

Sächsische

Rad- u. Motorfahrer-Zeitung



Organ für Radfahrer, Motorfahrer und Automobilisten

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Nr. 23.

Leipzig, den 15. August 1914.

XXIII. Jahrgang.

Was sagen Fabrikanten,
Grossisten und Händler
der
Fahrrad- und Kraftfahrzeugbranche
über den
**Deutschen
Automobil- und
Fahrradhändler?**

Ballenstedt. In Beantwortung Ihres Geehrten vom 3. v. Monats teile ich Ihnen mit, daß ich Ihre Zeitung stets mit Interesse lese, und halte ich die Tendenz, welche Sie in derselben zum Ausdruck bringen, für eine sehr gute. Auch glaube ich, daß Ihre Zeitung schon viel Wandel in der Branche geschaffen hat.

Hochachtungsvoll
Wilh. Albrecht, Harzer Fahrzeugwerke

Bielefeld. Antwortlich Ihres Geehrten vom 17. ds. ist es unzweifelhaft ein gutes Bestreben, welches Sie verfolgen, hoffentlich bleibt der Erfolg mit der Zeit nicht aus; wir gehören seit jeher zu den Fabrikanten, welche den reellen Händlerstand durch die Tat unterstützen.

Hochachtungsvoll
Nähmaschinenfabrik u. Eisengießerei
vorm. H. Koch & Co.

Crefeld. Wir erhielten Ihr Geehrtes vom 3. crt. und benugen gern die Gelegenheit Ihnen mitzuteilen, daß wir das in Ihrer Zeitung unverkennbar zum Ausdruck kommende Bestreben, eine Gesundung der Branche durch rückhaltlose Bekämpfung aller unlauteren und schädigenden Geschäftsgebahren in gemeinsamer Arbeit der Fabrikanten, Großisten u. Händler herbeizuführen, lobend anerkennen und ebenso den Inhalt und die Form der in diesem Bestreben bisher gebrachten Artikel durchaus billigen.

Wir haben auch feststellen können, daß infolge von Artikeln, welche in Ihrer Zeitung erschienen sind, schon manches besser geworden ist, indessen bleibt noch sehr viel zu tun übrig und wir werden es mit Freude begrüßen, wenn Sie in der bisherigen Weise unentwegt und ohne Ansehen der Person weiter fortfahren zum Wohle unserer Branche.

Hochachtungsvoll
Rhenania-Fahrradfabrik Carl Mensen & Co.

Dresden. Den Bestrebungen Ihres Blattes, eine Gesundung der Branche herbeizuführen, stehen wir sehr sympathisch gegenüber. Wenn die Bemühungen zur Erzielung einer Einigung innerhalb der Branche auch bisher ergebnislos verliefen, so sind alle Anregungen, die dazu dienen uns diesem Ziele näher zu bringen, nur zu begrüßen.

Hochachtungsvoll
Akt.-Ges. vorm. Seidel & Naumann

Dresden-A. Bei dieser Gelegenheit möchten wir bemerken, daß wir Ihrer geschätzten Zeitung durchaus sympathisch gegenüberstehen.

Hochachtungsvoll
Attila-Fahrradwerke Kretzschmar & Co.

Frankfurt a. M. Wir erhielten Ihr Geehrtes vom 17. ds. Mts. und erwidern Ihnen höfl., daß wir Ihre Tendenz, eine Gesundung der Branche in der von Ihnen gewählten Weise herbeizuführen, durchaus billigen und Ihrer Energie, mit welcher Sie diese Tendenz zur Durchführung zu bringen suchen, Anerkennung zollen müssen. Wir haben gegen Inhalt und Form der Artikel nichts einzuwenden und glauben auch, daß Ihre Bemühungen von Erfolg sein werden.

Hochachtungsvoll
Adler-Werke, Akt.-Ges.

Frankfurt a. M. Wir gelangten in den Besitz Ihres Geehrten vom 17. ds. und teilen Ihnen hierauf höfl. mit, daß wir dem von Ihnen herausgebrachten Organ stets unser größtes Interesse entgegengebracht haben und überzeugt sind, daß es Ihnen mit der Zeit gelingen wird, auf Grund Ihrer Berichte eine Gesundung der leider so sehr darniederliegenden Branche herbeizuführen. Sie dürfen

versichert sein, daß wir, wo es uns möglich ist, Sie unterstützen werden und empfehlen uns Ihnen
hochachtungsvoll

Liga-Gummiwerke, G. m. b. H.

Frankfurt a. M. Wir besitzen Ihre geehrte Zuschrift und teilen Ihnen auf Ihre gefl. Anfrage mit, daß Ihr Blatt sowohl als solches wie auch seine Tendenz unsern vollen Beifall findet. Wir begrüßen Sie
hochachtungsvoll

Weil-Werke, G. m. b. H.

Gotha. Auf Ihr wertiges Schreiben vom 17. ds. Mts. teilen wir Ihnen mit, daß wir Ihre Zeitschrift stets mit großem Interesse lesen und davon überzeugt sind, daß sie durch die Bekämpfung aller Auswüchse zur Gesundung der Fahrrad-Branche in hohem Maße beiträgt.

Hochachtungsvoll!
Vereinigte Hanfschlauch- und Gummiwaarenfabriken zu Gotha, A.-G.

Gräfrath. Wir bestätigen bestens dankend den Eingang Ihrer gefl. Zuschrift vom 17. cr. Wie leicht begreiflich, haben wir großes Interesse von Ihren Ausführungen zur Gesundung Ihrer Branche durch Bekämpfung der Etagenhändler in gemeinsamer Arbeit gelesen. Es wäre zu wünschen, daß diesen Kämpfen Erfolg zuteil würde, und sind wir gern bereit, Sie zu unterstützen.

Stets gern zu Ihren Diensten zeichnen
hochachtungsvoll
Metallwerk Pieper, G. m. b. H.

Hannover-Linden. Antwortlich Ihrer gefl. Zuschrift vom 17. ds. können wir Ihnen mitteilen, daß wir mit ständig wachsender Befriedigung wahrgenommen haben, daß Ihr gesch. Organ in jeder Weise bemüht ist, durch seine in sachlicher Form gehaltenen Artikel eine Gesundung der Branche durch Bekämpfung von Auswüchsen irgend welcher Art herbeizuführen.

Wir wollen hoffen und wünschen, daß es Ihnen auch fernerhin gelingen möge, in der bisherigen Weise erfolgreich weiter zu wirken.

Hochachtungsvoll
Hannoversche Gummiwerke „Excelsior“

Mannheim. Auf Ihr sehr geehrtes Schreiben vom 17. crt. erwidern wir Ihnen höfl., daß die Art und Weise, wie Ihr geschätzter Verband seither an der Gesundung der Branche gearbeitet hat, den besten Eindruck bei uns hinterließ.

Wir stehen Ihren Bestrebungen zweifellos auch in Zukunft sympathisch gegenüber und wünschen Ihnen für Ihre Bemühungen weiterhin guten Erfolg.
Hochachtungsvoll

Oberrheinische Metallwerke G. m. b. H.

Neckarsulm. In Beantwortung Ihres gefl. Schreibens vom 17. ds. Mts. bestätigen wir Ihnen gern, daß wir Ihr w. Organ in Bezug auf die Bekämpfung aller Schädlinge der Branche jederzeit zu schätzen wissen, wodurch dasselbe zweifellos unserem Industriezweig sehr nützlich ist.

Hochachtungsvoll
Neckarsulmer Fahrzeugwerke A.-G.

Guhrau (Breslau). Antwortlich Ihres Geehrten von heute teile ich Ihnen ergebenst mit, daß der Zusammenschluß der Fahrradhändler ein schon langes Bedürfnis war, ich habe auch sofort der Aufforderung Folge geleistet. Meiner Ansicht waren wir unorganisierten Händler ein willenloses Werkzeug der Fabrikanten, das sieht heute dagegen schon ganz anders aus. Das Organ ist eines unserer besten Gehilfen und gehen wir einem unfehlbar sicherem Ziele entgegen.

Mit kollegialem Gruß
Fritz Puschmann

Sächsische

Rad- u. Motorfahrer-Zeitung

Organ für Radfahrer, Motorfahrer, Automobilisten

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Erscheint aller 14 Tage Freitags

Alle Einsendungen ins. betr. sind nur zu richten an: Wilhelm Vogt, Leipzig-Thonberg, Kregelstr. 4. — Nachdruck von Original-Artikeln, soweit nicht ausdrücklich verboten, nur mit genauer Quellenangabe „Sächsische Rad- u. Motorfahrer-Zeitung“ gestattet. —

Anzeigen-Preis:

die vierspaltige Pettzelle 30 Pfg., bei größeren Aufträgen und Wiederholungen entsprechenden Rabatt. —

Schluß der Schriftleitung: Freitag vor Erscheinungstag

Schluß der Anzeigen-Aufnahme: Dienstag vor Erscheinungstag

All Ehr und Kraft dem Vaterland!

Ein Blitzstrahl aus heiterem Himmel! Eben noch bebaut der deutsche Landmann in aller Ruhe sein Feld, in der Industrie wird noch mit Anspannung aller Kräfte gearbeitet, da erscheint das Gespenst des Krieges, erst schleichend, dann immer offener hervortretend, in der Tür, um dann plötzlich mit einem Male die ganze Menschheit aufzupeitschen.

Von Feinden rings umgeben, ist Deutschland mit seinem Bundesgenossen in einen Krieg hineingezogen worden, den seinesgleichen die Welt noch nicht gesehen hat. Wie es nicht anders zu erwarten war, ist aber ganz Deutschland auferstanden in einer Einigkeit, wie sie auch die Welt nicht sah und unsere Feinde erzittern machen wird.

In dem Augenblick, da diese Zeilen geschrieben werden, durchbraust das Weltall die Meldung von der Eroberung der belgischen Festung Lüttich, die der erste und vielleicht für den ganzen Verlauf des Krieges entscheidende Erfolg unserer Waffen ist. Zitternd vor verhaltener Freude, in die sich nur die Wehmut um die Opfer dieses Kampfes mischt, schreibe ich diese Zeilen, ohnmächtig, die Empfindungen in ganzer Stärke wiederzugeben, die mich beseelen.

Die helle Begeisterung, die in den Tagen des Kriegsausbruches unser Vaterland durchbrauste, war kein Strohfeuer, wie es wohl die Gegner glauben mochten. Der deutsche Bär legt mit eiserner Schwere seine Tatzen auf Feindesland und läßt sich durch keine noch so sichere Festung davon abhalten, den einmal vorgeschriebenen Weg zu gehen.

Der 7. August sollte für den Sächsischen Radfahrer-Bund und seine Mitglieder die festlichen Tage von Meerane einleiten. Das Schicksal hat es anders gewollt, denn das von langer Hand vorbereitete Fest, das einen glänzenden Verlauf zu nehmen versprach, verfiel, mußte vielmehr der Verlegung verfallen, wie alle anderen Sportereignisse dieses Jahres. Wenn die Waffen sprechen, ist keine Zeit mehr vorhanden, Feste zu feiern.

Wir klagen nicht darum. Die Sachsenbündler sind wie alle Deutschen zu den Fahnen geeilt, und zwar in einer Anzahl, die unsere Reihen wohl leider stark lichten wird. Eine genaue Aufstellung aller ins Feld gezogenen Mitglieder war in der kurzen Zeit leider nicht zu erhalten, doch rechnet man allgemein, daß etwa 3000 bis 4000 Mann im Felde stehen, eine Zahl, die etwa 50 bis 60% aller Mitglieder ausmachen würde.

Ist das nicht ein herrlicher Erfolg? Erst jetzt wird der in Friedenszeiten so viel geschmähte Sport beweisen, daß Tatkraft von ihm ausgeht, wie er Leib und Seele gestärkt hat und nun seine Jünger befähigt, den Kampf auch mit dem stärksten Feinde aufzunehmen. Viele, denen es nicht vergönnt war, aktiv zu dienen, oder die erst in kommenden Jahren ihre Dienstpflicht abzuleisten hatten, haben sich freiwillig gestellt, um dem Vaterlande zu dienen. Es ist dies das Zeichen der allgemeinen Begeisterung, die in diesen Tagen ganz Deutschland durchbrauste und unseren Feinden wohl einen nicht gerade angenehmen Eindruck gemacht haben wird.

„Dem Sport das Herz, dem Bund die Hand, all Ehr und Kraft dem Vaterland.“ Getreu diesem Spruch, den sich der Bund auf seine Fahne geschrieben hat, haben unsere Sachsenbündler, gestählt durch die friedlichen Kämpfe, jetzt ihre Jugendkraft dem Vaterlande zur Verfügung gestellt, um Welschen, Russen, Briten und Belgiern, die vermeinten, die serbischen Königsmörder schützen zu müssen, deutsche Art und deutsche Hiebe beizubringen. Sie befinden sich bereits auf dem Felde der Ehre, wenn diese Zeilen zum Druck gehen, und werden sich mit den deutschen Stammesbrüdern um die Wette schlagen, als hieße es ein heiß umstrittenes Rennen zu gewinnen. So, wie die Sachsen 1870-71 sich tapfer schlugen, so werden sie es auch jetzt wieder tun, dessen sind wir sicher.

