



Deutscher Radfahrer  
Bund

1891.

Nachdruck verboten!



# Deutscher Radfahrer-Bund.

Radzeitschrift für die Gesamt-Interessen des Radsahr-Sports.  
Amtliche Zeitung des Deutschen Radsahrer-Bundes.

Herausgeber und Eigentümer:  
Der Deutsche Radfahrer-Bund.  
Vorstand: Carl Hindenburg, Magdeburg.

Redaction und Expedition:  
Louis Stein, Magdeburg.

1400  
Arbeiter.

## Dürkopp-Fahrräder

von der

### Bielefelder Maschinenfabrik vormals Dürkopp & Co.

#### Bielefeld

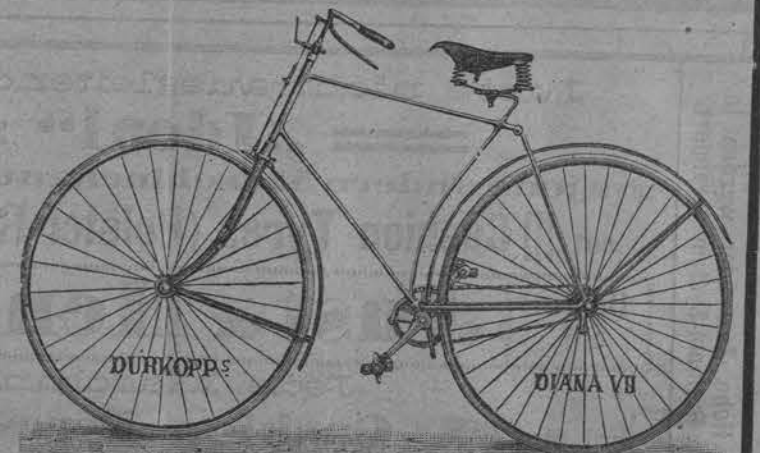
1400  
Arbeiter.

sind die besten auf  
dem Markte und bei  
Tourenconcurrenzen  
unübertrefflich.

Die neuen 1891er Modelle  
weisen viele Verbesserungen  
auf und sind sämtlich auch  
mit **Cushion-Reifen**  
lieferbar.

*Cataloge gratis.*

General-Vertreter für Süd-Deutschland:  
Ch. N. Schad in München.



unsinnige Concurrenzen gefährden. Die beiden Essener Vereine werden den Vortheil haben, daß ihre Saalfeste stets gut besucht sind und die Kosten leicht gedeckt werden. Für die meisten Städte ist im Winter ein größeres Saalfest vollständig genügend und wird dasselbe dann auch mit Erfolg durchzuführen sein, während bei öfteren Wiederholungen die Saalfeste ihren Reiz verlieren und demgemäß immer weniger Anklang finden.

**Die III. Auflage des Fest-Album für Radfahrer von Carl Hindenburg** ist vergriffen und soll bei dem lebhaften Interesse, welches diesem Werke entgegengebracht ist, eine IV. Auflage vorbereitet werden, eine solche wird jedoch längere Zeit in Anspruch nehmen, da der Verfasser, mehrseitigen Wünschen entsprechend, aus der großen Zahl der von ihm im Laufe von mehreren Jahrzehnten in Scene gesehenen Festschiffe, Vorträge und Einzelausführungen erster wie heiterer Art für Polsterabende, Hochzeiten oder sonstige Gelegenheiten, eine Auswahl in das Festalbum mit aufnehmen will. Von der ersten Auflage, welche in losen Blättern und Heften Radfahrerausführungen re. enthält, ist noch ein kleiner Bestand vorhanden und können festgebenden Clubs einsweilen als Aushilfe dienen, diese Collection wird à M. 1.50 franco verhandelt.

**Der Hochstapler Müller verhaftet.** Dem bekannten rührigen U. Vorsitzenden des Gau 17, Hannover, Herrn Carl Fesq, ist es gelungen, die Festnahme des frechen Schwunders zu bewirken. Herr Fesq schreibt uns darüber folgendes: Theile Ihnen in aller Eile mit, daß ich soeben den Hochstapler Carl Müller aus St. Pölten resp. Friseur Müller aus Breslau habe festnehmen lassen. Derselbe ist schon 4 Mal vorbestraft, das letzte Mal mit über einem Jahr Gefängniß. Er führte sich bei mir als Mitglied der Union und des St. Pöltener R. B. ein und bewies dies mit einer Mitgliedskarte, wie er solche bereits an verschiedenen Orten als Pseudobject zurückgelassen. Wo kam er zu diesen verschiedenen Karten? Er war angeblich von Hamburg aus, wo er sein hohes Rad gegen Kover vertauschte, per Rad nach Peine und ist dort verunglückt, hat 14 Tage krank gelegen, seine 200 M. aufgebraucht, von Peine kam er zu Fuß nach hier um mich anzupumpen, damit er nach seinem Onkel in Magdeburg kommen könnte. Müller erzählte, seine Eltern wären reiche Leute in Wien, aber gegen das Radfahren, so daß, wenn er diese von dem Sturze Mitteilung machte, er das Radfahren ganz aufgeben müßte. Auf der Polizei gab er zu, daß er verheiratete Radfahrer angeborgt, aber nicht verprochen habe in Kürze zu bezahlen.

**Eine neue Polizei-Verordnung** wurde für den Kreis Croffen a. O. erlassen. Die in derselben enthaltenen Bestimmungen schließen sich im Allgemeinen an die üblichen Verkehrsverordnungen an, bis auf nachstehenden Absatz 2, welcher eine eigentümliche Beschränkung enthält. Derselbe lautet: „§. 2. Öffentliche Straßen, Wege und Plätze dürfen mit Zwei-, Drei- oder Bierrädern nur von Personen befahren werden, welche das 15. Lebensjahr vollendet haben und sich im Besitz einer von der Polizeibehörde ihres Wohn- bzw. Aufenthaltsortes auf ihren Namen und für die Dauer des Kalenderjahres ausgestellten Fahrkarte befinden. Es ist unverständlich, weshalb man im Kreise Croffen den Kindern die Ausübung des Radsports nicht gestatten will. Gerade für Kinder, welche auf dem Lande wohnen

und eine städtische Schule besuchen, ist das Fahrrad eine große Annehmlichkeit. Hoffentlich werden die dortigen Vereine für Abänderung dieser eigenartigen Bestimmung bemüht sein.

**Die amerikanische Radfahrerwelt** hat wieder einmal ihre eigene cause célèbre. The Racing Board of the League of American Wheelmen (ungefähr dasselbe, was im D. R. B. der Sportsauschuß ist) hat jüngst 17 Rennfahrer, darunter sehr hervorragende Größen, suspendirt, weil sie im Verdachte standen, während ihres Trainings von ihren Clubs Unterstützung empfangen zu haben. A. A. Zimmermann, der sich auch unter der Schaar der Suspendirten befindet, erhebt jedoch Einsprache und constatirt, daß er seine Ausgaben nur ein einziges Mal auf Clubkosten bestritten habe und zwar beim Bundesrennen zu Niagara Falls. Das wäre allerdings kein Grund zu einer Suspension, da bekanntlich in England, wo auch ein haarstarrer Unterschied zwischen Amateurs und Professionals gemacht wird, die Kosten, die einem Rennfahrer entstehen, der die Meisterschaftsrennen besucht, von dem Championship Committee übernommen werden. Auch in Deutschland werden ja den Fahrern, die an Meisterschaften des D. R. B. teilnehmen, die betreffenden Einsätze erlassen oder vielmehr zurückerstattet, sobald sie Bundesmitglieder sind, und hat bereits mehrere Male der Fall vorgelegen, daß deutsche Fahrer auf Bundes- resp. Gaufesten als Vertreter der deutschen Farben nach England entsandt wurden. Wie dem auch sein mag, jedenfalls wird die Reinigungsarbeit des amerikanischen Sportsauschusses eine sehr bedeutende sein und er wird alle Mühe haben, den „Augsstall“ zu säubern.

**In Coventry** hat der Verband der Velocipede einen solchen Umfang genommen, daß die London- und North-Western Railway Company besondere Lagerhäuser für dieselben baut, da die Zahl der täglich zum Versand gelangenden Maschinen rapid wächst. Auch steht die oben genannte Gesellschaft auf dem richtigen Standpunkte, wenn sie glaubt, daß das Aufstapeln der Velocipede in einem mit Mineralien, Säuren und anderen Baaren gefüllten Raume den Ersteren gewiß nicht zum Vortheil gereiche.

**Nachdem die „National Cyclist's Union“** in England den Beschluß gefaßt hatte, daß französische Rennfahrer an Rennen, die von englischen Clubs veranstaltet werden, nicht mehr teilnehmen dürfen, weil die U. V. F. keinen strengen Unterschied zwischen „amateurs“ und „professionals“ mache, und auch einmal der Fall vorgelegen hat, daß ein französischer Rennfahrer, der letzten Sommer bei den englischen Meisterschaften concurrirte, an der 100 km - Meisterschaft von Frankreich theilnahm, zu welcher bekanntlich auch „professionnels“ zugelassen sind und in jenem Rennen auch thatächlich mitfuhren. Dieser Beschluß tritt mit dem 1. Januar 1891 in Kraft. Nun hat die U. V. F. auf Anregung bedeutender Sportsmen und hervorragender Rennfahrer diese letzteren in drei Gruppen eingetheilt.

Die erste Klasse sind die „professionnels“, denen erlaubt ist, bei Rennen auch Geldpreise anzunehmen, die aber nicht desto weniger vollständige „gentlemen“ sind vom Scheitel bis zur Zehe.

Die zweite Gruppe (amateurs nationaux) setzt sich aus solchen Fahrern zusammen, die mit den „professionnels“ zu concurriren wünschen, aber keine Geldpreise annehmen dürfen.

Die dritte Klasse, vielleicht die wichtigste, bilden die „amateurs internationaux“, die vollständig den Amateurs des D. R. B. und N. C. U. entsprechen.

## Eingesandt.

Wir verwahren uns gegen die Annahme, daß unsere Ansicht stets mit der Meinung der Einsender übereinstimme. D. Red.

### Special-Karte der Schweiz

in 9 Blättern, à 1,65 M. Maßstab 1:200,000. Herausgeber: Männer-Radfahrer-Verein Zürich, Section Kartenwesen.

In der Nr. 14 unserer Bundeszeitung vom 15. Juli 1890 äußerte ich mich über das Bundeshandbuch, die Dumitrescu'sche Tourenliste und ihr Ersatz im Gau 31. Vor einiger Zeit nun erhielt ich Blatt Nr. II des obigen Karten-

werks mit der Bitte um Beurtheilung. Ich komme diesem Wunsche, wenn auch etwas verspätet, um so lieber nach, weil in dem fraglichen Kartenwerk meine damaligen Ideen auf das Beste zur Ausführung kommen und vervollständigt sind. Nur erstaunlicher Fleiß, große Ausdauer und Gewissenhaftigkeit haben in so kurzer Zeit ein so vorzügliches Karte schaffen können. Wollen wir hoffen, daß der große D. R. B. recht bald etwas Ähnliches schafft, wie der rührige Männer-Radfahrer-Verein Zürich.

## Ueber Ausweichen.

Ich möchte auf einen Umstand aufmerksam machen, der, obgleich von großer Wichtigkeit, dennoch viel zu wenig Beachtung und öffentliche Erwähnung findet und namentlich von Neulingen im Sport seiner ganzen Gefährlichkeit nach nicht erkannt und leider vielfach unterschätzt wird. Ich meine das Ausweichen und Vorbeifahren an Fuhrwerken und anderen auf den Chausseen befindlichen Hindernissen. Jeder Fahrer ist wohl schon in die gefährliche Lage gekommen, nur mit knapper Noth an einem Fuhrwerke vorbeizukommen, dessen Koffelenter dem Radfahrer nicht ausweichen wollte, so daß die beiden Fuhrwerke sich unanft berührten. Daß das Leben hierbei jedesmal gefährdet wird, obgleich der Vorfall aus dem Gedächtniß rasch wieder verschwindet, kann jeder erfahrene Fahrer bestätigen. Oft wird der dem Velocipedisten spärlich übrig gelassene Raum noch im letzten Augenblick unvorhersehends verengt oder versperrt durch eine tiefe Karrenfurche, einen großen Stein oder einen Seitengraben, so daß der Fahrer nur durch eine schnelle, geschickte Wendung oder einen solchen Sprung aus dieser gefährlichen Situation zu kommen vermag. In solchen zweifelhaften Fällen sollen Fahrer, die nicht unbedingt sicher auf ihren Maschinen sind, sich die Mühe nicht verbieten lassen, jedesmal abzusteigen und das Fuhrwerk vorbeizulassen. Diese Vorsichtsmaßregel findet bei Dunkelheit ihre doppelte Berechtigung.

Der folgende traurige Fall möge meine Aussage bestätigen und als warnendes Beispiel gebührende Beachtung finden. Bei den diesjährigen Herbstmanövern bei Dörfeldorf begleitete ein junger Mann auf dem Velocipede eine nach Wörz marschierende Abtheilung Soldaten. Auf der Chaussee bei Hochheide kam ihnen eine Kohlenkarre entgegen. Hierbei gerieth der Radfahrer in eine bedrängte Lage. Er kam durch einen leichten Stoß von Seiten der Karre zu Fall, gerieth unter die Räder der Karre und war in Folge einer Zerquetschung der Brust in wenigen Augenblicken eine Leiche. E. S., Aachen.

## Zur Berichtigung.

In dem Artikel „Ein Wort über Einzelfahrer-Vereine“ (Bundeszeitung Nr. 24 vom 15. December 1890) ist auf Seite 540 oben gesagt: „Leider hat Gläsel den Antrag bei der Berathung zurückgenommen“. . . . . Um den Anschein zu beseitigen, als ob ich nach den Darlegungen des Herrn Sprickmann-Kerkerind auf dem Bundestage in München die Berechtigung meines Antrages: „den Einzelfahrern dieselben Rechte auf den Gauteagen einzuräumen, wie solche die Vereine bereits besitzen“ nicht mehr aufrecht zu erhalten im Stande oder Willens gewesen sei, so erkläre ich hierdurch, daß ich meinen Antrag nur deshalb zurückgezogen habe, weil mir vom Bundesvorstandstisch aus die Zuzicherung erteilt worden war, den sämtlichen beteiligten Gauverbänden die Einführung der Wahl von Delegirten der Einzelfahrer zu den Gauteagen in der von mir beantragten und von Herren Sprickmann-Kerkerind näher dargelegten Weise zu empfehlen, und weil ich geglaubt habe, diese werthvolle Zuzicherung einer eventuellen Ablehnung meines Antrages durch den Bundestag gegenüber vorziehen zu sollen.

Oscar Gläsel, Einzelfahrer, Gau 25, Antonstr. 24.

## Radfahrer mit künstlichen Weinen.

In Nr. 24 des „Fahrrads“ wird berichtet von einem Londoner Fahrer, der eine Strecke von 154 km in 11 Stunden zurückgelegt hat, trotzdem er ein künstliches Wein trage.

Als Gegenstück hierzu möchten wir aufmerksam machen, daß Herr Otto Janzen, Mitglied des D. R. B. und Fahrwart des unterzeichneten Vereins, ebenfalls mit einem (rechten) künstlichen Wein fährt. Janzen hat eine Höhe von 172 cm und wiegt 81 kg. Das rechte Bein hat statt der normalen 83 cm nur 42 cm Länge und wird durch ein Holzbein nach unten hin ersetzt. Bei dem, vom Gau 28 im Jahre 1890 am 13. Juli veranstalteten Chausseewettfahren

Mit Bewilligung des eidgen. topograph. Bureaus in Bern ist die Situation aus dem „Stegfried“-Atlas (1:25,000 resp. 1:50,000) übertragen und macht die Karte daher Anspruch auf die größtmögliche Genauigkeit. Bei Weglassung der Terrainzeichnung ist der hydrographischen und topischen Eintragung die größte Sorgfalt gewidmet. Radfahrern und Touristen aller Art zu Fuß und Frommen sind Straßenzüge (schwarz) und Eisenbahnlagen (roth) — sogar projectirte — sorgfältig eingezeichnet. Erstere sind an der Zeichnung leicht erkennlich als Straßen I. und II. Klasse und solche untergeordneter Bedeutung. Zwischen je 2 Ortschaften oder Kreuzungen der Straßen sind Entfernungen in Hunderten von Metern, welche in Blau ein Gefälle derselben unter 3%, in Roth (stehend) ein solches von 3—5%, in Roth (liegend) von 5—7% und in Schwarz über 7% angeben. Diese Angaben machen Radfahrern, Touristen und Behörden diese Karten besonders lieb und werth und sind eine entschiedene Bervollkommnung des officiösen eidgen. topographischen Kartenwerks. Leicht ersichtlich dargestellt sind auf der Karte noch: größere und kleinere Ortschaften, Orte mit Telefonverbindung und Eisenbahnstation, Staats- und Cantonsgrenzen, Flüsse, Bäche, Dampfschiffstationen, schöne Aussichtspunkte, Schlösser, Ruinen, Bäder, Wälder, Denkmäler und Kapellen.

Blatt II und III, welche erschienen sind, stellen die ganze Nordschweiz dar. Das Erscheinen der übrigen sieben Blätter hängt ab von dem Verschleiß der beiden vorliegenden. Radfahrer und Touristen, welche die Nordschweiz bereisen wollen, thun ein gutes Werk und nützen sich selbst am meisten durch Anschaffung von Blatt II und III der Specialkarte. Aus diesem Grunde wäre es erwünscht, daß auch die Tagespresse von diesem bedeutsamen Werk Notiz nähme. Zu beziehen sind die Kartenblätter durch L. Webers Sportverlag, Leipzig, Querstraße 9 und J. Romer Sohn, Zürich, Beatengasse 5.

Schleswig. S. J. Owens, Vorf. des Gau 31.

## Offener Brief

an Herrn Theophil Weber, in Firma L. Weber in Leipzig.

Antwortlich Ihres Schreibens vom 8. dts. Mts., in welchem Sie uns auffordern, die Mitgliederliste des Gauverbands behufs Gratis-Lieferung des „Radfahrer“ (Redaction A. Simon, Leipzig) an alle sächsischen Radfahrer sowie Gau- und Vereinsberichte einzusenden, können wir Ihnen nur erwidern, daß es uns unmöglich glaubhaft erscheint, Sie würden dieses Opfer, tausende von Exemplaren unentgeltlich zu liefern, ohne Sonderinteressen bringen. Wir erblicken in diesem Vorgehen den ersten Schritt, Grundlagen für den in Ihren Blättern so oft besprochenen sächsischen Radfahrerbund zu schaffen und Bestrebungen gegen den Deutschen Radfahrer-Bund hervorzurufen. Daß sich „Der Radfahrer“ als sächsisches Bundesorgan emporzuschwingen beabsichtigt, steht doch wohl außer allem Zweifel, und können wir Ihnen hier den Vorwurf nicht ersparen, daß Sie einen neuen Bund mehr im eigenen als Sports-Interesse gründen wollen.

Da wir Ihnen nun weder das Mitgliederverzeichniß senden noch uns mit der Gründung eines sächsischen Bundes einverstanden erklären, sondern nach wie vor zum Banne des Deutschen Radfahrer-Bundes halten werden, dürfte wohl die Illusion in sich selbst zusammenfallen, denn Sie würden nur eine dritte Concurrenzvereinigung ins Leben rufen, welche unsern edlen und schönen Sport nur ins Lächerliche herabziehen und der berühmten deutschen Einigkeit einen Schlag ins Gesicht versetzen würde.

Wir geben Ihnen noch bekannt, daß wir jeden Angriff, sofern derselbe nicht durch die Bundeszeitung geschieht, unerwidert lassen werden.

Der Gauverband 22 Dresden des D. R. B.  
M. Strohbach, Vorsitzender.  
P. Döring, Zahlmeister. J. M. Müller, Fahrwart.  
K. Höpeldt, Schriftführer.

Zweiter, Bowling Dritter. Die Zeit betrug 29:30. Außer dem Meisterschaftsrennen fand noch ein Scratch-Rennen für Hochräder statt, das ebenfalls von Davis gewonnen wurde; Lewis ungefähr drei Fußlängen zurück Zweiter. Auch in Melbourne wurde am 22. November v. J. ein Rennen veranstaltet, welchem 20,000 bis 25,000 Zuschauer beiwohnten. Das Wetter war ziemlich gut, doch hatte ein am vorhergegangenen Tage gefallener Regen die Bahn etwas aufgeweicht, so daß es sehr zu Gunsten der betr. Fahrer spricht, daß trotzdem gute Zeiten erzielt wurden. Das Rennen, welches das Hauptinteresse des Publicums gefangen hielt, war das „Australische Zweiradfahren“, zu welchem 40 Fahrer gemeldet hatten, von denen jedoch nur 29 am Start erschienen. F. W. Buht fuhr vom Mal und hatte bis zu 210 Yards vorgegeben. Bei Beginn der letzten Runde hatte er beinahe alle Vorkämpfer eingeholt, nur Hall (mit 100 Yards Vork.) und Lewis (200 Yards Vork.) waren noch in Front. Diese beiden kämpften in schönem Endspurt sehr hartnäckig um den ersten Platz, bis es auf der Gewinnseite unter fürchterlicher Aufregung des Publicums dem Malfahrer gelang, mit einem geradezu phänomenalen Endspurt beide abzuholen und sicher zu schlagen; Hall war Zweiter, Lewis Dritter. Die Distanz des Rennens führte über 2 Meilen und die Zeit betrug 5:40. Der australische Record über diese Strecke ist 5:39 $\frac{1}{2}$ , wobei zu beachten ist, daß dieselben, wie bei uns, nur bei Wettfahrten erzielt werden. An dieses Rennen schloß sich ein Hindernisrennen an, welchem noch zwei interne Handicaps folgten, die jedoch von untergeordneter Bedeutung waren. Bei obigen Rennen führte der M. B. C. insofern eine Neuerung ein, als den jeweiligen Siegern statt Wertpreise bares Geld eingehändigt wurde, ohne daß jedoch dadurch ihr amateurlerisches Angebots werden kann.

Es dürfte vielleicht von Interesse sein, zu constatieren, daß der berühmte Safety-Fahrer H. J. McCredy, der im

vorigen Jahre alle Meisterschaften Englands und Irlands gewann, bereits verheiratet ist.

**Eine Dreiradfahrt auf der Elbe.** Wollte die verehrl. Redaktion doch davon unterrichten, daß ich heute zum zweiten Mal eine Radtour auf dem Eis der Elbe unternommen habe. Das erste Mal, vor nunmehr 20 Jahren im Winter 1870 bis 1871, benutzte ich Velociped mit zwei Holzrädern, die ich mit eisernen Radern versehen hatte. Ich kam aber damals nicht weit. Mit den Worten „Bahngeld, meine Herren!“ warf mir ein sog. Bahnseger seinen Besen vors Rad und ich kam so schädlich zu Fall, daß ich völlig von dem Vergnügen genug hatte. Heute war ich vorsichtiger. Ich benutzte diesmal ein Quadrant-Dreirad mit Luftgummi-Reifen, und wenn ich auch mein Ziel, die „Augusta Victoria“ nicht völlig erreicht habe, da dieselbe bereits wieder freigekommen und weiter abwärts gedampft war, so bin ich doch ein ziemlich Stück auf dem Strom vom Quai an bis Nienstedten gefahren und bei Finkenwälder quer hinüber bis an die Fahrinne, wo ich eine Zeitlang den Schlepper „Goliath“ mit einem Leichter „Emilie“ im Schlepptau Seite an Seite begleitet habe. In der Mitte des Stromes sind theilweise so glatte Eisflächen — besonders Teufelsbrücke gegenüber — wie eine Rennbahn. Es flog nur so darüber hinweg. Einen komischen Eindruck machten die Herren Elbjäger, die in Bettlaken eingenummt, wie die Beduinen hinter den hohen Eisschollen hockten und Feuer gaben auf Alles was da flucht. Es schien aber viel Knallen und wenig Federn zu sein. Gleich nach meiner Heimfahrt gingen die Eisbrecher wieder an die Arbeit, um Alles bei Mühlenberg herum kurz und klein zu machen. Es war ein ziemlicher Verkehr zwischen hier und Finkenwälder auf Handschlitten, die die Fahrinne per Eisboot passirten. Altona, den 20. Januar 1891.

Ihr ergebenster Harro Feddersen.

**Eingesandt.**

**Preisanschreiben.**

Nachdem ca. 100 Bundesvereine mein kleines Liederbuch eingeführt haben, ist der steigende Absatz derselben gewiß, so daß ich daran denken kann, eine neue Auflage (weitere 5000) vorzubereiten. Ich bitte daher alle Sportscameraden, deren Pegasus Wanderlieder oder solche Sportlieder hervorgebracht hat, die sich für das kleine Büchlein eignen, mir gest. dieselben zukommen zu lassen. Ich lege für die drei besten Lieder 3 Preise aus von 30, 20 u. 10 M. Die Einlieferung der Manuscripte muß bis zum 1. April d. J. erfolgen. Das Preisrichteramt haben verschiedene hervorragende Dichter und Schriftsteller übernommen. Bedingung ist, daß es mir freisteht, sämtliche eingegangenen Gedichte dem Liederbuch einzuverleiben. Die 3 Preisgekrönten gelangen im „Deutschen Radfahrer-Bund“ zum Abdruck. Mit kameradschaftl. All. Heil!

Friedrich Ernst Fehsenfeld, I. Vorf. d. G. B. B. VII. Schwarzwald, Freiburg i. Baden.

**Offener Brief an den Vorstand des Gau 22. Dresden.**

Der in der letzten Nummer des B. D. befindliche offene Brief des Gau 22 Dresden des D. R. B., unterzeichnet vom Vorf., Zahlm., Fahrw. und Schriftf. des Gau's, an Herrn Theophil Weber in Leipzig veranlaßt mich zu folgender Frage an die Unterzeichneten: „War es Ihnen hauptsächlich nur um den D. R. B. zu thun, oder kam es Ihnen nicht vielmehr lediglich darauf an, sich als Retter der vermeintlich bedrohten Interessen des D. R. B. in den Augen kurzschichtiger Bundesmitglieder aufzuspielen? Wenn Sie behaupten, Herr Weber verfolge durch den „Radfahrer“ (Redaction M. Simon Leipzig) den Zweck, „Grundlagen für einen zu gründenden Sächsischen Radfahrer-Bund zu schaffen und Bestrebungen gegen den D. R. B. hervorzurufen“, so wird es zunächst wie mir, wohl Allen unverstündlich sein, warum Sie diesen Vorwurf an die Adresse des Verlegers, nicht aber an diejenige des Redacteurs richten, der doch allein für die Haltung eines Blattes verantwortlich ist. In Wirklichkeit ist Ihr Vorwurf lediglich gegen meine Person in meiner Eigenschaft als Redacteur des „Radfahrer“ gerichtet

und ich möchte wirklich gern wissen, wodurch Sie sich zu diesen, mindestens eigenartigen Vorgehen berechtigt glauben? Ueber die Strömungen zu Gunsten eines Sächsischen Bundes glaube ich denn doch noch etwas besser unterrichtet zu sein, als Sie meine Herren und ich versichere Ihnen, hätte ich für einen solchen arbeiten wollen, dann hätten wir den Sächsischen Bund längst und Sie würden am allerwenigsten in der Lage gewesen sein, einen wirksamen Einfluß dagegen geltend zu machen, denn wir haben ja gesehen, daß grade im Gau 22 Dresden (welcher durch die Lage seines Vorortes und verschiedene andere Umstände weit günstiger daran ist, als der von mir geleitete Gau 21 Leipzig) der günstige Boden für andere Bestrebungen zu finden gewesen ist. Am Bunde liegt dies sicherlich nicht, denn dieser leistet überall das Gleiche. Ich habe mit einer durch Krankheit bedingten kurzen Unterbrechung seit Jahren und bis zur Stunde eifrig und wohl auch mit Erfolg für Bund und Gau gewirkt und wenn Sie, m. H., einmal in der Lage sein werden, Gleiches von sich sagen zu können, dann dürften Sie weiter auch leicht die Ueberzeugung gewinnen, daß man dasjenige, was man selbst mit hat schaffen helfen, nicht niederreißt. Meine bisherige Untätigkeit für unseren Bund (die Sie kennen müßten, falls Ihr Interesse sich nicht erst neuerdings dem D. R. B. zugewandt hat, wie ich aus dem Eifer Ihres Vorgehens fast schließen möchte) giebt Ihnen nicht die geringste Berechtigung zu der von Ihnen beliebten indirecten Verdächtigung meiner Person, die Haltung des „Radfahrer“ unter meiner Leitung aber eben so wenig (übrigens kannten Sie diese bei Abfassung Ihres offenen Briefes noch gar nicht) und so bitte ich Sie dringend und zwar lediglich im Interesse des D. R. B.: arbeiten Sie im Gau 22 Dresden so eifrig für Bund und Gau, wie ich dies von jeher im Gau 21 Leipzig thue und ferner thun werde, dann werden Ihnen so unheimliche Beklemmungen, wenigstens soweit solche mit dem von mir geleiteten „Radfahrer“ zusammenhängen, nicht wieder kommen und der Gau 22 wird davon nur profitieren, aber „Blinder Eifer schadet nur“.

G. Adolf Simon, Vorf. d. Gau 21 Leipzig.

**Brief- und Fragekasten.**

**S. in Jachen.** Weiß einer der Herren Sports-Genossen die Mischung für die Nebemasse zur Befestigung der Gummiringe auf die Felgen? Rezept für Gummifitt für Schmitte im Reifen ist folgendes: Schwefelkohlenstoff 160 gr., Guttapercha 20 gr., Kautschuk 40 gr., Hausenblase 10 gr.  
**H. H. Hamburg.** Eine derartige Vorrichtung, wie Sie selbe am Hochrade eingeführt wünschen, ist schon vor mehreren Jahren von einem elsässischen Oberförster Bierau erfunden und in den Handel gebracht worden. Auch Herr W. Schroeder, Delitzsch, hat eine ähnliche Vorrichtung er-

funden, dieselbe unterscheidet sich von der Bierau'schen dadurch, daß die Schroeder'sche Lenkstange bei einem Kopfsturze sich gänzlich aushängt, während bei dem Bierau'schen Systeme dieselbe zusammenschlägt.

**H. S. Mannheim.** Zu spät.  
**H. S. Gevelsberg.** Das Fahrrad ist im deutschen Heere nur verschungsweise eingeführt und bestehen bis jetzt keine Radfahrer-Abtheilungen.

**R. B.** Abscheide für Bundesmitglieder liefert die Firma H. Held, Magdeburg.

Den verehrlichen Lesern wird der Inzeratentheil des „Deutscher Radfahrer-Bund“ einer besonderen Beachtung empfohlen und bitten wir höflich, bei Aufträgen oder Bestellungen sich stets auf den „D. R. B.“ zu beziehen.

**Hôtel-Anzeiger.**

<b>Berlin:</b> Hotel Janson, Mittelstrasse. Hotel Magdeburg, W., Mohrenstr. 11/12. Monopol-Hotel, Bahnhof, Friedrichstr. <b>Bochum:</b> Hotel Kaiserhof (Mettwegang). <b>Boppard:</b> Hotel Rheinischer Hof. F. A. Lange's Hotel. <b>Brandenburg a. H.:</b> Hotel z. schw. Adler, St. Annenstr. 26. <b>Bremen:</b> Hotel Central, vis à vis dem Bahnhof. <b>Chemnitz:</b> Hotel Central. <b>Cöln a. Rh.:</b> Hotel de Holland, am Rhein. <b>Crefeld:</b> Hotel Central, Südwall.	<b>Dresden:</b> Angermanns Hotel. <b>Düren:</b> R. Dissmanns Hotel, Mittelstrasse. <b>Frankfurt a. M.:</b> Hotel Landsberg, Liebfrauenberg. Hotel Continental, am Bahnhof. <b>Fulda:</b> Hotel zum Kurfürsten, Friedrichstrasse. <b>Halle a. S.:</b> E. Käppels Hotel, vor dem Steinthor 2a. Hotel zu den vier Jahreszeiten. <b>Hannau:</b> Hotel zum Riesen. <b>Heidelberg:</b> Hotel Darmstädter Hof. <b>Ilmenau i. Thür.:</b> Hotel Sonne.	<b>Kaiserslautern:</b> Hotel zum Schwan. <b>Magdeburg:</b> Hotel Stadt Prag, Bärplatz. <b>Mainz:</b> Hotel Pfälzerhof, Bahnhofstrasse. Hotel Germania, Rheinstrasse 43. <b>Mannheim:</b> Hotel zum Neckarthal. <b>Bahnhof Mansfeld:</b> Hotel Graf von Mansfeld. <b>München:</b> Hotel Kaiserhof. <b>Münster am Stein:</b> Hotel zum Schwan. <b>Schönebeck:</b> Hotel Preussischer Hof. <b>Zwickau:</b> Hotel zur Post, Marienstr. 1.
--	--	---

**Küthchen Tettenborn  
Alexander Beyer  
Verlobte.  
Sangerhausen, Januar 1891.**

**Ein tüchtiger junger Kaufmann,**  
in einem größeren Fahrradgeschäft gelernt, sucht Stellung. Off. unter G. O. 975 an Rud. Woffe, Magdeburg, erbeten.

**Flotter Verkäufer,**  
branchekundig, geläufig englisch und französisch sprechend, cautionsfähig, findet dauernde Stellung bei einer ersten Fahrradfabrik. Off. u. A. A. 1 an Louis Stein, Magdeburg.

**Eine erste Fahrradhandlung** in Strahburg unter günstigen Bedingungen zu verkaufen. Offerten sub H. 10 an Louis Stein, Magdeburg.

**Reparatur-Werkstätte** für Fahrräder etc. ist billig zu verpachten. Offerten unter F. H. 107 an Louis Stein, Magdeburg.

**Rover, Magdeburg,** Birkhäuser 19 bei H. J. part. I.

**48" Star** Tangent Viehels zu verkaufen. Off. sub G. 150 an Louis Stein, Magdeburg.

**Ein Tandem, Rothgießers Bwillingrad,** in 2 Rover (Herren- und Damenrover) zerlegbar, sehr gut erhalten, für den Preis von Mk. 450.— zu verkaufen.

**Carl Jahn, Uhrmacher, Düsseldorf.**

**Saalmaschine zu verkaufen.**  
Beabsichtige meine im guten Zustande befindliche Saalmaschine, welche zum Kunstfahren nach Angabe erbaut, mit kurzer und langer Patent abnehmbarer Lenkstange, mit langen Kurven, in wenigen Secunden vollständig zerlegbar, zum Einradfahren mit und ohne Gabel geeignet, auf der viele Preise im Kunstfahren gewann, zu verkaufen.

**Emil Rohr, Helmstedt.**  
Neu! Rover mit Luftgummi (cushion tyres) Neu! (auch hohe Räder u. Dreiräder) liefert in vorzügl. Qual. billigt. Alle Räder aller Art werden umgearbeitet oder befristet. In Zahlung genommen.  
**F. Lippe, Görtitz.**

**52er Matchless Tourenbicycle,** sehr gut erhalten, billig zu verkaufen.  
**A. Sangiorgio, Hannover.**

**Ein neuer Rover (Singer)** ist, krankheitshalber zu verkaufen. Näheres bei  
**Rathenow. Franz Murjahn.**

**Wer** verkauft einen Rover und giebt dafür einer gut eingerichteten Druckerei Druckfaden in Auftrag? Offerten sub N. A. 846 an Hausenstein & Vogler, N. G. in Frankfurt a. M.

**Saalmaschinen** billig bei A. Glöckner, Görtitz.

**Hochfeines Zweirad** 52" Rudge l. mit Tangentfelchen und Angelagern, sehr wenig gefahren, garantiert fehlerfrei, wegen Krankheit des Besitzers für 250.— (neu 450.—) zu verkaufen durch  
**Max Grossmann, Frankenstein i. Schl.**

**Rover!** gebrauchte (v. 75 M an), neue (v. 155 M an) liefert unt. Garant. F. Lippe, Görtitz.

**Hercules Rover,** ein halbes Jahr gefahren, gut erhalten, für 200 zu verkaufen. Offerten unter H. 200 an Louis Stein, Magdeburg.

**„Opel“ Blitz** (Sicherheitsmaschine), fast neu, für 240 zu verkaufen. Offerten unter B. 240 an Louis Stein, Magdeburg.

**Offerte hiermit:**  
1 Rudge Hochrad Racer, 55", mit Mk. 200.—  
1 Rover „250.—“  
Beide Maschinen sind fast neu und ohne Fehler.  
**Fr. C. Wagener, Hannover.**

**„Singer“ Apollo Safety** mit 2 Ueberziehungsradern, gebraucht, für 280 zu verkaufen. Offerten unter Apollo 280 an Louis Stein, Magdeburg.

**3 „Steders“ Rover-Trainir-Apparate,** neu, à 25 zu verkaufen.  
**Wilh. Schaaf, Göttingen a. Rh.**

**Fünf gebrauchte Saalmaschinen,** gut erhalten, weil überflüssig, billig abzugeben.  
**„Vereinigte Radfahrer“, Weiskensels.**

**„Sparbrook“ Bicyclette,** in gutem Zustande, für 180 zu verkaufen.  
Offerten unter K. 180 an Louis Stein, Magdeburg.

**56" „Premier“ Racer,** fast neu, sowie engl. Game-trainer verkauft zusammen für 250.—  
**Martin J. Lehmann, Gera.**

Mein vorzügl. Erhalt. Dreirad - Tandem (Marlboro Club) möchte ich gegen einen guten  
**Rover verkaufen.**  
**Max Cerf, Halle S., Zinksaartenstr. 4.**

**Rover** mit Luftgummi von 260 M an, gebrauchte nehme in Zahlung  
**Anton Rütgers, Aachen.**

**Rudge-Rover-Dreirad,** wenig gefahren, fast neu, Umstände halber billig abzugeben. Off. H. H. 100 an Louis Stein, Magdeburg.

**Paul Focke & Co., Leipzig**  
Normal-Dreiräder mit Rifenreifen, sowie Fahrräder aller Art sind lieferbar. Gefahrene Maschinen werden mit Rifenreifen eingerichtet, sowie Umänderungen, Verniedelung und Emailierung prompt und sachgemäß auf Grund langjähriger Erfahrung billig und schnell ausgeführt. — Vorherige Kostenberechnung.

## Bunte Mappe.

Das rüstige Vorwärtsschreiten des Deutschen Radfahrer-Bundes zeigt sich am deutlichsten durch den erfreulichen Zuwachs, die Neuanmeldungen des Bundes pro 1891 beziffern sich bereits auf 1119. — Möge der D. R. B. auch ferner so blühend fortgedeihen.

**Zimer's Patent.** Nachdem vor kurzem unsere Leser Gelegenheit hatten, sich in unserer Zeitung über die pneumatischen Radreifen zu informieren, nehmen wir heute Veranlassung, denselben eine neue Erfindung vorzuführen, die kürzlich in England von dem Director der „Americo European Trading Company“, Mr. F. W. Zimer, gemacht wurde. Das Prinzip der Erfindung beruht auf dem Hebelgesetz, und eine einfache, aber wirksame Vorrichtung erlaubt, auch die kräftigen Muskeln der Arme und Schultern für die rasche Fortbewegung des Fahrrades nutzbar zu machen. Ein kurzer Zapfen ist nämlich an dem Triebtrabe befestigt und vermittelt einer oder zweier Hebelarme mit der Lenkstange verbunden, welche hierdurch als ein zweiarmer Hebel gebraucht werden kann. Der ganze Mechanismus wird durch das Auf- und Abbewegen der Lenkstange in Bewegung gesetzt, und nach der Berechnung des Mr. Zimer kann man eine Kraft von 279.40 kg auf die Pedale ausüben.

Diese neue Vorrichtung stört keineswegs die gewöhnliche Bewegung der Beine und kann jene bei Fahrten, auf denen keine außergewöhnliche Geschwindigkeit erforderlich ist, oder die nur über ebene Gegenden führen, durch eine einfache Fingerbewegung abgestellt werden. Besonders soll sich diese Erfindung bei Bergfahrten und heftigen Gegenwinden bewähren.

**21 Kilometer in 52 Minuten bei Schnee und Glätte.** In Folge einer Wette fuhr der in Radfahrerkreisen sowohl als Kunst- als auch als Rennfahrer bekannte Herr R. Heinrich aus Trier, Mitglied der Radfahrer-Vereine Trier sowie R. B. „Silesia“ Breslau auf einem Stanley'schen Original-Mover mit pneumatischen Reifen die Strecke von Trier nach Gredenmacher. Das Terrain ist hügelig und wurde diese Strecke im Sommer auf gewöhnlichen Maschinen bei forcirtem Tempo nie unter 55 Minuten gefahren. Es ist dies wieder ein Beweis der Vorzüge der pneumatischen Reifen gegenüber den gewöhnlichen Gummireifen.

**Weltmeisterschaft.** Auch in diesem Jahre will der F. B. C. die Weltmeisterschaft über 7500 m auf der Rennbahn im Palmengarten ausrichten lassen. Die Programme sollen im März verhandelt werden. Die Preise werden gegen das Vorjahr bedeutend erhöht. So erhält der Erste eine goldene Meisterschaftsmedaille im Werte von M 200 und 1 Ehrenpreis von M 400. Der Zweite 1 Ehrenpreis von M 200. Der Dritte 1 Ehrenpreis M 100. Wenn mehr wie 6 Herren starten, kommt noch ein vierter Preis zur Vertheilung. Außerdem erhalten die 3 Ersten kunstvoll ausgeführte Ehrendiplome.

**In dem Schlussartikel** seiner interessanten Abhandlung über „Warten und Schrittmachen bei Rennen“ giebt Dr. Turner einige beachtenswerthe Winke, wie dem „Bummeln“ wirksam begegnet werden könne. Nach seiner Meinung sollten bei einem Walfahren die Rennfahrer ein Abkommen treffen, wonach jeder die gleiche Strecke zu führen gezwungen sei. Damit aber nicht gar zu lässig geführt werde, solle man bestimmte Zeitgrenzen fixieren, bei deren Ueberschreitung die Preise einfach nicht verteilt würden. Eine zweite Art, dem Uebel zu steuern, denkt sich der Doctor so, daß für jede Runde, die innerhalb einer gewissen Zeit zurückgelegt wird, demjenigen, der die Runde führt, ein gewisser Preis ausgehändigt wird.

**Der „Benham“-Herausforderungspreis.** Einen sehr schönen Preis von außerordentlich hohem Werth (1000 M) hat kürzlich die Benham-Company, die seit kurzem der Fahrradfabrikation sich zuwendete, der N. C. U. zum Geschenk gemacht. Derselbe ist ein kreisrundes Schild von seinem Silber und ist in drei Felder getheilt. Feld Nr. 1 stellt

den Start dar, Feld Nr. 2 führt uns die letzte Runde vor, während das letzte Feld uns naturgetreu den Endkampf der Fahrer veranschaulicht. Die Zwischenräume zwischen den einzelnen Feldern sind mit Gravirungen ausgefüllt, welche sich auf die Entwicklung des Radfahrersports beziehen. Diese Trophäe war auf der Stanley Show ausgestellt und erregte durch die Feinheit der ausgeführten Gravirungen berechtigtes Aufsehen.

**Selbst im „himmlischen Reiche der Mitte“** scheinen die Radfahrer vor Anfeindungen nicht gesichert zu sein. So hat jüngst in „the Sporting Times“ von Shanghai ein Radfahrer-„Fresser“ seinem Grimme in einem längeren Artikel Luft gemacht, in welchem er dem Stahloch die Existenzberechtigung auf den Straßen der Stadt vollständig abspriicht und die Municipalbehörde ersucht, jeden Radfahrer, der sein Behiel in den Straßen der Stadt tummle, mit einer tüchtigen Geldstrafe zu belegen, da die Ausübung dieses Sports eine große Gefährdung des Publicums mit sich bringe!

**Die „home trainer“-Weiten-Weiterschaft von England** gewann G. A. Nelson mit einem Vorsprung von 50 Yards in der guten Zeit von 1:25<sup>3</sup>/<sub>5</sub>. Zweiter war Holmes mit 1:28<sup>1</sup>/<sub>5</sub>. Nelson sicherte sich hiermit diese Meisterschaft zum dritten Male. Das Amt eines Schiedsrichters hatte Lacy Hillier übernommen, während das Zeitnehmen in den Händen Pembroke Colemans lag.

**Die französische Radfahrer- sowie Fahrradfabrikanten-Welt** geht ernsthaft mit dem Plane um, nach dem Muster der „Stanley Show“ auch in Paris jedes Jahr eine Fahrrad Ausstellung zu veranstalten. Bereits im Februar a. cr. würde die erste „exposition de velocipèdes“ stattfinden, zu welcher nicht nur französische Fabrikanten, sondern auch ausländische zugelassen werden sollen. Das Comité würde sich aus den hervorragendsten französischen Fahrradindustriellen zusammensetzen und in den Räumen des „Pavillon de la Ville de Paris“ abgehalten werden. Jedoch die ganze Sache ist bis jetzt noch Project und unsere westlichen Nachbarn sind zu vorsichtig, sich — ein kleines Deficit auf den Hals zu laden.

**Aus dem Gerichtssaal.** Am 15. Juli v. J. unternahmen 2 Mitglieder vom Radfahrer-Verein Markwerben gemeinsam eine kleine Tour. Kaum hatten sie indeß das Weichbild der Stadt Weisensels verlassen, als sie von einem mit noch andern heimkehrenden Schachtarbeiter belästigt wurden. Während der eine der Radfahrer, auf den es abgesehen war, wegen der für seinen Körper drohenden Gefahr (der Schachtarbeiter verfolgte ihn wüthend mit einem Knüttel) die Flucht ergreifen mußte, erhielt der Andere hinterläts von dem Arbeiter einen wuchtigen Hieb mit dem Stock ins Gesicht, infolgedessen er eine nicht unbedeutende Verletzung davontrug. Sämmtliche Passanten nahmen Partei für die Radfahrer, die in keiner Weise das Gebahren des Menschen verschuldet hatten. Diese brutale Rohheit mußte der bisher unbescholtene Angeklagte durch Urtheil des Schöffengerichts Weisensels mit 2 Monaten Gefängniß, dem Mindestmaß für gefährliche Körperverletzung, büßen.

**Witten im Winter** (am 21. December v. J.) wurde zu Moskau ein Radwettfahren abgehalten, obgleich sehr strenge Kälte in der alten Czarenstadt herrschte. 8 Rennen fanden statt, darunter 2 Handicaps und 1 Hauptfahren. Sämmtliche waren heiß umstritten und die Zeiten sind, in Anbetracht der Witterungsverhältnisse, noch immerhin gute zu nennen.

**Der durch seine Radreise nach Sibirien bekannte russische Baron Welleskranz** beabsichtigt demnächst auf seinem Swiss B. Safety Europa zu durchqueren. Als Ausgangspunkt der Reise ist Warschau in Aussicht genommen, von wo er über Wien, Stuttgart nach Paris zu reisen gedenkt. Von hier wird sich derselbe nach Lyon und Cannes wenden; später wird er dann nach Algier übergehen und von hier die Nordküste Africas per Rad bereisen.

**Eine brutale Rohheit** mußte im Sommer vorigen Jahres ein hiesiger Radfahrer, der mit noch einem Genossen die Allee der Zeigerstraße entlang fuhr, über sich ergehen lassen. Am Ende derselben kamen ihnen heimkehrende Grubenarbeiter entgegen, denen es trotz aller rechtzeitig gegebenen Zeichen mit der Glocke nicht einfiel, den Radfahrern auszuweichen, so daß diese zum Abspringen genöthigt wurden. Während der erstere unbehelligt vorbeikam, erhielt der zweite Radfahrer aber von einem Arbeiter einen wuchtigen Hieb mit dem Gehstock ins Gesicht, infolgedessen er eine nicht unbedeutende Verletzung davongetragen. Wegen dieses von den Radfahrern in keiner Weise verschuldeten Gebahrens der Menschen erhielt der bisher unbescholtene Thäter die wohl-

verdiente Strafe von 2 Monaten Gefängniß wegen qualificirter Körperverletzung vom hiesigen Königl. Schöffengericht. Sein Einwand, er sei angetrunken gewesen, wurde als strafmildernd nicht berücksichtigt, da die heutige Rechtsprechung eher zum Gegentheil geneigt ist.

**Spanien schreibt man uns am 26. Januar:** Heute kann ich bereits von herrlichem, mildem Frühlingswetter berichten. Wir fühlen uns kreuzwohl bei offenen Balkonen, lachendem Himmel und 10—15 Grad R. im Schatten und eine wahre Luft war es gestern auf unserer Tour nach Torremolin (westlich von Malaga)! — während Sie im Norden bubern und frieren und in den Stuben über „pneumatische“ oder Cushion-Reifen nachdenken.

## Eingesandt.

### Wißstände im Gau 3.

Die vielfachen Erörterungen über die Frage betreffs der Gauverbände wage ich durch eine Beleuchtung des Gau 3. Westfalen zu vermehren.

