bezirke und Vereine.

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

Bezirk Borna-Lausigk.



R.-Cl. „Germania“, Lobstädt. Die am 3. Juli einberufene, gutbesuchte 1/2 jährige General-Versammlung wurde durch unsern Vorsitzenden R. Ritter, 1/29 Uhr mit einem Willkommen-Gruss und „All Heil“ eröffnet. Nach der Steu-reinnahme wurde zum Rechnungs-Abschlusse geschritten. Die 1/2 jährige

Einnahme betrug 234,55 Mk. und die Ausgabe 145,58 Mk., mithin ein Kassenbestand von 88,97 Mk. verblieb. Mitgliederbestand 48. Aufgenommen wurde Reinhold Hoffmann, Gasthofbesitzer in Grosszössen. Ausfahrten wurden bestimmt 17. Juli Luckau, 20. Juli Sportplatz Leipzig und Liebertwolk-

witz, 27. Juli Thräna in S.-A. Abfahrtszeit bestimmen die Fahrwarte Schröder und Brausse. Der Vorsitzende dankte für den zahlreichen Besuch am Schlusse.

„All Heil“
Max Riedel, I. Schriftführer.

Bezirk Bautzen.

R.-Cl. „Rapid“, Bautzen. Jeden Mittwoch Abend gemütliches Beisammensein im Club-Lokal Hôtel Alberthof. Gäste sind herzlich willkommen. Monatsversammlung jeden ersten Mittwoch im Monat. Mit sportlichem All Heil!

Alfred Schweizer, Vorsitzender.
Alwin Heinrich, Schriftführer.

Bezirk Dresden.

In der letzten Monatsversammlung vom 26. April wurden einige Punkte erledigt, die für nicht Anwesende von grossem Interesse sein müssen: 1. Der Bundestag in Bautzen. Wir ersuchen unsere Mitglieder, sich an demselben zahlreich zu beteiligen, auch Gäste sind uns herzlich willkommen. 2. Es wurde beschlossen, falls der Bundestag für 1903 nach Dresden fällt, denselben anzunehmen und die Bezirks-Bannerweihe hiermit zu vereinigen. 3. Im weiteren wurde eine Geschäftszweigstelle des S. R.-B. für Dresden empfohlen. Zigarrenhändler Unger wird als geeignet vorgeschlagen. 4. Von einem Bahnrennen musste Abstand genommen werden, da uns der hiesige Rennverein zu ungünstigen Bedingungen stellte. Nun auf, Kameraden, nach Bautzen! All Heil!

Gustav Dörr, Schriftführer.

R.-V. „Alemannia“, Dresden-N. Monatsversammlung vom 4. Juli 1902 im Rehefelder Hof zu Pieschen. Herr Gottschalk hat sich schriftlich abgemeldet. Herr Haake stellt den Antrag, die Preisverteilung vom Langsamfahren auf den 18. Juli zu verschieben. Der Antrag wird einstimmig angenommen. Ferner stellt Herr Säurig den Antrag, dass die Preis-Ausfahrten vom Juli ab beginnen sollen, da bis jetzt darüber kein richtiger Beschluss gefasst worden sei. Der Antrag wird einstimmig unterstützt und es sind sonach die bis jetzt stattgefundenen Ausfahrten ungültig. Herr Haake stellt den Antrag, zu dem Langsamfahren 10 Mark aus der Vereinskasse zu bewilligen und jedes Mitglied, welches sich daran beteiligt, soll 50 Pfennige Einsatz bezahlen. 2 maliger Start ist zählend. Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Aug. Starke, Schriftführer.

R.-V. „Frohe Fahrt“, Leuben. Vereinslokal: Urban's Gasthof. **Monats-Versammlung** den 12. Juli 1902. Aufgenommen wurde Herr Oswald Berthold, Gärtner. Um recht zahlreiche Beteiligung der Mitglieder am Bundesfeste (Bautzen) wird im Interesse des Vereins dringend ersucht. Ausfahrten und Saalfahren siehe Anschlagtafel.

Max Klopfer, Vorsitzender.
Richard Kühne, Schriftf.

Bezirk Glauchau.

Da infolge des sehr schlechten Wetters die letzte **Bezirks-Versammlung** nicht abgehalten werden konnte, so lade ich hierdurch die Bezirkskameraden zu einer Versammlung ein und zwar Mittwoch, 23. Juli 1902 im Restaurant Burgkeller, Meerane. Start für alle Bezirkskameraden abends 9 Uhr im Lindenbau, Niederschindmass. Wegen wichtiger Tagesordnung (Schriftführerwahl usw.) bitte ich und zahlreiche Beteiligung. Mit sportlichem Gruss „All Heil!“ J. Krämer.

Bezirk Leipzig.

Fahrausschuss des Bezirks Leipzig vom S. R.-B. Zuschriften sind zu richten an den Fahrwart P. Claus, Leipzig, Hainstr. 25. Fernsprecher 7654. Auf unser morgendes, auf dem Sportplatz zu Leipzig stattfindendes Rennen wird nochmals aufmerksam gemacht, Beginn nachmittags halb 3 Uhr. Das Programm ist sehr reichhaltig und sind interessante Kämpfe zu erwarten; eine 16 Mann starke Kapelle wird für die nötige Abwechslung Sorge tragen. Ausser den im Ausfahrtenprogramm festgesetzten Touren sind noch in Aussicht genommen: 1. Am Mittwoch den 20. August eine Abendausfahrt nach Taucha zum Besuche des dortigen Radfahrerclub „Pfeil“, 2. am Mittwoch den 17. September eine Tour zur Propaganda nach Leutzsch, Vorschläge zu No. 2 werden noch erbeten. Vorerst aber Parole: **Sonntag, Sportplatz, Leipzig!** All Heil!

P. Claus, I. Fahrwart.
H. Rockstroh, II. Fahrwart.

Unser Standquartier in Bautzen ist Hotel „Goldener Engel“, Bautzen. Wir bitten die lieben Bezirkskameraden recht zahlreich in Bautzen zu erscheinen. Also Parole Bautzen.
W. Catterfeld, I. Bezirksvertreter.