Wir wollen auch nicht vergessen, hier der sächsischen und deutschen Stammesbrüder aus dem D. R.-B. und der A. R.-U. zu gedenken. Wie das deutsche Volk sich im Augenblick der Gefahr wie ein einig Volk von Brüdern erhob und alle politischen Meinungsverschiedenheiten endgültig begrub, so geziemt es sich auch für uns nicht mehr, kleinlichen Partikularismus zu treiben. Wir wollen allen Streit der letzten Jahre in dem Gedanken an die große Aufgabe, vor die uns das Vaterland gestellt hat, begraben und uns freuen, daß wir Deutsche sind.

Es harren unserer auch jetzt andere Aufgaben, die wir zu lösen haben, als kleinlichen Streit auszufechten. Wir müssen zunächst für unsere im Felde stehenden Brüder und für deren zurückgebliebenen Frauen und Kinder sorgen. Hierunter finden unsere Mitglieder einen Aufruf, den ich ihrer Beherzigung empfehle. Es ist eine der höchsten Aufgaben, die der Bund in dieser schweren Zeit erfüllen kann, denn er gibt damit allen, denen es nicht vergönnt ist, auf dem Schlachtfelde für Deutsch-

lands Ehre zu kämpfen, Gelegenheit, ihr Schärfflein dazu beizutragen, dort, wo das Schicksal mit rauher Hand eingegriffen hat, Schmerz und Not zu lindern.

Wir haben eine ebenso wichtige Aufgabe in der Heranziehung unserer Jugend, die wir zu ebenso tüchtigen Soldaten erziehen müssen, wie es unsere jetzt im Felde stehenden Kameraden geworden sind. Die einzelnen Bezirke müssen sich, neben der Mitgliederwerbung,

jetzt unbedingt der heranwachsenden Jugend annehmen und helfen, sie zu tüchtigen Männern zu erziehen. Wie ein Flammenzeichen muß die Losung „All Ehr und Kraft dem Vaterland“ wirken, nur dann wird es uns gelingen, unser deutsches Vaterland gegen jeden Feind zu schützen und in Friedens- wie Kriegszeiten es hinauszurufen:

„Lieb Vaterland magst ruhig sein!“

Ernst Goldfreund.

Zu Rad von Leipzig nach dem Kyffhäuser.*)

Die Radler sind es gewöhnt, frühzeitig munter zu sein, doch zu Pfingsten, als die zweitägige Bundeswanderfahrt nach dem Kyffhäuser angetreten wurde, waren sie nicht allein. Schon früh 4 Uhr herrschte ein reges Leben, da um diese Zeit viele Ausflügler auf den Beinen sind. Am Start waren nach und nach alle Radler versammelt. Die Fahrt war als Bundeswanderfahrt genehmigt, und hatten sich außer 18 Habichten mit Damen noch einige Mitglieder vom Bezirk Chemnitz eingefunden.

Es ging in fröhlicher, flotter Fahrt durch allbekannte Gegenden nach Merseburg. Hier mußte die Fahrt unterbrochen werden, da einem aktiven Wanderfahrer die Vorderradgabel wegbrach. Diese Reparatur beanspruchte längere Zeit, und fuhr der größte Teil mit den Damen voraus, während die schnelleren Fahrer den Kameraden unterstützten. Bald erreichten wir Lauchstädt mit der bekannten Mineralquelle und dem Schillertheater, welche besondere Aufmerksamkeit erweckten. In lustiger Fahrt ging es weiter über Schafstädt, Querfurth, wo uns die zurückgebliebenen Kameraden einholten, nach Artern, und programmäßig erreichten wir um 1 Uhr Frankenhausen. Dies war das Ziel des ersten Tages.

Das erste war die Suche nach einem guten Quartier. Durch einen gewählten „Wohnungsausschuß“ wurde dieses so ziemlich zur allgemeinen Zufriedenheit erledigt. Nach dem Mittagessen brachen wir zur Besichtigung der Barbarossahöhle, der Hauptsehenswürdigkeit Frankenhausens, auf. Auf einem romantischen, an der Wipper entlang führenden Fußweg erreichten wir dieselbe. In die sehr interessante, aus Gips, Kalk und weißem Alabaster bestehende Höhle gelangt man durch einen ca. 190 m langen Stollen. Unter Aufsicht eines Führers wurde der Rundgang vorgenommen, und besichtigten wir den sogenannten Empfangssalon, die Neptungrotte, die Lohgerberei, so benannt durch das von der Decke fellartig herabhängende Gestein, dann die

Schweiz und den Tanzsalon (35 m Durchmesser und nur 5 m Höhe), zuletzt den Olymp. Einen wunderbaren Eindruck hinterließ der 30 m hohe Olymp. Das Wasser in der Höhe ist vollständig klar, und befriedigt kehrten wir nach Frankenhausen zurück. In der Stadt selbst herrschte durch einen Studententag lebhaftes, lustiges Treiben, welches die Nachtruhe merklich beeinträchtigte.

In der Frühe des anderen Tages verließen wir unser Hotel und machten uns auf den Weg zum Kyffhäuserdenkmal. Zuerst andauernd steigend, so daß wir unsere Räder schieben mußten, gelangten wir durch herrlichen Wald nach Ratsfeld. Kurz hinter dem Orte benutzten wir einen romantischen, talabwärtsführenden Fußweg. Hoch oben zeigte sich in der Morgensonne das Kyffhäuserdenkmal. Ein wunderbarer Anblick. Jetzt hieß es wieder die Höhe erklimmen. Nach kurzer Wanderung erreichten wir das endgültige Ziel unserer Fahrt, das Kyffhäuserdenkmal. Von der Plattform desselben genießt man einen schönen Rundblick über das Tal und den Harz. Das bemerkenswerteste am Denkmal ist das kolossale Reiterstandbild Kaiser Wilhelm I. und der aus dem Stein gehauene Kaiser Barbarossa.

Nach kurzer Rast rüsteten wir uns zur Heimfahrt. Es ging in unzähligen, meist sehr gefährlichen Windungen in das Tal hinab nach Kelbra. In Sangerhausen wurde Mittagsrast gehalten und darauf die Fahrt fortgesetzt. Die Lutherstadt Eisleben mit seinen riesigen, stark rauchenden und dröhnenden Hüttenwerken machte einen imposanten Eindruck. Auf der Fahrt nach Halle ist der süße See bemerkenswert. In der Halle angekommen, benutzten einige Fahrer den „großen Bruder“, während die meisten Teilnehmer Leipzig mit dem Rade erreichten. Alle aber sind sich bewußt, eine schöne Tour hinter sich zu haben, die man in Erinnerung behält. REM.

*) Den „Monatlichen Mitteilungen des R.-V. Habicht“-Leipzig entnommen.

Wichtiges Allerlei.

Kriegsfürsorge des Verbandes Deutscher Handlungsgehilfen. Der Verband hat zum Wohle des Vaterlandes seine gesamte Organisation in den Dienst der freiwilligen Hilfstätigkeit gestellt, und er fordert jetzt seine über ganz Deutschland verbreiteten 860 Kreisvereine in einem Kriegsrundschreiben zur tatkräftigen Unterstützung der besonderen Maßnahmen auf. Die Vereine werden angewiesen, Gaben aller Art für das Rote Kreuz an die Zentralsammelstelle in Leipzig, Harkortstraße 3, abzuführen, soweit sich die Vereine nicht schon aus eigenem Antriebe zur Unterstützung einer örtlichen Sammelstelle verpflichtet haben.

Das Erholungsheim des Verbandes in Niederschlema i. Erzgeb. mit 60 Betten ist dem sächsischen Kriegsministerium zur Unterbringung Verwundeter zur Verfügung gestellt worden. Die Stellenvermittlung wird allen Handlungsgehilfen ohne Unterschied der Verbandszugehörigkeit kostenlos zur Verfügung gestellt und auf Vermittelung jeder Arbeit im Dienste der Volkswohlfahrt ausgedehnt. Der Verband wird seine satzungsmäßigen Leistungen bei Stellenlosigkeit auch während des Krieges gewähren. Bedürftigen

Witwen und Kindern gefallener Kollegen soll Hinterbliebenengeld gewährt werden, obwohl ein satzungsmäßiger Anspruch nicht besteht. Die Familienkrankenversicherung der Angehörigen kann auch während der Dauer des Militärdienstes gegen Weiterzahlung der Beiträge fortgesetzt werden. Den ins Feld ziehenden Verbandsbeamten oder den versorgungsberechtigten Angehörigen wird der Gehalt für einen Monat, nach dreijähriger Dienstzeit für zwei Monate weiterbezahlt. Außerdem wird der Verband Sammlungen mit behördlicher Genehmigung für eine besondere Kriegsunterstützungskasse für notleidende Familien einberufener oder gefallener Mitglieder einleiten. Die zurückgebliebenen Angestellten des Verbandes sind mit gutem Beispiel vorangegangen und haben beschlossen, einen bestimmten Prozentsatz des Gehalts abzutreten, der zusammen mit anderen Verbandsmitteln zur Unterstützung der Familien einberufener Kollegen dienen soll. Wenn alle Berufskollegen im Reiche, die ihr Gehalt weiterbezahlen, von der gleichen Opferfreudigkeit erfüllt sind, so wird dadurch viel Not gelindert werden. Freiwillige Beiträge sind an die Verbandsleitung in Leipzig zu richten.

Sächsischer Radfahrer-Bund

Ämtlicher Teil

Sächsischer Radfahrer-Bund (e. V.)

gegründet 1891.

Sitz: Leipzig. } Geschäftsstelle: Leipzig, Robert Weniger, Hohe Straße 48.
 } Kassenstelle: Leipzig, Bruno Botta, Talstraße 26 I.

Bundesverwaltung: Max Bergmann, 1. Vorsitzender, Leipzig, Lilienstraße 21, Fernsprecher 2499; Telegramm-adresse: „Lithiasis“.

Bundesgeschäftsstelle: Robert Weniger, Leipzig Hohe Straße 48, Fernsprecher 5684. Geöffnet 8—12, 2—7 Uhr. Sonntags geschlossen. Den Bund und Sport im allgemeinen betreffende Schriftstücke sind ausschließlich an die Geschäftsstelle zu richten.

Bundeskassenstelle: Bruno Botta, Leipzig, Talstr. 26 I, Fernsprecher 15554. Geöffnet 8—1, 3—7. Sonntags geschlossen. An die Kassenstelle sind nur kassen-

geschäftliche Sendungen zu richten. Postscheckkonto Nr. 50229. Sämtliche Einzahlungen sind nur mittels Zahlkarten zu bewirken, also nicht mit Postanweisung. Zahlkarten sind an jedem Postamt zu haben.

Zur gefälligen Beachtung!

Das Erscheinen weiterer Nummern der Bundeszeitung während des Kriegszustandes behält sich der Bundesvorstand vor.

Bundesvorstandssitzung

Nächste Bundesvorstandssitzung Donnerstag, den 20. August in Leipzig, Cafe Thomasring, Gottschedstraße 30.

Aufruf zur Sammlung!

Der Krieg wird auch in den Reihen unserer in das Feld gezogenen Mitglieder grosse Lücken reissen und in viele Familien Not und Sorge hineintragen.

Die Zurückbleibenden haben die Pflicht, den um die Existenz unseres Vaterlandes kämpfenden Kameraden die Sorge um ihre Angehörigen daheim abzunehmen oder mindestens zu erleichtern.

Der Sächsische Radfahrer-Bund eröffnet deshalb mit dem heutigen Tage eine Sammlung zugunsten seiner gefallenen oder verwundeten Mitglieder oder deren Angehörigen. Die Verwaltung der Sammlung wird der Bundesvorstand übernehmen, der die an ihn gelangenden Gesuche um Unterstützung eingehend und schnell prüfen und über die Verteilung der eingegangenen Gelder unter besonderer Berücksichtigung der Notlage verfügen wird.

Gebe daher jeder, soviel er kann und vermag. Das alte Wort: „Doppelt gibt, wer schnell gibt“ hat immer noch seine Berechtigung.

Geldsendungen sind an die Kassenstelle des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig, Talstrasse 26, zu richten. Auf dem Abschnitt der Postanweisung ist anzugeben, dass das Geld für die Kriegssammlung bestimmt ist. Quittung über die eingegangenen Beträge erfolgt in jeder Nummer der Zeitung.

Der Bundesvorstand Max Bergmann, I. Vorsitzender,

Aufruf zur Jugendwerbung!

Welche Früchte unser reger Sportbetrieb getragen hat, sehen wir jetzt an der Begeisterung, mit der unsere Mitglieder in den Kampf für das Vaterland ziehen.

Wir dürfen aber jetzt nicht stille stehen, sondern müssen arbeiten, arbeiten und wieder arbeiten. Es heisst, in unsere heranwachsende Jugend dieselbe Begeisterung hineinzutragen, die unsere Vaterlandsverteidiger beseelt.

Wir richten daher an alle Bezirksvorsitzenden die dringende Bitte, sofort da, wo bereits Jugendabteilungen bestehen, diese durch intensive Werbung auszudehnen und sonst an die Bildung solcher unverzüglich heranzutreten.

Das Vaterland braucht auch in Zukunft eine starke, begeisterungsfähige Jugend, denn wenn auch dieser uns aufgezwungene Krieg durch Gottes Fügung einen glücklichen Ausgang nehmen wird, so werden wir dann doch ringsum weiter Feinde haben, die uns stets beunruhigen werden.

Möglichst mit Unterstützung der Lehrerschaft ist deshalb an die Eltern heranzutreten und die Jugendpflege auf breiter Basis aufzubauen.