Ich muß gestehen, daß ich egoistisch genug bin für meinen jährlichen Gaubeitrag eine kleine Gegenleistung zu erwarten, oder doch wenigstens denselben auf eine untern edlen Sport kräftig fördernde Weise verwendet zu sehen. Jedoch, nach beiden Richtungen hin bleibt die Erfüllung dieses weit hinter meinen Erwartungen zurück: Erwarten kann jedes Gaumitglied die Veranstaltung mehrerer Gaoutouren, die naheinander annähernd jedem Theile des Gauces gerecht werden; d. h. der Fahrwart sollte seine Fahrten so einrichten, daß es allen Mitgliedern des Gauces möglich ist, sich mindestens einer Tour anzuschließen. Prüfen wir, wie sich die Wirklichkeit dieser Forderung gegenüber verhält. Der Gau 3 hat die stattliche Anzahl von einer Gausfahrt aufzuweisen, denn nur eine war im ganzen Jahre 1890 angezeigt (in Nr. 10, S. 193 dieser Zeitung). Dieser Thatsache gegenüber klingt es eigenartig, wenn der Herr Gausfahrwart in Nr. 19 der Bundeszeitung schreibt: „In Anbetracht der geringen Theilnahme an den letzten Gaoutouren, wird am Sonntag, den 5. October, in Münster ein Gausfest, bestehend aus Preiscorso, diversen Wettfahrten und Commerc u. s. w. . . .“ Meint der Herr vielleicht die vorjährigen Gaoutouren mit „den letzten“? — Ich kenne nur eine diesjährige, denn nur eine und zwar die erste, vielversprechende des neuen Fahrwartes ist, wie bereits bemerkt, angezeigt. — Soll und kann nun ein glänzendes Gausfest, wie dieses in Münster, die Gaoutouren ersetzen? Wohl vermag es das äußere Ansehen unseres Sportes zu heben und ist deshalb keineswegs zu verwerfen, aber auch dieses gilt doch nur für die nähere Umgebung des Punktes, an dem es abgehalten wird. Die Hauptaufgabe eines jeden Fahrwartes, das Interesse aller Gaumitglieder rege zu halten und zu mehren, die meines Erachtens derjenigen weit voransteht, neue Jünger für den Sport zu werben, diese Aufgabe hat hier auch nur einen eng begrenzten Wirkungskreis, die Umgebung von Münster. Die Gaoutouren aber sind es recht eigentlich, die unseren Sport im ganzen Gau befestigen und aller Orten für ihn Propaganda machen: sie festigen ihn; denn manchen Fahrer, der, abgeschlossen vom großen sportlichen Verkehr, vielleicht in seiner Einsamkeit etwas lässig geworden ist, führen sie dem Sporte wieder ganz zu; — sie machen für ihn Propaganda im ganzen Gau, denn eine stattliche Zahl stolzer Radritter, in möglichst schöner Ordnung paratirend, erregt in kleineren Städten, die oft nur wenige Räder zu sehen bekommen, besonders große Bewunderung; und Beispiel zündet.

Billiger Weise kann doch jedes Gaumitglied verlangen, daß ihm die Resultate der Gaoutage officiell mitgetheilt werden. Bei dem ersten Gaoutage 1890 ist dieses der Fall (in Nr. 12 der Zeitung). Was aber wurde auf dem „Hauptgaoutage“, am 16. November befohlen?

Eine Thatsache sei noch erwähnt, welche die Regsamkeit unserer Gauverwaltung zeigt. Der ehemalige Vorsitzende des hiesigen Radfahrervereins hat trotz mehrfacher Mahnungen des Vereinskassirers bis auf den heutigen Tag noch keine Bundesmitgliedskarte für 1890 erhalten, sodas derselbe sich

veranlaßt fühlt, aus dem Bunde auszutreten, da er natürlich keine unverschuldeten 4 M Eintrittsgeld zahlen will (diese Thatsache gab den Anstoß zu den vorliegenden Zeilen).

Bergleicht man die hiesigen Zustände mit denen des Gau 9, unseres Nachbargauces, den ich auf meinen Touren im Sommer häufig durchstreift habe, so kann man keinen frappanteren Gegensatz finden.

Keineswegs habe ich allein die geschilderten Mängel empfunden; diese Darstellung schließt also einen einseitigen Irrthum aus und ist dabei bestrebt gewesen die strengste Objectivität zu wahren. Nachdem ich nun diese Mißstände, die in unserm vernachlässigten Winkelchen Siegen besonders fühlbar sind, einmal erkannt hatte, habe ich es als Mitglied unserer großen sportlichen Corporation für meine Pflicht erachtet, dieselben offen zur Sprache zu bringen; denn dies ist, wie Mill sehr schön sagt, der erste Schritt zu ihrer Heilung. Der zweite, schwierige Schritt, diese Mängel zu beseitigen, kann natürlich nicht von einem einzigen Manne und mit einem Male ausgeführt werden. Vor allem wäre dies die Pflicht der Herren im Vorstande, diese Mißstände zu beseitigen. Vielleicht könnte man in unserm Gau eine Besserung erzielen, indem man ihn theilt und energische Männer an die Spitze jedes Bezirkes stellt. Ein anderer Gedanke, den Gau zu zerstückeln und die einzelnen Theile mit den benachbarten Gauen zu vereinigen, hat das für sich, daß diese Theile in besser verwaltete Gaue kommen; jedoch ist dieses Verfahren darum bedenklich, weil die benachbarten Gaue auch schon recht groß sind, und diese neu angefügten Stücke für die Thätigkeit des Gausfahrwartes, der Seele des Gauces, zu entlegen wären. Würde man z. B. unser (auch polit. zu Westfalen gehörendes) Siegen zu Gau 9 schlagen (dessen Gebiet, Nassau, es ja geschichtlich angehört), so läge es von dem Centralpunkte Frankfurt immer noch sehr weit ab.

Hoffentlich giebt diese kurze Erörterung der Mißstände Veranlassung zu einer allgemeinen Discussion über die Mittel zur Abstellung derselben. — Wie es jetzt steht, kann es unmöglich bleiben!

Ein kräftiges „All Heil“ auf die Zukunft unseres Gau 3. Westfalen!

Siegen, den 10. Januar 1891.

W. Hoffmann, Einzelfahrer.

### Offener Brief an

Herrn Ado l f S i m o n, Redacteur des „Radfahrer“ zu Leipzig.

Zu der letzten Nummer der Bundeszeitung legen Sie uns einige Fragen vor, welche wir gern bereit sind, Ihnen zu beantworten.

Herr Th. Weber, und nicht Herr Simon, hat uns ersucht, ihm Mitgliederadressen und Gau- und Vereinsberichte zu senden, und dürfte wohl außer Ihnen Niemand einen logischen Defect darin zu erkennen vermögen, daß wir nicht Jemandem antworten, der uns überhaupt nicht geschrieben hat.

Die zweite Frage, ob es uns lieblich um Bundesinteressen zu thun war, müssen wir wohl und ganz bejahen.

Herr Weber wählte die schnellste Art uns zu überumpeln; das Angebot, uns den „Radfahrer“ gratis zu liefern,

traf am 4. Januar hier ein und am 8. Januar sollten die Adressen bereits in Leipzig eingetroffen sein. Daß in dieser kurzen Frist eine Einholung der Meinung unserer Gaumitglieder nicht erfolgen konnte, werden selbst Sie einsehen und haben wir den Weg eines offenen Briefes gewählt, um unsere verehrlichen Gaumitglieder vom Vorhaben des Herrn Th. Weber zu unterrichten.

Wie sehr unsere Anschauungen mit denen unserer Bundesvereine übereinstimmen, beweist Ihnen zur Genüge das Zurücksenden des unerbeten übersandten „Radfahrers“. Die Herren wollen von einem Danaergeschenk eben nichts wissen, sondern sind gewöhnt, ihre geistige Nahrung zu bezahlen.

Da Herr Th. Weber es nicht für angebracht findet, uns selbst zu antworten, sondern Sie in Ihrer Eigenschaft als Gauvorsitzender (denn das wirkt besser) für denselben eintreten, werden Sie es sich wohl gefallen lassen müssen, daß einige Auseinandersetzungen an Ihre Adresse gelangen, welche besser an Herrn Weber gerichtet wären, und umgekehrt.

Zweifellos ist es eine Nichtbeachtung der Bundeszeitung und als Concurrnz für dieselbe anzusehen, wenn Gau- und Vereinsberichte, welche doch zu bringen das Bundesorgan zunächst berufen ist, in einer stets 5 Tage zuvor erscheinenden Zeitung zum Abdruck gelangen; daß wir mit diesem Gebanfang auch mit den Auffassungen des Herrn Weber übereinstimmen, beweist Ihnen der i. B. stattgefundene Proceß Hochenegg. Oder glaubt Herr Th. Weber, daß unser Bundesorgan dazu nicht mehr genügt? Wir verweisen hier auf den Artikel „Für unseren Bund“ in der letzten Bundeszeitung, derselbe sagt nicht zu viel über den Rang, welchen diese Sportzeitung gegenwärtig einnimmt.

Sie betonen, daß wir ja gar nicht wissen konnten, welche Haltung der „Radfahrer“ unter Ihrer Leitung einnehmen werde. Allerdings konnten wir das nicht wissen, aber wenn wir Herrn Th. Weber die Adressen sandten, so stand es dem Eigentümer des „Radfahrers“ ja jederzeit frei, einen anderen Redacteur zu wählen, der seinen Intentionen entsprach, und er hatte dann ein Feld, um seine Ideen auszusprechen. Denn nicht der Redacteur, sondern der Verleger bestimmt die Richtung des Blattes.

Wenn Sie aber glauben, wir hätten Herrn Weber zu viel imputirt, so sind wir bereit, den Beweis der Wahrheit anzutreten.

Doch nun zu Ihren persönlichen Ausführungen. Da Sie es für angezeigt erachten, uns höhnisch und etwas von oben herab behandelnd zu müssen und uns als, milde gesagt, jugendliche Braujeköpfe darzustellen, ohne (außer Herrn Döring 1885 in Berlin) je einen von uns persönlich kennen gelernt zu haben, müssen wir Ihnen in dem von Ihnen angeschlagenem Tone bemerken, daß die kurzfristigen Bundesmitglieder unseres Gaues, wie Sie sich geschmackvoll auszudrücken belieben, Männer, und nicht junge, unerfahrene Leute mit der Leitung des Gaues zu betrauen pflegen.

Eins noch lassen Sie sich gesagt sein, unser Eifer war ebensowenig blind, als er uns schaden kann, denn daß wir

nun für immer die Gratistlieferung des „Radfahrer“ verwirkt haben, können wir unmöglich als Schaden ansehen.

Der Gesamtvorstand des Gauverband 22 Dresden des D. R. B.

M. Strohhach, Vorsitzender. P. Döring, Zahlmeister. J. M. Müller, Fahrwart. R. Högelst, Schriftführer.

In Nr. 4 des Fachblattes „Das Stahrad“ vom 22. Januar a. ort. befindet sich ein mit „Mannheim“ überschriebener Artikel folgenden Wortlautes:

„Das Hauptconsulat Mannheim hat sich schon jetzt zu einem maßgebenden Factor für Feste veranstaltende Vereine herangebildet. So gehören bis auf zwei Vereine von nicht großer Bedeutung sämtliche Vereine der bayr. Pfalz bereits der A. R. U. an.“

Hierauf ließen wir dem „Stahrad“ folgende Berichtigung zugehen:

Ihr Herr Correspondent hat Sie vor allen Dingen un- wahr berichtet und hat derselbe heute sogar die Stirne zu behaupten, der A. R. U. gehörten in der bayr. Pfalz, bis auf zwei von nicht großer Bedeutung, sämtliche Vereine an. Diese Behauptung ist vollständig unwahr.

Erstens sind es nicht zwei, sondern soviel uns bekannt, mindestens vier Vereine in der Pfalz, welche dem D. R. B. angehören und auf welche derselbe mit Recht stolz sein kann. Unterzeichneter Verein, welcher zugleich Bundesverein des D. R. B. ist, zählt momentan 40 active Mitglieder und hofft im Sommer die Zahl auf über 50 zu bringen. Ver- ehrl. Herr Correspondent, betrachten Sie einen solchen Ver- ein auch als unbedeutend? Wir denken, nicht! Wenn wir uns auch in Veranstaltungen von Festlichkeiten noch nicht so hervorgethan haben, so können wir jedoch auf jede unserer Veranstaltungen stolz sein und was die Hauptfache ist, daß der Verein auch ohne dieselben es zu seinem hübschen Vermögen gebracht hat. Wir betrachten überhaupt die Auf- gabe eines Radfahrer-Vereins nicht darin bestehend, glänzende Feste zu veranstalten, die doch größtentheils mit Deficit endigen, sondern im richtigen Tourenfahren, welsch letzteres in unserem Vereine dieses Jahr in ganz besonders erhöhtem Maße betrieben werden soll, in der Anschaffung von Karten und für Radfahrer nützlichen Büchern.

Aus Vorstehendem sieht man wieder ganz deutlich mit welch verwerflichen Mitteln von Seiten der Agenten der A. R. U. dem D. R. B. gegenüber gekämpft wird. Dieser Beweis von Intoleranz der A. R. U. gegenüber dem D. R. B. ermahnt uns Bundesvereine und Bundesmitglieder wiederum, treu zum Bunde zu halten und ferner mit „offenen und ehrlichen“ unserer Vereinigung würdigen Mitteln, dem D. R. B. weitere Ausdehnung zu verschaffen.

Wir hoffen, daß verehrl. Bundesmitglieder unseren Mahnruf beherzigen und begreifen wir dieselben in dieser Erwartung mit sportkameradschaftlichem „All Heil“ „Radfahrerverein Kaiserslautern“, Bundesverein des „Deutschen Radfahrer-Bundes“. Jacob Gotthold, E. Hasemann, Heint. Bollmer I. Vorstand. Schriftführer.

Literatur.

Sämmtliche Werke der Sportliteratur sind durch unsere Redaction zu beziehen.

Kalendär ceskych cyclistu 1891. Trotz eifrigem Studiren waren wir nicht im Stande, den Inhalt dieses elegant gebundenen Buches ganz zu enträthseln. Wir fanden Tourentabellen, böhmische beste Zeiten, Meisterschaftsrennen, Rückblicke auf die Entwicklung des Sports vom Jahre 1867—1890, unter specieller Berücksichtigung der von den Böhmen im Auslande erzielten hervorragenden Leistungen. Hierbei fiel uns folgendes hübsche Gedicht auf, welches für unsere Leser Interesse haben dürfte. Dasselbe erschien 1885 im Münchener Riteriki, als Anton Jal von Prag das 100 km Rennen mit mehreren Runden Vorsprung ge- wonnen hatte. Es lautet:

Das Hundert-Kilometerrennen. Ein Prager hat den ersten Preis Durch Ueberkraft der Lungen.

Hat über München's Coryphä'n Den Lorbeer sich errungen. Doch darob keine Feindschaft nicht, Wir können es erwarten, Daß durch Trainiren Unsere Floriren bei dem Starten. Dem Ersten Heil, dem Zweiten auch Und tertio dem Dritten, — Doch unser Eimer thut nicht mit: „Die Plag“, da müßt' i bitt'n!

Riteriki, täglich Velocipedist zu Fuß.

Für solche, welche der böhmischen Sprache mächtig sind, dürfte das vorliegende Buch von Werth sein.

Tourenbuch vom Harzgebirge. — Tourenbuch vom Rhöngebirge. Im Verlage von L. Weber, Leipzig, sind die vorgenannten Tourenbücher, welche von Herrn Otto Wahlten in Erfurt zusammengestellt, erschienen. Erstes enthält 122, letzteres 94 Touren durch die interessanten Gegenden des Harzes bez. der Rhön. Da beide Bücher übersichtlich und gewissenhaft ausgearbeitet sind, so dürften sie jedem Radfahrer, welcher diese Gegenden zu besuchen gedenkt, ein willkommenes Führer sein. (Preis per Stück M 1.50.)

Ein neues Fachblatt erscheint jetzt in der Schweiz, es betitelt sich „Der schweizerische Velo-Sport“, ist officielles Organ des schweizerischen Velocipedisten-Bundes und wird in Basel herausgegeben.

Behördliche Verhandlungen, das Radfahren in Sachsen betreffend, von Joh. Förster, J. H. Pappsdorf, Verlag von L. Weber, Leipzig. Schon der Name sagt, daß wir es mit einem nützlichen Büchlein zu thun, dessen Besitz bei einer Fahrt durchs Königreich Sachsen häufig von Vortheil sein kann. (Preis M —.60)

Allgemeines deutsches Commercibuch für Sportsleute. Der rührige Mainzer Radfahrer-Verein hatte sich die Aufgabe gestellt, ein allgemeines Sport-Commercibuch für Radfahrer, Ruderer, Turner u. zu schaffen und hat dies mit dem vorliegenden Buche in bester Weise durchgeführt. Das über 300 Seiten starke, mit lebersteifem Einband versehene Büchlein dürfte auch den weitestgehenden Ansprüchen gerecht werden. (Preis M 2.50.)

Brief- und Fragekasten.

A. W. Bremen. Vorzügliche Bilder unserer Meister- fahrer auf feinstem Eisenblech-Carton finden Sie in Hochenegg's Merkbuch. Dasselbe enthält die Einzelportraits von Lehr, Jaide, Stumpf, Finder, Urpani, Leestemaler u. s. w. Die Wiedergaben sind so gute, daß sie dem Buche entnommen und zum Aufhängen in den Vereinszimmern verwandt werden können. Das Buch kostet nur M 3 und sind wir

gern bereit, gegen Einsendung von M 3.10 dasselbe franco zu liefern.

B. D. Besprechung und Abbildung von Cushion-Reifen folgen in nächster Nummer.

Germania, Frankfurt und A. W. Breslau. Ab- zeichnen für Vorstandsmitglieder liefert die Firma H. Held, Magdeburg.

Den verehrlichen Lesern wird der Inerathenthail des „Deutscher Radfahrer-Bund“ einer besonderen Beachtung empfohlen und bitten wir höflich, bei Anfragen oder Bestellungen sich stets auf den „D. R. B.“ zu beziehen.

Fahrrad-Handlungen und Reparatur-Werkstätten.

Table listing bicycle shops and repairers across various cities including Altenburg, Altona, Garmen, Saagen, Berlin, Breslau, Götting, Chemnitz, Götting, Halle, Hamburg, Hannover, and Wiesbaden.

Ein junger Kaufmann, Rennfahrer ersten Ranges, sucht Stellung in einer renommirten Fahrradfabrik. Offert. u. A. A. 5 an Louis Stein, Magdeburg.

Eine erste Fahrradhandlung in Stragburg unter günstigen Bedingungen zu verkaufen. Offerten sub H. 10 an Louis Stein, Magdeburg.

Dreirad-Tandem, sehr gut erhalten, für 350 M zu verkaufen. Max Arnold, Halberstadt.

54" Apollo Bicycle, von Singer & Co. Coventry, wenig gefahren, für 160 verkäuflich. Off. sub A. A. 3 an Louis Stein, Magdeburg.

1 Vera-Rover und Luft-Gummi-Weberfattel zu kaufen gesucht. Offerten sub A. A. 7 an Louis Stein, Magdeburg.

Ein leichtes Rover-Tandem für 2 Damen, zerlegbar und wenig gebraucht, wird zu kaufen ge- sucht von Zahlmeister Risiko in Sagan.

Neu- und Umbau von Rennbahnen unter Lieferung von Projekten und Kostenschätzungen, übernimmt Chr. Garbe, Ingenieur, Bremen.

Ein noch neues Rover-Tandem (kaum 60 km ge- fahren) verlaufe billig Ed. Röhrig, Götting.

56" „Sumner“ Racer, wenig benutzte, sehr gut erhaltene Maschine, ver- kauft für M 130.— Reinh. Kammal, Götting, Sandow.

„Excelsior“ Dreirad, gut erhalten, für schwere Fahrer gebaut, für M. 150 zu verkaufen. H. Eastwood, Gründers i. Schl.

56" „Premier“ Racer, fast neu, sowie engl. Some- trainer verkauft zusammen für M 250.— Martin J. Lehmann, Gera.

Gesucht 50" Bicycle oder Rover, gut erhalten. Hermann Stock, GutsMuths (Boßen).

Pflicht eines jeden Fahrenden, streng auf die Signale zu achten und raschest auszuführen. Die Signale sind dieselben geblieben und lasse ich dieselben dennoch hier wiederholt anführen. Fertigt zum Aufsteigen! 1 Pfeifensignal. Aufgelesen! 2 Pfeifensignale. Rechts heran! Vorsicht! Eingereicht! 3 Pfeifensignale. Langsam fahren! 1 Hornsignal. Abgelesen! 2 Hornsignale. Es ist Sache der Clubfahrwarte bei Ausfahrten streng darauf zu achten, daß die Commandos scheinbar ausgeführt werden.

Fahrradstatistik. Trotz aller Mahnbriefe und Bitten ist immer ein großer Theil der Vereine mit dem Ausweis über das Fahrmaterial im Rückstande. Ich bitte wiederholt um sofortige Rücksendung der i. Zt. gefandten Formulare. Martin Windbichler, Gaufahrwart.

**Gau 17. Hannover.** Auf die Bekanntmachung in der letzten Nummer Bezug nehmend, theile ich heute das Programm der diesjährigen Ostergautour mit. Abfahrt der Hannoveraner: Sonnabend, den 28. März, Nachmittags 2 1/2 Uhr (Döhrener Thurm), Ankunft Hildesheim, 28 Km., 4 1/2 Uhr (Höttopp's Hotel), Abfahrt 5 Uhr, Ankunft Alfeld, 30 Km., 7 1/2 Uhr Abends (Peet's Hotel). Infolge Einladung der Alfelder Sportscollegen gemüthliches Beisammensein. Sonntag, den 29., Morgens 9 1/2 Uhr, Abfahrt aus Alfeld, Ankunft Holzwinden, 40 Km., 1 Uhr (Hotel Neumann). Gemeinshaftliches Mittagessen, Couvert A 1.50 ohne Weinzwang. Gemeinshaftlicher Ausflug. Abends Commers. Montag Morgen 9 Uhr, Abfahrt über Hameln nach Hannover, Mittagessen in Hameln, Bremer Schlüssel. Anmeldungen zu der Tour erbitte mir spätestens den 25. er., sowie gleichzeitig die Abfahrtszeiten und Reiserouten aus den verschiedenen Orten. Da Holzwinden äußerst günstig für beide Theile des Gau's liegt, hoffe ich auf eine zahlreiche Betheiligung, und werden die Holzwindener ihr Bestes thun, den Aufenthalt angenehm zu machen. Mit kameradschaftlichem All Heil Albert Rißmann.

**Gau 18. Magdeburg.** Unter Anschluß an unsere Mittheilung vom 15. Februar er. in der Bundeszeitung, benachrichtigen wir hiermit unsere verehrlichen Gaumitglieder, daß laut Beschluß der heutigen Gauvorstandssitzung das uns in so hocherfreulicher Weise gemachte Anerbieten des Radfahrers Touren-Clubs Leopoldshall=Stahfurt dankend angenommen wurde. Der diesjährige Frühjahrgautag findet nunmehr am 12. April er. in Leopoldshall=Stahfurt statt. Die Tagesordnung ergibt sich aus den Berichten der Vorstandsmitglieder, Bestimmung der diesjährigen Gautouren etc. Etwaige Anträge sind bis zum 28. März er. unserem Vorsitzenden einzureichen. Die Wahl der Delegirten ist möglichst sofort nach Ansicht dieses vorzunehmen und unserem Schriftführer bis spätestens 8. April er. anzugeben. Besonders machen wir nochmals darauf aufmerksam, daß von dem am Gautag anwesenden Einzelfahrern je 20 und für weiter angefangene 20 je ein Ausschußmitglied gewählt werden darf. Das ausführliche Festprogramm veröffentlichten wir in nächster Nummer der Bundeszeitung. Einen Theil des Festprogramms finden die Mitglieder unter „Auszeichnungen“ und bemerken wir hierbei, daß nicht Gau-Reigen sondern Gau-Duettfahren veranstaltet wird. Da der Radfahrer-Touren-Club Leopoldshall=Stahfurt außerdem noch einen Preis-Corso, Concurrenz-Reigen und Kunst-Reigenfahren veranstaltet, so rechnen wir auf eine starke Btheiligung unserer Mitglieder, damit die vielen Bemühungen unserer Leopoldshall=Stahfurter auch belohnt werden.

Magdeburg, den 10. März 1891.  
Der Vorstand des Gau 18. Magdeburg.  
H. Müller, I. Vors. R. Schäfer, Schriftf.

**Gau 18. Magdeburg.** Ausschreibung. Laut Beschluß der Gauausschußsitzung vom 5. October 1890 in Magdeburg schreiben wir hiermit für die diesjährige Fahr-saison folgende Preistouren aus und prämiiren dieselben durch Gau-Ehrendiplome. 1) 24 Stunden-Touren: 275 km auf dem Zweirad und dem Doppelsitz-Zwei- und Dreirad; 250 km auf dem Dreirad. 2) 12 Stunden-Touren: 175 km auf dem Zweirad und dem Doppelsitz-

Zwei- und Dreirad; 160 km auf dem Dreirad. 3) 6 Stunden-Touren: 100 km auf dem Zweirad und dem Doppelsitz-Zwei- und Dreirad, 90 km auf dem Dreirad. Mindestens 2/3 der gefahrenen Tour muß im Gau 18 liegen. Jeder Fahrer des Gau 18 kann für ein und dieselbe Strecke und Maschinenart nur eine Auszeichnung erwerben. Für die Prämierung sind die für die Bundesmitglieder gültigen Bestimmungen betreffs Auszeichnung besser Leistungen im Tourenfahren maßgebend. Vorschrittmäßige Control-bogen, auf denen diese Bestimmungen aufgeführt sind, sowie Postkarten, sind von den Gaufahrwarten gegen Einsendung einer 10 Pfennig-Marke zu beziehen. Die Prämierung findet vom 1. April bis 30. September d. J. statt. Recordauszeichnungen giebt der Gau 18 nicht mehr, da dies Sache des Bundes selbst ist. Die besagten Touren jeder Maschinenart erhalten, falls der Stand der Kasse ein günstiger ist, noch besondere Auszeichnungen. Ausschreibung. Laut Beschluß der Gauausschußsitzung vom 5. October 1890 in Magdeburg gelangen auch in diesem Jahre die Sonntag-Nachmittags-Bereinsfahrten zur Prämierung und zwar durch Gau-Ehrendiplome an die 3 besten Vereine. Bestimmungen: Es gelten nur Sonntag-Nachmittagsfahrten und die Gautouren, welche den Vereinen voll angerechnet werden. Jede Tour muß mindestens 30 km zählen. Vom Endziel einer jeden Vereinsfahrt hat der betreffende Fahrwart dem I. Gaufahrwart, Herrn Fr. Merks, Bernburg, durch Postkarte Mittheilung über die Anzahl der Teilnehmer und Kilometer-Entfernung zu machen. Den Vereinen, welche ihre Touren zur Prämierung anmelden und im Laufe der diesjährigen Fahr-saison einen Gautag resp. Gautour veranstalten, werden für den betreffenden Sonntag die Durchschnitts-Anzahl der Teilnehmer und Kilometer-Entfernung der angemeldeten Touren in Anrechnung gebracht. Die Prämierung findet vom 1. April bis 30. September d. J. statt. Zur Berechnung gelangt der Durchschnitts-procentatz der Teilnehmer zur Mitgliederzahl der betreffenden Vereine und der Durchschnitt der gefahrenen Kilometer. Durch letzte Bestimmung hat also jeder Verein im Gau gleiche Chancen und bitten wir von dieser Ausschreibung fleißig Gebrauch zu machen. Ausschreibung. Vorbehaltlich der Genehmigung des nächsten Gautages, hat die Gauverwaltung beschlossen, denjenigen 3 Mitgliedern unseres Gau's, welche in der Saison 1891 die meisten Kilometer auf Touren im In- und Auslande gefahren, Ehrendiplome zu verleihen. Bestimmungen: Die gefahrenen Touren sind in geordneter Weise im Tourenbuch (Tagebuch) zu verzeichnen. Letzteres ist bis spätestens den 5. October d. J. dem Gaufahrwart, Herrn Fr. Merks, Bernburg, zur Prüfung einzufenden und hat der Fahrer auf Ehrenwort zu versichern, daß seine sämtlichen Angaben auf Wahrheit beruhen. Magdeburg, den 10. März 1891.

Der Vorstand des Gau 18. Magdeburg.  
H. Müller, I. Vors. Reinhold Schaefer, Schriftf.  
Fr. Merks, I. Gaufahrw.

**Gau 19. Noistod.** Für den ersten Ostertag habe eine Gautour nach Anklam festgesetzt, um unsern Nachbargau 27. Stettin, der seine Tour auch nach dort gelegt, freundlichst begrüßen zu können. Behufs Aufrechterhaltung der freundschaftlichen Beziehungen zu demselben, sowie zum ersten Wiedersehen im Jahre 1891, lade alle lieben Sportscollegen zu recht reger Btheiligung kameradschaftlich ein. Absteigequartier: Anklam, Schauspielhaus. Vereine, welche die Tour mitzumachen beabsichtigen, wollen mich gefälligst benachrichtigen. All Heil!  
Jul. Weilandt, I. Gaufahrw., Greifswald, Ruhstr. 38.

**Gau 19a. Schwerin.** Der erste diesjährige Gautag findet Sonntag, den 12. April d. J., zu Wismar statt. Die Tagesordnung wird in der nächsten Nummer der Bundeszeitung veröffentlicht. Anträge der Mitglieder sind bis zum 1. April zu richten an den unterzeichneten Vorsitzenden C. Gundlach.

**Gau 20. Berlin.** An die Herren Einzelfahrer! Gemäß dem Beschluß des letzten Hauptgautags laden wir sämtliche Einzelfahrer unseres Gauverbandes zu einer am

Montag, den 23. März, Abends 8 1/2 Uhr, in den 3 Kaben, Unter den Linden 18, stattfindenden Versammlung ein. Auf derselben haben je 20 anwesende Einzelfahrer aus ihrer Mitte ein Gauausschußmitglied zu wählen. Die aus der Wahl hervorgegangenen Vertreter der Einzelfahrer behalten diese Eigenschaft das ganze Jahr hindurch. Wir bitten im Interesse der möglichsten Gleichstellung unserer Einzelfahrer mit den Vereinsmitgliedern, welches Ziel durch diesen Gautagsbeschluß angestrebt werden soll, um möglichst zahlreiches und pünktliches Erscheinen.  
Der Vorstand.  
Paul Kuhn, Schriftf.

**Gau 20. Berlin.** Hiermit zur Nachricht, daß der Frühjahrgautag am Sonntag, den 12. April, im Brandenburger Hause, Mohrenstr. 47, abgehalten werden wird. Zur Tagesordnung liegt bis jetzt, außer der Verlesung des Protokolls über den Hauptgautag, sowie sonstigen Berichten des Vorstandes die Wahl eines zweiten Gaufahrwarts vor. Anträge sind bis zum 30. März beim Vorstand schriftlich einzureichen. Anfang pünktlich 9 Uhr Vorm.  
Paul Kuhn, Schriftf.

**Gau 20. Berlin.** Auf Wunsch unserer Sportscollegen in Ludenwalde ist in der Fahrwartsversammlung vom 9. März beschloffen worden, die für Ostern nach Ludenwalde geplante Gautour auf den 7. Juni zu verlegen. Was weiter beschloffen worden ist, gebe ich in nächster Nummer bekannt. Mit Gruß und Handschlag! Rheinfeld, Gaufahrw.

**Gau 20. Berlin.** Die verehrlichen Vereine bitte ich, die Abrechnung bezüglich der entnommenen Eintritts-tarifen zum Gaufest baldigst bei mir bewirken zu wollen.  
Wittenberg, H. Vors.

**Gau 21. Leipzig.** Sonntag, den 5. April, findet in Borna der erste diesjährige Gautag statt und sind Anträge bis spätestens 22. März an den Vorsitzenden einzureichen. Gleichzeitig bitten wir die verehrlichen Vereine, ihre Delegirten bis zum gleichen Tage beim mitunterzeichneten Schriftführer anzumelden. Näheres siehe Bundeszeitung vom 1. April a. c. G. Adolf Simon, I. Vors., Otto Ködder, I. Schriftf., Reichsstraße 6. Tauchaerstraße 19.

**Gau 21a. Voigtland-Thüringen.** Unser diesjähriger Frühjahrgautag findet Sonntag, den 26. April d. J., in Crimmitschau statt. Die Tagesordnung wird in nächster Nummer veröffentlicht werden. Etwaige Anträge sind bis zum 6. April bei der Gauverwaltung einzureichen. Der R. C. Crimmitschau verbindet mit dem Gautage seine Banner-weihe und hat das Arrangement der üblichen Vergnügungen freundlichsterweise übernommen. Ausführliche Festordnung in nächster Nummer. Schon jetzt ersuchen wir unsere Vereine die Wahl der Gauausschußmitglieder (§. 14 der Bundes-satzungen) vorzunehmen und bis spätestens den 15. April beim Vorsitzenden anzumelden. Jeder Verein hat für je 20 seiner zum Bunde gemeldeten Mitglieder ein Ausschußmitglied zu entsenden. Die Herren Einzelfahrer wählen

auf dem Gautag für je 10 der anwesenden Einzelfahrer einen Delegirten.  
Die Gauverwaltung.

**Gau 22. Dresden.** Herr Th. Bretschneider in Kölln bei Weissen ist zum Ortsfahrwart für Weissen und Umgegend ernannt worden und ist derselbe stets bereit, in sportlichen Angelegenheiten Auskunft zu ertheilen, sowie auch insonderheit, da seine Wohnung an der Straße gelegen ist, denjenigen Herren, welche sich um Tourenpreise bewerben, ihre Durch-fahrt zu bestätigen.  
Der Gesamtvorstand.

**Gau 24. Breslau.** Unter Bezugnahme auf das Referat über die Einzelfahrer-Versammlung vom 12. Januar d. J. in Nr. 3 beehre ich mich hierdurch die Herren Einzelfahrer behufs Beschlußfassung über Wahl geeigneter Sportscollegen in den Gauausschuß, sowie zur Besprechung sportlicher Angelegenheiten auf Freitag, den 20. d. M., Abends 8 Uhr, in Paichtes Restaurant, Taschenstraße (Billardzimmer), zu einer Zusammenkunft ergebenst einzuladen. Es liegt im Interesse jedes Einzelfahrers, zu dieser Sitzung zu erscheinen, damit allen Wünschen nach Möglichkeit Rechnung getragen werden kann. All Heil!  
Richard Scholz,  
Vorsitzender des Einzelfahrer-Ausschusses.

**Gau 27. Stettin.** Programm für die Oster-Gautour nach Anklam. Sammelpunkt der Stettiner Teilnehmer vor dem Berliner Thor, Ecke der Neuen Wallstraße; Abfahrt präcise 7 Uhr. Ankunft in Lüdnitz (23 km) 9 Uhr. Hier 1/2stündiger Aufenthalt und, nachdem sich die Lüdnitzer Kameraden angeschlossen, Weiterfahrt nach Pasewalk (17 km). Ankunft dortselbst ca. 11 Uhr. Die an der Tour theilnehmenden Mitglieder des Prenzlauer Radfahrer-Vereins werden sich hier inzwischen eingefunden haben. Gegen 12 Uhr im Bundeshotel (Tauchert) gemeinschaftliches Mittagessen. Präcise 1 Uhr Abfahrt. An der Chauffee zwischen Pasewalk bis Anklam liegen bekanntlich nur kleinere und unbedeutende Ortschaften; ich empfehle daher von wesentlichem Aufenthalt abzusehen und die Strecke bis Ducherow (33 km), wo uns die Anklamer Sportscollegen erwarten, durchzufahren. Ankunft in Ducherow ca. 3 1/2 Uhr. Nach kurzem Aufenthalt Weiterfahrt nach Anklam (12 km). In Anklam Besichtigung der Stadt und Abends gefelliges Beisammensein mit den Mitgliedern des Anklamer Radfahrer-Vereins. Für die sich rechtzeitig bei mir anmeldenden Teilnehmer an dieser Gautour bestelle ich Nachtlager im Bundeshotel in Anklam. Die Tour verspricht eine recht amüsante zu werden und erwarte ich daher eine zahlreiche Btheiligung von Seiten der verehrl. Gaunkameraden. „All Heil!“  
Der I. Gaufahrwart Richard Waleffky,  
Alte Falkenwalderstr. 9 II.

**Gau 28. Colberg.** Die Gauversammlung findet am Sonntag, 22. März d. J., Mittags 1 Uhr, in Kleins Hotel zu Stolp statt. Die Tagesordnung ist den Vereinen zur Ausbändigung an die Delegirten zugestellt. 12 Uhr Mittags gemeinschaftliches Essen in Kleins Hotel. Diejenigen Herren, welche an dem Essen theilzunehmen wünschen, wollen sich bis 21. März bei dem Unterzeichneten anmelden. All Heil!  
Sprondel, I. Vors.

### Angriffe gegen den Bund.

Das „Stahlrad“ veröffentlicht an seiner Leitstelle einen Artikel, dessen Inhalt Angriffe gegen unseren Bundesaus-schuß, Verdächtigungen der Mitglieder unserer obersten Bundes-behörden und eine über die Grenzen sachlicher Kritik hinaus-gehende Herabsetzung des Bundes und seiner Einrichtungen bringt; wenn sich diese Angriffe gegen meine eigene Person gerichtet hätten, würde ich dieselben mit Stillschweigen über-gehen können, da sich nun aber die Ausfälle gegen die höchste Bundesbehörde, gegen Träger von Ehrenämtern in unserem Bunde und gegen den Bund selbst richten, dieselben außer-dem darauf berechnet scheinen, Mißtrauen und Unzufrieden-heit in die Kreise der Bundesmitglieder zu säen, halte ich

es für meine Pflicht, diesen Auslassungen näher zu treten und unberechtigte Angriffe auf das entschiedenste zu wider-legen. — Der betreffende Inhalt jenes Artikels hat folgenden Wortlaut:  
„Wenn uns heute noch weit andere Gründe bestimmen, mit den jetzigen Verhältnissen im D. R. B. unzufrieden zu sein, so möchten wir andererseits denjenigen anerkennen, daz eingeweiht, wie wir es sind, sein Einverständnis mit den-selben aussprechen würde, ohne daß er etwa aus Enthusiasmus zu Allem „Ja“ sagt. Uns erscheint es geradezu ungeheuerlich, wie mit

den Bundes- und anderen eingehenden Beiträgen jetzt verfahren wird. Wenn man die Summen betrachtet, die verwendet werden, ohne irgend sportlichen Zwecken zu dienen, so stehen einem die Haare zu Berge; wir wollen nur kurz erwähnen:

Reisekosten für Delegirte	ca. 8000 M
Jährliches Deficit des Bundestages	" 3000 "
Verwaltungskosten	" 5000 "
Redaktionskosten	" 4000 " z.

Das sind allein ca. 20,000 M Ausgaben, die zu keinen sportlichen Zwecken benutzt werden. Dazu kommen wohl noch je 150 bis 300 M Reisekosten zu den Bundestagen für die Bundesvorstands- und Ausschussmitglieder, und noch manches andere.

Die große Mehrheit der Bundesmitglieder hat leider kein Interesse an einer Aenderung, und so wird es wohl oder übel beim Alten bleiben.

Wir wollen nebenbei noch erwähnen, daß außer der Bundeszeitung, die sich doch aus den Einnahmen der Inerate selbst decken sollte, den Bundesmitgliedern so gut wie gar nichts zukommt, es sei denn, man rechnet das alle 2 bis 3 Jahre nach Ablauf des ersten Vierteljahres zwecklos erscheinende Bundeshandbuch.

Der Satz „Aus erscheint es geradezu ungeheuerlich“ enthält denn doch die schwersten Vorwürfe und eine geradezu empörende Anklage gegen die Vertreter der angesehensten Vertrauensämter in unserem Bunde, die Bundesdelegirten. — Der Bundesauschuss hat die aufgeführten Ausgaben nach reiflicher Ueberlegung und eingehendster Besprechung in der gewissenhaften Ueberzeugung beschlossen, das Interesse des Bundes damit wirksam zu fördern; erscheint es da nicht unverantwortlich und frivol, diese Männer dadurch zu beschimpfen, daß man ihnen nutzlose Vergeudung des Bundesvermögens vorwirft? Ist es nicht unbegreiflich, diese unberechtigte Anklage von einem Blatt erhoben zu sehen, welches, wenn auch vielleicht nicht viel gelesen, doch auch auf Kreise außerhalb unseres Bundes berechnet ist?!

Was nun aber die aufgeführten Ausgaben selbst betrifft, und zwar zunächst die 8000 M Reisekosten für Delegirte, so darf der Deutsche Radfahrer-Bund stolz darauf sein, daß er in der Lage ist und dem Billigkeitsgefühl Ausdruck giebt, denjenigen Vertrauensmännern des Gesamtverbandes, welche Zeit und Mühe der Allgemeinheit zum Opfer bringen, um in anstrengenden Sitzungen das Wohl und Wehe unseres Bundes zu beraten, wenigstens einen Theil der für Erfüllung dieser Ehrenpflicht aufgewendeten Kosten zurückzuerhalten.

Was sodann den folgenden Punkt betrifft: „Jährliches Deficit des Bundestages 3000“ so muß darin eine entweder absichtliche, oder auf Unkenntniß beruhende Fälschung der Thatfachen erblickt werden, — nicht jährlich, sondern nur zweimal bei den sieben stattgehabten Bundestagen, ist den Veranstaltern eines Congresses zur theilweisen Deckung des entstandenen Deficits, die für diesen Zweck ausgelegte Summe zugebilligt worden.

Muß es nicht recht und billig denkende Bundesmitglieder mit Befriedigung erfüllen, daß man Veranstaltern der höchsten Bundesfeste, welche Zeit und Mühe aller Art für die Ausrüstung eines Bundestages opfern, bei eintretendem Mißerfolg nicht die dadurch entstehenden finanziellen Verluste allein tragen läßt, sondern ihnen kameradschaftlich zur Seite steht und das entstandene Deficit nach Kräften herabzumindern sucht? —

Was ferner die für die Bundesverwaltung ausgelegten 5000 M Unkosten anlangt, scheint das Stahlrad keine Ahnung davon zu haben, welche Ueberlast von Arbeit, welche umfangreiche Anwendung von Ausgaben die regelrechte Geschäftsführung eines Bundes von der Größe und der Organisation des unfrigen erfordert. — Außer der un-

entgeltlichen Arbeit, welche die Vertreter der betr. Ehrenämter zu leisten haben, sind zwei besoldete Secretäre für die laufenden Correspondenzen, Listenführung und sonstige Obliegenheiten angestellt, von denen der eine 1680, der andere 1500 Jahresgehalt bezieht; diese Kräfte sind aber trotz angestrengtester Thätigkeit nicht ausreichend, um das sich immer mehr häufende Material zu bewältigen, und werden von Zeit zu Zeit noch Hilfskräfte herangezogen, um auf dem Laufenden bleiben zu können; so erfordert allein die jährliche Ausschreibung der Bundesmitgliedskarten eine Ausgabe von 200—300, — tritt die Nothwendigkeit der Erneuerung der Bundes-Stammlisten ein, so beansprucht diese Extraarbeit eine gleiche Summe. — Das Bundesbureau, welches gesondert von dem Zeitungsredaktionsbureau und den Geschäftsräumen für die Zeitungsredaction besteht, verursacht für Miete, Reinigung, Beleuchtung und Heizung einen Kostenaufwand von 600; — Außerdem sind zur Bewältigung der mit dem Bundesvoritz verbundenen Arbeiten besondere Hilfskräfte nöthig, die ebenfalls nicht unerhebliche Kosten verursachen. — Rechnet man diese Summen zusammen und legt noch für die mancherlei unvorhergesehenen Ausgaben das Nötige an, so wird jeder, der nicht nach Verdächtigungen sucht, zugestehen müssen, daß die Bundesverwaltung mit der alleräußersten Sparsamkeit ihr schwieriges Amt versieht, wenn sie nicht nur mit der bewilligten Pauschalsumme auskommt, sondern, wie seither, noch alljährlich einige hundert Mark der Bundestasse erspart.

Was weiter die angeführten „4000 Redaktionskosten“ betrifft, so sei bemerkt, daß dies die Ausgaben für ein zu Gunsten des Bundes werbendes Unternehmen sind und solche wohl nur unter die als ungeheuerlich bezeichneten Ausgaben gesetzt wurden, um die recht auffällig in die Augen springende Summe von 20,000 zu erreichen. — Nur beiläufig sei bemerkt, daß f. B. die sich um die Herausgabe der Bundeszeitung bewerbenden Unternehmer, bei einem Mitgliederbestand von 10,000 M 1,80 pro Mitglied und bei Erhöhung dieser Bestandsziffer 2 pro Mitglied forderten, NB. ohne Einzelversandt; — die Bundestasse ersparte demnach im verflossenen Jahr an Abonnementszuschuß bei 13,000 Mitglieder 6500 und lieferte außer dem einen Netto-Ueberschuß von 1000 ab, so daß Ersparniß und Ueberschuß die Summe von 7500 repräsentirt, wobei der erhöhte ideelle und reelle Werth der Bundeszeitung durch den eingeführten Einzelversandt außer Acht gelassen ist. —

Das Stahlrad sagt ferner, der Bund liefere seinen Mitgliedern außer der Bundeszeitung so gut wie gar nichts, es sei denn das nach Ablauf des ersten Vierteljahres zwecklos erscheinende Bundeshandbuch. Sucht das Blatt durch den ersten Theil seiner Ausführungen Mißtrauen und Unzufriedenheit bei den Mitgliedern zu erwecken, so ist letztere Behauptung dazu angethan, Bundesangehörige in möglichst großer Zahl unserm Bunde abwendig zu machen; — absichtlich oder aus Unkenntniß wird verschwiegen, was sonst Alles vom Bunde im Interesse der Allgemeinheit geleistet wird: Die Abhaltung und Prämiation der Meistersfahrten des Bundes, — die Prämiation von besten Leistungen im Touren- und Zeitfahren, — die Ehrendiplome an Vereine für Verdienste im Corsofahren, — die Bildung eines Bundes-Sport-Ausschusses zur sportlichen Regelung des Wett-, Touren- und Zeitfahrens, — die Subventionen an Gauvorstände bei Herausgabe von Tourenbüchern und Karten, — die Unterstüßung literarischer Bestrebungen, — die Einsetzung einer Kartencommission zur Erzielung von Bundes-Tourenkarten, deren Beschlüsse gegenwärtig dem Bundesvorstande unterbreitet sind, — die Erfüllung von Ehrenpflichten für besondere Verdienste um unsern Sport und Bund, und sonstige Aufwendungen für ideelle oder sportliche Zwecke.

Das Bundeshandbuch wird in dem Artikel, weil nach Ablauf des ersten Vierteljahres herausgegeben, als zwecklos erscheinend bezeichnet, dieser Anspruch zeigt deutlich, wie geringe Kenntniß die Redaction jenes Blattes von den inneren Verhältnissen des Bundes besitzt und wie sehr ihr

das Verständniß für die Praxis des Unternehmens fehlt. — Das Bundeshandbuch hat in erster Linie die Aufgabe, eine zuverlässige Auskunft über die Verhältnisse und Adressen der Bundesbehörden, der Gauverbände und der ca. 550 bundesangehörigen Vereine zu geben, bei den letztgenannten gleichzeitig die Vereinslocale, Sitzungszeiten und Reparaturwerkstätten mitzutheilen, sowie in der Städteliste Auskunft über die Bundeshotels zu enthalten. Diese Punkte bilden die Hälfte des Gesamtinhalts des umfangreichen Handbuches, der übrige Theil enthält nur Angelegenheiten allgemeinen Interesses, welche meistens erst nach Eröffnung der Tourensaison Werth haben. — Die Fluctuationen und Veränderungen durch Zu- und Abgang, Neuwahlen zc. sind nun aber erfahrungsgemäß in den ersten Monaten jeden Jahres so bedeutend, daß ein Bundeshandbuch, wenn es schon im Januar oder gar zum Beginn eines Jahres herausgegeben werden würde, gerade durch sein zu frühes Erscheinen sich fast werthlos erweisen müßte, — erst nach Verlauf der ersten drei Monate ist eine gewisse Zuverlässigkeit des Inhalts erreichbar. — Außerdem muß die Bundesverwaltung an der Hand ihrer Erfahrungen möglichst praktisch verfahren, um Schädigungen der Bundesinteressen vorzubeugen. Das Handbuch, in 20,000 Exemplaren hergestellt, kostet dem Bunde einschließlich der Verbandsreisen ca. 4000, mit einem derartigen kostspieligen Material muß denn doch etwas vorsichtig und sparsam umgegangen werden; wollte man das Handbuch Januar oder Februar zum Versandt bringen, so würden alle diejenigen, deren Abmeldung noch nicht an die Bundesverwaltung gelangt ist, und das ist bei einem so umfangreichen Bunde, als der unfrige, eine nicht geringe Zahl, unberechtigter Weise das Handbuch empfangen, der Bund aber würde die Kosten dieses unpraktischen Verfahrens zu tragen haben.

Die Behauptung des Stahlrads müßte demzufolge gerade umgekehrt angewendet werden, wenn sie einen Anspruch auf Richtigkeit erheben wollte.

Schließlich muß ich noch der häßlich eingefügten Bemerkung nähertreten, welche lautet: „Dazu kommen

wohl noch je 150 bis 300 M Reisekosten zu den Bundestagen für die Bundesvorstands- und Ausschussmitglieder.“ Das „je“ umfaßt somit sämtliche Bundesvorstandsmitglieder, welche zu den Bundestagen am Plage wären, und „Ausschussmitglieder“ kann sich nur, da die Bundesauschussmitglieder Reisevergütung nach festen Sägen empfangen, auf die Vorsitzenden des Ehren- und Schiedsgerichts- und des Sportauschusses beziehen, alle diese Sportkavaleren muß ich aber gegen die ausgeprochene Verdächtigung, als ob sie unberechtigt hohe Reisevergütungen in Anspruch genommen hätten, auf das Entschiedenste in Schutz nehmen. — Die Liquidationen waren stets so mäßig, als thunlich und den Verhältnissen entsprechend gehalten. — Nur für den Bundestag in Wien traten in vereinzelten Fällen höhere Liquidationen als sonst ein, die durch außergewöhnliche Verhältnisse, — durch die sich auf ca. 7 Tage erstreckenden verschiedenen Veranstaltungen und die große Entfernung des Congressortes herbeigeführt wurden; im übrigen kommt auch hierbei in Betracht, daß Auslagen, welche für den Bund und nicht für die Person gemacht werden, z. B. Transport eines großen Theiles des Bundesarchivs und der Bundesakten, Uebermittlung der Gelder für die Reisevergütungen nach der Zahlungsstelle, Kosten für besondere Dienstleistungen, Beförderung und Ueberwachung des Bundesmaterials während der Dauer des Bundestages zc. zc., zum größten Theil in den Liquidationen enthalten sind, was aus den betreffenden Quittungen ersichtlich ist.