R.-V. „Teutonia“, Leipzig. Bergschlösschen. Bericht über die **Jahres-Versammlung** am 9. Juli. Der Verein besteht aus 31 Mitgliedern, anwesend waren 24. Der Vorsitzende eröffnet 9¹/₂ Uhr die Versammlung und erteilt den Kassenrevisoren das Wort. Dieselben haben die Kasse

in bester Ordnung befunden, worauf dem Kassierer Entlastung erteilt wird. Pro Monat April, Mai und Juni betragen die Einnahmen 150,76 Mk. und die Ausgaben 58,09 Mk. Kassenbestand 92,67 Mk. Darauf legen sämtliche Vorstandsmitglieder ihr Amt nieder. Die darauf folgende einstimmige Wiederwahl unseres I. Vorsitzenden Robert Müller legt beredtes Zeugnis von dessen Beliebtheit und Wertschätzung ab, ebenso die Wiederwahl unseres Kassierers Kurt Rockstroh. Beiden sei an dieser Stelle nochmals der Dank des Vereins ausgedrückt. Der Gesamtvorstand setzt sich zusammen aus Rob. Müller, I. Vors., Bruno Lehmann, I. Schriftf., Kurt Rockstroh, Kassierer, Walter Rockstroh, 2. Schriftf., Paul Müller, I. Fahrwart, Kurt Rockstroh, 2. Fahrwart. Zu Kassenrevisoren wurden Johannes Horstmann und Kurt Ulbricht gewählt.

Unsere beiden Mitglieder Otto Kämffer und Carl Wunderlich den besten Dank aller für die ausgezeichnete Bewirtung in Altenburg. Nochmals sei auf unsere Nachttour nach Dresden aufmerksam gemacht, gleichzeitig Preiswanderfahrt nach Bautzen (Bundesfest). All Heil!

Bruno Lehmann, I. Schriftf.

R.-V. „Germania“, Liebertwolkwitz. Sonntag, den 21. Juli 1902 findet unser 3. Stiftungsfest im Gasthof zu den „Drei Linden“ hierselbst statt. Dasselbe mit einem nachmittags 3 Uhr stattfindenden Preiskorsofahren. Blumenschmuck wird nicht gewertet. Nachdem Besuch des Gartenkonzertes im Vergnügungslokal. Von abends 7 Uhr ab Konzert, Reigenfahren, Theateraufführung und Ball bis 1 Uhr. Sämtliche Sports- und Bundeskameraden sind hierzu herzlich eingeladen. Mit sportlichem „All Heil!“ H. Meyer, I. Vorsitzender.

Touren-Club „Althen“. Clublokal Gasthof Althen. Sonntag, den 20. Juli Sommerfest in Zweenfurth beim Bundeskameraden Kemmler. Für Unterhaltung ist bestens gesorgt. Abfahrt Althen 2 Uhr nachmittags. Freunde und Gönner herzlich willkommen. Auf nach Althen und Zweenfurth. Sommerfeld b. Leipzig. All Heil. M. Brand, Schriftf.

Aufforderung.

Unter Bezugnahme auf die in der letzten Nummer erfolgten Aufforderung zum Beitritt einer zu bildenden Einzelfahrervereinigung im Bezirk, bitten wir nochmals alle Interessenten, doch unverzüglich ihre Adresse bei Unterzeichnetem niederzulegen, damit das Weitere getroffen werden kann.

Im Interesse der guten Sache hoffen wir auf recht rege Beteiligung und können wir Ihnen schon im Voraus einen guten Verlauf zusichern.

Also: **Einzelfahrer, schliesst Euch an der Einzelfahrervereinigung im Bezirk Leipzig an.**

Ortsvertreter-Ausschuss
i. A.: O. Bedrich, Hohestrasse 26 b.

Bezirk „Oberes Vogtland“.

Auf der Bezirksversammlung am 13. Juli in Rossbach wurde beschlossen: 1. Nächste Versammlung am 10. August bei Voigtfritz in Markneukirchen. 2. Sonntag den 20. Juli Vorm. 10 Uhr ab B.-G. „Stadt Dresden“ Markneukirchen. Ausfahrt nach Asch (Fest des R. V. „Wanderer“). 3. 27. Juli Nachm. Bezirks- und Vereinsrennen in Elster. Wegen zu spätem Erscheins der B. Z. kann die Ausschreibung nur in „Radwelt“ und der politischen Presse erfolgen, worauf wir Interessanten besonders hinweisen. 4. Im September Bezirksfest in Erlbach. 5. Im September Dauerfahrt. Der Vorstand.

Bezirk Pleissenthal.

Bericht über das am 13. Juli c. stattgefundenene Rennen. Im Eröffnungsfahren „Ringelstechen“, gingen als erster Wolfensteller-Steinpleis, als zweiter Max von der Grün und als dritter Eduard Steinbold durchs Ziel.

Im ersten Vorlauf für das Hauptfahren starteten Meyer-Crimmitschau und Kessler-Falkenstein. Meyer sägt Kessler glatt ab. Im zweiten Vorlauf starteten Dittmann-Werdau, Martin-Schönfels und Schwabe-Schönfels. Die Führung übernimmt Schwabe, in der 3. Runde behindert derselbe Dittmann am Vorgehen, Dittmann protestiert. Das Schiedsgericht erkennt Dittmanns Protest für berechtigt und bestimmt einen nochmaligen Lauf, in welchem Schwabe mit 2 Längen siegt. Im dritten Vorlauf starteten Fichtner-Werdau, Thoss-Falken-