Der Bundesvorstand Max Bergmann, I. Vorsitzender.

Bekanntmachung.

An unsere werten Bundeskameraden.

Durch den so plötzlich über unser Deutsches Reich ausgebrochenen Krieg hat der Bundesvorstand wie folgt beschlossen:

1. Das Bundesfest in Meerane, wird auf unbestimmte Zeit vertagt.

2. Alle Bezirke und Vereine werden hierdurch aufgefordert, bis auf weiteres von sämtlichen sportlichen Veranstaltungen sowie Vergnügungen abzusehen.

3. Aus finanziellen Gründen und Ersparnis halber wird von einer gemeinsamen Sitzung des gesamten Bundesvorstandes sowie der Bundesbeisitzer und Bezirksvertreter vorläufig abgesehen. Die in Leipzig ansässigen Bundesvorstandsmitglieder und Bundesbeisitzer verpflichten sich mit der zu erwartenden Zustimmung aller auswärtigen Bundesvorstandsmitglieder, ihre Ämter bis auf weiteres zu behalten und in gewohnter Weise weiterzuführen.

4. Alle diejenige Arbeit, die von Bundesvorstandsmitgliedern für den Bund, sei bezahlt oder nicht, geleistet wurde, wird, sobald der eine oder andere zum Militär gerufen wird, von dem unterzeichneten Bundesvorstandsmitglied unentgeltlich weitergeführt.

5. Bezüglich Abschlusses der neuen Versicherungsverträge sowie auch wichtiger Bestimmungen im allgemeinen wird rechtzeitig zur Beschlußfassung eine erweiterte Bundesvorstandssitzung einberufen werden.

6. Sterbegelder können nur in Fällen allerdingster Gefahr und auch nur ausnahmsweise, solange der Fond dazu reicht, gewährt werden. Die Bezirksvertreter werden hierdurch angehalten, die im Lande gebliebenen Bundeskameraden durch einen Apell an ihre Vaterlandsliebe und Bundestreue zu einer Versammlung einzuladen und von Vorstehendem in Kenntnis zu setzen und die gleichzeitig aufzufordern, auch in diesen schweren Zeiten dem Bunde treu zu bleiben.

Indem wir an alle unsere Bundesmitglieder, welche dieser Tage ihre Heimat zur Verteidigung unseres Vaterlandes verlassen mußten, unsern Bundesspruch:

„Dem Sport das Herz, dem Bund die Hand.

All Ehr und Kraft dem Vaterland!“

nachrufen, hoffen wir, daß sie eingedenk desselben bleiben und ihre ganze Kraft dem Vaterlande widmen.

Wir aber, die Zurückgebliebenen, wollen ihn dadurch beherzigen, indem wir feierlichst geloben, alles zu tun, was im Interesse des Verbandes ist, wie auch die Not lindern zu helfen, und verpflichten uns ausdrücklich, jeder Aufforderung sofort getreulich Folge zu leisten.

Leipzig, den 3. August 1914.

1. Vorsitzender **Max Bergmann.**

An unsere werten Mitglieder und deren Angehörige.

Um einen Überblick über den Stand unserer Mitglieder, welche zur Fahne einberufen sind, zu gewinnen, ersuchen wir hiermit alle werten Angehörige, uns hierüber unverzüglich Mitteilung zugehen zu lassen, unter Angabe des genauen Namens, Wohnortes, Straße und Nr., sowie auch evtl. der Mitgliedsnummer.

Wir bitten diese Zuschriften an die Geschäftsstelle: Robert Weniger, Leipzig, Hohestr. 48, zu richten.

Bericht der Geschäftsstelle.

Der Sächsische Radfahrer-Bund (E.-V.), welcher im Jahre 1891 in Leipzig gegründet wurde und in diesem Jahre sein XXIII. Bundesfest in Meerane feiert, zählt zurzeit 6143 Mitglieder.

Ehrenvorsitzender ist Herr Alexander Duncker, Leipzig.

Ehrenmitglieder: die Herren: Se. Exzellenz Graf von Einsiedel, Standesherr auf Schloß Reibersdorf; Dr. med. Herm. Bauer, Markneukirchen; Oberlehrer Gustav Baumann, Leipzig; Direktor Rich. Fänder, Berlin; Bürgermeister Müller, Döbeln, und Privatmann Theodor Steinbrück, Naumburg a. S.

Zum Geschäftsführenden Bundesvorstand wurden

für das Geschäftsjahr 1913/14 nachstehende 17 Herren gewählt:

Als 1. Präsident Max Bergmann, Leipzig, als stellvertretender Präsident M. Padberg, Dresden, und K. Jakob, Meerane; Schriftführer: Richard und Kurt Landgraf, Leipzig; Zahlmeister: Bruno Botta, Leipzig; Fahrwarte: Robert Weniger, Leipzig; Julius Engemann, Leipzig; Oskar Hentschel, Leuben-Dresden; Bundesbeisitzer: Herm. Gessner, Bruno Hennig, Arthur Serbe, Franz Reichert, Leipzig; Arth. Thierbach, Liebertowitz; Gust. Friedrich, Leipzig; R. Krauss, Kauschwitz-Plauen und H. Pötzschner, Mühlgrün-Auerbach.

Der bundesgeschäftliche Teil wurde im Geschäftsjahre 1913/14 ab 1. Oktober 1913 bis heute in 24 Bundesvorstandssitzungen und 20 daran anschließenden Sport-sitzungen erledigt, außerdem fanden noch 4 Zeitungsversammlungen statt. Der außerordentliche Bundestag tagte am 21. September 1913 in Meißen. Derselbe war gut besucht und beschäftigte sich hauptsächlich mit den vom Bundestag in Wurzen zurückgestellten Wahlen, mit der Aufstellung des Haushaltsplanes und mit Erledigung eingegangener und zurückgestellter Anträge.

Kommissionssitzungen fanden am 16. November 1913 in Chemnitz laut Antrag vom außerordentlichen Bundestag in Meißen (die Bezirksabgrenzung einiger Bezirke betr.) statt. Anwesend waren 12 Vertreter. Eine weitere Kommissionssitzung wurde am 5. Juli 1914 ebenfalls in Chemnitz abgehalten. Sachbetreff: Zentralisation, Versicherung, Tourenbuch, Zeitungswesen und Warnungstafeln betr. Anwesend waren 15 Vertreter. Leitung der Sitzung durch den 1. Vorsitzenden Herrn M. Bergmann.

Ferner waren 4 Zeitungssitzungen nötig, und zwar am 2. Oktober, 30. Oktober, 19. März und 23. Juli, die sich mit der Kündigung und Übernahme der Bundeszeitung in eigene Regie zu beschäftigen hatten.

Die in Leipzig abgehaltenen Vorstandssitzungen waren im Durchschnitt von 12 Vorstandsmitgliedern besucht.

Die Zusammensetzung des Bundesvorstandes ist bis heute unverändert geblieben.

An schriftlichen Ein- und Ausgängen sind in der Geschäftsstelle im laufenden Geschäftsjahre bis Ende Juni insgesamt 7392 Stück zu verzeichnen, und zwar 3456 Eingänge und 3936 Ausgänge. Letztere bestanden aus 1578 Briefen, 432 Postkarten, 1617 Drucksachen, 204 Paketen, 19 Postanweisungen, 7 Depeschen, 57 Bestellgeldern, 18 Mustersendungen und 10 Einschreibebriefen, davon entfallen fürs Bundesamtliche 1786 und für Sportliches 2150 Stück.

Im Bundesgebiet sind 33 Bezirke mit Vorstandsschaften besetzt.

Die Vorstandsschaft der 33 Bezirke besteht aus 13 Bundesbeisitzern, 53 Bezirksvertretern bzw. Stellvertretern, 55 Schriftführern, 37 Zahlmeistern, 55 Fahrwarten und 412 Ortsvertretern. Diese Vorstandsschaften arbeiten zum allergrößten Teile in idealer Weise für unseren Bund, so daß diesen besonderer Dank für ihre aufopfernde Tätigkeit gezollt werden muß und hervorgehoben zu werden verdient.

Folgende Vereine sind dem Bunde beigetreten: R.-V. Olbernhau I, R.-V. Zöblitz; R.-V. Langenbach; R.-V. Saxonia, Böhlen; R.-Cl. Wiedersehn, Heralsgrün; R.-V. Saxonia, Weißenborn; b. Freiberg; R.-V. Muldentäl, Oberhaßlau und Umg.; R.-V. Saxonia, Zwickau; R.-V. Stahlroß, Wolkenburg; R.-V. Schwarz-Weiß-Rot, Leipzig; R.-V. Stahlroß, Siebenbrunn; R.-V. Edelweiß, Wolfspütz; R.-V. Tourenclub Althen b. Borsdorf; R.-V. All Heil, Neudörfel b. Ortsmandorf; R.-V. Wanderlust, Marienau; R.-V. Wanderlust, Ehrenhain; R.-V. Corona, Beerheide-Hohengrün; R.-V. Berg und Tal, Schöneck.

Die Bannerweihe hielten ab: R.-V. Wettin, Dresden; R.-V. Saxonia, Böhlen; R.-V. Wanderlust, Marienau; R.-V. Fortuna, Gesau, und R.-V. Stahlroß, Wolkenburg.

Diplome für langjährige Mitgliedschaft erhielten: Paul Beier, Paul Kunze und Kurt Bertram, Leipzig; Conrad, Geithain; A. Bachmann, Niederkrinitz; Ernst Lotze, Kirchberg; Ernst Brückner, Saupersdorf; Max Birke, Zittau; Willy Gesell, Leipzig; Rich. Schott, Frankleben; A. Ebermann, Döbeln; E. Illing, Mülsen;

O. Müller, Colditz; M. Günther, Chemnitz; W. Borrmann, Chemnitz; E. Döbick, Dresden; A. Schröder, Schönefeld; B. Wagner, Callenberg; Pässler, Gesau; Flehmig, Glauchau; Hertzsch, Gesau; Gröber, Glauchau; Opitz, Glauchau; Gruner, Glauchau; Schwerdtner, Glauchau; Hans, Niederlungwitz; Schulze, Langburkersdorf; Schellenberger, Chemnitz; E. Albrecht, Bautzen; Thiemann, Borna; Ulbrich, Olbernhau; A. Zippel, Olbernhau; Br. Ehrenberg, Grimma; W. Ehrenberg, Colditz; Osw. Hentzschel, Commichau; W. Wahrinek, Colditz; A. Wadewitz, Erlbach; Dr. Klemm, Zschadrass; G. Mai, Gersdorf; H. Markus, Seifersdorf; Osk. Ehrlich, Schönerstädt.; A. Richter, Hartha; Fr. Seidel, Aschershain; M. Streul, Schönerstädt; M. Böttger, Bocksdorf; M. Schimpf, Leisnig; H. Schubert, Leisnig; O. Losse, Brösen; A. Fr. Albrecht, Leisnig; H. Böhme, Leisnig; O. Losse, Brösen; A. Fr. Albrecht, Leisnig; H. Böhme, Leisnig; W. Uhardt, Podelwitz; E. Petzold, Kriebstein; K. Vorpahl, Waldheim; M. Streul, Podelwitz; H. Arnold, Waldheim; A. Zeibig, Ammelshain; Paul Bauer, Falkenstein; Fritz Schulze, Crimmitschau.

Die Unfall- und Haftpflichtversicherung zahlte für Schadenfälle bis jetzt insgesamt Mk. 47018. Die Vertragsdauer endet am 30. September 1914. Wegen Erneuerung der Abschlüsse und Verträge sind mit der Versicherungsgesellschaft persönlich zwischen dem Vertreter der Gesellschaft Herrn Kunze und Herrn Bergmann Abmachungen getroffen worden, worüber die stattgefundene Kommissionssitzung in Chemnitz beschlossen hat.

Außerdem sind auch noch weitere Angebote von Versicherungen eingegangen.

Außer den Verträgen für Unfall und Haftpflicht haben wir noch die Versicherung für Jugendliche und deren Leiter.

Auch für Motorradfahrer haben wir einen Vertrag, welcher Vergünstigungen aufweist.

Durch den Tod sind dem Bunde auch in diesem Jahre wieder eine Anzahl werter Bundeskameraden entrissen worden und werden die Namen durch die Kassenstelle Herrn Botta bekannt gegeben. Für die Hinterbliebenen trat die Sterbe-Unterstützungskasse in Kraft und zwar pro Sterbefall Mk. 25,—.

Der Verlag der Bundeszeitung ist bis Ende September noch in den Händen des Herrn Wilh. Vogt. Mit diesem Tage läuft die Vertragsdauer ab. Das Zeitungsprotokollbuch, worin die genaue Vertragsdauer festgelegt, war abhanden gekommen, hat sich aber nach Übergabe der Kassenverwaltung in den Akten von Herrn W. Vogt gefunden. Die Vertragsdauer lautete bis Ende September 1913. Trotz aller Bemühungen, die unser Vorsitzender Herr Bergmann mit dem Zeitungspächter Herrn Wilh. Vogt angebahnt hat, ist das Resultat ergebnislos geblieben.

Bundeswerbeplakate sind neu angefertigt worden. Dieselben stehen den Bezirken auf Verlangen zur Verfügung. Werbe- und Reklameplakate, sowie Plakate für das Bundesfest erhielten sämtliche Bezirke. Es wurden an die Bezirke 750 Stück mit allgemeinem Text und 250 Stück mit Eindruck Bundesfest 1914 in Meerane gesandt.