Fragt man nach den Gründen, welche die Redaction des Stahlrads seit einiger Zeit zu ihrer schroffen und fast feindseligen Haltung den Einrichtungen und Behörden unseres Bundes gegenüber veranlaßt, während sie dabei ihr warmes Interesse für den Deutschen Radfahrer-Bund in den Vordergrund zu stellen sucht, so dürfte der muthmaßliche Beweggrund dem Bundesvorstand und auch dem engeren Auschuss des Draht-Denkmal's sehr wohl bekannt sein, ich sehe für heute davon ab, näher darauf einzugehen.

Carl Hindenburg, Bundesvorsitzender.

### Das Gala-Saalfest des Dresdener Radfahrer-Vereins „Sturmvogel“.

Daß der Dr. R. B. St. einen ersten Platz in der Sportwelt einnimmt, beweist wieder einmal zur Genüge sein am 4. März im Gewerbehause stattgefundenes Gala-Saalfest, welches diesmal mit der Weihe eines prachtvollen Banners verbunden war. Schon vor 7 Uhr füllte sich der Saal, in seinem Innenraum einer Arena gleichend und in allen seinen Theilen mit kostbaren Stoffdraperien, Lambrquins, Fahnenwappen zc. auf das Prachtigste geschmückt, mit einem auserlesenen Publicum, unter welchem wir Herrn Stadtrath Teuchert, die Ehrenmitglieder des Vereins, sowie unseren geschätzten Bundesredacteur, Herrn L. Stein, Magdeburg, bemerken. Punkt 8 Uhr begannen mit dem Prinz-Max-Marsch, von der vollzähligen Capelle des 2. Grenadierregiment Nr. 101 Kaiser Wilhelm, König von Preußen, unter eigener Direction des Herrn Musikdirector Schröder schwungvoll vorgetragen, die Darbietungen des Abends, dem sich ein Begrüßungsfahren auf 16 Hochrädern anschloß. Diesem folgte ein Nieder- und Hochradreiten, fehlerfrei ausgeführt von je acht Mitgliedern, das Sololunf-fahren des Herrn Köhler auf Hochrad und Sifan auf Niederrad, sowie vier Duettfahrten der Mitglieder Naumann und Köhler auf Hochrad. Erregten schon die Leistungen dieser Fahrer allgemeines Interesse und reichen Beifall, so erweckten die Vorführungen seines unvergleichlichen und in der gesammten Sportwelt Deutschlands rühmlichst bekannten Mitgliedes Gustav Marziner, den Kunstmeisterradfahrers von Europa, Deutschland zc., geradezu Stauern und noch lebhaftere Anerkennung und ein nicht endenwollender Applaus belohnte seine großartigen Leistungen. Sämmtliche Solofahrer wurden in Anerkennung ihrer Leistungen durch Ueberreichung je eines Lorbeerkränzes seitens der Vorstandsdamen geehrt. — Den Kern des Abends bildete die Weihe des von den Damen gestifteten herrlichen Banners. Eine Anzahl weißgeseideter und blumengeschmückter Kinder und Jung-

frauen brachten das Banner im festlichen Aufzuge in den Saal getragen, wo es Frau Strohbach dem vor dem Musikpodium versammelten Verein als ein Geschenk der Damen und als ein Sinnbild der Einigkeit mit würdig entsprechenden Worten übergab. Nachdem der Vorsitzende mit Worten des herzlichsten Dankes und mit dem Gelübniß, das Ehrengeschenk jederzeit hoch und werth zu halten, entgegengenommen hatte, wurde von Herrn Pastor Dr. Sikke die Weihe gehalten und dann das Banner unter den Klängen des Weibeliedes von Kremser ein Mal im Saale herumgetragen. Das von der bekannten Firma Bessert-Kettelbed aus Schwerem Seidenstoff sehr solid und geschmackvoll hergestellte Banner zeigt auf der Vorderseite auf rothem Grunde das Vereinszeichen und auf der Rückseite im grünen Grunde das Bundeszeichen mit den entsprechenden Aufschriften. Der hohe Schutzherr des Vereins, Se. Königl. Hoheit Prinz Max, hatte in huldvoller Bezeugung und zur dauernden Erinnerung an diesen Freudentag einen sehr kostbaren Fahnenmantel gestiftet, was mit besonderem Danke entgegengenommen wurde. Weitere Fahnenpenden überbrachten die Damen des Vereins, die Radfahrer-Vereine „Budissa“ (Bautzen), „Blig“ (Riesa), „Heber Berg und Thal“ (Striesen), Vereinigung „Turner“, „Wanderlust“, „Gretli“ und „Germania“ zu Dresden. — Den Beschluß der Darbietungen bildete die Schnell- und Padetpost, welche letztere besonders dadurch überraschte, daß sie durch einen kleinen Conducateur herrliche Blumenpenden an die Damen vertheilte. — Eine Polonaise, bei welcher wir über 200 Paare zählten, eröffnete nach 1/2stündiger Pause den Festball und wurde dann mit seltener Ausdauer bis zum frühen Morgen der heiteren Kunst Terpsichorens geuligt, ja, böse Jungen behaupten sogar, daß Manche vom Café Central direct in ihr Geschäft gegangen seien. Jeder Theilnehmer wird sich aber gewiß gern der frohen Stunden beim diesjährigen Saalfest des Dr. R. B. St. erinnern. Mr.



**F. J. Kling, Augsburg,** Kgl. bayer. Hoflieferant für Tricotagen. Hoflieferant S. K. Hoheit des Prinzen Ludwig von Bayern.  
 Einzige Special-Fabrik. Lieferant der meisten Radfahrer-Vereine.

**Radfahrer-Hosen und -Joppen**  
 Starkmaschinen-ges, von echtem Kammgarn hergestelltes Fabrikat. — Lange Fahr- und Promenaden-Hosen: I. Qual. M 15.—, II. 12.—, III. 9.—, IV. 7.50.  
 Kniehosen: I. Qualität M 9.—, II. 7.50. Joppen: I. Qual. M 25.—, II. 20.—.  
 Stanleyhemd, crème od. grau, 4.50. Kammg.-Strümpfe 3.—. Preisl. u. Muster seh. grat. zu Dienst.

**F. E. Trinks, Dresden, Annenstraße 23-25**  
**= Fahrrad-Fabrik =**



offeriert seine bewährten Fabrikate in  
**Dreirädern und Sicherheitszweirädern**  
 mit oder ohne Vollsterngummireifen.

**Neu! Sicherheitszweirad Nr. 550. Modell 1891. Neu!**  
 (Besonders geschäftl.)

**Artikel für Radfahrer:**  
**Jaquettes, Kniehosen, Gamaschen, Strümpfe, Tricots etc.**  
 empfehlen in grosser Auswahl zu billigen Preisen.  
**R. Zwicker & Co., Leipzig,**  
 Grimmaische Strasse 20.

Die Tuch- und Schafwollwaaren-Fabriks-Niederlage des

**Vincenz Oblack**

**Graz, Steiermark**

empfiehlt seinen als vorzüglich anerkannten, aus reinsten steirischer Schafwolle erzeugten

**Dress-Stoff für Radfahrer.**

**Rheinwein.**

Gegen Einsendung von M 30 versende mit Fass ab hier 50 Liter selbstgekelterten guten und abgelagerten

**Weisswein,** für dessen absolute Naturreinheit ich garantire.

**Friedrich Lederhos, Ober-Ingelheim a. Rh.**

**Franz Bescherer in Zeitz,** Velociped- und Maschinen-Fabrik.

**Saalmaschinen, Monocycles, Pedes-Ped**

vorzüglichster, neuester Construction, sehr kräftig, dauerhaft u. solid gebaut, leicht laufend u. sehr billig.

**Bicycles, Bicyclettes, Trieycles u. Kinder-Velocipede.**  
 Neuheit: Rational-Bicycle und Fahrräder mit Hohlgummi-Reifen.

Neuheit: Rational-Bicycle, Bicyclette und Trieycle mit Polster-Gummireifen. — Alte werden umgeändert.

Gesündeste und vortheilhafteste Kleidung sind unsere Anzüge aus **Trikot und Trikotloden,** sie sind praktisch, kleidsam, bequem und dauerhaft. Anzüge für **Reiter, Jäger, Radfahrer, Anderer.**

**Tricotlodenstoff** aus reiner Wolle, 130 Cent. breit, erst marineblau pr. Mtr. M 8.50; fortgeir M 8; naturbraun und grau melir M 7.50. 1000fache Anerkennungsbescheide. Mehrfach prämiirt. Unsicherliche Preisliste zu Diensten. Versandt gegen Nachnahme.

**Gebr. Heick, Kerpen b. Köln,** Strümpf- und Trikotwaaren-Fabrik.

**Bruno Zirrgiebel, Leipzig-R.**

Größtes Leipziger Fahrradgeschäft.  
 Sämtliche Räder auch mit Riffen-Reifen, einige auch mit pneumatischen Reifen lieferbar. — 1891er Neuheiten bereits am Lager. — Gebrauchte Fahrräder werden umgeändert, mit Riffen- oder pneumatischen Reifen versehen. Reparaturen billigt und fachgemäß.  
 Preisangabe bez. Preislisten gern gratis.

**Club-Abzeichen, Preismedaillen,**

**Ehrenzeichen,** gediegene Waare, Specialität: Email.  
**Deutsche Radfahrer-Bundes-Schlips-Nadel** echt Silber, zweifarbig, à St. Mk. 2.—. Seit Jahren Fabrikant des Abzeichens der Einzelfahrer à Stück Berliner Verein-Mk. 2.50. Abzeichen-Fabrik. Gründung 1848. — Berlin SW., Friedrichstr. 243.

**Radfahrer-Hosen, gestrickt, Tricot-Jackets** auch gestrickt, Touren-Hemden, Saal- od. Renn-Tricot u. -Strümpfe etc.

in nur bester Qualität zu billigsten Preisen. Preis iste gratis.

**C. F. Raab, Frankfurt a. M., Zeil 46.**

Stets das Beste, stets das Neueste

in Radsportartikeln aller Art liefern

**Beisser & Fliege,**

**Chemnitz** Grösste Deutsche Specialfabrik

**Trabant-Touren-Laternen** mit 14" Brennern!

anerkannt beste Kerzenlicht-Laternen.

Laternen mit geschliff. Linsengläsern billiger als bei jeder Concurrenz.

Neuheiten in Glocken, Oelkannen, Peitschenhaltern und Satteldecken, auch für alle sonstigen Artikel als billigste Bezugsquelle bekannt.

Lieferung nur an Händler, Preislisten gratis u. franco.

Ordres für uns können auch Herrn **Eberh. Cuntze, Ehrenfeld-Cöln** erteilt werden.



„Deutscher Radfahrer-Bund“, amtliche Zeitung des Deutschen Radfahrer-Bundes, erscheint am 1. und 15. jedes Monats und wird allen Bundesmitgliedern gratis und franco zugestellt.

Verantwortlicher Redacteur: **Louis Stein, Magdeburg.**

Das Abonnement beträgt für das Jahr M 8, für das Halbjahr M 4 und kann bei allen Buchhandlungen, Postanstalten, sowie bei der Verwaltung (Adr.: Carl Hindenburg, Magdeburg) aufgegeben werden.

Alle sportlichen Beiträge, wie Vereinsnachrichten, Rennprogramme, Rennberichte, Tourenbeschreibungen etc. sind willkommen. Dieselben sind, auf eine Seite des Papiers geschrieben, bis spätestens 10. und 25. jedes Monats an Redacteur Louis Stein, Magdeburg, zu senden.

Brief- und Telegramm-Adresse: Louis Stein, Magdeburg.

Nachdruck unserer Artikel ist nur bei voller Quellenangabe gestattet.

Einzelne Nummern unseres Blattes liefern wir franco gegen vorherige Einsendung von 50 H.

Der Inseratentheil des Blattes ist Herrn Louis Stein, Magdeburg, allein übertragen, an welchen alle Aufträge zu richten sind.

Der Preis für Anzeigen versteht sich pränumerando zahlbar Magdeburg und beträgt

1/4 Seite	M 120	1/8 Seite	M 16
1/2 "	60	1/16 "	8
3/4 "	32	1/32 "	4

Für kleinere Inserate kostet die zgespaltene Nonpareillezeile 70 H. Die Annahme von Offerten wird mit 50 H berechnet.

Die Bundesmitglieder erhalten, falls ihr Inserat den Raum von 1/4 Seite und darüber einnimmt und wenn dasselbe 12mal innerhalb eines Halbjahres erschienen ist 15%, nach 24maligem Erscheinen innerhalb eines Jahres 25% Rabatt. Abbestellungen fest ertheilter Aufträge können für den „Deutschen Radfahrer-Bund“ nicht angenommen werden. Es ist wohl zulässig, Veränderungen des Textes im Laufe einer wiederholten Insertion vorzunehmen, jedoch unmöglich, den Raum einer Annonce zu verkleinern oder die Insertion ganz zu sistiren.

Die Berechnung der Inserate hat mit Herrn Louis Stein, Magdeburg, direct stattzufinden.

**Nachweisbare Auflage: 14,000 Exemplare.**

**Deutscher Radfahrer-Bund.**

**Amthliches.**



**Die Mittelbach'sche Karte.** Die Delegirten-Versammlung des VII. Bundestages hat auf Antrag zur Regelung und endgültigen Lösung der seit vier Jahren schwebenden Frage über Beschaffung einer praktischen Bundes-Tourenkarte unter Empfehlung des Mittelbach'schen Karten-Projectes die Einsetzung einer vom Bundesfahrwart zu wählenden Commission angeordnet.

Diese Commission hat nunmehr, nach dem Bericht des Vorsitzenden, Herrn Otto Krantz-Halle a/S., einstimmig beschlossen,

dem Herrn R. Mittelbach-Hörschenbroda, nachdem derselbe jetzt auch eine recht praktische Flachlandkarte bearbeitet und eine Probejection derselben vorgelegt hat, die beim Münchener Bundestag beantragte Subvention von M 1000 zu gewähren, resp. die Auszahlung beim Bundesvorstande zu beantragen.

Außerdem einigten sich die Stimmen der Commissionsmitglieder dahin, daß

1) die Mittelbach'sche Probekarte für die ins Auge gefaßten Zwecke geeignet erscheine,

2) pro 1891/92 eine Subvention in Höhe von M 1500 vorgeschlagen und weitere Anträge an den nächsten Bundestag vorbehalten werden sollen, 3) vorzuschlagen, daß für die Subventionssumme von den bereits fertigen Sectionen je eine gleiche Anzahl von Abzügen zu entsprechend ermäßigten Preisen auf Bundeskosten übernommen und an die betreffenden Gaue zur Vertheilung übergeben wird.

Der eingehende Bericht der Kartencommission über deren Thätigkeit in dieser Sache wird in der Bundeszeitung an nichtamtlicher Stelle veröffentlicht. Die Bundesverwaltung hatte vor der Hand nur die Aufgabe, ein Votum des Gesamt-Bundesvorstandes über die Bewilligung der von der Kartencommission beantragten Subvention von M 1000 an zu veranlassen, um nach vierjährigen erfolglosen Verhandlungen in dieser Angelegenheit endlich wenigstens etwas thatsächliches zu erreichen und in Berücksichtigung, daß Herr Mittelbach für die Sache bereits bedeutende Geld- und Zeitaufopfereingefetzt hat, dem Commissionsbeschlusse ungesäumt näher treten zu können.

Der Gesamt-Bundesvorstand hat hierauf gegenüber zwei abweichenden Stimmen den Beschluß gefaßt, dem r. Mittelbach die betreffenden M 1000 nach Erfüllung der von der Kartencommission festgesetzten Gegenleistung auszusahlen und ist der Genannte von diesem Beschlusse in Kenntniß gesetzt.

Im Uebrigen verweist wir auf den Bericht der Kartencommission und empfehlen den Bundesmitgliedern die Entnahme der Mittelbach'schen Karten auf das wärmste.

**Das Bundes-Handbuch.** Einer der wichtigsten Punkte des B.-H. sind die Auskünfte über die verschiedenen Bundes-, Gau- und Vereinsbehörden mit den genauen Adressen der Vorsitzenden, Zahlmeister, Schriftführer und Fahrwarte, sowie die Sitzungslocale und Versammlungszeiten der Vereine; — um möglichste Zuverlässigkeit der einzelnen Angaben zu schaffen, haben

wir einen vorläufigen Auszug sämtlichen 40 Gau- und 550 Vereinsvorständen zur etwaigen Berichtigung zu-

Die bundesangehörigen Vereine werden Handbuch und Zeitung, der Zahl der ihnen angehörigen Bundes-

Magdeburg, den 1. April 1891.

Deutscher Radfahrer-Bund.

Die Verwaltungsstelle.

Carl Hindenburg, Vors. Gustav Bornemann, Schriftf. Carl Biermann, Zahlm.

Neue Anmeldungen

am 1. April 1891.

NB. Da wo der Wohnort der Angemeldeten nicht besonders bezeichnet wird, befindet sich derselbe am Wohnort des Vereins, bei Einzels-

Gau 1. Hamburg 9 Mtgl.

- Altonaer B. C. (B. B.): Peemöller, Wilh., Drogist. 27380
Lüneburger B. C. (B. B.): Fretter, Herm., Kfm. 27381
Theune, Fritz, Kfm. 27382
Hamburger B. C. v. 1882 (B. B.): Diehl, Kfm. 27514
Schönheider, Ingenieur 27515
Allershausen, Otto, Kfm. 27516
Möller, Gustav, Kfm. 27517

Gau 2. Bremen 3 Mtgl.

- Bremer, Hinc., Landwirth, Neu-Friederikengroden. 27385
Dünen, Gustf., Landw., Forten 27386

Gau 3. Westfalen 8 Mtgl.

- Dieckle-Club Münster (B. B.) neu: Kurb, Frz., Uhrmacher 27494

Gau 4. Rheinland 18 Mtgl.

- R. B. Mülheim a. Rh. (B. B.): Richter, Adolf, Director 27524
Söling, Herm., Kfm. 27525
R. B. Effen (B. B.): Lindner, C., Concertmeister 27526
Woller, Theodor, Kfm. 27527
B. C. Rachen (B. B.): Saef, Gustav, Kfm. 27528
Schwarz, Ernst, Ingenieur 27529
Müller, C., Kfm. 27530
Hanen, Gch., Ingenieur 27541
R. B. Vorwärts Effen (B. B.): Paas, G., Kfm. 27531
M. Gladbach. Radverein (B. B.): Eich, G., Kfm. 27532
Attentkirchener R. B. (B. B.): Becker, Joh., Baumunternehmer 27533
R. B. Duisburg (B. B.): Kiefer, Gerh., Kfm. 27534
Feist, J., Kfm. 27535

Einzelfahrer: Schlichting jun., Franz, Berl 27500
Cronmeyer, Ebb, Lage i. Lippe 27514

Gau 5. Mittelrhein 7 Mtgl.

- R. C. Kastatt (B. B.): Billinger, Frz., Kfm., Gagernau 27501
R. B. Karlsruhe (B. B.): Junfer, Carl, Gymnasialst 27502
Sexauer jun., Adolf, Kfm. 27503

Gau 6. Oberrhein 1 Mtgl.

- Schlich, R., Forstass., Püttlingen 27388

Gau 7. Schwarzwald 19 Mtgl.

- Freiburger B. C. (B. B.): Kumpf, Otto, Apotheker 27363
Byslau, Eduard, cand. phil. 27364
Byslau, Constant, cand. chem. 27365

Gau 8. Württemberg 4 Mtgl.

- B. C. Ellwangen: Heß, Karl 27389
Hirsch, C., Buchhändler 27390

Gau 9. Frankfurt a. M. 16 Mtgl.

- Mainzer R. B. (B. B.): Bruch, G. W. 27479
Billstädt, Carl 27480
Sepphoff, Ernst 27481
Dillenburg, Jean 27482
Falt, Carl, Jof. 27483
Klima, Wendelin 27484
Plaut, Jof. 27485
Kornbeck, Emil 27486
Reuter, Adam, Weihenau 27487
Binger R. C. (B. B.): Scherr, Georg 27488
Kirchner, Anton 27520

Gau 10a. Südtüringen 2 Mtgl.

- R. B. Mehlis (B. B.): Rothstein 27493
Langenhahn, Peter, Fabrikant 27393

Gau 11. Hannover 11 Mtgl.

- Boges, Kfm. 27398
Soltauer R. C. (B. B.): Brandt, Heint., Kfm. 27399
R. C. Feine (B. B.): Will, Gustf., Buchbinder 27400
Kemper, Joh., Kfm. 27401
Promoli, Adolf, Ladierer 27402
Obst, Heint., Schuhmacher 27403
Müller, Albert, Kfm. 27404

Gau 12. Vandslut 2 Mtgl.

- B. C. Hengersberg: Hörhager, Jof. 27473
Dr. Freiberger von Dejele 27474

Gau 13. Vandslut 2 Mtgl.

- Michels, D., Hotel, Neustadt a. S. 27507
Der R. B. Vorwärts Pforzheim, angemeldet am 15. März, ist als Bundes-Verein zu führen.

Einzelfahrer: Engelhardt, Wilh., Eisenbahn-Civil-Supernumerar 27395
Jrgang, P., Eisb.-Bür.-Nistf. 27396
Gran, Adolph, Kfm. 27397

Gau 14. Thüringen 7 Mtgl.

- R. B. „Wanderlust“ Leipzig (B. B.): Schrader, Adolf, Mechaniker 27431
R. B. Dschak (B. B.): Greß, Curt, Lehrer 27432

Gau 15. Thüringen 4 Mtgl.

- B. C. Gera: Müller, Rich., Kaufmann 27438
Fischer, Leo, Kaufmann 27439
R. B. Greiz (B. B.): Dittes, Curt, Kaufmann 27440

Gau 16. Erfurt 4 Mtgl.

- R. B. Gotha (B. B.): Seeber, Arthur, Mechaniker 27394

Gau 17. Magdeburg 20 Mtgl.

- R. B. Salzwedel (B. B.): Mandolff, Jul., Uhrmacher 27409
Kruze, Oscar, Apotheker 27410

Gau 18. Magdeburg 20 Mtgl.

- B. C. Aischersleben (B. B.): Becker, Fritz, Maurermeister 27411
Kunze, Udo, Rentner 27412
Löhe, Carl, Gastwirth 27413
Märker, Herm., Seifenfabrik 27414
Stolze, Carl, Kunstgärtner 27415

Gau 19a. Schwerin 2 Mtgl.

- Beese, F., Schlossierm., Wismar 27422
Schley, Max, Bautechniker, Neustadt i. M. 27423

Gau 20. Berlin 7 Mtgl.

- Brandenburg R. B. (B. B.): Hannemann, Otto, Fabrik 27424
Dieß, Fritz, Kaufmann 27425

Gau 21. Leipzig 7 Mtgl.

- Gruber, Martin, Hohenstein 27433
Pränische, Robert, Architekt 27434
Proßmann, Carl, Kaufmann 27435
Proßmann, Georg 27436
Burmann, Friedr. Curt, Fleischer 27437

- Ahrens, H., Kaufm., Nordhausen 27418
Merzel, P., Kaufm., Eisleben 27419
Bindel, Felix, Ver.-Beamt. 27420
Linger, H., Kfm., Bennedekstein 27421
Baum, Emil 27478
Faus, W., Goldarbeit., Halle a. S. 27511
Fehold, H., Restaur., 27512
Danneberg, Ed., Bierverleger, Halle a. S. 27513

Gau 19a. Schwerin 2 Mtgl.

- Brandenburg R. B. (B. B.): Dieß, Fritz, Kaufmann 27425

Gau 20. Berlin 7 Mtgl.

- Grundt, Alfr., Goldschmied 27426
Müller, Fritz, Kaufmann 27427
Simon, Edward, Kaufmann 27428
Coppel-Widat, Karl, Kaufmann 27429
Haack, Paul, Kaufmann 27430

Gau 21. Leipzig 7 Mtgl.

- R. B. „Wanderlust“ Leipzig (B. B.): Schrader, Adolf, Mechaniker 27431
R. B. Dschak (B. B.): Greß, Curt, Lehrer 27432

Gau 22. Dresden 2 Mtgl.

- Dresdener R. B. „Sturm-vogel“ (B. B.): Grünberg, H., Buchdruckereibes. 27441

Gau 23. Ostpreußen 3 Mtgl.

- R. B. „Pfeil“ Sagan (B. B.): Brandt, Paul, Kfm. 27542
R. B. Bunzlau (B. B.): Zahn, Hugo, Kfm. 27543

Gau 24. Breslau 15 Mtgl.

- R. B. „Germania“, Falkenberg-Löwen (B. B.) neu: Korbstein, C., Uhrm., Falkenberg 27443
Zentisch, D., Lehrer, Falkenberg 27444
Thiel, A., Hotel, Löwen D./Schl. 27445
Hermann, D., Kfm. 27446
Dorned, F., Conditor 27447
Fierschel, C., Kfm., Tschschenberg 27448

Gau 25. Schlesien 4 Mtgl.

- R. B. „Silesia“, Breslau (B. B.): Hörnig, Alfr., Kirchnermeister 27449
Köhler, Ernst, Handschuhfabrik 27450
Weinlich, Aug., Kaufmann 27451
Mohaupt, G., Herrenscherob. 27452

Gau 26. Frankfurt a. O. 3 Mtgl.

- R. B. „Wanderlust“ Frankfurt a. O. (B. B.): Berner, Rich., Kaufmann 27475
Fausch, Otto, „Germania“ jr. Bg. d. Einzels-fahrer: Hermann, Gustav, Kaufmann 27477

Gau 27. Stettin 1 Mtgl.

- Harnisch, Ernst, Buchbinder 27457

Gau 28. Danzig 3 Mtgl.

- Danziger R. C. (B. B.): Dbl. G. Gutsbej., Neu-Golmtau 27458
B. C. „Cito“ Danzig (B. B.): Krüger, Benno, Feldmesser 27459

Gau 29. Königsberg i. Pr. 12 Mtgl.

- Cl. d. R. Gumbinnen (B. B.): Heß, A., Kaufmann 27461
Perfuhn, Otto, Kaufmann 27462
Engelmann, P., Bautechniker 27463
R. C. Königsberg (B. B.): von Pastau, Georg, Kaufmann 27464
R. B. Vartenstein (B. B.): Petter, Otto, Lehrer 27465

Gau 30. Königsberg i. Pr. 12 Mtgl.

- Szatow, Bernhard, Kaufmann 27466
Hasse, Gustf., Kfm., Zusterburg 27467
Reumann, G., Kfm., Ortelsberg 21481
Weller, C., Kfm., Rastenburg 23949
Bischof, A., Buchh., Bischofsburg 24177
Martens, L., Apotheker, Domnau 25846
Piotrowski, Curt, Mechan. 22848

Gau 31. Kiel (Schleswig) 3 Mtgl.

- B. C. „Milia“ Sonderburg (B. B.): Bloch, Comptorist 27468
Krüger, Zahntechniker 27469
Günner R. B. (B. B.): Bydetarken, L., Weinhändler 27545

- Sivina, J., Redact., Kattowiz 27520
Kleemann, H., Klempnerstr., Kattowiz 27521
Martin, Oscar, Obersteiger, Dombrowo 27522
Breslauer, Georg, Kfm., Kattowiz 27523

Gau 32. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 33. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 34. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 35. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 36. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 37. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 38. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 39. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 40. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 41. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 42. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 43. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 44. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 45. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 46. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 47. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 48. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 49. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 50. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 51. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 52. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 53. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 54. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 55. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 56. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Gau 57. Ostpreußen 3 Mtgl.

- Ukad. techn. R. V. i. Grajz (B. B.): Hofbauer, Carl, stud. jur. 27470
Hofbauer, Rich., stud. tech. 27471
Hoegelsberger, H., stud. med. 27472

Annemerk. Die Aufnahme der Neu-

quartier) wird in Hadersleben gefordert. Diesbezügliche Wünsche wolle man baldigst an Herrn Wegebaumeister Pöhlken in Hadersleben gelangen lassen. Programm: Erster Pfingsttag. Morgens 9 Uhr Abfahrt aus Flensburg, 1 Stunde Frühstückspause in Apenrade, 1/3 Uhr Ankunft in Hadersleben, 3 Uhr Mittagessen (à Couvert 1.50 M.), 4 Uhr Corso und danach Concert und Kränzchen im Tidolf. Zweiter Pfingsttag. Besichtigung von Hadersleben und Frischschoppen, 11 Uhr Abfahrt nach Apenrade, dort mehrstündiger Aufenthalt, 6 Uhr Ankunft in Flensburg. Mit kameradschaftlichem „All Heil“

Dr. Hasselmann. C. J. Ovens.  
Vorj. des R. V. Hadersleben. Vorj. des Gau 31.

**Gau 31. Kiel (Schleswig).** Samstag am 3. Mai ex. in Nendsburg. Programm: 1) Empfang der Gäste Morgens 10 Uhr; 2) Gaufrühstück 11 Uhr mit folgender Tagesordnung: a. Berathung über einen Preiscorso; b. Gauverbandsfahren am 5. Juli in Schleswig; c. Wahl der Bundesdelegirten; d. Gau-Pfingstfahrt nach Hadersleben; e. Vertretung der Einzelsfahrer; f. Sonstiges. Anträge für diese Gaufrühstück sind spätestens 8 Tage vorher an den Vorsitzenden einzureichen. 3) Nach Schluß der Sitzung gemeinschaftliches Mittagessen, à Couvert 1.50 M. (ohne Weinzwang), im „Weber's Hotel“. Theilnehmer an diesem Essen haben bis zum 2. Mai d. Js. dem Hotelbesitzer Joh. J. H. Wendt in Nendsburg eine diesbezügliche Anzeige zu machen. 4) Nach

## Vorläufiges Festprogramm

für das im Monat August 1891 in Breslau stattfindende VIII. Bundesfest des Deutschen Radfahrer-Bundes.

Empfang der Festgäste vor und an den Festtagen am Centralbahnhof und Freiburger Bahnhof. Begleitung nach dem Festbureau am Schweidnitzerstadtgraben 22, Ecke Neue Taschenstraße, im Hause des Hoflieferanten Herrn J. Groppierich; daselbst Ausgabe des Festbuches, Wohnungsnachweis etc.

### Freitag,

Vormittags 9 Uhr: Sitzung des Sportausschusses im kleinen Saale des Vincenzhauses, Seminarergasse an der Promenade.

Nachmittags 5 Uhr und Abends: Großes Gartenfest zu Ehren des deutschen Radfahrer-Bundes auf dem „Frieberg“ Kaiser Wilhelmstraße, bestehend in Militär-Doppelconcert, Illumination und Prachtfeuerwerk.

### Sonnabend,

Vormittags 8 Uhr: Feierliche Eröffnung des VIII. Bundestages durch Präludium, Prolog und Gesang im großen Saale des Vincenzhauses, darauf um 9 Uhr: Sitzung des Bundes-Ausschusses.

Abends 8 Uhr: Großes Begrüßungsfest auf der „Liebichshöhe“, Taschenstraße und Promenade. Militärconcert, Gesangsvorträge, feenhafte Illumination der Liebichshöhe und Beleuchtung der Anlagen. (Im Falle ungünstiger Witterung Commerc mit Vorträgen im Breslauer Concertsaal.)

### Sonntag,

Vormittags 11 Uhr: Ausstellung zum Corso auf dem Palaisplatz; Abfahrt 12 Uhr und zwar: die Wallstraße, Graupenstraße, Schweidnitzerstadtgraben, Ohlauerstadtgraben, Ohlauer, Lessingplatz, Lessingbrücke, Adalbertstraße, Paulstraße, Fürstenstraße, Fürstenbrücke nach dem Scheitniger Park.

dem Esen Corso und Ausfahrt nach dem Gehölz. 5) Von Abends 7 Uhr an Commerc.

C. J. Ovens, Vorj. Hagemann, Gauvorsitz.

**Gau 32. Deutschböhmen.** Der Gablonzer Radfahrer-Verein hielt am 21. Februar seine diesjährige ordentliche Jahreshauptversammlung ab, welche seitens der Mitglieder auf das Beste besucht war. In den Vorstand wurden gewählt die Herren Otto Eßelbach als Obmann; Julius Breit, Stellvertreter; Richard Haasis jun. als Schriftführer; Josef Skrete, Stellvertreter; August Müller, Jablm.; Gustav Koch, Fahrw.; Josef Sachers, Stellvertreter; Josef Roswig, Zeugw. Vereinslocal Hotel Geling. Wochenfrühstück jeden Freitag 9 Uhr.

**Gau 37. Oberösterreich.** Verweisend auf das letzte Circular, lade ich die Herren Einzelsfahrer des Gau-Verb. 37 zu einer Vorbesprechung (Sportsbekleidungsfrage; Gau-Ausschufangelegenheit etc.) für Sonntag, den 19. April, nach Rattowitz ein. Versammlungslocal: „Stadtgarten“ (gegenüber dem Bahnhof), Nachmittags 1/3 Uhr. Bitte um recht zahlreiches Erscheinen. Sportcollegen willkommen. Im Auftrage des Gauvorstandes ersuche ich die Herren Vereins-Vorsitzenden bezw. Vereins-Fahrwarte — im Sinne des letzten Circulars — die Bekleidungs-Angelegenheit zu besprechen und die sehr erwünschten Resultate baldigst zum weiteren Berichte zu meiner Kenntniß zu bringen.

Scharlei D./Schl. (Centralstelle der Einzelsfahrer).  
P. Mahner, I. Gaufahrwart.

Daselbst

Nachmittags 2 Uhr: gemeinschaftliches Mittagessen in der Park-Restaurations. Um 3 1/4 Uhr: Abfahrt bezw. Spaziergang durch die Parkanlagen nach der Rennbahn des Vereins für Velociped-Wettfahren in Breslau, in Scheitnig-Grüneiche, daselbst

Nachmittags 4 Uhr: Beginn des Wettfahrens.  
Abends 8 1/2 Uhr: Wettbewerb im Gruppen- und Reigenfahren, sowie um die Meisterschaft im Kunstfahren, im Breslauer Concertsaal, Gartenstraße 16, mit darauffolgendem Festball.

### Montag:

Vormittags 9 Uhr: Eventuell Sitzung des Bundes-Ausschusses im Vincenzhause. Besichtigung der Sehenswürdigkeiten Breslaus.

Vormittags 11 Uhr: Allgemeiner Frischschoppen im „Tivol“ Kaiser Wilhelmstraße und Neudorfstraße. Künstler-Vorstellung etc. Mittagessen nach Belieben in den im Festbuch empfohlenen Restaurations.

Nachmittags 3 Uhr: Beginn des Wettfahrens auf der Rennbahn in Scheitnig-Grüneiche.

Abends 7 Uhr: Versammlung im Zoologischen Garten (Scheitnig), Militärconcert. Um 8 Uhr: Festessen im Saale des Zoologischen Gartens. Bei eintretender Dunkelheit festliche Beleuchtung der Gartenanlagen; um 10 1/2 Uhr großes Wasserfeuerwerk auf der Oder; gegen 12 Uhr Rückfahrt nach der Stadt mittelst Dampfer bei Beleuchtung der Ufer.

### Dienstag,

Vormittags 9 Uhr: Abfahrt mittelst Extrazuges vom Freiburger Bahnhofe nach Freiburg—Fürsten-

stein (58 km). Von Freiburg zu Fuß mit Musikbegleitung nach der Schweizerei (ca. 3 km), daselbst zweites Frühstück. Ausbruch durch den Fürstensteiner Grund nach der alten Burg und durch die Anlagen zurück nach der neuen Burg. Gemeinliches Mittagessen. Kaffee in der Schweizerei. Abmarsch zurück nach Freiburg.

Abends 7 Uhr: Rückfahrt der nach Breslau zurückkehrenden Festgäste. Abschiedsschoppen im Cafe Kaiserkrone, Schweidniger Stadtgraben.

Mit kameradschaftlichem All Heil!

## Der Haupt- und Fest-Ausschuf des VIII. Bundestages des Deutschen Radfahrer-Bundes in Breslau 1891.

G. Zeinert,

Vorsitzender des Haupt-Ausschusses.

M. Reifig,

Vorsitzender des Fest-Ausschusses.

Anmerkung der Redaction. Das Kunstfahren um die Bundesmeisterschaft wird jedenfalls vom Sonntag Abend auf eine andere Zeit verlegt werden müssen, da dafür nach dem Nachmittagsrennen von 4—7 Uhr kaum die rechte Zeit sein würde.

## Bericht über die Arbeit der Kartencommission.

Im Auftrage des Bundesvorstandes ernannte ich im Herbst vorigen Jahres folgende Herren zu Mitgliedern der Kartencommission:

R. Schubert, Frankfurt a. M.	Gau 9
Johannes Rheinhold, Berlin	20
B. Böhme, Herrnhut bezw. Görlitz	23
Paul Mahner, Scharlei D.-Schl.	37
Rechtsanwalt Dr. Voigt, Weimar	16
Landesbauinspector Esser, Düren	4
Regierungsbaum. Gasse, Halle a. S.	18

Lepterer wurde beauftragt, über das vorliegende Material den Bericht zu erstatten, welcher auszugswise hier folgt:

### Einleitung.

Von unserm Bundesfahrwart, Herrn Otto Kranig, bin ich bestimmt worden, das Referat über die Vorlagen zu übernehmen. Mein erster Gedanke, als ich das Amt in der Commission annahm, war, daß die Sache am besten durch eine mündliche Besprechung gefördert werden könnte, und ich bin überzeugt, daß sämtliche verehrliche Mitglieder der Commission diese Ansicht theilen. Nach eingehender Erwägung aller Gründe, welche für und wider eine solche Conferenz sprechen, sind wir, Herr Kranig und ich, zu dem Schlusse gekommen, daß es zweckmäßiger sein wird, zunächst zu versuchen, auf schriftlichem Wege Verständigung zu erzielen, weil die Kosten für Reisen und namentlich auch für Zeitaufwand der entfernt wohnenden Herren so erheblich sein würde, daß man den Wunsch nicht unterdrücken kann, diese Beträge möchten dem Unternehmen selbst zu Gute kommen. Auch muß erwogen werden, daß eine plötzlich und unvorbereitet zusammentretende Conferenz leicht unverrichteter Sache auseinandergehen kann, weil gemeinsame Gesichtspunkte in kurz bemessener Zeit sich schwer finden lassen.

Nach Maßgabe der Vorlagen, welche uns von dem Herrn Bundesfahrwart gemacht worden sind, und auf welche ich mich in dem Folgenden beziehen werde, haben wir zwei Aufgaben, eine rückwärts gerichtete und eine vorwärts gerichtete. In Folge dessen wird mein Referat in zwei getrennte Theile zerfallen und die Fragen erwägen:

Erstens: Ist eine der vorhandenen Karten von Seiten des Bundes zu unterstützen?

Zweitens: Wie soll künftig die von Seiten des Bundes zu unterstützende Karte beschaffen sein?

### Erste Abtheilung.

Soll eine der vorhandenen Karten durch Gewährung einer Geldsumme unterstützt werden? Diese Frage kann kurz dahin gestellt werden:

Diejenigen Festgäste, welche unser herrliches Riesengebirge besuchen wollen, fahren nicht nach Breslau zurück, sondern mit dem gegen 8 Uhr Freiburg berührenden Abendzuge nach Hirschberg.

Eine Wanderung durch unsere Schlesischen Berge mit ihren lieblichen Thälern, welche zu durchstreifen für rüstige Fußgänger (auch Damen) 3 bis 5 Tage von Hirschberg aus hinreichen, kann als genußreicher Abschluß unseres diesjährigen Bundesfestes nicht warm genug empfohlen werden. Die Reisekosten sind bei guter Verpflegung billig und ein längerer Aufenthalt durchaus lohnend.

Soll die Mittelbach'sche Profilkarte unterstützt werden? Andere Karten kommen eigentlich kaum in Frage, denn alles, was bisher Schätzenswerthes geleistet worden ist, geht nicht über den Rahmen einer Gaukarte hinaus und ist nur da entstanden, wo an und für sich schon entweder durch Nachfrage oder durch Förderung der Gauverbände und Vereine das Unternehmen als ein gesichertes zu betrachten ist.

Unterziehen wir nun, was gegen und was für eine derartige Unterstützung der Mittelbach'schen Karte spricht und nehmen wir zuerst die sachlichen Einwände:

- die Verkürzung einzelner Profile,
- die Vernachlässigung der Straßentrümmungen,
- die Weglassung des Beiwerts.

(Diese Punkte sind in dem Berichte eingehend behandelt, da aber die Sportspreß die eingehendsten Artikel darüber gebracht hat, ist es nicht erforderlich das umfangreiche Material zu veröffentlichen.)

Ich wende mich nun zu persönlichen Einwänden:

Die Karte ist „Unionskarte“ genannt worden und vertrieben von Bundesmitgliedern deshalb bekämpft worden. Hierüber schweige ich lieber, denn ernsthaft ist dieser Punkt nicht zu behandeln.

Ferner könnte eingewendet werden, was aber meines Wissens nicht geschehen ist, die Karte ist eine Privatspeculation und ist ohne Zuthun des Bundes entstanden. Was geht es uns an, ob Herr Mittelbach Geschäfte macht? Wenn seine Sache gut ist, wird sie schon Käufer finden und sich bezahlt machen.

Das klingt ganz richtig, ist aber falsch. Herr Mittelbach ist ein Techniker und zwar ein tüchtiger Techniker und kein Speculant. Ein geriebener Speculant nimmt die Waare, wie er sie findet, pakt sie entsprechend an und jendet sie mit der nöthigen Reclame in alle Welt, nachdem er einen reichlichen Nutzen aufgeschlagen hat.

Dies thut Herr Mittelbach nicht, sondern er hat sich aus Liebe zur Sache daran gemacht, mit peinlicher Sorgfalt aus allem ihm zugänglichen Materiale etwas Einheitsliches und Brauchbares herzustellen und giebt es zu einem Preise ab, bei dem, wenn es gut geht, seine baaren Auslagen gedeckt werden können. Zur Zeit ist das noch lange nicht der Fall, selbst wenn die Subvention bewilligt wird, wie mir Herr Mittelbach in einem einfachen Rechenexempel nachgewiesen hat.

Prüfen wir nun die Punkte, welche für eine Unterstützung der Mittelbach'schen Karte sprechen und beginnen ebenfalls mit den sachlichen Gründen:

Jeder, der die Karte eingehend prüft, wird finden, daß ein ganz enormes Material und Sammelleiß in jeder einzelnen Section steckt. Der Gang der Arbeit ist der, daß zunächst Abschnitte der Reisekarte an die einzelnen Gausfahrwarte gesandt werden, um von denselben zu erfahren, welche Straßen dieselben aufgenommen wünschen. Die Antworten auf diese Anfragen erfolgen nun theils gar nicht, theils sehr dürftig, theils sehr eingehend und entgegenkommend. Das hierdurch erzielte Material wird gesichtet und von jeder der aufzunehmenden Straßen mit Hilfe der Meßtischblätter ein Längenprofil aufgetragen, welches nach Maßgabe der gemachten Notizen rectificirt wird. Dieses Längenprofil wird nach der Luftlinienentfernung verkürzt und im Maßstab von 1 : 150,000 in die Karte eingetragen. Dann kommt der Schriftzeichner und beschreibt alles sauber. Die Verkleinerung auf die halbe Größe geschieht photographisch. Die Selbstkosten für eine Section setzen sich also zusammen aus dem Ankauf der Meßtischblätter, der Reisetarten, der Zeichenarbeit und der Photographie und den Druck- und Papierkosten und kommen auf ca. 400 M. Rechnet man nun auch noch etwas für Reisen, Porti etc., so müssen etwa 800 Blatt von jeder Section abgesetzt sein, um überhaupt die Kosten zu decken. Was das bei der mäßigen Kaufkraft der Radfahrer sagen will, kann jeder Kundige beurtheilen.

Das ist umomehr zu bedauern, als das Material gut verarbeitet ist. Ich schwärme nicht für die Profilarte und hätte lieber ein anderes System gesehen, aber ich muß anerkennen, daß Herr Mittelbach uns in seiner Art etwas Tüchtiges und Brauchbares geboten hat. Die Brauchbarkeit liegt in verschiedenen Punkten, der Maßstab für eine Gesamtarte des Deutschen Reiches ist ein günstiger. Er ist hinreichend groß, um alles für den Tourenfahrer Wesentliche aufzunehmen und hinreichend klein, um die Blätter in mäßiger Größe halten zu können. Letzterer Umstand ist für den Gebrauch auf der Reise sehr wesentlich. Außerdem braucht der Radfahrer selbst zu einer großen Tour nur ein oder zwei, selten drei Blätter. Die Auswahl des Weges wird sehr leicht gemacht und die generelle Orientirung bleibt gewahrt. Ferner: Die Karte ist billig! Wenn ein Blatt mit dreifarbigem Druck und mit colorirten Landesgrenzen für eine Mark Ladenpreis geliefert wird, so kann man nicht mehr verlangen.

Es mangelt also nicht an sachlichen Gründen, die sich wahrscheinlich noch vermehren lassen werden.

Es giebt aber auch persönliche Gründe und zwar zwei wichtige:

Erstens: Herr Mittelbach hat den Muth gehabt, die Sache überhaupt anzufangen und hat auf eigenes Risiko das Unternehmen ganz gewaltig gefördert; er hat uns gezeigt, daß es möglich ist eine einheitliche Radfahrerkarte für Deutschland zu haben. Dies muß anerkannt werden.

Zweitens: Es sind ihm seitens unseres verehrten Bundesvorstandes Aussichten auf Hülfe gemacht worden; die Prüfung ergiebt, daß er sie nöthig hat und daß er ihrer würdig ist, also muß die, wenn auch bedingte Zusage eingelöst werden.

Aus den angeführten Gründen stelle ich den Antrag, die Commission wolle befehlen, den Vorstand zu ersuchen, dem Herrn Mittelbach unter folgenden Bedingungen für die bereits geleisteten Arbeiten an dem Kartenwerke den verfügbaren Zuschuß von 1000 M. zu gewähren und für das nächste Jahr eine weitere Beihilfe von 1500 M. in den Haushaltsplan einzustellen.

Herr Mittelbach überläßt dem Bundesvorstande 80 Freixemplare von jeder Section, welche erschienen ist. Dieselben sind bestimmt zum persönlichen Gebrauch der Vorstandsmitglieder sowie der Gausfahrwarte und anderen Personen, welche mit der Herstellung der Karte zu thun haben.

Herr Mittelbach verspricht, auf die Herstellung der neuen Sectionen event. neuen Auflagen der alten die denkbarste Sorgfalt zu verwenden und die Wünsche des Vorstandes und der Commission thunlichst zu berücksichtigen.

Der Vorstand wird den Gauverbänden je ein Exemplar der Karte zustellen und dieselben veranlassen, den Karten thätigste Hilfe und Empfehlung zu Theil werden zu lassen.

## Zweite Abtheilung.

Wie soll künftig die von Seiten des Bundes zu unterstützende Karte beschaffen sein, bezw. unter welchen Bedingungen soll Herr Mittelbach eine fernere Beihilfe in Aussicht gestellt werden?

Für die Sectionen, welche sich in Arbeit befinden, kann ich nur empfehlen, beim System zu bleiben und möglichst die geringsten Mängel zu vermeiden.

Für die neu aufzunehmenden Sectionen möchte ich aber empfehlen, da sich dieselben mehr auf das norddeutsche Tiefland beziehen, in welchem weniger langandauernde Steigungen vorkommen, die horizontale Projection beizubehalten und die Steigungen durch besondere Bezeichnungen zu charakterisiren.

Die Qualität der Wege muß in drei Bezeichnungen ausgedrückt werden: a. gut, b. mittel, c. schlecht. Wege und Wegstrecken, die überhaupt nicht gefahren werden können, fallen einfach aus oder können höchstens punkirt angegeben werden. Die Bezeichnungen sind so zu wählen, daß man aus schlecht mittel und mittel gut leicht einbessern kann.

Recht wichtig ist es, die Qualität des Weges in Städten und Dörfern besonders zu bezeichnen.

Ich würde empfehlen zu bezeichnen:  
gute Chaussee im Orte, keine Rinnen und andere Chicanen: Orte schwarz,  
mittlere Chaussee oder gutes Pflaster, leidlich fahrbar: Orte schraffirt,  
schlecht: Orte weiß.

Diese Bezeichnungen können auch zur Verstärkung der Qualitätsbezeichnung bei einzelnen dargestellten Häusern an der Straße angewandt werden.

Sollte der Kartenzeichner keine Auskünfte darüber erlangen können, so kann er kleine Städte etc. ruhig weiß lassen. In der Regel wird das stimmen und nachschraffiren kann jeder angenehm überraschte Besitzer leicht, ebenso wie er die Qualitätsbezeichnung der Wege zwischen den Ortschaften bessern kann.

Ferner muß auf der Karte jedes Wässerchen, welches ein Thälchen hat und welches die Straße kreuzt, aufgenommen werden, womöglich blau. Dies orientirt außerordentlich. Wenn dann noch die Eisenbahnen, Landesgrenzen, womöglich auch die gefährlichen Polizeigrenzen, Ortschaften und Straßenabzweigungen mit Höhenkanten aufgenommen sind und etwas Wald eingestreut ist, so fehlt meiner Ansicht nach nichts, was der fleißige Radfahrer von einer Karte in dem gegebenen Maßstabe verlangen kann.

Herr Mittelbach hat sich mir gegenüber bereit erklärt, die Karte in diesem Sinne zu bearbeiten und es würde sich wohl empfehlen, daß die Commission einstweilen als solche bestehen bleibt, um die ferneren Vorlagen des Herrn Mittelbach zu prüfen.