stein, Landmann-Crimmitschau. Es führen abwechselnd Thoss und Fichtner, beim Abläuten hat Thoss die Spitze, Fichtner hat 2 Längen Abstand. Thoss geht als erster durchs Ziel, Fichtner mit Handbreite zweiter. Dieser Lauf war der interessanteste, denn es wurde wacker gekämpft. In der Entscheidung starten Meyer, Schwabe und Thoss. Das Feld begiebt sich geführt von Thoss auf die Reise und ist das Tempo ein recht lebhaftes. Thoss führt 22 Runden und wird dann von Meyer, welcher in herrlichem Syurt an Thoss vorüberzieht, abgelöst. Meyer wieder, wie gewöhnlich, in bester Form läuft dem Felde eine halbe Runde davon. Schwabe stürzt, besteigt aber sofort trotz aufgeschlagenem Kopf sein Rad, hat aber dabei eine halbe Runde eingebüsst, sodass er eine ganze Runde verloren, wieder Anschluss gewinnt. Bei der 48. Runde hat Thoss eine, Schwabe zwei Runden verloren und Meyer geht mit herrlichem Syurt durchs Ziel, Thoss nimmt den zweiten Platz. Martin-Schönfels fährt ausser Konkurrenz, muss aber in der 11. Runde aufgeben. Das Rennen war ein recht interessantes und verlief ausser dem Sturze Schwabes glatt. Thoss, ein fairer Fahrer bedarf mehr Herz, wird dann aber ein nicht zu verachtender Gegner. In diesem friedlichen Wettstreite standen sich Deutschbündler, Voigtländischer Radfahrer-Bund und Sachsenbündler im Kampfe gegenüber.

Werdau, am 14. Juli 1902.

„Heil“

Ad. Schön, Vors. des Schiedsgerichts.

R.-Cl. „Wettin“, Ruppertsgrün. Hierdurch erlauben wir uns, alle lieben Sports- und Bundeskameraden nochmals zu unserm, am 20. Juli stattfindenden **Stiftungsfest** einzuladen. Beginn der Korfahrt nachmittags 3 Uhr vom Vereinslokal: »Restaurant zur Courve«. Zahlreichem Besuch entgegensehend zeichnet mit sportlichem All Heil!

G. Plönnigs, Schriftführer.



R.-Club „Wanderer“, Steinpleis.

Monatsversammlung im Clublokal »zur Post«. Der Vorsitzende W. Dürr begrüsst die Mitglieder. Zu Ehren unseres heimgegangenen geliebten König Albert erheben sich die Kameraden von den Plätzen.

— Einstimmig aufgenommen wurde Herr Eduard

Heimgold. Nach Bekanntgabe diverser Einladungen aus Brand, Niederhasslau und Ruppertsgrün bittet der Vorstand um recht zahlreiche Beteiligung an denselben. Das diesjährige Stiftungsfest wurde bis auf weiteres vertagt. All Heil!

Paul Perge, Schriftführer.

R.-V. „Wanderlust“, Werdau. Hiermit werden die Kameraden zu dem am Sonntag, den 20. Juli c. in Ruppertsgrün stattfindendem Stiftungsfest freundlichst gebeten, vollzählig und in Galla: Schärpe, weisse Handschuhe etc. punkt 2 Uhr im Vereinslokal anzutreten.

„Heil“

Ad. Schön.

Herr Rentier Heinrich Aspenborn, Zwickau, überbrachte in bekannter Liebenswürdigkeit Grüsse vom Bezirk Zwickau und überreichte dem R.-V. Wanderer-Steinpleis den ersten Preis — ein herrliches Diplom — welches der Verein anlässlich des Meisterschaftsfahrens in Glauchau in Sparte B. erworben. Der nun beginnende Ball, sowie ein von Mitgliedern des Bez. zur Aufführung gebrachter Einakter, schloss den harmonisch verlaufenen Festtag.

„Heil“

Ad. Schön.

Hiermit mache ich die Herren Bezirkskameraden nochmals auf die am Sonntag, den 3. August c. nachmittags 4 Uhr im »Bayrischen Hof«, Crimmitschau, stattfindende **Bezirks-Versammlung** freundl. aufmerksam.

„Heil“

Ad. Schön.

Das am Sonntag den 6. Juli c. im Schützenhaus Werdau stattgefundene **Bez. Fest** war trotz günstiger Witterung nicht so besucht wie es sich für einen Bezirk von so stattlicher Grösse geziemt, dieses durfte aber in der ungewollten Verschiebung unseres Festes seine Begründung haben. Bei alledem aber gestaltete sich dasselbe zu einem herrlichen Vergnügen. Ein-

geleitet wurde dasselbe durch Konzert, hierauf folgte die Begrüssung durch den Bez.-Vertreter. Der Begrüssungsreigen, gefahren durch die Kammeraden des Wanderer-Steinpleis gelang vorzüglich. Herr Fänder Leipzig, der II. Bunesvorsitzende, hatte die Liebenswürdigkeit die Preisverteilung für das Bezirks-Frühjahrsrennen gef. zu übernehmen und überbrachte zugleich Grüsse von Leipzig. — Sei ihm an dieser Stelle noch einmal herzlich gedankt! — Da infolge der Verschiebung des Festes die Vereine ihre Nennungen zum Konkurrenzreigen zurückgezogen, fuhr infolge besonderer Bitte der R.-V. Wanderer-Steinpleis den geplanten Preisreigen, welcher bei allen Festteilnehmern einen ungeahnten Beifall erntete. Und das mit vollem Rechte! — Denn die Kammeraden von Steinpleis hatten sich mit dieser vorzüglichen Leistung selbst überboten, sei ihnen hierfür namens des Bezirks noch einmal herzlichster Dank, mit dem Wunsche, mögen sie in gleicher Weise fortfahren zum Wohle ihres Vereins, zum Wohle des Bezirks, sowie des Sächsischen Radfahrer-Bundes. —

Bezirk Wurzen-Grimma.

Eingesandt.

Wir hatten doch früher in unserm Bezirk recht gut beteiligte Versammlungen und wie manch schöne Ausfahrt haben wir gehabt. Durch die Amtsmüdigkeit des bisherigen Herrn Bezirksvertreters braucht doch wohl nicht gleich jedes Vorstandsmitglied die Hände in den Schooss zu legen. Wäre es wohl nicht ratsam, wenn der Herr Bezirksfahrwart einmal eine hübsche Bezirksausfahrt bekannt machte? Ich glaube, im Vorjahre war gerade dieser derjenige, welcher am meisten an dem Fahrwart auszusetzen hatte. Es wäre gerade jetzt recht wünschenswert, dass einmal die Bezirksmitglieder auf diese Art wenigstens wieder zusammen kommen und sich über dies und jenes gegenseitig aussprechen können, denn unser Bezirk hat auch noch alte treue und feste Kameraden des S. R.-B. Also: »Treu und fest bis zuletzt.«

Bezirk Zittau.

