

Nur in diesem, sonst in keinem Falle sind die Nennungsgelder zurückzuerstatten.

§ 13. Eine angenommene Nennung wird durch einen nach Nennungsschluss errungenen Sieg nicht alterirt.

Preise.

§ 14. Die Bestimmung der Anzahl und des Werthes der Preise bleibt den Veranstaltern des Rennens überlassen. Als Preise können ausgesetzt werden: Ehrenzeichen, Diplome, Ehrenpreise, Gutscheine oder Baarbeträge. Rennveranstalter, welche die Gutscheine nicht prompt und voll einlösen oder Ehrenzeichen und Ehrenpreise in geringerem Werthe ausfolgen, als sie in der Ausschreibung angegeben haben, sind von dem Sportausschuss, beziehungsweise von dem Schieds- oder Ehrengerichte des Bundes zur Verantwortung zu ziehen und zu verhalten, das Vergehen gut zu machen. Ausserdem sind sie in Strafe zu nehmen, als deren mildeste Form die Rüge und als deren schärfste die Erklärung in »Verruf« anzusehen ist. Kein Bundesmitglied darf auf einer in Verruf erklärten Bahn starten oder der Einladung zu einem von einem in Verruf erklärten Rennausschuss zu veranstaltenden Rennen Folge leisten.

Meisterschaften.

§ 15. Meisterschaftsfahren werden veranstaltet, um den besten Fahrer innerhalb eines bestimmten Gebietes über eine bestimmte Strecke zu ermitteln.

§ 16. Der Meisterschaftstitel wird immer nur für das laufende Jahr erworben und muss immer genau durch die Angabe des Gebietes und der Strecke, für welche er gilt, präcisirt werden.

§ 17. Zwei ähnliche Meisterschaften sind unzulässig.

§ 18. Zur Ausschreibung einer Meisterschaft ist die Genehmigung der Bundesleitung, beziehungsweise des Sportausschusses erforderlich.

§ 19. An den Bundesmeisterschaften können nur Bundesmitglieder theilnehmen.

§ 20. Die Theilnahme an nicht anerkannten Meisterschaften im Bundesgebiete ist den Bundesmitgliedern nicht gestattet.

§ 23. Der Schiedsrichter hat über die ordnungsgemäss angemeldeten Proteste zu entscheiden. Er ist der Obmann des Wettfahr-Ausschusses und hat als solcher die Leitung der Rennen in seiner Hand. Seinen Anordnungen ist ausnahmslos und mit militärischer Disciplin unbedingt Folge zu leisten.

Der Zielrichter.

§ 25. Gegen den Ausspruch des Zielrichters gibt es keine Berufung.

Die Bahnrichter.

§ 26. Die Bahnrichter sind auf erhöhtem Posten in Abständen von höchstens 50 Metern an der inneren Kante der Bahn aufzustellen. Sie haben den Verlauf des Rennens auf ihrem Gebiete genau zu beobachten und dem Schiedsrichter sofort die Meldung zu machen, wenn sie eine Ungesetzlichkeit wahrnehmen. Im Falle eines Protestes haben sie vor dem Schiedsrichter auf Ehre und Gewissen Zeugenschaft abzulegen.

Der Starter.

§ 31. Der Starter hat die Rennfahrer in Gemässheit ihrer Nummern aufzustellen und sie zum Kampfe zu entlassen. Seinen Weisungen haben die Rennfahrer unbedingt Folge zu leisten. (V. § 34.)

Der Start.

§ 34. Am Start werden die Rennfahrer in der Reihenfolge ihrer Nummern aufgestellt. Nr. 1 kommt vorne an die innere Seite. Bei allen Rennen, mit Ausnahme der Handicaps, ist vor dem Start eine todte Runde zu fahren, doch hat der Starter das Recht, die todte Runde wiederholen zu lassen, wenn die Gesellschaft beim Ablauf nicht gut geschlossen ist oder die Startenden ihre Plätze eigenmächtig verändert haben. Der Starter hat darauf zu achten, dass der Start ein gerechter sei. Das Zeichen zum Beginne des Rennens gibt der Starter, indem er die Starterfahne senkt. Hat er die Fahne gesenkt, dann ist der Start als correct und gültig anzusehen. Ein Protest gegen den Start ist, nachdem der Starter einmal die Fahne gesenkt hat, nicht zulässig. Hat der Starter das Feld entlassen, so kann auch für das Publicum der Beginn des Rennens durch ein Glockensignal oder andere Signale deutlicher markirt werden. Ist der Start ungültig, d. h. hat der Starter

die Fahne nicht gesenkt, so ist das den Rennfahrern durch anhaltendes Läuten der Glocke bekanntzugeben.