## Schluß.

Um einen Beschluß der Commission herbeizuführen, stelle ich folgende Fragen, die ich entweder kurz mit ja oder motivirt mit nein zu beantworten bitte:

- I. Soll dem Bundesvorstande empfohlen werden, Herrn Mittelbach die verfügbare Beihilfe von 1000 M. zu gewähren?
- II. Soll ferner empfohlen werden, in den nächsten Haushaltsplan eine weitere Beihilfe von 1500 M. einzusetzen?
- III. Soll die Kartencommission einstweilen bestehen bleiben, um weitere Vorlagen des Herrn Mittelbach zu prüfen?
- IV. Sind Sie mit den vorge schlagenen Bezeichnungen für die Karte des norddeutschen Tieflandes einverstanden? Mit dem Wunsche, daß das Werk der Commission gelingen möge, schreibe ich meinen etwas lang gerathenen Bericht und empfehle meine Ausführungen dem geneigten Wohlwollen meiner Herren Commissionscollegen.

Halle a. S., den 7. November 1890.

Hasse, Regierungs-Baumeister.

Die übrigen Herren der Kartencommission haben mit nicht genug zu rühmender Sorgfalt die Angelegenheit behandelt und theilweise sehr eingehende Referate geliefert. Wenn ich hier davon absehe, Auszüge daraus zu veröffent-

lichen, so thue ich dies einerseits mit Rücksicht darauf, daß die Herren mir nicht die Erlaubniß dazu erteilt haben, andererseits, weil die theilweise Veröffentlichung Mißdeutungen zulassen könnte. Es genügt, mitzutheilen, daß vollständige Einhelligkeit erzielt worden ist, namentlich nachdem die neue Probekarte des Herrn Mittelbach den Commissionsmitgliedern vorgelegt wurde.

Ich schreibe mit der Bitte an alle Sportsgegnossen, das Unternehmen des Herrn Mittelbach kräftig zu unterstützen, insbesondere bezieht sich dies auch auf Ertheilung von Auskünften über Wegeverhältnisse für die noch zu bearbeitenden, und Berichtigungen bei den fertigen Sectionen der Karte, und richte ich in meiner Eigenschaft als Bundesfahrwart an alle Gaus- und Ortsfahrwarte des Bundes das Ersuchen, das Kartenwerk als bundesseitig anerkannt und subventionirt durch gewissenhafte Ertheilung von Auskünften kräftig fördern zu wollen.

Halle a. S., den 10. März 1891.

Otto Kranig, Vorsitzender der Kartencommission.

Nachstehende Ausführungen des Herrn R. Mittelbach bringe ich hiermit noch zur allgemeinen Kenntniß:

Unterm 20. März sind von den für dieses Jahr zur Ausgabe gelangensollenden Theilen der Straßenprofilkarte die Sectionen 14 Schwerin, 15 Malchow, 16 Stettin, 24 Salzwedel, 25 Rathenow, 26 Berlin, 27 Meseritz, 34 Dessau, 35 Guben, 36 Glogau, 73 Schlettstadt dem Buchhandel übergeben worden.

Hierzu gestatte ich mir, den geehrten Sportscollegen Nachstehendes mitzutheilen:

In Folge mehrfach ausgesprochener Wünsche und weil es zur Zeit noch in manchen Gegenden an den genügenden Höhenmessungen mangelt, sollen die Sectionen 1-29, 34, 35, 36, 37 der norddeutschen Tiefebene und die Sectionen 30, 31, 38, 39, 46 und 47 von Rheinland und Westfalen nach einem anderen Princip bearbeitet werden. Die gebauten Straßen sind je nach ihrer Güte durch folgende vier Charaktere bezeichnet: — gut, — mittel, — schlecht, — unfahrbare Verbindungswege. Das Flußnetz ist blau, die Eisenbahnen, Höhenzahlen und Steigungsangaben roth gegeben. Um einen allgemeinen Charakter des Terrains auszudrücken, ist weiter eine braune geschummerte Verzögerung angewandt. Als Steigungsmerkmale sind Pfeile, stärker oder schwächer, je nach dem Grade der Steigung an den Straßen

## Vereinsnachrichten.

**Nachen.** Der Bicycle-Club Nachen veranstaltet am 26. April ein internationales Vereins-Touren- und Einzel-Wettfahren. Das Programm befindet sich in heutiger Nummer unter Ausföhrungen. Ausführliche Festprogramme versendet C. Eggersmann-Nachen.

**Afen.** Radfahrer-Verein von 1886. I. Vors. Carl Schütz; II. Vors. Dr. Weinert; Schriftf. August Eijen; Kass. Lehrer Prinke; I. Fahrw. Gustav Kirchhoff; II. Fahrw. Wilh. Hampe. Jahrabende alle Freitag 8½ Uhr im „Schwarzen Bär“. Sportscollegen sind stets willkommen.

**Artern.** Radfahrer-Verein. Reinhold Tettenborn, Vors.; Paul Thieme, Schriftf. und Kass.; Paul Horenburg, Fahrw. Briefe und Sendungen sind an Reinhold Tettenborn zu richten. Versammlungen finden regelmäßig Mittwoch Abend 8½ Uhr im Bundeslocale „Gasthof zum goldnen Anker“, statt. Gäste herzlich willkommen.

**Berlin.** Radf.-Verein Wanderer. Generalversammlung, 5. März d. J. Es wurden gewählt die Herren: Paul Kuhn, I. Vors.; Reinhold Koch, Schriftf., N. Linienstr. 134; Franz Groll, I. Fahrw.; Arthur Heilmann, II. Fahrw. und Zeugw. Zusammenkünfte finden Donnerstags, Abends 9½ Uhr, im Brandenburger Hause, statt. Stammtisch: Jeden Sonntag Abend 8 Uhr ebendasselbst. Schriftstücke bitten wir an den Schriftführer zu richten.

angebracht. Ich bin nach verschiedenen Proben und nach Besprechung mit Mitgliedern der Kartencommission des Deutschen Radfahrerbundes und der Allgemeinen Radfahrer-Union bei der angezeichneten Bezeichnung. Eine vollständig correcte Wiedergabe der Steigung nach Procenten oder Graden war nicht durchführbar, da bei dem größten Theile Norddeutschlands entsprechende officielle Angaben noch fehlen. Geringe Steigungen sind weggelassen, lassen sich aber aus der Terrainzeichnung leicht erkennen.

Die Markirung der Straßenzeiten erfolgte nach Angaben der Gausfahrwarte, sowie von ortskundigen Vereinsvorständen des Deutschen Radfahrerbundes und Consuln der Allgem. Radfahrer-Union. Ich darf somit hoffen, daß die Karte in dieser Beziehung das Zutreffendste ist, was bis jetzt in der Radfahrer-Kartenliteratur aufzuweisen sein wird.

Zwar dürfte, da die Bezeichnung der Straßengüten stets individueller Natur ist, es vorkommen, daß gute Straßen von Fahrern, die aus Gegenden kommen, welche ausgezeichnete Straßen aufweisen, wie z. B. Sachsen, als weniger gut bezeichnet werden. Doch ist dieser Mangel nur dann vollständig zu beseitigen, wenn diejenigen Sportscollegen, die bei ihren Touren ausgedehnte Ländertheile berühren, ihre Erfahrungen mir mittheilen. Es wird dann in späterer Zeit eine vollständig gleichmäßige Klassificirung möglich sein.

Die Sectionen des Berglandes sind nach wie vor im reinen Profilsystem gezeichnet und hoffe ich auf diese Weise den Freunden dieser Darstellungsweise gerecht geworden zu sein.

Zum Schluß spreche ich allen Sportscollegen, welche bis jetzt durch ihre Mitarbeit die gemeinschaftliche Sache unterstützen, den herzlichsten Dank aus und richte an alle übrigen Herren die Bitte, das für mich so überaus große Opfer an Zeit und Geld erfordernde Werk einer wohlwollenden Kritik zu unterziehen und etwa entdeckte Mängel mir anzuzeigen, damit bei neuen Auflagen diese vermieden werden.

Köpschenbroda, Sachsen, am 20. März 1891.

Mit sportlichem All Heil  
R. Mittelbach, Topograph.

Der Preis der Karten ist: pro Section aufgezogen in Karton 1.50 M., unaufgezogen 1 M.

Jede Buchhandlung liefert dieselben unter dem Namen „Deutsche Straßenprofilkarte für Radfahrer“. Directe Zusendung kann nur gegen Nachnahme oder Einsendung des Betrages erfolgen.

**Breslau.** Am 28. Februar cr. feierte der Radfahrer-Verein „Bratislavia“ im Saale des Schießwerders sein erstes Stiftungsfest. Ein zahlreiches Publicum war den Einladungen zu demselben gefolgt. Ein von 20 Mitgliedern unter Beisein des Vereinsbanners mit Eleganz ausgeführter Begrüßungsreigen eröffnete das Programm, und einen erhebenden Eindruck machte es, als die Fahrer auf Commando abtasteten und in zwei Reihen gegenseitig Spalter bildend, den von einer Dame gesprochenen Prolog entgegennahmen. Ein vom II. Vorsitzenden des Vereins componirt Marsch für Männerchor (mit Orchesterbegleitung), „Bratislavia-Marsch“, wurde von 12 Mitgliedern zum Vortrag gebracht und fand dieser, ebenso auch die anderen gesungenen Nummern des Programms, die wohlverdiente Anerkennung. Obgleich der Verein beim Arrangement dieses Festes darauf gesehen hatte, möglichst viel Zeit zu erhalten, um auch den tanztiebenden Gästen mehr Rechnung tragen zu können, so mußte doch den vielseitigen Wünschen entsprochen werden und eine Mover-Quadrille, ausgeführt von 8 Herren, sowie das Phantasiaefahren von den Herren Babst, Pradel, Scholz, welche beide Nummern einem großen Theil der Gesellschaft vom Gala-Radfahr-Fest vom 3. Januar cr. noch in guter Erinnerung standen, als Einlage zur Wiederholung gelangen. In tadelloser, musterhafter Weise kamen auch diese beiden Pöcen wieder zur Ausführung. Mit einer Polonaise von über 300 Paaren wurde der Tanz eröffnet, welchem ein großer Theil weit in den Morgen hinein huldigte. Der

schaftlich Mittagessen, à Couvert 1.50 M ohne Weingang. 1 1/2 Uhr gemeinschaftlicher Spaziergang durch den herrlich schönen Mustauer Park. Wegen hinreichender und guter Verpflegung für Mittagessen in Mustau erlaube ich die Herren Ortsfahrern, die Zahl der Teilnehmer bis spätestens den 30. d. M. mitzuteilen. Bundesgenossen aus den Nachbargauen lade ich gleichzeitig freundlichst ein. Zur Teilnahme an dieser wie an allen weiteren Gausfahrten sind nur Bundesmitglieder berechtigt und als Ausweis nur die Bundesmitgliedskarte maßgebend. Mit kameradschaftlichem All Heil  
Röhrig, Gausfahrw.

**Gau 24. Breslau.** Der Frühjahrsgautag findet am Sonntag, den 24. Mai d. J., in Brieg statt. Anträge für denselben und die Namen der Gau-Ausschuss-Mitglieder bitte ich mir bis spätestens den 3. Mai d. J. einzusenden, nach diesem Termin eingehende Anträge und Meldungen können nicht mehr berücksichtigt werden. Das nähere Programm und die vorläufige Tagesordnung werden in nächster Nummer der Bundeszeitung bekannt gemacht werden. Mit All Heil!  
G. Teinert, Vors., Ohlauufer 7.

**Gau 26. Frankfurt a. O.** Der erste diesjährige Gautag findet laut Beschluß des Hauptgautages am 3. Mai cr. in Schwiebus statt und werden die Herren Mitglieder hierzu freundlichst eingeladen. Tagesordnung: 1) Wahl zweier Delegierten, sowie Stellvertreter zum Bundestage, 2) Wahl eines Mitgliedes zum engeren Bundesausschuss, 3) Bestimmung des Ortes zur Abhaltung des Haupt-Gautages, 4) Anträge, welche bis spätestens am 25. April cr. an den Unterzeichner einreichen sind; auch werden die Vereine ersucht, die Ausschussmitglieder bis zu diesem Tage anzumelden. Der Radfahrer-Verein Schwiebus hat die Festlichkeiten übernommen und nachstehendes Programm aufgestellt: Sonnabend, den 2. Mai, Abends, Zusammenkunft im Bundeshotel Fischer. Sonntag, den 3. Mai, Vormittags bis 11 Uhr Einholung und Empfang der Gäste, von 11 Uhr ab Frühstücken und Gau-Ausschuss-Sitzung in der „Flora“, Mittags 1—3 Uhr gemeinsame Tafel im Bundeshotel, sodann Corso nach Johannisthal, Abends 8 Uhr Tanzkränzchen im Schützenhause. Festkarten zum Preise von 2 M für Mittagessen etc. sind von dem Schriftführer Grimm in Schwiebus zu beziehen. Da die Schwiebuser Kameraden alles anbieten werden, um uns recht genussreiche und fröhliche Stunden zu verschaffen, so richte ich an die Herren Gaumitglieder die Bitte, durch recht zahlreiches Erscheinen zum Gelingen des Festes beizutragen.  
H. Fursch, Gauschritführer.

**Gau 26. Frankfurt a. O.** Seit der Abhaltung unseres letzten Hauptgautages hat sich auf dem Fahrweggebiete insofern ein großer Umschwung vollzogen, als in neuerer Zeit Räder mit sogenannten Cushion- oder Polsterreifen in den Handel gebracht werden. Von den großen

Vorteilen, welche diese Räder den anderen mit Hartgummireifen gegenüber haben, sind schon mehrfach Proben abgelegt und in dem Bundesorgan veröffentlicht und beleuchtet worden. So sehr diese Neuerung mit Freuden zu begrüßen ist, bedingt es aber auch bei Prämierung 12- und 24stündiger Tagestouren mit ganz anderen Zahlen zu rechnen. Auch in unserem Gau sind schon derartige neue Räder im Gebrauch, so daß ich mich veranlaßt fühle, zum nächsten Gautage den Antrag einzubringen, die bei Prämierungen von 12- und 24stündigen Tagestouren bedingte Kilometerzahl auf ein- und zweisitzigen Zweirädern mit Polsterreifen vorläufig um 20 bzw. 25 Kilometer, bei Dreirädern um 15 Kilometer zu erhöhen. Fahrern mit diesen neuen Rädern würde es ein leichtes sein, 12- oder 24stündige Tagestouren mit 175 bzw. 225 Kilometer zu schaffen und wäre demnach als außerordentliche Leistung nicht anzusehen. Es sollen nur wirkliche Leistungen die Anerkennung des Gaus finden, weshalb ich es für gerechtfertigt halte, den anderen Fahrern gegenüber, welche Räder mit Hartgummireifen benutzen, diesen Antrag einzubringen und der Gau-Versammlung zur Annahme zu empfehlen. Ich bitte die verehrten Vereinsvorstände ihre Delegierten zu bevollmächtigen, dementsprechend zu stimmen. Mit sportlichem All Heil  
Paul Plesse, Gausfahrwart.

**Gau 29. Danzig.** Der erste diesjährige Gautag findet am 10. Mai cr. als außerordentlicher Hauptgautag in Marienburg statt. Anfang 10 Uhr und bitten wir von nachstehender Tagesordnung Kenntnis zu nehmen. 1) Wahl des Gauschritführers für die Einzelfahrer; 2) Wahl des Schriftführers an Stelle des ausgeschiedenen Herrn G. Schütz, Danzig; 3) Abänderung der Gausatzungen; 4) Abänderung der Gausfahrordnung event. Wahl eines zweiten Gausfahrwarts; 5) Feststellung des zweiten Gautages; 6) Feststellung der Gausouren; 7) Wahl von zwei Bundesauschussmitgliedern nebst Stellvertretern; 8) Wahl des Sportsauschussmitgliedes; 9) Erledigung etwaiger Anträge. Die verehrlichen Vereine werden gebeten, die für das ganze Geschäftsjahr zu wählenden Gauschritführer nebst Stellvertretern dem I. Vorsitzenden des Gaus bis zum 26. April cr. aufzugeben. Ebenso sind bis zu diesem Termine bei demselben etwaige Anträge schriftlich einzureichen.  
Der Vorstand. Ed. Eschenbach, I. Vors.

**Gau 31. Kiel (Schleswig).** Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung, betreffend den am 3. Mai cr. in Rendsburg abzuhaltenden Gautag, erfolgt in Anlaß Schreibens des Rendsburger R. V. vom 28. März 1891 nachstehend eine Ergänzung des Programms: 1) Corso mit Musik; 2) im Anschlusse hieran Ausflug nach Nobiskrug zur Besichtigung der Canalbauten; 3) Abends Kränzchen im Apolloaal (E. Lemke).

S. J. Drens, Vors. Hagemann, Schriftf.

## Sind die Pneumatischen und Cushion-Reifen zu unseren Rennen zuzulassen?

Mit nicht geringer Verwunderung lasen wir kürzlich in der Ausschreibung eines Rennvereins: „Pneumatische Reifen sind von der Teilnahme am Rennen ausgeschlossen“. Wir würden mit einem Kopfschütteln über diese eigenartige Ansicht hinweggegangen sein, wenn wir nicht befürchteten, daß dieser Fehler auch anderweitig gemacht werden könne. Was liegt näher, als daß Viele, die sich nicht in den Besitz von Rädern mit neuen Reifen setzen können oder wollen, verlangen, daß Andere sich dieser Verbesserungen ebenfalls nicht bedienen. Es mögen jetzt 7 Jahre

Ist inzwischen leider geschehen. D. B.

her sein, als in einem unserer größten und durch seine gegenwärtig weltberühmten Rennfahrer wohlbekannten Gauen der Beschluß gefaßt wurde, Rennmaschinen von Gaurennen auszuschließen, da diese Räder den gewöhnlichen überlegen seien und nicht jeder sich ein Rennrad anschaffen könne. Sicherlich würde man damals Rennmaschinen von allen Wettfahrten ausgeschlossen haben, wenn der Gau über die anderen Wettfahrten, welche von einem Club veranstaltet wurden, hätte bestimmen dürfen. In jener Zeit waren die Rennmaschinen ebenso selten, wie augenblicklich die Cushion und Pneumatischen Räder es sind. Zum Glück für Deutschlands Rennsport brach sich aber

bald die einzig richtige Auffassung — für offene Rennen beste Räder — Bahn, und immer mehr entwickelte sich unser deutscher Sport. Die Zeiten, wo ein Hale, ein ganz mittelmäßiger englischer Kenner, sich auf deutschen Bahnen die ersten Preise und sogar die europäische Meisterschaft spielend holte, sind vorüber. Heute beherrschen unsere Fahrer die deutschen Rennbahnen, und daß seit 3 Jahren die europäischen Zwei- und Dreirad-Meisterschaften in ununterbrochener Reihenfolge, gegen beste Kräfte des Auslandes von Deutschen errungen wurden, danken wir in erster Linie der gesunden und richtigen Entwicklung unseres Sports. Wo wären wir hingekommen, wenn wir uns gegen alle Neuerungen engherzig verschließen wollten, wie es jetzt ein Theil unserer Sportsgenossen zu thun beabsichtigt. Wir würden vom Auslande als Krähwinkler verlacht und verspottet werden, und niemals wären wir zu dem erhabenen Ziele gelangt, daß in edelstem aller Wettstreite ein Deutscher — unser Lehr — die Palme des Siegers in dem Vaterlande des Sports, in Alt-England, über die gefürchtetsten Kämpen des Inselreiches, über einen Osmond, einen Synner, einen Jilston, davon getragen hätte.

Es ist die schlechteste Politik, sich gegen Neuerungen engherzig zu verschließen. Wohl können wir auf zwei oder drei Jahre die neuen Räder von unseren Rennbahnen zurückweisen, aber dann werden die Verbesserungen sich selbst den verweigerten Eingang erzwingen. Inzwischen wird aber der Stillstand bzw. Rückschritt des deutschen Sports ein so gewaltiger sein, daß es mehrerer Jahre bedarf, bis wir nur die jetzt innehabende Stellung unter den sporttreibenden Völkern wieder einnehmen, geschweige denn von einem Fortschritt reden können.

Es liegt in der Natur eines jeden Sports, sei er Rudern, Schießen, Radfahren oder welcher Art, daß er seine eigentliche Vollkommenheit durch den Wettbewerb erhält. Ohne Rennen wäre man wahrlich nicht so schnell dazu gekommen, so leichte und doch

so haltbare Räder zu bauen, wie es heute der Fall ist; unzählige Verbesserungen an unseren Tourenmaschinen verdanken wir dem Rennsport. Es ist unvergleichbar schwieriger, ein gutes Rennrad als eine Straßenmaschine zu bauen und wer die erstere fertigstellt, dem kann man getrost den Bau der letzteren überlassen.

Mit demselben Rechte, wie man heute versucht die neuen Gummiringe auszuschließen, hätte man vor Jahren die Safetys bei den Niederradrennen nicht zulassen dürfen, da doch die Kangaoros in jener Zeit allein im Gebrauche waren.

Wenn wir die Pneumatics von unseren Rennen zurückweisen, so verlieren diese jeden Anspruch auf internationale Bedeutung. Es wird keinem Ausländer einfallen, sich an deutschen Wettfahrten zu beteiligen und unseren Bestimmungen gemäß mit veralteten Rädern den Kampf aufzunehmen.

Unsere Zeiten und Leistungen auf der Rennbahn und Landstraße, die ohnehin schon ganz erheblich gegen diejenigen Englands zurückstehen, würden bald nicht mehr der Mühe lohnen aufgezeichnet zu werden, denn es ist besser dieselben nicht verzeichnet als auf den letzten Platz gestellt zu sehen.

Unsere europäischen Meisterschaften, zur Zeit der Stolz und die Freude jedes deutschen Sportsgenossen, sie würden fürderhin ein Rennen für altersschwache Räder sein und man könnte dann vielleicht noch in Betracht ziehen, ob man nicht die Kangaoros und Boneshaker selbigen Angedenkens mit entsprechenden Vorgaben bedacht in den Wettstreit ziehen soll.

Noch ist es Zeit die richtige Bahn zu beschreiten und den Kampf gegen das Ausland mit den besten Waffen aufzunehmen, unseren Sport durch Zuziehung des besten Materials zu fördern und zu vervollkommen, und wir erwarten, daß sich unsere Rennvereine wohlbewußt sind, daß sie in diesem Augenblicke nicht zweifeln können, sondern mit uns einstimmen in die Losung für

„Beste Fahrer, beste Räder“.

## Eine plumpe Verdächtigung.

Die Sportzeitung „Stahlrad“ veröffentlichte an der Leitstelle einen Artikel, dessen Inhalt Angriffe gegen unseren Bundesausschuss, Verdächtigungen der Mitglieder unserer obersten Bundesbehörden und eine über die Grenzen sachlicher Kritik hinausgehende Herabsetzung des Bundes und seiner Einrichtungen brachte, — da sich die Ausfälle gegen die höchste Bundesbehörde, gegen Träger von Ehrenämtern in unserem Bunde und gegen den Bund selbst richteten, außerdem darauf berechnet schienen, Mißtrauen und Unzufriedenheit in die Kreise der Bundesmitglieder zu säen, hielt ich es für meine Pflicht, diesen Auslassungen näher zu treten und unberechtigte Angriffe auf das entschiedenste zu widerlegen.

Dieser Pflicht habe ich dadurch zu genügen gesucht, daß ich in unserer Bundeszeitung vom 15. März Seite 131 einen „Angriffe gegen den Bund“ überschriebenen Artikel erscheinen ließ, in welchem ich durch einfache Darlegung der tatsächlichen Verhältnisse in unserem Bunde die Verdächtigungen und Ausfälle gegen den Bund und seine Behörden widerlegt zu haben glaube; daraufhin brachte das „Stahlrad“ eine Entgegnung, welche meine Auseinandersetzungen entkräften sollte, dieselben jedoch in allen Theilen nur bestätigte. — Obgleich nun in diesem mit Theoph. Weber unterzeichneten Artikel abermals unwahre Thatfachen und falsche Zahlen als Kampfmittel benutzt werden, halte ich eine Entgegnung oder Berichtigung für überflüssig, da jedes vorurtheilsfreie, unbefangene und über unsere Bundesverhältnisse nur einigermaßen orientirte Bundesmitglied meinen Darlegungen beipflichten wird.

Herr Theoph. Weber hat nun aber in seinem Neuesten seine Kampfweise geändert und glaubt dadurch besser zu seinem wahrscheinlich von vornherein ins Auge gefaßten Endziel zu gelangen, daß er seine Angriffe direct gegen meine Person wendet und die Lauterkeit meiner Absichten verdächtigt; ich würde auch dazu schweigen

können, da meine nahezu achtjährige, aufopfernde und selbstlose Wirksamkeit für den Bund und seine Interessen genügend bekannt sind, Herr Theoph. Weber greift nun aber, um mich in den Augen der Bundesmitglieder herabzusetzen und mich der Achtung meiner Sportskameraden zu berauben, zu dem äußersten Mittel, indem er meine Ehrenhaftigkeit in Zweifel stellt.

Zu einem derartigen Beginnen kann und darf ich nicht schweigen, ich werde mich jedoch darauf beschränken, die Verläumdungen durch einfache Zahlen zu widerlegen.

Die Sache ist folgende: Herr Theophil Weber hat die Bundesvorstands- und Ausschussmitglieder beschuldigt, übertriebene Reisespesen zu den Bundestagen aus der Bundeskasse zu erheben und dies mit der hässlichen Bemerkung gethan: „Dazu kommen wohl noch je M 150 bis 300 Reisespesen zu den Bundestagen für die Bundesvorstands- und Ausschussmitglieder“; diese Beschuldigung wurde von mir auf das entschiedenste mit dem Bemerkten zurückgewiesen, daß die Liquidationen stets so mäßig als thunlich und den Verhältnissen entsprechend gestellt seien, nur für Wien wären in vereinzelt Fällen unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse etwas höhere Vergütungen nöthig geworden. (Siehe Bundeszeitung vom 15. Mai unter „Angriffe gegen den Bund“, Seite 133.)

In Bezug hierauf bringt nun Herr Theophil Weber in seinem jüngsten Artikel wörtlich die Bemerkung:

Der Herr Bundesvorsitzende selbst fühlt sich veranlaßt, die Höhe dieser Unkosten, von deren Existenz die meisten Bundesmitglieder keine Ahnung haben, zu rechtfertigen, dies giebt allerdings zu denken. Unseres Wissens bekommt, und dies sei hier bemerkt, der Herr Bundes-Vorsitzende etwa 300 M., die übrigen Herren vom Vorstande u. die auf Kosten des Bundes die Bundestage besuchen, 150—250 M.

Berufen diese Angaben einerseits auf Unwahrheit, so wird die Vorführung dieser fälschlichen Angaben durch die vorausgeschickte Bemerkung: „der Herr Bundes-Vorsitzende selbst fühlt sich“ u. sowie durch die Hinzufügung: „dies giebt allerdings zu denken“, zu einer geradezu empörenden Verdächtigung.

Ich wähle den einfachsten Weg, diesen unlauteeren Erdichtungen entgegenzutreten, indem ich die thatsächlichen Beträge, welche ich der Bundeskasse für Reisespesen zu den Bundestagen berechnet habe, zahlenmäßig anführe. — Die Bundestagsreisen fallen für mich speciell in zwei Theile, einerseits kommt die Hin- und Rückfahrt zum Congressorte und der nahezu achtägige Aufenthalt in der Feststadt in Betracht, andererseits der Umstand, daß nach den anstrengenden und aufreibenden Arbeiten und Repräsentationen fast jedesmal eine kürzere oder längere Erholungsreise für mich dringend notwendig wird, wenn ich nicht außer Zeit und Mühe auch noch meine Gesundheit dem Bundesdienst zum Opfer bringen will, dazu kommt, daß in den letzten Jahren bei meinem vorgerückten Alter eine treue Reisebegleitung für mich unerlässlich wurde, da die geforderten Anstrengungen, wenn ich allein reiste, manche Gefahren für mein Befinden herbeiführen konnten.

Die Bundestagsreisen gestalteten sich unter diesen Umständen ziemlich kostspielig und war es eine etwas schwierige Aufgabe, die jedesmal aufgelaufenen Gesamtkosten so von einander zu trennen, daß ich es vor meinem Rechtlichkeitsgefühl und vor dem Bunde in jedem einzelnen Falle verantworten konnte. — Ob ich mich nun irgend eines Verstoßes gegen Recht und Billigkeit wider die Bundesinteressen schuldig gemacht habe, wie dies Herr Theophil Weber durch seine Verdächtigungen zu beweisen versucht, das möge nach endstehender Zusammenstellung dem Urtheile jedes unbefangenen Bundesmitgliedes überlassen bleiben.

Auf Grund meiner vorhandenen Kassenbücher über Privat-Einnahmen und Ausgaben und der Beläge in den Bundesacten greife ich bis zum Jahre 1887, dem Bundestage in Frankfurt a. M., zurück und glaube damit genügendes Material zur Beurtheilung meiner Handlungsweise zu geben.

1887. Die Bundestagsreise nach Frankfurt umfaßte 7 Tage im Dienste des Bundes und 10 Tage für eine nothwendig gewordene Erholungsreise, die Gesamtkosten beliefen sich auf M 420.50 davon berechnete ich dem Bunde M 120.50 und trug auf eigene Kosten für meinen Aufenthalt in der Schweiz „ 300.— M 420.50

1888. Die Bundestagsreise nach Wien umfaßte 10 Tage im Dienste des Bundes und 3 Tage für einen Abstecher nach Budapest, welcher auf Einladung der dortigen Vereine unternommen wurde. — Die Gesamtkosten beliefen sich auf „ 405.50 davon berechnete ich dem Bunde einschließlich verschiedener Baarauslagen für 2 Kaiserdepeschen, Votenlöhne und Honorare an Bedienstete „ 300.— wobei außerdem, in Anbetracht der großen Entfernungen der Veranstaltungsorte, die theuren Fiaferkosten und ein sieben tägiger Aufenthalt in einem Wiener Hotel zu berücksichtigen sind. „ 105.50 Für den Abstecher nach Budapest übernahm ich auf eigene Kosten „ 405.50

1889. Die Bundestagsreise nach Hamburg dehnte sich auf 15 Tage aus und fand in Begleitung statt, der Bundesdienst nebst Hin- und Rückreise umfaßte 7, eine nothwendig gewordene Erholungsreise 8 Tage. — Die Gesamtkosten beliefen sich auf „ 490.— Davon berechnete ich dem Bunde „ 130.— und übernahm auf eigene Kosten für meine Begleitung und eine Reise nach Sylt „ 360.— M 490.—

1890. Die Bundestagsreise nach München umfaßte 10 Tage und fand ebenfalls in Begleitung statt, der Bundesdienst nebst Hin- und Rückreise nahm 8 Tage, ein Abstecher nach Oberammergau 2 Tage in Anspruch; — die Gesamtkosten beliefen sich auf „ 375.— davon berechnete ich dem Bunde „ 190.— und übernahm für meine Begleitung und den zweitägigen Abstecher auf eigene Kosten „ 185.— M 375.—

Somit wurde von mir für die letzten 4 Bundestage dem Bunde berechnet M 740.50 Während ich die durch den Bundesdienst für mich nothwendig gewordenen Erholungsreisen nebst Begleitung und den im Bundesinteresse unternommenen Abstecher nach Budapest auf eigene Kosten übernahm „ 950.50 M 1691.—

Einen besseren Beweis für die Grundlosigkeit der Weber'schen Verdächtigungen kann kaum erbracht werden und erfüllt es mich mit schmerzlichen Bedauern, daß der I. Bundesvorsitzende des immer herrlicher gedeihenden Deutschen Radfahrer-Bundes nach achtjähriger aufopfernder Wirksamkeit noch genöthigt ist, gegen derartige plumpe Verdächtigungen Abwehr schaffen zu müssen.

Vorstehende Abwehr gegen Weber'sche Verdächtigungen wurde bereits sofort nach Erscheinen des betr. Artikels einer größeren Zahl der Bundesmitglieder zugestellt, um einer empörenden Machination ohne Zeitverlust entgegen zu treten, damit jedoch sämtliche Bundesmitglieder davon Kenntniß erlangen, geschieht die Veröffentlichung durch die heutige Bundeszeitung.

Für die mir bereits zahlreich zugegangenen brieflichen und telegraphischen Versicherungen unbeeinträchtigten Vertrauens allen Abwesenden herzlichsten Dank, in Betreff der mehrfach hinzugesügten Bemerkung, daß es einer Weber'schen Verdächtigung gegenüber einer Rechtfertigung meinerseits nicht bedurft hätte, sei darauf hingewiesen, daß die Machinationen gegen den Bund und dessen Vorsitzenden nicht für die wohl überwiegende Zahl treubewährter Bundesmitglieder, sondern für die etwa schwankenden oder noch nicht über die Bundesverhältnisse genügend orientirten Bundes-Angehörigen und für solche, die sich vielleicht um die Bundes-Mitgliedschaft bewerben wollen, berechnet zu sein scheinen.

Carl Hindenburg.

## Zu unserem Bundestage.

### Die Hauptstüngen.

Ist der Corso der imposante Abglanz unserer Bundesfeste, so bleibt unstrittig die Sitzung der Abgeordneten der reelle Kern der Zusammenkunft der Bundesgenossen.

Sobald man über eine gewisse Anzahl von Vertretern einer Konferenz einig ist, tritt — behufs schneller und sachgemäßer Erledigung der Geschäftsaufträge — eine zweckmäßige Platz- und Anordnungsfrage in den Vordergrund; diese Frage wird brennender bei dem progressiven Ausbau unseres Bundes.

Bei der Bekämpfung des bekannten decimirenden Antrages des Gau 4 (für angef. 200 Gaumitglieder ein Bundesauschussmitglied) führte man im Allgemeinen mehr die minder richtige Aufgabe einer Repräsentation en masse, als das allein richtige Mäßigkeitsprincip der Delegirtenrichtung ins Feld; der Antrag fiel leider — „die Räume wachsen, es dehnt sich das Haus!“ Der wohlmeinende Antragvertheidiger wies — außer der Andeutung des bedeutenden pecuniären Vortheils — auf die mehr und mehr zunehmende Schwierigkeit der Leitung der Hauptverhandlungen hin.

Obwohl ich bei der bekannten Tüchtigkeit unseres ersten Präsidenten der Bundesversammlungen weniger die Möglichkeit einer guten Leitung bezweifeln will, so möchte ich vielmehr die aus unzureichender Anordnung der Delegirten im Sitzungssaale resultirenden Un- und Mißstände zu beklagen mir erlauben.

Eine innerhalb des Sitzungssaales unserer Bundeshauptversammlung nach streng deutsch-parlamentarischen Regeln getroffene Anordnung dürfte mit großem Nutzen zur Anwendung kommen; ich möchte mit dieser vagen Andeutung, Gott behüte! allerdings nicht etwa an die Möglichkeit einer ungeligen Fraktionszerpflitterung mahnen, aber zu äußern mir gestatten: Sätzen die Bundesdelegirten wohl geordnet, z. B.

nach den (aufeinanderfolgenden) Nummern der eigens angebrachten Gantafeln, oder wären selbige durch irgend eine Anordnung zweckmäßig eingereiht, so dürfte der Segen einer derartigen Reform nicht ausbleiben.

Es ist zwar die Reduction eines großen auf einen kleinen Maßstab mathematisch leicht, aber moralisch schwer, und doch hängt dies oft — so auch hier — von einem den Umständen angepaßten Maßstabe ab.

Wenn auch ein Millionensegel nicht grade nothwendig ist, um die peinlichen Anstrengungen zur zweifelhaften Aenderung wenig bedeutender Paragraphen zu verteidigen, so dürfte doch eine den parlamentarischen Regeln angemessene Verbesserung bei Beratungen wichtiger Anträge echt sportlicher Natur von großem Vortheil sein.

Bei Besprechung sportlicher Einrichtungen, wobei einzelne Gegenden bezw. Gauverbände ganz besonders interessiert sind, dürfte es von Wichtigkeit sein, wenn man gleichsam genöthigt wäre, auf dem — gekennzeichneten — Platze zu sein!

Wenn andernfalls ein Redner dem Schriftführer sich meldet, so könnte bei angemessener Kenntlichmachung der Plätze auch hinter dem betreffenden Namen der entsprechende Gau leicht vermerkt werden, so daß im Protokoll eine absolute irige Namensangabe der betr. Sprecher leichter zu vermeiden wäre.

Wenn ein gewisses Durcheinander der Hauptverhandlungen mit dem decimalen Zuwachs der Bundestheilnehmer wächst, so werden die wohlbewährten alten Parlamentarier — denen unser verehrte Vorsitzende leztthin ein diesbezüglich hohes Lob spendete — den Verhandlungen bald topschüttelnd fern bleiben. Als Beweis führe ich die bekannte Beschwerde eines Delegirten am zweiten Sitzungstage in München — „daß man mit unangenehmen Gefühlen aus der Sitzung geht“ — an. Derselbe Redner sagte weiter: „Ich habe

# Auf dem Hochrade durch Oesterreich, Italien, die Schweiz u. Deutschland.\*)

Von S. Kerger, Mitglied vom Radfahrer-Club „Hannover von 1885“.

Dat.	km	Orts-Verzeichniß	Dat.	km	Orts-Verzeichniß	Dat.	km	Orts-Verzeichniß	Dat.	km	Orts-Verzeichniß
Aug. 13.		Hannover	Aug. 31.		Krieglach	Sept. 23.		Albano	Octb. 31.		St. Wendel
		Beine			Kindberg			Beletri			Birkenfeld
	61	Bechelde			Kapfenberg			Cisterna			Oberstein
		Braunschweig		100	Frohnleiten		120	Terracina			Fischbach
14.		Königsutter			Graz			Zondi			Kirn
		Helmstedt	Sept. 1.		Wilden		24.	Tri		100	Sobernheim
		Erleben			Spiefeld			Mola			Kreuznach
		Morsleben			Marburg a. Drau			Trajetta			Laubenheim
		Eichenbarleben			Windisch-Feistritz			Sessa	Novb. 1.		Bingen
	83	Magdeburg		127	Gannobitz		145	Capua			Rüdesheim
15.		Schönebeck			Gilli			Napoli (Neapel)			Niederwald
		Gr. Salze		2.	Franz	Octb. 2.—		Napoli (Neapel)			Bingen
		Förderstedt			Laibach		5.	per Schiff			Bacharach
		Bernburg		128	Oberlaibach			Genua		68,2	St. Goar
		Könnern			Ndelsberg		7.	Borgo		2.	Koblenz
16.	86	Halle a. Saale		3.	Präwald		30				Andernach
		Schleibitz			Sessana			Serravalle		2.	Remagen
		Leipzig		52	Trieft		8.	Billaveria		60,4	Bonn
		Proßheida			Monsalcone			Tortona			
		Borna		6.	Strassoldo			Boghera		3.	Brühl
	78	Altenburg			Alvisopoli			Pavia		26,2	Cöln
17.		Chemnitz			Blasaglia			Bianco			
	50				Motta		130	Milano (Maild.)		4.	Neuß
18.		Fischa		140,5	Ponte de Piave					46,3	Düsseldorf
		Deberan			St. Biagio		10.	Commo			Uerdingen
		Oberjöhna		7.	Treviso			Chiasso		5.	Berberg
		Tharandt			Mogliano		73	Capolage		26	Crefeld
		Pottschappel			Mejre			Lugano			
	71,1	Dresden		42	Benediq		11.	Agno		6.	Hochfeld
22.		Dohna			Mejre			Birrico			Duisburg
		Glashütte		9.	Padova			Bellinzona			Mühlheim
		Milckenthürmchen			Bicenze			Biaszo			Essen
		Graupen			Montesallo			Faido		54	Gelsenkirchen
		Leptitz			St. Martino		82,5	Nirolo (Tunn.)			Schalte
		Lobositz		113	Berona			Göschenen/15 km		8.	Bochum
	101	Thereseinstadt			Villa Franca		12.	Waffen			Dortmund
23.		Dogau		43	Mantua			Amsteg			Lünen
		Beltruf			St. Benedetti			Altdorf			Camen
		Brag		11.	Bo			Füllen		83,5	Hamm
	92	Lavry			Modena			Brunnen			Beckum
24.		Beneschau			Castel-Franca			Schwyz		9.	Wiedenbrüd
25.	20			108	Bologna			Arth. Goldau			Bielefeld
		Bystric			Bergato			Küfnacht			Herford
		Botic			Porretta		147,5	Meggen			Dehnhausen
		Milcin			Appeninen			Luzern			Minden
		Labor			Pistoja						Bückeburg
		Soberbau		130	Firenze (Florenz)		23.	Nebicon		116	Stadthagen
		Weseli			Compiobi			Zofingen		10.	Neundorf
	92,4	Wittingau			Nignano		87	Diten		45	Hannover
26.		Schwarzbach			Ineija			Basel			
		Suchenthal			Figline		25.	Mühlhausen		Ca. 625,6	
		Schrems			St. Giovanni			Colmar			
		Schwarzenu			Arezzo			Schlettstadt		1008,5 km	
		Horn			Cortona		143	Strasbourg		1330,5 "	
		Meißau		122	Terrontola					1120 "	
	189	Stoderau			Castiglione del		27.	Brumath		625,6 "	
					Vage			Sagenau			
27.		Kronenburg			Chiusi			Neder Bronn		Ca. 4084,6 km wurden per	
	29	Wien			Gitta della Pieve			Büsch		Rad zurückgelegt!	
30.		Treiskirchen			Ficalle			Saargemünd			
		Ginselsdorf			Orvietto			Saarbrüden		Hannover-Neapel 2600 km	
		Solenau		90	Montefiascone		126	St. Johann		Neapel-Hannover 1484,6 "	
		W. Neustadt			Bitterbo		28.	Dudweiler		4084,6 km.	
		Neunkirchen		16.	Betralla			Wilstock			
		Gloggnitz			Sutri		29.				
		Schottwien			Monterosa		30.	Neunkirchen			
	106	Mürzzuschlag		135	Roma (Rom)		30	Ditweiler			
Ca.	1008,5		Ca.	1330,5		Ca.	1120				

\*) Eine Schilderung dieser interessanten Fahrt folgt in späteren Nummern.  
Die Red.

# Officielle Abzeichen des Deutschen Radfahrer-Bundes.

I. Bundesvorsitzender. Bundemitglied. II. Bundesvorsitzender.

I. Gauvorsitzender. Gauschriftwart. II. Gauvorsitzender.

Gaufahrtwart. D. RADF. - BUND. Zahlemeister.

Bundespreisrichter.

I. Vereinsvorsitzender. BUNDES- D. R. B. AUSSCHUSS. II. Vereinsvorsitzender.

Bundesausschuh.

Zahlemeister. FAHRWART. Vereinsfahrtwart.

Vereinszahlmeister. Vereinschriftwart.

dem Bunde austreten solle oder nicht von einigen wenigen Mitgliedern wiederum eingebracht wurde, konnte ich nicht in Erfahrung bringen. Genug, als Vorsitzender war ich verpflichtet, den Antrag auf die Tagesordnung zu setzen und darüber abstimmen zu lassen. Tatsächlich wurde auch in der Einladung zur betr. Generalversammlung der betr. Punkt im Wortlaut: „Uebertritt zur A. R. U. oder Verbleiben beim D. R. B.“ gegeben, jedoch nicht in meinem Auftrag, sondern in Folge fehlerhafter Auffassung des stellvertretenden Schriftführers, als welcher Herr C. Hagemann beauftragt war. Die Kürze der Zeit gestattete es nicht mehr, nachdem ich von dem Fehler Kenntnis erhalten, den Mitgliedern ein berichtendes Circular zugehen zu lassen, worauf ich vor Erledigung des betr. Punktes in der Generalversammlung aufmerksam machte und denselben dahin richtig stellte, daß von einem Uebertritt zur A. R. Union nun und nimmer die Rede gewesen und sein könne, und ergab die Abstimmung, wie ich Ihnen ja selbst mitgeteilt, das einstimmige Resultat, daß unser Verein unter allen Umständen Bundesverein bleibe. Das treue? Mitglied hat Sie also doch nicht ganz wahr berichtet oder vielmehr es ist in seinem Unionseifer gründlich reingefallen Ihre Absicht war unverkennbar die, aus einem Versehen unsererseits für Ihre Union Vortheil zu ziehen. Ihre Briefe beweisen das zur Evidenz und sagen Sie ja selber in Ihrem Eingekant, daß Sie einer Pflicht genügt.

Sie mögen von Ihrem Standpunkte aus ja vielleicht glauben im Rechte zu sein, ich mache jedoch einen Unterschied zwischen bezahlter Pflicht und einer, die aus eigenem Interesse für eine gute Sache entspringt.

Für das unsern Verein von Ihnen in Brief und Eingekant betonte warme Interesse danke ich Namens desselben, muß es mir jedoch für fernherhin verbitten, daß Sie sich in unsere Angelegenheiten mischen, denn Ihre Liebe ist mir zu aufrichtig.

Daß Ihnen meine Antwort auf ihren s. Z. Brief so sehr possiblich vorkam, glaube ich bezweifeln zu dürfen. Sie hatten jedenfalls Ursache dieselbe nicht zu veröffentlichen und konnten sich, nachdem dieselbe in der Bundeszeitung erschien, eben nicht anders helfen, als daß Sie suchten die Sache ins Lächerliche zu ziehen. Speziell an Ihrem Urtheil ist mir nicht das Mindeste gelegen, da meine Antwort von Personen, deren Urtheilskraft ich um ein Bedeutendes höher schätze, denn die Ihrige im Interesse unseres Bundes und zur Kennzeichnung Ihrer Art und Weise, wie Sie Propaganda für Ihre Union zu machen suchen, zur Veröffentlichung kam.

Ihre Bezeichnung meiner Person als „Buchbinder“ nehme ich Ihnen durchaus nicht übel, da ich mir bewußt bin, diesem Stande Ehre gemacht zu haben, doch beweist mir die im Gau 4 v. g. gekommene Standesbezeichnung von Personen, daß es in Unionstreifen Leute giebt, denen ein anderer Ausweg, um sich an andern zu reiben, fehlt, so daß Sie deren Geschäft herabzuwürdigen suchen. Es deutet dies entweder auf eine geistige Beschränktheit der betr., welche dies thun, oder auf Mangel an Bildung. Uebrigens darf ich Ihnen zu Ihrer Beruhigung mittheilen, daß ich neben meiner Buchbinderei noch Schreib- und Zeichnungs-Ateliershandel zc. betreibe und was meine auf der Handelsschule erworbene kaufmännische Bildung anbetrifft, ich mich deren nicht zu schämen brauche. Sie sehen also, daß mitunter schon einmal ein Buchbinder es mit Ihnen aufnehmen im Stande ist. Im Feiern von Festlichkeiten, dabei das erste Wort zu führen und auf anderer Leute Kosten zu glänzen und Deficite construieren zu helfen, darin besitze ich allerdings keine Routine und verzichte darauf, es leuchtenden Vorbildern nachzutun.

Nach unserm treuen? Mitgliede, das nach meiner Ansicht das Schicksal eines gewöhnlichen Spions verdiente, werde ich natürlich eifrigst forschen. Ich glaube demselben sogar auf der Spur zu sein und werde selbstverständlich dafür sorgen, daß demselben alsbald die Gelegenheit geboten wird, sich außerhalb der Grenzen unseres Vereins bewegen zu dürfen. Der offenen Aufnahme in Ihrer Union steht dann nichts im Wege. Vielleicht sind Sie ebenso aufrichtig,

wie ich heute gegen Sie bin und überheben mich durch Nennung des Namens des sauberen Patrons der mühevollen Aufgabe, denselben zu eruiern. Ich würde dadurch zugleich in den Stand gesetzt, etwas mehr Glauben an Ihre Friedensliebe, von der Sie Aufhebens genug machen, die aber nach dem Inhalt Ihres Eingekant nicht ernstlich gemeint sein kann, zu gewinnen. Meinerseits dürfen Sie überzeugt sein, wenn der Fall umgekehrt läge und mir ein Mitglied Ihres Vereins Mittheilungen derart gemacht hätte, wie Sie leider unser treues? Mitglied aus unserem Verein Ihnen übermittelt, daß ich keinen Augenblick gezögert hätte, Ihnen dessen Brief einzufenden, damit Sie sich vor einem geheimen Feinde schützen konnten. Ein derartiger Streich, wie der, unsern Verein seitens des betr. Mitgliedes gespielt, hätte meinerseits keine Unterstützung gefunden, so wenig wie es mir in den Sinn gekommen wäre, mir einen Spion in Ihrem Vereine zu unterhalten. Ein offenes, männliches Vorgehen lehrt selbst den Gegner seinen Feind achten. Diese Achtung kann ich Ihnen jedoch nur und erst dann zollen, wenn Sie durch Nennung des Namens des Betreffenden mir den Beweis liefern, daß Sie derselben würdig sind.

Jacob Gotthold,  
Buchbinder und Schreibwaarenhändler zc. und  
I. Vorstand des Radsfahrer-Vereins Kaiserslautern.

„An ihren Werken sollt Ihr sie erkennen.“

Es ist nur gut, daß von wenigen der vielen Gegner unseres schönen Sportes unsere Sportsblätter gelesen werden; das Herz würde ihnen wahrscheinlich im Leibe lachen, könnten sie Zeugen sein des Federkriegs, welcher zwischen „Deutscher Radsfahrer-Bund“ und „Stahlrad“ entbrannt ist. Und warum und wozu denn diese ewigen Verdächtigungen der Organisation unseres Bundes und der an dessen Spitze stehenden Männer und die dadurch natürlich nötig werdende Abwehr des Bundesvorsitzenden??