Versammlung vom 3. Juli 1902 im Bundeshotel »Sächs. Hof« Zittau. Anwesend 8 Mitglieder. Die Neuwahl ergab M. Neustadt, Bezirksvertreter, G. Baumann, Schriftführer, K. Losch, Kassierer, P. Grüllich, Fahrwart. Als Ortsvertreter für Zittau wurde K. Losch, für Grossschönau P. Hauke gewählt. Nach Erledigung verschiedener Eingänge schliesst der Bezirksvertreter die Versammlung mit dem Wunsche auf ein kräftiges Blühen und Gedeihen des Bezirkes und ersucht gleichzeitig die Mitglieder, ihr Möglichstes mit dazu beizutragen. Die nächste Bezirksversammlung findet Mittwoch, den 23. Juli, abends 8 Uhr im Bundeshotel »Sächs. Hof« Zittau, statt. Da jedenfalls unser sehr werter Bundesvorstand Herr G. Baumann daselbst erscheinen wird, so bitten wir um zahlreiche Beteiligung.

G. Baumann, Schriftführer.

Bezirk Zwickau.

Unsere nächste **Bezirksversammlung** soll am 21. Juli, abends 1/29 Uhr im Schauer'schen Gasthofe in Niederplanitz abgehalten werden. Die werten Mitglieder werden hierzu mit der Bitte um recht zahlreiches Erscheinen eingeladen.

Der Bezirksvorstand: Hugo Körner. A. Grimm.

R.-V. „Wettin“, Zwickau i. S. Unsere nächste Monatsversammlung wird am Sonnabend, den 2. August 1902, im Vereinslokal abgehalten. Wir richten hierdurch an unsere Mitglieder die Bitte, sich recht zahlreich am diesjährigen Bundestag in Bautzen zu beteiligen. Nochmals Besprechung vorher am Dienstag, den 22. Juli im Vereinslokal. Mit Freuden wird begrüsst werden, dass die Jugendabteilung »Wettin« bei der am vorigen Sonntag in Hartenstein abgehaltenen Reigenkonkurrenz, bei welcher 10 Vereine konkurrierten, den zweiten Preis errungen hat.

A. Grimm, Vorsitzender.

Rundschau.

Industrie.

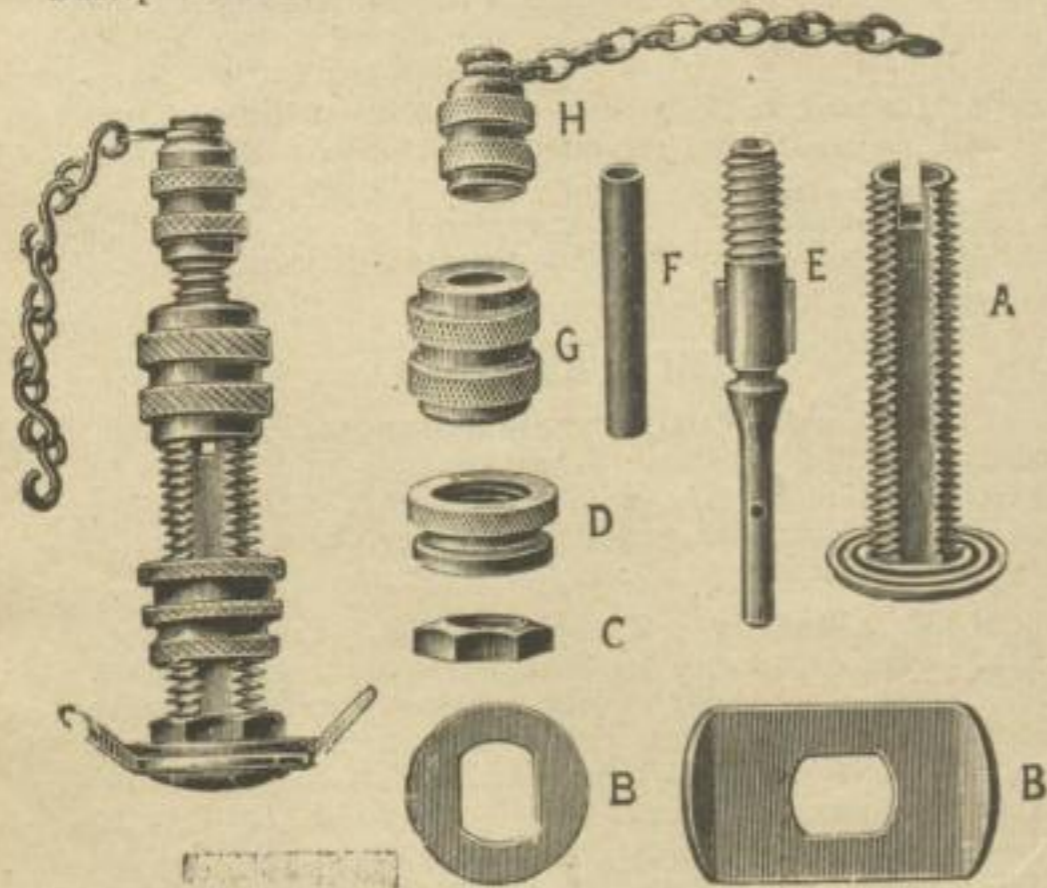
Ein Wort an alle Radfahrer. Zu den wichtigsten Teilen eines Rades gehören unstrittig die Pneumatic Reifen

und liegt es daher im Interesse eines jeden Radfahrers beim Ankauf einer neuen Maschine den Reifen seine besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Ein Pneumatic, der den höchsten Anforderungen entspricht und sich in Radfahrkreisen einer

