

Radfahrer - Zeitung.

II. Jahrgang.

Amtliches Organ.

Nr. 1.

Verantwortl. Schriftleitung:
Max Möller, Leipzig
Elsterstrasse 53.

Herausgeber:
Sächsischer Radfahrer - Bund.

Geschäftsstelle:
Theophil Weber, Leipzig
Nürnbergerstrasse 29. I.

Sylvester - Glocken.

Ein eher'n Klingen wieder, hoch vom Dome
Lenkt mahndend Aug' und Seele himmelwärts,
Von Kircheshöh' dringt im metall'nen Strome
Der Scheidestunde Weihe uns in's Herz.

Und immer lauter wird des Erzes Dröhnen,
Es sucht den Dreiklang jeder Glocke Mund,
Bis mit den feierlich gewalt'gen Tönen
Des Schalles Welle bannt die weite Rund.

Was es den Erdenpilgern sagt, dies Läuten,
— Da abgethan der Jahresnächte Gang —
Ob's ein Erinnerungston an tausend Freuden,
Ob's Nachhall von der Todtenglocke Klang:

Wer will es deuten, will es ehrlich lesen
In jeder Menschenbrust, die gläubig lauscht?
Ist, ach, verschieden doch das Bild gewesen,
Das, wie ein irrer Bach, vorbeigerauscht.

Was uns das feierliche Klingen deutet,
Die wir so Herz als Sinn dem Sport geweiht?
Es ist die Frage: Haben wir geleitet
Den theuren Bund zur Bahn der Festigkeit?

Wir haben wacker um dies Ziel gerungen,
Auf grosse Thaten schauen wir zurück,
Wie tief der Eintracht Kraft den Bund durchdrungen,
Zeigt beim Sylvesterklang ein letzter Blick.

Ein Bundesblatt, dem eig'nen Schoos entwachsen,
Vermehrte uns'rer Weihnachtswünsche Pfand,
Ein flücht'ger Bote, der im trauten Sachsen
Allüberall nun wirbt um Herz und Hand.

Mög' unser Blatt im neuen Jahr verkünden,
Dass unentwegt der Zeiger vorwärts geht,
Mög' es der Freunde Herz allort entzünden
Wo königstreu die Sachsenflagge weht!

Und möge unser Bund hinfort entfalten
Auf's Neu des ems'gen Schaffens bestes Theil.
Im neuen Jahre treu zusammenhalten:
Kling heut herzinnig aus in „Sachsen Heil“!

A. L.



Heil, Sachsen Heil!

Unserem Sächsischen Radfahrer-Bunde!

Am Anfang des neuen Jahres verfehlen wir nicht, allen Mitgliedern unseres Bundes ein kameradschaftliches Sachsen Heil! entgegenzurufen.

An der Jahreswende stehend, wenden wir unser Auge und blicken zurück auf die durchmessene Bahn, gleich dem Radler, der, wenn er den Gipfel des Berges erklimmt, noch einmal die zurückgelegte Strecke übersieht, ehe er sich Neuem, Kommenden zuwendet.

An das erste glanzvolle Lebenszeichen, das unser Bund der Aussenwelt am denkwürdigen 6. März gegeben, haben sich weitere sportliche und gesellschaftliche Veranstaltungen geschlossen, die besonders geeignet waren, den geselligen Verkehr und den kameradschaftlichen Zusammenschluss unserer Mitglieder zu befördern. An diesem „Rocher de bronze“, der treuen, aufopfernden Bundeskameradschaft werden alle Angriffe unserer Feinde und Neider zerschellen!

Ein glänzendes Zeugnis für die Lebensfähigkeit unseres Bundes, kraft seiner ihm innewohnenden grundlegenden Ideen, bot der an Erfolgen reiche, in sportlicher und patriotischer Hinsicht so harmonisch verlaufene I. Bundestag in Penig.

Hohe Anforderungen wurden im verflossenen Jahre an die Bundeskasse gestellt, wie das ja die Einrichtung eines so umfangreichen Unternehmens mit sich bringt. Doch auch hier fanden sich Kräfte, bescheiden sich der Öffentlichkeit entziehend, die helfend und fördernd in hochherziger Weise thätig waren.

Unsere Aufgabe wird es sein, durch möglichste Sparsamkeit auf der einen und möglichste Kräftigung und Vermehrung der Einnahmequellen auf der anderen Seite das richtige Verhältniss zwischen Ausgabe und Einnahme herzustellen und zu sichern.

Ein Bundesbanner, gestiftet von edlen Frauen und Männern, das Kleinod der Treue und Kameradschaft, weht bei feierlichen Anlässen über unsern Häuptern. Mögen sich stets, wenn unser grünweisses Banner sich entfaltet, die Mitglieder zahlreich um dasselbe schaaren: Treu dem Bund zu jeder Stund!

Möge sich unser aufblühender Sachsenbund immer kräftiger entwickeln, mögen unsere Mitglieder begeistert an dem schönen Werke mitarbeiten und unsere Ideen in alle Sportskreise hineinragen, dadurch unserem Bunde neue, thatkräftige Anhänger zuführend!

Ordnung und Eintracht; Liebe zum Sport und Vaterland; Treue Kameradschaft!

unter diesem Zeichen werden wir siegen!

Nach wie vor wird der Bundes-Vorstand gewissenhaft seines Amtes walten und mit den anderen Sportsvereinigungen in friedlichem Wettstreit Schulter an Schulter, ernst und eifrig an der Erreichung unseres Zieles: „Förderung des nationalen Radfahrersports“, arbeiten.

Allen Denen, die uns seither in unserer angestregten Thätigkeit so bereitwillig unterstützt haben, sei hiermit der herzlichste Dank ausgesprochen, zugleich mit der Bitte, uns ihre werthvollen Dienste auch in der Zukunft zu widmen.

Heil unserem Sachsenbund!

Leipzig, 31. December 1892.

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Alexander Duncker, Felix Burkhardt

Bundesvorsitzender Bundesschriftführer

Eugen Serbe

Bundeszahlmeister.

Amtliches.

Die Erneuerung der Bundesmitgliedschaft für 1893 bitten wir unsere geehrten Mitglieder im Interesse einer geregelten Listenführung und der ordnungsmässigen Zustellung der Bundeszeitung baldigst bewirken zu wollen. Der Bundesbeitrag pro 1893 beträgt Mk. 4.—. Gegen Einsendung oder Einzahlung dieses Betrags an unseren Bundeszahlmeister erhalten unsere Mitglieder die 93er weisse Mitgliedskarte zugesandt bzw. ausgehändigt. — Neuaufgenommene zahlen Mk. 3.— Einschreibegeld.

Diejenigen Mitglieder, welche ihre Bundesmitgliedschaft aus irgend welchem Grunde nicht zu erneuern gedenken, wollen gefl. ihre Abmeldung schriftlich

bei dem Bundesschriftführer (nach § 13 d. S.) bewirken und die ihnen zugehende Bundeszeitung nicht annehmen bzw. dieselbe zurücksenden.

Wir hoffen bei der schleunigen Erledigung dieser Angelegenheit auf die Unterstützung sämtlicher Mitglieder rechnen zu dürfen.

In Betreff der Verleihung von Ehrenzeichen hat der Bundesvorstand im Interesse der Einheitlichkeit der auszugebenden Ehrenzeichen folgendes beschlossen: Ehrenzeichen, welche Seitens des Bundes verliehen werden, müssen vorher beim B.-Vorstand zur Genehmigung vorgelegt werden. Die Besorgung hat nur durch die Geschäftsstelle des S. R.-B. zu geschehen.

Die Tourenbestätigungsbücher müssen bis 31. Dezember 1892 an den Bundestourenfahrwart Herrn Paul Thomas, Leipzig, abgeliefert worden sein, um zur Preisbewerbung zugelassen werden zu können. Der B.-Vorstand wird nach erfolgter Genehmigung die Namen der Preisträger in der Bundeszeitung veröffentlichen und die Prämierung vornehmen.

Der B.-Vorstand hat beschlossen, die Ehrenzeichen zu den Seitens des Bezirks Dresden zur Ausschreibung kommenden 3 Meisterschaften im Kunstfahren bis zu einem bestimmten Betrag aus der Bundeskasse zu bewilligen. Mehrere Mitglieder des B.-Vorstandes haben sich bereit erklärt am 14./15. Januar nach Dresden zu fahren, um bei der auf den 15. Januar einberufenen Bezirkshauptversammlung berathend mit thätig zu sein, bezw. die dortige Agitation und Bezirksverwaltung in die richtigen Bahnen zu leiten. Wir erhoffen davon bald recht erfreuliches berichten zu können. —

Die neugewählten Herren B.-Ortsvertreter wollen sich das B.-Ortsvertreter-Abzeichen von ihren Herren Amtsvorgängern übergeben lassen, bezw. wenn sie solche nicht gehabt, Antrag auf Zustellung an den B.-Schriftführer richten. An Orten, wo wir noch keine B.-Ortsvertreter haben, sind wir gern bereit, auf an uns gerichtete Vorschläge, solche zu ernennen.

Mit kameradschaftlichem Sachsen Heil!

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Alexander Duncker, Felix Burkhardt
Bundesvorsitzender Bundesschriftführer
Eugen Serbe
Bundeszahlmeister.

Bundes-Hotels, -Gasthöfe, -Gastwirthschaften

des

Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Das Bundesschild wurde neu verliehen: Oberfrohna bei Limbach, Café Röder, Adolf Röder, Leipzig. Julius Hiemanns Bierhaus, Plagwitzerstr. 43. L.-Anger-Crottendorf, Carl Ehrhardt, Bernhardstr. 43. Dresden, Hotel Trompeterschlösschen, Aug. Reibholz, Dippoldiswalder Platz.

Für die Gewinnung von neuen B.-Hotels ersuchen wir unsere Mitglieder recht thätig zu sein.

Anmeldungen nimmt gern entgegen und grüsst mit Sachsen Heil

Felix Burkhardt
Bundesschriftführer
Gustav Adolfstrasse 27.

Berichtigung: Die in voriger Nummer veröffentlichte Bekanntmachung des Sportausschusses ist versehentlich vorzeitig zum Abdruck gelangt und wird dieselbe hiermit dahin richtig gestellt, dass die veröffentlichten Beschlüsse noch nicht als ausführbar anzusehen sind. Nach § 5 der Satzungen des B.-Sport-Ausschusses unterliegen die Beschlüsse desselben der Genehmigung des Bundesvorstandes. Erst nach erfolgter Genehmigung hat der Bundesvorstand deren Veröffentlichung in der Bundeszeitung und deren Massnahme zu bewirken.

Der Bundesvorstand

Alexander Duncker, Felix Burkhardt
Vorsitzender. Schriftführer.

Sport-Ausschuss des S. R.-B.

Die Mitglieder des Sport-Ausschusses laden wir hiermit zur Sitzung am Sonnabend den 7. Januar 1893 Abends 1/2 9 Uhr im Restaurant Zscheyge in Dresden ein. An diesem Tage soll die Wahl des Vorstandes des Sportausschusses stattfinden und werden die auswärtigen

Herren, welche am Erscheinen gehindert sind, gebeten Ihre Stimmen bis dahin beim Rennfahrwart Herrn Arthur Hempel in Dresden Reitbahnstr. 14 schriftlich abzugeben. Vorgeschlagen ist Herr Hermann Papsdorf in Dresden.

Mit Sachsen Heil.

Paul Thomas. Arthur Hempel.
Bundestourenfahrwart. Bundesrennfahrwart.

Neuaufgenommene Mitglieder.

Aufgenommen am 17. Dezember:

- Lfnr. Nr.
653. Curt Brendel, Kaufmann, Leipzig,
654. Carl Mundt, Fabrikdirektor, „
655. Frau Marie Teichmann, „
656. Richard Melzer, Cigarrenhändler, „
657. Carl Käsehaken, Kaufmann, „
658. Emil Göbner, Buchhalter, Leipzig-Plagwitz,
659. Hermann Fensch, Kaufmann Leipzig.

Aufgenommen am 29. Dezember.

660. Adolf Espig, Stadtkassenkontroleur, Penig.
661. Carl Ehrhardt, Gastwirth, L.-Anger-Crottendorf.
662. Carl Teichmann, Fahrradfabrikant, L.-Plagwitz.
663. Adolf Röder, Cafébesitzer, Oberfrohna.
664. Carl Krause, Hoflieferant, Dresden.
665. Richard Schildbach, Kaufmann, Dresden.
666. Gustav Frdr. Börner, Limbach i. S.
667. Osw. Richter, Gasthofsbesitzer, Böhlitz-Ehrenberg.
668. Bernhardt Frantzettel, Mechaniker, L.-Plagwitz.
669. Max Beck, Fabrikant, L.-Reudnitz.
670. Friedrich Keilitz, Wäschefabrikant, Leipzig.
671. Reinhold Hoheisel, Steindruckereibes., Leipzig.
672. Heinrich Chr. Weigel, Kaufmann, Leipzig.