Es werden da vom Redacteur des „Stahlrad“, Herrn Theophil Weber, Zahlen ins Gesicht geführt und Bemerkungen daran geknüpft, welche den mit unsern Sportsverhältnissen und dessen Presse genau vertrauten Manne sehr wenig Interessantes bieten, die aber bei der numerischen Stärke unseres Bundes und dem dadurch bedingten sehr verschiedenartigen Standpunkte der einzelnen Mitglieder geeignet sind, bei Manchem große Unzufriedenheit hervorzu-ruhen. Ja, was soll so ein Mann, der für wenig Geld möglichst viel haben möchte, denken, wenn er liest, daß der „Bund“ jährlich 20,000 Mark ausgiebt, die keinem sportlichen Zwecke dienen, oder, sagen wir es nur gleich heraus, wofür die Mitglieder des Bundes nichts haben? Ihm werden wahrscheinlich ebenso wie Herrn Theophil Weber die Haare zu Berge stehen. Doch glücklich Derjenige, dem durch den vielen Schweiß beim Radsfahren wenig Haare mehr geblieben sind, ihm können keine mehr zu Berge steigen, aber dem echten und thatsächlich unbefangenen Bundesbruder werden auch die großen Zahlen des Herrn Theophil Weber nicht aus dem Gleichmüthe bringen. Das Warum hierfür liegt sehr nahe. Hat denn Herr Theophil Weber in seiner Redaction und seinem Sportsverlag gar keine Geschäftskosten, weil er sich so darüber wundert, daß die Leitung eines über ganz Deutschland und darüber hinaus verbreiteten, ca. 14.000 Mitglieder zählenden Bundes, auch mit Unkosten verknüpft ist?? Was soll denn der „Bund“ seinen Mitgliedern eigentlich alles für A. B. — Jahresbeitrag liefern?? Lassen Sie mich den vielen Zahlen, die zwischen „Radsfahrer-Bund“ und „Stahlrad“ jetzt hin- und herliegen, ein ganz einfaches Rechenexempel zur Seite stellen. Ich bin gleich lange Leser des „Stahlrad“ und Einzelsfahrer des „Deutschen Radsfahrer-Bundes“ und da Alles, was mit unserm schönen Sport zusammenhängt, für mich von größtem Interesse ist, noch Mitglied der „Allgemeinen Radsfahrer-Union“ und Leser des „Fahrer“ von Dumstrey. Ich zahle als Einzelsfahrer dem Bund und Gau zusammen A. 5.—. Dafür bekomme ich alle 15 Tage die Bundeszeitung, habe außerdem das erhebende Gefühl, Mitglied einer wirklich hübschen Ver-

einigung zu sein und als solches deren Vortheile wie Handbuch, Hotel- und Reparaturwerkstätten zc. Verzeichniß u. s. w. zu genießen. Ihr recht angenehmer zu lesendes „Stahlrad“, mein lieber Herr Weber (das oft aber noch angenehmer zu lesen wäre, wenn es Angriffe wie der vorliegende, aus seinen Spalten fern hielt) bekomme ich nun wöchentlich, also gerade doppelt so oft als die Bundeszeitung, ich muß dafür aber A. 10.—, also doppelt soviel als für die Bundeszeitung bezahlen, wo bleibt da der Punkt über den einem die Haare zu Berge steigen könnten??

Vor mir liegt ein Circular des Vorstandes des „Deutschen Radsfahrer-Bundes“ Herrn Carl Hindenburg, Magdeburg. Es ist wahrlich schon weit gekommen, daß dieser unser allverehrter Senior Auszüge aus seinem Cassabuche in die Welt senden muß, um nicht dem häßlichen Verdachte des Eigennutzes anheim zu fallen. Herr Hindenburg kennt mich nicht, aber gesehen habe ich ihn und nimmer werde ich ihn vergessen. Es war am Tage vor der Eröffnung der ersten Velociped-Ausstellung in Leipzig. Ich hatte bei Ihnen, Herr Weber, etwas zu thun und verfügte mich nach dem Bureau der Ausstellung. Vielbeschäftigt waren sie Alle, die da hinter den Tischen und improvisirten Kulturn standen und saßen und viele warteten wie ich im Vorderraum, der Abfertigung harrend. Dadurch bekam ich Gelegenheit, das Local und die darin thätigen Personen mir anzusehen. Einer fiel mir besonders auf. Zu der Ecke an einem Tische saß, diverse Papiere vor sich ausgebreitet, das von mehr grauen als blonden Locken umrahmte Haupt müde auf die linke Hand gestützt, die Feder in der Rechten haltend, ein zwar noch recht kräftiger, aber augenscheinlich doch schon älterer Herr. Offenbar war er mit mit Arbeiten beschäftigt, die sein ganzes Sinnes und Denken beanspruchten, denn aller Trubel um und neben ihm vermochte nicht, seine Aufmerksamkeit nur einen Moment von der vor ihm liegenden Arbeit abzubringen. Die Ausstellung ging programmgemäß von Statten, zum zweiten Male sah ich den jugendfrischen alten Herrn wieder, als in der Alberthalle die Meisterschaft im Kunstfahren zum Auszug kam. Es war Hindenburg. Welche ernste Gedanken mochten ihn wohl ein oder zwei Tage vorher im „Ausstellungs-Bureau“ beschäftigt haben? Waren es Bundes-, Ausstellungs- oder eigene Zwecke, die ihn veranlaßten von Magdeburg herüber zu kommen und hier so thätig zu sein. Die letzteren sicherlich nicht! Die Ausstellung war vorüber, das Resultat war ein Erfreuliches, und Ihnen, Herr Weber, konnte man für die Mühen des gehaltenen Ehrenamtes A. 500.— aus dem Ueberflusse gewähren. Was hat man denn Herrn Hindenburg für seine Mühe gewährt? Oder sollte dieser damals hohe Sechsziger zu purem Privatvergnügen die gemüthlichen vier Prühle des traulichen Heims verlassen haben, um sich den Trubel einer Ausstellung zu gönnen?? Was gewährt man diesem Herrn für seine fortwährende jahrelange Thätigkeit im Interesse des Bundes und für die Verdienste, die er sich seit Jahren um den letzteren erworben? Oder hat er etwa gar nichts für unseren Bund gethan, für den Bund, für dessen angebliche Interessen Sie, Herr Weber, jetzt so vorgehen??

J. Zacharias.

### Das Kunsttrahfahren.

— Gedanken in der Gegenwart. —

Das gesammte Kunstfahren liegt noch sehr im Argen. Die äußerst geringen Beteiligungen an den Kunstfahr-Concurrenzen und die bekannte Thatsache, daß sich selbst die größten Radsfahr-Vereine gelegentlich ihrer glanzvollen Feste die Kunstfahrer „verschreiben“, beleuchten doch wohl vortretenden Satz grell genug.

In Bezug auf die „Übungen am Rad“ giebt es keine Stufen und Grenzen — das erschwert den gesammten Kunstfahrbetrieb und schreckt bei „gewissen Forderungen“ vollständig ab; wir müssen uns leider bekennen, daß man in einem „Meer von Übungsmöglichkeiten“ feget! (Doch davon mit gütiger Genehmigung einer verehrlichen Bundes-Redaction später mehr!) Während meine diesbezüglichen Ansichten „zum Bilde sich gestalten“ sollen, überrascht mich

in angenehmer Weise Herr E. Dieblich mit seinem „Eingekant“: „Unsere Meister-Kunstfahrer“ zc. in Nr. 7 der (letzten) Bundeszeitung, Seite 158. Ohne — bei aller Hochachtung des Herrn Dieblich'schen Wunschbogens — auf das dort angedeutete „Etwas“ näher einzugehen, möchte ich gerade die „allgemeine Fürsorge“ des Bundes für unser Kunstfahren als Nothwendigkeit und berechtigte Forderung in den Vordergrund stellen! Darnach folgt die Würdigung des Kunstfahrens bei unseren Bundesfesten — als nothwendige „Berthichtigung“ der edlen Sache!

Der Bund prämiirt im Schnellfahren bei „einem!“ Rennen (event.) 3 Fahrer (nota bene auf 3 Maschinen-gattungen!); im Kunstfahren „zeichnet“ man überhaupt „nur einen“ Fahrer aus! Summ cuique!

Mag man doch auch hier ein „Meister-Kunstfahren“ (wobei drei Preise ausgesetzt sind) und ein „Kunstfahren“ (ebenfalls mit drei Preisen event. Diploms) ausschreiben!

So schön aller „Wetteifer“ im Kunstfahren ist: Der Kern unseres Kunstfahrens soll und muß in dem Umfang und in der richtigen Art der allgemeinen Bethätigung und Bethheiligung unserer Radsfahrer gesucht werden! Bis her sind unsere Kunst-Meisterfahrer „gehäufelte Treibhauspflanzen“.

Der gesammte Betrieb des deutschen Kunstfahrens soll und darf nicht eine vorläufige Ausbildung einer geringen Minderzahl körperlich besonders Beanlagter zum Zweck haben. Aus der starken Masse „gut geschulter Kräfte“ sollen unsere Kunst-Meisterfahrer hervorgehen.

Möchten obige Wünsche von berufener Seite in ernste Erwägung gezogen werden, und mögen meine vorläufig kurzen Andeutungen maßgebende Radsfahrkreise anregen; letztere besonders zu einer Jahreszeit, von der man mit dem schlesischen Dichter sagen kann: „Das Leben „draußen“ ist verräuchert!“ Mödest für einmal Seume's „Geh-Spruch“ um und sagen wir: „Alles würde besser gehen, wenn man mehr — fahren würde!“

Wenn wir „aus der Kräfte schön vereintem Streben“ erst festgestellt haben, was wir — bei der beabsichtigten Pflege des Kunstfahrens — bieten und bestimmen, so ist die Frage berechtigt: „Was „verlangen“ wir von unseren Kunstfahrern?“ Heut verlangen wir einfach: „turnerische Übungen am Rad“. Nun dann sei unser gesammtes Kunstfahren der rationelle Betrieb schön-turnerischer Leibesübungen echt deutschen Charakters. Gehen wir auf diesem Gebiete vorwärts, damit wir durch den peinlichen Stillstand nicht zurück kommen! All Heil!

Paul Mahner,  
I. Gaufahrwart 37 D./Schl.

### „Das Stahlrad.“

Es scheint, daß man den „Wolf in Schafskleidern“ noch früh genug erkannt hat. Ein Blatt, wie „Das Stahlrad“, das seine Existenz zumeist nur dem mitgliederreichen Bunde verdankt und dafür aus bekannten Gründen unter dessen Mitgliedern zu wählen und Unzufriedenheit auszusäen versucht, um den geeigneten Boden für „eigene Unternehmen“ vorzubereiten, man strafe es doch dadurch, daß man es vollständig — meide. Früher als „Das Stahlrad“ noch „Das Stahlrad“ war, gehörten wir zu den eifrigsten Anhängern desselben (unser 1. Zt. in dem Blatte zahlreich wiederkommende Name dürfte dies beweisen), als wir aber merkten, daß es mit anderem Kurs steuere, da sagten wir uns: Zu welchem Zweck noch Geld ausgeben für Sachen, an denen man keinen Gefallen findet? Wir ließen das Stahlrad, Stahlrad sein und behielten unsere 10 Mark jährlich in der Tasche. Die vollkommener gewordene Bundeszeitung (gratis) war für uns reichlicher Ersatz. Wenn alle Bundes-Mitglieder und Vereine, die auf „Das Stahlrad“ abonniert, aber auch von dem unberechtigten Angriff desselben auf unsere Bundesbehörden (zu denen ja auch die Mitglieder des Bundes-Ausschusses, somit alle jene Männer gehören, die zunächst die Vereine und sodann jeder Gau aus seiner Mitte heraus selbst gewählt haben, gehören) überzeugt sind — ebenso denken möchten, so würde das Blatt wohl weniger schädlich und nicht im Stande sein — Unzufriedenheit in



unsere Reihen zu tragen. Das Recht einer sachlichen Kritik wird der parteilosen Sportpresse gewiß Niemand nehmen wollen; solche Schädigungen des Sports aber, aus purem Eigennutz, solche Verdächtigungen um den Sport hochverdienter Männer, worunter sich auch ein Hindenburg befindet, der, wie Herr Wäntig-Haag erst jüngst schrieb: „sich nächst Drais wohl die größten Verdienste um den deutschen Radfahrersport erworben hat“, diese verdienen eine entsprechende Strafe, welche, wie schon erwähnt, wohl am besten darin besteht, daß man das Blatt nicht wie bisher, aus Bundeskreisen so zahlreich unterstützt, bis es wieder — artiger geworden.  
Gregor Vogt, Patschau.

Wenn wir uns auch bereits seit längerer Zeit daran gewöhnt haben, im „Stahlrad“ nur Nachtheiliges und Absprechendes über den D. N. B. zu lesen, so mußte uns der Artikel in Nr. 11 desselben, Seite 102, doch etwas in Erstaunen setzen. Wir sahen uns veranlaßt, um den des Sportes unwürdigen und diesen in jeder Beziehung schädigenden Machinationen des hiesigen Hauptconsuls der A. N. U. Hetschel entgegenzutreten, die Correspondenz desselben mit dem Radfahrer-Verein Kaiserslautern zu veröffentlichen und finden nun im „Stahlrad“, daß Hetschel nach Ansicht des Herrn Theophil Weber nicht nur ganz Recht hat, sondern er wird auch noch sämmtlichen Gauvorsitzenden als leuchtendes Vorbild hingestellt. Wir würden entgegen der Ansicht des Herrn Weber bedauern, und mit uns jedenfalls die große Allgemeinheit unserer Bundesmitglieder, wenn die Gauvorstände des D. N. B. so wenig sportlichen Tact und Anstand besäßen und würden Mitglieder der A. N. U. durch allerlei Vorpiegelungen veranlassen, aus derselben auszutreten, um solche für den D. N. B. zu gewinnen, wie dies umgekehrt seitens Hetschels in unserm Gau 5 versucht wurde. Vielleicht entschließt sich Herr Theophil Weber, auch das weitere Rezept Hetschels zum „Keilen“ von Mitgliedern als probat ebenfalls noch weiter zu empfehlen. Der hiesige Hauptconsul der A. N. U. verschmäht es nämlich nicht, die ihm auf seinen Werbefahrten nach den umliegenden Bierdörfern begegnenden „wildern“ Radfahrer — die Qualität kommt hierbei durchaus nicht in Betracht — zu stellen und dieselben nach einigen einleitenden Worten zum Mitglied der A. N. U. zu erklären. Ob diese Art, Mitglieder zu werben und die dergestalt zugesicherten Elemente dem Sport zu nützen vermögen, wollen wir dahingestellt sein lassen und der Beurtheilung jedes Einzelnen anheimstellen; wir unsererseits verzichten gerne auf die Anwendung solcher Mittel.

Zu dem Schluppassus des fraglichen Artikels im „Stahlrad“ bemerken wir noch, daß wir eine Erdwürmung des zwischen den Leitern des D. N. B. und der A. N. U. angebahnten Verhältnisses durch unsere Veröffentlichung in Nr. 5 der „Bundeszeitung“ in keiner Weise einsehen können, denn unser Artikel wendet sich nicht gegen die A. N. U. als Vereinigung, sondern nur gegen die Uebergriffe eines einzelnen Consuls, mit welchen sich nach unserer Ueberzeugung die oberste Leitung der A. N. U. ebenfalls kaum einverstanden erklären dürfte. Die aus diesem letzten Passus hervorleuchtende Absicht des Herrn Weber, wieder einmal ein bißchen Unfrieden zu säen, dürfte wohl kaum auf einen fruchtbaren Boden fallen.

Was nun die Auslassungen Hetschels in Nr. 12 des „Stahlrad“ anbetrifft, so erachten wir es unter unserer Würde, uns in eine Polemik mit der Persönlichkeit eines Hetschel einzulassen, indem uns unsere Zeit zu kostbar ist, um dieselbe auf solch nutzlose Weise zu vergeuden. Ueber die veruchten Angriffe gegen unseren Vorsitzenden und das Benehmen des Hetschel gegen denselben durch Stellung des Prädikates „Herr“ in Anführungszeichen gehen wir mit mildestem Lächeln hinweg.

Mannheim, den 23. März 1891.

Der Vorstand des Gauverbandes 5 (Mittelrhein) des D. N. B.

E. Th. Schlatter, 1. Vors. B. Haller, Schriftführer.  
Carl Bauer, Fahrwart. H. Münch, Zahlmeister.

Mein Artikel „Mißstände im Gau 3“ ist leider von dem Vorstände dieses Gau's fast nur zu rein persönlichen Angriffen ausgenutzt worden. Ist nun jede Erwiderung schon aus dem Grunde mehr Selbstanklage des Vorstandes als Vertheidigung, so will ich dennoch eine kleine Verichtigung erscheinen lassen, da mir offenbare Unwahrheiten vorgeworfen werden.

Ich bespreche zunächst die sachlichen, resp. die sachlich sein sollenden Widerlegungen.

1) Die Thatsache, daß nur eine Gantour stattgefunden hat, wird mit dem Mangel an Betheiligung, und nicht zum geringsten mit der Abwesenheit der Siegerländer Fahrer entschuldigt. — Der Siegerländer, als echter Radler, setzt sich vor einer Tour ungeru drei Stunden und länger in die Bahn (abgesehen von dem pecun. Punkte); und ohne Bahnfahrt ist die Tour dem Durchschnittsfahrer unmöglich. Die geringe Betheiligung an den Touren schreiben Sie nun wieder auf Rechnung der Lässigkeit der Gaumitglieder. Ich behaupte nun, daß die Westfalen ebenso gute und eifrige Sportsleute sind, wie ihre Nachbarn, deren Fahrten aber eine wesentlich bessere Frequenz aufzuweisen haben. Also ist die mangelnde Betheiligung hier nicht in der Lässigkeit, die starke Betheiligung dort nicht in dem größeren Eifer der Fahrer, — sondern in der jeweiligen Regsamkeit des Fahrwarts zu suchen.

2) Die Eventualität mit dem Verlorengehen auf der Post hatte ich beim Schreiben meines Eingangs allerdings gar nicht ins Auge gefaßt. Die Möglichkeit, daß von den nach Siegen gesandten Exemplaren acht auf der Post verloren gehen, habe ich nicht bedacht.

Der knappe Raum der Zeitung gestattet mir nicht, die Herren, welche ihre Exemplare nicht erhielten, aufzuführen. — Ihre Aufforderung, zu reclamiren, halte ich für etwas naiv. Wie konnte ich um eine Drucksache reclamiren, von deren Existenz ich nichts wußte?

3) Den Verhalt dieser Angelegenheit hatte ich von Herrn A. Heiser, ehem. Vors. des Siegerländer Radfahrer-Vereins, erfahren; deshalb können Sie keine schriftliche Erklärung erhalten; diese Erklärung wird durch ein Schriftstück des Herrn Nühling, Schriftführer und Kassirer des Vereins, bestätigt, die ich hiermit bei Herrn L. Stein deponire. Ich kann mich in diesem Falle, in dem sich leider die Aussagen verschiedener Herren direct widersprechen, naturgemäß nur an jene Herren halten, die ich pers. als höchst ehrenwerthe Leute kenne. Sie, meine Herren, die ich nur aus den Möglichkeiten verlorener Sachen kenne, werden wahrscheinlich auch eine kleine Unordnung in Ihrem Archiv mit Möglichkeiten entschuldigen.

Es erübrigt noch einige Ihrer persönlichen Angriffe zu berühren: Sie beschuldigen mich eines unmäßigen Strebens nach Sportehrenstellen im Gau 3; oder würden Sie Ihr „Streberthum“ anders commentiren? — Nun, die Herren im Vorstände können ruhig schlafen, denn mein Studium führt mich noch in diesem Monate nach Gau 9, wo man nicht zu „streben“ braucht, denn jener Gau ist vorzüglich verwaltet.

Das andere von Ihnen so eigenartig Vorgeführte, erachte ich nicht für werth zu erwidern. — Es wird dieses wohl das letzte Wort in einer Angelegenheit sein, die ich als zukünftiges Mitglied des Gau 9 nicht mehr das Recht haben werde, fernerhin zu vertreten. Ich will aber hoffen, daß meine zum Besten des Gau 3 geschriebenen Zeilen nicht ganz erfolglos geblieben sind.

All Heil! ruft auf die Zukunft des Gau 3

W. Hoffmann, Einzelfahrer.

Siegen, den 9. März 1891.

### Zur Abwehr!

In Nr. 14 vom 2. April d. Js., auf Seite 138 des „Stahlrad“ bringt Herr Th. Weber in Leipzig, der Verleger dieses Blattes, eine Notiz, welche geeignet ist, mich in den Augen aller derjenigen, welche Herrn Weber und den ganzen Sachverhalt nicht kennen, herabzusetzen.

Ich denke nicht daran, mich mit Herrn Weber in einen Streit einzulassen, sondern theile hier einfach allen meinen Bundeskameraden den Sachverhalt mit, indem ich es jedem selbst überlasse, das Benehmen des Herrn Weber zu beurtheilen.

Wie bekannt unterstützt der Deutsche Radfahrer-Bund die Sportpresse durch Abonnements. Die Bundesvorstandsmitglieder, die Gauverbände, auch größere Vereine erhalten die vom Bunde abonnierten Exemplare der einzelnen Sportsblätter gratis und franco zugesandt. Aus diesem Grunde erhielt ich die einzelnen Lieferungen des von Herrn Weber herausgegebenen Sportsalbum. Nachdem mir die letzte Nummer des ersten Bandes des erwähnten Werkes zugesandt war, ging mir während meiner Abwesenheit (ich war zu einer längeren militärischen Uebung eingezogen) von Herrn Weber eine Einbanddecke zu dem Sportsalbum zu, indem er gleichzeitig die Erwartung aussprach, daß ich dieselbe für den Preis von 2,70 Mk. sehr preiswerth finden und behalten würde. Ich muß gestehen, daß ich mir anderwärts eine gleich schöne Einbanddecke für einen solchen Preis nicht werde beschaffen können, fühlte mich aber doch durch die wiederholten Angriffe des Herrn Weber gegen uns Breslauer in betreff des Bundestages sowie gegen den Deutschen Radfahrer-Bund bewegt, von dem Anerbieten keinen Gebrauch zu machen. Ich erwähne hier gleich, daß ich jede andere Ansicht gelten lassen, es kommt mir nur darauf an, welchen Motiven sie entspringt und in welcher Weise die Ansicht zur allgemeinen Kenntniß gebracht und verfolgt wird. Ich richtete daher an Herrn Weber folgendes Schreiben:

„An Herrn Th. Weber in Leipzig.“

Von einer längeren militärischen Uebung zurückgekehrt, finde ich die mir übersandte Einbanddecke zum Sportsalbum vor. Ich muß gestehen, daß mir dieselbe sehr gut gefällt und ich dieselbe auch gern für mich behalten würde, wenn es mir nach Ihren Angriffen gegen den Deutschen Radfahrer-Bund und dessen opferwillige Leiter, mein Ehrgefühl nicht verbieten möchte, mit Ihnen irgendwie in Geschäftsverbindung zu treten. Ich sende daher die Einbanddecke zurück.

Achtungsvoll

Noak.“

Obgleich diese ganze Angelegenheit doch eine rein private und geschäftliche ist, benutzte Herr Weber sein Blatt dazu, um seinem Aerger Luft zu machen und mich öffentlich anzugreifen, indem er nachstehenden Artikel durch das „Stahlrad“ in die Oeffentlichkeit bringt:

Herrn Paul Noak in Breslau.

Da Sie das Sportsalbum vom Bunde gratis genommen haben, so sandten wir Ihnen eine Einbanddecke, da wir annehmen, daß Sie dasselbe doch einbinden lassen. Sie sandten dieselbe wegen unserer angeblichen Angriffe gegen den Bund zurück, vielleicht aber, weil Sie 2,50 Mk. für die Decke eines Werkes, das Sie vom Bunde geschenkt erhalten, nicht erlegen wollten. Es scheint uns, als ob Ihr Benehmen mehr bundesfeindlich ist, denn jemand, der jede andere Meinung als seine eigene für bundesgefährlich hält, der dürfte ein so hohes Ehrenamt nicht einnehmen, denn er arbeitet gegen die Interessen des Bundes.“

Diese einseitige Veröffentlichung einer ganz privaten Angelegenheit in eigenen Sportsblatte, sowie die ganze Schreibweise zeigt so recht, wie Herr Weber jeden angreift, der nicht seiner Ansicht ist und der es ablehnt, auf irgend eine Weise, und sei der Betrag noch so gering, seinem Sportsverlaggeschäft, einen Vortheil oder Gewinn zu verschaffen. Genau so geht es dem Deutschen Rad-

fahrer-Bunde, wofür den geehrten Bundesmitgliedern bei dem nächsten Bundestage in Breslau in den Verhandlungen der klarte Beweis erbracht werden wird. Ja, Herr Th. Weber, so ist die Sache und nicht anders. Da Sie sich erlaubt haben, Ihre Ansicht über mich öffentlich auszusprechen, werden Sie es ja nach Ihren Grundsätzen nur für recht und billig halten, wenn ich meine eigene Meinung über Sie kundgebe. Ich habe dieselbe allerdings zuerst nur in einem an Sie gerichteten, geschäftlichen Briefe schwach angedeutet, sehe mich aber jetzt veranlaßt, meine Ansicht auch öffentlich auszusprechen. Ich nenne nicht jeden, der eine andere Meinung über unseren Bund und dessen Einrichtungen hat als ich, bundesfeindlich, nur Sie allein, Herr Weber, diese Ansicht habe ich nun einmal gewonnen, denn nur materielle Gründe leiten Sie, gegen den Bund loszuziehen. Wenn Sie es, wie Sie stets behaupten, treu zum Bunde meinen, könnten Sie doch unmöglich den Bund und dessen Leiter öffentlich derartig angreifen. Denn Sie schädigen dadurch sicher den Bund. Oder sind Sie vielleicht der Meinung, daß Mitglieder, welche den wahren Sachverhalt nicht kennen, durch Ihre Schreibereien nicht an der Solidität des Bundes zu zweifeln anfangen oder daß Nichtbundesmitglieder bei dem Lesen Ihrer Zeilen bewegt werden, Bundesmitglieder zu werden? Also deswegen sind Sie meiner Ansicht nach bundesfeindlich nicht bundesgefährlich, wie Sie in der an mich gerichteten Antwort schreiben, dazu werden Sie von zu vielen Bundeskameraden durchschaut. Sind Sie mit Einrichtungen nicht zufrieden, so stellen Sie Anträge, die Delegirten-Versammlung wird über die Brauchbarkeit derselben entscheiden. Wäre allerdings die Majorität gegen Ihre Anträge, so würden Sie, wie ich überzeugt bin, natürlich behaupten, die Gegner sagen zu allem nein, was von einem anderen als vom Bundesvorstand ausgeht. Diesen Vorwurf haben Sie unversoren allen bisherigen Delegirten gemacht. Wenn dem so wäre, wären die Bundestagsverhandlungen sehr kurze. Daß dieselben aber sich stets auf zwei Tage ausdehnen und dabei die langwierigsten und erregtesten Debatten stattfinden, muß jedem wieder einen klaren Beweis liefern, daß Sie ganz unberechtigte Angriffe in die Welt schleudern, nur darauf berechnen, bei Bundesmitgliedern, welche nicht über die Sache nachdenken, Unzufriedenheit zu erwecken.

Sie heben in Ihrer Antwort mit Nachdruck hervor, daß ich das Sportsalbum vom Bunde geschenkt erhalten habe. Allerdings, Herr Weber, von diesem habe ich es dankbar angenommen als Mitglied des Bundesvorstandes, weil auch Ihr Werk wie die Sportpresse im Allgemeinen in Folge eines Beschlusses der Delegirten-Versammlung durch Abonnements unterstützt wird. Jedes Mitglied des Bundes kann nicht ein Gratisexemplar erhalten, daher werden die abonnierten Exemplare an die Bundesvorstandsmitglieder, Gauen und Vereine je nach der vorhandenen Anzahl vertheilt, welche mit Aufopferung ihrer freien Zeit für den Bund arbeiten, ohne, wie Sie pecuniäre Vortheile von demselben zu verlangen oder anzunehmen. Ich und sicherlich alle meine Kollegen würden sich freuen, wenn die Unterstützung Ihrer Sportpresse aufhörte. Der Bundesvorstand kann dies nur nicht ohne Weiteres thun. Ob ich zu einem so hohen Ehrenamt, wie das eines Bundesvorstandsmitgliedes ist, geeignet bin, überlasse ich meinen Wählern zu beurtheilen, möchte nur Herrn Th. Weber bemerken, daß ich gegenwärtig sechs auf den Radfahrersport bezügliche Ehrenämter bekleide, die mir eine ganz bedeutende Arbeitslast aufbürden, die ich aber für den Sport und unseren Bund gern und freudig trage.  
Paul Noak,

Bundesbeisitzer, 1. Fahrwart des Gau 24 u. s. w.

### Brief- und Fragekasten.

**H. Th. S.** Wer liefert prima grauen, im Regen unverändert bleibenden Sammet für Radfahrer-Mützen?

**H. W.** Pneumatische Reifen (Dunlops Patent) reparirt H. Kleyer, Frankfurt a. M.

**H. J.** Bei Erst- und Ermunterungsfahrern dürfen Ehrenzeichen nicht ausgesetzt werden, und noch weniger ist es statthaft, daß sich der Gewinner solcher Rennen die Ehrenzeichen selbst anfertigen läßt.

**M. C.** Nadelstinctur, um defect gewordene Stellen auszubessern, giebt es nicht.

**FRANKENBURGER & NITENSTEIN**



**NÜRNBERG**

**FAHRRADER**

**Carl Wegmeier**



vormals  
**Otto Anfleger**  
München,  
Thierschstr. 5.  
Anfertigung  
künstlerisch  
durchgeführter  
Vereins-,  
Fest- und  
Ehrenzeichen  
in beliebiger Aus-  
stattung, Muster  
und Abbildungen  
auf Verlangen zu  
Diensten.



**Fahrräderfabrik**

von  
**Reinhold Drescher, Kappel bei Chemnitz**

liefert unter Garantie ausser ihren bekannten vorzüglichen Fahrrädern auch solche mit **Cushion Tyres** oder mit **Pneumatic Tyres**.



Stets das Beste  
stets das Neueste  
in Radsportartikeln aller Art  
liefern

**Beisser & Fliege**  
Chemnitz

Grösste Deutsche Specialfabrik

**Trabant-Touren-Laternen mit 14" Brennern!**

anerkannt beste Kerzenlicht-Laternen  
Laternen mit geschliff. Linsengläser  
billiger als bei jeder Concurrenz

Neuheiten in Glocken, Oelkan-  
Peitschenhaltern und Satteldecke  
auch für alle sonstigen Artikel  
billigste Bezugsquelle bekannt

Lieferung nur an Hand  
Preislisten gratis u. franco.  
Ordres für uns können auch Herr  
**Eberh. Cuntze, Ehrenfeld-Str.**  
ertheilt werden.

**Magdeburger Velociped-Depôt**  
**Ernst Strecker & Dame, Magdeburg**

empfehlen ihre Fabrikate, als:



**Strecker's Gummiring-Manche**

zum Befestigen von unter-  
lose gewordenen Gummiringen  
Preis pr. Dutzend Mk. 1.50

Bei Bestellung ist Angabe  
der Stärke des betr. Radreifens nöthig.



**Strecker's Centaur Schraube**

Der beste und dauerhafteste, dabei praktischste Schlüssel  
auf dem Markte. Preis Mk. 3.—

**Strecker's Rover-Trainir-Apparat**

D. R.-P. No. 52402.

Preis ohne Kilometerschlagwerk Mk. 35.—  
mit do. Mk. 50.—

**Strecker's Dreirad-Trainir-Apparat.**

**Strecker's Zimmer-Wettfahr-Apparat.**

Prospecte gratis.

Räder mit Vollgummi werden preiswerth in solchen  
Polsterreifen umgearbeitet.

Man verlange auch Preisliste über Fahrräder,  
da wir bei Baarzahlung hohen Rabatt gewähren.

„Deutscher Radfahrer-Bund“, amtliche Zeitung des Deutschen Radfahrer-Bundes, erscheint am 1. und 15. jedes Monats und wird allen Bundesmitgliedern gratis und franco zugestellt.

Verantwortlicher Redacteur: **Louis Stein**, Magdeburg.

Das Abonnement beträgt für das Jahr M 8, für das Halbjahr M 4 und kann bei allen Buchhandlungen, Postanstalten, sowie bei der Verwaltung (Adr.: Carl Hindenburg, Magdeburg) aufgegeben werden.

Alle sportlichen Beiträge, wie Vereinsnachrichten, Rennprogramme, Rennberichte, Tourenbeschreibungen zc. sind willkommen. Dieselben sind, auf eine Seite des Papiers geschrieben, bis spätestens 10. und 25. jedes Monats an Redacteur Louis Stein, Magdeburg, zu senden.

Brief- und Telegramm-Adresse: Louis Stein, Magdeburg.

Nachdruck unserer Artikel ist nur bei voller Quellenangabe gestattet.

Einzeln Nummern unseres Blattes liefern wir franco gegen vorherige Einzahlung von 50 H.

Der Inseratenteil des Blattes ist Herrn Louis Stein, Magdeburg, allein übertragen, an welchen alle Aufträge zu richten sind.

Der Preis für Anzeigen versteht sich pränumerando zahlbar Magdeburg und beträgt	
1/2 Seite . . . . . M 120	1/8 Seite . . . . . M 16
1/4 " . . . . . " 60	1/16 " . . . . . " 8
1/8 " . . . . . " 32	1/32 " . . . . . " 4

Für kleinere Inserate kostet die zersparte Nonpareillezeile 70 H. Die Annahme von Offerten wird mit 50 H berechnet.

Die Bundesmitglieder erhalten, falls ihr Inserat den Raum von 1/4 Seite und darüber einnimmt und wenn dasselbe 12mal innerhalb eines Halbjahres erschienen ist 15%, nach 24maligem Erscheinen innerhalb eines Jahres 25% Rabatt. Abbestellungen fest ertheilter Aufträge können für den „Deutschen Radfahrer-Bund“ nicht angenommen werden. Es ist wohl zulässig, Veränderungen des Textes im Laufe einer wiederholten Insertion vorzunehmen, jedoch unmöglich, den Raum einer Annonce zu verkleinern oder die Insertion ganz zu sistiren.

Die Berechnung der Inserate hat mit Herrn Louis Stein, Magdeburg, direct stattzufinden.

Nachweisbare Auflage: 14,000 Exemplare.

**Deutscher Radfahrer-Bund.**

**Amthliches.**



**Fortsetzung der Anträge zum VIII. Bundestage.**

**Antrag des Gauverband 12. München.**  
Gegen den Redacteur des „Stahlrad“ Herrn Theophil Weber in Leipzig wegen Schädigung der Bundesinteressen auf Grund der Bundesjahrgänge in geeigneter Weise vorzugehen. — Eingehende Begründung bleibt vorbehalten.

**Antrag des Gauverbandes 37. Oberschlesien.**

Im engsten Anschluß an das neue Bundes-Tourenbuch sind auf Veranlassung und unter Beihilfe des Bundes fünf Bezirks-Tourenbücher vom Bundesgebiet nach gleichem System zu schaffen; Nord-, Ost-, Süd-, West- und Mitteldeutsches Tourenbuch.

- Erweiterung:
- I. Auf Veranlassung des Bundes treten mehrere Gaue zusammen, um ein Bezirks-Tourenbuch (vereinigter Gaue) zu entwerfen.
  - II. Eine Bundes-Commission setzt — im Einvernehmen mit den betreffenden Gauvertretern — die Gebietsheile bezw. Grenzen fest. Die Commission und die Bezirksvertreter ordnen die Betheiligung der einzelnen Gaue behufs Anordnung des Materials, Tragung der Kosten zc.
  - III. Zu jedem der 5 Bezirks-Tourenbücher giebt der Bund eine Beihilfe, welche 200 M (à Tourenbuch) nicht übersteigen soll.

Begründung: Das neue Bundes-Tourenbuch wird nur die Hauptstrecken, die sog. durchgehenden Routen Deutschlands, enthalten, also dem Reise-Verkehr im allerweitesten Sinne dienen; der specielle Ausbau bleibt den einzelnen Bezirken (Gauen) überlassen.

Bekanntlich haben nur einzelne Gaue Tourenbücher und Karten entworfen. Im engen Kreise mögen dieselben beabsichtigte Dienste leisten, dem allgemeinen Radreise-Verkehr genügen sie nicht. Der Hauptfehler aller Gau-Tourenbücher besteht in dem verschiedenen System. Diese Tourenbücher sind ohne jede Rücksicht auf einander gefertigt worden; es fehlt jeder Zusammenhang, jede Ueberleitung — jede Einheitlichkeit!

Auch sind die Bezirke (Gaue) zu klein, und der wenig wohlfeile Besitz einer ganzen Anzahl der gegenwärtigen Gau-Tourenbücher stellt die Brauchbarkeit für den Rad-Touristen sehr in Frage.

**Antrag des Bundesvorsitzenden C. Hindenburg** in einer Klageandrohung des Redacteur des „Stahlrad“, gegen den Bundesvorsitzenden veranlagte und an den Herrn Theophil Weber gezahlte M 210 auf die Bundeskasse zu übernehmen.

Zur Begründung giebt der Antragsteller den Thatbestand, welcher die Webersche Klageandrohung herbeigeführt hat und den Verlauf der Sache in nachstehendem bekant:

Um die Denkmalsangelegenheit wirksamer populär zu machen, sollte außer der einmaligen Veröffentlichung des vorläufigen Denkmalsentwurfs jeder offiziellen Bekanntmachung dieser Rubrik ein Draisbild vorangedruckt werden, damit auf diese Weise jedem Radfahrer der Vereingte, dem wir so viel zu verdanken haben, wiederholt vor Augen geführt werde. Die Bundesredaction, zu deren Ressort die Beschaffung von Glischen gehört, wurde beauftragt, das erforderliche Glische herstellen zu lassen; — dieselbe, welche mit verschiedenen Blättern, so auch mit dem „Stahrad“, im Glische-Vertrage steht, d. h. benutzte Typen gegenseitig austauscht oder käuflich übernimmt, wandte sich an Herrn Th. Weber in Leipzig wegen Ueberlassung eines von demselben benutzten Drais-Glischs; — der Letztere forderte für die Ueberlassung zu einmaligen Abdruck M 120; — da sonst für gebrauchte Glische nur ca. M 10 vergütet wird, erschien die Forderung zu hoch und empfing die Bundesredaction den Auftrag, Herrn Hof in München um eine Photographie des Draisbildes zu ersuchen und diese Glischen zu lassen, auf die Mittheilung des Bundesredaction, daß eine Photographie von Drais aus München mitgebracht sei, die sich im Bureau befände, wurde Herrn Stein anheimgefallen, nach diesem Exemplar in beschleunigter Weise die erforderliche Type zu beschaffen.

Das bald darauf eingetroffene Glische fand hierauf zur Illustration der Sammellisten und der Extrablätter für die Einzelfahrer Verwendung.

Wenige Tage nach Versandt dieser Druckschriften empfing der Antragsteller ein Schreiben des Rechtsanwalts Dr. Zehme in Leipzig, worin derselbe mittheilt, daß die benutzte Draistype nach einem für die Verlagshandlung von Weber in Leipzig als gesetzlich geschützt eingetragenen Draisbild hergestellt und vervielfältigt sei, die Firma sei dadurch im Abfah ihres Bildervorrathes geschädigt, der Vorrath repräsentire einen Werth von ca. M 4000, es sei entweder der Bilderverband nebst Platten für M 2000 käuflich zu übernehmen oder M 1000 Entschädigung zu zahlen und solle sich der Antragsteller mit jener Firma zu einigen suchen. — Der Bundesvorsitzende schrieb darauf an Herrn Theoph. Weber, daß er die betreffende Photographie weder vor noch nach der Benutzung selbst gesehen habe und ihm von gesetzlichem Schutze nichts bekant sei, er wäre deshalb an dem etwaigen Versehen ganz schuldlos, über die zuerst gestellte Forderung von M 120 würde sich reden lassen, die von dem Rechtsanwalte geforderten Bedingungen wären viel zu hoch, nur dieselben in Betracht ziehen zu können; — hierauf ertheilte Herr Th. Weber den Bescheid die von seiner Firma gemachten Ansprüche seien die denkbar bescheidensten! dennoch wolle man das Entgegenkommen erweisen, bei Abnahme einer zu vereinbarenden Anzahl Bilder von einer Klage abzusehen und 8 Tage Bedenkzeit gewähren.

So widerwärtig diese Angelegenheit war und so sehr es den Anschein hatte, als wolle man sich für eine vermuthlich verfehlte Buchhändler-speculation nachträglich aus dem Vermögen des Bundesvorsitzenden schadlos halten, entschloß sich der Antragsteller, um einen Prozeß zu vermeiden, den Bundesredaction zu veranlassen, in die Verjuche eines gütlichen Ausgleichs einzutreten, daraufhin fand durch Herrn Stein nachfolgendes Abkommen statt: Es sollte

- 1) Herr Th. Weber M 200 Entschädigung und M 10 Advokatenkosten empfangen,
- 2) ein Weber'scher Catalog kostenfrei der Bundeszeitung am 1. Januar 1891 beigelegt und
- 3) viermal eine Weber'sche Insertion von je 1/2 Seite in der Bundeszeitung unentgeltlich aufgenommen werden.

Um weiteren Zummuthungen vorzubeugen, bestätigte der Antragsteller die getroffene Vereinbarung, empfing jedoch zu seinem Erstaunen eine Rückantwort, in welcher jenen 3 Bedingungen noch weitere 3 neue Forderungen hinzugefügt wurden und zwar:

1) Das benutzte Glische sofort einzuschicken, 2) das Weber'sche Sport-Album in einer wohlwollenden und umfangreichen Weise in der Bundeszeitung zu besprechen und zwar noch vor Weihnachten, und 3) im Bundesorgan bekant zu machen, daß das Hörsche Werk über Kunstfahren in der Weber'schen Verlagshandlung zu haben sei.

Entrüstet über diese anmaßenden Bedingungen schrieb der Bundesvorsitzende zurück, daß diese 3 Punkte das Ressort der Bundesredaction betreffen und der letzteren überwiesen seien.

Es wurden nunmehr die bedungenen M 210 Herrn Th. Weber gegen Quittung eingeschickt und sollte dem nächsten Bundesstag vorbehalten bleiben, sich weiter mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen.

Wenn der Bundesvorsitzende von einem Prozesse abließ und auf einen gütlichen Ausgleich eingehen zu müssen glaubte, so geschah dies aus dem Grunde, dem Standa vorzubringen den Träger des höchsten Ehrenamtes im Bunde durch ein Bundesmitglied, dessen Unternehmungen in wohlwollender Weise vom Bunde im laufenden Jahre in einer Höhe von nahezu 1000 M unterstützt worden, wegen eines höchst zweifelhaften Entschädigungsanspruchs, in einen möglichen Weise langwierigen und widerwärtigen Prozeß verwickelt zu sehen, schließlich wurde die Angelegenheit dem engeren Ausschuss für das Draisdenkmal mitgetheilt.

Um die obige Darstellung entspricht vollkommen dem einfachen und thatsächlichen Sachverhalt der von dem Redacteur des „Stahrad“ gegen mich in dem oben angeführten Klageandrohung, der von Herrn Th. Z. a. geführte Umstand, daß ich bereits im Juli v. J. ein Draisbild von ihm empfangen und gütlich besprochen habe, kommt bei Beurtheilung der Sachlage gar nicht in Betracht, ebensowenig die Behauptung, daß ich bereits in München eine Drais-Photographie bestellt sei, dessen ich mich nicht entsinnen kann. — Im vorliegenden Fall, der ja an und für sich durch Abgrenzung der Abfindungssumme und der Nebenbedingungen als erledigt betrachtet werden darf, kommt es gegenüber den neueren Weber'schen Entstellungen und Verdächtigungen lediglich darauf an, ob wir bei Benutzung des Glisches die Identität der benutzten Photographie mit der für die Verlagshandlung G. Weber gesetzlich geschützten bekant gewesen ist, dies aber ist nicht der Fall, ich habe das von der Bundesredaction an die Münchener Autotypie-Compagnie eingekaufte Original weder vor der Abendung nach München noch vor Versandt der mit dem Glische bedruckten Sammellisten etc. vor Augen gehabt, außerdem ist an den Abdrücken eine Bemerkung, wie „gesetzlich geschützt“ oder ähnlich nicht enthalten. — Ob von anderer Seite bei Benutzung der Drais-Photographie irgend ein Versehen vorgekommen, weiß ich nicht, ich für meine Person hatte als Vertreter des Denkmals-Comites nur meinen Namen unter die betreffenden Sammellisten etc. zu setzen und habe das im guten Glauben der Berechtigung dazu gethan.

Auf die neueren Verdächtigungen gegen meine Person sowie gegen die Entstellungen und Schlussfolgerungen, für welche die Red. des „Stahrad“ diese Angelegenheit zu benutzen sucht, näher einzugehen halte ich für überflüssig, dieselben sind zum größten Theil so tendenziös und haltlos, daß es sich nicht der Mühe lohnt, sich damit weiter zu beschäftigen.

Carl Hindenburg.

#### Wechsel im Amte des Bundesfahrwart.

Der seitherige Bundesfahrwart Herr Otto Kranig, Halle a. S., hat sich genöthigt gesehen, sein seit Jahresfrist mit großer Pflichttreue und Hingebung versehenes Amt als Bundesfahrwart noch vor dem VIII. Bundesstag niederzulegen, die dargelegten Gründe liegen außerhalb unseres sportlichen Bereichs, berühren auch Beziehungen zu unserem Bunde nicht, dieselben ent-

springen vielmehr Rücksichten auf persönliche Verhältnisse. — Mit großem Bedauern sehen wir Herrn Kranig aus seinem Amte scheiden und sprechen ihm im Namen des Bundesvorstandes und unseres Bundes für die vielen Verdienste, die er sich um das Gedeihen der Gesamtheit erworben hat, an dieser Stelle den warmsten Dank aus.

Im Einverständnis mit dem Bundesvorstand und auf besondere Empfehlung des scheidenden Bundesfahrwart haben wir als Nachfolger des letzteren bis zum nächsten Bundesstag Herrn Johannes Rheinfeld, Gaufahrwart des Gau 20 Berlin, ernannt und ist von demselben die Wahl bereitwilligst angenommen. — Schriftsachen an das Bundesfahrwartsamt sind an: Herrn Johannes Rheinfeld, Fahrwart des D. R. V., Berlin S.-W., Puttkamerstraße 21 zu richten.

#### Mittelbach'sche Straßenprofilkarte.

Von den für Frühjahr 1891 angekündigten 40 Sectionen der Straßenprofilkarte sind nur noch 3 Sectionen im Rückstande und zwar Nr. 32 Göttingen, Nr. 59 Fürth, Nr. 74 Ulm, welche gleichfalls spätestens in 3 Wochen fertig gestellt werden. Bei dieser Gelegenheit richten wir an die Herren Gau- und Ortsfahrwarte des Bundes nochmals das Gesuch durch Ertheilung von Auskünften das Kartenwerk unterstützen zu wollen, insbesondere jezt den fertigen Sectionen Beachtung zu schenken und Berichtigungen über etwaige Mängel an Herrn R. Mittelbach, Köstchenbroda bei Dresden gelangen zu lassen, die älteren Sectionen Leipzig und Dresden sind bereits wieder in Arbeit und werden vollständig neu gezeichnet, Berichtigungen sind hierfür umgehend erwünscht.

#### VIII. Bundesstag in Breslau.

Von den zuständigen Behörden in Breslau ist gestattet, daß der am 9. August stattfindende Festcorso anstatt um 12 Uhr, um 11 1/2 Uhr, das Nachmittags-Nennen anstatt um 4 Uhr, um 3 1/2 Uhr beginnt.

#### Von Seiten des Vorstandes des Radfahrer-Vereins „Vorwärts“ zu Grünberg i. Schl. wurde uns

eine neuere Polizei-Verordnung vom 8. November 1890 für den Kreis Crossen a. D. mitgetheilt, welche neben den bekantnen allgemeinen polizeilichen Verordnungen für Radfahrer in den §§. 2 und 3 noch nachstehende besondere Bestimmungen enthält:

Magdeburg, den 15. Juni 1891.

#### Deutscher Radfahrer-Bund.

Die Verwaltungsstelle.

Carl Hindenburg, Vors. Gustav Bornemann, Schriftf. Carl Biermann, Zahlm.

#### Bekanntmachung des Bundes-Sportausschusses.

Durch nachstehende Leistungen wurden die bisherigen „besten Zeiten“ im Bundesgebiete des D. R. V. verbessert. Begründete Einwendungen gegen die Anerkennung dieser Leistungen sind innerhalb 14 Tagen an den Unterzeichneten zu richten.

§. 2.

„Öffentliche Straßen, Wege und Plätze dürfen mit Zwei-, Drei- oder Vierrädern nur von Personen befahren werden, welche das 15. Lebensjahr vollendet haben und sich im Besitze einer von der Polizeibehörde ihres Wohn- bzw. Aufenthaltsortes auf ihren Namen und für die Dauer des Kalenderjahres ausgestellten Fahrkarte befinden.“

§. 3.

„Jeder Radfahrer muß die Fahrkarte während der Fahrt bei sich führen und dieselbe auf Verlangen den Aufsichtsbeamten einhändigen.“

Da eine derartige scharfe Maßregel für unsere außerhalb dieses Districts wohnenden Tourenfahrer, namentlich für solche, welche bei Gelegenheit des bevorstehenden Bundestages in Breslau die Hauptstraßen des Kreises Crossen a. D. passiren werden, mancherlei Unzuträglichkeiten nach sich ziehen dürfte, so sind wir bei dem Königl. Landrath des betreffenden Kreises um Aufhebung der vorstehend angeführten polizeilichen Verordnung vorstellig geworden, worauf uns von dieser Behörde nachstehendes Schreiben zugegangen ist:

„An den  
Vorsitzenden des deutschen Radfahrer-Bundes,  
Herrn Carl Hindenburg, Wohlgeboren,

Magdeburg.

Euer Wohlgeboren erwidere ich auf das gefällige Schreiben vom 7. d. M., daß keine Veranlassung vorliegt, die erst seit Neujahr d. J. für den diesseitigen Kreis bestehende Polizei-Verordnung zur Regelung des Verkehrs der Radfahrer auf öffentlichen Straßen zu Gunsten eines Privatvereins abzuändern, umsomehr, als eine gleiche Polizei-Verordnung auch für den West-Sternberger Kreis und noch andere Kreise des Regierungs-Bezirks Frankfurt a. D. besteht.