Bei zahlreichen Nennungen sind die Fahrer in Abtheilungen zu trennen. Die Vertheilung hat der Fahrwart anzuordnen. Vorher hat bestimmt zu werden, ob zu dem Entscheidungslauf je die zwei oder drei Ersten sich zu stellen haben. Für die Aufstellung am Start ist die Placirung in den Vorläufen maassgebend. Den Siegern gebühren die besseren Plätze am Start.

Bei Handicaps werden die Rennfahrer auf das Startsignal abgeschoben. Den Abschiebern ist es nicht gestattet, beim Abschieben einen Schritt vorwärts zu machen.

Fahrordnung beim Wettfahren.

§ 35. Die Bahn wird von rechts nach links befahren. Hat der Führende die innere Bahn, so darf er sie nur verlassen, um die Führung abzugeben, nicht aber um zu kämpfen oder um einen Hintermann dadurch am Vorgehen zu hindern. Das Vorfahren ist sowohl an der Aussen- wie an der Innenseite gestattet, doch nur wenn genügend Raum dazu da ist und das Vorfahren bewerkstelligt werden kann, ohne dass ein oder mehrere Mitbewerber auch nur für einen Moment genöthigt werden, ihre Geschwindigkeit zu mässigen. Wer sich einer solchen Behinderung schuldig macht, wer einen Bewerber anfährt und wer unlautere Mittel anwendet, um seinen Gegnern zu schaden und sich einen Vortheil zuzuwenden, ist dem Schiedsrichter anzuzeigen.

Maschinenwechsel während des Rennens ist gestattet, auch darf ein Rennfahrer, falls seine Maschine in der letzten Runde defect geworden oder er gestürzt sein sollte, diese durch das Ziel schieben oder tragen, und das ist ihm dann so anzurechnen, als wäre er durch das Ziel gefahren. Bei Einrad-Concurrenzen ist das nicht zulässig. Da muss an derselben Stelle wieder aufgestiegen werden, wo der Sturz erfolgte.

Beim Einlauf hat der Führende seine Bahn zu behalten und darf sie nicht wechseln, möge er nun die innere, die mittlere oder die äussere Bahn haben.

Es ist den Rennfahrern verboten, sich während des Rennens umzusehen, um die Vorgänge hinter sich zu beobachten. Ist das Ziel passirt, so müssen die Rennfahrer Richtung behalten und dürfen weder die Hände von der Lenkstange, noch die Füsse von den Pedalen entfernen.

Schiedsrichter.

§ 40. Der Schiedsrichter hat nach Anhörung des Klägers, des Beklagten und der Zeugen seinen Spruch sofort zu fällen oder doch wenigstens noch am Tage des Rennens. Ueber Verhandlung und Urtheil ist ein Protokoll aufzunehmen. Der Schiedsrichter darf nicht Theilnehmer am Rennen sein.

Balduin Groller.

DISTANZFARTEN. *)

II.

Die rasche Verbreitung der Distanzfahrten und die Schnelligkeit, mit der sie in kurzer Zeit volksthümlich geworden sind, lassen auf einen bedeutenden ihnen inwohnenden Werth schliessen. Diesen zu bemessen und in grossen Zügen hier festzustellen, sei der Zweck der nachfolgenden Ausführungen.

Besprechen wir zunächst den sportlichen Werth der Distanzfahrten. Während die Prüfung der Tüchtigkeit eines Fahrers sich in Bezug auf kürzere Strecken auf der Rennbahn vollzieht, geschieht dieselbe in Bezug auf lange Distanzen — wie schon früher erwähnt — auf der Landstrasse. Das Strassenrennen über lange Strecken erfordert nun eine ganze Reihe von Eigenschaften, deren Vorhandensein und deren Ausbildung zur Beförderung körperlicher Tüchtigkeit wesentlich beitragen und den Distanzfahrten grossen sportlichen Werth verleihen.