Gebundene Zeitungen erhielten die Herren Padberg, Jakob, Dressler, Gütte, Engemann und Botta.

Ein Bundeshandbuch für 1914/15 ist nicht erschienen, man gedenkt aber ein solches im neuen Geschäftsjahr herauszugeben.

Der Delegiertentag des Kartells europäischer Rad- (Motorfahrer-) und Automobilistenverbände war für den 27. bis 29. Juni 1914 festgesetzt. Durch den plötzlich eingetretenen Tod des Ehrenpräsidenten Herrn Freiherr von Rotenhan unterblieb die Abhaltung desselben. Als Vertreter des Sächsischen Radfahrer-Bundes war der 1. Präsident Herr Max Bergmann gewählt. Dem verstorbenen Ehrenpräsidenten des Kartells hat der Sächsische Radfahrer-Bund durch eine Kranzspende und durch weitere Beileidsbezeugungen Ausdruck verliehen.

In Rechtsschutzangelegenheiten ist den Mitgliedern in div. radsportlichen Angelegenheiten Rat erteilt worden. Zu diesen Rechtsauskünften steht dem Bunde Herr Rechtsanwalt Dr. Steckner, Leipzig, zur Seite.

Bericht über Sport.

Im Geschäftsjahre 1913/14 fanden 20 Sportsitzungen in Gemeinschaft mit dem Bundesvorstand statt, ferner 4 gesonderte Sportsitzungen, und zwar am 7. Dezember 1913 in Leipzig, Krystallpalast. (Tagesordnung: Aufstellung der sportlichen Veranstaltungen im Jahre 1914.) Vertreten waren 9 Bezirke mit 26 Vertretern. Am 7. März 1914 fand in Meerane eine Sportsitzung statt betr. der Bundestagswettbewerbe im Kunst-, Corso- und Reigenfahren. Es waren 16 Teilnehmer anwesend. Am 29. April fand in Leipzig eine solche Sitzung statt. Sachbetreff: Ausschreibungen zu den Bundestagswettbewerben, Wertungstabellen und Aufstellung des Preisgerichts, und am 17. Mai fand eine Sitzung des Wettfahr-Ausschusses statt. Sachbetreff: Völkerschlachtfahrt und Ausschreibung von Rund um die Lausitz und Mannschafts-Meisterschaftsfahren zum Bundestag.

Die Bundeswanderfahrten wurden für folgende Tage festgesetzt: Am 12./13. April Osterwanderfahrt, 31. Mai und 1. Juni Pfingstwanderfahrt und am 8. und 9. August Bundestags-Wanderfahrt nach Meerane.

Die Kreiswanderfahrten wurden für den 10. Mai, 21. Juni, 5. Juli, 6. September und 20. September festgesetzt.

Die erste offizielle Wanderfahrt war diesmal die Bundes-Osterwanderfahrt am 12. und 13. April nach Leubnitz b. Werdau. Für die Ostbezirke war vom Bezirk Dresden die Osterwanderfahrt nach Wittichenau (Oberlausitz) gewünscht worden. Beide Ausschreibungen wurden in der Bundeszeitung erlassen. Es beteiligten sich im Wettbewerb nach Leubnitz 141, nach Wittichenau 4 Wanderfahrer mit 16 Gästen, zusammen 161 Teilnehmer.

An der 1. Kreiswanderfahrt am 10. Mai nahmen teil nach Müheln b. Merseburg 17, nach Meißen 5 und 4 Gäste, nach Glauchau 49, nach Falkenau 5, nach Schedewitz 37, nach Hinterhain 41, nach Großbothen 14, zusammen 172 Teilnehmer.

Die Bundes-Pfingstwanderfahrt am 31. Mai und 1. Juni wurde auf Wunsch nach Rochlitz und nach dem Kyffhäuser ausgeschrieben. An der ersteren beteiligten sich 68 und an der letzteren 19 Teilnehmer, zusammen 87.

Die 2. Kreiswanderfahrt fand am 21. Juni statt. Es beteiligten sich nach Leipzig 66, nach Pirna 6, nach Olbernhau 1 und nach Bad-Elster 69, zusammen 142 Teilnehmer.

An der 3. Kreiswanderfahrt, welche am 5. Juli stattfand, beteiligten sich nach Werdau 24 und 3 Jugendliche, nach Gesau 31, nach Bösdorf 24 und 4 Gäste und nach Ehrenhain 7, zusammen 92 Teilnehmer.

Die 6 Stundentour fand am 26. April statt. Es starteten insgesamt 119 Fahrer, von denen 98 das Ziel erreichten. Laut Beschluß der Sportsitzung am 7. Dezember 1913 wurden die festgelegten Strecken für jede Abteilung beibehalten. Der angegebene Zielort von 130, 140 bzw. 150 km muß erreicht sein, wenn der Fahrer Anspruch auf Auszeichnung 1, 2, oder 3. Preis haben will. Die höchste Auszeichnung wird nur demjenigen Fahrer zugehändigt, welcher die kürzeste Zeit über 150 km innerhalb 6 Stunden zurückgelegt hat und auf der Kontrollkarte die vorschriftsmäßigen Bestätigungen aufweist.

Der Start für Ost-Sachsen war Bühlau b. Dresden und Bautzen. Für Südwest-Sachsen und oberes Erzgebirge: Zwickau und Chemnitz. Für Nordwest-Sachsen Leipzig-Paunsdorf und für das Vogtland: Plauen i. V.

Es starteten in Bühlau b. Dresden 19, in Bautzen 6, in Chemnitz 22, in Zwickau 15, in Leipzig-Paunsdorf 44, und in Plauen 13. Das Ziel erreichten Start Bühlau b. Dresden 12, Bautzen 6, Zwickau 13, Chemnitz 20, Leipzig-Paunsdorf 36 und Plauen 11.

Als Sieger gingen hervor von Nordwest-Sachsen Start Leipzig-Paunsdorf: W. Schüler in 5 Std. 20 Min. 152,8 km; Ost-Sachsen, Start Dresden-Bühlau: P. Fischer in 5 St. 20 Min. 30 Sek. 151,3 km; Bautzen: Hofmann, Neueibau, in 5 Std. 20 Min. 148,4 km.; in Zwickau: A. Oettel, Reichenbach, in 5 Std. 9 Min. 148,8 km.; in Chemnitz: A. Hösel in 5 Std. 18 Min. 149,3 km.; in Plauen i. V.: K. Wild, Markneukirchen, in 5 Std. 32 Min. 39 Sek. 148,8 km.

An Straßen-Dauerfahrten (offen für Geld- und Wert-

preisfahrer) wurden für dieses Geschäftsjahr genehmigt: für den 3. Mai: „Große Völkerschlachtfahrt“ über 250 km, am 14. Juni „Rund um die Lausitz“ 243 km, am 12. Juli: „Rund durch Sachsen“, 300 km; am 30. August: „Zittau—Leipzig“ 204 km, die Alte Herrenfahrt über 100 km; am 13. September „Rund durchs Vogtland“ 214 km. Ferner wurde auch die Bergmeisterschaft für den 12. September festgelegt.

Es haben bisher stattgefunden: Die „Große Völkerschlachtfahrt“ am 3. Mai über 250 km, offen für Geld- und Wertpreisfahrer. Die Ausschreibung wurde für 2 Gruppen A und B erlassen. Gruppe A: Geldpreisfahrer, Gruppe B: Wertpreisfahrer.

In beiden Gruppen war die Teilnahme eine geringe, ganz besonders trat dies bei Gruppe A, Geldpreisfahrer, in Erscheinung. Es starteten in Gruppe A (Geldpreisfahrer) 41 Fahrer und in Gruppe B (Wertpreisfahrer) 37 Fahrer. Durchs Ziel gingen 28 Geld- und 24 Wertpreisfahrer. Sieger in Gruppe A: E. Franz, Reichenbrand, in der Zeit von 8 Std. 18 Min. 19 Sek. und in Gruppe B: (Wertpreisfahrer): P. Fischer, Dresden, in der Zeit von 9 Std. 17 Min. 45 Sek.

Die 2. Fahrt „Rund um die Lausitz“ 243 km, fand am 14. Juni statt. Die Ausschreibung wurde ebenfalls für Geld- und Wertpreisfahrer ausgeschrieben mit Start und Ziel in Bautzen. Es meldeten zu dieser Fahrt 18 Geld- und 42 Wertpreisfahrer. Am Start erschienen 17 Geld- und 41 Wertpreisfahrer. Das Ziel erreichten von den Geldpreisfahrern 11, von den Wertpreisfahrern 24. Sieger in Gruppe A: Strecke 243 km, wurde R. Schenkel, Leipzig, in der Zeit von 8 Std. 6 Min. 34 Sek., in Gruppe B, Strecke 163,6 km, siegte P. Fischer, Dresden in der Zeit von 5 Std. 41 Min. 20 Sek.

„Rund durch Sachsen“, 300 km, am 12. Juli, wurde ebenfalls in 2 Gruppen für Geld- und Wertpreisfahrer ausgeschrieben. Es meldeten hierzu 42 Geld- und 54 Herrenfahrer. Gestartet sind 34 Berufs- und 54 Herrenfahrer. Das Ziel erreichten 17 Geld- und 24 Wertpreisfahrer. Als Sieger ging hervor in Gruppe A (Geldpreisfahrer) E. Aberger, Berlin, in 9 Std. 53 Min. 20,5 Sek. Von den Herrenfahrern O. Schnelle, Dresden, in 11 Std. 11 Min. 11,8 Sek.

Lizenzen für Wertpreisfahrer wurden bis jetzt 264 Stück ausgestellt, für Geldpreisfahrer 10 Stück.

An Grenzkarten wurden in diesem Geschäftsjahre bis Ende Juni insgesamt 328 Stück verausgabt, davon 100 Stück an den Bezirk Zittau. Die Bezirke bitten wir immer wieder, in den Versammlungen darauf hinzuweisen, daß die Ausfuhrbestätigungen nicht versäumt werden, da sonst die Zollgebühr für das nicht ausgeführte Rad zu zahlen ist. Besonders wird an den nächstgelegenen Grenzorten am meisten dagegen verstoßen. Ganz be-

sonders nachlässig ist ein Mitglied verfahren, indem die Ausfuhr seines Rades bereits am 13. September 1913 hätte erfolgen müssen. Es mußte der Zoll gezahlt werden, und sind durch dieses Vorkommnis der Geschäftsstelle und dem Bunde viele Schreibereien und große Unkosten verursacht worden. Das Mitglied hat bis jetzt auch die Schuld noch nicht getilgt.

Hotel-, Gasthof- und Einkehrstellenschilder wurden insgesamt 53 Stück verausgabt und 8 Reparaturwerkstattenschilder.

An Warnungstafeln sind 76 Stück zum Versand gekommen und fanden durch die Bezirke Aufstellung an gefährlichen Straßenstellen.

Auf Verlangen sind 36 Ortsvertreterschilder an die betreffenden Bundeskameraden gesandt worden und 12 kleine Ortsvertreterschilder.

Bundes-, Bezirks-, Vereins- und Ortsvertreterabzeichen sind insgesamt 83 Stück ausgegeben worden, und zwar 25 Vereins-, 18 Ortsvertreter-, 15 Bezirks- und 5 Bundesvorstandsabzeichen.

An Mittelbachschen Profilkarten sind auf Verlangen 21 Stück zum Versand gebracht worden.

Blankodiplome sind 6 Stück verlangt und zur Ausgabe gekommen. Durch den inzwischen eingetretenen Krieg müssen weitere Veranstaltungen für das laufende Geschäftsjahr unterbleiben.

3. Kreiswanderfahrt

nach Oberlauterbach am 5. Juli 1914

P. Möckel, Mühlgrün; M. Döhler, Rodewisch; P. Fritsch, Mühlgrün; B. Blei, Rodewisch; H. Wunderlich, W. Schreiter, E. Beck, O. Seidel, K. Weller, Unterlauterbach; M. Meinel, W. Gläß, Siedlichfür; K. Lippold, J. Lippold, Altmannsgrün; K. Michel, Siedlichfür; K. Kober, Grünbach; K. Prager, K. Anger, A. Cruvius, Bergen; C. Seifert, Hinterhain; O. Enders, Altmannsgrün; M. Petzold, H. Seidel, Mühlgrün; W. Petzold, K. Petzold, Brunn; O. Kaiser, Grünbach; E. A. Meinel, Siedlichfür; A. Vogel, Ellefeld; O. Graichen, Falkenstein; R. Englert, Fr. Böswetter, O. Münch, Bergen; M. Körner, Grünbach.

nach Berggießhübel am 5. Juli 1914

Joh. Köchel, Dresden; Rud. Winter, Zuschendorf.

nach Einsiedel am 5. Juli 1914

O. Naumann, K. Lohr, W. Giersch, R. Hammermüller, W. Imscher, Flöha; P. Voigt, Mittweida; K. Weber, P. Seifert, Falkenau; P. Leimbrock, Einsiedel; M. Günther, G. Reuter; Chemnitz; E. Röder, Stein; M. Mittenzwei als Gast.

Was bietet der Sächsische Radfahrer-Bund.