Ich bin jedoch gern bereit in der Zeit, in welcher das Bundesfest in Breslau stattfindet, bzw. einige Zeit vor- und nachher Ausnahme von der Bestimmung des §. 2 gemäß §. 7 der Polizei-Verordnung zu gestatten und die betreffenden Polizei-Behörden und Gendarmen mit entsprechender Anweisung zu versehen.

Euer Wohlgeboren wollen mir die Zeit, zu welcher das Bundesfest in Breslau stattfindet und während welcher der Dispens dorthin gewünscht wird, rechtzeitig mittheilen.

Der Landrath.

gez. Febr. von Blomberg.“

Wir werden unter Bezugnahme auf obigen Schriftwechsel das betreffende Landrathsamt ersuchen, oben angezogene §§. 2 und 3 vom 1. August bis 8 Tage nach dem Bundesstag außer Kraft zu setzen.

**Gau 3. Westfalen:**

- v. Gau 17 C. — E. Fischer, Friedr., Deynhausen 25211
- " Gau 4 R. B. Colonia Cöln — E. Mende, Th., Hagen 20733
- " Herner R. B. — E. Flohr, Frig., Bickern 24754
- " Gau 4 — F. B. Bielef. R. Henteshoven, Carl 25502
- " E. — R. B. Blifz, Buer, Feuler, Emil 24550
- " E. — R. C. Westfalia, Hagen, Dethof, F. Kold, Karl 28244
- " E. — R. C. Westfalia, Hagen, Dethof, F. Lange, E. 27766, Mende, H. 27767

**Gau 4. Rheinland:**

- v. Gau 3 Dortmund. R. B. Vorwärts — E. Lenge, Ad., Essen, Kettwigerchaussee 23 24253
- " E. — B. C. Cöln, Antoni, C. 21241
- " Gau 16 C. — E. Stenger, C., Cöln 21285
- " R. B. St. Johann — E. C. Wanderer, Saarbrücken Bier, H. 28257, Dilg, W. 28256
- " Kaul, F. 28264, Schnee, A. 28255
- " E. — B. C. Wanderer Saarbrücken, Venn, D. 7924
- " R. T. C. Aachen — E. Herren, F., Aachen 17631
- " Thyßen, J., Aachen 20066
- " Ausland — E. Pinoff, F. A., Cöln 21830
- " E. — R. S. Aachen, Detilleux, Chr. 10279
- " Flamme, A. 17129
- " R. C. Aachen — R. S. Aachen, Fontaine, M. 17128
- " Neuf, R. 21559
- " Schaaf, W. 22744

**Gau 5. Mittelrhein:**

- v. E. — R. B. Schweisingen Kleinschmitt, W. 23572
- " E. — R. B. Pforzheim Koch, Ludw. 28129

**Gau 9. Frankfurt a. M.:**

- v. Gau 4 C. — E. Michel, Franz, Bingen 15292
- " Gau 3 R. B. Iserlohn — E. Paulborn, Leop., Frankfurt a. M., Staufensstraße 39 20470
- " R. B. Gelnhausen — Frankf. B. C. Dümon, A. 17942
- " E. — Frankf. B. C. Schäfer, A. (F.), Höchst 15741
- " Offenb. B. C. — R. B. Excelsior, Offenbach Angersbach, Chr. 18680
- " R. B. Mainz — E. Klima, Wendelin, Mainz 27484
- " Pauli, Chr., Mainz 22227

**Gau 10. Würzburg:**

- v. Gau 10a C. — E. Meerguth, Rob., Mellrichstadt 19938

**Gau 10a. Südhüringen:**

- v. E. — R. B. Suhl, Friedmann, H. 22690
- " E. — Männer R. B. Weiningen Trinkteller, R. 22368

**Gau 14. Bamberg:**

- v. Gau 15 F. Bg. d. Einzels. — E. Richter, Ditto, Jug., Sonneberg 19473

**Gau 16. Erfurt:**

- v. G. 19 C. — E. Kutschera, Joh., Eisenach-Wartburg 22855
- " G. 5 C. — E. Trautermann, L., Jena, Wagnerstr. 26137
- " Gau 30 C. — E. Lundeihn, Hans, Erfurt 14595

**Gau 17. Hannover:**

- v. Gau 21 C. — E. Stempniewicz, Leon, Cassel, Orleansstr. 23 18651
- " G. 30 C. — E. Wenzel, C., Braunschw., Zellerstr. 23 16445
- " G. 4 C. — E. Troost, Theodor, Wilhelmshöhe, Café Mulang 26848
- " Gau 18 R. B. Wanderlust Magdeburg — Stahlr. B. Hannover, Ahrenstedt, Otto 21837
- " Gau 3 C. — Osnabr. R. B. Stahlr. Hoeder, H. 12889
- " G. 21 Leipz. B. C. — R. B. Braunschw. Brand, F. 11459
- " Gau 21 C. — E. Hof, W., Braunschw., Carlstr. 3 17944
- " Gau 20 Berlin — Potsd. R. B. — E. Ruyter, Erich, Braunschweig 21693
- " I. Radf. Mg. Braunschw. — E. Sandvoß, A. 25990
- " E. — R. B. Wolfenbüttel, Herfahrt, F., Harzburg 7531
- " St. B. Hildesheim — E. Bofz, F. 12937
- " Hille, G. 17812

**Gau 18. Magdeburg:**

- v. Gau 1 Altona. B. C. — E. Peemöller, W., Georgenstraße 4 27380

**Gau 19. Rostock:**

- v. Gau 19a I. Schweriner R. B. v. 1886 — E. Lobek, R., Stralsund 24371
- " Gau 27 I. Stett. B. C. — E. Epping, C., Rostock 21144

**Gau 20. Berlin:**

- v. Gau 14 C. — E. Meßner, Willy, Zehdenick, Berlinerstraße 33 8252
- " Gau 23 C. — E. Gampke, Gg., Berlin NO., Weinstraße 19 1392
- " E. — R. B. Sport Berlin, Mulock, Paul 2610
- " E. — Berl. R. B. v. 1887, Lufner, W., Steglitz Koch, Hermann 1669
- " R. B. Concordia — E. Hellmayer, F., Berlin 2084
- " Gau 3 C. — E. Sturm, C., Niederschönweide 26671
- " Gau 21 Zeißer R. C. — E. Haeselbarth, R., Berlin 24106
- " Potsdamer R. B. — E. C. Zybelle, Max, Berlin 1095
- " Potsd. R. B. — E. Wille, C., Fürstenwalde 1643
- " E. — R. C. Borussia, Zeratsch, Gustav 1360
- " E. R. B. Germania, Bugge, Wilhelm 25430
- " Berliner R. B. v. 1889 — R. B. Vorwärts Finsterwalde, Baum, Arth. 21527
- " Gau 18 C. — E. Neugebauer, C., Potsdam 1508

**Gau 21. Leipzig:**

- v. Gau 18 R. B. Ascania Bernburg — E. Schärpfe, Rud., Döbeln, Albertstraße 23 2285
- " — E. Pöfller, H., Wittweida, Kochlikerstr. 94 1795
- " Gau 21 C. — E. Hornkohl, Fr., Altenburg, Paderei 5 1611
- " Gau 9 Offenb. R. B. — E. Heinrich, G. W., Leisnig, Turnerstraße 14 241
- " B. C. Adler Leipzig — E. Tischbauer, J., Leipzig, Adr.: P. Knaur, Hainstraße 19/21 211
- " Gau 21a B. C. Vera — B. C. Glauchau, Panzer, Eugen 227

**Gau 21a. Voigtl.-Thüringen:**

- v. Gau 21 R. B. Borna — E. Teichmann, Hch. Otto, Plauen 22
- " E. — R. B. Greiz, Lippold, Clemens 28
- " E. — B. C. Meerane, Fundmann, Ernst 25

**Gau 22. Dresden:**

- v. Gau 16 C. — E. Foertsch, H., Schandau 285
- " E. — Elsterwerdaer R. B., Müller, Joh. 238
- " E. — R. Bg. Turner, Dresden, Doring, Emil 285
- " Reh, Hugo 247
- " R. B. Sturm. — E. Säuberlich, W., Dresden 253

**Gau 23. Görlitz:**

- v. E. — R. B. alt. Herren Cottbus, Langheinrich, F. 1818

**Gau 24. Breslau:**

- v. Gau 21. R. B. Germania Mittweida — E. Rosenberger, Paul, Culau, Wilhelmshütte 2495
- " Gau 22 Großenh. R. B. — E. Wallasch, Erwin, Breslau, Friedrich-Wilhelmstraße 22 2657
- " Gau 37 C. — E. Lewinsohn, Edw., Breslau, Messergasse 26 1800
- " Gau 5 R. B. Bruchsal — E. Dsenberg, W., Gräbchenstraße 101 1620
- " E. — Breslauer R. B. Wratislavia, Probst, H. 2707

**Gau 27. Stettin:**

- v. G. 24 C. — E. Gottwald, Dsc., Strasburg (Udorm.) 27455
- " Gau 23 C. — E. Schleitner, Emil, Stettin, Adr. Franz Malmberg 17576
- " E. — Stettiner R. C. Wanderer, Rosenberger, Georg 23480
- " Stettiner R. C. Wanderer — E. Schwarz, Rob. 24692

**Gau 30. Königsberg i. Pr.:**

- v. Gau 4 Westfalen Wesel — E. Dramehr, C., Königsberg, Carlstr. 4 25509
- " E. — B. C. Königsberg, Loewy, Frig. 18044
- " E. — R. C. Königsberg, Klug, Emil 19604
- " Komm, Louis 19601
- " R. C. Königsberg — E. Bohm, A. 25881
- " Hahn, Carl 27283

- v. Gau 20 Berlin C. — E. Bartenwerffer, Rfm. Königsberg, Tannenstraße 26095

**Gau 31. Kiel (Schleswig):**

- v. Gau 17 C. — E. Heyne, A., Büsum 2757
- " Gau 1 C. — E. Bahnsen, Otto, Kiel, Lehmsberg 14 14026

**Gau 37. Oberschlesien:**

- v. Gau 23 C. — E. Scharowsky, Gleiwitz 23620

**Ausland:**

- v. Gau 4 C. — E. Merdens, Walter, Paris 21377
- " Gau 13 C. — E. Habermann, Fr., Nagy-Beczeret 22268

Magdeburg, den 12. Juli 1891.

**Deutscher Radfahrer - Bund.**

Carl Biermann, Zahlmeister.

**Ein letztes Wort contra Redaction des „Stahlrad“.**

Nachdem die Behauptung des Herrn Theophil Weber, daß die Verhältnisse in unserem Bunde äußerst mißlich beschaffen und mit den Bundesgeldern unverantwortlich gewirthschaftet werde, gründlich widerlegt worden ist; —

Nachdem die Beschuldigung, der Bundesvorsitzende habe bei der in Anspruch genommenen Reiseentschädigung zu den Bundestagen die Bundeskasse empfindlich geschädigt, sich durch zahlenmäßigen Nachweis als Verächtigung herausgestellt; —

Nachdem der Versuch, durch Auffrischung alter, längst erledigter Streitigkeiten mit einzelnen Gauverbänden eine feindselige Strömung gegen die Bundesleitung zu erzeugen, gänzlich fehlgeschlagen; —

Nachdem klar und deutlich bewiesen, daß Herr Th. W. in der Clichéangelegenheit, Drais-Denkmal betreffend, ein seitens der Redaction der Bundeszeitung oder des Hilfspersonal im Bundesbüro gemachtes Versehen auszunutzen suchte, um durch Klageandrohung vom Bundesvorsitzenden erhebliche Entschädigungssummen zu erlangen; —

Nachdem sich alles das in erbitterter Zeitungsfehde abgepielt hat, geht nunmehr der Redacteur des Stahlrad direct auf das eigentliche Endziel seiner umfangreichen Agitation los, er erläßt einen dringenden Mahnruf an die Bundesdelegirten, von der Wiederwahl des jetzigen Bundesvorsitzenden abzusehen und eine jüngere befähigtere Kraft an seine Stelle zu setzen. — Sein vorgeschrittenes Greisenalter sei in keiner Weise geeignet, eine Vereinigung von über 12000 Mitgliedern noch ferner activ zu leiten, schon seit vielen Jahren habe er den Anforderungen nicht mehr genügt, die man an den Leiter unseres Bundes stellen müsse und verstände nur durch Entstellung von Thatfachen Reclame für sich zu machen.

Also das ist des Pudels Kern. Fort mit dem greisenhaften Bundespräsidenten. Ueber die Begründung für meine baldigste Beseitigung und die Form, in welcher dieselbe eingeleitet, erlaube ich mir kein Urtheil, ich stelle dasselbe vielmehr den Bundesmitgliedern und der Delegirtenversammlung anheim, will auch nicht weiter erörtern, ob der Mahnruf als der Ausfluß ehrlicher und inniger Ueberzeugung anzusehen ist, auch darüber mögen Andere entscheiden.

Auf das Entschiedenste muß ich aber dagegen Einspruch erheben, daß Herr Th. W. zum Schluß seiner Agitationen und um dieselben wirksamer zu machen, zu dem verwerflichen Mittel greift, aus einer Privatcorrespondenz zwischen ihm und mir Waffen zu schmieden,

durch welche er mich in der Achtung meiner Sportgenossen herabzusetzen sucht.

Mein außeramtlicher Briefwechsel ist äußerst umfangreich, betrifft erbetene Rathschläge oder Gutachten, Schlichtung von Streitigkeiten, Vorkommnisse im Bunde, Angelegenheiten discreter Art u. s. w., u. s. w., ich pflege die eingegangenen Zuschriften in offener und unumwundener Weise zu beantworten, jedoch stets in der stillschweigenden Voraussetzung, daß mit meinen Rückäußerungen kein Mißbrauch getrieben wird; dieses meinen Sportgenossen entgegengebrachte Vertrauen ist bis jetzt, so viel ich mich erinnere, nie getäuscht worden, anders denkt darüber Herr Theoph. Weber und veröffentlicht aus meinen Privatbriefen Inhaltstheile, um dadurch seiner Agitation gegen mich mehr Nachdruck zu geben.

Um Mißdeutungen entgegenzutreten, sehe ich mich zu meinem Bedauern gezwungen, der betreffenden Angelegenheit näher zu treten und über den Fall selbst Folgendes mitzutheilen:

Im verfloffenen Sommer stand ich mit Herrn Th. Weber mehrfach in Correspondenz über sein im Druck befindliches Sports-Album, äußerte mich über den Inhalt der ersten Lieferungen anerkennend und sandte ihm auf Wunsch ein Empfehlungsschreiben für das in Rede stehende Werk. Hierauf empfing ich Mitte Juli v. J. ein Schreiben, dessen Schluß wie folgt lautete: „In ca. 10 Tagen wird das Bild des Freiherrn v. Drais fertig, ich hoffe, daß es ein Kunstwerk giebt; als Gegenstück zu Drais beabsichtige ich dann Ihr Bild anfertigen zu lassen, wenn ich Ihre Erlaubniß dazu bekomme.“

Hierauf schrieb ich wörtlich: „Was eine gleiche Wiedergabe meiner Wenigkeit, wie die des Frh. v. Drais anlangt, so möchte ich, trotz Ihrer freundlichen Bereitwilligkeit dazu, entschieden davon abrathen, Sie würden ein schlechtes Geschäft damit machen.“ Zur Bekräftigung führte ich Fälle an, wo man trotz meines Abkathens bildliche und plastische Darstellungen meines Portraits zum Gegenstand einer Speculation ausersehen und damit Fiasco gemacht habe und daß ich mitunter sogar derartige Abbildungen selbst käuflich übernommen hätte, um Ausgebot und Verkauf zu verhindern; ich bemerkte ferner, daß der Kultus, der meiner Person gelte, nur ein beschränkter sei und führte als Beispiel die leider durch die Zeitungen veröffentlichten Sammlungen zu meinem siebzehnjährigen Geburtstag an; wie ich durch Zufall erfahren, hätten sich nur circa 300 Einzelfahrer und circa 200 Vereine daran betheilig, die Höhe der gesammelten Summe sei mir nicht bekannt, dieselbe dürfte aber kaum zu einer Stiftung

ausreichen, — auf die Höhe der Summe käme es auch gar nicht an, das moralische Gewicht liege in der Zahl der Beteiligten, ich wünsche nur, daß nicht Gegner des Bundes die Sache ausbeuteten, um den Bund in seinem Ansehen zu schädigen, ich müsse die gute Absicht der Veranstalter voll und ganz anerkennen und sei von Gefühlen des wärmsten Dankes erfüllt, hielt es aber für das Beste, das gesammelte Geld für irgend einen wohlthätigen Zweck zu verwenden.

Diese rein vertraulichen Aeußerungen, die von dem peinlichen Eindruck eingegeben waren, welchen die bewegte Angelegenheit in ihrem Vorstadium, namentlich durch die Veröffentlichung des Aufrufs auf mich gemacht hatte, schloß ich mit dem Bemerkten, daß ich durch Hergabe meines Porträts nicht selbst ein Glasco herbeiführen und Herrn Th. W. nicht zu Opfern verurtheilt sehen möchte, ich hätte deshalb von meiner bildlichen Darstellung absehen zu wollen.

Aus diesem der ganzen Form nach discreten Schreiben veröffentlicht Herr Th. W. Inhaltstheile und bemerkt dabei, daß er weitere Aeußerungen in meinem Namen nicht wünscht.

**Gauverbandsnachrichten.**

**Gau 1. Hamburg.** Die am 5. Juli a. c. nach Oldesloe angelegte Gantour verlief, vom schönsten Wetter begünstigt, glänzend. Der Oldesloer Radfahrer-Verein hatte es sich zur Aufgabe gestellt den erschienenen Gästen etwas Besonderes zu bieten und sind wir denselben hierfür zu besonderem Dank verpflichtet. — Der Corso, welcher durch die festlich geschmückten Straßen seinen Weg nahm, zeigte bei den überaus zahlreich erschienenen Zuschauern lebhaftes Interesse, insbesondere bei den Damen, die es sich denn auch nicht nehmen ließen, die Radler durch Werfen von Blumen und dergleichen zu erfreuen. Eine kleine Entschädigung wurde denselben hierfür durch den Abends stattfindenden Ball zur Theil und gewiß Jeder wird mit dem Bewußtsein in seine Behausung zurückgekehrt sein, einen vergnügten und genussreichen Tag verlebt zu haben. — Gemäß dem Beschlusse des Hauptgautages findet am 2. August a. c. eine Gantour nach Ipehoe statt. Der Start für die Hamburg-Altonaer Fahrer ist auf 6 Uhr präcis, Brönner's Etablissement an der Pinneberger Chaussee, festgesetzt. Es wird der directe Weg über Elmshorn eingeschlagen. Die Sportscollegen der anderen Orte werden freundlichst gebeten ihren Start so einzurichten, daß dieselben mit dem Trupp aus Hamburg zusammentreffen. — Wir stellen nun noch an alle Mitglieder das dringende Ersuchen, sich an dieser Tour recht zahlreich zu betheiligen, damit die Ipehoer Freunde für die im vorigen Jahr so unglücklich verlaufene Gantour eine Entschädigung finden. All Heil!  
Der Vorstand:  
Julius Esche, I. Vors.  
D. Mühs, Schriftf.

**Gau 1. Hamburg.** Die nächste Gausfahrt findet am Sonntag, den 2. August, nach Ipehoe statt. Programm: Abfahrt für Hamburg und Altona Morgens 6 Uhr bei Brönner; 7 Uhr Kaffee und Frühstück in Pinneberg, Schmüßer's Gasthof; 9 Uhr Raft in Elmshorn, Hotel zum großen Hause; 11 Uhr Empfang der Gäste durch die Oldesloer Kameraden, hierauf Frühchoppen. 1 1/2 Uhr Mittagessen (à Gedeck 2 M.) in W. Eggers' Hotel und nachdem Fahrt per Rad bezw. Spaziergang nach Amönshöhe, daselbst Concert. Nach Rückkehr in die Stadt gemütliches Beisammensein im Clublocal „Zur schönen Aussicht“. Um recht zahlreiches Erscheinen erucht  
Richard Stiene, Gausfahrwart.  
Hamburg, Brauerstr. 24 III.

**Gau 4. Rheinland.** Bezirk II. Die zweite Bezirkstour nach Schloß Daun, welche für den 26. d. ausgeschrieben, ist auf einige Tage hinausgeschoben. Den

Interesse einstweilen unterdrücken wolle. — Die Mißbrauch von Aussprechungen rein privaten Charakters muß aber um so verwerflicher erscheinen, als der Radfahrer des „Stahlrad“ sehr wohl weiß, daß die aus hochachtbaren und angesehenen Männern bestehenden Veranstalter ihre Aufgabe in der allersinnigsten und zartesten Weise zu lösen verstanden, indem sie die gesammelten Gaben zu einem so überaus werth- und kunstvollen Ehrengeschenk verwendeten, welches für mich und meine Familie, so wie für Kind und Kindeskind ein unschätzbbares Andenken an die Zeit meiner Amtsthätigkeit im Deutschen Radfahrer-Bunde bleiben wird.

Die Beurtheilung der Weber'schen Handlungsweise überlasse ich den geehrten Sportsgenossen und Bundesmitgliedern und bedauere nur, daß ich zu Darlegungen genöthigt wurde, welche mich größtentheils persönlich betreffen, ich hielt dies jedoch für unerlässlich, um weiteren Intriguen im Voraus entgegenzutreten.

Carl Hindenburg, Bundesvorsitzender.

C. Müller, Bezirksfahrwart.

neuen Termin werde ich in der demnächst erscheinenden Bundeszeitung veröffentlichen.

**Gau 4. Rheinland.** Herr Jos. Contellier, B. M. Nr. 26413 hat am Mittwoch, den 13. Mai auf der Straße Coblenz-Bingerbrück und zurück bis Rollen werth die Strecke von 172,3 km innerhalb 12 Stunden dem Niederrad zurückgelegt. Begründete Einwendungen gegen die Anerkennung und Pämierung dieser Tour innerhalb 14 Tagen an den Unterzeichneten zu richten.  
Otto Weber, I. Gausfahrwart, M.-Gladbach.

**Gau 4. Rheinland.** Gautag am 28. Juli Wesel. Die Sitzung wurde vom Herrn B. Spemann-Kerkerinck um 10 1/2 Uhr eröffnet. 6 Vorstandsmitglieder und 33 Delegirte waren anwesend.

- Die Tagesordnung:
- 1) Erledigung eingegangener Anträge,
  - 2) Wahl der Delegirten zum Bundestage,
  - 3) Unsere Anträge zum Bundestage,
  - 4) Verschiedenes

wurde wie folgt erledigt:  
Zu 1. waren 2 Anträge eingelaufen. 1. Antrag von Belberter Radfahrer-Vereins: „Den Sommergautag 1892 in Belber abhalten zu wollen“. — Beschluß: Antrag wird als verfrüht betrachtet, und dem Antragsteller anheimgelassen, den Antrag für den nächstjährigen Frühjahrgautag wiederum zu stellen.

2. Antrag der Radfahrervereine Rheydt-Gladbach: Niederradmeisterschaft für Rheinland in diesem Jahr auf Gladbach-Rheydler Rennbahn zum Austrag zu bringen und der gleichlautende Antrag des Vereins Neuenahr-Abtrweiler, „Bejagte Niederradmeisterschaft auf der Neuenahrer Rennbahn auszutragen“, wurde dahin erledigt, daß die Niederradmeisterschaft für dieses Jahr nach Rheydt verlegt wird, gegen dem Neuenahr-Abtrweiler R. B. zu einem Rennen, je nach dem Stande der Kasse, Rennpreise bewilligt werden.

Bevor zur Wahl der Delegirten geschritten wird, kommt zuerst Punkt 3 der Tagesordnung zur Erledigung und zwar Antrag 1: Dem §. 12, Abs. 1 der Bundesstatuten folgende Fassung zu geben: „Zur Vertretung der Bundesmitglieder besteht ein Bundesauschuß, für welchen jeder Gauverband bis zu 200 Mitglieder 1 Bundesauschuß-Mitglied und für je 200 weiter angefangene Mitglieder ebenfalls 1 Bundesauschuß-Mitglied wählt“. Derselbe wurde einstimmig angenommen.

Antrag 2: „Die Gausvorstandsabzeichen aus besserem und praktischerem Material herstellen zu lassen, als bisher; oder aber die bisherigen Abzeichen gänzlich fallen zu lassen und durch Vergoldung der Bundesabzeichen die Inhaber der Gausvorstandsämter kenntlich zu machen“. Einstimmig angenommen.

Antrag 3: „Die Bundeszeitung nicht 24 Mal jährlich, sondern 26 Mal jährlich erscheinen zu lassen, und zwar alle 14 Tage Donnerstags“. Einstimmig angenommen.

Zwei von den Kölner Radfahr-Vereinen „Colonia“ und „Maaf Köln“ noch während der Sitzung eingereichte Anträge mußten durch Majoritätsbeschluß von der Debatte als zu spät eingereicht ausgeschlossen werden, und wurde den Antragstellern anheimgelassen, dieselben auf dem Herbstgautag noch einmal rechtzeitig einzureichen.

Bevor zur Wahl der Delegirten für den Bundestag geschritten wurde, verliest der 2. Vorsitzende des Gaus, Herr Ernst Höpmann, eine von ihm amtlich aufgestellte Unfallstatistik innerhalb der Grenzen des Gau 4, die ergibt, daß eine über das Gesamtgebiet des D. R. B. ausgebreitete Unfallversicherung der Bundesmitglieder mit höchst geringen Unkosten für den Einzelnen verknüpft wäre.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung: Wahl der Delegirten zum Bundestage werden aus der Mitte der Versammlung 20 Herren vorgeschlagen, und der Gausvorstand ermächtigt, die Wahl aus diesen genannten Herren selbst vorzunehmen nach eigenem besten Ermessen; ebenso die Ersatzdelegirten.

Die Gausversammlung beschließt sodann noch bei der Bundes-Hauptversammlung den Antrag zu stellen, daß der nächstjährige Bundestag in Köln abgehalten werde unter auf dem Bundestage bekannt zu machenden Bedingungen; einstimmig.

Zu Punkt 4 (Verschiedenes) beantragt Herr Johannes Bornbaum, Essen, den durch die bekannten Schmäherartikel der Zeitungen: „Der Deutsche Radfahrer“ und „Das Stahlrad“ angefeindeten Gausvorstandsmitgliedern ein Vertrauensvotum darzubringen, dasselbe geschieht durch ein brauend erklingendes, einstimmiges All Heil!

Ebenso wird der Gausvorstand ermächtigt mit allen Stimmen, gegen die Aeußerungen des Bundesredacteurs Herrn Louis Stein, betreffend Gala-Sportanzug-Artikel in der Bundeszeitung Seite 124 unter Briefkasten: „W. S. Bromberg“ lautend: „Unter Gala-Sportanzug kann nur dunkelblauer“ und in der Bundeszeitung, Seite 337 unter Briefkasten: „Es ist selbstverständlich, daß man den Ball beim Bundestage nur in dunklem Galasport-Anzuge oder Frack mitmachen kann“, Stellung zu nehmen.

Nachdem hierauf das Protokoll noch zur Verlesung gebracht wurde, erklärte der Vorsitzende die Sitzung gegen 1 Uhr für geschlossen. Frits Siebel, Schriftf.

**Gau 8. Württemberg.** Der auf den 5. Juli nach Hall ausgeschriebene Gantag war außer dem ersten Vorsitzenden und dem Zahlmeister von Niemandem besucht; entschuldigt hatten sich der Schriftführer vorher schriftlich, das Ausschußmitglied vom Ellwanger Bicycle-Club telegraphisch. Die übrigen Herren haben eine solche Formalität für überflüssig gehalten. Von den Anwesenden konnte wegen Stimmengleichheit kein Beschluß gefaßt werden. Im Interesse unseres Gauverbands wünsche ich, daß die nächste Versammlung besser besucht sein möge, damit der persönliche Verkehr der Gaumitglieder untereinander, der meiner Ansicht nach 1000 Rundschreiben aufwiegt, unserer Bundesförderung förderlich werden kann. Ich denke, daß persönliche Wünsche oder Abneigungen doch für einige Tage im Jahr einem gemeinsamen Interesse weichen könnten. Der nächste Gautag wird durch Einzelbenachrichtigung bekannt gemacht.  
Dr. v. Marchtaler, I. Vorsitzender.

**Gau 9. Frankfurt a. M.** Auf nach Breslau! In den Tagen vom 7.—11. August findet bekanntlich der VIII. Bundestag in Breslau statt und richte ich deshalb die ergebene Bitte an Sie, sich recht zahlreich zu betheiligen. Unsere norddeutschen Bundesgenossen bieten Alles auf, uns den Aufenthalt so angenehm als möglich zu machen. Beim dortigen Auskunfts-Bureau können auch die Festarten in

Empfang genommen werden. Unser Gau, der in sportlicher Beziehung mit an der Spitze marschirt, soll und muß würdig vertreten sein und rechne ich mit Bestimmtheit darauf, daß mein Mahnruf nicht im Winde verhallt. Unser Gau-Standquartier befindet sich im „Weißen Adler“, Ohlauerstraße. Von den Bundesdelegirten hoffe ich, daß keiner fehlt.

Gauverbands-Strassenrennen in Bingen am Sonntag, den 26. Juli. Meldebefluß am Montag, den 20. Juli, 12 Uhr Nachts bei Herrn Adolt Michel. Zu dem Rennen über 40 km sind keine Maschinen ohne Bremse zulässig, da des bergigen Terrains wegen dieselben unbedingt erforderlich sind. Die Gausfahrt nach Bingen beginnt Morgens um 8 Uhr von Cassel ab. Die Frankfurter und benachbarten Vereine fahren um 6 Uhr vom Opernplatz in Frankfurt ab. Mit sportlichem All Heil  
Martin Windbichler, Gausfahrwart.

**Gau 9. Frankfurt a. M.** Das diesjährige Sommerfest in Wilhelmsbad nahm einen glücklicheren Verlauf als das im Vorjahre abgehaltene. Es betheiligten sich circa 200 Fahrer an demselben, welche mit einem schneidigen Corso, der Tausende von Zuschauer angelockt hatte, das Fest eröffneten. Hieran schloß sich ein gemeinschaftliches Mahl, an dem 700 Personen theilnahmen. An die übliche Begrüßung schlossen sich Spiele im Freien, Wettlaufen, Sacklaufen und andere Volksspiele, an welchen sich auch die Damen sehr rege betheiligten. Um 6 Uhr Abends begann in den Kurfüßen das Kunst-Reigenfahren, bei welchen sich Herr Linz-Mainz, der Radfahrer-Verein Hanau und „Vorwärts“, Hanau, auszeichneten. Ein animirter Ball beschloß das schöne Fest, welches dem Gau in der Bürgerschaft neue Freunde erwarb.

**Gau 11. Augsburg.** Sonntag, den 16. August, Gauverbandstag zu Kempten mit folgendem Programm: Mittags 4 1/2 Uhr Gauverbandsitzung. Mittags 6 Uhr Abendchoppen im Harnagel (4 km). Abends 8 Uhr Reunion mit Tanz im Colosseum. Diplomirung der prämiirten Tagestouren von Mitgliedern des Gau 11. Solo- und Duett-Kunstfahrten und velocipedist. Productionen. Die Mitglieder des Gauverband 11 werden zu vollzähligem Erscheinen speciell freundlichst eingeladen, wie Sportskameraden überhaupt willkommen sind!

I. Vorstand des Gau 11. Alois Regner.

**Gau 14. Bamberg.** Sonntag, den 2. August a. c., findet in Eger das Jubiläum des 500jährigen Bestandes des k. k. priv. bürgerlichen Schützen-Corps statt, bei welchem Anlässe größere Festlichkeiten abgehalten werden und beehre ich mich daher die verehrl. Mitglieder unseres Gaus zu einer Gausfahrt nach Eger höflichst einzuladen. Gleichzeitig verbinde ich damit die freundliche Einladung an sämtliche Bundesmitglieder und Sportscollegen, welchen ein Besuch der althistorischen Stadt Eger mit anschließenden Ausflügen in die benachbarten böhmischen Bäder gewiß lohnen dürfte. Der gefertigte Gausfahrwart und der Radfahrerverein Eger werden es sich angelegen sein lassen, allen Sportskameraden den Aufenthalt in Eger möglichst angenehm zu machen und die Ausflügler als Führer zu begleiten. Mit kameradschaftlichem Gruß und All Heil  
Eger, 9. Juli 1891. Joh. Bachmann, Gausfahrw.

**Gau 15. Nürnberg.** Sonntag, 19. Juli, früh 5 Uhr, findet Gantour nach Rupprechtshegen und Belden statt und rechne ich auf recht zahlreiche Betheiligung. Sammelpunkt: Englisches Caffee. Am Sonntag, den 26. Juli, findet in Erlangen das mittelfränkische Bundesschießen statt, wozu ich hiermit verehrl. Sportskameraden einlade. Die Abfahrt zu demselben wird am Mittwoch, den 22. Juli (Ganabend), auf dem Schellmannszwinger bekannt gegeben. Für Monat August gebe ich ferner bekannt, daß auf Einladung des verehrl. Velociped-Club Ansbach Gantour am Sonntag, 9. d. Mts., dorthin stattfindet und wir auch mit den werthen Weihenburger Sportskameraden uns ein Stelldichein dort geben werden. Alles Nähere in der Zeitung per 1. August. Mit kameradschaftlichen „All Heil“  
Friedr. Schwemmer, Gausfahrwart.

Treiben Platz. Da führt der kleine Mann, hembärmig und mit der an den Knöcheln zusammengebundenen altherkömmlichen Lederhose bekleidet, selbst mit harter Hand den Pflug und bearbeitet den steinigten Boden. In langen Reihen ziehen in den breiten Thälern der mittleren Grafschaft zahlreiche Arbeiter fröhlich plaudernd nach den Fabriken, oben an den Bergen aber klappert in jedem Hause ein einsamer Webstuhl und ein dürftiger Mann sitzt davor und sorgt fleißig für seine Familie, kaum daß er Zeit findet, auch nur am Feiertagabend, wenn die Abendgloden aus den zahlreichen Dörfern heraufstöhnen, zu einer Unterhaltung mit seinem Nachbar zusammenzutreten. — Abgesehen von den drückenden Verhältnissen dieser armen Weber, welche von ihrem wenig lohnbringenden Handwerk nicht lassen wollen, herrscht auf den Bergen der Grafschaft, wenn auch Bescheidenheit, so doch nicht eigentliche Noth, und hoch oben findet man noch einen gewissen Reichthum. — Denn sieh! wie der Kuhhirt lustig knallend seine feisten rothscheckigen Pflöge auf die fette Weide treibt und sich dort ins Gras wirt und wohligherumredet. Und noch höher hinauf hütet ein fleißiges Mädchen, gewiß mit dem Strickstrumpf in der Hand, eine kleine Herde Ziegen, die lustig auf den Steinblöcken herumklettern und den Fremden neugierig anschauen. Und der stolze Jägermann mit der Büchse über der Schulter mustert wohlgefällig den unendlichen Reichthum des Waldes! In seinem Dienste schallt auch die Art des Holzmachers allenthalben hell durch den Wald. Bald steigen wir auch wieder mit den Graje- und Reifgleuten, meist Frauensteute, und zwar nicht bloß betagte Mütterchen, sondern auch blühsaubere junge Mädchen, aus dem Forste hinunter ins Thal, so begegnet uns rüßig behäubt ein ansehender Bergmann mit seinem Geleucht in der Hand, ein von der Glashütte

kommender Arbeiter, ein Weber mit dem Zwerchsaat der Schulter, oder auch der Postbote, durch den in einsamen und entlegenen Dörfern der Pulsschlag der Welt hineindringt. Was aber auch immer die Beschäftigung der Bewohner der Grafschaft sei, ein gemeinsamer Zug Allen zu eigen: das ist eine einfache treuherzige Liebe. Sei es der rüßige Bergmann, der arme Weber, der oder Wegemacher im Walde, wir können Allen furchtlos gerne die Hand geben. Gern auch wird der Gläser Jäger über Weg und Steg Auskunft geben und ist stolz darauf wenn sich ein Fremder in sein Dorf verirrt und an die Schönheit seiner engsten Heimat einige Freude zeigt, ja seine Heimatsliebe und, wenn er ihr fern ist, die Sehnsucht nach ihr ein ganz ausgeprägter Zug des Grafschafters ist. Empfängt der Tourist der Grafschaft in den entlegenen Orten mit vielfach alpinem Charakter und auf den Berg erhebende Eindrücke für sein Gemüth, so bieten ihm die zahlreichen Bäder Genüsse geselliger Art. Landeck, Reinerudowa nehmen hier die erste Stelle ein. In landschaftlicher Beziehung sind das Heuscheuer und das Schneegebirge unzweifelhaft an erster Stelle zu nennen. Doch auch die Reifegebirge, das Habelschwerdter, das Bielau, das Reißer Grenzgebirge, das Wartha-Reichensteiner und Gullengebirge bieten herrliche Partien und sind von Touristen zahlreich besucht.

Ein specielleres Eingehen auf alle die Schönheiten der Grafschaft Glas ist, wie schon erwähnt, hier nicht möglich doch zweifeln wir nicht, daß Alle, die derselben einen Besuch abstatten und sich zwei unbedingt nöthige Erfordernisse: Laune und günstiges Reisewetter mitbringen, mit jauchzenden Eindrücken und Erinnerungen heimkehren werden.

G. Vogt.

## Ergebnisse der englischen Meisterschaften am 18. Juli in Bristol

(Original-Bericht von unserem Special-Correspondenten.)

(Nachdruck verboten.)

Den Schluß der englischen Meisterschaften, welche dieses Jahr alle in Bristol abgehalten wurden, bildeten die am 18. Juli daselbst stattgefundenen Rennen.

Das Wetter war gut und ca. 2000 Zuschauer waren anwesend.

Die 25 Meilen waren für Adams ein „schnelles Langsamfahren“, während Scheltema-Veduin ein schönes Dreiradrennen gewann. Sehr wenig Lob kann dem Siege von A. W. Harris in der Niederrad-Meisterschaft gezollt werden, da Kilkelly, der Irländer, ganz gewiß den Sieg davon getragen hätte, wäre nicht sein Pneumatic geplatzt. — Weder Osmond, Meereby noch Veduin nahmen an diesem Rennen Theil und bot überhaupt diese letzte Serie der englischen Meisterschaften lange nicht so viel Interesse als die beiden vorhergehenden.

Die schweren Regenfälle der letzten Zeit machten die Bahn etwas weich und verursachten eine Erweiterung der anfangs festgesetzten Zeiten, für welche Zeitmedaillen bestimmt waren und zwar für

25 Meilen Hochrad	auf 1 St.	28 Min.	—	Sec.
1	"	Dreirad	"	3 "
5	"	Niederrad	"	50 "

### 25 Meilen = Hochrad = Meisterschaft.

8 Nennungen — 4 am Start.

- 1) J. H. Adams, Speedwell B. C.
- 2) T. Colborne, Bristol Jockey C. C.

Ferner starteten: J. Chamberlain und A. T. Aze, Bristol, letzterer in der 2. Runde und ersterer in der

24. Meile aufgebend. Adams ging in der letzten Meile vor und siegte mit ca. 180 Meter. Colborne sicherte sich noch eine Zeitmedaille, welche für ein tapferes Fahren wohl verdient war. Die erste Meile wurde am schnellsten gefahren und zwar in 2 Min. 55 Sec., während Colborne die 24. Meile mit 4 Min. 34 2/3 Sec. führte.

Zeit: 1 St. 26 Min. 24 2/3 Sec.

### 1 Meile = Dreirad = Meisterschaft.

8 Nennungen — 7 am Start.

Erster Lauf.

- 1) B. W. Scheltema-Veduin, Treilvogels u. Catford C. C.
- 2) Graf R. N. Stadnicki, Irish Champion C. C.
- 3) F. Bramson, London und C. C. C.

Ferner fuhr W. H. Grimwade, Bristol, welche meistens führte. Nach einem guten Rennen mit 1 Min. gewonnen, ca. 10 Meter zwischen dem Zweiten und Dritten. Die drei Ersten erhielten Zeitmedaillen.

Zeit: 2 Min. 54 2/3 Sec.

Zweiter Lauf.

- 1) W. G. H. Bramson, Speedwell B. C.
- 2) F. A. Clarke, Leicester.
- 3) T. E. Macfarlane, Western-Super-Mare C. C.

Mit 2 Meter gewonnen.

Zeit: 3 Min.

Entscheidungslauf.

- 1) B. W. Scheltema-Veduin.
- 2) W. G. H. Bramson, Speedwell B. C.
- 3) Graf R. N. Stadnicki (Bertheidiger).

Nach einem feinen Rennen mit ca. 1 Meter gewonnen. Handbreite zwischen dem Zweiten und Dritten. Zeit: 3 Min. 20 2/3 Sec.

### 5 Meilen = Niederrad = Meisterschaft.

21 Nennungen — 14 am Start.

Erster Lauf.

- 1) B. P. Kilkelly, Dublin University B. C.
  - 2) F. J. Fletcher, Catford C. C.
  - 3) H. Parsons, Polytechnic C. C.
- G. Chapman und H. Champeny, Bristol.

Chapman führte das ganze Rennen in gutem Tempo. Fletcher ging beim Glockenzeichen vor, Parsons und Kilkelly aufgeschlossen, letzterer erhielt in der letzten viertel Runde einen Vorsprung und schlug Fletcher mit 2 Meter, Parsons 10 Meter dahinter. Alle erhielten Zeitmedaillen.

Zeit: 14 Min. 35 Sec.

Zweiter Lauf.

- 1) A. W. Harris, Leicester.
- 2) F. P. Wood, Brixton B. C.
- 3) A. J. Hickery, Bristol Jockey C. C.

H. Bony, Bristol Tyndall C. C. und F. F. Stubbs, Wells A. C.

Die Bristolaner führten durchaus und in gutem Tempo. Heißer Endkampf zwischen Harris und Wood. Ersterer, die Außenseite innehabend, siegt knapp am Gewinnsposten. Schlechter Dritter. Alle erhielten Zeitmedaillen.

Zeit: 14 Min. 25 Sec.

Dritter Lauf.

- 1) J. R. Rickard, Bristol B. und T. C.
- 2) C. S. Solomon, Bristol J. C. C.
- 3) H. Short, Bristol C. C. C.
- 0) T. Colborne, B. J. C. C.

Mäßiges Rennen; leicht gewonnen; schlechter Dritter.

Zeit: 14 Min. 58 2/3 Sec.

Entscheidungslauf.

- 1) A. W. Harris.
  - 2) J. Rickard.
- B. P. Kilkelly.

Diese drei Sieger ihrer Läufe fuhren anfangs im Schnecken-tempo, da keiner von ihnen sich entschließen wollte zu führen, bis endlich Kilkelly unter Beifallrufen des Publicums sich an die Spitze setzte und bis 1 Meile vom Ziel die Führung behielt, als plötzlich sein Pneumatic barst und ihn zum Absteigen nöthigte. Harris ging langsam weiter, während Kilkelly, der 1 1/2 Runde verlor, eine andere Maschine bestieg. Beim Eintritt in die letzte Runde kam Rickard auf und gewann einen Vorsprung, wodurch Harris gezwungen war zu folgen. Er holte bald ersteren ein und siegte mit ca. 4 Meter. 300 Meter vorm Ziel schloß sich Kilkelly, der gerade eine Runde nun zurück war, dem gemeinsamen Endspurt an und kam ein Duzend Meter vor Harris übers Band, indem die Zuschauer letzterem durch Zischen ihr Mißfallen bekundeten.

Zeit: 18 Min. 25 2/3 Sec.

## Das Schutzblech,

oder: Kleine Ursachen, große Wirkungen.

Der Racer Schulze — jung an Jahren,  
Der auf der Rennbahn nie was ward,  
Wollt' nicht mehr auf dem Rennplatz fahren,  
Verhaßt war ihm der Name „Start“.  
„Zu Tourenfahrten ferner diene  
„Mir künftig meine Rennmaschine“.



So sprach gelassen Racer Schulze,  
Der nie errungen einen Sieg  
Und freudig schlugen seine Pulse  
Als den Pneumatic er bestieg.  
Er war sich völlig jetzt im Klaren:  
Nur große Touren will er fahren.

Durch dick und dünn gleich einem Pfeile  
Fährt Racer Schulze froh dahin,  
Nicht Wind, nicht Regen hemmt die Eile,  
Der Tourenpreis siegt ihm im Sinn!  
Weil auf der Rennbahn er nichts wurde  
Holt er's jetzt nach mit wildem Spurte.



Im Eifer merkt Freund Schulze leider  
Den fürchterlichen Regen nicht;  
Nur immer weiter, immer weiter  
Gebietet ihm die ernste Pflicht.  
Und bei dem fürchterlichen Schmutze  
Fehlt gar das Blech zu seinem Schutze.

vom 19. Juli, verschiedene interne Clubrennen, welche zahlreiche Beteiligung fanden. Das Programm bestand aus Erst-, Langsam-, Vorgabe-, Landsturm-, Hindernis- und Trostfahren, ferner Wettgehen und Wettlaufen. Als Schluß folgte ein Tanzkränzchen.

**Wesel.** Radfahrer-Verein „Besalia“. Der Sommergautag des Gau 4, zum ersten Male in Wesel abgehalten, war eins der schönsten Feste, welche der Gau in diesem Jahre abgehalten. Am Vorabend trafen schon von Nah und Fern die Sportsgenossen ein, bis der Sonntagmorgen sämtliche Festteilnehmer brachte. Es kamen die Vereine resp. Vertreter von Solingen, Düsseldorf, Essen, Duisburg, Rhendi, M.-Gladbach, Velbert, Bocholt, Xanten, Emmerich, Mülheim a. Ruhr u. Rhein u. A. Während des gemeinschaftlichen Festessens brachte der Vorsitzende des Gau 4, Herr Sprickmann-Kerkerind aus Köln, das Hoch auf den Kaiser.

Der Vorsitzende des festgebenden Vereins „Besalia“ auf die erschienenen Sportsgenossen und Herr Höhmann-Bonn auf die Stadt aus. Um 3 Uhr nahm der Preisescorps seinen Anfang und beteiligten sich 180 Fahrer daran. Das eigentliche Saalfest, bestehend in Gruppen-, Reigen-, Costüm- und Kunstfahrten, begann um 6 Uhr, eingeleitet durch das Begrüßungsfahren unter Leitung des Gaufahrwarts Herrn Weber. Die vorzüglichsten Leistungen der einzelnen Vereine während des Saalfestes wurden von den Zuschauern mit lebhaftem Interesse verfolgt. I. Preis Duisburger Verein, II. Essener Verein „Vorwärts“, III. Solinger Verein. Außerdem erhielten die beiden ersten Vereine noch je einen Becher mit entsprechender Widmung. So kann der Radfahrer-Verein „Besalia“ auf den Verlauf seines ersten größeren Festes mit lebhafter Befriedigung zurückblicken; denn es wurde das geboten, was in den Kräften des Vereines stand.

### Bunte Mappe.

Einer nachahmungswerthen Polizeiverordnung erfreuen sich die Radfahrer des Gau 7, Kreis Freiburg; dieselbe lautet: **An sämtliche Bürgermeisterämter des Bezirks.** Das Fahren mit Velocipeden betr. Nr. 10,830. Wir bringen in Nachstehendem die bezirkszeitliche Vorschrift vom 27. Februar 1888 wiederholt zur öffentlichen Kenntniz und beauftragen die Ortspolizeibehörden, dieselbe in ortsüblicher Weise bekannt zu geben. Gleichzeitg ist aber ausdrücklich öffentlich darauf aufmerksam zu machen, daß Ausschreitungen seitens des Publicums, besonders seitens junger Burken gegen Radfahrer, wie sie schon mehrfach vorgekommen sind (Werfen von Steinen und Stöcken, Feigen von Hundten auf die vorüberfahrenden Velocipedisten), mit Rücksicht auf die Gefahr für das Leben und die Gesundheit der Radfahrer auf's Strengste bestraft werden. Derartige Vorkommnisse sind nicht bürgermeisteramtlich abzuwandeln, sondern sind dem Bezirksamt behufs Auspredung einer größeren Strafe zur Anzeige zu bringen. Die Kenntniznahme dieser Verfügung, sowie die ortsübliche Bekanntgabe ist binnen 10 Tagen anher zu bescheinen.

Staufen, den 13. August 1891  
Groß. Bezirksamt. Deitigsmann.

**Albert Krüger todt.** Einen recht schmerzlichen Verlust hat der Deutsche Radfahrer-Bund durch das Hinscheiden dieses langjährigen und verdienstvollen Mitgliedes erlitten. Krüger war Ehrenmitglied des Berliner Velociped-Clubs von 1869 und hat sowohl in seinem Vereine als auch in unserem Bunde sich stets durch seine sportliche Thätigkeit ausgezeichnet. Den Bundesdelegirten ist gewiß Albert Krüger noch in frischer Erinnerung, da er einer der gesüchtigsten und gewandtesten Parlamentarier war. — Möge dem wackeren Sportsgenossen, dem treuen Bundesmitgliede die Erde leicht werden; der Deutsche Radfahrer-Bund wird ihm allezeit ein ehrendes Andenten bewahren.

**Das englische 100 Meilen = 160.9 km Bath Road-Rennen** war von den besten Landstraßenfahrern bestritten. Das Wetter war äußerst ungünstig, da es in Strömen regnete, Ede mußte daher auch seinen Versuch, den anderen davonzulaufen, aufgeben. Glück haben sich in dem Rennen die beiden Hochradfahrer Nesbitt und Walsh auf ihren Pneumaticrädern gehalten.