*) Aus der »Officiellen Festschrift zum XI. Bundestag des Deutschen Radfahrerbundes«.

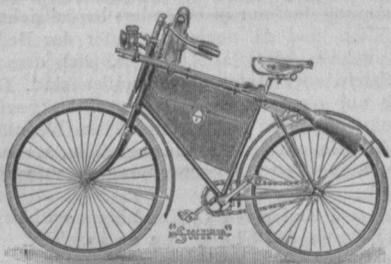
Das erste Erforderniss, das nicht nur ein Sieg in einer Distanzfahrt, sondern auch überhaupt die Theilnahme und das Durchhalten in einer solchen stellt, ist Ausdauer, und zwar in verschiedenem Sinne. Zunächst kommt die Ausdauer, die Musculatur in Betracht, die in überaus hohem Grade nöthig ist. Man denke nur daran, welche Summe von Kraft allein die mechanische Arbeit des Tretrons während eines durch wenige Minuten Rast kaum unterbrochenen Zeitraums von 24 Stunden oder mehr erfordert! Betrachten wir beispielsweise Fischer's Fahrt von Mailand nach München und nehmen eine Durchschnittsübersetzung von 63 Zoll an, so würde ihn nach Berücksichtigung der durch das Eindringen des Pneumaticreifens während der Fahrt eintretenden Verringerung des Raddurchmessers eine Kurbelumdrehung von zwei Tritten etwa 5 Meter, ein Tritt also 2.50 fördern. Zur Zurücklegung eines Kilometers würden also 400 Tritte nöthig sein. Dies ergibt für die 590 Kilometer betragende Strecke etwa 236.000 Tritte, welche in 29 $\frac{1}{2}$ Stunden gemacht wurden, was für die Minute 133 Tritte ergibt. Welche colossale Arbeit, welches gewaltige Maass von Muskelanstrengung repräsentirt eine solche, noch dazu unter erschwerenden Umständen, wie Hitze, Regen und Terrainhindernisse vollbrachte Leistung! Welche unablässige Uebung, welche sorgfältige Ausbildung der vorhandenen Fähigkeiten ist nöthig, um selbst den bestbeantagtesten Mann zu solcher Leistungsfähigkeit zu bringen!

Nicht nur die Ausdauer der Muskeln, sondern selbstverständlich auch diejenige der inneren Organe ist zur Durchführung einer Fernfahrt erforderlich. Besonders das Herz, die Leber, die Lunge und die Blutgefässe werden ungeheuren Anstrengungen ausgesetzt, die ein Mann, der nicht über die vollkommene Integrität dieser Organe und die durch ein sorgfältiges Training erhöhte Fähigkeit, verlorene Kräfte schnell wieder zu ersetzen, verfügt, unmöglich aushalten könnte. Ebenso werden an den Magen und das ganze Ernährungssystem durch das lange Verweilen im Sattel bei knapper Nahrungsaufnahme und starkem Kraftverbrauch grosse Anforderungen gestellt. Ein Wettfahrer kann schon in einer Stunde einen Liter Schweiss verlieren, der, da Fette und Blutwasser aus dem Körper entfernend, die schwerer wie Wasser sind, über ein Kilogramm betragen kann. Dass das Nervensystem durch eine einen vollen Tag oder gar noch länger währende Anstrengung, durch die ermüdende Gleichmässigkeit der Bewegung, durch den steten Kampf gegen Ermattung, Schlaf und widrige Umstände im höchsten Grade angespannt wird, bedarf gewiss keines Beweises.

Neben der Ausdauer und gewissermassen als nothwendige Vorbedingung derselben ist ein bedeutendes Maass von Energie bei den Distanzfahrten nöthig. Schlechter Weg, Steigungen, Gegenwind sind Hindernisse, deren Ueberwindung oft recht schwer fällt. Je länger die Fahrt währt, desto häufiger treten Augenblicke ein, wo die Ermüdung einen besonders hohen Grad erreicht (der »todte Punkt«, wie man diesen Zustand zuweilen nennt), und wo man des Aufgebotes aller Willenskraft bedarf, um nicht nachzulassen und die ganze Sache aufzugeben. Hier muss die suggerirende Wirksamkeit der Schrittmacher einsetzen. Ebenso erfordern die Enthaltensamkeit im Essen und Trinken, die Ueberwindung des natürlichen

Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft, Steyr.