Neujahrs-Gratulation.

Die unterzeichneten Mitglieder des

Sächsischen Radfahrer-Bundes

gratuliren hiermit allen Sportcollegen und Freunden zum „Neuen Jahre“.

- Paul Seidler, Lindenau.
Franz König, Leipzig.
Theophil Weber, Leipzig.
Otto Robst, Dresden.
Eugen Serbe u. Frau, Leipzig.
Johannes Schlimpert, Frankenberg i. S.
Richard Neubauer, Plagwitz.
Walter Schäffel, Leipzig.
Emil Mahrhold, Hotel Post, Wurzen.
Hermann Wolf, Leipzig.
Hermann Peinemann, Leipzig.
Gustav Palmié, Leipzig.
Herrmann Lippert, Leipzig.
Constantin Erdmann, Leipzig.
Hugo Wilhelm, Leipzig,
Alexander Duncker, Leipzig
Ernst Hildebrandt, Leipzig.
Gustav Bergmann, Leipzig.
Max Möller, Leipzig,
Horst Wolff, Leipzig-Plagwitz.
Gustav Frohn, „Alte Burg“, Leipzig.
Werner Rosenberg, Leipzig-Plagwitz.
Paul Teichmann, Leipzig.
F. Th. Schreiber, Leipzig.

Bezirk Chemnitz.

Bezirksversammlung Sonntag den 8. Januar 1893 nachmittags 3 Uhr in Stadt Nürnberg Chemnitz. Tagesordnung: 1. Bundesfestliches; 2. Wichtige vertrauliche Mittheilungen; 3. Allgemeines. Allseitiges Erscheinen ist wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung dringend erwünscht. Mitgliedskarten für 1893 können vom Bezirkskassierer entnommen werden.

Der Bezirksvorstand
Richard Krüger
Bundesbezirks-Vertreter.

Bezirk Dresden.

Auf Antrag der Bundesvorstandschaft findet Sonntag den 15. Januar 1893 im Restaurant Zscheyge ausserordentliche Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt. Beginn früh 10 Uhr.

1. Nochmalige Beschlussfassung wegen Ausfechtung der 3 Meisterschaften in Dresden.
2. Wahl eines II. Bundes-Vorsitzenden.
3. Vorträge der Bundes-Vorstandschaft über die Ziele des S. R. B.
4. Anträge.

Das Programm ist Folgendes: Sonnabend Abholung der Bundesvorstandschaft $\frac{1}{4}$ 9 Uhr am Leipziger Bahnhofe. Hierauf gemüthliches Beisammensein im Restaurant Zscheyge. Sonntag früh 10 Uhr Berathungen. Besichtigung der Stadt und gemeinschaftliches Mittagessen.

Wir bitten unsere verehrl. Bezirksmitglieder uns hierin mit ihrer zahlreichen Teilnahme zu unterstützen und begrüßen Sie, Ihnen zum bevorstehenden Jahreswechsel unsere besten Wünsche mit der Bitte darbringend, dem Bezirk Dresden im neuen Jahre mehr zur Ausdehnung etc. behilflich zu sein als im verflossenen Jahre.

Mit Sachsen Heil.

Die Bezirksvorstandschaft
Bruno Wehlte. Arthur Hempel.
Bezirksvertreter. Bezirksschriftführer.

Unsere Bezirksmitgliedern theilen wir zufolge verschiedener Anfragen zu ihrer Beruhigung mit, dass der Sächs. Radfahrer-Bund mit dem „Stahlrad“ gebrochen hat und nicht wie es in dem Artikel der No. 1. dieser Zeitung heisst, das Stahlrad mit uns. Nähere Aufklärung ertheilt unsere Geschäftsstelle gern.

Die Bezirksvorstandschaft
Arthur Hempel.
Schriftführer.

Zum Hôtelverzeichnis.

In No. 1 der Radfahrer-Zeitung ist es übersehen worden unser Bundeshôtel in Dresden aufzuführen, dieses ist das

Hôtel zum Trompeterschlösschen.

Der Besitzer Herr August Reicheholz, unser Mitglied, berechnet für Bundesmitglieder das Zimmer \mathcal{M} . 1—2.50 \mathcal{S} und bitten wir alle auswärtigen Herren ihn zu unterstützen, zumal Bezirksmitglieder zu jeder Tageszeit dort zu treffen sind.

Die Bezirksvorstandschaft
Arthur Hempel.
Schriftführer.

Radfahrer-Verein „Germania“ Dresden.

Wir laden unsere verehrlichen Mitglieder nochmals zur Generalversammlung am Donnerstag, den 5. Januar 1893 ein.

Beginn $\frac{1}{2}$ 9 Uhr. Erscheinen Aller ist erwünscht.
Mit kameradschaftl. „All Heil“.

Die Vorstandschaft
i. A. Arthur Hempel.
Schriftführer.

Radfahrer-Verein „Germania“ Dresden.

Allen uns bekannten Vereinen und Vereinigungen bringen wir hierdurch unsere besten Wünsche zum Jahreswechsel dar und bitten auch im neuen Jahre uns Ihr Wohlwollen zu erhalten.

Mit kameradschaftl. „All Heil“.

Die Vorstandschaft
Bruno Lehmann. Arthur Hempel.
Vorsitzender. Schriftführer.

Den verehrl. Bundesmitgliedern zur gefl. Nachricht, dass die S. R. B.-Nadeln bei mir zu haben sind. Preis pro Stück 1 \mathcal{M} . 50 \mathcal{S} , Porto 10 \mathcal{S} .

Mit Sachsen Heil.

Arthur Hempel.
Dresden, Reitbahnstr. 14.

Bezirk Leipzig.

Freitag den 20. Januar 1893 Abends 8 Uhr findet im blauen Saale des Krystallpalastes zu Leipzig eine

Christbescheerung

veranstaltet von dem Orts-Verein Plagwitz-Lindenau dem Bundes-Verein „Wanderer“ und der Sektion Leipzig des Peniger Radf.-Verein, statt. Alle Bezirksmitglieder und deren Freunde sind hierzu kameradschaftlichst eingeladen. Eintritt frei. Einladungskarten sind durch die Mitglieder der 3 Vereinigungen zu beziehen.

Sonntag den 22. Januar.

Grosses Preiskegeln

auf 3 Kegelbahnen im
Sieben-Männer-Haus zu Leipzig
2 Bahnen für Herren, 1 Bahn für Damen. Veranstaltet zu Gunsten sportlicher Zwecke von Mitgliedern des Bezirks Leipzig. Mitglieder des Bezirks werden höflich gebeten Ehrenpreise bis zum 20. Januar im Stammlokal bei H. Frohn „Alte Burg“, Pfaffendorferstrasse abzugeben. Beginn des Preiskegeln, Nachmittags 2 Uhr. Abends gemüthl. Beisammensein im kleinen Festsale.

Dienstag den 10. Januar 1893

I. Uebungs-Abend im Reigenfahren

im grossen Saale des Gasthof zu Plagwitz. Anmeldung betr. Betheiligung sind an den Vorsitzenden des Orts-Verein Plagwitz-Lindenau Herrn Direktor Horst Wolff in Plagwitz einzureichen.

Unsere Mitglieder machen wir noch besonders auf das laut Beschluss der Bezirks-Versammlung, im Monat Februar ds. J. stattfindende

Grosse Costümfest

aufmerksam. Näheres hierüber in nächster Nummer dieses Blattes.

Mit Sachsen Heil.

Der Bezirks-Vorstand
Max Möller. Theophil Weber.
Vorsitzender. Schriftführer.

Von der uns befreundeten A. R. U. liegen zwei kameradschaftlich herzliche Einladungen vor und zwar:
Konsulat Leipzig. Sonnabend den 7. Januar 1893 Abends 8 Uhr im grossen Saale der Centralhalle Gala-

Saalfest verbunden mit Bannerweihe (Programme für Herren Mk. 1—., für Damen Mk. —50. bei Herrn Rich. Voigt, Neumarkt 19, Emil Koffke, Plagwitzerstr. 5 p. und an der Kasse.)

Konsulat Lützen. Sonntag den 15. Januar 1893 im Saale des Schützenhauses Erstes Wintervergnügen mit Ball, u. A. Auftreten des Kunstmeisterfahrers für Europa Paul Erbrecht Bernburg, sowie der Duett-Kunstfahrer Grabe und Krause-Dessau. (Eintrittskarten für den S. R. B. à 75 Pfg. sind vorher beim Fest-Comité zu haben. Billetverkauf am Festabend findet nicht statt.

Wir bitten unsere verehrl. Mitglieder den Festlichkeiten der A. R. U. recht zahlreich beizuwohnen und damit einen Beweiss unseres wechselseitigen guten Einvernehmens geben zu wollen.

Der Bundesbezirks-Vorsitzende
Max Möller.

Bezirk Penig.

Die nächste Bezirks-Versammlung findet statt am **Mittwoch den 4. Januar** Abends 8 Uhr im Rathskeller zu Penig, wozu die verehrl. Mitglieder kameradschaftlichst einlade.

Paul Assmann
Bundes-Bezirks-Vertreter.

Radfahrer Verein „Sturmvogel“ Wurzen i. S.
Vereinshaus: Gastwirthschaft zum Schweizergarten.
Vereinsabend: Donnerstag 9 Uhr. Vereinshotel: Hotel zur Post. Telegrammadresse: Sturmvogel Wurzensachsen.

In der am 2. Dezember stattgefundenen Vereinsversammlung wurde der Antrag: Am 26. Februar 1893 in sämtlichen Räumen des Vereinshauses „zum Schweizergarten“ ein Winterfest abzuhalten, einstimmig angenommen und laden wir bereits heute alle lieben Sportskameraden dazu herzlichst ein. Ferner wurde beschlossen, die Vereinsversammlungen allwöchentlich am Donnerstag Abend 9 Uhr abzuhalten.

Am 28. Dezember Abends 9 Uhr fand die eingetragene **ausserordentliche Generalversammlung** statt und wurde in derselben folgendes Wahlergebniss erzielt: Herr Stadtbau-Inspector **Walkhoff**, Vorsitzender; Herr Kaufmann **Oscar Scherf**, stellv. Vorsitzender; Herr Kaufmann **Herm. Kaniss**, Schriftführer; Herr Kaufmann **Wilh. Weyde**, stellv. Schriftführer; Herr Ingenieur **Wilh. Marwitz**, Kassirer; Herr Kaufmann **Curt Schröder**, Touren-Fahrwart; Herr Schneidermeister **Reinh. Nicklitsch**, Kunst-Fahrwart.

Gäste sind stets herzlich willkommen.

Mit Sachsen Heil!

Radfahrer-Verein „Sturmvogel“, Herm. Kaniss, Schriftf.

Mit dem Vermerk „verzogen“ kam die Bundeszeitung zurück von den Mitgliedern:

Albert Bauer, Kaufmann, Brandenburg a. H.,
Ernst Hoffmann, Maschinenmstr., Frankenhausen bei Crimmitschau.

Thomas Berger, Spinnmeister, Grossenhain,

Wir bitten die jetzige Adresse dieser Herren, falls dieselbe Jemand bekannt sein sollte, an den B.-Schriftführer baldmöglichst mittheilen zu wollen.

Ebenso ersäume man nicht, alle zum 1. Januar eintretenden Wohnungsveränderungen rechtzeitig zu melden an den Bundesschriftführer.

Felix Burkhardt
Bundesschriftführer.

Weltrunde

Eine kühne Nordpolfahrerin ist Frau Robert E. Peary. Sie hat ihren Gatten auf dessen jüngster Expedition in die arktischen Regionen begleitet und hoch oben in den Polargegenden die Unbill des Wetters, die Strapazen der Reisen über endlose Schnee- und Eisfelder, sowie den Mangel jeden gesellschaftlichen Verkehrs mit der übrigen Kulturwelt mit heroischem Muthe ertragen. Einem amerikanischen Journalisten gegenüber machte sie kürzlich einige Mittheilungen über ihre Fahrt. „In einer etwa zwanzig Fuss langen — so erzählte sie — aus Brettern gezimmerten und mit Häuten bedeckten Hütte verbrachten wir den furchtbaren Winter. Das Haus war in zwei ungleiche Hälften getheilt, von denen ich und mein Mann die kleinere benutzten, während die übrige Mannschaft den grösseren Raum okkupirte. Hier vertrieben wir uns die furchtbaren langen Tage, oder besser gesagt, Nächte, mit Spielen, Vorlesen, Erzählen und mit dem Ordnen der gesammelten Schätze. Mein Hauptvergnügen war jedoch die Jagd. Rennthiere, Walrosse, ja selbst einmal ein mächtiger fünfunddreissig Fuss langer Wal, fielen meiner Kugel zum Opfer. Ich war die erste Weisse, deren Fuss jene Regionen betreten hat; ich war auch die erste Jägerin in diesen unwirthlichen Gefilden.“ Auf die Frage des Journalisten, ob denn überhaupt andere Wesen ihres Geschlechts auf Red Cliff gelebt hätten, erzählte Frau Peary von ihrer Dienerin Maria, einem treuen Eskimoweibe, welches anfangs in ihrer Herrin keine Frau vermuthete, da die Nordpolfahrerin fast ebenso wie die übrigen Mitglieder der Expedition gekleidet ging. Sie zeigte dem Interviewer einen dichten pelzbesetzten Wollmantel, der bis zum Knie reichte. „Unter diesem — sagte sie — trug ich ein doppeltes Flanellgewand, welches sich dicht an meinem Körper anschloss, so dass die arktische Kälte nirgends Zutritt fand. Ein solcher Schutz war nöthig, denn wir zogen über zweihundertfünfzig Meilen auf Schneeschuhen oder Schlitten in der Küstenlandschaft umher und während acht Tagen musste ich die Nächte im Freien verbringen.“

Frau Peary hat lichtbraunes Haar und blaue, innig blickende Augen. Ihr Teint hat freilich von der arktischen Kälte viel gelitten. Augenblicklich beschäftigt sie sich mit dem Sichten des Materials, das ihr kühner Gatte aus Grönland mitgebracht hat.