A. Ohne besondere Beitragsleistung erhalten alle Herren Mitglieder:

1. die **Bundesmitgliedskarte** als Legitimation für alle Bundesveranstaltungen;
2. das **Bundeszeichen** zwecks äußerer Erkennung der Bundesmitgliedschaft;
3. das **Bundeshandbuch** in der vorliegenden Ausstattung;
4. das **Bundestourenbuch** nebst Routenkarte, enthaltend ca. 500 Touren durch das Königreich Sachsen und angrenzende Nachbarstaaten; ein unentbehrlicher Führer bei Radtouren.
5. die **Bundeswegkarte** im zweiten Jahre der Mitgliedschaft, sechsfarbig, das im vorgenannten Tourenbuch behandelnde Gebiet umfassend;
6. die **Bundeszeitung**, 14tägig erscheinend, frei ins Haus geliefert zur näheren Orientierung der laufenden Vorkommnisse im Bunde, der Bezirke und Vereine, sowie der wichtigsten sportlichen Veranstaltungen außerhalb des Bundes;
7. die **Satzungen und Wettfahrbestimmungen**;
8. vollständig kostenlose **Versicherung** bei Aus-

übung des Radfahrportes, und zwar: a) gegen **Haftpflicht** beim Radfahren, bei Körperschäden in jedem einzelnen Falle bis zu 100 000 Mk., für jeden Sachschaden bis zu 50 000 Mk. b) gegen **Unfall** beim Radfahren, und zwar im Todesfall mit 1000 Mk., bei völliger Invalidität mit 1000 Mk., bei vorübergehender Erwerbsunfähigkeit pro Woche mit 7 Mk. auf die Dauer von 200 Tagen. Gegen Nachzahlung von 1 Mk. oder 2 Mk. kann die Unfallrente bei eigenen Unfällen um das Doppelte bzw. Dreifache erhöht werden.

9. Die **Sterbe-Unterstützungskasse**.

Den Damen-Mitgliedern wird dagegen kostenlos verabreicht:

- a) die **Bundesmitgliedskarte**,
- b) das **Bundeszeichen**,
- c) die **Bundeszeitung**, auf persönlichen Wunsch gegen Zahlung von 1 Mk.

d) **Unfall- und Haftpflichtversicherung** in angegebener Höhe.

Sämtliche Mitglieder partizipieren ferner an der bestehenden

10. **Unterstützungskasse** des Bundes, die bereits

einen ansehnlichen Fond aufzuweisen hat, sie genießen weiter völlig kostenlosen

11. **Rechtsschutz** in Fällen von allgemeinem sportlichen Interesse, sowie bei Stellung eines Bürgen;

12. **zollfreie Grenzüberschreitung** nach Österreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Rußland, Belgien und Norwegen.

Außerdem steht den Mitgliedern jederzeit eine Beteiligung an den

13. **Wettbewerben** im Straßen-, Bahn-, Kunst-, Reigen- und Korsofahren, Radball- und Radpolospiel zu;

14. **freundliche Aufnahme und gute Verpflegung** in den Bundesgasthöfen, sowie

15. für sorgfältige und preiswerte **Reparaturen** in den **Bundeswerkstätten** ist weiter bestens gesorgt.

16. steht den Bundesmitgliedern kostenlos die Benutzung der **Bibliothek** zu.

Die **motorradfahrenden Mitglieder** des Bundes können sich gleichfalls bei Zahlung einer jährlichen Prämie von 12 Mk. gegen

Unfall sowie Haftpflicht

versichern, und zwar gewährleistet die Versicherungsgesellschaft

1. bei **Haftpflichtfällen**

a) für körperliche Verletzung oder Tötung einzelner Personen bis zu 20000 Mk.

b) für körperliche Verletzung oder Tötung mehrerer Personen durch ein Unfallereignis bis zu 50000 „

c) für Beschädigung fremden Eigentums bis zu 6000 „

Bei letzteren Fällen werden Schäden unter 10 Mk. nicht vergütet, Schäden über 10 Mk. mit 80% die Gesellschaft, 20% hat der Versicherte dagegen zu zahlen.

2. bei **eigenen Unfällen**

a) bei vorübergehender Erwerbsunfähigkeit pro Woche 7 Mk.

b) bei Ganzinvalidität 1000 „

c) bei Todesfall 1000 „

Durch den Anschluß des Bundes an das **Kartell deutsch-österreich. Rad- und Motorfahrer**, Sitz München, genießen die Bundesmitglieder ferner bei Gesellschaftsfahrten überall in den Kartellgasthöfen freundliche Unterkunft sowie sonstige Auskünfte, ferner sind sämt-

liche Straßenprofilkarten den meisten europäischen Staaten sowie Tourenbücher zu Vorzugspreisen erhältlich.

B. Zu ausserordentlich niedrigen Vorzugspreisen

Das Bundesabzeichen gratis, bei Nachbezug	1,—Mk
Das neue Bundes-Tourenbuch von Sachsen	2,—„
Das alte Bundes-Tourenbuch von Sachsen	1,— „
Die Bundes-Wegekarte von Sachsen	1,— „
Deutsche Straßenprofilkarten (nur für Mitglieder) in 82 Sektionen, aufgezogen	
à Sektion	0,60 „
Doppelblätter: Schweiz, Tirol, Steiermark, à	1,20 „
Das Bundesliederbuch à	0,25 „
Bei Abnahme von 10 Stück à	0,20 „
Das Bundeshandbuch gratis, bei Nachbezug	0,25 „
Diplome für Korso-, Kunst- und Reigenfahren, sowie für Straßen- und Bahnfahren. . .	1,50 „
Schilder für Reparaturwerkstätten, Hotels, Gasthöfe und Einkehrstellen (Restaurationen)	2,— „
Die Bundeszeitung (Sächs. Radf.-Zeitung) für Mitglieder gratis, Abonnement	3,— „
Ortsvertreter- und Auskunftstellenschilder für Mitglieder	gratis
Warnungstafeln, wenn Bezeichnung des Ortes angegeben wird	gratis
Grenzkarten für den zollfreien Grenzverkehr nach Österreich, Italien, Schweiz, Frankreich, Norwegen und Belgien gratis, nur gegen Portovergütung	0,25 „
Geld- und Ehrenpreisfahrer-Ausweise (Lizenz)	0,25 „
Tourenbestätigungsbücher	0,50 „
Noten zu dem Bundesliede (Originalmelodie) für Pianoforte	0,50 „
Für Orchester mit 18 Stimmen früher 3 Mk., jetzt	1,50 „
Noten zum Bundesmarsch für Pianoforte . . .	0,60 „
Für Orchester	2,50 „
Routenkarten zum alten Tourenbuch . . . à	0,10 „
Sonderabzüge von Tourenblättern in Heften nach Art des Tourenbuches: 1 Heft: Kyffhäuser und Frankenwald	0,25 „
Heft 2: Das Fichtelgebirge	0,40 „

Bezirksnachrichten

Das Erscheinen weiterer Nummern der Bundeszeitung während des Kriegszustandes behält sich der Bundesvorstand vor.

Redaktionschluß für Nr. 23: Freitag, den 21. August 1914. Erscheinungstag erst Freitag, den 28. August 1914. Manuskripte sind nur auf einer Seite zu beschreiben mit deutlicher, gut lesbarer Schrift; sie sind so knapp wie möglich zu halten, damit die Redaktion keine Kürzungen mehr vorzunehmen braucht.

Bezirk Leipzig. Unser 1. Bezirksvertreter Alfred Dreßler wurde in den ersten Mobilmachungstagen zu Deutschlands Ehr und Wehr zu der Armee zurückgerufen, und sind daher alle Eingänge bis auf weiteres an Paul Fuhrmann, Leipzig-Go., Auß. Hallischestr. 49 II, einzusenden. Unsere Dauerfahrt „Rund um Leipzig“, welche auf den 2. August angesetzt war, mußte wegen des Krieges auf unbestimmte Zeit verlegt werden. Die angesetzten Ausfahrten fallen aus. Für Mittwoch, den 19. August, abends 9 Uhr, laden wir die Herren Ortsvertreter und Vereinsvorsitzenden zu einer Besprechung nach Etabl. „Sanssouci“ in Leipzig, Elsterstr., ein. Das Erscheinen ist, soweit es den genannten Herren möglich ist, unbedingt notwendig. Für Freitag, den 28. August, abends 9 Uhr, ist ein Zusammentreffen geplant, ebenfalls im Etabl. „Sanssouci“, wo wir hauptsächlich unserer, für das Vaterland kämpfenden Bundeskameraden gedenken wollen. Wir bitten unsere geehrten Bezirksmitglieder, in dieser Zusammenkunft ausnahmsweise recht zahlreich zu erscheinen.

Mit Sachsen Heil!

Der Bezirksvorstand.

Paul Fuhrmann, I. Bez.-Sch.

Bez. Leisnig. Der Bezirk hielt am 18. Juli seine Versammlung, verbunden mit Ausfahrt nach Klosterbuch, im dortigen Gasthof ab. Der Vorsitzende eröffnete um 9 Uhr die Versammlung und hieß die Erschienenen herzlich willkommen, bedauerte aber sehr die schwache Beteiligung und bittet die Mitglieder, doch für regere Beteiligung an den Veranstaltungen des Bezirks Propaganda zu machen. Als einziger Punkt der Tagesordnung stand Anträge von Mitgliedern und Verschiedenes.

Auf Antrag des Kameraden Radestock, den zum Militär eintreffenden Mitgliedern ein Gratisgeschenk zu stiften, wurde beschlossen, denselben beim Austritt aus dem aktiven Heere durch eine Unterstützung den Eintritt in den S. R.-B. zu erleichtern, was allgemeinen Anklang fand. Ein weiterer Antrag, eine Bezirkswett-

fahrt betreffend, wurde wegen zu schwacher Beteiligung auf die nächste Versammlung vertragen. Die nächste Versammlung findet am Sonnabend, den 22. Aug. abends 9 Uhr in Stadt Leisnig bei Zschoppach statt. Da weiter nichts vorlag, schloß der Vorsitzende um 10 1/2 Uhr die Versammlung und bat nochmals um regere Beteiligung an den Versammlungen.

Mit sportlichem „All Heil“.

Wilh. Udhardt, I. Bez.-Vertr.
A. Ackermann, I. Bez.-Schriftf.

Vereinsnachrichten

Bezirk Brand-Erbisdorf. Der Radfahrer-Club Saxonia von Weißenborn und Umgegend ladet alle Bundeskameraden des S. R.-B. zu seinem am 23. Aug. 1914 stattfindendem 10-jährigen Stiftungsfeste ganz ergebenst ein.

Programm:

Von 3-4 Empfang der Vereine in Rößigers Restaurant. Von 4 Uhr ab Kartenstechen bei Gartenkonzert daselbst. 1/6 Uhr Stellung zum Preisblumenkorso. Preise werden wie folgt erteilt: Für schönsten Blumenschmuck, für Meistbeteiligung und für weiteste Entfernung je einen Preis. Von 7 Uhr ab Ball im Gasthof Weißenborn, verbunden mit einem Schulreigen, gefahren vom festgebenden Verein. Zwei Kunstreigen, ausgeführt vom Bruderverein Latona-Brand-Erbisdorf und Bruderverein Frohsinn-Eppendorf.

Mit Sachsen Heil!

Otto Zimmermann, Fahrwart,
Paul Ebert, Vorstand.

Bezirk Dresden. Versammlungslokal Etabl. Ballhaus, Bautzenerstr. 35. Briefadresse: Heinrich Padberg, I. Bezirksvertreter Dresden N., Louisestr. 70. Unsere letzte Monatssitzung, am 30. Juli, welche mittelmäßig besucht war, stand bereits unter dem Eindruck der Mobilisation, und mußten auch am gleichen Abend noch Sportskameraden nach Österreich eintreffen. Die besten Wünsche und fröhliches Wiedersehen war der Geleitruf. Die kurze Tagesordnung wurde baldigst erledigt, was der guten Geschlossenheit und Einmütigkeit der Mitglieder zu danken war. Nächste Monatssitzung findet am 27. August er. statt und bitten wir alle lieben Mitglieder, pünktlich zu erscheinen.

Otto Ranft, II. Bezirksvertreter.

Der R.-Cl. „Albatros“. Dresden 1899 teilt hierdurch allen werten Sports-, Bundes- und Klubkameraden mit, daß das 15. Stiftungsfest in Verbindung der Bannerweihe, welches am 6. Septbr. abgehalten werden sollte, wegen des ausgebrochenen Krieges bis auf weiteres abgesagt worden ist.

Mit sportlichem Gruß.

Rother.

Mit dem Rade von Dresden nach Basel, Köln, Weimar und zurück.

Von Richard Petzold.

(Nachdruck verboten. Alleiniges Verlagsrecht W. Vogt Leipzig).

Ein Weg durch Korn und roten Klee,
Darüber der Lerche Singen,
Das stille Dorf, der helle See,
Süßes Wehen, frohes Klingen.
Es wogt das Korn im Sonnenbrand,
Darüber die Glocken schallen —
Sei mir gegrüßt, mein deutsches Land,
Du schönes Land von allen!

Emil Prinz zu Schönau-Carolath.

I.