Marke gesetzlich geschützt.



Marke gesetzlich geschützt.

Waffenfabriks-Swift-Fahrräder.

Specialität:

≡ MILITÄR-FAHRRÄDER. ≡

Die Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft hat in Anlehnung an erste englische Firmen die Erzeugung von **Fahrrädern** aufgenommen und ist bestrebt, Räder bester Qualität dem grösseren Publicum preiswürdig zugänglich zu machen. Das Material wird je nach der Bestimmung sorgfältigst ausgesucht und gewissenhaft geprüft. Die Theile werden vom Schmiedestücke an in den eigenen Werken vollkommen verwechselbar auf das Genaueste hergestellt. Alle blanken Theile werden nach vorangehender Verkupferung vernickelt, wodurch der Verrostung thunlichst vorgebeugt wird, die übrigen unter höchster Temperatur dreimalig emallirt.

Durch die rigorose Fabrication ist die Waffenfabrik in der Lage, gute und dauerhafte Fahrräder herzustellen und dem geehrten Publicum bestens zu empfehlen. Die Modelle 1895 werden alles Neue auf dem Gebiete der Fahrradindustrie in sich vereinigen.

STEYR, Herbst 1894.

Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft.

Vertretungen:

Niederösterreich, Steiermark, Mähren, Schlesien, Ungarn, Siebenbürgen, Kärnten und Krain: Brömer-Elmerhausen & Reich, Wien, I. Wallfischgasse 3.
Oberösterreich und Salzburg: Peters & Rothmaier, Linz, Mariengasse.
Steyr und Umgebung: Philipp Schenitza, Steyr, Enge Gasse.
Galizien und Bukowina: Victor Berger, Lemberg, Ackademicka 8.
Central- und Ost-Böhmen: Švestka & Potůček, Prag.

Nord-Böhmen: Fritz Schepukat, Saaz.
West- und Süd-Böhmen: Simon Hofmann, Pilsen.
Croatien, Slavonien, Bosnien, Herzegowina und Dalmatien: W. Libkowitz & Co., Agram, Ilica 30.
Italienisch-Tirol: Fratelli Bontadi & Co., Rovereto.
Deutsch-Tirol und Vorarlberg: C. Röthy, Innsbruck, Adamgasse 5.

Ruhe- und Schlafbedürfnisses und das Aushalten einer Menge kleiner äusserlicher Beschwerden und Unbequemlichkeiten in ihrer Gesamtheit eine ganz gehörige Summe von Energie, deren Besitz aber auch ein werthvolles und im Leben häufig gebrauchtes Gut ist.

Aufmerksamkeit, Ruhe, Scharfblick, Geistesgegenwart und Entschlossenheit sind weitere Eigenschaften, die zwar schon durch das Radfahren überhaupt entwickelt werden, bei Distanzfahrten aber besonders nöthig sind und dabei eine nicht gewöhnliche Ausbildung erlangen.

Wenn auch ein durchaus kräftiger Körper und Lust und Liebe zur Sache unersetzliche Factoren zur Erlangung der vorerwähnten Eigenschaften sind, so ist doch hierzu stete, jahrelange Uebung nöthig. Für die Erfüllung sportlicher Aufgaben auf der Landstrasse ist in vielleicht noch intensiverem Maasse als auf anderen Sportsgebieten eine sorgfältige Vorbereitung nothwendiges Erforderniss.

Diese Vorbereitung, mit dem terminus technicus »Training« benannt, ist nun aber an sich, in der richtigen Weise betrieben, ein grosser Gewinn für den Körper. Unter Training verstehen wir diejenige Behandlung des Körpers, welche einerseits durch fleissiges Ueben auf die Erreichung höchster Tüchtigkeit hinarbeitet, andererseits aber auch durch zweckmässige Ernährung, streng geregelte Lebensweise und äussere Einflüsse (wie Baden, Abreiben u. s. w.) in solche Verfassung bringt, dass er zur Entwicklung seiner vollen natürlichen Leistungsfähigkeit befähigt ist. Das Training ist die Lösung des grossen Räthsel, welches die Entfaltung der höchsten körperlichen Leistungen für den Laien bedeutet. Es macht Dinge möglich, die dem Unerfahrenen in dieser Beziehung geradezu unmöglich erscheinen. Es befähigt den Fahrer, auch grosse körperliche Anstrengungen ohne Schaden für die Gesundheit zu tragen, weil es, wie wir oben bemerkt, die Fähigkeit, verlorene Kräfte zu ersetzen, erhöht. Diese wohlthätige Wirkung des Trainings auf den Körper zeigt sich aber nicht blos bei den auserwählten Siegern in den Distanzfahrten, sondern sie erstreckt sich auch auf die grosse Zahl derjenigen, welche nach dem gleichen Ziele ringen und dasselbe durch gewissenhafte Vorbereitung zu erreichen suchen.