August Lehr, wird wiefranzösische Blätter schreiben, in die „Union Velocipédique France“ als Mitglied eintreten.

Scheltema-Beduin, der bekannte holländische Radfahrer, wird, wie uns mitgetheilt wird, dieses Jahr bei keinem Rennen starten.

Der Record Corre's über 1000 Kilom. in 58 Std., 41 Minuten wird von Ch. Terront, dem Sieger von Paris-Breest stark angezweifelt, Corre erklärte sich infolgedessen bereit, einen Match mit Terront über die genannte Strecke auszufechten, letzterer nahm an und so kann man dem Resultat dieses Matches mit Spannung entgegen sehen. Der Match soll etwa Ende Januar oder Anfang Februar auf der gedeckten Rennbahn in Paris zum Austrage kommen.

Eine Winterrennbahn ist ganz kürzlich in Paris fertig gestellt worden. Dieselbe ist aus Holzpflaster und befindet sich in der grossen Maschinenhalle. Die Bahn ist 400 m. lang gedeckt, mit erhöhten Curven, und einem Zuschauerraum von 4—500 Personen. Die Eröffnungsrennen haben unter grossem Andrang des Publikums bereits stattgefunden.

Zimmermann, kein Berufsfahrer? Nach Aussage eines der Direktoren der Raleigh Cycle-Co., deren Räder bekanntlich der Amerikaner Zimmermann fährt, gegenüber dem Redakteur des französ. Sportblattes „Le Cycle“, soll Zimmermann reiner Amateurfahre

sein. Von seinen Preisen habe er eine grosse Anzahl an Wohlthätigkeits-Bazare verschenkt. Allerdings, sagt ein anderes Blatt, ist Zimmermann imens reich und fällt es ihm daher nicht schwer, die Amateur-Bedingungen strikte einzuhalten.

Eislauf. Der berühmte amerikanische Amateur-Eisläufer Joe Donoghue, der Meister der Welt im Schnelllauf hatte die Absicht, in diesem Winter nach Europa zu kommen, um an dem grossen Wettlauf in Amsterdam theilzunehmen. Er hat sich aber die Sache noch in letzter Stunde überlegt und bleibt in Amerika, um dort gegen hervorragende Professionals sein Glück zu versuchen. Er will zunächst gegen Harald Hagen, den berühmten Norweger, um einen Einsatz von 1000 Doll. starten. Seinen Entschluss, der Amateurlaufbahn zu entsagen, begründet er damit, dass er nach seiner Ansicht doch so wie so allen anderen Amateurs der Welt überlegen sei und in nächster Zeit keinen ebenbürtigen Gegner unter ihnen zu erwarten habe.

Zwölf Ruder-Regatten für dieses Jahr haben bereits feste Termine, die vom 18. Juni bis 23. Juli reichen und u. A. die grossen Regatten in Berlin, Hamburg, Stettin, Frankfurt a. M., Mainz, sowie die Kaiser-Regatta in Bad Ems umfassen. Die Meisterschaft von Deutschland wird am 6. Juni 1893 bestritten und zwar in Stettin, wo der jetzige Meister, Herr Paul Wolff seinen Wohnsitz hat.

Eine Distanz-Fahrt Wien-Berlin. Der deutsch-österreichische Distanzritt hat in den Kreisen des deutschen und österreichischen Trabersports den Gedanken entstehen lassen, im nächsten Jahre eine Dauerfahrt zwischen den Hauptstädten Deutschlands und Oesterreichs zu veranstalten, um den Traber auf seine Leistungsfähigkeit zu prüfen und um eine Parallele zwischen dem jüngst stattgehabten Distanzritt und der Verwendung von Trabern für derartige Dauertouren zu erhalten. Es finden daher bereits Verhandlungen zwischen den massgebenden Persönlichkeiten der benachbarten Vereine statt, und es ist anzunehmen, dass dieselben in nächster Zeit zu einem abschliessenden Resultat führen werden.

Der grösste Preis, um den jemals ein Radwettbewerb stattfand, soll in Milwaukee in den Vereinigten Staaten demnächst zur Entscheidung gelangen. Dasselbst wollen die beiden hervorragendsten amerikanischen Fahrer Zimmermann und Singer in einem Rennen über eine englische Meile = 1609 m um einen beiderseitigen Einsatz von 10000 Dollars = 42500 Mk. kämpfen. Die erste Einzahlung von je 500 Dollars wurde bereits am 21. November geleistet. Von den beiden Bewerbern gilt Zimmermann als der bessere, da seine Zeit von 2 Min. $6\frac{4}{5}$ Sek. für die englische Meile bisher unerreicht blieb. Die vor Kurzem aufgetauchte Meldung, der Amerikaner Johnson hätte die englische Meile in 1 Min. $56\frac{3}{5}$ Sek. gefahren, Zimmermann somit geschlagen, erwies sich als Humbug. Auch die neuerliche Mittheilung, nach welcher nun W. Windle, Zimmermanns vorjähriger schärfster Gegner, auf der Bahn zu Springfield den 1 Meile-Weltrekord auf 2 Min. $2\frac{2}{3}$ Sek. herabgedrückt, bedarf noch der Bestätigung. Windles Zeit, obwohl auch ganz kolossal, ist immer noch glaubwürdiger, als die über Johnson seinerzeit gemachten Angaben.

Ernest Lalanne, ein Reitmeister und Manegenbesitzer in Brüssel, hat ein mechanisches Holzpferd konstruirt, auf welchem er, um eine ganz ausserordentliche Sicherheit des Reiters herbeizuführen, die ersten Lektionen gegeben wissen will. Der Gedanke an sich ist nicht neu, denn in seinem Reithandbuch „Die Amazonen“ behandelt Major Leopold von Heydebrand ein ähnliches Kapitel „Reitübungen im Zimmer“. Das „Cheval mécanique Lalanne“ indessen ist doch ein Apparat, der ziemlich sinnreich den Rapport zwischen Reiter und Pferd zu veranschaulichen sucht. Die Anzüge der Zügel und Steigbügelriemen laufen auf Rollen

und sind mit Gewichten beschwert, so dass der Reiter, namentlich bei der Handhabung der ersteren, die Wirkungen derselben aufs Maul des Pferdes kennen lernt. Vom Hintertheil des Pferdes her laufen auf Rollen, unten mit Gewichten belastet, gleichfalls Leinen nach den beiden Ellenbogen des Reiters, um so ein Niederfallen beim englischen Trabe zu bewirken. Auch die Hanteln spielen bei diesem propädeutischen Kursus auf dem Holzpferd eine grosse Rolle. Obgleich Monsieur Lalanne schon bedeutende Erfolge erzielt haben will, dürfte doch die universelle Bedeutung seines Holzrosses etwas Zweifel erregen, da sich die nothwendigen Eigenschaften, Reitertakt, Reitergefühl und Reiterfaust, auf einer todten Maschine schwer gewinnen lassen.

Die Verwendung des Fahrrades wird eine immer mannigfaltigere. So wird z. B. aus Grevenbroich gemeldet: Am Sonntag morgen passirten zwei Radfahrer trotz des schlechten Pflasters in flotter Fahrt unsere Stadt. Der Eine der Radfahrer hatte sich eine mächtige Tuba, der andere eine grosse Bassgeige auf dem Rücken festgeschnallt. Beide Fahrer gehörten zu einem Musikkorps, welches in einem Nachbarorte zur Kirchweihe aufspielte, und kamen zu diezem Zwecke aus einem sechs Stunden entfernten Orte. — Auch Handwerksburschen, die mit dem Berliner auf dem Rücken hoch zu Rade auf die „Walze“ gehen oder richtiger — fahren, sind heutzutage keine Seltenheit mehr; man kann sie alltäglich auf den Chausseen beobachten. — Aber auch zu Weltreisen findet das Rad immer mehr Verwendung. So hat vor Kurzem der bekannte ungarische Radfahrer Sandor Gerdenitz eine bemerkenswerte Dauerfahrt auf dem Zweirad unternommen. Derselbe verliess am 28. September Budapest, nahm seine Tour durch Oessterreich, Italien, Frankreich und kam Ende Oktober in Marseille an. Hier wurde, wie „Le petit Marseillais“ meldet, von den Anhängern des Radfahrersports ihm zu Ehren ein Bankett veranstaltet. Er durchquerte dann Spanien und kam Freitag, den 9. Dezember in Gibraltar an, wo er sich Tags darauf nach Tanger einschiffte. Von hier beabsichtigt der unternehmende Radfahrer durch Algier und Tunis nach Aegypten zu gelangen, die Heimreise durch die Türkei, Bulgarien und Rumänien anzutreten und Mitte März, also nach etwa halbjähriger Abwesenheit, in Budapest wieder einzutreffen. — Aus Shangai wird uns weiter gemeldet, dass dort zwei amerikanische Studenten auf dem Zweirad angekommen sind, nachdem sie Asien von Beirut aus durchquert haben.

Um die Meisterschaft im Segelsport wird die Chicagoer Ausstellung im nächsten Jahre einen grossen internationalen Wettkampf bringen. Vom Royal Squadron, dem vornehmsten britischen Segler-Klub, dessen Mitglieder die weisse britische Kriegsflagge führen dürfen, ist eine Herausforderung an den New-Yorker Yacht-Club erlassen worden, zu einem durch 5 Rennen ausserhalb der Bai von New-York auszufechtenden Segelwettkampf um den kostbaren Silberhumpen, den die amerikanische Schoneryacht „Amerika“ im Jahre 1851 bei der Insel Wight einer ganzen Flotte englischer Segelyachten abgewann und der seitdem gegen alle nach New-York hinübergekommenen Yachten erfolgreich verteidigt worden ist. Der jüngste Angreifer war die in den britischen Gewässern unvergleichlich siegreiche stählerne Kutteryacht „Thistle“ gewesen, die jetzt als „Meteor“ die Flagge des deutschen Kaisers trägt. Als Vertreter des Royal Yacht Squadron will Graf Dunraven einen ganz neuen, 85 engl. Fuss oder 26 m langen Rennkutter „Valkyrie“ bauen lassen. Die Wettfahrt, über welche noch verhandelt wird, dürfte im August oder September 1893 stattfinden.

Einführung von Fahrrädern bei der Marine. Nachdem den Offizieren, Beamten und Mannschaften der Kaiserlichen Marine die Benutzung des Fahrrades ausserhalb des Dienstes gestattet worden ist, hat die kaiserliche Fortifikation bei den ihr unterstellten Wallmeistern etc. in Wilhelmshaven, Cuxhaven und Friedrichsort die Einführung von Fahrrädern vom 15. Dezember ab beschlossen

Die Meisterschaft der Welt für Herren-Läufer. wird auf der Bahn des Amsterdamschen Eisklubs am 13. und 14. Januar 1893 bestritten werden. Der glänzende amerikanische Schnellläufer Herr Joseph F. Donoghue wird an dem Wettstreit nicht teilnehmen, sondern in diesem Winter daheim bleiben, wenn möglich sogar Berufsläufer werden.

Der Pferde-Rennsport in Amerika zeigt wie Alles in der Neuen Welt riesenhafte Dimensionen. Einen erneuten Beweis hierfür giebt der Umstand, dass der Washington Park Club in diesem Jahre fünfundzwanzig Renntage abzuhalten beabsichtigt, an denen 210000 Dollars an ausgesetzten Preisen zur Vertheilung gelangen sollen. Wie es heisst, beabsichtigt Colonel North für einige der grösseren Rennen, die am 16. Januar schliessen, Nennungen abzugeben. Die Futurity Stakes, welche auf dem Herbst Meeting Coney Island Jockey Club zur Entscheidung gelangen und für dieses Jahr 826 Unterschriften erhalten haben, repräsentiren 1893 voraussichtlich einen Werth von 75000 Dollars, die man für 1894 noch zu der kolossalen Summe von 100000 Dollars zu bringen hofft.