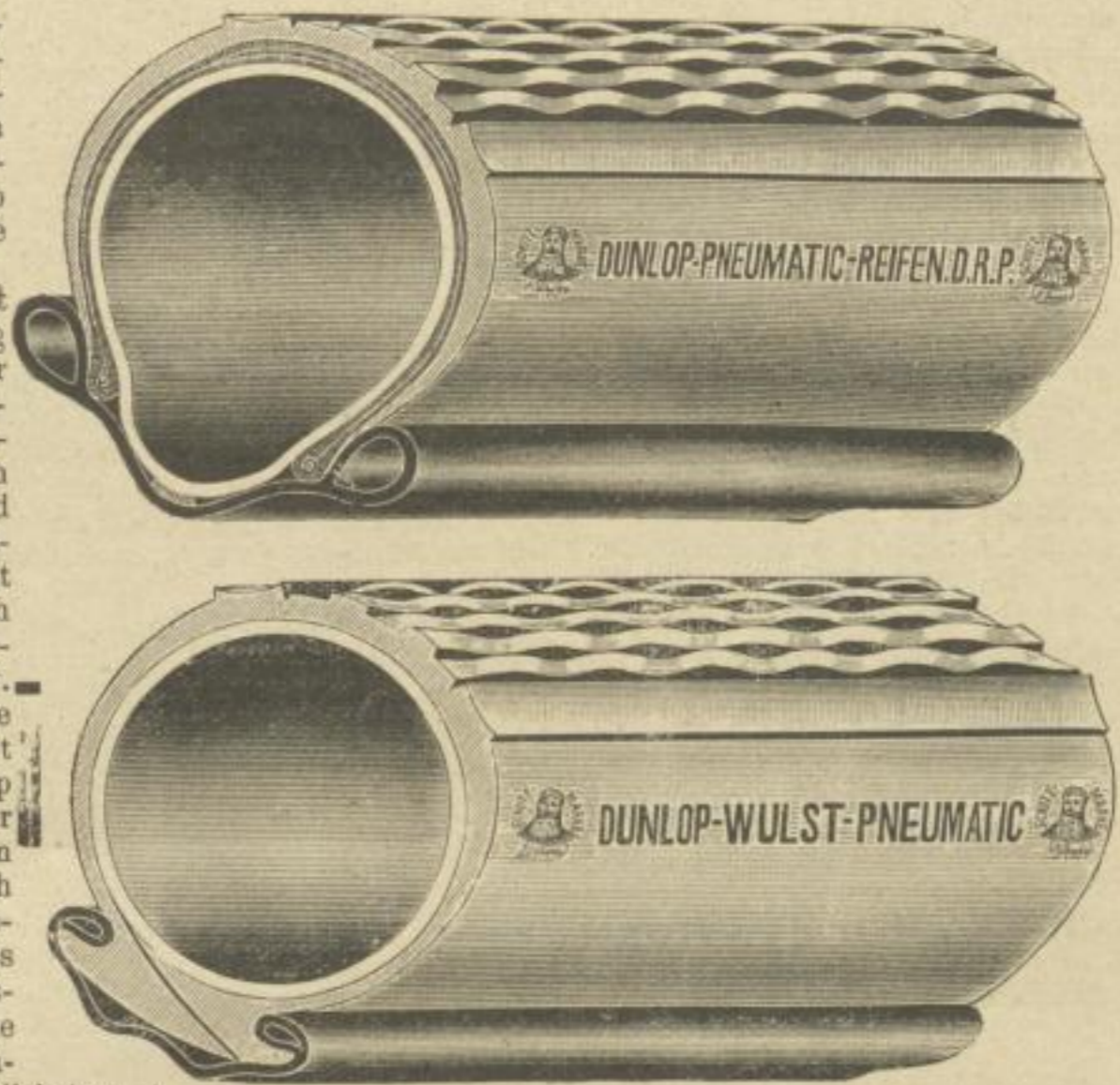
immer grösseren Beliebtheit erfreut, ist der rühmlichst bekannte Dunlop Reifen. Die Zahl seiner Anhänger, die in richtiger Erkenntnis, dass in der Qualität des Reifens einzig und allein sein Wert liegt, dem Dunlop Pneumatic vor allen anderen Reifen den Vorzug geben, vergrössert sich stetig, zumal die Dunlop Comp. stets bestrebt ist, zu billigen Preisen das Beste auf den Markt zu bringen.

Vielseitig gehegten Wünschen entsprechend, hat die Dunlop Co. in dieser Saison ein neues nonslipping Muster für ihren Reifen eingeführt und auch bei der Leinenkonstruktion eine wesentliche Verstärkung angebracht, welche dem Reifen die allergrösste Dauerhaftigkeit und Widerstandsfähigkeit verleiht, ohne ihn in seiner hohen Elastizität zu beeinträchtigen. Auch wird die Reparaturfähigkeit durch die neue Leinenkonstruktion um ein Bedeutendes erhöht. Ausserdem bringt die Dunlop Co. als Novität in dieser Saison auch einen Wulstreifen auf den Markt der auf alle sogenannten Wulstfelgen, in entsprechenden Grössen, passt. Auch dieser Reifen zeichnet sich durch billige Preise und vorzügliche Qualität aus, sodass ein Versuch damit sehr zu empfehlen ist. Auf Wunsch liefert die Dunlop Co. nicht nur für das Hinterrad, sondern auch für das Vorderrad von Strassen bzw. Tourenmaschinen ihre Reifen mit dem nonslipping Muster. Es hat sich diese Ausstattung seit Jahren ganz vorzüglich bewährt, indem das Rad hierdurch ein sehr apartes Aussehen erhält und auch dem Fahrer vor Ausgleiten auf nassem Strassenpflaster die weitgehendste Sicherheit gewährt. Wer ein Rad mit Dunlop Pneumatic kauft, besitzt die Bürgschaft, dass er den vorzüglichsten Reifen fährt der hergestellt wird, denn als der beste und im Gebrauch billigste Pneumatic hat sich der Dunlop Reifen seit Jahren weitgehendst bewährt. Es liegt daher im Interesse aller Radfahrer darauf zu achten, dass ihre Maschinen nur mit Dunlop montiert sind.