Dadurch aber wird das Strassenfahren überhaupt sehr gefördert. Es wird tüchtig geübt, Jeder sucht aus sich herauszubringen, was möglich ist, und die Preistouren, die eine vorzügliche Vorbereitung für die Distanzfahrten bilden, werden mit Eifer gepflegt. So wächst durch die Freude an den nicht ausbleibenden Fortschritten die Lust zum Sport. Es wird ein Stamm tüchtiger Tourenfahrer geschaffen, die ihrerseits wieder Schule machen und dem Sport neue Freunde zuführen. Durch all dieses wird die durchschnittliche Leistungsfähigkeit der Radfahrer und damit dem Publicum gegenüber diejenige des Fahrrades selbst wesentlich erhöht, was der Ausbreitung des Radsports nur förderlich sein kann.

NOTIZEN.

BUDAPEST wird, wie man uns von dort meldet, im Frühjahr eine neue, modernen Ansprüchen genügende Rennbahn erhalten. Der Bau soll unter der Aegide eines Rennvereines ausgeführt werden.

DER FRANKFURTER Bicycleclub hat bereits die Termine für seine diesjährigen internationalen Rennen festgelegt. Es werden in der Mainstadt zwei Meetings abgehalten, und zwar findet das eine am 26. Mai, das andere am 25. August statt.

DER WIENER RENNVEREIN hat vor Kurzem den Beschluss gefasst, sämtliche Radfahrvereine von Wien und Umgebung in den Verband aufzunehmen. Der Gründungsbeitrag wurde für neu eintretende Vereine auf 10 fl., die Rennbahnbenutzungsgebühr auf 1 fl. 50 kr. per Mitglied festgesetzt.

BELGIEN dürfte in Bälde ebenso wie Frankreich einen »Grand Prix« für Radfahrer besitzen. Anfangs Februar werden die Vorstände der vornehmsten Radfahrvereine von Brüssel eine Versammlung abhalten, in welcher über die Schaffung eines grossen Radrennens unter dem Titel »Grand Prix Cyclist de Bruxelles« Beschluss gefasst werden soll.

FRANK LENZ, der verschollene »Globe-trotter«, scheint in der That vom Geschick ereilt worden zu sein. Wie das Pariser Blatt »Le Vélo« bestimmt wissen will, wurde der kühne Radfahrer, welcher bekanntlich im Auftrage der amerikanischen Sportzeitschrift »Outing« eine Reise um die Erde per Zweirad unternahm, zwischen Mossul und Erzerum nächst Sassum im Vilajet Bitlis, Armenien, von Landstreichern ermordet.

UNGARN hat nun gleichfalls einen Centralverband seiner Radfahrvereine. Wie bereits berichtet, wurde dortselbst über Anregung des »Hunnia Magyar Bicycleclub« vor einiger Zeit die Gründung eines Ungarischen Radfahrerbundes beschlossen, dessen Statuten kürzlich der Behörde vorgelegt wurden. Das königlich ungarische Ministerium des Innern hat jetzt dieselben genehmigt, so dass die Organisation der Vereinigung ungesäumt beginnen kann.

DER FRANZÖSISCHE Dauerfahrer Rivierre schuf bekanntlich bei dem jüngsten 1000 Kilometer-Rennen in Paris, am 25. und 26. December v. J., eine Reihe neuer Weltrecords und schlug, wie berichtet, bei dieser Gelegenheit auch den von dem Engländer Frank W. Shorland im vorjährigen Cuca Cocoa Cup-Rennen erzielten berühmten 24 Stunden-Record, 731.390 Kilometer, um 23.943 Kilometer. Alle diese Leistungen werden nun nicht als Records gelten, weil sie erstens auf gedeckter Bahn geschaffen wurden, und weil zweitens die »Union Vélocipédique Française« es unterliess, einen officiellen Zeitnehmer bei dem Rennen beizustellen. Shorland ist somit noch immer Träger des 24 Stunden-Records.