Skitour. Neun Mitglieder des Skiklubs in Todtnau (im Schwarzwald) unternahmen am letzten Sonntag einen Ausflug, der die Brauchbarkeit der Schneeschuhe in den Schwarzwaldbergen völlig bewiesen hat und ohne Zweifel dazu beitragen wird, die Schneeschuhe allgemein beliebt zu machen. Die Schneeschuhläufer schoben von Todtnau (660 m über dem Meeresspiegel) über Haslach (885), Dachsrain, Rüttewald (1101), Auf der Schanz, Franzosenberg (1161), Knöpfe (1236), Schweinewald, Turpelmasskopf (1282), Münsterweg, Falaberg-Kaltenbrunnen (1177), Halden (1152), Notschrei (1120), Muggenbrunn (969) und Aferstieg (783) zurück nach Todtnau, wo in der Skiklubhalle die Zurücklegung des weiten Weges skimässig gefeiert wurde. Während der Weihnachtsfeiertage erhält der Skiklub von Skifreunden aus Stuttgart Besuch, und Neujahr wird in der Skihalle auf dem Feldweg (1495) festlich begangen. Bei beiden Gelegenheiten soll ein grosses Schneeschuhlaufen veranstaltet werden, an dem zahlreiche Skisportsleute theilnehmen.

Nordische Gesundheit. Wenn die Reize der arktischen Regionen von so überwältigender Majestät sind, als der enthusiastische Nordpolfahrer Dr. Fridtjof Nansen sie ausmalt, so ist es leicht erklärlich, dass wie er jüngst einem Interviewer erklärte, ihm Hunderte von Personen ihre Begleitung angeboten; auch ist es nicht unwahrscheinlich, dass in absehbar kurzer Zeit der Nordpol ein klimatischer Kuraufenthalt zur Erneuerung unserer fashionablen Generation werden dürfte. Allen Reizen der arktischen Region voran stellt Dr. Nansen die allerdings nur kurze Zeit scheinende Sommersonne,

die im Reflexe schneebedeckter Riesengletscher in tausend Farben spielt. „Sie wollen wissen, welches der Reiz der arktischen Gegend ist?“ äusserte sich Dr. Nansen einem Interviewer gegenüber. „Gesundheit, strotzende Gesundheit! Die Muskeln zucken in Verlangen nach Thätigkeit. Man isst wie ein Pferd und schläft 12 oder 14 Stunden ohne Träume. Vor uns ist das Unendlich-Unbekannte, ringsherum Schweigen und Einsamkeit. Der Natur mächtiger Anblick bildet den Reiz und Zauber des höchsten Nordens. Im Winter ist die Szenerie fast ebenso schön als die im Sommer. Die Nächte sind klar, der Mond und die Sterne leuchten hell über die schneebedeckte Meeresfläche.“

Der Schneeschuhsport findet in letzter Zeit in Wien vielfach Anklang. Dass derselbe sich in Wien schon Freunde gewonnen hat, bewies eine im Saale der Landwirths-Gesellschaft abgehaltene Versammlung. Der Vorsitzende theilte den Erschienenen mit, dass die Statuten zu einem Ski-Verein schon bewilligt seien, und dass es im Interesse der Sache gelegen sei, jetzt möglichst viele Bevölkerungsklassen für den neuen Sport zu erwärmen, denselben besonders den Landbewohnern, nicht nur als Sport, sondern als wirkliches Verkehrsmittel, zugänglich zu machen. Dem Vereine, der in erster Linie die Ausbildung der eigenen Mitglieder ins Auge fasst, stehen bereits zwei vorzügliche Schneeschuhläufer als Lehrer zur Verfügung, und zwar Baron Vedál von der norwegischen Gesandtschaft und Herr Samson aus Christiania. Ersterer hatte sich das Wort erbeten, um den Anwesenden eine kleine Schilderung des Schneeschuhsports in seiner Heimat in Norwegen zu geben. Schon seit undenklichen Zeiten wird dort das Skilaufen betrieben. Was aber anfangs nur den Landbewohnern zur Weiterbeförderung diente, wurde bald von Städtern auf sportliches Gebiet übertragen und gegenwärtig steht in Norwegen der Skisport in voller Blüte. Bei grossen Schneefällen ist für die Norweger der Ski das einzige Kommunikationsmittel; doch nicht nur in Norwegen wird er geschätzt, sondern auch in Amerika. In Südamerika vermitteln skandinavische Skiläufer den Postverkehr über die Cordilleren in fünf bis neun Tagen, während die Beförderung der Briefe um das Kap Horn 20 Tage in Anspruch nimmt. Als ein ganz eigenartiges Vergnügen bezeichnete Redner das Jagen auf Schneeschuhen; doch sei es nicht ein ganz gefahrloses Vergnügen. Zum Schlusse der Versammlung wurde noch bekannt gegeben, dass die Offiziere des Eisenbahnregiments in Korneuburg schon seit dem vorigen Winter Versuche mit Schneeschuhen machen und dass heuer einer der Offiziere in die Fechtschule nach Wiener Neustadt berufen wurde, um die Zöglinge dieses Instituts im Skilaufen zu unterrichten.

Zu unseren Bildern.

Wenn wir auch heute wieder, wie in voriger Nummer, 2 Abbildungen unseres ebenso liebenswürdigen als „treffsicheren“ Amateur-Meisters Herrn Arthur Serbe zur Anschauung bringen, so geschieht es, um dem grössten und nicht am wenigsten rührigen Bezirk Leipzig des S. R. B. eine freundliche Reminiscenz zu bereiten. Sich Angesichts der winterverhüllten Natur in die Wirklichkeit der hier festgehaltenen Episode eines feuchtfröhlichen Picknicks mit all seinem sommerlichen und sonnigen Dufte zu versetzen, dazu ist das Auge des Radfahrers vorzüglich geschult. Ist es doch der Radler,

welcher nach dem ersten Trunke am Borne der erwachenden Natur verlangt, dem schüchternen Veilchen das erste sehnsuchtsvolle „heraus!“, den zögernden Trieben der Kastanie das erste „brecht auf!“ und den ihre Stimme kaum hörbar prüfenden Waldessängern das erste „stimmt an!“ zuruft. Er, der dem himmlischen Schneider zuschaut, wie jedes Blüten- und Blumenkleidchen angepasst und gefertigt wird und bis zur Stunde, da der gigantische Farbenpinsel Busch und Baum braun malt, der brandige Geruch des Kartoffelkrautes an das Vergehen des Irdischen und das Scheiden und

Meiden mahnt, wohl einen der eifrigsten Kostgänger an dem Tische der Natur bildet — er ist befähigt, die Bilder sommerlicher Schönheiten und Genüsse am treuesten vor seiner Seele in voller Wirklichkeit wieder aufleben zu lassen.

Es war eine zahlreiche und bunte Menschenwelt, welche am 10. Juli dieses Jahres dem verabredeten Ziele — dem Hardt-Walde — zuströmte. Zu Rad fuhren die Sportsgenossen des Morgens ab, um in Gaschwitz Halt zu machen und die mit dem Vormittagszuge ankommenden Damen und Kinder

zu empfangen. Unter Vormarsch einer Musikkapelle begann von dort der Aufbruch nach einer vorher ausgesuchten und zu einer geeigneten „Lagerung“ eingerichteten Waldstelle. In „Wallensteins Lager“ kann es, die wüsten Bilder der Soldateska abgerechnet, nicht fröhlicher und abwechslungsreicher zugegangen sein, denn, während sich die ungeweihten Radler um den Marketenderwagen und den fliegenden Bierapparat scharten und die ihnen von zarter Hand gereichten „Bemmen“ anfeuchteten, ruhten die bunten Gruppen der Familien auf



weichem Moose, um die auf dem Boden ausgebreiteten, auch wohl gegenseitig ausgetauschten, Leckerbissen zu verzehren. Manche „ausgelaufene“ Flasche zeigte von dem eigens zu diesem Zwecke mitgebrachten Durste. Nach einer humoristischen Bierrede des Vorsitzenden Herrn Möller wurde ein von demselben verfasstes Festlied abgesungen und nun durchlief die Stimmung allmählich die Skala der Fröhlichkeit in allen Graden. Inmitten dieses Heiterkeits-Paroxysmus war es, als die Aufnahme des grösseren sowohl, wie des kleinen Gruppenbildes erfolgte.

Dass die vier, übrigens in Betreff der Kleidung für eine photographische Verewigung nicht eingerichtet gewesenen, Damen noch nie auf einem Rade gesessen hatten und bis zur Erlangung eines leidlich geeigneten Haltes, die drolligsten Ungeschicklich-

keiten begingen, erhöhte den Reiz der Situation und steigerte den „Ulke“. In ihrer herzigen Ausgelassenheit sind solche Bilder der Radlerfreuden so bestrickend, ist die selbstgeschaffene Freude so reizvoll, dass den erfinderischen Geistern, welche es ermöglichten, diese Augenblicke dauernd festzuhalten, nicht genug gedankt werden kann. Unter dem Klange lustiger Weisen wurden endlich auch einige verzweifelte Versuche zum Tanzen gemacht, der „wurzelaechte“ Boden erwies sich der fanatischen Tanzlust aber so feindlich gesinnt, dass der Sommerball im Lokale der Mutter Grün bald aufgegeben wurde und ein Gesellschaftsspiel an dessen Stelle treten musste.

Die Sonne hatte die Mittagswende verlassen, als zum Aufbruch geblasen und die bewaldete „Kneipe“ verlassen wurde.

Der Weitemarsch bis nach dem Endziele — Zwenkau — gestaltete sich abermals zu einem bunt bewegten Bilde der Sommerlust. Die kleinen „blinden Passagiere“ auf den Rädern, wand sich der schier endlose Zug durch die herrlichen Waldwege, manch munteres Lied erfüllte die Hallen des grünen Doms, manch Stückchen Süßholz wurde leise abgeraspelt. Nach Belagerung einer am Wege etablirten Kirschbude langte endlich gegen 3 Uhr Nachmittags die Radler-Karawane im „Kronprinzen“ zu Zwenkau an. Klanglos, doch in musterhafter Ordnung, ordnete sich sofort ein Corso, der schneidig gefahren wurde und das freundliche Städtchen auf die Ankunft der „Herren vom Rad“ aufmerksam machen sollte.

Endlich konnte nun auch den sehnsüchtig harrenden Tanzbeinen Gerechtigkeit widerfahren und ein

besser qualificirbares Parquet geboten werden. Der rücksichtslose Zeiger der Uhr wies auf den Augenblick, da der letzte Eisenbahnzug sein hartherziges „Vorwärts“ ruft und so ordnetesich, unter Vorantritt der Musik, in möglichster Eile ein Lampionzug, der das Stationsgebäude noch rechtzeitig erreichte.

Ein Häuflein Radler liess es sich nicht nehmen, auch den Heimweg sportlich abzuthun, während das Gros, dem Schlafgott einstweilen ein abschlägliches Freudenopfer bringend, dem schönen Pleiss-Athen entgegenrollte.

Wenn wir mit unserer Schilderung noch einmal das trauliche Bild dieses unvergesslichen Sommerfestes entrollt, noch einmal das Gedenken an die herrlichen Stunden sportskameradschaftlicher Eintracht erneuert und wachgerufen haben, dann ist der Zweck dieser Zeilen erreicht.



Eine nachahmenswerthe Neuerung.

Der verdienstvolle Vorsitzende des Ortsverein Plagwitz-Lindenau des S. R.-B., Herr Fabrikdirektor Horst Wolff hat an sämtliche Mitglieder des Orts-Vereins Plagwitz-Lindenau eine Tabelle ausgegeben, die dazu bestimmt ist, die sämtlichen Ausfahrten des Orts-Vereins, des Bezirks, die Festlichkeiten des Bezirks und des Bundes, die Bezirksversamm-

lungen und endlich die Fahrabende des Orts-Vereins, einzutragen. Es ist nur nothwendig, dass jedes Mitglied genau die Bundeszeitung liest, und nach derselben die nöthigen Eintragungen vornimmt. Die Tabelle ist zur Eintührung in allen Bezirken und Vereinen sehr zu empfehlen, die Herstellung derselben kann auf autographischem Wege geschehen, so dass daraus kaum nennenswerthe Kosten entstehen. Wir lassen die Tabelle nachstehend folgen:

Th. W.

Sachsen Heil!

Sachsen Heil!

Plan von 1893

Ortsverein

Plagwitz-Lindenau

(Bezirk Leipzig des Sächsischen Radfahrerbundes.)

Versammlungsort: Restaurant z. „**Bamberger Hof**“ (Inh. **Feldmann**) **Plagwitz**, verl. Turnerstr. 31.
 Versammlung jeden 1. Mittwoch im Monat. — Beginn Abends 1/8 Uhr.