Der alte Practicus hörte von den neuen Ventilen, denen alle die glänzendsten Eigenschaften nachgerühmt wurden, prüfte eingehend in der Praxis die angeblichen Vorteile in Bezug auf luftdichten Abschluss, einfache Handhabung u. s. w., verglich die komplizierten Konstruktionen und diffizilen Einzelteile, sowie Gebrauchsfähigkeit der anderen Ventile; urteilte nach den damit gemachten Erfahrungen und kehrte zu dem seit vielen Jahren benutzten und weitgehendst bewährten Dunlop-Ventil zurück.



Das Dunlop-Ventil ist deutsches Fabrikat und sind in Deutschland allein ca. 7 Millionen im Gebrauch. Kein Werkzeug und keine besonderen Handgriffe sind erforderlich, um das Dunlop-Ventil gebrauchsfertig zu machen. Es hat keine diffizilen Einzelteile oder komplizierte Zusammensetzungen und ist eine einfache Konstruktion sofort jedem Laien verständlich. Das Dunlop-Ventil wird auf Grund langjähriger Erfahrungen auf das Sorgfältigste fabriziert und besteht nur aus einigen Teilen, die mit Ausnahme des Gummiröhrchens un-



verwüsthlich sind. Letzteres ist überall erhältlich und kann sehr leicht ersetzt werden. Jedes Dunlop-Ventil wird auf das Genaueste geprüft und verursacht daher im Gebrauch keine Störungen und versagt nie, weshalb jeder in seinem eigenen Interesse darauf achten sollte, dass alle Luftschläuche nur mit Dunlop-Ventil ausgestattet sind.

Man verlange ausdrücklich Dunlop-Ventil.

Paris—Wien. Bei dieser Fernfahrt hatte auch die Hannoversche Gummi-Kamm-Compagnie, Hannover-Limmer, die Fabrikanten des bekannten Excelsior-Pneumatics, einen schönen Erfolg zu verzeichnen, indem in der Kategorie Motor-Zweiräder der zweite und dritte Preis auf Excelsior-Motor-Zweiradreifen gewonnen wurde. Besonders hervorzuheben ist noch, dass beide Fahrer die ganze Strecke ohne Pneumatic-Defekt zurücklegten: gewiss ein schönes Zeugnis für die gute Qualität des Gummis.

Auf Strasse und Bahn.

Neue grosse Siege wurden den Brennabor-Fahrrad-Werken gemeldet. So wurde am Sonntag den 6. Juli in Breslau im 10 km Rennen der 1. (Ryser), 2. (Keller) und 3. Preis (Scheuermann) auf Brennabor gewonnen, während im Stundenrennen der 2. (Dickentmann) und 3. (Ryser) Platz von Brennabor-Fahrern belegt wurden. In Zittau war der Münchener Kurzmeier Sieger im Haupt- und Vorgabe-Fahren. Dickentmann, Ryser, Scheuermann, Keller und auch Kurzmeier benutzen das sich durch einen wunderbar leichten Lauf auszeichnende „Brennabor Rad“.

Bei den Jubiläumsrennen in Leipzig gewann der Münchener Kurzmeier das Trostfahren vor Jacquelin, Eros, Schilling etc. auf Brennabor. In dem Tandemprämiensfahren gewannen Gebr. Suchérzky 2 erste und 2 zweite Prämien und den dritten Preis auf Brennabor. — In Treptow-Berlin waren die Stecher versammelt zu einem 30 Kilometer-Vorgabefahren, in welchem Ryser bis zu 3 Kilometer Vorgabe aufzuholen hatte. Trotz dieser reichlichen Vorgabe gewann er das Rennen mit grossem Vorsprung. Ryser fährt schon seit Jahren Brennabor. Auch im Ausland war Brennabor siegreich. So gewann der Belgier Mondt das internationale Fahren in Commercy auf „Brennabor“.

Die vorzüglichen Eigenschaften des Brennabor-Rades finden bei den Militär-Behörden Anerkennung, wie beifolgendes, den Brennabor-Fahrradwerken zugangenes Gutachten zeigt: Auf Ihr Schreiben vom 20. Mai 1902 erwidert Ihnen das Regiment, dass sich die Besitzer der von Ihnen bezogenen Brennabor-Fahrräder übereinstimmend dahin äussern, dass

die Räder in jeder Weise den an sie in Bezug auf Dauerhaftigkeit und leichten Gang gestellten Anforderungen durchaus entsprochen haben, trotz der kräftigen Bauart ein elegantes Aussehen besitzen und als recht brauchbar empfohlen werden können. von Wegerer, Oberst und Regimentskommandeur im Infanterie-Regiment von der Goltz (7. Pommersches) No. 54.

Das Motor-Zweirad bei Paris-Wien. Von deutschen Fabriken wagten sich an dieser denkbar schwierigen Fahrt nur die Neckarsulmer Fahrradwerke Akt. Ges. Neckarsulm mit zwei ihrer Motor-Zweiräder zu beteiligen; dieselben wurden gesteuert von Herrn Zürcher & Pecourt und gelangten die Herren laut Telegramm des Herrn Zürcher ohne jeden Anstand am Ziele an. Die Touristenfahrt bot weit grössere Schwierigkeiten, wie die Rennstrecke, denn es war in der Schweiz der Brünigpass zu überschreiten und in Österreich ausser dem Arlberg noch der Brenner und Semmering; zu berücksichtigen ist noch, dass die Touristenfahrer drei Tage Regenwetter hatten und auf einer Strecke von ca. 250 Km. die Strassen fast ungangbar waren. Herr Zürcher berichtet über seine Fahrt, dass er auf der ganzen Strecke nicht nötig gehabt hätte, nach seinem Motor auch nur einmal zu sehen; auch hätte er sämtl. Gebirgspässe mit Ausnahme des Arlbergs auf einer Strecke von 2 km mit seinem Touren-Wagen von $1\frac{3}{4}$ HP leicht überwunden. Diese 2 km weisen eine Steigung von über 20% auf und seien bei dem Schnee und der nassen Strasse unmöglich zu fahren gewesen, denn dazu wäre nach seiner Schätzung mindestens ein 4 HP Motor erforderlich gewesen. Mit Ausnahme von einigen Pneumatic-Reparaturen sei weder an dem Fahrrad, noch an dem Motor irgend ein Defekt zu verzeichnen; die offiziellen Zusammenkünfte und das rechtzeitige Eintreffen am Ziel waren beide Fahrer spielend leicht einzuhalten im Stande. Diese Fahrt bedeutet eine sehr harte Probe für ein normales leichtes Touren-Motor-Zweirad, hat aber glänzend bewiesen, dass ein solches leicht bewegliches und handliches Fahrzeug selbst über die strengsten Alpenwege hinweg und auf normale Strecken zu gebrauchen ist. Da sich nur 2 Motore beteiligten, aber beide Fahrer stets beisammen waren und zusammen rechtzeitig am Ziel anlangten, so giebt es wohl keinen sichereren Beweis sowohl über die Unverwüstlichkeit und absoluten Zuverlässigkeit, als auch über die Vorzüglichkeit des Systems des patentierten Neckarsulmer Motor-Zweirades. Wir gratulieren dieser rührigen Firma zu diesem schönen Sieg der ihr gewiss weitere Anhänger zuführen wird.