IN MELBOURNE fand am 1. und 8. December das grösste Radrennen des jüngsten Continentes, das »Austral Wheel Races«, statt. Die Concurrenz, ein mit mehr als 400 Pfd. St. dotirtes Vorgabefahren über zwei englische Meilen, circa 3218 Meter, gestaltete sich zu einem sportlichen Ereigniss ersten Ranges. 190 Nennungen waren für das Rennen abgegeben worden, 150 Fahrer erschienen in den Vorläufen am Start, und circa 20 000 Zuschauer wohnten dem Entscheidungslauf am zweiten Tage bei, der 20 Bewerber am Pfosten versammelte, darunter auch die vier Malmänner, von welchen jedoch keiner etwas mit dem Finish zu thun hatte. Nach interessantem Endkampfe siegte A. A. Middleton (180 Yards Vorgabe) in 5 : 01³/₅ vor W. J. Wright (160 Yards) und W. Elliot (190 Yards). Am selben Tage gelangte auch die Meisterschaft von Australien über 10 Meilen = 16.09 Kilometer zur Entscheidung. Sie wurde von J. Parson in der für eine Grasbahn ganz ausgezeichneten Zeit von 26 : 15³/₅ gewonnen. Interessante Daten enthält der Bericht über das finanzielle Ergebniss des zweitägigen Meetings, zu dessen sämtlichen Rennen 405 Unterschriften einliefen. Nahezu 1000 Pfd. St., also circa 12.000 fl. betragen die Eintrittsgelder, 150 Pfd. St., i. e. ungefähr 1800 fl., wurden durch den Verkauf von Programmen erzielt. Der Reingewinn des Veranstalters der Reunion, des »Melbourne Bicycle-Club«, bezifferte sich auf 550 Pfd. St., also 6600 fl.

AUS GRAZ schreibt man uns: »Wie seinerzeit berichtet wurde, hatte der steiermärkische Landtag im Mai des Jahres 1893 den Landesausausschuss beauftragt, sich mit der Statthalterei bezüglich der Erlassung einer Radfahrordnung für Steiermark ins Einvernehmen zu setzen. Der Landesausausschuss berief damals eine Enquête ein, welcher die Vertreter des Steierischen Radfahrer-Gauverbandes, des Gau XXXVI des Deutschen Radfahrerbundes sowie der in Graz ihren Sitz habenden Radfahrvereine beigezogen wurden, und legte derselben den Entwurf einer