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dezbr.
Radfahrten des Ortsvereins:												
Radfahrten des Bezirk Leipzig:												
Rennen und Feste des Bundes:												
Rennen und Feste des Bezirk Leipzig:												
Bezirksversammlungen:												
Reigen, Kunstfahren des Ortsvereins:												

Bitte regelmässig die Zeitung zu lesen und die angegebenen Daten im Plan nachtragen zu wollen.

Mit sportlichem Gruss
Horst Wolff
 Vorsitzender.

(Nachdruck verboten.)

Die Damen in Ausübung des Radfahrsports.

Ein Wort an meine Schwestern, von Elise B....

Es ist ein markanter Zug des deutschen Volkscharakters, dass, so leicht sich das männliche Geschlecht allen Neuerungen, welche auf die Stärkung körperlicher Kraft und Ausdauer abzielen, anzupassen und darin sehr bald Hervorragendes zu leisten vermag, so schwer zugänglich sich das weibliche Geschlecht diesen Leibesübungen erweist.

Auf dem Gebiete des Turnens ist es eigentlich erst die neueste Zeit, welche von dem Antheil des weiblichen Geschlechts an diesen kraftfördernden Uebungen eine schüchterne Kunde giebt. Wohl giebt es in vielen Städten weibliche Turnvereine, doch gleicht das Vorhandensein derselben mehr dem Veilchen, das im Verborgenen blüht.

Keineswegs soll damit gesagt sein, dass es der deutschen Dame zum Vorwurf gereicht, wenn sie keine Neigung fühlt, es dem sportlichen Hange der Männer gleich zu thun, es würde dies ja einer — ich möchte sagen — bedenklichen Wandlung ihres, von anderen Nationen so viel beneideten, Wesens nahe kommen. Noch weniger soll auf das Beispiel anderer Nationen, wie vorzugsweise der englischen und amerikanischen, hingewiesen werden, bei denen sich die Betheiligung des weiblichen Geschlechts an allem, was Sport heisst, in auffallender Weise bemerkbar macht; bei diesen Nationen ist die Neigung für sportliche Thätigkeit längst in Fleisch und Blut übergegangen und streift, hinsichtlich des weiblichen Geschlechts, das Gebiet der viel bespöttelten Frauen-Emancipation.

Was mich veranlasst, das am Kopfe dieses Artikels überschriebene Thema in eingehendere Besprechung zu ziehen, ist mehr die praktische, besser: die sanitäre Seite dieser hochwichtigen Frage, sodann die Bekämpfung ästhetischer Bedenken.

Nachdem ich längere Zeit einem Turnverein angehört und wahrgenommen hatte, welches ungeahnte Wohlbefinden sich bemerkbar machte, wie Brust und Lungen sich weiteten, der Blutumlauf in eine regere Entwicklung gerieth und die körperliche Widerstandsfähigkeit fast täglich wuchs, begann ich, mit dem, bis dahin mein Interesse nicht sonderlich herausfordernden, Radfahrsport zu sympathisiren, und wenn ich heute, nach jahrelanger Ausübung dieses Sports, das Facit aller Vortheile, welche diese körperliche Uebung in sich birgt, ziehe, so komme ich zu dem freimüthigen Schlusse, dass ich aufrichtig bedauere, wie wenig Anhängerinnen der Radfahrart noch immer zählt. Die Culturperiode, in welcher wir leben, fordert die unausgesetzte Anspannung der Kräfte des Mannes heraus, das Streben nach sorgenfreier Existenz und die Jagd nach Geld und Gewinn steigert die Leistungen des männlichen Nervenapparates bis zur grössten Erschöpfung. Ist das weibliche Geschlecht von allen diesen schädlichen Einflüssen

auf die Gesundheit frei? Berührt uns „der Kampf um das Dasein“ nicht? Gewiss wird keine meiner Schwestern diese Frage verneinen können. Auch wir leiden schon von früher Jugend an unter dem verderblichen Einflusse der krafterschöpfenden Culturströmung, ja die viel zarter angelegte weibliche Seele durchläuft an der Seite der Eltern oder des Gatten die Phasen körperlicher und geistiger Ueberarbeitung im vollsten Masse mit. Wohin würde — werfen wir einen prophetischen Blick in die Zukunft — unser Geschlecht kommen, gäbe es kein Mittel, dieser körperlichen Degeneration kräftig entgegen zu arbeiten? Es würde einem entnervten, verweichteten Geschlechte mit vollen Segeln zusteuern. Ist es daher eine, zur Erhaltung unseres und der zukünftigen Geschlechter zwingende Nothwendigkeit, dass der Mann ein Gegengewicht für die durch seinen Beruf absorbirte Kräfte sucht, so erwächst auch dem weiblichen Geschlechte das Erforderniss, Körper und Geist frisch und kraftvoll zu erhalten.

Dass der Radfahrart nun der Himmelsbote sei, welcher allein berufen ist, das Füllhorn seiner Segnungen auf uns auszuschütten, wird niemals behauptet werden, zu seinem Theile hochbedeutsam mitwirkend ist er zweifellos.

Wenn ich der Anfänge meiner radspportlichen Thätigkeit und der relativ grossen Anstrengung gedenke, welche mir die Zurücklegung einer Tages-tour von 20 Kilometer verursachte, während ich von der 3fach grösseren Tour heute kaum merklich ermüde, so ist der Beweis geliefert, welche Zunahme der körperlichen Kraft, welche auffallende Widerstandsfähigkeit des Körpers stattgefunden haben.

Von mir auf jede andere meiner Schwestern zu schliessen, ist unsomehr berechtigt, als es sich nicht darum handeln kann, dass jede Andere in der gleichen Zeit auch das gleiche leisten wird und muss, als ich, dass aber der sanitäre Erfolg relativ derselbe sein muss, — wenn anders nicht organische Leiden vorhanden sind, — wird mir Niemand ernstlich abstreiten können.

Ich muss hier gleich, obwohl die Besprechung der ästhetischen Frage einer besonderen Berücksichtigung bedarf, diesen Punkt vorweg streifen. Zweifellos ist die Zurückhaltung, welche das weibliche Geschlecht noch immer gegen den Radfahrart beobachtet, eine berechtigte, gehen wir aber den Ursachen dieser Zurückhaltung nach, so ergiebt sich ein Motiv, welches mehr still gefühlt, als laut ausgesprochen wird: es ist das einigermaßen beängstigende Gefühl, unter einer Anzahl Herren häufig nur die einzige Dame zu sein, während doch wiederum das Alleinfahren eines erhöhten Reizes entbehrt. Tragen wir aber an dieser Thatsache

nicht selbst die Schuld? Wer könnte und wollte etwas einwenden, wenn sportlustige Anfängerinnen zunächst unter sich allein üben, höchstens nur einen, sie belehrenden und beschützenden Herrn erwählen? Sehr bald würde dieses Beispiel Nachahmung finden und endlich würde die Zahl der Radlerinnen so weit anwachsen, dass eine, sagen wir „gemischte“ Ausfahrt keineswegs ein auffallendes



Das Einzel-Kunstoffahren.

Wir haben in unserer letzten Nummer als ganz besonders für Vereine die Uebung des Reigenfahrens in den Wintermonaten empfohlen. Für einzelne Fahrer und für Gruppen bietet sich das Kunstfahren als eine geeignete Beschäftigung dar, da dasselbe auch da, wo Mangel an Platz für Reigenfahren sich zeigt, gepflegt werden kann. Wir wollen heute lediglich das Einzelkunstfahren behandeln, und in weiteren Artikeln dann das Gruppen-Fahren und Pyramiden-Stellung.

Gerade so wie für einen guten Touren- oder Rennfahrer eine besonders günstige Veranlagung gehört, so erfordert das Kunstfahren, wenn gute Leistungen zu Stande kommen sollen, einen besonders guten Willen und eine eiserne Geduld. Wer jedoch Lust und Liebe zur Ausübung des Kunstfahrens hat, lasse sich nicht abhalten, dasselbe zu erlernen; auch wenn die Leistungen nicht nach Erwartung ausfallen sollten, so bieten die Uebungen immerhin Gelegenheit, die Maschine vollständig beherrschen zu lernen, was ja in vielen Fällen dem Fahrer von Vortheil sein wird. Als besonderes Hilfsmittel



Uebergewicht der Herren aufzuweisen brauchte Ich schliesse für heute, nachdem ich zunächst die sanitäre Frage des Radsports, als die weitaus wichtigste, vorangestellt und kurz beleuchtet habe, meine Betrachtungen und werde in einem weiteren Artikel auf die ästhetische Frage, sowie auf die verschiedenen Arten des Radsports näher eingehen.



zur Erlernung des Kunstfahrens eignet sich das durch Th. Weber, Leipzig, Nürnbergerstrasse 29 zu beziehende Werkchen: „Leidfaden für das Kunstfahren“, von Rob. Höfer, Preis 4 Mark, das über 60 Illustrationen enthält.

Zur Ausübung des Kunstfahrens wähle man einen Raum der thunlichst keinen glatten Fussboden hat und der frei von Säulen ist. Als Fahr-Anzug eignet sich am besten ein vollständiger Tricot-Anzug, dessen Beinkleider mit Füssen versehen sind, zu welchem als Verbindung mit dem Leibtricot ein Gürtel dient. Schuhe sollen möglichst von weichem Stoffe und mit Gummisohlen versehen sein.

Die zu benutzende Maschine soll fest gebaut, mit kräftigen Speichen versehen sein, darf jedoch nicht plump erscheinen. Die Lenkstange leicht abnehmbar und Doppel-Auftritt. Die Steuerung muss völliges Querdrehen gestatten, die Räder sollen Kugellager und Conuspedale haben, die Maschine nehme man möglichst ganz vernickelt.

Die Grösse der Maschine muss für den Fahrer bequem sein, und zwar kann sie etwa 4 eng. Zoll niedriger als die Tourenmaschine des Fahrers sein.

Man übe nicht zu lange, damit nicht Ermüdung und Abspannung erfolgt. Auch wechsele man öfters mit den zu lernenden Uebungen. Bei Beachtung aller dieser Erfordernisse wird bei einiger Geschicklichkeit des Fahrers, ein gutes Resultat nicht ausbleiben. Jedenfalls kann das Erlernen

des Kunstfahrens Jedem, der etwas Talent und Lust und Liebe dazu besitzt, sowie über geeigneten Raum und freie Zeit verfügt, nur angerathen werden.

Die beistehenden 2 Abbildungen sind aus „Höfer's Leitfaden für das Kunstfahren“ entnommen.

Th. W.

Mit dem Dreirad nach Italien.

Alle diejenigen, die beabsichtigen, in diesem Jahre eine grössere Radreise zu unternehmen, haben wohl in den meisten Fällen ihren Entschluss gefasst, wenn vielleicht auch eine Anzahl dieser Reiselustigen ein bestimmtes Ziel noch nicht gewählt hat. Den letzteren einerseits gilt die schon von uns im Jahre 1888 gefahrene Tour nach Italien, aus deren Beschreibung in denselben die Lust erweckt werden soll, das schöne Land mit dem Rade zu durchfahren, andererseits aber soll diese Beschreibung allen denen Anhaltspunkte bieten, die sich Italien als Reiseziel bereits gesteckt haben. Wir wollen zunächst, bevor wir die Reise antreten, bemerken, dass es nicht rathsam ist, eine Radreise von dieser Ausdehnung in grösserer Gesellschaft zu unternehmen, am geeignetsten ist es, die Reise in Partien von 2 höchstens 3 Fahrern zu unternehmen. Man vermeide jedes überflüssige Gepäck, und richte es so ein, dass alles, was man benöthigt auf dem Rade leicht untergebracht werden kann, alle übrigen Scheerereien, wie Koffer nachsenden und Postpakete sind vom Uebel. Etwa dringend nöthige Wäschestücke ist man stets in der Lage unterwegs kaufen zu können, auch kann man in grösseren Orten schnell waschen lassen. Man verhüte auch, die Tour, wie sie hier beschrieben wird, etwa umgekehrt machen zu wollen, denn dieselbe würde dann weit mehr Schwierigkeiten und viel weniger Genüsse bieten. Zunächst achte man auf den schon, 1650 von Philander von Sittenwald auf das Reisen gedichteten Spruch, der heute noch wie damals gilt, er heisst:

Wer reisen will,
Der schweig fein still,
Geh' steten Schritt,
Nehm' nicht viel mit,
Tret an am frühen Morgen
Und lasse heim die Sorgen.

Wenn in einem Falle dieser Dichterspruch zu beherzigen ist, so ist es auf dieser Reise nach Italien, die so viel des Reizvollen bietet, die aber auch Verstand verlangt, all das zu verstehen und zu begreifen, was sie alles Lohnendes dem Touristen erzeugt.