Paris-Wien. Das grösste sportliche Ereignis dieser Saison liegt hinter uns. — Nachdem im Frühjahr das projektierte Automobilrennen Nizza-Abbazia in letzter Stunde von der italienischen Regierung verboten war, glaubten die beteiligten Kreise, dass auch Paris-Wien nicht gefahren würde und gingen mit einer gewissen Zurückhaltung an die Konstruktion neuer Renn-Automobile, die den ungeheuren, an sie herantretenden Anforderungen gewachsen sein sollen. — Diese Aufgabe war nicht leicht, denn die neuen verschärften Renn-Bestimmungen, unter denen dieses Duell im grossen Stile zum ersten Male ausgefochten werden sollte, und die lange Rennstrecke mit ihren enormen Steigungen und schlechten Wegen, gaben nur denjenigen Fahrern Chancen, welche über einen erstklassigen Wagen und Pneumatics verfügen konnten, die den an sie herantretenden Schwierigkeiten gewachsen waren. —

Das neue Rennreglement schrieb u. a. vor, dass sämtliche Reparaturen auf Kosten der Fahrzeit vorzunehmen seien und liegt es daher klar auf der Hand, dass ein öfter auftretender Reifendefekt, der ein Anhalten und Auswechseln erforderlich machte, dem betr. Fahrzeug die besten Chancen nehmen musste. —

Es dürfte daher der Umstand, dass in der Klasse: „Schwere Renn-Wagen“ der zweite, dritte und vierte Sieger „Continental-Pneumatic“ führen, ein beredtes Zeugnis für dieses Reifen-Fabrikat sein, das sich auf dieser Rennfahrt so vorzüglich bewährt hat, dass z. B. der dritte Sieger, Herr Graf Zborowski, trotz einer auf französischem Boden erzielten Durchschnittsgeschwindigkeit von 91 Kilometern und trotz der anerkannt schlechten Wege in der Schweiz und Oesterreich nur eine einzige Hinterraddecke auszuwechseln brauchte, und auch diese kann noch, auf Tourenfahrten benutzt, lange Zeit Dienste thun. —

Bedenkt man, dass die eigentliche Rennstrecke ca. 1733 Kilometer betrug und dass die ins Treffen geführten Wagen teilweise eine Geschwindigkeit entwickelten, die die eines D-Zuges

übersteigt, so kann man sich nicht der Ansicht verschliessen, dass ein Pneumatic, der solchen Anforderungen gewachsen ist, thatsächlich als allererstklassiges Fabrikat betrachtet werden muss.

Litteratur.

Mit guter Karte in der Hand fährt man durch das ganze Land. Dieses variierte Sprichwort findet mit voller Berechtigung Anwendung auf die im Verlage von Theod. Thomas in Leipzig zum Preise von Mk. 1.— bis Mk. 1.50, auf Leinwand gezogen Mk. 1.50 bis Mk. 2.50 kürzlich erschienenen prachtvoll ausgeführten Universal-Radsport-Karten von Deutschland. Sie bieten in ihren grossen und weit übereinandergreifenden Sektionen für den Radfahrer wie Automobilisten ein derart genaues, vollständiges, übersichtliches und wohl zu beachtendes billiges Orientierungsmittel, wie es sich der Sportsmann nicht besser wünschen kann. Eine jedenfalls originelle und mit grossem Beifall aufgenommene Zugabe zu den Karten bilden die auf der Rückseite derselben angebrachten Städtepläne mit Umgebungen, deren exakte Ausführung es ermöglicht, dass sie ebenfalls sehr zweckmässig gleichzeitig als Radfahrkarten benutzt werden können. Das Aeussere der Karten, welche in schönen grünen Leinwanddecken im bequemen Taschenformate geliefert werden, wirkt so einladend, das man ordentlich neugierig darauf ist, den Inhalt näher zu besichtigen und da fällt einem zunächst auf das prachtvoll ausgeführte und sofort übersichtliche Arrangement der Hauptstrassen, Chausseen und für den Fahrer benutzbaren Wege. Diese sind in roter, leuchtender Farbe veranschaulicht und wirken geradezu herausfordernd, dieselben einmal auf Richtigkeit und Vollständigkeit hin zu untersuchen. Einige Stichproben, die wir machten, fielen zu Gunsten der Karten aus, was auch eigentlich selbstverständlich ist, da behufs Anfertigung derselben die Preuss. Generalstabskarten mit dem neuesten Material zu Grunde gelegen haben. Für die Sektion 10. Elsass, Grossherzogthum Baden südwestlicher Teil und Sektion 11. Lothringen, Bayrische Pfalz, Luxemburg und Rheinprovinz südlicher Teil, erscheint es uns sehr wertvoll, dass auch die Steigungen wie gefährlichen Stellen auffallend markiert, ebenso, dass die Höhen- und Entfernungszahlen leicht erkennbar angebracht sind. Das Gesamtbild wird erheblich vervollständigt durch die auf den Karten angebrachte genaue Bezeichnung der Gebirge und Wälder, der Eisenbahnen, Seen, Flüsse, Aussichtspunkte u. a. m. Die Schrift der Ortsnamen ist klar und deutlich, dass man sie während des Fahrens mühelos ablesen kann. Die Universal-Radsport-Karten dürfen sich daher recht bald sowohl in den interessierten Vereinen als auch bei den Einzelfahrern, besonders aber bei Radtouristen und Wanderfahrern den ersten Platz erobern und können wir deren weitgehendste Verbreitung nur wünschen und befürworten.