zu erlassenden Radfahrordnung für das Land Steiermark vor. Dieser Entwurf war äusserst weitläufig gehalten und enthielt neben einer Reihe anderer beschränkender und ungerechtfertigter Bestimmungen vor Allem die Vorschrift, dass jeder Radfahrer an seinem Rade eine von weitem sichtbare Nummer anzubringen habe, und ausserdem das Radfahren nur gegen Erlag einer bestimmten, jährlich zu entrichtenden Taxe gestattet sei. Die gegen diese sowie verschiedene andere Punkte des Entwurfes seitens der Sportdelegirten erhobenen Bedenken waren derart überzeugend, dass sich der Landesausausschuss bewogen fand, denselben zurückzuziehen. Heute liegt dem Landtage nun ein neuer Entwurf einer Radfahrordnung vor, der sich auf einen gänzlich verschiedenen und nur zu billigen Standpunkt stellt. Während früher der Landesausausschuss von der Anschauung ausging, dass ein vollständig neues, selbstständiges Gesetz für das Fahren mit Fahrrädern erlassen werden sollte, glaubte er diesmal hievon Abstand nehmen und statt dessen blos eine Ergänzung der Strassenpolizei-Ordnung vom 18. September 1870 in Vorschlag bringen zu können. Von der Einhebung irgendwelcher Gebühr sei bis auf Weiteres vollständig abzusehen. Die Ergänzung der Strassenpolizei-Ordnung soll nun in der Weise stattfinden, dass ein neuer Paragraph zur Einschlebung gelangt, der alle jene Bestimmungen enthält, welche im Interesse der Sicherheit der Passanten einerseits sowie andererseits der Radfahrer selbst nothwendig sind. Diese Bestimmungen enthalten nun im Wesentlichen blos jene Vorschriften, welche bereits bisher in den meisten Bezirken und Gemeinden usuell waren, nämlich Verbot des Schnellfahrens in geschlossenen Orten und bei grösserem Verkehre, Benutzung blos der eigentlichen Fahrbahn, und zwar überhaupt nur durch geschulte Fahrer, rechtzeitiges Aviso durch Glocken- oder Huppensignal beim Begegnen und Ueberholen von Passanten und Fuhrwerken, endlich Benutzung des weissen Lichtes bei Nachtfahrten (Ministerialverordnung vom 13. Jänner 1893). Das Verbot der Benutzung von Fusswegen auf sämtliche anderen, nicht den fahrbaren Strassen entlang führenden Fusswege und Steige auszudehnen, glaubt der Landesausausschuss nicht beantragen zu sollen, nachdem solche Wege ohnehin seltener von Radfahrern benützt werden und durch ein solches Verbot eine Anzahl von Communicationen in Wegfall käme, was eine zu weitgehende Beschränkung des Radfahrens bedeuten würde. Einiges Bedenken verursacht die Bestimmung, dass es den Städten mit eigenem Statut sowie grösseren Gemeinden überlassen sei, bestimmte Strassen für das Radfahren zu verbieten, was eventuell zu Missbräuchen führen kann. Der Steierische Radfahrer-Gauverband hat übrigens bereits Schritte eingeleitet, um eine Modification dieses Punktes sowie jenes, der das Befahren der den Strassen entlang führenden Fusssteige verbietet, zu erzielen und hofft, demnächst über den Erfolg derselben sowie die Verhandlungen im Landtage berichten zu können.«

Brennabor-Fahrrad-Werke.
Gebr. Reichstein, Brandenburg a. H.
 Erstes und grösstes Etablissement auf dem Continent.
 1800 Arbeiter. Jahresproduction 15.000 Maschinen.
 Neue Kataloge gratis und franco.
 Brennabor-Räder halten die meisten deutschen und österreichischen Records für Landstrasse und Rennbahn.

E. Kretzschmar & Co., Fahrrad-Fabrik, Dresden-A.
 Kein Fabricat hat sich wohl so gut eingeführt und beliebt gemacht als
Kretzschmar's ATTILA-Fahrräder.
 Dieselben verdanken es ihren eigenen patentirten Neuheiten, welche sich nach jeder Richtung hin schon in der Vorsaison mit bedeutendem Erfolg bewährt haben. Selbst die Concurrenz erkennt neidlos an, dass unsere Attila-Fahrräder allen in- und ausländischen Fabricaten die Spitze zu bieten im Stande sind.
 Patentirte Kottennachstellung Nr. 15511. Patentirte Steuersperrung Nr. 27913. Patentirte Universal-Hohlgummi Nr. 22138.
 Unsere Attila-Fahrräder wurden auf der Internationalen Ausstellung zu Dresden 1894 mit der höchsten Auszeichnung, der Goldenen Medaille, prämiirt.
 Filiale: TEPLITZ in Böhmen. — Fabriks-Niederlage: BUDAPEST, Karlsring.

Der **„Imperial“-Pneumatic**
 ist und bleibt
unübertroffen
 in
Haltbarkeit, Leichtigkeit, Construction und Material.
 Sächsisch-böhmische Gummiwaaren-Fabriken. Actien-Gesellschaft.
 Bünauburg in Böhmen. Dresden-Löbtau.

Pneumatic „Schwalbe“
 wird von den ersten Renn- und Tourenfahrern als vorzüglich bewährter Reifen anerkannt, und zwar wegen seiner grossen Elasticität, Haltbarkeit, Zuverlässigkeit und seines leichten Gewichtes.
Einsetzbar in jede Felge.
 Bei Anschaffung von Rädern verlange man deshalb
Pneumatic „Schwalbe“.
H. SCHWIEDER
 Sächsische Gummi- und Guttaperchawaaren-Fabrik
 DRESDEN N.