Name und Club.	Zeit.
1) C. A. Smith, Bath Road (PS)	5:59:11
2) C. F. Edge, Surrey (PS)	5:59:12
3) J. Blair, Catford (PS)	6: 3:35
4) R. C. Nesbitt, Bath Road (PH)	6:19: 6
5) J. F. Walsh, Bath Road (PH)	6:19: 6
6) J. M. James, North Road (PS)	6:19:12
7) R. G. Carlisle, Anfield (PS)	6:21: 3

7) R. L. Ede, North Road (PS)	6:23: 7
8) J. E. L. Bates, Surrey (PS)	6:23: 8
9) J. Lowe, Bath Road (PS)	6:25:10
10) H. Arnold, North Road (PD)	6:40:36

PS = Pneumatic-Safety, PH = Pneumatic-Hochrad, PD = Pneumatic-Dreirad. †† Todtes Rennen.

**Das Pneumatic-Rad als Schwimmgürtel.** Wozu ein Pneumatic-Rad nicht überall zu gebrauchen ist. An der Drawbridge in Bristol fiel ein Mann in das Wasser; ein gegenüber wohnender Fahrradhändler, der in seinem Laden gerade ein Pneumatic-Safety auseinandergenommen hatte und das Vorderrad in der Hand hielt, hörte den Schrei des Verunglückten, eilte an das Wasser und warf ihm das Rad zu, das er an den Speichen ergriß. Der Blähreifen soll den Ertrinkenden so lange über Wasser gehalten haben, bis ihm andere Hilfe wurde.

**Ein Jahreshandbuch der Union vélocipédique de France** für 1891 ist in dem Verlage der Fachschrift „Le Veloce-Sport“ in Bordeaux erschienen. Das Buch bringt eine klare Uebersicht der französischen Sportsverhältnisse, eine Tabelle der Hotels und Reparaturwerkstätten, welche bei einer Radtour durch Frankreich von großem Nutzen sind. Als Eigentümlichkeit des Inhalts erwähnen wir noch, daß die Rennfarben der hauptsächlichsten französischen Rennfahrer aufgeführt sind. Dieselben bieten ein buntes hübsch abwechselndes Bild und dürfte eine Nachahmung seitens der deutschen Fahrer bei den so sehr nüchternen Farben deshalb zu empfehlen sein.

**Es wird erzählt,** daß ein neu gebadener Radfahrer sein Pneumaticrad durch Einspritzen von Del in die Luftventile ölen wollte, doch ist die Sache kaum glaublich.

**Thomas Stevens,** bekannt durch seine Reise um die Erde auf dem Zweirad, sucht seinen Thatendrang nun in einem andern Sport zu befriedigen und hat sich zu diesem Zweck ein Boot gebaut, welches mittelst Petroleummotor fortbewegt wird. Er will damit den Rhein, die Donau, den Nil, Niger zc. befahren, die Vorzüge seines Bootes ausprobieren und wird dann seine Ergebnisse in einem Buche, wie auch bei seinem Radfahren, niederlegen.

**175 Meilen = 286 km in 12 Stunden und 311 Meilen = 494.4 km in 24 Stunden** sind die neuesten englischen Landstraßen-Records für Hochrad. Diese ausgezeichneten Zeiten erzielte J. F. Walsh am 24. August in dem alljährlichen Rennen des North Road-Club bei schlechtem Wetter. Die von ihm benutzte Maschine war ein „Premier“ Pneumatic-Rad.

**Vertauscht.** Im Festbureau des Breslauer Bundestages ist ein Bannertuch-Ueberzug aus Wachsteinen mit Schirting-Einlage vertauscht worden. Der Potsdamer Radfahrer-Verein bittet um Herausgabe desselben gegen

Rücksendung eines dort entnommenen ähnlichen Ueberzugs von größerer Länge franco gegen franco.

**Welt-Record eine halbe Meile, 804.5 m, in 1:12 1/2.** Diese vorzügliche Zeit schuf Jan Jockema bei den Arnheimer Rennen; der bestehende englische 1/4 Meile-Record von U. L. Lambly wird dadurch um 1/5 Sec. überboten.

**60 neue Records wurden gelegentlich** des Arnheimischen Rennens am 14. bis 16. August erzielt, dieselben gelten indessen größtenteils nur für Holland.

**10,000 m in 16:45 3/5 mit dem Dreirade legte P. Scheltens-Veduin** bei dem Arnheimischen Rennen zurück. Diese Zeit ist eine ganz phänomenale, denn sie ist um 40 Sec. besser als der deutsche Hochradrecord über diese Distanz, welcher 17 Min. 15 3/5 Sec. beträgt.

**Velocipedschirm.** Einen Schirm, der sich sowohl für die Benutzung auf dem Velociped als auch sonst eignet, bringt die Fabrik Karl Fey in Würzburg als allerjüngste Neuheit. Ganz zusammenlegbar und drehbar, erscheint zwar die ganze Construction des Schirmes noch etwas verbesserungsfähig, doch ist jedenfalls schon die Idee bemerkbar genug, dem Radfahrer auch bei Regen ein gemüthliches Ausfahren zu verschaffen.

### Nach Schluß eingegangen.

**Gau 29. Danzig. Telegramm.** Cines officiellen Besuches des Prinzen Albrecht und damit verbundener Ab-

**Inhalt:** Dankschreiben nach Breslau. — Amtliches. — Neu-Anmeldungen. — Gaunachrichten. — VIII. Bundesfest. — Zwei Festreden vom Bundestag. — 10jähriges Stiftungsfest des Straßburger B. C. — Bericht des Bundesvorsitzenden. — Ausschreibungen. — Ergebnisse. — Vereinsnachrichten. — Bunte Mappe. — Nach Schluß. — Inserate.

### Jeder Sportsman

verfehle nicht sich die zum VIII. Bundestage des D. R. B. erschienene Zeitschrift anzuschaffen. Dieselbe enthält bei einer hochfeinen künstlerischen Ausstattung u. a. Beschreibung von Breslau (mit 16 Ansichten), Geschichte des Fahrrades mit 8 Abbildungen, der D. R. B. und seine Führer, mit großem Wollbild des Albrecht. Der unterhaltende Theil bietet eine reiche Fülle poetischer, prosaischer und humoristischer Artikel, mit vorzüglichen Illustrationen, erklärende Gedichte und Erzählungen und eine umfassende Zusammenstellung der auf dem Markte vertretenen bedeutendsten Firmen der Fahrradbranche. Da die Ausgabe nahezu ganz vergriffen ist, so bestelle sich ein Jeder sich noch dieses vorzügliche Werk kommen zu lassen, welches gegen Einleitung von M. 1.20 franco durch Louis Stein, Magdeburg, zu beziehen ist.

Den verehrlichen Lesern wird der Inzeratenthail des „Deutscher Radfahrer-Bund“ einer besonderen Beachtung empfohlen und bitten wir höflich, bei Anfragen oder Bestellungen sich stets auf den „D. R. B.“ zu beziehen.

### Hôtel-Anzeiger.

Berlin:	Düren:	Kaiserslautern:
Hotel Janson, Mittelstrasse.	R. Dissmanns Hotel, Mittelstrasse.	Hotel zum Schwan.
Hotel Magdeburg, W., Mohrenstr. 11/12.	Erleben:	Magdeburg:
Monopol-Hotel, Bahnhof, Friedrichstr.	Hotel zum Deutschen Kaiser.	Hotel Stadt Prag, Bierplatz.
Bochum:	Frankfurt a. M.:	Mainz:
Hotel Kaiserhof (Mettogang).	Hotel Landsberg, Liebfrauenberg.	Hotel Pfälzerhof, Bahnhofstrasse.
Boppard:	Hotel Continental, am Bahnhof.	Hotel Germania, Rheinstrasse 43.
Hotel Rheinischer Hof.	Frohburg:	Mannheim:
F. A. Lange's Hotel.	Hotel deutsches Haus.	Hotel zum Neckarthal.
Brandenburg a. H.:	Fulda:	Bahnhof Mansfeld:
Hotel z. schw. Adler, St. Annenstr. 26.	Hotel zum Kurfürsten, Friedrichstrasse.	Hotel Graf von Mansfeld.
Bremen:	Halle a. S.:	München:
Hotel Central, vis à vis dem Bahnhof.	E. Käppels Hotel, vor dem Steinthor 2a.	Hotel Kaiserhof.
Chemnitz:	Hotel zu den vier Jahreszeiten.	Münster am Stein:
Hotel Central.	Hanau:	Hotel zum Schwan.
Cöln a. Rh.:	Hotel zum Riesen.	Saalfeld a. S.
Hotel de Holland, am Rhein.	Heidelberg:	Hotel zum rothen Hirsch.
Crefeld:	Hotel Darmstädter Hof.	Schönebeck:
Hotel Central, Südw.:	Ilmenau i. Thür.:	Hotel Preussischer Hof.
Dresden:	Hotel Sonne.	Zwickau:
Angermanns Hotel.	Irxleben:	Hotel zur Post, Marienstr. 1.
Hotel „zu d. drei Schwänen“, Scheffelstr. 3.	Hotel „Zur Post“.	

**Helene Wille**  
**Albin Fritz,**  
Vorsitzender des Gau 21a, Vogtland-Thüringen,  
Verlobte.  
Greiz, im August 1891.

**Ein Rahmen-Rover.** sehr leicht laufend, nur einige Male gefahren, mit Zangenspeichen und Kugellager in allen Theilen, ist wegen Anschaffung eines Hochrades mit vollständigem Zubehör preiswerth zu verkaufen. Näheres bei **Victor Burgwitz, Helmstedt.**

**Eine Sicherheitsmaschine.** Klavier, 52zölliges Rad, Hebel und Bedale verstellbar für jede Beinlänge, steht billig zum Verkauf bei **C. Hammer, Guben, Grüne Wiehe 47.**

**Rudge Rover I.** neu, mit pneumatic und Kugelsteuerung und einige andere englische Rover und Dreiräder werden, um zu räumen, sehr billig abgegeben. Näheres **Leipzig, Moschelesstr. 4.**

**Der Allgemeine Niederländische Wielrijdersbond** hat eines seiner Mitglieder, den Rennfahrer Henri L. Kaland, wegen groben Verstoßes gegen die Bundesstatuten bis zum 1. Januar 1892 seiner Mitgliedschaft verlustig erklärt, und erucht alle in- und ausländischen Radfahrervereinigungen, Kaland an keinem Rennen theilnehmen zu lassen.

**Die amerikanischen Meisterschaften** über 1/4, 1/2 und 1 Meile wurden am 17. Juli zum Austrag gebracht, mit den bestehenden englischen besten Zeiten verglichen; stehen die ersteren bedeutend zurück.

Amerikanische Meisterschaften:

1/2 Meile Hochrad A. A. Zimmermann, New-Jersey	1:18 3/5
1/4 " Niederrad W. W. Taxis	36 4/5
1 " " W. F. Murphy, New-York	2:56

Englische beste Zeiten:

1/2 Meile Hochrad Lambly	1:12 3/5
1/4 " Niederrad Bradbury	33 4/5
1 " " Osmond	2:16

Die nächste Nummer wird wegen des vorliegenden starken Materials voraussichtlich eine Doppelnnummer geben.

Spernung der Straßen wegen wird der auf den 6. September angelegte Hauptgautag nebst Wettrennen auf den 13. September verschoben. Näheres durch Circular. Eschenbach, Krause.

### Reisenden.

**Hohes Salair und hohe Provision** bei angenehmer Stellung wird zugesichert. Man reflectirt jedoch nur auf erwiesene tüchtige Kräfte. Offerten unter C. 6136 an **Rudolf Mosse, Dresden** erbeten.

**50" Hochrad,** vorzügliche Tourenmaschine, gut erhalten, verkauft **C. Neese, Potsdam.**

**Zu verkaufen:** eine neue **Vel-Kennmaschine, Niederrad** (Wollreifen). Offerten unter A. A. 44 an **Louis Stein, Magdeburg.**

**Mein 48er Touren-Bicycle,** wenig gefahren, garantiert fehlerfrei, verkaufe ich mit completer Ausrüstung an zahlungsfähigen Käufer für 130 M. (neu 250 M.). **Max Grossmann, Frankfurt a. M.**

**54" engl. Hochrad,** vorzügl. erhalten, la. Kugellager zu beiden Rädern, für 160 M. zu verkaufen, neu 325 M.

**54" deutsch Rover,** Kugellager zu beiden Rädern, neu 250 M., einmal gefahren, für 175 M. zu verkaufen. **P. Korff, Sonderburg.**  
**Hochf. Sicherheitsrad,** Rahmenbau mit Cushion Tyres, Umst. hat. sofort zu verkaufen. **Wilh. Faust, Halle a. S., Geißstr. 39.**

### Ehren- und Schiedsgericht.

Zu Mitgliedern des Ehren- und Schiedsgerichts des D. R. V. wurden für die Amtsperiode 1891/92 gewählt die Herren:  
Carl Weber, Vorsitzender des Bicycle-Clubs Cöln.  
Carl Harff, Fahrwart do. do.

F. H. Marquardt, Mitglied des Bicycle-Clubs Cöln.  
F. Edelman jun., Vorf. des R. V. Achilles Cöln.  
P. Ziscoven, Vorf. des R. V. Rheinländer Cöln.  
B. Pott, Gauchriftwart des Gau 4.  
Joh. Meißweiler, II. Vorf. des R. V. Colonia Cöln.

### Ehren- und Schiedsgericht des D. R. V.

Sprickmann-Kerkerinck

### Erkenntnis des Ehren- und Schiedsgerichts des Deutschen Radfahrer-Bundes.

In Sachen

des Radfahrer-Vereins Groß-Strehlitz gegen A. Paul, Fahrwart des I. Breslauer Radfahrer-Vereins „wegen Nichtzahlung seiner Remmeinsätze in Groß-Strehlitz und Troppau und unanständigen Benehmens“

erkennt das Ehren- und Schiedsgericht des Deutschen Radfahrer-Bundes zu Cöln unter Mitwirkung folgender Richter:

- 1) des B. Sprickmann-Kerkerinck als Vorsitzender,
- 2) des F. Edelman, Schriftführer,
- 3) des C. Weber als Beisitzer,

- 4) des C. Harff als Beisitzer,
  - 5) des F. H. Marquardt als Beisitzer
- für Recht:

Der Beklagte wird auf ein Jahr aus dem Deutschen Radfahrer-Bunde ausgeschlossen, sein Wiedereintritt wird abhängig gemacht von der sofortigen Zahlung aller noch etwa schuldig gebliebenen Remmeinsätze, der Tenor des Urtheils ist im Deutschen Radfahrer-Bunde zu veröffentlichen.

Verkündet am 20. September 1891.

(gez.) Edelman, Schriftführer.

### Gauverbandsnachrichten.

**Gau 1. Hamburg.** Die besonders in letzter Zeit in Hamburg laut gewordene Klage über das unportsmäßige, das Publicum belästigende Betragen mehrerer sog. „wilder“ Radfahrer, von denen einige sich nicht scheuten, den sie anhaltenden Polizeiorganen gegenüber, durch das widerrechtlich getragene Bundeszeichen sich als Bundesmitglieder auszuweisen und sich durch Angabe falschen Namens jeder Verantwortung zu entziehen, hat uns gezwungen, zur Steuerung solchen Unwesens an die hies. Polizeibehörde das Gesuch zu richten, nur denjenigen wegen eines Verstoßes gegen die Polizeivorschriften angehaltenen Radfahrern, welche sich durch gleichzeitige Vorweisung der letzten Bundesmitgliedskarte wie des Bundeszeichens legitimieren können, Weislaufscheitern zur Feststellung ihrer Personalien zu erlassen. Wir fordern daher alle Gaumitglieder auf, beim Fahren außer dem sichtbar zu tragenden Bundeszeichen stets die letzte Bundesmitgliedskarte bei sich zu führen. Gleichzeitig eruchen wir die Vereinsvorstände für prompte Rücklieferung der Bundeszeichen ausgetretener Mitglieder Sorge zu tragen, unter dem auch für die Einzelsfahrer geltenden Hinweis, daß wir alle diejenigen ausgetretenen Bundesmitglieder des Gau 1, welche ihre Abzeichen nicht zurückgeliefert haben, in Gemäßheit unserer Satzungen durch die Bundeszeitung zur Erfüllung ihrer Pflicht aufzuredern werden. — Im Falle genügender Unterstützung seitens der Gauvereine und Einzelsfahrer beabsichtigen wir, im März 1892 ein Winterfest in Hamburg abzuhalten, bestehend in einer sowohl Vereinen wie Einzelsfahrern unseres Gauces offen stehenden Concurrenz im Gruppen-, Reigen-, und Einzel-Kunstoffahren. Wir eruchen daher diejenigen Gauvereine und Einzelsfahrer, welche sich an dieser Concurrenz betheiligen wollen, solches umgehend spätestens bis Ende October dem Vorstande mitzutheilen. Von der Anzahl der Meldungen wird das Zustandekommen des Festes abhängen. — Die Sammlungen für das Drais-Denkmal bitten wir eifrig fortzusetzen und die Erträge an unsern Zahlmeister C. F. Gläß, alter Steinweg 38, abzuliefern.

Der Vorstand des Gau 1.  
Julius Esche, Vorf., H. C. Wenjensen, Schriftf.,  
Laufgraben 31. Gr. Weichen 30. I.

**Gau 1. Hamburg.** Diejenigen Herren Ortsfahrwarte, welche meine Schreiben, betreffend Ernennung von Ortsfahrwarten und Bundeshotels, noch nicht beantworteten, möchte ich im Interesse der Sache freundlichst eruchen, solches umgehend zu thun, da vor Ablauf dieses Jahres die Auskunftsliste abgeschlossen und dem Druck übergeben wird. Folgende Bundeshotels wurden ernannt: In Wandersbeck „Riel's Hotel“ □ 1,50 M., 3,00 M., 0,50 M., 1,20 M.; in Niendorf „Münster's Gasthof“ □ 1,50 M. incl. Kaffee mit Brod, 1,50 M. Mittagessen; in Altona „Hotel zur Sonne“ □ (dafür ist gestrichen „Brauere's Gasthof“). Als Ortsfahrwart für Wandersbeck: Herr Hagemann, Claudiusstr. 5. „All Heil“!

Esche, Vorf. Gregers Nissen, Gaufahrw., Altona, Waterlooain 3.

**Gau 2. Bremen.** Das neue Bundeshotel in Bant bei Wilhelmshaven „Hotel zur Krone“ Inh.: F. F. Gloystein, H. □ 1,50—0,50—1,25 M. halte den w. Sportscollegen bestens empfohlen. B. Grasshorn, II. Gaufahrwart.

**Gau 3. Weistalen.** Beim Herbstgautage in Coesfeld wurden zum Vorstand gewählt: F. Stallmann=Dortmund, I. Vorf.; C. Buerbaum=Coesfeld, II. Vorf.; J. Schelhasse=Paderborn, Schriftf.; E. Waegner=Dortmund, Johannesstr. 2, Raff.; A. Knubel=Münster, Fahrw. Der Unterzeichnete mußte sein Amt als Schriftführer wegen Ueberiedelung nach Magdeburg niederlegen und ruft bei dieser Gelegenheit allen lieben Sportskameraden im Gau 3 ein herzliches Lebewohl zu. Ein ausführliches Protokoll kam am 27. September zum Versandt. Sollte Jemand hierbei übersehen sein, so bitte ich, sich betr. Nachlieferung schon an Herrn Schelhasse zu wenden. All Heil! L. Kammereder, Viesefeld.

**Gau 3. Weistalen.** Bezirk I. Herford. Das 10 km Rennen ist nicht als Meisterschafts-, sondern als Haupt-Fahren ausgeföhrt.

Fritz Flade, Bez.-Fahrw. I, Herford.

**Gau 10a. Südhüringen.** In der vorletzten Nummer unserer Zeitung hat sich insofern ein Fehler eingeschlichen, als Herr R. Schilling in Suhl nicht Mitglied des R. V. Suhl, sondern Einzelsfahrer ist, was hierdurch richtiggestellt wird. — Gleichzeitig eruche ich die Herren Kassirer der

Bundesvereine, welche neue Gaumitglieder anmelden, doch stets Vor- und Zunamen, Stand, Alter und Adresse des neuen Mitgliedes anzugeben; dasselbe sollten doch auch die Herren Einzelsfahrer nicht übersehen, welche von einem Gau zum anderen überschrieben sein wollen, indem hierdurch Zeit und Geld erspart wird. Desgleichen mache unsere Mitglieder wiederholt aufmerksam, daß, wenn Unregelmäßigkeiten in der Zuführung der Bundeszeitung entstehen sollten, dies stets direct an Herrn Louis Stein, Magdeburg zu berichten ist, von wo sofort Abhilfe geschieht. Mit kameradschaftl. All Heil!  
E. Pietschmann, Zahlm. d. G. 10a.

**Gau 15. Nürnberg.** Sonntag, den 8. November, wird der Hauptgautag im Verbandslocal Restaurant Krapsenbauer, I. Stock, abgehalten, und beginnt derselbe pünktlich Vormittag 1/2 10 Uhr. Die Tagesordnung ist folgende: 1) Bericht der Vorstandsmitglieder; 2) Wahl von zwei Revisoren, Kassenprüfung und Entlastung; 3) Bericht des zweiten Abgeordneten für Breslau über die Verhandlungen am VIII. Bundestage; 4) Festsetzung des Gaubetrages pro 1892; 5) Neuwahl des Vorstandes und eines Mitglieds für den engeren Bundesausschuß; 6) Berathung der eingegangenen Anträge (dieselben müssen spätestens bis 5. November an den I. Vorsitzenden, Herrn Marc. v. Eckhart, Schanzäckerstr. 25 hier, eingereicht sein). Bei schöner Witterung findet Mittag ein kleiner Ausflug per Rad statt; andernfalls gemeinsamer Kaffeeschlur v. im Bundeshotel „Deutscher Kaiser“. Abends 8 Uhr ist fiderer Herren-Abend mit musikalischen, humoristisch-declamatorischen Vorträgen im Verbandslocal. Zu den Verhandlungen sind die Ausschußmitglieder der Vereine wie Einzelsfahrer ebenfalls bis 5. November an den I. Vorsitzenden bekannt zu geben, falls dies nicht schon früher geschehen, insofern die bisherigen Mitglieder die gleichen sind. Hierbei kann jeder Verein wie die Einzelsfahrer für je 20 Mitglieder einen Abgeordneten und auch Ersatzmann stellen. Indem ich auf recht zahlreiche Betheiligung rechne, werde ich das Nähere durch Rundschreiben bekannt geben.

Richard Hegelheimer, Schriftführer.

**Gau 19. Güstrow.** Der diesjährige Nebengautag fand am 13. September, Nachmittags 2 Uhr, im Schützenhause statt. Zum Mitglied des engeren Bundesausschusses wurde Herr A. Barteklo, Neubrandenburg, gewählt. Der Antrag des Gauces 19a, vertreten durch den Herrn Lehmann, Einzelsfahrer, Schwerin, betreffend die Wiederaufrichtung der Mecklenburgischen Vereinigung, wurde angenommen. Es wurde eine Commission, bestehend aus den Herren Jul. Weilandt=Greifswald, Brabb=Demmin, Preuß=Anclam, Wolucka=Friedland, Barteklo=u. Sternberg=Neubrandenburg, Sander= und Brausewaldt=Güstrow gewählt, um die nöthigen Schritte für die Wiederaufrichtung zu thun. Als Stellvertreter für den Gauchriftführer wurde Herr von Schwannewedel-Güstrow gewählt. Den Herren Jul. Weilandt und Flugradt-Greifswald wurde für die 12tündige Tagestour die silberne Medaille für die gefahrenen 150 km zuerkannt. M. Kalsow, Gauchriftführer, z. B. bis zum 1. October Hohenmoder, Vorpomern.

**Gau 20. Berlin.** Das Resultat unseres am 6. September vom Gau veranstalteten Wettfahrens auf der Strecke Dremitz-Großbeeren-Potsdam (Jagdschloß Stern) ist folgendes:

- I. Hochrad:
- 1) J. Blankenburg, Spandau, 3 Min. Vorg. 58:—
  - 2) Arnold Mertens, Berlin, 1 1/2 " " 57:30
  - 3) P. Mündner, Berlin, 3 " " 1:—:—
  - 4) Jul. Bach, Berlin, 4 " " 1: 1:30
- II. Niederrad:
- 1) D. Mündner, Berlin, 2 1/2 Min. Vorg. 54:30
  - 2) E. Restein, Berlin, 3 " " 55:12
  - 3) Frz. Redzch, Berlin, — " " 52:24
  - 4) Arth. Heimann, Berlin, — " " 52:36

III. Dreirad:

- 1) G. Kranz, Berlin, — Min. Vorg. 1:10:—
- 2) E. Seeger, Berlin, 2 " " 1:30:—

Die ganze Strecke betrug 25 km und waren 25 Hochräder, 22 Niederräder und 3 Dreiräder am Start. Mit kameradschaftlichem All Heil! Georg Poser, Gaufahrw.

**Gau 20. Berlin.** Hiermit bringen wir nochmals in Erinnerung, daß am Sonntag, den 18. October, Nachmittags 5 Uhr, der diesjährige Hauptgautag im Brandenburger Haus, Mohrenstraße 47, stattfindet. Die Sitzung wird pünktlich um 5 Uhr beginnen. Die Tagesordnung ist in voriger Nummer der Zeitung veröffentlicht worden. Mit kameradschaftlichem All Heil der Gauvorstand.  
Paul Kuhn, Schriftf.

**Gau 21. Leipzig.** Der diesjährige Hauptgautag findet am 8. November, Vormittags 10 Uhr, im „Eldorado“ hier, Pfaffendorferstraße, statt, und sind Anträge bis spätestens 24. October an den Vorsitzenden einzureichen. Wir bitten um recht zahlreiche Betheiligung und beueren noch, daß nach Schluß der Sitzung, voraussichtlich 1 Uhr, ein gemeinsames Mittagessen, das Gedeck zu 1,50 M. (ohne Weinswang), stattfindet, und hoffen wir auch hierbei auf eine rege Betheiligung. Diejenigen Vereine, welche ihre Delegirten noch nicht gemeldet haben, eruchen wir höflich, dies bis 30. October beim mitunterzeichneten Schriftführer zu thun, da nicht gemeldete Delegirte kein Stimmrecht besitzen. Die Tagesordnung wird in der Bundeszeitung vom 1. November bekannt gegeben.

G. Adolf Simon, Ditto Ködder,  
Vorf., Reichstr. 6. I. Schriftf., Tauchaerstr. 19.

**Gau 21. Leipzig.** Betreffs des Bergwettfahrens theile ich den Gauangehörigen mit, daß der Start auf der bereits bezeichneten Strecke, 25 m vor dem km-Stein 8,8, und das Ziel am km-Stein 26,7 ist; die Distanz beträgt genau 18 km. Die Differenz von 75 m zwischen den beiden Punkten erklärt sich durch einen Umweg durch die Stadt Zschopau. Die Abfahrt erfolgt genau 1 Uhr Mittags und sind die sonstigen Bestimmungen denen beim 100 km-Fahren entsprechend. Die Preisvertheilung findet Abends 6 Uhr im Kaiserhof an der Nicolaistraße statt und möchte ich hiermit nochmals zu recht reger Betheiligung sowohl am Wettfahren, wie an der kleinen Festlichkeit ergebnis einladen. Mit sportscollegialem All Heil C. A. Treuter, I. Gfw.

**Gau 21. Leipzig.** Laut der zum Frühjahrsgautag gefaßten und in der „Bundesztg.“ vom 1. Juni a. c. veröffentlichten Bestimmung sind die Touren-Bescheinigungsbücher über Sonntagstouren (vom 1. April bis 30. Sept. a. c. nicht unter 50 km) bis 8. d. Mts. einzureichen gewesen. Falls trotzdem einige Gaumitglieder ihre Bücher noch inne haben sollten, wollen sie solche bis längstens den 20. e. an meine Adresse gelangen lassen, damit die zu Prämirenden zum Hauptgautage bekannt gegeben werden können.  
C. A. Treuter, I. Gaufahrw., Leipzig, Wächterstr. 26.

**Gau 11a. Voigtland-Thüringen.** Zu dem am 25. d. M. in Greiz stattfindenden Hauptgautage laden wir unsere Gauangehörigen nochmals freundlichst ein. Die Sitzung findet in Hennings Hotel statt und beginnt Punkt 2 Uhr Nachmittags. Nach Schluß der Sitzung Commers daselbst. Ausführliche Tagesordnung geht den Herren Delegirten noch zu. Alle Gauangehörigen können berathend an der Sitzung Theil nehmen. Stimmberechtigt sind jedoch nur die Delegirten Da der Gauvorsitzende sowie der Gauzahlmeister aus geschäftlichen Gründen gezwungen sind, ihre Aemter niederzulegen, eruchen wir die verehrlichen Vereine, durch ihre Delegirten geeignete Herren hierfür in Vorschlag bringen zu wollen.  
Der Vorstand.

**Gau 22. Dresden.** Den geehrten Gauverbandsmitgliedern wird hierdurch bekannt gegeben, daß das Programm zum Hauptgautage am 25. October wie folgt festgesetzt worden ist. 10 Uhr Gauverbandsitzung im kleinen Saale des Gewerbehause (Draalle). 12 Uhr gemeinschaftlicher Mittagstisch daselbst (Couvert 1,50 M. ohne Weinswang). Die Theilnehmerliste liegt während der Sitzung aus und wird um 11 Uhr geschlossen. 1/3 Uhr Beginn der Rennen auf der Striesener Rennbahn („Sächsischer Prinz“), siehe Ausschreibung. Nach Schluß der Rennen großes Feuerwerk; 8 Uhr Beginn des Festalles mit Preisvertheilung im kleinen Saale des Gewerbehause (Draalle). Zum Rennen und



Abzweigungen von den Haupttouren berücksichtigt werden, welche im Tourenbuch des D. R. B. und auf den Mittelbachschaf Karten noch nicht aufgenommen worden sind. All Heil! P. Lorenz, Gaufahrw., Nachodstr. 18.

**Gau 28. Colberg.** Der Vorstand des Gau 28 besteht jetzt aus folgenden Mitgliedern: J. Hauswald-Cöslin, I. Vorj.; R. Falk-Neufstettin, II. Vorj.; Eduard Gräbener-Cöslin, Gaufahrw.; Max Peters-Viktoria bei Cöslin, Gaufahrw.; Otto Glasenap-Cöslin, Gaufahrw. Alle Schriftstücke bitten wir an den I. Vorj., Herrn Fr. Hauswald-Cöslin, zu adressieren.

**Gau 28. Colberg.** Der diesjährige Hauptgautag wurde am 4. October er. in Cöslin abgehalten. Vertreten waren nur der Cösliner Radfahrer-Club sowie der Radfahrer-Verein Neufstettin, während die Vereine Colberg und Stolp durch Delegirte nicht vertreten waren. Nachdem der I. Gauvorsitzende, Herr Sprondel-Stolp, verschiedene Mittheilungen, u. A. auch bezüglich der Kasse gemacht, der diesjährige stellvertretende Bundes-Delegirte, Herr J. Hauswald-Cöslin, über das VIII. Bundesfest und der Gaufahrwart, Herr Glasenap-Cöslin, über die zu Pfingsten stattgehabte Gautour zc. berichtet hatte, wurde zunächst beschlossen, den Gaubeitrag für das kommende Jahr derart festzusetzen, daß Vereinsmitglieder und Einzelfahrer in Orten, wo kein Verein existirt, 2 M., Einzelfahrer dagegen in Orten, wo ein Bundesverein besteht, 3 M. zu zahlen haben. Als Festort für das nächste Gaufest wird Neufstettin in Aussicht genommen, doch bleibt es dem dortigen Verein überlassen, innerhalb 14 Tagen eine Erklärung über die event. Annahme des Festes abzugeben. Im Ablehnungsfalle wird das Gaufest nach Cöslin verlegt. Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß der Radfahrer Erich Schröder-Colberg durch Beschluß des Ehren- und Schiedsgerichts der Mitgliedschaft im D. R. B. für verlustig erklärt wird, beschließt der Gauvorstand, dem zc. Schröder in Zukunft die Theilnahme an den Gaufesten zu verlagen. Die Mittelbach'sche Karte soll zur Probe bei den Vereinen circuliren und Bestellungen auf dieselbe entgegen genommen werden. Ebenso wurde auch die Anschaffung des Ellwanger Niederbuches warm empfohlen. Der Zuschuß der Gaukasse zu der nächsten Gauversammlung soll sich auf zwei Drittel des derzeitigen Kassenbestandes belaufen, darf jedoch nicht den Betrag von 75 M. überschreiten. — Für die einzige in diesem Jahre gefahrene 12 Stunden-Tour (133,2 km in 11 St. 7 Min. auf Hochrad mit Kissenreifen) wird Herrn Gräbener-Cöslin ein Diplom, sowie ein Bild mit Widmung, welches jedoch dem Club verbleibt, zuerkannt. Da der bisherige langjährige I. Gauvorsitzende, Herr Eisenbahn-Betriebs-Secretär Sprondel-Stolp, auf eine Wiederwahl verzichtete, ergab die Wahl des Gauvorstandes folgendes Resultat: I. Vorj. J. Hauswald-Cöslin, II. Vorj. R. Falk-Neufstettin, Schriftf. M. Peters-Cöslin, Zahlm. E. Gräbener-Cöslin, Fahrw. D. Glasenap-Cöslin. Sämmtliche den Gau betreffenden Schriftstücke sind an den I. Vorj., J. Hauswald-Cöslin, zu richten. Inzwischen hat der Radfahrer-Verein Neufstettin zustimmende Erklärung bezüglich des nächsten Gaufestes abgegeben.

J. Hauswald, I. Vorj. M. Peters, Schriftf.

An die

## verehrlichen Mitglieder der Gauverbände 21 (Leipzig), 21a. (Voigtland-Thüringen) und 22 (Dresden) des Deutschen Radfahrer-Bundes.

Sportsgenossen!

Vor wenigen Tagen ist zu Leipzig eine neue Radfahrer-Vereinigung: der Sächsische Radfahrer-Bund gegründet worden, der einen Aufruf an die Radfahrer unseres engeren Vaterlandes mit der Aufforderung zum Beitritt versendet.

**Gau 32. Deutschböhmen.** Am 27. September l. J. wurde in Reichenberg im Bundeshotel „Stadt Wien“ der diesjährige Hauptgautag abgehalten und es hatten sich zu demselben Vertreter der Vereine und Einzelfahrer eingefunden, jodas die Sitzung beschlußfähig war und an die Erledigung der Tagesordnung gehen konnte. Mit freundlicher Begrüßung der Anwesenden eröffnete der I. Vorsitzende, Josef W. Ginzl, die Sitzung und es wurde nach einem kurzen Berichte desselben zur Wahl von zwei Revisoren zur Kassenprüfung geschritten. Nachdem dieselbe in bester Ordnung gesunden wurde, erstattete der Gauzahlmeister, Emil Weber, den Kassenbericht, laut welchem der Gau über ein in der Reichenberger Bank angelegtes Vermögen von 193 Fl. 20 Kr. verfügt. Dem Zahlmeister wurde hierauf der Dank ausgesprochen und Entlastung ertheilt. Bei der nun folgenden Wahl des Gauvorstandes gingen als gewählt hervor: Josef W. Ginzl, I. Vorj. (Reichenberger R. Cl.); Josef Sereia, II. Vorj. (Gablonz R. B.); Emil Weber, Zahlm. (Reichenberger R. Cl.); Ernst Hoffmann, Fahrw. (Reichenberger R. Cl.). Als Vertreter der Einzelfahrer wurden gewählt: Paul Lenz, Tammwald, Adolf Valle, Zwickau und Josef Tiz, Reichenberg. Das Amt des ausscheidenden Schriftführers Gustav Elger übernahm der Gauvorsitzende bis zur Neuwahl am nächsten Gautage. Der Gaubeitrag wurde wieder auf 1 Fl. festgesetzt. Da die angemeldeten Touren auf 12- und 24stündige Tagesleistungen von den betreffenden Fahrern zurückgezogen wurden, so konnten diesmal keine Anerkennungsurkunden verliehen werden. Der I. Gautag findet im Mai n. J. in Gablonz a. N. statt und sollen auf denselben weitere Beschlüsse für Gausfahrten, Feste, Rennen u. s. w. gefaßt werden. Nachdem keine Anträge vorlagen, erschien somit die Tagesordnung erschöpft und es sprach zum Schlusse der Sitzung der Vorsitzende dem durch seine Ueberstiedlung von hier nach Langenau zurückgetretenen Gauvorsitzenden, Gustav Elger, den besten Dank für die eifrige Thätigkeit desselben aus und schloß mit einem kräftigen All Heil auf den Gau 32 die Hauptversammlung. Da sich leider zum Straßenrennen ein starkes Regenwetter eingestellt hatte, so konnte dasselbe wegen zu geringer Theilnahme seitens der zu den Rennen genannten Fahrer über Beschluß des Rennauschusses nicht stattfinden. Die darauf folgenden Stunden wurden in geselliger, fröhlicher Gemeinschaft der anwesenden, zahlreichen Sportkameraden, von welchen ein großer Theil aus dem Gau 23, Görlitz, war, auf das angenehmste verlebt und werden hoffentlich jedem Theilnehmer in bester Erinnerung bleiben. Mit kameradschaftlichem All Heil.

Für die Gauleitung: Josef W. Ginzl, I. Vorj.

**Gau 37. Oberschlesien.** Der diesjährige Hauptgautag findet am 22. November, Vormittags 11 Uhr, in Gleiwitz, Logenrestaurant statt; Anträge sind bis spätestens am 15. November an die Unterzeichneten einzureichen. Tagesordnung: a. Berichterstattung des Gauvorstandes; b. Kassenprüfung und Entlastung des Zahlmeisters; c. Wahl des Vorstandes; d. Berathung etwaiger Anträge. Wir bitten um recht zahlreiche Theilnahme. Mit sportlichem Grusse!

Die Gauverwaltung.

Mazurke, I. Vorj. Zentner, Zahlm.

Der Sächsische Radfahrer-Bund will angeblich die Einigkeit der sächsischen Radfahrer fördern, in Wirklichkeit könnte derselbe höchstens eine weitere Zerplitterung derselben herbeiführen. Er will den bestehenden Vereinigungen (D. R. B. und A. R. U.) keine Concurrrenz machen, aber seine Ziele laufen

doch nur auf das hinaus, was die Gauverbände und Vereine des D. R. B., die Consulate der A. R. U. schon seit vielen Jahren für ihre Mitglieder angestrebt und geboten haben.

Der S. R. B. will von sich aus gesondert Feste und andere sportliche Unternehmungen veranstalten, wie dies bisher schon von Seiten des D. R. B. und der A. R. U. unabhängig von den vielen Veranstaltungen der einzelnen Vereine in gleicher Weise geschah, so daß das Interesse unserer Sportsgenossen notwendigerweise getheilt und, wie nicht anders zu erwarten, bei den einzelnen Gelegenheiten geringer werden muß, denn gerade wir Radfahrer rekrutiren uns zum großen Theil aus denjenigen meist jüngeren Elementen, deren Einkommen ein noch mehr oder minder beschränktes ist; ein Zuviel bei solchen Veranstaltungen sollte also schon aus volkswirtschaftlichen Gründen vermieden werden.

Hat es aber bisher schon an Gelegenheit zum Feiern froher Feste, zur Bethätigung und Ausübung unseres Sports in Sachen keineswegs gefehlt, so ist, wie wir hier gerne feststellen, auch die Einigkeit im Durchführen sportlicher Unternehmungen längst vorhanden. Den besten Beweis dafür liefert das jüngste 500 km Fahren, wo Bundes- und Unionsmitglieder Hand in Hand in kameradschaftlichster Weise ohne jedes Sonderinteresse ihre Unterstützung gewährten. Daß dies auch künftig stets so sein wird, daß sind wir sicher und bedarf es dazu wahrlich nicht erst noch der Gründung eines neuen Bundes, der grade das Gegentheil herbeiführen würde.

Wer außer dem D. R. B. und der A. R. U. nun auch noch dem S. R. B. angehören will, wird unbedingt sein Interesse unter diese drei Verbände theilen müssen, wirkliches Interesse aber wird ein solcher Fahrer für keine dieser Vereinigungen haben, noch bethätigen können, denn „Niemand kann gleichzeitig zwei Herren dienen“ ist eine alte Wahrheit; in Sachsen soll sich nun gar den zweien noch ein dritter zugesellen.

Das, was uns Radfahrern vor allem Noth thut, ist Einigkeit, inniges, festes Zusammenschließen zu gemeinsamem Zwecke und in dieser Hinsicht können wir uns die Turner, Schützen, Säger u. s. w. in unserem großen Deutschen Vaterlande zum Vorbilde dienen lassen; sie Alle umschließt ein einzig Band und nur die Einigkeit verbürgt große Erfolge, darum liebe Sportsgenossen in Sachsen: Seid einig!

Was ein innigerer Anschluß der Fahrer in unserem engeren Vaterlande zu erreichen vermag, dies, Sportsgenossen, finden wir besser innerhalb unseres großen und mächtigen Deutschen

Radfahrer-Bundes, als in einer Neugründung, welche sich erst zu entwickeln, zu bewähren haben würde. Die Sächsischen Gauverbände des D. R. B. werden wie nun, auch künftig stets zusammenhalten, wenn es gilt, durch gemeinsames Wirken unsern Sport zu pflegen und zu fördern. Gemachte Erfahrungen werden dazu dienen, Verbesserungen, wo solche nöthig und möglich erscheinen, durchzuführen, unsere Organisation weiter auszubauen und werden wir u. A. auch hierzu geeignet erscheinende Anträge beim Bundestage einbringen; am Bewährten aber wollen wir festhalten.

Was unser Deutscher Radfahrer-Bund, was seine Gauverbände für den wirklich mäßigen Beitrag ihren Mitgliedern Alles bieten, ist so allgemein bekannt, daß eine Aufzählung Alles dessen hier wohl erübrigt, aber eingedenk wollen wir sein des Umstandes, daß so Großes nur erreicht werden konnte durch einmüthiges Zusammenhalten und Zusammenwirken beinahe der gesammten deutschen Radfahrerwelt.

Anzufriedene giebt's, wie überall freilich auch bei uns, aber auch ein neuer Sächsischer Bund — und dieser noch viel eher — würde gar bald mit solchen unzufriedenen Elementen zu rechnen haben, die folgerichtig wieder ein neues Bündchen gründen müßten, so daß die Zerissenheit bald ins Unendliche und Lächerliche gehen würde.

Wie wir uns im politischen Leben nach langen, schweren Kämpfen endlich ein einiges Deutsches Reich errungen haben, so laßt uns einig sein auch auf unserem sportlichen Gebiete.

Deutsche Radfahrer wollen wir sein (nicht sächsische, hessische, lippische u. s. w.) Deutsche Radfahrer wollen wir bleiben, ob wir in Sachsen, ob wir am Rheine wohnen!

Der Deutsche Radfahrerbund, welcher in unserem engeren Vaterlande (Leipzig, August, 1884) gegründet wurde, welcher im Laufe weniger Jahre groß und mächtig erblühte, welcher sich herrlich entfaltete, welcher im In- und Auslande sich ungetheilte Achtung erfreut und in Sachsen allein bereits mehrere Tausend Mitglieder zu den Seinen zählt, zu ihm laßt uns halten, zu ihm wollen wir stehen, fest in alter deutscher Treue. Darum nochmals, Sportsgenossen, Mitglieder des D. R. B., die Ihr in Sachsen wohnt, haltet treu und fest zusammen, unterstützt nicht Sonderinteressen, sondern laßt uns bleiben was wir sind, voll und ganz, mit berechtigtem Stolz: eifrige und thätige Anhänger unseres schönen, mächtigen und herrlich gedeihenden

Deutschen Radfahrer-Bundes.

Die Gesamt-Vorstände  
der Gauverbände 21. (Leipzig), 21a. (Voigtland-Thüringen) und 22. (Dresden)  
des Deutschen Radfahrer-Bundes.

J. A.: G. Adolf Simon. Albin Friß. Max Strohbach.  
Leipzig. Greiz. Dresden.

würdiger Gestalten auf dem geliebten Rade das Herz des echten Sportsmannes mit Mißbehagen erfüllt, so tröstet er sich doch leicht mit dem Gedanken an die Fülle des Glücks, welche das Rad in die mit Erdengütern minder begabten Kreise hinein trägt. Wenn nur nicht die Folge davon die wäre, daß, was unbestreitbar der Fall, die höheren Klassen der Gesellschaft sich mehr und mehr von der Übung unseres Sports zurückziehen. Und wenn auch dieser Umstand keinen Einflüß auf die Stimmung der gesetzgebenden Factoren, die, wie Beispiele aus neuerer Zeit beweisen, nur zu sehr geneigt sind, den Radfahrersport mit Härte zu behandeln und ihm gegenüber doch wohl durchweg auf dem Standpunkt des sel. Windthorst stehen, dessen grämlicher Ausspruch: „ich mag diese moderne Cavallerie nicht leiden“, bekannt ist. Unsere Aufgabe ist es nun, mit allen Kräften dahin zu streben, daß unser geliebter Sport sein Ansehen wieder erobert und auch nach oben hin die verdiente Würdigung findet. Und da sind es in erster Linie die Vereine, denen es obliegt und die auch in der Lage sind, in diesem Sinne zu wirken. Ihr inneres Gedeihen wird doch vorzugsweise durch die Qualität ihrer Mitglieder bedingt und darum ist größte Sorgfalt in der Auswahl der letzteren, was Respectabilität und geachtete sociale Stellung betrifft, dringend geboten. Um minderwertige Elemente fernzuhalten, ist erforderlich, daß die Eintrittsgelder und die regelmäßigen Beiträge möglichst hoch bemessen werden. Mit Strenge ist auf eine elegante und tadellose äußere sportliche Erscheinung, sowie auf ein mustergültiges Privatleben der Mitglieder zu sehen. Zu den Vereinsversammlungen sind nur die besten Vocale zu verwenden. Bei gemeinnützigen und wohlthätigen Veranstaltungen müssen die Vereine sich in hervorragender Weise betheiligen. Corsofahrten bei passenden Gelegenheiten sind natürlich zu empfehlen, jedoch sind dabei alle prahlerischen und lärmenden Kundgebungen zu vermeiden, vielmehr müssen die Vereine und die einzelnen Mitglieder derselben durch ein äußerst tactvolles und distinguirtes Benehmen sich Ansehen verschaffen und dadurch bei den sogenannten Besseren den Wunsch wecken, sich unserem Sport mehr als bisher zu widmen. Auch eine rege Propaganda bei der die höheren Schulen und die Universitäten besuchenden Jugend kann für die Zukunft des Sports

## Ein neues Tourenbuch.

Im Sinne der genehmigten Anträge des VIII. Bundestages erlaube ich mir in Nachstehendem die Unterbreitung von Projects auf dem Gebiete des Tourenwesens, besonders in Sachen der Tourenbuchfrage.

Die Details der Wünsche der Bundesdelegirten sowie meine diesbezüglichen Ansichten behufs demnächstiger Inangriffnahme beliebe man aus dem Bundstags-Protokoll zu ersehen; in fraglicher Angelegenheit ist beschlossen worden:

- I. Wiederherausgabe eines vereinfachten Bundes-Handbuches;
- II. Herausgabe eines Bundes-Tourenbuches und Bearbeitung einheitlicher Bezirks- bzw. Gau-Tourenbücher.

ad I. Bundes-Handbuch:

Dem berechtigten Wunsche der Vereinfachung möchte Folge gegeben werden, indem:

- 1) aus dem Handbuche die Vereins- und Städteliste

nur von Vortheil sein. Wir bringen dadurch im Laufe der Zeit Männer in die gesetzgeberischen und Verwaltungskreise, die unseren Sport kennen gelernt haben und ihn mit Wohlwollen und ohne Voreingenommenheit ansehen.

Der im Vorstehenden charakterisirten Wirksamkeit der Vereine muß der Bund insofern entgegenkommen, als er nur solchen neu sich bildenden Vereinen die Aufnahme gestattet, die ihm und dem Sport wirklich Ehre machen. Namentlich auf die Qualification der Gründer und Leiter solcher Vereine muß er ein scharfes Auge haben. Auch die Aufnahme begehrenden Einzelfahrer müssen den höchsten Anforderungen betreffs der Respectabilität ihres Charakters und einer geachteten socialen Stellung entsprechen, ehe sie in den Bund eintreten dürfen. Es wird nicht schwer sein, in den einzelnen Orten Organe zu schaffen, die zur Auskunfts-ertheilung in dieser Beziehung geeignet sind. Dort, wo bereits ältere Vereine bestehen, sind die Vorstandsmitglieder derselben meistens die geeigneten Persönlichkeiten, wo dies nicht der Fall, kann man auch von Personen, die dem Sport fern stehen, bei einiger Umsicht das Nöthige wohl erfahren. Allerdings würde eine solche strengere Auswahl der zum Eintritt in den Bund Zugelassenen möglicherweise eine Verringerung der Mitgliederzahl des Bundes, eine numerische Stärkung der Union, ja selbst die Bildung secundärer Concurrenz-Verbände zur Folge haben können. Dies würde jedoch kein Nachtheil sein.

Von dem Bunde gilt, was wir oben von den Vereinen gesagt haben. Auch bei ihm kommt es in erster Linie auf die Qualität seiner Mitglieder an, er muß die Elite der deutschen Radfahrerwelt in sich vereinigen, wenn er unserem Sport bei dem Privatpublicum Achtung verschaffen und sein Gewicht zum Nutzen desselben in die Waagschale legen will.

Lassen wir die oben entwickelten Grundsätze bei der Gestaltung unseres Vereins- und Bundeswesens uns zur Richtschnur dienen, so können wir hoffen, daß im Laufe der Zeit die Bundesangehörigkeit eines Radfahrers ein Vorzug werden wird, der ihn aus der Masse derer, die überhaupt das Radfahren üben, vortheilhaft heraushebt. Die günstige Rückwirkung auf das Ansehen und die Macht des Bundes liegt auf der Hand.