Nachtrag betreffend Neuanmeldungen.

No. 8353—8359.

Bezirk Bautzen.

8356. Paul Mulke, Bautzen, Burglehn 6, I.

Bezirk Döbeln-Leisnig.

8353. Hermann Geissler, Naundorf.

8354. Hermann Grosse, Gastwirt, Leisnig, »Schillergarten«.

Bezirk Pleiessenthal.

8355. Oscar Schenker, Maureipolier, Beiersdorf.

Bezirk Leipzig.

8357. Herold, Buchdruckerei-Inhaber, Markranstädt.

Alte No. Hager, Buchdruckerei-Inhaber, Markranstädt.

8358. Gustav Hensch, Mechaniker, Leipzig, Bayersche Str. 12.

8359. Martin Sommerlandt, Kaufmann, L.-Reudnitz, Eilenburger Str. 6, I.

Vom 18. Juli bis 13. August ist meine Adresse:
Dresden-Trachenberge, Döbelnerstrasse 16. Böhm.



Neuheit 1902.

Fahrrad-Sattel „Probat“

D. R.-P. 107 454.

Vorzüge: Weicher und bequemer Sitz, hygienisch richtig. — In der Mitte des Sitzes ist, wie aus obiger Abbildung zu ersehen, durch Anbringung zweier Längsfedern ein weiter Ausschnitt ermöglicht, wodurch das so gesundheitsschädliche Drücken vollständig in Wegfall kommt. Elegantes Aussehen, grösste Haltbarkeit.

Preis Mk. 12,50. Für Händler entsprechend billiger.



Von der Feder abgehoben. Selten-Ansicht.

Otto Saupe, Chemnitz, Fabrikation aller Arten Sattel wie Taschen. *



Engros-Vertrieb für Königreich Sachsen und Herzogthum Sachsen-Altenburg etc.

TELEGRAMM.

Herr Robert Scherkenbach, Aachen, legte im verflossenen Jahre 14 423 Kilometer im Tourenfahren zurück und errang in der Allgemeinen Radfahrer-Union die höchste Auszeichnung: „Meisterschafts-Medaille mit dem Titel Tourenmeisterfahrer der A. R. U. 1901/1902“.

Er benutzte zu seinen Touren eine

ORIGINAL PFEIL - Maschine

und hatte **keine einzige Reparatur**

Pfeil-Fahrradwerke
Claes & Flentje, Mühlhausen Thür.
Wilh. Vogt, Leipzig, Kurprinzstr. 3.

Weitere Siege auf Brennabor

Sonntag, den 13. Juli 1902:

Leipzig. Jubiläums-Trostfahren: Erster Preis: F. Kurzmeier,
 vor Jacquelin, Eros, Schilling u. A.
 Tandemprämiensfahren (2 erste und 2 zweite Prämien).
 Dritter Preis: Suchetzky.

Treptow. 30 Km-Vorgabefahren: Erster Preis: F. Ryser (0 m Vorgabe)
 (mit grossem Vorsprung gewonnen).

Commercy. Internationales Fahren: Erster Preis: M. Mondt.

Alle Sieger benutzten das beste Rad der Welt Brennabor.

Paris-Wien

Klasse schwere Rennwagen

Zweiter:	Herr Maurice Farman	Zeit	26 : 51 ^o : 29 ²
Dritter:	„ Graf Zborowski	„	26 : 58 : 33 ³
Vierter:	„ Feste	„	27 : 09 : 08

auf

Continental Pneumatic

Trotz der auf französischem Boden erzielten Durchschnitts-Geschwindigkeit von 91 Kilometer und trotz der schlechten Wege in der Schweiz und Oesterreich bewährte sich der Continental-Reifen glänzend.

Herr Graf Zborowski, der rücksichtslos die grössten Anforderungen an Wagen und Reifen stellte, brauchte auf der ganzen ca. 1733 Km. langen Strecke nur 1 Hinter-raddecke auszuwechseln und auch diese ist noch so intakt, dass sie noch zu längeren Tourenfahrten verwendet werden kann.

Continental-Caoutchouc- u. Guttapercha Co. Hannover.

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

Renn-Erfolge in Saison 1902

gemeldet:

135 erste u. zweite Preise.

Ist aus ausgesucht feinem Roh-

material mit Sorgfalt hergestellt!

Ist leicht im Gewicht!

Ist stabil und widerstandsfähig!

Ist auch in der äusseren

Ausstattung ein Musterrad!

Ist wegen seiner hervor-

ragenden Qualität in Sports- u.

Fahrekreisen allgemein beliebt!

ändert sich in Bezug auf Qualität nicht!

gemeldet:

Renn-Erfolge in Saison 1902
135 erste u. zweite Preise.

Göricke's WESTFALEN-Rad

bleibt

für **Händler** die

vorteilhafteste Marke.

Mehrversand in 1902 über 2000 Räder.

Bielefelder Maschinen- und Fahrrad-Werke Aug. Göricke, Bielefeld.

Kataloge gratis und franco.

Bordeaux-Paris

594 Kilometer in 22 Stunden, 43 Minuten, 1 Sekunde
von Wattelier auf

Dunlop Pneumatic

glänzend gewonnen.

Der beste Beweis für die Dauerhaftigkeit, Haltbarkeit und Zuverlässigkeit eines Reifens
sind diese grossen Strassenrennen, weil sie die grössten Anforderungen
an die Pneumatic stellen.

Absender: Fr. Pfost, Leipzig, Thomasiusstr. 10.

Verantwortlicher Schriftleiter: Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Meyrstrasse 20, I.

Verantwortl. f. d. Anzeigenteil: W. Vogt, Leipzig, Kurprinzstr. 3. Druck von Böhme & Lehmann, Leipzig-E., Lindenstr. 8.