Unsere Reisetour soll in grossen Zügen umfassen, die Linie Leipzig bezügl. Frankfurt a/M.—Bodensee—Chur—Lecco—Bergamo—Venedig—Triest—Wien.

Das Wetter in unserem deutschen Reiche war seit vielen Wochen sehr regnerisch, so dass man es als ein gewagtes Unternehmen ansehen musste, eine Reise zu Rade anzutreten.

Nichtsdestoweniger fand das Zusammentreffen von nur zwei Sportgenossen, beide mit Dreirädern, am 21. Juli Abends 6 Uhr in Crailsheim (Württemberg) statt, von wo die gemeinsame Reise nach Italien ihren Anfang nehmen sollte.

Beide Dreiräder bargen unter dem Sattel die Reisetasche, an der Lenkstange befanden sich 2 kleine Gepäckträger die den Regenmantel aufnahmen, die Dreiräder waren mit doppelter Bremse versehen, auch die Hundepeitsche fehlte nicht. Nach eingenommener Stärkung in Crailsheim wurde noch bis Ellwangen gefahren, das bei sehr schlechtem Wetter um 8 $\frac{1}{2}$ Uhr Abends erreicht ward.

Nachdem unsere Räder des anderen Morgens, es war Sonntag, gereinigt und geölt waren, ging es zunächst über Wasseralfingen, mit bedeutendem Kgl. Eisenhüttenwerk mit Eisengiesserei und Walzwerk, dann durch das schöne Städtchen Aalen, mit seinen grossen Fabriken von Tuch und Wollwaaren, Gerberei, Draht und Eisenwerk u. s. w. in Oberkochen wurde gefrühstückt, was auch gerade mit dem niedergehenden Regen passte, Königsbronn und Schnaitheim passierend, gelangten wir nach Heidenheim, ein hübsches Städtchen, woselbst die Zeit des Mittagessens zu einer bereits nöthigen Reparatur, verwandt wurde.

Die anhaltend schlechte Witterung nöthigte uns, die kurze Strecke nach Ulm die Eisenbahn zu benutzen, sodass gegen Abend wir in Ulm eintrafen, erwartet von lieben Sportcollegen, in deren Gesellschaft wir den Abend gemüthlich verbrachten, umsomehr, als das Wetter sich inzwischen prachtvoll aufgeheitert hatte, was uns neuen Muth zu unserer Reise verlieh.

Fortsetzung folgt.

Ein Vorschlag.

Diesen Sommer kehrte ich eines Sonntags Abends auf dem Tandem, also in Gesellschaft, von einem grösseren Ausfluge zurück; es dunkelte bereits, als wir die Strasse durch den sehr belebten Vorort fuhren; die Strassenlaternen waren aber noch nicht angebrannt und da wir nur noch etwa 5 Minuten zu fahren hatten, brannte ich auch noch nicht an, nur fuhren wir mit sehr mässigem Tempo und doppelt vorsichtig.

Als wir in bester Fahrt, streng rechts auf der mit Bäumen eingefassten und mit ziemlich tiefen Chausse-Graben versehenen Strasse dahinfuhren, kam uns auf der anderen Fahrstrasse eine einspännige Kutsche entgegen. Wir waren nur wenig noch davon entfernt, als auf einmal der Kutscher, ohne einen Gehruf oder anderes Signal, und ohne uns erst vorüberzulassen, ganz unerwartet quer über die Strasse auf eine Thoreinfahrt auf unsere Seite zulenkte; nur noch Secunden, dann fuhren wir dem quer über unseren Fahrweg gehenden Pferde direct unter den Bauch.

Mir blieb nichts übrig, als blitzschnell links abzulenken und um nicht in den Graben zu fahren, auf einen Chausse-Baum zuzufahren, an dem wir dann auch, obwohl wir nur eine mässige Fahrgeschwindigkeit hatten, mit ziemlichem Krach anprallten.

Der Kutscher schlug eine höhnische Lache auf — er hatte also entschieden mit Absicht gehandelt; — während aber sonst das Publikum bei solchen Gelegenheiten einstimmt, wäre es diesmal bald anders gekommen, denn einige Männer aus der sich rasch ansammelnden Menge, die jedenfalls auch den Eindruck bekommen hatten, dass wir recht frevelhaft einer ziemlichen Gefahr ausgesetzt worden waren, nahmen für uns Partei und hätten den Kutscher am liebsten durchgewalkt, es fuchtelten schon einige Stöcke recht bedenklich in der Luft herum, wenn der Rüpel nicht schleunigst verschwunden und das Hausthor schnell hinter ihm geschlossen worden wäre.

War ich allein, so wäre es anders gekommen; in Frauengesellschaft kann man aber nicht wohl eine Keilerei anfangen, so war ich denn froh, dass ich mit meiner Fahrgeossin heiler Haut davon gekommen; wir stiegen ab, denn vom Weiterfahren war keine Rede; das Vorderrad schlug die schönste Hutkrempe, die Gabel war total verbogen, die Lenkung desgleichen; ich hatte Noth, das Fahrzeug bis Zuhause zu schieben. Endresultat: ein tüchtiger Schreck und eine Reparaturrechnung von circa zwanzig Mark.

Jedes Schiedsgericht von sachverständigen Radfahrern würde mich in vorliegendem Fall von jeglicher Schuld freigesprochen haben; auch der Kutscher wäre bei einer Anzeige sicher vom Gerichte verdonnert worden, wenn wir Zeugen aufgeschrieben hätten; aber wer hat Lust, bei Advoca-

ten und vor Gericht Stunden um Stunden zu opfern, die man im Geschäfte nothwendiger braucht?

Als ich mir hinterher die Sache überlegte, fiel mir bei, dass es anderen Radfahrern gewiss auch, und vielleicht noch öfter wie mir, ebenso schon gegangen sein werde, und dass es doch eine schöne Sache wäre, wenn man seine theure Maschine gegen unverschuldete Schäden und Reparaturkosten versichern könnte.

Ist jetzt jeder Abonnent einer Radfahrerzeitung gegen Unfälle versichert, warum soll nicht auch das Rad oder vielmehr der Radfahrer gegen unverschuldete Auslagen versichert werden können?

Es braucht dazu, meiner Meinung, gar nicht der Gründung einer grossartigen Assecuranzgesellschaft; wenn nicht eine Radfahrerzeitung, um den anderen eine Nasenlänge voranzukommen, die Idee aufgreift, so genügt es, dass alle Mitglieder des sächsischen Radfahrerbundes zu einer solchen gegenseitigen Versicherung zusammentreten. Es ist dann nur noch in jedem Bezirke die Bildung eines Schiedsgerichtes nöthig (die Vereinsvorstände), welches darüber zu entscheiden hat, ob der Schaden, oder wieviel davon unverschuldet ist und es würde dann halb- oder ganzjährig oder in anderen Terminen, gleichzeitig mit dem Mitgliederbeitrage derjenige Beitrag von den Mitgliedern eingehoben werden, welcher auf jedes, der Versicherung angehörige Mitglied zur Deckung der vorgekommenen Schäden entfällt, nach dem Grundsatz: „Einer für Alle, Alle für Einen“.

Weiter liesse sich von dieser Versicherungsgesellschaft auch Abkommen mit bewährten, Reparaturwerkstätten über extra mässige Preise gegen Zuweisung aller vorkommenden Reparaturen treffen. Ueber diese kann sehr wohl im Voraus ein specieller Tarif der verschiedenen vorkommenden Einzelfälle aufgestellt werden. Um unparteiisch zu sein, wäre darüber eine Concurrenz auszuschreiben, die sicher zu sehr billigen Preisen führen würde; die Qualität der Reparaturen könnte unter Bundes-Controle, wenigstens in streitigen Fällen, gestellt werden. —

Ueber die Bedingungen, unter denen ein Unfall als unverschuldet anzusehen ist, müssten natürlich Normen festgesetzt werden, welche durch die Erfahrung immer specieller sich gestalten würden, über diese werden solche, welche viel fahren, besser Bescheid wissen, wie ich.

Nun könnte man einwenden, dass durch eine solche Einrichtung, wenn Schäden nicht aus der Tasche des Fahrers gehen, ein tolles Fahren losgehen wird. Ich bin grade der gegentheiligen Meinung.

Eine solche Einrichtung würde im Gegentheil zum vorsichtigen Fahren viel beitragen. Das mag sonderbar klingen und auf den ersten Blick wie ein Widerspruch aussehen, denn jetzt bekommt

man bei einem Unfall jedenfalls nichts vergütet, also müsste man eigentlich auf jeden Fall vorsichtiger sein, als wenn man Aussicht auf eine Vergütung hat.

Es wird aber anders kommen, nur unverschuldete Fälle werden vergütet; sobald dies fest steht, wird jeder Fahrer stets denken: Halt, Vorsicht,

sonst bekommst du nichts, wenn du Schuld bist.

Es riskirt doch auch jetzt Niemand bloß deswegen leichter seine Knochen, weil man 2 $\frac{1}{2}$ Mark bekommt, wenn man sie bricht, obwohl man bei dieser Versicherung nicht einmal seine Schuldlosigkeit nachzuweisen hat.

Geschichtliche Rückblicke, Ziele und Aufgaben des S. R. B.

Als am 10. Oktober 1891 jene verdienstvollen Gründer zusammentraten, deren Namen in der Geschichte des S. R. B. rühmlich fortleben werden, da stand wohl allen klar vor der Seele, welche schwere Aufgabe sie sich gestellt, welche grosse Verantwortung sie zu übernehmen hatten. Muss schon jede Vereinigung, welche auf die grosse numerische Zahl ihrer Anhänger abzielt, ja nur in ihrer Grösse leben und gedeihen kann, ausserordentliche Schwierigkeiten überwinden, wieviel mehr eine solche, welcher von vornherein die Nothwendigkeit erwächst, mit Gegnern ihrer Sache rechnen zu müssen. In die letztere Nothwendigkeit sahen sich unsere Gründer versetzt, als die Entstehung des S. R. B. zur That wurde, zum ersten mal der eigens erwählte Begrüssungsruf: „Sachsen Heil“ erklang.

Würde der S. R. B. keine Gegner gehabt haben, würden Angriff und Abwehr weniger heftig, die Grenzen der regelrechten Kampfweise so hüben als drüben weniger weit überschritten worden sein; wer kann sagen, ob das kleine Häuflein Sportsgegnossen die Träume der Zukunft so schnell erfüllt gesehen haben würde! Unsere Absicht soll und kann es nicht sein, die Blessuren des Kampfes noch einmal auf ehrlichen Hieb und Stich zu prüfen, begnügt sich doch der S. R. B. damit, dass seine Gegner — sollten deren noch vorhanden sein — mangels eines, der gemeinsamen Sache am besten dienenden reinen Friedens, den völkerrechtlichen, will heissen: sportlichen Waffenstillstand anerkennen, dass die feindlichen Lager feste Positionen beziehen. In seiner unabhängigen, nunmehr wohlbefestigten Stellung, sowie in der völligen Freiheit seiner Aktion erblickt der S. R. B. die unerlässlichen Bedingungen seines Gedeihens, es ist darum die unentwegte Verfolgung dieses Ziels mit zwingender Nothwendigkeit gefordert, soll unsere schöne vaterländische Vereinigung auch in Zukunft ihre gewährleistete Existenz männiglich behaupten.

Nach diesem geschichtlichen Rückblick sei eine comentierte Besprechung der hauptsächlichsten statutarischen Bestimmungen, bez. eine kurze Beleuchtung der Aufgaben des Bundes gestattet. § 4

der Satzungen schliesst mit der „Verbreitung des Radfahrersports in Sachsen.“ In diesem Schlusssatze liegt eine Fülle von Aufgaben, an deren Lösung jedes Bundesmitglied mitarbeiten kann und soll. Fragen wir, wie dies geschehen muss, so lautet die Antwort: durch nachahmenswerthes Auftreten des Einzelnen, durch sportliche und gesellschaftliche Thätigkeit des Ganzen. Mit dem stolzen Bewusstsein, einer grossen vaterländischen Sports-Corporation anzugehören, soll der Fahrer die grüngesternte Mütze tragen, soll ihr Sympatien und Achtung zu verschaffen suchen, wo immer sein Rad die Furchen zieht, die Bezirke und Clubs aber sollen im kleinen geschlossenen Ganzen regsam sein, in ihren sportlichen Darbietungen anfeuernd, in ihrem geselligen und gesellschaftlichen Auftreten sympatierweckend wirken.