Im Frühjahr des verflossenen Jahres beschloß ich, einen Teil meiner Sommerferien dazu zu benutzen, um mit dem Rade von Dresden aus Süddeutschland zu durchqueren, Basel zu erreichen und von da aus stetig am Rhein abwärts bis Köln zu gelangen. Von Köln aus wollte ich dann durch Westfalen, Hessen und Thüringen wieder nach Dresden fahren. Es war nicht das erstemal, daß ich mich an eine ausgedehnte Radtour heranwagte. Schon früher war ich von Dresden aus in angemessener Zeit bis Norddeutschland — bis nach Braunschweig — vorgedrungen, und während meines einjährigen Aufenthaltes in Ilseburg a. Harz war mir — öfters mit größeren Schülern — manche schöne Fahrt nach Halberstadt, Quedlinburg, Hildesheim und andern schönen, alten Städten geglückt. Auch hatte mich die glühende Julihitze von 1911 nicht abhalten können, Berlin nach eintägiger Fahrt zu erreichen. Ich konnte also nach früheren Erfahrungen meinen Kräften schon einiges zumuten. Was mich nach Basel und an den Rhein zog, war in erster Linie der Wunsch, ein großes Stück Deutschland besser als nur von den Fenstern eines Eisenbahnwagens kennen zu lernen. Ich wollte nicht nur das Fichtelgebirge und den Fränkischen Jura durchqueren, sondern auch das Schwäbische Stufenland, Neckar- und Remstal kennen lernen, den Schwarzwald überschreiten und in der großen und breiten Senke der Oberrheinischen Tiefebene hinfahren. Schon lange zog's mich an den Rhein mit seinen alten Städten, Domen, seinen Rebenbergen. Endlich waren mir auch Westfalen und Hessen nur aus geographischen Lehrbüchern bekannt. Praktische Geographie zu treiben, schien mir verlockend genug, um die Anstrengung wochenlangen Radfahrens auf mich zu nehmen, und mußte nicht auch eine solche Fahrt manches Erlebenswerte und manches Abenteuer bringen? Der Gefahr der Überanstrengung auszuweichen, schien mir nicht allzuschwer zu sein, wenn ich mir vornahm, die Landschaften nicht zu durchhetzen, sondern in einem durchschnittlichen Stundentempo von 12 bis 13 km gemächlich zu durchfahren. Berge aufwärts zu fahren, ist unter allen Umständen eine bedenkliche Sache, ich rechnete also von vornherein mit vielen Strecken, die ich durchwandern würde. Mein ziemlich leichtes Rad würde sich nicht allzuschwer schieben lassen. Die Kosten der Reise konnten ebenfalls nicht sehr große sein,

wenn ich einfach lebte und mit dem Notwendigen vorlieb nahm, Alkohol mied und in bescheidenen Gasthäusern Einkehr hielt. Tatsächlich habe ich auch im ganzen kaum 50 M gebraucht. Schwieriger war es, einen Reisekameraden zu finden. Trotzdem ich es mehrfach versuchte, gelang es mir nicht. Am liebsten wäre ich mit einem jüngeren Bruder, der ein ausdauernder Fahrer ist, gereist, er konnte aber von seiner Fabrikleitung keinen Urlaub erlangen, und so blieb mir nicht anderes übrig, als mich allein auf die Reise zu machen.

Mein Rad wurde vorher gründlich nachgesehen und mit neuen, guten Mänteln, auch mit einer neuen Kette versehen. Es war mit 85 Zoll, also ziemlich hoch, übersetzt. Was ich unterwegs an Wäsche und dergleichen brauchte, führte ich im Rucksack mit. Da ich nicht gern auf Reisen alle Bequemlichkeit vermisse, wog er trotz sorgfältiger Auswahl doch noch 15 Pfund. Einen Gepäckhalter — der sich im Anfange der Reise vorschob, weil er zu leicht war — verwarf ich bald und trug alles auf dem Rücken. Ich fuhr in kurzen Hosen, die nur knapp zum Knie reichten und volle Bewegungsfreiheit ließen, langen Strümpfen und Sandalen, eine leichte Jacke trug ich über einem dünnen Lahmann-Sweater und eine leichte, gutsitzende Mütze vervollständigte meinen Anzug. An Reservewäsche führte ich genügend mit, daß ich mich in meinem Anzuge wohlfühlen konnte und immer leidlich sauber aussah. Werkzeug, Öl und Reparaturdinge hatte ich in einem Leinwandsack vereinigt, so daß ich das Nötige immer schnell bei der Hand hatte. Den Weg zeigten mir die ausgezeichneten Mittelbachschen Profilkarten, wie sie vom Deutschen Radfahrerbunde und von der Allgemeinen Radfahrer-Union herausgegeben werden. Ich brauchte im ganzen außer der großen Karte von Sachsen 12 Stück. Die zurückgelegte Strecke maß ich mit einem Cyclometer, der am Vorderrade angebracht war. Leider versagte er nach 1200 km, so daß ich dann die richtige Zahl durch Berechnung meiner Wegstrecken auf der Karte ermitteln mußte. Außerdem war ich noch mit Notizbüchern versehen, um mir Einzelheiten unterwegs notieren zu können. Öfters habe ich bedauert, nicht photographieren zu können. Es wäre mir möglich gewesen, eine reiche Ausbeute mit heim zu bringen.

Ich hielt es nicht für richtig, meine Tour unvermittelt zu beginnen. Deshalb unternahm ich vom April ab öfters Übungsfahrten und gewöhnte mich daran, größere Strecken bis 50 km allmählich — ohne Rast und in gleichmäßigem nicht zu schnellem Tempo und bei jedem Wetter zurückzulegen. Solche Übungsfahrten lehrten mich, mit meinen Kräften haushälterisch umzugehen, sie richtig einzuschätzen, und gewöhnten mich an Bedürfnislosigkeit. Sie führten mich beispiels-

weise nach Ditterbach in Böhmen und zurück, nach Freiberg, Königsbrück, Kloster Marienstern und Bischofwerda. Um anhaltendes Gefälle sicher fahren zu lernen, bot sich auf den Höhen des Erzgebirges manche Gelegenheit. Ich halte es auch für eine gute Übung, von Geising nach Glasdütte (15 km) möglichst freihändig zu fahren, um den Oberkörper erwünschte Gelegenheit zu geben, sich vollständig aufzurichten und auszuruhen, weiß freilich auch, daß diese Art des Fahrens polizeilich verboten ist.

Am 13. Juli abends trat ich meine Reise an. Vorerst waren nur 10 km bis Dresden zu bewältigen. Doch gaben sie mir reichlich Gelegenheit, darüber nachzudenken, ob mein Plan wohl unter allen Umständen gelingen müsse. Etwas Glück mußte ich immerhin haben, denn es konnte nur ein zweifelhafter Genuß sein, in eine 14tägige Regenperiode hineinzugeraten, täglich die Schläuche flicken zu müssen oder mit gebrochener Steuerung und verbogenen Felgen in irgendeinem Schwarzwalddorfe zu sitzen.

Es stand für mich fest, daß es am besten wäre, wenn ich mit der frischen Kraft am ersten Tage eine möglichst große Strecke zurücklegen würde und deshalb setzte ich mir für den 14. Juli als Ziel Hof. Als vorsichtiger Mann — der widrige Umstände in seine Rechnung mit einbezieht, die auch nicht ausblieben — beschloß ich, früh um 1 Uhr von Dresden aus weggefahren. Mein Bruder hatte Zeit und Lust, mich bis Chemnitz zu begleiten. Ich schlief noch rasch drei Stunden, dann trafen wir uns, und fort ging's in die kühle Nacht. Wir fuhren mit guten Acetylenlampen nach Tharandt, dann schoben wir den langen und steilen Berg nach Grüllenburg hinauf. Dann graute der Morgen. Da sich bis dahin mein Gepäck arg verschoben hatte, ordnete ich es neu und ahnte nicht, daß ich bei diesem Aufenthalte meine nur dünn bekleideten Knie so erkältete, daß ich die Schmerzen — die sich durch die Anstrengung des Fahrens steigerten — bis über Nürnberg hinaus noch spüren sollte. Wir kamen dann nach Freiberg, und immer in stark welligem Terrain fahrend, erreichten wir früh gegen 7 Uhr Chemnitz. Es war mir eine Freude gewesen, im gleichmäßigen Tempo, das mein Bruder vorlegte, stetig an seinem Hinterrade zu hängen, das Fahren hinter dem Ersten ist immer eine leichtere Sache, als selbst zu führen. Im Garten des Volkshauses frühstückten wir und nach einstündiger Rast sagten wir uns Lebewohl, mein Bruder fuhr zurück nach Dresden und ich nach Zwickau weiter. Aber ich sollte nicht ohne „Zwangspause“ hinkommen. Bereits in Ober-Lungwitz wurde mein Hinterradschlauch undicht, ich kam noch bis nach Lichtenstein-Callenberg, dort wollte ich das Übel gehörig ausrotten und kaufte für meinen am Ventil kranken Schlauch einen neuen, den ich selbst einzog, leider ihn ohne vorher auf seine Dichtheit zu prüfen. Ich war kaum über Zwickau hinaus, da spürte ich wieder das Unglück. Ein Loch ließ sich nicht finden, mit vielem Nachpumpen kam ich — immer bei glühender Hitze — ins Vogtland hinein. Die Straße, die mich über

Neumark, Reichenbach und Plauen führte, war bergig, in besonders starker Erinnerung ist mir die Göltzschtalquerung geblieben. In Plauen hielt ich dann eine etwas verspätete Nachmittagsrast. Es war also möglich, Hof noch zu erreichen, und ich kam auch abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr hin, trotzdem meine Knie schmerzten und mich der Hinterradschlauch schlimm bedrängte. Zuletzt mußte ich ihn alle 10 km mit Luft versorgen. Eine gründliche Reparatur verschob ich der vorgeschrittenen Zeit wegen auf den nächsten Tag. Kurz vor Hof holte mich ein junger Mann zu Rade ein, der das gleiche Ziel hatte. Wir kamen ins Gespräch, und ich erfuhr, daß er eine sehr ausgedehnte Zweitagestour hinter sich hatte. Er war am Sonnabend von Nürnberg aus nach Thüringen ins Schwarzatal gefahren, kam von dort und wollte jetzt noch im gleichen Zuge wieder nach Nürnberg zurück, um am Montag früh wieder im Geschäft sein zu können. Er hatte also noch nach allem in der anbrechenden Nacht 160 km zu fahren. Als er hörte, daß ich auch nach Nürnberg wollte, lud er mich zur Mitfahrt ein, ich lehnte aber aus leicht begreiflichen Gründen ab. Ich hielt Dresden—Hof mit seiner 175 km langen, zumeist bergigen Strecke für eine genügende Tagesleistung, die zu überbieten nicht nötig sei, meine Knie schmerzten, ich hätte auch bei Nacht nichts sehen können. Und mir lag etwas an Fichtelgebirge und Fränkischer Schweiz. Bis nach Hof aber blieben wir vereint. In einem kleinen Gasthause, in das mich mein Dürnberger Sportgenosse führte, fand ich dann ein Abendbrot und ein Bett. Man wird leicht glauben, daß ich herrlich schlief. Das Sachsenland mit seinen vielen Städten und Dörfern — die ich heute durchfuhr — zog noch einmal vorm Einschlafen — fast mit kinomatographischer Schnelle — an meinen Augen vorüber, dann wußte ich nichts mehr.

Am andern Morgen — Montag, am 15. Juli — machte mir mein Rad Arbeit, ich fand zwar eine kleine undichte Stelle im neuen Lichtensteiner Schlauch, die ich sachgemäß ausbesserte, als ich aber auf dem Wege nach Münchberg war, freute mich doch das schöne Fichtelgebirge mit seinen grünen Bergen nicht so sehr, denn der böse Schlauch schien sich chronisch auszuzehren —, ich war froh, Münchberg nach langem Wandern auf heißer Straße zu erreichen. Dort suchte ich einen Fahrradschlosser auf, der etwas Gründliches unternehmen mußte. Der fand auch das Übel, mein neuer Schlauch war minderwertig und porös, außerdem am Ventil leicht undicht, kurz ein Racker, nicht wert, mich bis nach Basel zu tragen. Da ließ ich den alten, mehrfach geflickten — dem auch das Ventil versetzt werden mußte — wieder einziehen und nach einstündigem Aufenthalt konnte ich weiterfahren.

Mein nächstes Ziel war Bayreuth, die Stadt Jean Pauls und Wagners am roten Main. Nach flotter Fahrt kam ich in den Nachmittagsstunden hin. Von weitem sah ich das Festspielhaus, in dem gerade die Proben zu den Festspielen stattfanden, die in einigen Tagen beginnen sollten, nicht weit von dem großen roten Baue dachte ich

HARBURG-WIEN

PNEUMATIC

mir das Heim des großen Meisters, „wo sein Wähen Frieden fand“, — Wahnfried.

Bayreuth hat noch manches der alten Markgrafenstadt, die einst der Lieblingsschwester Friedrichs des Großen Residenz war.