Möge der Zweck dieser Zeilen, eine Anregung zu fruchtbaren Erörterungen in diesem Blatte zu geben, Erfüllung finden!

entfernt wird (ich will diese Zusammenfügung in einem separaten Heftchen einer Seitentafel des Bundes-Tourenbuches begeben; vgl. unter II. Tourenbuch!), die Polizeiverordnungen im Hinblick auf die bedauerliche tausendfache Verschiedenheit und die allorts angebahnten Regelungen derselben nicht mehr Aufnahme finden,

- 2) der ärztliche Rathgeber, der durch sachgemäße Artikel hygienischen Inhalts unserer Sport-Literatur ersetzt wird, wegleibt, dagegen
- 3) die „Allgem. Wettfahrbestimmungen des D. R. B.“ dem neuen Bundes-Handbuche beigegeben werden.

Demnach wird die neue dritte Auflage des Handbuches enthalten:

- 1) Kalender 1892,
- 2) Statistit.
- 3) Bundes- und Gaubehörden.

- 4) Satzungen des D. R. B. — Geschäftsordnung.
- 5) Ehren- und Schiedsgerichts-Satzungen.
- 6) Satzungen des Sport-Ausschusses, mit darangeschlossen:
- 7) Wettfahrbestimmungen, deren Anhang: a. Sportliche Erfolge, b. Prämierungen pro 1892.

ad II. Tourenbuchfrage:

Der baldmöglichsten Fertigung eines Bundes-Tourenbuches wird laut genehmigten Antrages (vgl. Protokoll des VIII. Bundestages Seite 40 und 50) entgegen gesehen. Dieses neue Bundes-Tourenbuch soll nur die Hauptstrecken des Bundesgebietes enthalten und zwar die directen Wege zwischen den größeren Städten, so zu sagen Chausseen I. Klasse, II. Klasse nur, sofern solche meist befahrene, kürzere (im Gebirge! bequemere!) Verkehrswege angeben. Diesem Bundes-Tourenbuche möchte ich gern eine die Haupttrouten stark markirende Uebersichtskarte begeben. Um den Touristen mit der Städteliste und der Liste der Vereine, die er für die Tour für wissenschaftlich hält, zu versehen, so möchte ich das Heftchen einer Seitentafel des Tourenbuches bestücken, denn: die geringen Veränderungen der Haupttrouten werden eine Neuauflage weniger notwendig machen, als der fortwährende Wechsel der Vereins- und Hoteladressen.

(Zur Fertigung dieses Bundes-Tourenbuches und der (dieselben Strecken zeigenden) Uebersichtskarte bzw. zur Einzeichnung der directen, stets vom Radfahrer benutzten Routen Ihres Bezirks erbitte ich mir noch ganz speciell Ihre gütige Beihilfe.)

P. S. Im engsten Anschluß an obgenanntes Bundes-Tourenbuch sollen — nach dem Erscheinen desselben — unter Mitwirkung und Unterstützung des Bundes die nothwendigen einheitlichen Detail-Tourenbücher geschaffen werden.

Behufs Fertigung dieser Detail-Tourenbücher könnten sich sehr wohl mehrere Gaue, je nach günstiger Lage, Grenzen, Verkehrsrichtung u. zum großen Nutzen der Allgemeinheit vereinigen und ein gemeinschaftliches „Bezirks-Tourenbuch“ fertigen. Diese Bezirks-Tourenbücher (denen bekanntlich die Haupttrouten des Bundes-Tourenbuches zum weiteren Ausbau zu Grunde gelegt werden) müssen mit ihren Routen aneinander anschließen resp. ineinander übergreifen, nach Schema und sonstigen Anordnungen gleich sein. (Bitte sehr, diesbezügliche Entäußerungen im diesjährigen Bundes-Protokoll Seite 51 und 52 gefl. ersehen zu wollen.)

Bei erwünschter Einigkeit der Gaue wäre es möglich, Bezirks-Tourenbücher von: Osten, Norden (I. R.-B. und II. R.-D.); Westen, Süden (I. S.-B. und II. S.-D.) und Mittell. Deutschland zu fertigen. Eine Commission, bestehend aus den verehrlichen Gauvorständen und Fahrwarten, bestimmt die Grenzen der Gebiete, die Art der gemeinschaftlichen Kostentragung u. und ernimmt aus ihrer Mitte einige eifrige Herren, die alsdann die Sammlung des Materials und dessen Zusammenstellung mit Rücksicht auf

die Grenzgebiete und die Hauptstrecken des Bundes-Handbuches und der Uebersichtskarte des D. R. B. übernehmen. (Bitte zu lesen: VIII. Bundes-Protokoll, die Begründungen der Anträge 37 Ob.-Schl. und 20 Berlin auf Seite 52 rechts und 53 links oben.)

Ich füge hier die Detail-Tourenbuch-Angelegenheit bei, um die verehrlichen Gauvorstände rechtzeitig auf den erwünschten einheitlichen Zusammentritt aufmerksam zu machen, besonders aber, um die Herren Gaufahrwarten zu veranlassen, die Angaben der vom Radfahrer zumeist benutzten directen Haupttrouten mit größter Sorgfalt in meine demnächst folgenden Unterlagen einzuzeichnen.

Sehr lieb wäre es mir, baldmöglichst detaillirte Wünsche der verehrlichen Gauvorstände über den zweckmäßigen Zusammentritt zur Fertigung von Bezirks-Tourenbüchern zu hören, um bei meinem nächstfolgenden Rundschreiben an die Gaue des D. R. B. den geehrten Vorständen mit näheren Vorschlägen dienen zu können. Mit kameradschaftlichem All Heil!

Paul Mahner,  
Tourenfahrwart des D. R. B.

Zur Nachachtung!

Unter Bezugnahme auf vorstehendes Rundschreiben bemerke ich, daß zwar die Herren Gaufahrwarten in eigens zugesandte Unterlagen die Haupttrouten eintragen, bitte aber zugleich alle Bundesmitglieder um rege Theilnahme bei der Festsetzung der Hauptstrecken für das neue Bundes-Tourenbuch. Es wird sich hier besonders um solche Haupttrouten handeln, über deren genaue Richtung die Meinungen sehr getheilt sind. Bei Gebirgsgegenden möchte zweckmäßig darauf Rücksicht genommen werden, daß der bequemere Weg (vgl. Rundschreiben!) für die Hin- und Rücktour unter gewissen Umständen (z. B. nach den Flußläufen u.) verschieden sein kann!

Um wegekundigen Bundesmitgliedern eine zweckmäßige Einsendung qu. Hauptstrecken zu ermöglichen, bzw. um berechtigten Wünschen nach Möglichkeit entsprechen zu können, wird an dieser Stelle unserer Bundeszeitung eine Rubrik (wie nachstehend!) fernerhin offen bleiben:

**Touren-Fragelasten!**

(Für das neue Bundes-Tourenbuch und die Uebersichtskarte.) Sind nachstehende Strecken die von Radfahrern meist benutzten Haupttrouten:

Nr. 12. (Breslau-Prag) B., Jordansmühl, Nimsch, Frankenstein, Glas, Alt-Heide, Reinerz, Lewitz, Nachod, Jaromer, Königgrätz, Chlumetz, Pöblichrad, Sadka, Karolinenthal, Prag?

Nr. 17. (Görlitz-Prag) und (Dresden-Prag)?

Nr. 18. (Prag-Wien)?

Ich bitte, wegekundige Tourenfahrer, die hier erfragten Touren stets direct (Adresse: Paul Mahner in Scharlau, Oberschlesien) zur baldigen Benutzung senden zu wollen. All Heil! Paul Mahner, Bundes-Tourenfahrwart.

## Der Wiener Wander-Preis.

Der Streit um den Wiener Wanderpreis ist in der Generalversammlung des Rennverbandes am 31. October entschieden worden. Ein Club, welcher bei der vorhergehenden Abstimmung, bei welcher das Urtheil des Sportausschusses zurückgewiesen wurde, für die Wanderer stimmte, stimmte bei der Generalversammlung gegen dieselben, und so waren 35 Stimmen Mehrheit, daß der Wiener Bicycle-Club den Preis zugesprochen bekam.

Gestatten Sie mir, daß ich den Hergang der ganzen Sache schildere.

Vor dem Nennungsschlusse des Wiener Herbstrennen war es den Mitgliedern des Wiener Bicycle-Clubs längst bekannt, daß sich Lehr bei den Wanderern angemeldet hatte und mit Funder beim Tandem-Wanderpreis starten würde. Am Nennungsschlusse selbst, resp. bei Verlesung der Nennungen, waren außer den übrigen Clubs auch anwesend der Präsident des Wiener Bicycle-Clubs Alfred Klotzner, der Vice-Präsident desselben Clubs und A. und G. Kováts. Die Nennungen

wurden vom Verbands als richtig anerkannt und angenommen und keine einzige Stimme hat dagegen Einsprache erhoben. Am 13. September, am Renntage selbst, kurz vor dem Start des Tandemrennens, brachte der Wiener Bicycle-Club einen Protest gegen die sportliche Qualification des Herrn A. Lehr als Wiener Wanderer ein. Dieser Protest trug aber weder eine Ueberschrift, noch eine Unterschrift, noch ein Datum, noch lagen demselben die nöthigen Fl. 5 bei. Der Wiener Bicycle-Club, welcher sich speciell zu diesem Tandemrennen ein neues pneumatic Humber-Renntandem um den Preis von Fl. 530 angeschafft hat (die Wanderer hatten auch ein Humber-Renntandem kommen lassen, schickten es aber zurück, da es nicht nach Wunsch ausgefallen war), wollte doch diese Ausgabe nicht zwecklos gemacht haben, und da der Kampf gegen „Lehr-Funder“ aussichtslos war, so mußte nun in irgend einer Weise Protest erhoben werden.

Wenn aber der Wiener Bicycle-Club einen ehrlichen und offenen Protest gegen die Nennung Lehres einzubringen

Um 12 Uhr Mitternacht, den 18. d. M., gab der offizielle Timekeeper der National Cyclist Union das Zeichen zum Start und beim Glockenschlage eilte Holbein davon, um sich den Pacemakers Chorland und Arnott, welche ein Whippet-Tandem fuhren, anzuschließen. Die erste Meile wurde in 3 Min. 20 Sec. und zwei Meilen in 6 Min. 45 Sec. zurückgelegt, was einer Geschwindigkeit von etwa 18 Meilen in der Stunde (ca. 29 km) gleichkommt — ein Tempo, das für den Versuch einen Record zu schlagen ziemlich langsam erscheint; jedoch Holbein bestimmte bereits vorher, ein mittelmäßiges Tempo für den Anfang einzuhalten. — Er war bei gutem Humor, unterhielt sich während seines Rundfahrens mit seinen Schrittmachern und wurde von den umstehenden Freunden lebhaft begrüßt und ermuntert.

Der erste Halt wurde etwa nach einer Stunde durch das Vorderrücken seines Sattels verursacht. In einer halben Minute war dieser wieder befestigt und weiter ging die Fahrt durch die lange, eintönige Nacht, bei welcher die Rennbahn, die ca. 450 m mißt, durch niedere Gaslampen, welche in Zwischenräumen rund herum gruppiert worden, erleuchtet war.

Der „Held des Tages“ oder hier besser „der Nacht“ hatte beabsichtigt für 12 Stunden beständig im Sattel zu bleiben, um sich dann eine kurze Ruhe und Erfrischung zu gönnen. Zwei Dinge zwangen ihn jedoch diesen gefaßten Entschluß zu ändern und zwar erstens die bei seinem letzten Unfall erhaltene, schmerzende Verletzung der Beinmuskeln, und zweitens der durch die Bewegung und die frische Novemberluft hervorgerufene ausgezeichnete Appetit.

In Intervallen von etwa 25—30 Meilen stieg er ab, nahm einige Schluck Fleischbrühe, Reis und ein nach eigenem Recepte präpariertes Gericht zu sich, welches letzteres seinen Freunden unter dem Namen „Holbein Gelée“ wohl bekannt ist.

Jeder der Timekeeper notierte jede einzelne Runde und war beim Vergleiche der Zeiten in keinem Falle in deren Buchführung eine Differenz von mehr als  $\frac{1}{5}$  Sekunde.

Mit Beendigung der 101ten Meile (162,5 km), welche Strecke in 6 St. 10 Min. 20  $\frac{1}{5}$  Sec. zurückgelegt wurde, begann Holbein neue Records zu schaffen. Von nun an schlug er alle auf der Rennbahn und Straße existierenden Records. 202 Meilen (325 km) wurden in 12 St. 42 Min. 33  $\frac{1}{5}$  Sec. gefahren. Hier stieg Holbein ab, wurde abgerieben und stärkte sich wieder durch Reis, Fleischbrühe und Gelée. Als er wieder aufstieg, waren es gerade 9 Min. 8 Sec., die er außer Sattel war und dies war sein längster Aufenthalt während der ganzen Fahrt. Nach weiteren in weniger als 2 Stunden zurückgelegten 28 Meilen unterbrach er wieder seine Fahrt für 7 Min. Diese beiden Unterbrechungen waren seine Hauptaufenthalte.

Am Mittag des 19. November, nach vollendeter zwölftündiger Fahrt, versuchten mehrere Freunde ihn zur Einstellung seines Unternehmens zu überreden.

Holbeins Ehrgeiz jedoch behielt die Oberhand und er setzte mit bewunderungswürdigem Muthe seine Fahrt weiter, welche glücklicherweise von nun an von besserem oder wenigstens regenlosem Wetter begünstigt wurde. Er hielt sich mit hartnäckiger Ausdauer im Sattel, obgleich ihn seine bereits erwähnte Verletzung sehr belästigte.

Von der 15. Stunde an begann er das Tempo etwas zu beschleunigen und frische Pacemaker nahmen ihn ins Schlepptau.

In 18 Stunden hatte er 277 Meilen (445,7 km) durchfahren. Als er zwischen 7 und 8 Uhr Abends die 300. Meile vollendete, da war ein stürmischer Applaus seitens der Zuschauer, und Holbein, wissend, daß das Ziel seiner Fahrt bald herannahe, begann zu spürten. So weit man durch den Anblick urtheilen konnte, war Holbein wundervoll frisch und munter und anscheinlich aufgelegt noch einen Tag länger auszuhalten. Seine eigenen Bemerkungen waren: „Nein, ich bin nicht im Geringsten angegriffen und müde, die einzige Sache, die mich belästigt, ist jene verheulene Verletzung.“ „Natürlich“, sagte er um 6  $\frac{1}{2}$  Uhr, „will ich jetzt den Record mit Leichtigkeit schlagen, obgleich es mein eigener ist, aber dieser war auf der Straße, der „Great North Road“ geschaffen.“

Nähezu 500 Zuschauer erwarteten das Ende dieser langen Fahrt.

Um die 23. Stunde oder um 11 Uhr Abends, war die Strecke von 346 Meilen und 50 Yards (556,7 km) zurückgelegt.

Es herrschte große Aufregung, als 6 Min. 17 Sec. vor Mitternacht Herr Coleman, der Timekeeper, verkündete, daß 360 Meilen zurückgelegt worden seien.

Das Tempo wurde beschleunigt und als Holbein die Tribüne passierte, brach ein wilder Applaus los. Mit dem Schlage 12 Uhr war die beispiellose Strecke von 361 Meilen 1446 Yards = 582,15 km in 24 Stunden zurückgelegt.

Holbein fuhr nachher noch zweimal über die Bahn und sah so frisch und wohl aus, als hätte erst seine Leistung begonnen.

Hätte nicht ein so schlechtes Wetter geherrscht und wären die Pacemakers am ersten Nachmittage zahlreicher gewesen — denn er mußte dieselben wirklich alle aus — so hätte man nicht bezweifelt, daß Holbein dem Wunsche seiner Freunde nachgegeben und die 400 Meilen voll gemacht hätte.

Hunderte von Bicycleisten machten sich am 19. November auf den Weg nach den London County Cycling Grounds, Herne Hill, allein aus dem einzigen Vergnügen des Sehens und Ermuthigen Holbeins zu seinem Rennen.

Als der Abend anbrach, vermehrte sich die Zahl derselben, und in der That beobachteten einige der Enthusiasten den Recordbrecher vom Start bis zum Ziele.

Holbein fuhr die ganze Strecke ein und dieselbe Maschine und zwar ein Coventry Machinists Co. „Swift“ Safety mit Boothroyd Tyres.

Die Maschine wog mit der Laterne 35 engl. Pfund.

Daß weder die großen Recognoscirungssritte, noch die Attacken der Cavallerie abgenommen werden konnten, liegt klar auf der Hand, sodaß also das Einzige übrig blieb, einen Ersatz lediglich für die Meldereiter zu finden, der jedoch an Leistungen diesen keineswegs nachstehen durfte.

Mit Einführung des niederen Zweirades oder Safety scheint sich nun dieser Ersatz gefunden zu haben. Mit Freuden haben fast sämtliche Militärstaaten diese Neuerung begrüßt und sich ihrer sofort bemächtigt, um Nutzen aus ihr für die Armee zu ziehen.

Nach der Art und Weise wie die einzelnen Staaten eben ihre Radfahrer verwenden, zerfallen dieselben in zwei Haupttheile, und zwar in solche Staaten, die ihre Radfahrer lediglich im Fahren ausbilden und sie dann nur im Frieden benutzen, um zwischen zerstreut liegenden Truppentheilen oder zwischen der Festung und ihren Außenwerken einen schnelleren Verkehr zu erzielen, mit anderen Worten, um den Ordonnanzdienst zu erleichtern, während die andere Klasse ihre Radfahrer auch im Kriege zu Recognoscirungen und anderen militärischen Unternehmungen zu verwenden beabsichtigt. Die Ausbildung dieser muß dementsprechend eine viel weitgehendere und umfassendere sein.

Zur ersteren Klasse gehören, vielfach durch die Bodenverhältnisse dazugezwungen, Rußland, Spanien, Italien, Schweiz und Bulgarien, während zur letzteren Frankreich, England, Norwegen, Oesterreich und Holland.

Deutschland hat bisher in weiser Vorsicht, die Resultate der übrigen Staaten abwartend, die Mitte gehalten.

Den Anstoß zur Einführung von militärischen Radfahrern hat Frankreich bereits im Jahre 1870 gegeben, indem es gelegentlich der Belagerung von Belfort in Folge großen Pferdemangels zur raschen Uebermittlung von Befehlen und Meldungen einen Radfahrer verwendete, der trotz der ungünstigen Wege und Witterungsverhältnisse und trotz der defecten, hohen Maschine in diesem Falle vortreffliche Dienste leistete.

Seit dieser Zeit bildet Frankreich alljährlich bei den einzelnen Truppentheilen Radfahrer aus, die bei den Herbstübungen den einzelnen Commandostäben als Ordonnanzen beigegeben werden.

## Wegweiser für das Gebiet des D. R. B.

Sicherlich wird es von allen Seiten mit großer Freude begrüßt werden, daß der Bund unter Leitung seines neuen Fahrwartes sich der Aufgabe unterzieht, dem nicht geringen Theile seiner Angehörigen, die dem edlen Sport als Straßensfahrer obliegen, eine hochwillkommene Gabe darzubieten!

Bevor ich indessen auf die Sache selbst eingehe, möchte ich meine Bewunderung über einige Dinge ausdrücken, die mir nicht behagen wollen!

Am weitgehendsten und von den günstigsten Resultaten begleitet ist der Ausbildungsgang, den England betreibt. Die einzelnen bei den Truppentheilen ausgebildeten Radfahrer werden alljährlich unter dem Commando eines Stabs-officiers in der Stärke von ungefähr 10 Officieren und 60 bis 100 Fahrern zu einem 8—10tägigen Uebungslager vereinigt und erhalten auf Grund einer Generalidee täglich eine Specialidee und Aufträge. Trozdem die Leitung bei Auswahl des jeweiligen Uebungsplatzes möglichst schwieriges Gelände vorzieht, sind die Erfolge doch stets glänzende.

Auch Norwegen hat sich der Sache warm angenommen und recht nette Erfolge dabei erzielt.

In Oesterreich wird die Ausbildung von Radfahrern bereits auf den Militärschulen betrieben und liegt in den bewährten Händen eines Stabs-officiers, der selbst gewandter Radfahrer ist und die Uebungen persönlich leitet. Auch der Kaiser von Oesterreich hat sich der Sache warm angenommen und selbst gelegentlich der Manöver Vergleiche zwischen Cavallerie und Radfahren angestellt, die sehr zu Gunsten der letzteren ausgefallen sind.

Auch Holland verwendet Radfahrer in seiner Armee, doch bildet es dieselben nicht selbstständig aus, sondern entnimmt sie gegen hohe Löhnung (täglich 10 Fres., freie Fahrt 1. Klasse, Freigeäck etc.) der holländischen Radfahr-Union.

Wenn aber auch alle Resultate höchst günstig auf die Einführung dieser Neuerung gewirkt haben, so läßt sich dennoch nicht läugnen, daß der Hauptverdienst um die ganze Sache der bekannten Firma Seidel und Naumann in Dresden zufällt, die es nicht dabei bewenden ließ, die Militärstaaten durch die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zu unterstützen, sondern es, wie auch andere deutsche Fabrikanten, unternommen hat, ein eigenes Militär-Zweirad zu bauen, das in Bezug auf Construction und praktische Ausrüstung selbst den höchsten Anforderungen gerecht wird.

Wie bei ihren übrigen Fabrikaten hat auch bei diesem die Fabrik die Preise derart gestellt, daß die einzelnen Militärstaaten sogleich daran gingen, durch Bestellungen bei dieser Fabrik ihren Bestand an Zweirädern beträchtlich zu erhöhen.

## Das Zweirad in seiner Verwendung bei den verschiedenen Militärstaaten Europas.

Von C. Stadelmann, Lieutenant d. L.

Bei der von Jahr zu Jahr sich steigenden, gewaltigen Aufgabe, welche der ohnedies nicht sehr starken Cavallerie durch Recognoscirungen, Attacken, besonders aber durch die Abgabe von Meldereitern

zufällt, haben die oberen Heeresleitungen bereits seit längerer Zeit Umschau gehalten, ob sich die Cavallerie nicht nach der einen oder anderen Seite entlasten ließe.

Als erfreuliche Thatsache ist zu verzeichnen, daß das Interesse unserer größeren inländischen Fahrradfabrikanten und Händler an der Ausstellung ein äußerst reges war. Dieselben hatten die während der jetzigen Jahreszeit doch immerhin nicht angenehme Reise nicht gescheut, sodaß wir das Vergnügen hatten, die mit uns befreundeten Chefs der ersten deutschen Firmen, wie Seidel & Naumann (Dresden), Dürkopp & Co. (Bielefeld), Heinrich Kleyer (Frankfurt a. Main), Adam Opel (Rüsselsheim), Gebrüder Reichstein (Brandenburg), Frankfurter & Ottenstein (Nürnberg), W. Stuknäder (Dortmund), Schneider & Co. (Dortmund) und andere zu begrüßen.

Die Herren, welche zum Theile ihre Werkführer mitgebracht hatten, musterten die ausgestellten Neuheiten auf das Genaueste.

Es liegt darin die beste Gewährleistung, daß die Leiter unserer deutschen Fahrradindustrie stets bemüht sind, ihre Fabrikate in jeder Beziehung mit den ausländischen Erzeugnissen auf gleicher Höhe zu halten. Die kommende Saison wird daher wohl die weitestgehenden Ansprüche Aller befriedigen können.

Auf die verschiedenen Neuheiten der Ausstellung kommen wir später zurück. Vorläufig wollen wir nur constatiren, daß die diesjährige Stanley Show ihren Vorgängerinnen nicht nachstand und als ein ganzer Erfolg bezeichnet werden muß.

## Die Polizei-Verordnungen

betreffs Verkehr mit Fahrrädern im Gau 31 und was geschehen ist, dieselben aufzuheben resp. selbige zu mildern.

Den Reigen derselben eröffnete am 10. Mai 1890 der Kreisaußschuß des Kreises Norderdithmarschen und diesem folgten nach und nach die Kreise Apenrade, Rendsburg und Stadtkreis Flensburg (im übrigen Schleswig-Holstein, zu Gau 1 gehörig, bestehen auch in einigen Kreisen ähnliche hemmende Bestimmungen). Die erstere Polizeiverfügung bestimmt in §. 3:

„Radfahrer auf öffentlichen Wegen des Kreises Norderdithmarschen haben darauf zu achten, daß sie durch ihr Fahren Pferde, welche auf diesen Wegen gefahren, geritten oder geführt werden, nicht zum Scheuen bringen.

„Sie haben zu diesem Zwecke, wenn Pferde ihnen entgegen kommen, auf einen Winkel des Führers abzustiegen und die Maschine so zu stellen, daß die Pferde nicht davor scheuen können;

„wenn sie Pferde überholen wollen, dem Führer mit der Glocke ein Zeichen zu geben und dürfen nicht eher vorbeifahren, als bis dieser seine Einwilligung gegeben hat;

„an langsam geführten Pferden hat der Radfahrer event. seine Maschine vorbeizuführen.“

Die übrigen Paragraphen sind allerorts bekannt und für uns weiter von keinem besonderen Belang. Die landrätlichen Bestimmungen der anderen oben genannten Kreise sind dieser ähnlich und nur die Polizeivorschrift für Radfahrer im Kreise Apenrade hat den absonderlichen §. 4 Abs. 2 und 3, der sie als Unikum charakterisirt.

Abß 2 und 3 lauten:

„Wird während des Vorbeifahrens ein Thier scheu oder unruhig, so hat der Radfahrer anzuhalten, und darf nur mit Zustimmung des betreffenden Führers vorbeifahren.

„Nimmt ein Radfahrer wahr, daß hinter ihm herkommende Reiter oder Führer von Fuhrwerken die Absicht haben, ihn zu überholen, so darf dieser nicht durch Beschleunigung der eigenen Fahrgeschwindigkeit oder auf andere Weise muthwillig hindern.“

Bei strenger Durchführung dieser Polizeivorschriften wäre das Radfahren in diesen Kreisen auf öffentlichen Wegen eigentlich überhaupt verboten, weil unmöglich gemacht. Nun wird aber der Vrei nirgends so heiß geessen wie angerührt und so auch in Apenrade nicht. Es wurde auch da, wie in den anderen Kreisen lustig weiter geradelt. Aber die Radfahrer, und ganz besonders der Gauvorstand mußten sich sagen, daß bei einer etwaigen Reiberei mit nachfolgender gerichtlicher Klage die Radfahrer immer den „Reinfall“ haben werden. Deshalb betrat der Gauvorstand den Weg zur Beschwerde, der aber von recht langwieriger Dauer — 3. October 1890 bis 24. October 1891 — war. Zunächst wandten wir uns unter der allerausführlichsten Begründung mit der Bitte um Aufhebung resp. Milderung der gedachten Verfügung an den Kreisaußschuß des Kreises Norderdithmarschen. Nach einem ablehnenden Bescheid desselben geschah dasselbe, unter Hinzuziehung des Falles Apenrade, mit demselben Erfolg bei der königlichen Regierung hiersebst. Der Bescheid des Regierungspräsidenten lautet in seinem kritischen Theil: —

„Im Principe aber kann ich es nur billigen, wenn den Gefahren, welche durch das Scheuwerden der Pferde vor den ungewohnten Anblick eines besetzten Zwei- oder Dreirades thatsächlich nicht selten herbeigeführt werden, nach Möglichkeit entgegen gewirkt wird. Hierbei muß aber die Beurtheilung, ob eine solche Gefahr vorliegt oder nicht, in erster Linie der mit der Leitung des Thieres betrauten Person verbleiben.“

Weiter geht daraus hervor, daß der Herr Regierungspräsident es nach seinen angestellten Ermittlungen zur Zeit nicht für zweckmäßig erachtet, eine einheitliche Regelung für den Regierungsbezirk herbeizuführen, sondern es den Kreis- resp. Ortsbehörden überläßt, den Radfahrverkehr bezügliche Bestimmungen zu erlassen. Beileibe kann man aber nichts darin — auch zwischen den Zeilen nicht — entdecken, was darauf schließen läßt, daß die königliche Regierung uns auf den Weg der Civilklage verweist, wie dies einer unserer Delegirten laut Protokoll über die Verhandlungen des VIII. Bundestages in Breslau (Seite 59) behauptet.

Herr Rechtsanwalt Vogel-Königsberg hat Recht, wenn er die Belehrung über den Radfahrersport als das geeignetste Mittel preist, uns Publicum und Behörden geneigt zu machen und uns richtige, verständige Polizeiverordnungen zu verschaffen (Protokoll S. 59). Bevor wir es aber so herrlich weit gebracht haben, wird noch viel Wasser ins Meer fließen. Uns im Gau 31, die wir unter dem Drucke unrichtiger Polizeiverordnungen stehen, kam es darauf an, möglichst schnell den lästigen Zwang abzuschütteln und so wandten wir uns an die nächste Instanz, das Ministerium des Innern. Unser jetziger 2. Bundes-Vorsitzende irrte sich aber in Breslau, wenn er meinte, daß man durch den Minister hierin keine Hilfe erlangen könne. Der Herr Minister, als directer Vorgesetzter der Regierungspräsidenten, hat uns unter dem 24. October d. J. durch die hiesige königliche Regierung eröffnet:

„Auf die an den Herrn Minister des Innern gerichtete Beschwerde vom 19. April d. J. über die Seitens der königlichen Landräthe zu Heide und Apenrade unter dem 10. Mai und dem 23. Juli d. J. (soll heißen v. J.) erlassenen Polizeiverordnungen eröffne ich dem Vorstand im Auftrage der Herren Ressortminister, daß dieselben gegen die Bestimmungen der letzt-erwähnten Polizeiverordnung, insbesondere gegen die in der Beschwerde bemängelte Vorschrift des §. 4 Abs. 2, nichts zu erinnern finden.“

„Dagegen halten dieselben es für angemessen, daß der §. 3 der für den Kreis Norderdithmarschen erlassenen Polizeiverordnung durch mildere Vorschriften ersetzt wird, was von mir veranlaßt werden wird.“

Der Regierungspräsident.

Hierzu bemerke ich, daß ein Irrthum untergelaufen sein muß, wenn die Herren Minister annehmen, daß wir die Apenrader Bestimmung, §. 4 Abs. 2, besonders bemängelt hätten. Die Gau-Verwaltung drang hauptsächlich auf Abänderung des §. 4 Abs. 3 (s. vorn).

Diese Bestimmung kann nur aus der irrigen Meinung entstanden sein, daß das Fuhrwerk im Allgemeinen schneller wäre als das Fahrrad. Gerade das Gegentheil ist aber doch der Fall, und von diesem Gesichtspunkte aus wurde der Absatz 3 bemängelt. Es ist doch gewiß nicht billig, daß der im Allgemeinen schneller vorwärts kommende Radfahrer, selbst dann, wenn er schon einen Vorsprung hat, sein Vorwärtskommen richten soll nach dem Willen des aus diesem Grunde nicht selten scheel blickenden Führers eines Fuhrwerks. Diese Härte kann dem betreffenden Paragrafen leicht genommen werden. In Hinsicht auf schwache und rücksichtslose Radfahrer werden wir den Herrn Minister bitten, dem gedachten Absatz folgenden Wortlaut zu geben:

„Kann oder will ein Radfahrer nicht mehr vor einem Reiter oder Führer von Thieren bleiben, so darf derselbe das Überholen der letzteren nicht muthwillig verhindern.“

Sollte die in Absicht gestellte Milderung des §. 3 der Heider Polizeiverfügung unseren berechtigten Wünschen nicht entsprechen, so muß und wird die Sache weiter verfolgt werden. Es bleibt uns ja noch immer das Abgeordnetenhaus. Dieser Schritt könnte event. Anlaß werden für eine einheitliche Regelung des Verkehrs mit Fahrrädern, wenigstens im Königreich Preußen. Und eine solche müßten wir, bei der Vuntschichtigkeit der heutigen Polizeivorschriften, mit Freuden begrüßen. Schleswig, im December 1891.

S. J. Dvens, Vorsitzender des Gau 31.

## Tourenbuch für das Gebiet des D. N. B.

Gelegentlich der theilweise erfolgten Rücksendung der Ueberblickskarte überreichten mir einige Herren Gaufahrwarte zugleich mit den eingezeichneten Haupttrouten die Qualitätsbezeichnungen dortiger Hauptstraßen, woraus ich ersah, daß es absolut nothwendig ist:

- 1) die Wegebeschaffenheit der Haupttrouten anzugeben und die Art der Straßen durch die Ortschaften besonders zu beschreiben;
- 2) die Straßenrichtungen (behufs bequemer Durchfahrt) durch größere Städte näher anzugeben;
- 3) die Orte mit Bahnstation besonders zu bezeichnen;
- 4) unter „Höhenangaben“ zugleich die behindernden bzw. gefährlichen Wegestellen zu vermerken.

ad 1. In einem Rundschreiben vom 14. November machte ich vor dem Erscheinen des Artikels des Herrn „S.“: „Wegeweiser für das Gebiet des D. N. B.“ in der Bztg. Nr. 23 S. 651 — 53 — den Vorschlag, die Wegequalität durch zwei neben einander laufende Striche (deren Zwischenraum ausgefüllt wird oder leer bleibt) zu zeichnen; diese Angabe läßt uns aber zu wenig Spielraum für die nothwendigen Bezeichnungen: schlecht, gut u. Wir müssen — auch mit Rücksicht auf die später folgenden Bezirkstourenbücher — in mehreren Graden urtheilen, etwa wie folgt: 0 = unfahrbarer Weg; 1 = schlechter, (sandiger oder zerfahrener) Weg; 2 = nur mittelmäßig (und ohne Seitenweg); (event. 2 bis 3); 3 = gut; 4 = durchweg sehr gut.

Es möchten auch die langen, schlechten Pflasterungen der zu passirenden Städte angemerkt werden; hierzu habe ich in oben erwähntem Rundschreiben (IV.) vorgeschlagen:

- Ort mit sehr schlechter oder schlecht gepflasterter Straße } evtl. ●
- Ort mit guter oder schön gepflasterter Straße } r oder l

ad 2. Bei diesen „Städteplänen“ möchte in Betracht gezogen werden:

- a. das sog. bequeme „Umfahren“ einer größeren Stadt nach einer verfolgten Richtung (hierzu bitte ich meine späteren Bspreschungen über das Hotelwesen der größeren Städte zu vergleichen!);
- b. das „Durchqueren“ auf „erlaubten!“ Straßen; (wir können die Polizeiverordnungen noch nicht ganz entbehren; ich will selbige nicht in nutzloser Weise separat aufstellen, sondern bei den einzelnen Städten bei der betr. Route vermerken; z. B. Velocipedfahren im Innern der Stadt verboten, oder — z. B. in Berlin — diese und diese Straße erlaubt und ganz besondere Bedingungen sog. Krähwinkel-Bestimmungen);
- c. die Fahrt nach und vom Centrum der Stadt nach den Hauptrichtungen.

ad 3. Ein Fähnchen auf den Ortszeichen soll bedeuten, daß der Ort Bahnstation hat: ○ ●

ad 4. Ein + soll „Vorsicht“ bedeuten; die gefährlichen Stellen müssen ganz genau bezeichnet werden — man schreibe neben dies Zeichen den Kistein und das Object — denn der Fahrer muß wissen, wo die gefährliche Stelle zu erwarten ist, sonst hält er einige unbedeutende Punkte für die ungenau bezeichnete Wegestelle, wird ungeduldig und rast erst recht los.

Nachstehendes Schema wird für jeden einzelnen Fall genauer darstellen, wie jeder Radfahrer, der Interesse dafür hat, in praktischer Weise die Beihilfe leisten kann:

Leipzig-Dresden.

Entfernung in Km. von:	Ort, Messungsobject; Kunststeine.	Wegeschaffenheit. 0 bis 4	Höhe über N. N. und gefährliche Wegestellen.
	Leipzig (Markt)		118
2,5	Volkmarstsdorf (a. d. Rietischelbrücke 0,0)	1	
5,5	Paundorf (Gasthaus 3,0)	3	
18,9	Machern (Hotel z. Eisenbahn)	3	
26,7	Wurzen (Nichter 38,8)	4	110
	Rühren	4	
55,0	Dschay (gold. Löwen 10,5)	4	
80,0	Zehren (Gasthaus 6,5)	4	

u. i. w.

Mit freundlichem All Heil! und Handschlag!  
Scharlei D.-S., den 25. November 1891.

Paul Mahner, Bundes-Tourenfahrwart.

Nachschrift: (Scharlei, den 6. December 1891.) Zu dem gewiß beachtenswerthen Artikel des vorerwähnten Herrn H.

(S. 651-53) möchte ich mir zu bemerken erlauben: Wie weiter oben erklärt, habe ich von der im Rundschreiben IV vorgeschlagenen „Strich-Manier“ Abstand nehmen wollen, da mindestens vier Angaben die Wegebeschaffenheit bezeichnen müssen, vielleicht in folgender Form:

\*|\* \*|\*

sehr schlecht      mittelmäßig      gut      durchweg sehr gut

Hierzu möchte ich noch sagen, daß zunächst bei dem fortwährenden Wechsel der Wegebeschaffenheit diese Bezeichnungsart etwas complicirt erscheinen muß und ferner diese Art ein Tourenbuch gewiß sehr verteuern würde; entschieden möchte ich meinen, daß es für die „Bezirks-Tourenbücher“ wohl besser wäre, die oben vorgeschlagenen Ziffern hierbei anzuwenden (von 0 bis 4).

Am besten gefällt mir (von Herrn H's. Vorschlägen) die sehr praktische Angabe der Wege-Abzweigung. Selbst wenn vorige „Strich-Manier“ fällt, werde ich versuchen, die Abzweigungen — mit den beigegebenen Ziffern (für „Bezirksbuch“ und Strecken-Nr.) — in der vorgeschlagenen Weise später anzugeben. Zugleich können diese Abzweig-Striche — je nachdem sie leer oder gefüllt sind — den schlechten oder guten Wegezustand angeben.

Ob überall die Angabe der Kilometersteine zu erreichen ist, wollen wir zu erfahren suchen.

Die Wege-Beschreibung, wie solche Herr H. in die letzte Rubrik versetzt, möchte ich (besonders für die Bezirks-Tourenbücher) unter den angeführten Strecken vermerkt sehen, da die oft sehr lückenhaften Angaben seitlich zu viel Raum wegnehmen.

Die Entfernungsangaben möchte ich „durchlaufend“ angeben, (nicht von Ort zu Ort!) um gleich die Entfernungen zwischen größeren Orten zu ersehen.

Was die persönlichen Bemerkungen des Herrn H. anlangt, so weiß ich zwar nicht, woher er seine Federn bezieht, nur muß ich bemerken, daß selbige stellenweise sehr „spitz“ sind, wenn ich auch richtig rathen dürfte, daß die Feder, die Herr H. benutzte, durchaus nicht so „unberufen“ ist, wie derselbe Herr versichert. Allein die kleine verzeihliche Animosität wird überreich aufgewogen durch die sachgemäßen Darlegungen des von Sportsiebe und Begeisterung durchwehten Artikels des Herrn H. . . . . Besten Dank für die sachlichen Ausführungen! Kameradschaftliches „All Heil!“  
Paul Mahner, Bundes-Tourenfahrwart.

## Eine Radfahrt von Kaiserslautern nach Berlin und zurück.

(Schluß.)

Donnerstag, den 7. Mai, gegen 4 Uhr verließen wir Berlin, um wieder „fern im Süd“ die schöne Heimath zu suchen und kamen wir an diesem Tage noch über Potsdam bis Veltz, wo wir im Gasthof zum „Stern“ übernachteten. Bei unserer Weiterfahrt am nächsten Tage zeigte der Himmel ein griessgrünes Gesicht und ließ uns seinen Schmerz durch einen folgenden Regen fühlen als wir Marzahne kaum noch in Sicht hatten.

Wir kamen hier an eine Cisterne, welche mit einem Eisengitter schön eingefaßt und mit einem Schild versehen war, letzteres mit der Aufschrift Lutherbrunnen; aus diesem Brunnen soll Luther s. Z. getrunken haben.

Zu Marzahne sowie in Krobstadt mußten wir, da es immer wieder anfang stärker zu regnen, jedesmal eine Stunde warten bis es nachließ und kamen wir Mittags 1 Uhr nach Wittenberg. Hier wurden die nassen Kleider getrocknet, dann die Stadt und die alte Schloßkirche in Augenschein genommen, und gegen Abend, da das Wetter besser wurde, noch bis Delitzsch gefahren.

Nächsten Morgen fuhren wir bei zwar heiterem Wetter, aber starkem Gegenwind, bis Leipzig, wo wir uns bis gegen 11 Uhr ein wenig umfahen, dann gingen weiter. Kurz vor Lützen kamen wir an das Dentmal, wo Gustav Adolf, König von Schweden, am 6. November 1632 gefallen ist, dasselbe wurde besichtigt und dann nach Lützen geradelt, wo wir im Rathskeller Mittagstisch nahmen. Der Wirth, auch ein 1870er Kriegskamerad, erzählte uns, daß er in diesem Jahre durch unsere Heimath gekommen sei, und schließlich stellte es sich heraus, daß genannter Herr und ich bei der Belagerung von Belfort zusammen waren; nun wurde noch manche schöne Episode aus dieser Zeit in Erinnerung zurückgerufen. Hierüber wurde es 4 Uhr Nachmittags bis wir wieder unsere — durch den langen Aufenthalt bereits unabhängig gewordenen — Stahlfrosse bestiegen, um weiter durch Weisensfels (ein schön gelegenes Städtchen mit einem alten Schloß, in welchem jetzt blaue Husaren liegen), ferner durch Naumburg noch bis Kösen ins Hotel zum „muthigen Ritter“ zu reiten. An diesem schon sehr alten Bau ist über

dem Eingang ein altes Gemälde mit der Inschrift angebracht: „hier wohnte am 25. September 1706 Carl der XII., König von Schweden“. Wir nahmen hier im Hotel, das sehr schön mit Hädem eingerichtet ist, ein erfrischendes Bad und hierauf ein vorzüglich zubereitetes Abendessen. Beim zu Bett gehen bemerkte ich noch gerade über diesem in der Mauer ein Gefchoß eingemauert mit der Aufschrift „21. September 1813“. Dieses Hotel kann allen Radfahrern nur aufs Beste empfohlen werden.

Am anderen Morgen früh aus dem Bett und bei wunderschönem Maiwetter zu Kösen hinaus, wo wir eine Nothbrücke passiren mußten, da an der aus Stein über die Saale gebauten Brücke bei einer im vorigen Jahre stattgehabten Uebersutung zwei Bogen eingestürzt waren.

Vor Weimar trafen wir sehr schlechte Straßen und zwar so schlecht, daß wir streckenweise absteigen und unsere Räder schieben mußten. Wir fuhren noch bis Erfurt, wo mein Reisebegleiter einige Besuche bei Bekannten zu machen hatte. Nach einem Aufenthalte bis Montag Mittag 2 Uhr ging's der herrlichen Gegend des Thüringer Waldes entgegen und fuhren wir an diesem Tage noch über Arnstadt bis Ilmenau, wobei wir auch manchmal bergauf das Rad schieben mußten.

Die Wege sind hier durchgehends sehr gut, nur sehr bergig, aber die Fahrt lohnt sich, denn die schönen Waldungen, hübschen Höhen und die an denselben liegenden Ortschaften mit ihren verschiedenen Industriezweigen bilden ein hübsches Panorama.

In Ilmenau fuhren wir im Hotel „zur Sonne“ ein, um nach einem Imbiß unsere Reise fortzusetzen. Von dem Besitzer des Hotels, sowie von dem Vorstand des dortigen Radfahrer-Vereins (den ersterer rufen ließ, als wir ankamen), wurde uns aber abgerathen, da für Eisfeld die Strecke etwas zu weit und dazwischen auf den Ortschaften nicht leicht ein gutes Quartier zu bekommen sei. Wir blieben daher und am nächsten Morgen ging's früh 4 Uhr aufs Rad zur Fahrt über Stützerbach, Waldau nach Eisfeld und von da nach Coburg, wo wir Herrn Karl Balzer, Fahrwart des Radler-Vereins in Coburg, aufsuchten und demselben Grüße überbrachten von Herrn Ernst Bagge, Mitglied unseres Kaiserslauterer Vereins (eingeseideter Coburger).

Nachdem wir uns noch die Stadt und das Schloß angesehen hatten, gingen wir nach dem im Bundeshandbuch angegebenen „Hotel Victoria“, bestellten mit noch einem fremden Herrn, der sich zu uns gesellte, einen Mittagstisch, der aber sehr schlecht ausfiel. Wir erfuhrten auch später, daß das Hotel in andere Hände gekommen sei, trotzdem aber die alte Firma noch groß am Hause prangt, dagegen ist das Bundeshandbuch noch aufgeführt als Bundeshotel, worauf wir an dieser Stelle aufmerksam zu machen uns erlauben und jedem Radfahrer rathen, daselbst nicht Einkehr zu halten, damit er nicht reinfällt wie wir, da es durchaus nicht empfehlenswerth ist.

Nachmittags 4 Uhr ging's dann wieder zu Coburg hinaus über Ebern, Burgpreppach. Auf unsere Erkundigung über den Weg nach Hahfurt empfahl uns ein Handelsmann, der dazu kam, den Weg über Königsberg, ein anderer über Hofheim. Der Handelsmann behauptete aber der Weg über Königsberg sei eben so gut als der über Hofheim, er ginge denselben jede Woche zweimal. Wir ließen uns auch darauf ein über Königsberg zu fahren, aber kaum 3 km von Burgpreppach entfernt kamen wir in einen Wald; hier wurde der Weg sehr schmal und schlecht, gleichzeitig ging es auch noch bergauf und mußten wir aus diesen Gründen absteigen und die Räder schieben. Allmählich wurde es dunkel, wir wollten die Laternen anzünden, wobei wir unser sämmtliches Feuermaterial verpufften, aber keine Laterne zum Brennen bringen konnten, da der Wind hier ziemlich stark war.

So ging's denn „in des Waldes düstern Gründen“ weiter bis wir „wie weiland Herkules am Scheidewege“ an einer Theilung der Straße standen, wo wir zwar einen Weg-

weiser fanden, der aber in der Dunkelheit uns versagte seine Weissagung zu entziffern.

Daß noch nicht alle Wegweiser elektrisch beleuchtet sind, gab uns in diesem Momente zu dem tiefbetäubenden Gedanken Anlaß, daß die Welt immer noch weit zurück sei in der Cultur.

Durch die rauhe Wirklichkeit jedoch aus unierem Ideen-gang herausgerissen, versuchten wir denn auf irgend eine Weise den „tief bedeutamen Inhalt“ dieses, augenblicklich für uns ein „Buch mit sieben Siegeln“ bildenden Wegweisers, zu ergründen.

Zuerst wurden unsere beiden Maschinen zusammengekluppelt, um auf dem Sattel stehen zu können; das reichte aber leider noch nicht hin um die Schrift ermitteln zu können; so blieb nichts übrig als eine große Turnübung vorzunehmen und an dem Wegweiser (ähnlich wie bei einem Volksfeste an einem Kletterbaum) hinauf zu krabbeln.

Für mich wäre es nun wohl nicht so schwierig gewesen an dem Pfahl herunter zu rutschen, aber meinen gerade nicht sehr abgekehrten Corpus hinauf zu winden, hielt ich für ein Risiko und erklärte sich denn nun mein liebes Füllschlein bereit, den „Gang nach dem Eisenhammer“ zu wagen. Im Nu hatte derselbe auch das ersehnte Ziel erreicht und ließ alsbald von seinem „hohen Standpunkte“ aus (ähnlich wie vielleicht ein großer Feldherr irgend einen bedeutenden Befehl erteilt) das Commando erschallen:

„nach Rechts abbiegen“,

worauf er sich, im Bewußtsein seines geleiteten, wichtigen Dienstes wieder herbei ließ, mit einer gewissen Grandezza auf den uns sehr bekannten Welttheil, wo wir gewöhnlichen Menschenkinder wandeln, hernieder zu schweben.

Nun ging's wieder fröhlich im Dunkeln weiter und gelangten wir — Dank dem Umstande, daß der ominöse Wegweiser nicht von ruchloser Hand heringestellt war und wir dadurch in eine andere Wildniß hineingefahren wären — endlich Abends 10 Uhr nach Königsberg, um nach den ausgestandenen Mühen uns durch einen kräftigen Imbiß und einen guten Schlaf zu erquicken.

Am nächsten Morgen früh 5 Uhr ging's auf sehr gutem Weg über Hahfurt, Schweinfurt nach Würzburg, wo wir uns einige Stunden aufhielten und Nachmittags über Zell, Rößbrunn weiterfuhren. Hier wurde das Massengrab der im Jahre 1866 gefallenen Krieger, sowie das dabei stehende Kriegerdenkmal besichtigt.

Dann wurde noch bis Wertheim geradelt. Dieses Städtchen liegt wunderschön zwischen Main und Tauber in engem Thale; oben auf einem der vorstehenden Berge steht ein hübsches, altes Schloß. In dem freundlichen Hotel zum „Badner Hof“ wurde Schluß für den heutigen Tag gemacht, um am andern Morgen wieder frisch und munter bei schönstem Wetter durch das herrliche Maintal bis Miltenberg zu fahren, welches einerseits am Gebirge sich anlehnt und andererseits von dem Main begrenzt ist.

Nach Besichtigung der Stadt Miltenberg, in deren unmittelbarer Nähe auf der Höhe schön gelegen 3 Schlösser stehen, fuhren wir weiter aus dem Maintal heraus über Amorbach, Ernstthal nach Eberbach. Bei Ernstthal führt die Straße durch den sehr großen, prachtvollen Gräfl. Leiningischen Wildpark, worin sich schön gehegtes Wild befindet und kamen wir zweimal in nächster Nähe an kleinen Rudeln Hirschen vorbei, welche, durch unser Kommen aufgeschreckt, sich in das Dickicht zurückzogen.

In Eberbach wurde im „Leininger Hof“ Mittagrast gehalten und dinirt, wobei sich ein Herr, der mit uns zu Tisch war, nicht genug über den geübten Radler-Appetit wundern konnte. Nachmittags ging's über Heidelberg, Mannheim noch bis Ludwigsbaben, wo uns Verwandte in unserem schönen Heimathländchen am Rhein schon erwarteten.

Nach einer gründlichen Reinigung und einem Abendbrode, wobei wir fortwährend erzählen mußten, ging's noch