Vor allem mögen sich an Plätzen wo selbst nur einzelne Mitglieder vorhanden sind, auch diese wenigen aneinanderschliessen und durch kameradschaftliches Zusammenhalten (gemeinsame Ausfahrten etc.) den Grund zu einem Club legen. Gar bald wird sich die Zahl erweitern und aus kleinen Anfängen wird eine Vereinigung entstehen, aus welcher Ernst, Frohsinn und Geselligkeit leuchtet und goldene Früchte des Sports erwachsen. Nur eine schuldige Anerkennung hat der Bund gezollt, als er seinen Jahrestag in der kleinen Stadt Penig abhielt, lebt und wirkt doch dort ein Verein, der zum hellleuchtenden Beispiel für viele wird. Wie es eine Ehre für jeden Peniger Radfahrer sein muss, diesem rührigen Sportverein anzugehören, so könnte und müsste es aller Orten sein. Dann würde der Bund in jeder Sachsenstadt seine begeisterten Anhänger haben, dann würde dem herrlichen Ziele, eine grosse nationale Sportverbrüderung zu schaffen, mit fliegenden Fahnen entgegengeeilt werden können.

Mit der Pflege des Radfahrersports geht auch die Förderung der Fahrradindustrie Hand in Hand, auch diese Pflege gehört zu den Aufgaben und Zielen des Bundes. Nicht, dass der Einzelne verpflichtet sein soll, die heimischen Produkte unter allen Umständen zu bevorzugen, den erfinderischen Geist

des, in seiner Industrie weltbekanntem, Sachsenvolkes aber zu ermutigen und anzuregen, ist eine grosse und dankbare Aufgabe. Wie der Engländer triumphierend auf die Erzeugnisse seines Landes blickt, so soll auch der Deutsche und speziell der sächsische Sportsmann dazu beitragen, dass die heimische Industrie angefeuert wird, in den Weltkampf um Erfindung und Verbesserung des Fahrrades freudig einzutreten.

Der § 4 spricht weiter von der Pflege des

Renn-Touren- und Kunstfahrens, Abhaltung nationaler und internationaler Konkurrenzen u. s. w.

Die Verfolgung dieser Ziele umfasst ein so grosses Feld der Thätigkeit und beansprucht in der Zergliederung der einzelnen Materien eine so erschöpfende Besprechung, dass wir es uns versagen müssen, heute darauf einzugehen. Wir werden in einem nächsten Artikel dieses grosse Gebiet näher berühren.

Goldene Speichen.

Novelette von A. L.

Von der nahen Thurmuhur schlug die sechste Abendstunde. Instinktiv beflügelten sich die Schritte eines, im Dunkel des Parkes wandelnden Paares.

„Warum mahntest Du nicht schon längst zur Eile?“ sagte eine junge Dame, deren dunkle Kleidung und die sorgsame Umhüllung des lieb-reizenden Köpfchens die Absicht verrieten, unerkant zu bleiben, „Du weisst, wie vorsichtig ich sein muss!“ — „Wüsste ich nur, mein Herzenslieb, warum es mir gerade heute so schwer wird, Dich von mir lassen zu müssen“ erwiderte ein junger, hochaufgeschossener und auffallend schöner Mann, der mit diesen Worten das zarte Händchen seiner Begleiterin fester umschloss, „wenn es ein Vorempfinden giebt, wenn Träume Wahrheit werden können, dann wird der Kampf um unsere Liebe härter sein, als wir denken.“

Schon leuchteten die verrätherischen Laternen der nahen Strasse, als der junge Mann plötzlich seinen Schritt hemmte. Das willig sich neigende Köpfchen an seine Brust legend und die zarte Gestalt fest an sich pressend, zog er den verhüllenden Schleier von dem rosigen Gesichtchen und nun strömten in einem letzten brennenden Kusse alle Wonnen ihres Empfindens, die ganze Seligkeit ihrer reinen Liebe zusammen. Es war ein Kuss, der in seiner stummen Gefühlssprache den Schwur ewiger Treue aufs neue besiegeln sollte. Die thränenumflorten Augen schmerzlich in die seinen senkend, flüsterte sie: „warum machst Du mir das Herz so bange, Herbert, meinst Du, dass mir der aufgezwungene Kampf zu schwer werden wird? um Dich erdulde ich Alles, ich lebe und athme ja nur durch Dich, durch Deine Liebe, also lass uns hoffen!“ —

Hoffen! Du hast recht, Marietta, ich will nicht thöricht sein, wer ist reicher als ich?“

Mit diesen Worten drückte er die Geliebte noch einmal leidenschaftlich an sich, dann eilten Beide der Strasse zu, um an der nächsten Kreuzung mit dem letzten verstohlenen Händedruck auseinander zu gehen.

Herbert Nestler war der Sohn des städtischen

Kassen-Rendanten. Die bescheidenen Verhältnisse gesatteten den Eltern nicht, grössere Mittel an die Erziehung ihrer Kinder zu wenden und so musste Herbert, entgegen seinem Drange zum Studium, die kaufmännische Laufbahn betreten. Schon frühzeitig zeigte die ausserordentliche Geschmeidigkeit seines Körpers eine hervorragende Begabung für turnerische Leistungen und der Schulsitzname „der Gymnastiker“ war ein, wenn auch von Herbert ungerne gehörter, so doch treffender. Mit den Jahren bildete sich bei dem verwegenen Turner eine steigende Neigung für den Radsport heraus, doch stiess diese Neigung auf den heftigsten Widerstand, da Vater Nestler, als eingefleischter Bureaumensch diesen Sport aus dem Grunde seiner Seele hasste. Was blieb Herbert übrig, als seinem Drange heimlich zu fröhnen, um dem abgöttisch verehrten Vater nicht wehe zu thun? Mehrerer Jahre hatte es bedurft, bis aus den anfänglich bescheidenen Gehaltsüberschüssen ein eigenes Rad zusammengespart werden konnte. Durch Bestechung des Kastellans der Turnhalle fand die „verbotene“ Maschine in der Letzteren einen Aufbewahrungsort und wenn der Tag graute, tummelte Herbert sein geliebtes Stahlross in den weiten Räumen der Halle. Nur auf den geschlossenen Raum angewiesen, steigerte sich seine Leidenschaft für das Kunstfahren, spielend überwand sein turnerisches Geschick die bei grösseren Sportfesten abgelauchten Tries der Künstler dieses Fachs, immer waghalsiger wurden seine Uebungen und bald überstiegen seine Leistungen das Mass alles Dagewesenen. Wenn Herbert die durch fabelhafte Reklamen verherrlichten Leistungen berühmter Meisterschaften beobachtete, so konnte man um seine Lippen ein dämonisches Lächeln spielen sehen, das, in Worte ausgedrückt, lauten würde: „Prahlscham du, was ist deine Kunst gegen die meinige?“. An den Gelderwerb dieser Künstler hatte Herbert nie gedacht, der Stolz auf seine eigenen Leistungen und das Bewusstsein seines Könnens waren es, welche ihn alle kunstsportlichen Schaustellungen mit stillem Neid und unterdrücktem

Groll beobachten liessen. Noch bereitete ihm die Nothwendigkeit, seine Kunst vor der Welt, vielleicht für immer, verbergen zu müssen, keinen ernstlichen Kummer, als aber sein Herz dem Gott Amor verfallen war und die stille Liebe zu Marietta Arendt erwiedert wurde und zu hellen Flammen aufloderte, da thürmten sich neue Dämme vor seiner Seele auf. Consistorialrath Arendt hatte für sein, von der Natur in verschwenderischer Weise ausgestattetes, mit allem Zauber jugendlichen Liebreizes umstrahltes Kind stille Pläne. In seinem Adjunctus, dem Sohne eines Universitätsfreundes, welcher durch seine hervorragende Gabe als Kanzelredner eine glänzende Zukunft verhieß, erblickte Arendt den künftigen Schwiegersohn und nur zu bald musste Marietta einsehen, wie hoffnungslos ihre Liebe zu dem viel schöneren, im Rang und Ansehen aber minder begünstigten, Herbert sein würde.

Die Stellung, welche Herbert im Hause seines Lehrprinzipals nach und nach errungen hatte, war wohl eine vertrauenswürdige, aber keinesfalls gut dotirte und die Aussicht, gelegentlich in den über-

seeischen Filialen des Geschäfts eine besser bezahlte Position zu finden, konnte den Ausblick in die Zukunft umsoweniger beleben, als der Abschied von der Heimath und von Derjenigen, die seine ganze Seele erfüllte, dazu beitragen mussten, das, unter dem Zauber der Liebe, erbaute Kartenhaus unbarmherzig umzureissen. Widerstand von allen Seiten, Hoffnungslosigkeit für immer, das waren die Perspektiven, die vor seinen Augen lagen, seine Schaffensfreudigkeit lähmten und den sonst lebensfrohen jungen Mann ernst und schweigsam machten. Es kam dazu, dass sein Vater seit gestern auffallend verstört und zerstreuter schien, eine Wahrnehmung, die die sonst gleichmässig behäbige Stimmung in der Familie schmerzlich beeinflusste. In dieser seelischen Verfassung betrat Herbert das elterliche Haus. Schon auf der Treppe glaubte er, ein heftiges Schluchzen zu vernehmen und im nächsten Augenblicke lag die laut weinende Mutter an seinem Halse.

(Fortsetzung folgt.)

Ein internationaler Verband.

Die Bemühungen, einen internationalen Verband aller bestehenden Radfahrer-Vereinigungen zu begründen, datiren schon seit längerer Zeit, erst neuerdings aber scheint man dem Gedanken allseitig näher getreten zu sein. Wir wollen nun zur Prüfung der gemachten Vorschläge zur Gründung eines Weltbundes eingehen, und entnehmen diesen Vorschlägen unter:

a. „Ein internationaler Verband der anerkannten Radfahrer-Vereinigungen soll einzig und allein für das Ausfechten der Amateur-Weltmeisterschaften gegründet werden. Der neue Weltbund soll nicht nur Weltmeisterschaften ausfechten lassen, sondern ausserdem:

1. Weltrecords anerkennen; 2.) Weltmeisterschaften veranstalten von Amateurs und Professionals; 3.) ein internationales Schiedsgericht bilden, welches, bei Berufungen bei internationalen Rennen entscheidet.“

Wir halten auf dem Wege wie sie hier vorgezeichnet sind, eine internationale Vereinigung, Schiedsgerichte, nicht für durchführbar. Die Schwierigkeiten, die sich in der Verzögerung der Korrespondenz zwischen den einzelnen Vereinigungen resp. Schiedsgerichtsmitgliedern in den Weg stellen, sind zu grosse, es würde Jahr und Tag dauern, bevor vielleicht der jeweilige Schiedsspruch, zu denen ja die Betheiligten aller Welttheile ihre Stimmen abzugeben haben, gefällt werden könnte.

Zur Vereinfachung der Geschäfte liesse es sich doch wohl machen, dass je eine der Vereinigungen

die Mitglied des Verbandes ist, abwechselnd alle 3 Jahre den Vorsitz übernimmt, und während dieser Zeit die Geschäfte, Berufungen etc. durch ein ständiges Schiedsgericht dieser Vereinigung regelt. Damit würde jedenfalls viel Zeit gespart, und es wäre nicht die Befürchtung zu hegen, dass ein regelrechter Beschluss über eine Berufung, überhaupt nicht zu Stande kommen kann.

Ferner soll der internationale Verband, wie der Vorschlag lautet, nur aus anerkannten Radfahrer-Vereinigungen bestehen. Nun werfen wir die Frage auf, welche Radfahrer-Vereinigung ist anerkannt und von wem?

Wir glauben, der projektirte internationale Verband sollte sich nicht von vornherein auf einen Standpunkt stellen, der alle die Vereinigungen, die nach der Meinung des internationalen Verbandes, nicht anerkannt sind, veranlassen würde, diese internationale Vereinigung überhaupt nicht als zu Recht bestehend, anzuerkennen. Wie dann, z. B. wenn ein Mitglied einer solchen nicht anerkannten Vereinigung den Weltrecord des internationalen Verbandes schlagen würde? Glaubt denn die internationale Vereinigung, dass dann einfach durch Nichtanerkennung eines solchen Records die Sache aus der Welt geschafft wäre? Würde es für die neue Vereinigung nicht besser sein, sie erleichterte den Beitritt allen Vereinigungen, die ein eigenes Abzeichen führen, und über einen grösseren Landestheil verfügen?

Auch die Veranstaltung von Weltmeisterschaften von Amateurs und Professionals will uns nicht einleuchten, warum denn nicht in diesem Falle

ohne Unterschied beide Gattungen von Radfahrern fahren lassen? Oder will man absolut 3 Records für je eine Weltmeisterschaft schaffen, eine für Herrenfahrer, eine für Berufsfahrer und eine für Fahrer, die einer nicht anerkannten Vereinigung angehören?

Eine Weltmeisterschaft kann unseres Erachtens

überhaupt nur dann als entschieden betrachtet werden, wenn thatsächlich die besten Fahrer jedes Welttheiles gegeneinander konkurriren. Wenn dieser Fall alle 3 Jahre eintritt, so ist das schon sehr viel, wenn nicht, so sollte ein Record überhaupt nicht als Weltrecord aufgeführt werden.

(Fortsetzung folgt.)

Unsere Unfall-Versicherung.