Ich hatte kaum Bayreuth den Rücken gekehrt, so ereilte mich, als ich über einen scharfen Stein fuhr, erneut das Unglück. Bei Neuenreuth gab es wieder eine Panne, und wieder war es der Hinterschlauch, an dem Reparaturen immer etwas beschwerlicher als am Vorderrade auszuführen sind. Im Garten einer hübschen Wirtschaft mußte ich wieder pflastern. Es war eine ganz böse Sache, der Stein hatte durch den Mantel am Ventil des Schlauches eine Schürfung verursacht und den Schlauch stark undicht gemacht. Ich versuchte ohne Ventilversetzung wegzukommen, und es ging. Zwei Stunden hatte mich freilich der Stein gekostet, aber ich tröstete mich, daß man mit solchen Aufenthalten rechnen muß. Ich hatte wenigstens das Glück, von jetzt ab verschont zu bleiben, nur auf dem Ludwigsfelde vor Mainz gab's noch eine Gummiflickerei, im übrigen hielten nun, sehr zu meiner großen Freude, die Pneumatiks, als wären sie gefeit. In den Abendstunden erreichte ich Creussen und Schnabelweid, und als die Sonne unterging, hatte ich von der Höhe des Zipser Berges — unweit Pegnitz — den Fränkischen Jura unter mir. Sehr schön war der Blick zurück nach den Tälern des roten und weißen Mains und nach dem Fichtelgebirge. Vor mir lag die Fränkische Schweiz mit ihrer eigentümlichen Kalkformation, das idyllische Pegnitz, ein Städtchen von echtem fränkischen Schnitt, und darüber hinaus die Nürnberger Ebene. Am nächsten Tage wollte ich Nürnberg erreichen, für heute hielt ich in Bronn, einem Dorfe, 10 km weit von Pegnitz, meine Nachtrast. Ich war am zweiten Tage nur in 6 1/2 Stunden 87 km gefahren, meine Knie schmerzten noch immer. Da ich nicht sehr müde war, saß ich noch lange mit fränkischen Bauern und Handwerkern unter der großen Linde vorm Wirtshause im Gespräch. Sie rieten mir, den Umweg von 20 km durchs Püttlach- und Wiesental nicht zu scheuen, ich würde dann ein schönes Stück der Fränkischen Schweiz kennen lernen. Auch in Franken schief sich's gut, und als ich am andern Tage nach Pottenstein fuhr und von da weiter in die Fränkische Schweiz hinein, hatte ich's nicht zu bereuen, dem freundlichen Rate von gestern Abend gefolgt zu haben. Es sind altertümliche Orte, die man zu sehen kriegt, halb und ganz verfallene Burgen thronen auf

Felsen über tief eingeschnittenen Tälern, die kühl und schattig sind. Man kommt an sehenswerten Höhlen, reizenden Mühlen und aufblühenden Sommerfrischen vorbei. Bei Ebermannstadt endet die Herrlichkeit, und kurz darauf kreuzt man bei Forchheim den Ludwigskanal, die schon von Karl dem Großen versuchte, aber nicht gelungene Verbindung von Rhein und Donau. Die Straße geht eben am schmalen Kanal entlang nach Erlangen mit seiner alten Universität und seinen alten Toren. Eine lange, aber nur geringe Steigung war noch zu überwinden, dann kam ich in den Nachmittagsstunden meines dritten Reisetages ins alte, schöne Nürnberg, mitten hinein in die Schmuckkasten mittelalterlicher Baukunst. Froh sah ich zur Kaiserburg hinauf, die die Stadt beherrscht, da grüßten die ehrwürdigen Kirchen und Tore, Türme und Brücken der vergangenen Zeit bildeten einen eigenen Gegensatz zum Gewühle des modernen Verkehrs.

Fürs erste suchte ich mir ein Quartier in der Nähe des Germanischen Nationalmuseums, dann suchte ich meinen neuen Nürnberger Bekannten auf, den ich auch am Hopfenmarke fand. Er erzählte mir, daß er die vorletzte Nacht von Hof bis Nürnberg beim Scheine meiner Laterne, die ich ihm in Hof lieh, da die seinige defekt geworden war, in 7 Stunden gut zurückgelegt hatte. Er hatte auch in Bronn gerastet, mußte sich freilich mit einer Stunde raschen Schlafes begnügen. Mit ziemlicher Pünktlichkeit war es ihm gelungen, am Montag Morgen wieder im Geschäft zu sein. Ich konnte mein Bedenken über diese forcierte Tour nicht ganz zurückhalten. Mit liebenswürdiger Bereitwilligkeit zeigte mir mein neuer Bekannter das Wichtigste der Nürnberger Schönheiten. Wir gingen in den Abendstunden um den Graben zur Burg. Dort standen wir lange in der Betrachtung der schönen Stadt. Die Nacht kam langsam, die Lichter flammten auf, und nach und nach verbrauchte die Hast des Tages. Dann gingen wir nach einem Abendtrunke durch die Stadt Dürers und Sachsens, sahen manchen „schönen Brunnen“, viel alte und ehrwürdige Häuser, und viel der edlen Kultur der ehemaligen freien Reichsstadt erstand mir vor Augen. Ich wünschte mir mehr Zeit, um alles aufsuchen zu können, ich mußte es auf später verschieben. Doch sollte mich Nürnberg nicht so rasch loslassen, denn am andern Morgen wachte ich mit ziemlichen Magenschmerzen auf, meine Kniee hatte ich am Abend vorher noch mit einer Pain-Expeller-Einreibung geschmeidig gemacht,

und es schien, als hätte ich das richtige Mittel gefunden, nun spielte mir mein Magen einen Streich, und erst vormitags 11 Uhr — als die Hitze sehr drückend war — vermochte ich von Nürnberg aufzubrechen. Nach einer 13 km langen Fahrt über Stein, zu der ich 1 ½ Stunde brauchte, mußte ich in Gutzberg rasten und es schien, als sollte ich diesen Tag nicht allzuweit kommen. Nur langsam konnte ich meinen widerspenstigen Magen an etwas leichte Nahrung gewöhnen. Nachdem ich etwas ausgeruht hatte, fuhr ich ½2 Uhr mittags immer noch im langsamsten Tempo weiter. Allmählich aber ging es besser, und als dann Ansbach, die Kreishauptstadt von Mittelfranken, auftauchte, war ich wieder in gutem Zuge. Ansbach hat ein prächtiges Schloß mit einem schönen Schloßhofe, in den ich eintrat, es ist die ehemalige Residenz der Ansbacher Markgrafen, auch die im spätgotischen Stile erbaute Johanniskirche ist sehr schön. Durch kühlen Laubwald ging dann in den späten Nachmittagstunden die Fahrt auf einsamer Landstraße weiter nach Feuchtwangen. Von hier war es nicht mehr sehr weit bis zur württembergischen Grenze, in Dinkelskühl an der Wörnitz aber kam die Nacht, und ich beschloß, hier zu bleiben, nachdem ich an diesem Tage 81 km zurückgelegt hatte, also mehr als am Vortage und vor allem mehr, als ich am Anfange des Tages gehofft hatte. Im Gasthause des Fleischers Osti — einem alten Hause mit spitzem Giebel — fand ich ein hübsches Unterkommen. Dinkelsbühl — ein zweites Rothenburg ob der Tauber — hatte mir schon bei der Ankunft prächtig gefallen, es hat das edle und wohlerhaltene Gepräge einer alten Stadt des Durchgangsverkehrs und ist noch mit Toren und Stadtmauern versehen. Breit und behäbig stehen die hochgiebeligen Bürger- und Kaufmannshäuser da, unberührt von der modernen Zeit. Nach dem Abendbrote führte mich der Wirt über knarrende Holztreppe ins zweite Stockwerk seines Hauses und in das Gastzimmer mit seinen guten und großen Betten. Vom Fenster aus hatte ich noch einen schönen Blick auf das wunderliche Städtchen, vom Festplatze vor der Stadt scholl gedämpft der Lärm der Kinderzechenfestes, das eine Erinnerung an die Schwedenzeit ist. Ein bescheidenes Feuerwerk glühte zum nächtlichen Himmel empor. Dann versank mir alles im Traum.

Noch vor acht Uhr war ich am andern Morgen auf dem Wege nach dem Remstale und nach Stuttgart. Bis dahin gab's viele Berge, und als ich zwischen Segringen und Ellenberg die württembergische Grenze erreichte, wurden zu meinem Bedauern auch die Straßen schlechter. Von der Höhe hatte ich mehrfach schöne Blicke auf den Fränkischen Jura. Ich kam nach Ellwangen mit seiner romanischen Kirche, die ein Peter Vischer mit Bronzen schmückte, und fuhr ein Stück neben der Jagst, es war der Heimatgau Götz von Berlichingens. In der größten Hitze erquickte mich eine Schüssel kalter Milch — die ich mir wie oft auf meiner Reise in einem Bauernhause erbat —, dann kam ich nach Aalen und bog ins Remstal ein. Gmünd, Lorch, Schorndorf, Waiblingen und

Cannstadt waren die Hauptorte, die ich nun bis Stuttgart zu durchfahren hatte. Schiller hat hier seine Jugendzeit erlebt. Zwischen Gmünd und Lorch grüßt im Süden der Hohenstaufen. Im Kloster zu Lorch sind die Grabstätten des alten deutschen Kaisergeschlechts. Das Remstal ist dicht besiedelt, durch viele Dörfer führt die Straße. Ich hörte mit Vergnügen die mir schon lang vertraute schwäbische Mundart. Die Straße war staubig und zumeist schattenlos, schlimmer war es, daß sie sehr ausgefahren war und Löcher in Menge hatte. Mein Rad dauerte mich, und ich selbst hatte dadurch auch nicht den vollen Genuß der Fahrt durch das schöne Tal. Auf die Abfahrt von Cannstadt freute ich mich im voraus, auch dieser Teil der Straße war sehr zerfahren, so daß es bald mit der Freude aus war. Die glatten Straßen Stuttgarts, auf die ich dann bald kam, machten das einigermaßen wieder gut. In den Abendstunden kam ich in den weiten Talkessel, in dem die schöne Stadt sich ausbreitet. Was an den Hauptstraßen lag, sah ich mir im Vorüberfahren an, gefällige Schutzleute wiesen mir die Richtung, und nachdem ich noch auf der Post nach Briefen aus der Heimat nachgefragt hatte, pilgerte ich wieder aus Württembergs Hauptstadt hinaus. Ich hatte wenig Lust, mein Nachtquartier in der großen Stadt zu nehmen, ich vermied das zumeist auf meiner Reise. Daneben hatte ich noch den Wunsch, die Strecke des nächsten Tages, die größere Steigungen im Schwarzwalde brachte, abzukürzen. Nach dem heißen Tage fuhr sich's auch in den Abendstunden besser. Ich hatte Kaltental, südöstlich von Stuttgart, erreicht, als ich hinter mir ein großes Lastauto hörte, an einem Haken des Begleitwagens hielt ich mich an, und nun begann — überdies bergauf — eine reizvolle und mühelose Fahrt. In Kurven zieht sich die Höhe ungefähr eine Wegstunde in die Höhe, an ein Radfahren wäre nicht zu denken gewesen, das starke Auto aber zog mit einem halben Hundert leerer Bierfässer und mir als Anhängsel siegreich seine Bahn im 15—20 km-Stundentempo. An das Steuern meines Rades mit einer Hand hatte ich mich bald gewöhnt, und auch die Kurven ließen sich mit Vorsicht gut nehmen. Ich wünschte sehr, diese bequeme Art der Beförderung wäre noch ein paar Stunden so weitergegangen. Das Auto fuhr nach der Böblinger Brauerei, wir hatten also das gleiche Ziel. Als es aber die Höhe am Vaihingen erreichte hatte, legte es ein schnelleres Tempo vor und wirbelte dabei auf der trockenen Straße solche Staubwolken auf, daß ich es vorzog, von da ab wieder mit eigener Kraft zu fahren. Nach Böblingen kam ich an diesem Abende nicht, es war inzwischen 9 Uhr abends geworden, ein Sturm erhob sich und nach einigen Irrfahrten in sechs Vaihinger Gasthöfen landete ich gerade noch vor einem ausgiebigen Regengusse in der „Linde“. Ich kann mich noch besinnen, daß es dort sehr angenehm war, den Schweiß und Staub des Tages abzuspülen. Dann schmeckten Essen und Trinken noch einmal so gut, und es störte mich wenig, daß ich mein Gastzimmer mit andern müden Wanderern teilen mußte.



Presto

elegante Ausstattung :
spielend leichter Lauf
unverwüstliche Haltbarkeit

Modell: SUTER ZÜRICH-MÜNCHEN.

Presto-Werke A. G.
Chemnitz.

Salem Aleikum Salem Gold (Goldmundstück) Cigaretten

Etwas für Sie!

Preis N^o 3 4 5 6 8 10
3 4 5 6 8 10 Pf. d. Stck.

Trustfrei!

Oriental Tabak- u. Cigaretten-Fabrik
Yenidze, Dresden

Inh. Hugo Lietz
Kostlieferant S. M. d.
Königs v. Sachsen



Bundesmützen

In rein Wolle
M. 2.25,
prima Atlas
M. 3.25,
in Filz u.
Baumw. z. M. 1.25, 1.50, 2.—, sow.
Sportmützen jegl. Art empfiehlt

Heinrich Padberg,
Mützenfabrikant, Dresden-N.,
Luisenstraße 70 — Fernruf 4260
B.-M. 8932.
Auswahlendung franko gegen franko.

Emaill-Abzeichen

Ehren- und Festzeichen, Banner-nägel usw.
fertigt sauber

Otto Riedel, Zwickau I.

BAUD-EMAIL- u. METALL- VEREINSABZEICHEN

Ehren- u. Festabzeichen, Diplome, Ehrenbecher
Fahnen u. Ehrenkränze etc.

WILHELM HELBING
Fernsprecher 7621 — LEIPZIG — Durchw. Nr. 11

Motorrad

gebrauchtes, zu kaufen gesucht. Offerten m. genauer Beschreibung u. äußerster Preisforderung erbitten Neuglucker Werke Fr. Müller in Klosterode bei Blankenheim, Kr. Sangerhausen.