Schon seit vielen Jahren bildet das Unfall-Versicherungswesen der Radfahrer, den Gesprächsstoff in vielen Clubs und Vereinen. Die Unfall-Versicherungs-Gesellschaften verhielten sich diesem neuen Versicherungszweige gegenüber anfangs ziemlich ablehnend, erst die neuere Zeit hat es infolge der wachsenden Concurrenz im Versicherungswesen dazu gebracht, dass die Gesellschaften, zumeist allerdings gegen erhöhte Prämienzahlung, Radfahrer-Versicherungen aufnahmen.

Es liegt in der Natur der Sache, dass eine solche Einzelversicherung nur dem Einzelnen dienlich ist, nicht dem Sport im Allgemeinen, und viele Fälle sind uns zur Kenntniss gekommen, in denen der Auszahlung von Versicherungsprämien Schwierigkeiten entgegengesetzt wurden.

Die Bemühungen unseres Bundes, den Bundesmitgliedern und den Abonnenten unseres Bundesblattes Gelegenheit zu bieten, sich zu dem äusserst niedrigen Preise, Mk. 3.75 pro Jahr gegen Unfall und dessen Folgen versichern zu können, sind gewiss sehr dankbar anzuerkennen, wir hoffen, dass diese Gelegenheit thunlichst von allen Bundes-

mitgliedern benutzt wird, denn es ist die erste Gelegenheit, die jedem Radfahrer geboten ist, sich mit einem kaum nennenswerthen jährlichen Betrage versichern zu können.

Der sächsische Radfahrer-Bund wird in der Lage sein, jedem Versicherten bei einem gehabten Unfall, der den Versicherungsnehmer seiner gewohnten Beschäftigung entzieht, täglich Mk. 2.50 Entschädigung auszahlen zu können.

Sollte aber durch einen schweren Unfall Invalidität eintreten, oder Todesfall, so zahlt der S. R.-B. Mk. 2500, für einen der beiden Fälle.

Wir glauben die dringende Mahnung an alle Mitglieder des S. R.-B. richten zu sollen, die gebotenen so äusserst günstigen Vortheile, wie sie bis jetzt keine andere Vereinigung bietet, nicht unbenutzt zu lassen, es könnte die Zeit der Reue kommen.

Unser Bundeszahlmeister Herr Eugen Serbe in Leipzig, Windmühlenstr. 44, ist jederzeit bereit bezügl. Anmeldungen entgegenzunehmen, und das Weitere zu veranlassen.

Th. W.

Ueber das Hotelwesen.

Das Hotelwesen hat bis jetzt in keiner Vereinigung von Radfahrern diejenige Beachtung gefunden, die dasselbe verdiente, und die ihm entgegen gebracht werden muss, wenn solches für die in Betracht kommenden Touristen, von bleibendem Werthe sein soll. Damit, dass die Hotels eine Preis-Ermässigung den Radfahrern gewähren, damit ist das Hotelwesen noch nicht erledigt. Diejenigen Radfahrer, die öfters dazu kommen, auf ihren Reisen Hotels benutzen zu müssen, werden sämmtlich die Erfahrung gemacht haben, dass sie als Radfahrer schlechter gelegene Zimmer bekommen, als andere Gäste, resp. dass man sie in denjenigen Räumen unterzubringen sucht, die man anderen Fremden nicht gerne anbietet, oder doch nur dann, wenn das Haus besetzt ist. Aber auch in der Behandlung und Verpflegung genießt man weniger die Aufmerksamkeit des Hotelwirthes und dessen Personals, als ein anderer Fremder.

Die Aufgabe unserer Vereinigung sollte es daher sein, unseren Mitgliedern neben der Preisermässigung zugleich auch die Gleichberechtigung mit anderen Fremden zu gewähren, gleichviel ob sie per Rad im Radfahrer-Anzug oder im Gesellschafts-Anzug ihren Aufenthalt im Hotel nehmen.

Wir stehen heute noch auf demselben Prinzip wie vor Jahren, als wir die Einführung eines Rabattsatzes bei allen Bundes-Hotels empfahlen, ohne dass jedoch damals unsere Vorschläge Beachtung gefunden hätten.

Wir erneuern deshalb dieselben nochmals; in unserem Bunde findet sich vielleicht mehr Aufmerksamkeit für Angelegenheiten, die jeden Radfahrer betreffen, und wenn unser Bund das Hotelwesen in der vorgeschlagenen Weise in Sachsen zur Einführung brächte, würde dasselbe zweifellos als Mustereinrichtung gelten können.

Wir schlagen daher vor, den Bundeshotels des

S. R.-B. zur Bedingung zu stellen, dass dieselben jedem Radfahrer, der die Mitgliedskarte des S. R.-B. vorweist, 20⁰/₀ Rabatt auf alle Preise in der Art gewähren, dass in jedem Falle, ob der Gast im Radfahreranzug oder in Civil das Hotel betritt, dieser Rabatt gewährt wird; und soll der Radfahrer, wenn er in Civil reist, nicht erst den Hotelwirth darauf aufmerksam zu machen brauchen, dass er Radfahrer ist, letzterer soll vielmehr berechtigt sein, an der Rechnung die ihm bei seinem Weggange vorgelegt wird, einfach 20⁰/₀ in Abzug zu bringen, gegen Vorzeigung seiner Bundeskarte. Es ist dadurch jedem die Möglichkeit geboten, seinen Verhältnissen entsprechend zu wohnen.

Die Einführung dieses Rabatt-Systems in allen Hotels des S. R.-B. würde unzweifelhaft dem Bunde von unschätzbarem Vortheil sein, und hoffen wir, dass seitens der Bundesmitglieder Meinungsäusserungen hierüber in unserem Blatte erfolgen werden.

Technisches.

Mittheilungen

aus dem Patent-Bureau des Königl. Geheimen Kommissions-Rathes F. C. Glaser in Berlin, SW., Lindenstrasse 80, I.

Vorstehende Firma ertheilt bereitwilligst Abonnenten dieser Zeitung kostenfreie Auskunft über Patentangelegenheiten des In- und Auslandes, sofern zeitraubende Arbeiten hierdurch nicht entstehen.

Anmeldungen

L. 7547. Antriebsvorrichtung für Fahrräder, — Wilh. F. C. Lind in Hamburg, Harvestehude, Parkallee 22. 8. Aug. 92.

S. 6820. Fahrradhändler. — Dr. jur. John Nisson Slater in Lythan, Lancashire England; Vertreter: F. G. Glaser, kgl. Geh. Kommissionsrath, u. L. Glaser, Reg. Bmstr., in Berlin S. W. Lindenstrasse 80. 2. 9. 92.

T. 3455. Aus zwei übereinanderliegenden, den gewölbten Radkranz umgebenden Kautschuk-Umkleidungen bestehenden Radreifen für Fahrräder jeder Art. — Henri Tanche in Brüssel, Rue des Augustins 13; Vertreter: Hugo Pataky u. Wilh. Pataky in Berlin N. W. Luisenstr. 25. 24. Mai 92.

E. 3491. Antriebsvorrichtung für Fahrräder mit gleichzeitig als Treibrad dienendem Steuerrad. — Percival Everitt in London, 47 Cannon Stret; Vertreter: C. Fehlert u. G. Loubier in Berlin N. W. Dorotheenstr. 32. 2. Juni 92.

Briefkasten.

Ein Bundes-Mitglied in Penig. Ihre Anfrage können wir dahin beantworten, dass nur beabsichtigt war, für die Probenummer den farbig gestreiften Umschlag zu benutzen, um die Aufmerksamkeit auf dieselbe zu lenken. Für unsere regelmässig erscheinenden Nummern haben wir die Farbe unseres heutigen Umschlages gewählt.

Eingesandt

Bekanntlich hat Deutschland die noch vor einem Jahrzehnt nur in England gepflegte Fahrradfabrikation inzwischen ebenfalls aufgenommen und mit seiner Gründlichkeit der Ingenieurwissenschaft und Erfahrung im praktischen Maschinenbau und Fahrradsport bald derartige günstige Erfolge zu verzeichnen, dass die

englischen Fahrräder bereits seit einigen Jahren in unserem Lande überflüssig wurden und deutsche Maschinen sogar nach allen Ländern der Erde exportirt werden konnten. Weit grösser ist aber noch der Erfolg, den sich unsere Industrie soeben damit erworben, dass die Frankfurter Firma Heinrich Kleyer ihre Adler-Fahrräder auf der grossen Londoner Fahrrad-Ausstellung, im Mutterlande des modernen Velocipeds, zur Schau brachte und dabei von allen englischen, französischen, belgischen, holländischen etc. Fachschriften das ungetheilte Lob empfing, die schönsten Maschinen, die beste Konstruktion und sorgfältigste Arbeit gebracht zu haben. —

Wenn die Firma Kleyer diesmal auch die erste und noch alleinige war, welche in England Fahrräder ausstellte, so hoffen wir doch, dass im kommenden Jahre zur Ehre und im Interesse Deutschlands sich noch mehrere weitere Fabrikanten mit ähnlichem Erfolge anschliessen. —

Vertreter:

Hermann Kaniss, Wurzen i. Sachsen.

Räthsel-Ecke.

Auflösung des Räthfels in No. 1
I. Jahrg.



- | | | |
|------------|---------------------|-------------|
| Boneshaker | 1. Boneshaker | August Lehr |
| | 2. Obadjah | |
| | 3. Nähmaschine | |
| | 4. Elevationswinkel | |
| | 5. Seelefant | |
| | 6. Heliogabalus | |
| | 7. Ammergau | |
| | 8. Katalog | |
| | 9. Esau | |
| | 10. Ragusa | |

Richtige Lösungen sind eingegangen von Herrn F. H. Schreiber, Leipzig; Herrn Eugen Serbe, Leipzig.

Bei der Verlosung erhielt den ausgesetzten Preis im Werthe von Mk. 10.— Herr Eugen Serbe.

Verlobungs-Anzeige.

Fanny Schürer
August Cölln

Verlobte.

Leipzig, Weihnachten 1892.

An der Schwelle des neuen Jahres überrascht uns die schmerzliche Kunde von dem am 27. d. M. erfolgten Hinscheiden des Herrn

Carl Witter.

Der Ortsverein Plagwitz-Lindenau, verliert an ihm einen liebevollen und regsamen Kameraden, der Bund ein treues Mitglied. Sein Andenken wird in Ehren unter uns fortleben.

Der Bundesvorstand.

Sachsen Heil!

Herzlichen Glückwunsch

allen Sport-Collegen!

August Witzke

Schneidermeister.

Leplaystr. 5.

Leipzig.

DRESDENER FAHRRAD-FABRIK
„KOMET“

SCHLICK & HINKELMANN
DRESDEN.



**A. Meissner
Fahrrad-Fabrik**

Dresden A. Poppitz 16.
empfiehlt
Solid! Elegant! Dauerhaft
u. leichte Fahrräder
Preisliste frei!
Umänderungen ält. Masch. prompt.

Leitfaden für das Saalfahren,

beim Radfahrersport,

von Rob. Höfer

à Mark 3.50 gebd.

Zu beziehen durch

Theophil Weber

Leipzig, Nürnbergerstrasse 29.

Prämirt:
1887 Turin
1889 Cassel
1891 Dresden.



Fabrikant
der Sächs. Radfahrer-Bundes-
Zeichen.

Rich. Diller

Dresden

Fabr.-Cont.: Schulgutstr. 28,
Ecke Terrassenufer.

Musterlager 9. Johannesstrasse 9.
Geöffnet v. 10-12 Uhr

u. „ 4-6 „

Vereinszeichen, Medaillen

Ehrenkreuze

hochelegant und solid zu
billigen Preisen in Prägung,
Emaille und Galvanoplastik.

Firmen-Industrie

Permanent-Plakate aller Art.

Hiemann's Bierhaus

Leipzig

Plagwitzerstrasse 43.

Bier vom Fass grossartig.

Rendezvous der Sportgenossen des S. R. B.

Rathskeller Penig;

Geschäftsstelle des Bezirks Penig (S.-R.-B.)
Vereinslokal des Radfahrer-Vereins Penig.

Rendezvous-Ort der Sports-Welt;

hält seine Lokalitäten durchreisenden sowie
hiesigen Sportgenossen bestens empfohlen.

Gute Küche, bestgepflegte Getränke zu ange-
nehmsten Preisen.

Saal, Gesellschaftszimmer mit Pianino, geräumiges
Restaurant, Veranda.

Mehrere Sportszeitungen und Lektüre.

Wilhelm Schulze,

Mitglied des S.-R.-B. und der „Union“.

Im Verlage von Albin Stein, Leipzig erscheint
im Januar 1893

„Ein kritischer Tag“

Radfahrer-Schwank in 1 Act von Alex Lommer.

Auf diesen am 30. Novbr. erstmalig (im Manuscript)
mit durchschlagenden Erfolge zur Aufführung gelang-
ten Schwank sei schon jetzt aufmerksam gemacht.