Am andern Morgen sah ich freilich, daß mich mein Wetterglück verlassen hatte. Es hatte die ganze Nacht geregnet, und die Straßen waren weich geworden. Der Himmel hing noch voller schwarzer Wolken, ich war also nach meinem einfachen Frühstücke und nachdem ich mein Rad vom ärgsten Schmutze gereinigt und gut geölt hatte, auf eine nasse Fahrt gefaßt. Bis Böblingen hielt sich das Wetter. Ich war auf

einem Schlachtfelde des Bauernkrieges, hier wurde 1525 der schwäbische Bauernkrieg beendet. Als ich Böblingen mit seinem alten Schlosse hinter mir ließ, fing es wieder an zu regnen. Die Straße schwamm vor Nässe. Bei Ehningen wollte mich gar ein „tiefergehender“ Straßenbau zu einem kilometerlangen Umwege zwingen. Ich konnte mich noch leidlich an dem Bauführer vorbeischieben, der mir als Fremden mitleidig die

Übertretung des Gebotes nachsah. Stellenweise mußte ich, immer noch im Regen, mein Rad auf der Schulter tragen. Ich hatte entschieden kein günstiges Terrain. Auch das ging vorüber, in Herrenberg aber — ungefähr 30 km südöstlich von Stuttgart — war ich so durchnäßt, daß ich mich in einem Gasthause trocknen und die Wäsche wechseln mußte. Ich fror an diesem 19. Juli ganz unzeitgemäß und hätte gern einen warmen Ofen getroffen. Mein Gepäck, das auch zum Teil durchnäßt war, mußte ich anders packen, mein Rad war vom Regen so gewaschen worden, daß es wie neu aussah, nur Kette und Kotschützer setzten Schmutz an, der mir das Fahren erschwerte. Nach der Frühstücksrast ging die feuchte Fahrt ins obere Neckartal weiter, aber es sollten noch viele Berge kommen, bis ich den Neckar endlich bei Horb traf. In ungefähr einer Stunde durchfuhr ich die preußische Enklave und kam nach Sulz, hier fand ich ein hübsches, altes Gasthaus, dessen freundliche Wirtin mir einen Eierkuchen von hervorragender Güte buk. Dazu gab sie einen Salat, der frisch und herzhaft aus dem Garten kam. Ich ließ mir beides gutschmecken und vermißte — wie überhaupt auf der ganzen Reise — das Fleisch nicht. Ich will reiner Pflanzenkost nicht das Wort reden, finde aber, daß die reizlose Pflanzenkost mit viel Milch eine recht geeignete Nahrung bei körperlichen Anstrengungen ist. Nur den Tabak wollte ich nach langer Gewohnheit am Abend nicht ganz entbehren. Bis Oberndorf fuhr ich am Neckar aufwärts, das Wetter besserte sich jetzt, und ich hatte Aussicht, trocken über den Schwarzwald zu kommen. Dazu war es freilich an diesem Tage — dem 6. von Dresden aus gerechnet — zu spät. Zwei von den drei großen zu überwindenden Steigungen hoffte ich aber noch zu bewältigen. Und das gelang mir auch. Von Oberndorf aus bog ich auf steiler Straße westlich ab und erstieg die Talwand. Über 1 ½ Stunde dauerte das Steigen. Dann aber hatte ich die Steigung, und ein schöner Blick ins tief eingeschnittene Neckartal lohnte die Mühe. Vor mir lag eine Hochebene mit sanften Erdwellen, ferne Berge, auf deren Anblick ich mich gefreut hatte, wurden vom Nebel verdeckt. Die einsame Straße zog sich südwestlich nach Sulgau hin, ich durchfuhr sie — auch hier von leichtem Rückenwinde gut unterstützt — in den Nachmittagsstunden, — nur spärliche Dörfer wie Waldmössingen und Heiligenbronn tauchten vor mir auf. Von Sulgau aus gab es eine schnelle Abfahrt auf einer kurvenreichen und feuchten Waldstraße nach Schramberg, das nur 400 m hoch liegt, in 20 Minuten hatte ich 300 m Höhe verloren, es tat mir fast leid darum, denn von Schramberg aus mußte ich nach Föhrenbühl — der badischen Grenze — wieder 500 m steigen. In den Schramberger Uhrenfabriken hatte die 6 Uhr-Glocke geleutet, in dichten Scharen gingen die Fabrikarbeiter nach Hause. Viele gingen nach Lauterbach, das ich auch vor Föhrenbühl passieren mußte. Ich schloß mich einigen an, erzählte ihnen und ließ mir von ihnen erzählen. Stundenlang war ich an diesem Tage ganz allein gewesen, jetzt war ich doch froh, mit diesen Leuten ein Stück zusammen

gehen zu können. Noch über Lauterbach hinaus begleitete ich einen jungen Menschen bis in das letzte hochgelegene Bauernhäuschen. Er sagte mir, daß ich am gleichen Abende noch das Gutachtal — ein Seitental des Kinzigtales — erreichen könnte. Nach zweistündigem steilen Steigen kam ich nach Föhrenbühl, der Höhe, wo die württembergische mit der badischen Grenze zusammenstößt. Beide Länder waren auch durch zwei Gasthäuser vertreten, mich lockte keins, denn es reizte mich, die lange und steile Abfahrt nach Hornberg noch am Abende zu genießen. Die badischen Straßen sind gut, und meine Abfahrtsstraße hatte keine Wasserrinnen und Abschläge. Ich fuhr trotzdem nicht allzurasch, die Straße war nicht immer sehr übersichtlich, manchmal auch durch heimziehendes Vieh gesperrt. Dieses sanfte Abwärtsgleiten, fast möchte ich's ein Schweben nennen, war nach manchen Mühsal des verfloßenen Tages ein schöner Lohn. Die Dämmerung kam, und mit ihr die Stille des Abends, die Wälder wurden dunkler, ein klares Wasser sprach noch leise wie Kinder vorm Einschlafen, die Sterne kamen nach und nach.

(Fortsetzung folgt)

Industrielle Rundschau

Continental-Bahnsiege am 26. Juli. Da am 26. Juli ein von den Sportverbänden genehmigtes Straßenrennen nicht zum Austrag kam, mußten sich die Rennerfolge des Continental-Pneumatiks auf Bahnveranstaltungen beschränken. Der Tag war auch an solchen Veranstaltungen arm. Wenn daher der Gr. Preis von Berlin, 100 km, das Hauptfahren Berlin, das Robl-Gedächtnisrennen Leipzig und das Scheuermann-Gedächtnisrennen Leipzig auf Continental gewonnen wurden, so hat diese Reifenmarke immerhin bemerkenswert gut abgeschnitten.

Brennabor gewann in der letzten Woche die beiden größten Dauerrennen gegen die schärfste Konkurrenz. Sieger waren der deutsche und der belgische Meister, in beiden Rennen befand sich der französische Meister im geschlagenen Felde. Der erste dieser bedeutsamen Kämpfe war der Große Preis Karl Verbist, ein Ländermatch Belgien-Deutschland-Frankreich über drei Läufe zu 50 km in Antwerpen-Zurenborg, aus dem der deutsche Meister Saldow als Sieger hervorging. Der Große Preis von Berlin über 100 km war eine Generalprobe für die Weltmeisterschaft, die der belgische Meister Victor Linart auf Brennabor als Erster bestand. Gegen diesen Wettstreit der Größten des Radrennsportes treten die Siege des letzten, an Ereignissen armen Renntages in den Hintergrund. Peter, Pawke und Ritzenthaler taten sich in den Darmstädter Rennen hervor, in Berlin gewann Rudel das Hauptrennen, Ebert konnte in Leipzig das Robl-Erinnerungsrennen über 30 km mit Erfolg bestreiten. Alle vorbenannten Fahrer benutzen Brennabor, deren Rennsiege ein eigenes Kapitel in der ruhmvollen Geschichte der deutschen Fahrradindustrie bedeuten.

An die verehrlichen Mitglieder des S. R.-B.!

Mit Ende September dieses Jahres trete ich von dem Verlage der Sächsischen Rad- und Motorfahrer-Zeitung zurück. Um nun mit den Restbeständen derselben, die sich im Laufe der Jahre angesammelt haben, gänzlich zu räumen, biete ich den verehrlichen Bezirken und Vereinen sowie auch allen Mitgliedern des Bundes die einzelnen Jahrgänge, wie unten aufgeführt, an zum billigen **Preise von 1 Mk. ungebunden**, wobei bei unvollständigen Jahrgängen **pro fehlende Nummer 5 Pf.** zurückgerechnet werden. Porto zu Lasten des Empfängers. Die fehlenden Nummern können häufig aus Mitgliederkreisen ergänzt werden, aber auch ohne sie behalten die Jahrgänge ihren großen Wert. Es bietet sich hier eine nie wiederkehrende Gelegenheit für die Bezirke und Vereine, ihre Bibliotheken zu ergänzen und sich ein wertvolles Nachschlagewerk zu verschaffen, das nicht nur über alle bundesgeschichtlichen Fragen Aufschluß gibt, sondern auch einen einzigartigen Berater in allen sportlichen Angelegenheiten darstellt. Die Jahrgänge eignen sich auch sehr gut zu Geschenkzwecken. Es dürften edle Spender jedem Bezirk und Vereine eine große Freude damit bereiten. Auch als Preise sind sie gebunden unter Umständen recht gut geeignet.

Sollte sich ein Unternehmer finden, der die gesamten Bestände im ganzen abnimmt, so bin ich bereit, ihm alle 6046 Nummern für einen ganz außerordentlich billigen Preis abzulassen.

Bestellungen auf die vorstehend angeführten Jahrgänge sowie Vorausbestellungen auf den gegenwärtig laufenden Jahrgang 1913-14 und eventuelle Anfragen an

Wilhelm Vogt, Leipzig-Thonberg, Kregelstraße 4.

Es kommen folgende Jahrgänge in Frage:

10. Jahrg. 1901:	Nr.	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26			
	Stück	4	10	9	6	9	10	10	9	10	6	10	8	5	10	10	10	10	14	10	6	2	7	10			
11. Jahrg. 1902:	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
	Stück	8	9	9	9	9	8	8	9	9	9	9	8	9	9	9	8	9	9	8	9	8	8	8			
12. Jahrg. 1903:	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	20							
	Stück	7	11	3	11	12	8	11	11	9	1	1	3	1	11	13	11	10	2	8							
13. Jahrg. 1904:	Nr.	1	2	3	4	5	7	8	9	10	13	14	15	16	17	18	19										
	Stück	12	10	11	11	12	11	12	12	10	11	11	11	13	13	11	2										
14. Jahrg. 1905:	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23					
	Stück	11	12	12	12	13	13	11	13	9	15	3	12	13	12	12	12	13	13	14	1	6					
15. Jahrg. 1906:	Nr.	1	2	3	4	7	8	9	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23						
	Stück	8	13	2	12	12	12	12	11	12	11	14	12	12	12	12	10	8	12	6	13						
16. Jahrg. 1907:	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	14	15	16	18	22									
	Stück	15	13	15	17	14	13	14	14	13	13	14	14	14	11	13	13	17									
17. Jahrg. 1908:	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	19	20	23						
	Stück	11	2	16	15	1	5	16	16	18	19	15	15	15	15	10	15	17	8	14	14						
18. Jahrg. 1909:	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
	Stück	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	
19. Jahrg. 1910:	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
	Stück	50	13	30	50	50	30	30	30	10	25	30	12	50	25	50	20	25	20	20	50	40	50	50	50	50	
20. Jahrg. 1911:	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
	Stück	5	50	50	50	25	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	100	25	50	50	45	50	
21. Jahrg. 1912:	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
	Stück	30	40	35	30	40	30	40	50	50	30	40	40	40	30	50	40	50	50	50	50	15	40	40	40	40	40
22. Jahrg. 1913:	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
	Stück	20	20	20	20	8	20	20	20	20	20	15	20	20	20	20	20	20	20	20	50	20	20	20	20	20	20

Der

Deutsche Automobil- und Fahrradhändler

ist die älteste Händlerzeitung der Fahrrad- und Kraftfahrzeugbranche, die sich die Herbeiführung einer gründlichen und dauernden Besserung derselben in gemeinsamer Arbeit von Fabrikanten, Großisten und Händlern zur Aufgabe gemacht hat. Als

Organ zur Vertretung der gesamten Interessen
der Deutschen Fahrrad- und Kraftfahrzeugbranche

ist er die

Offizielle Zeitung

vom

Bund deutscher Fahrrad- u. Kraftfahrzeughändler E. V.

und von der

Fahrradmechaniker-Zwangsinnung zu Leipzig.

Wollen Sie wissen, wo Sie am besten und dabei am preiswertesten einkaufen und wie Sie ihre Erwerbsverhältnisse verbessern können, — wollen Sie fortlaufend auf das Genaueste darüber unterrichtet sein, was in der gesamten Branche vorgeht und wie Sie sich vor Schäden bewahren können, — so

abonnieren Sie sofort

auf die älteste und Ihre Interessen am kraftvollsten vertretende Händlerzeitung, den



Deutschen Automobil- und Fahrradhändler!

Leipzig-Th., Kregelstraße 4

Händler!

Verlangen Sie vom Verlage
Leipzig-Th., Kregelstraße 4
kostenlos Probenummern oder

abonnieren Sie

beim nächsten Postamt
zum Preise von M. 4.- pro Jahr.

