

# Radfahrer-Zeitung.

II. Jahrgang.

Amtliches Organ.

Nr. 2.

Verantwortl. Schriftleitung:  
Max Möller, Leipzig  
Elsterstrasse 53.

Herausgeber:  
Sächsischer Radfahrer-Bund.

Geschäftsstelle:  
Theophil Weber, Leipzig  
Nürnbergstrasse 29. I.

## Ziele und Aufgaben des S. R.-B.

### II.

Haben wir unter vorstehender Ueberschrift in dem vorigen Artikel die in § 4 der Bundessatzungen angeführte „Verbreitung des Radfahrersports im Königreich Sachsen“ besprochen, so wollen wir heute auf die weiteren Ziele, welche jener Paragraph ausspricht, näher eingehen und zwar auf die „Pflege des Renn-, Touren- und Kunstfahrens“. Greifen wir aus diesen drei grossen Classen der Ausübung des Sports zunächst das Tourenfahren heraus, da diese Classe hinsichtlich der Verbreitung die weitaus bedeutendste ist, während das Renn- und Kunstfahren Abarten sind, welche nur von einzelnen Wenigen cultivirt werden.

Das Tourenfahren ist sozusagen die Seele des Radfahrersports, in ihm tritt der Sport am bedeutungsvollsten in die Erscheinung des öffentlichen Lebens und deshalb gebührt auch ihm die sorgsamste Pflege und Veredelung. Das Tourenfahren greift tief in die sociale Frage hinein, denn es ist das Schaffungs- und Förderungsmittel der Begegnung, Vereinigung und Verbrüderung der Sportgenossen. Auf der „Tour“ reichen sich freundlich oder freundschaftlich Diejenigen die Hand, welche sonst durch Raum und Zeit von einander getrennt sind, auf der Tour lernt man Kameraden kennen, auch wohl lieb gewinnen, die das Berufsleben sonst für einander scheidet und welche — die menschliche Gesellschaft nach höheren und niederen Classen eingetheilt — theils neben uns, theils über uns, theils unter uns stehen. In diesem durch den Sport herbeigeführten Zusammenfluss der verschiedensten Bildungsclassen der Menschen liegt ein Culturschatz von hochbedeutsamen Werthe, und leider noch viel zu gering wird Seitens der Regierungen und Staatsoberhäupter die Thätigkeit bewerthet, welche den Radfahrersport, im Speciellen das Tourenfahren, an dem Ausgleiche der durch Rassen- und Parteikämpfe sich befindenden menschlichen Gesellschaft entwickelt. Jeder Sportgenosse ist in unseren Augen ein „Kamerad“, gleichviel welcher Vereinigung er angehört, welche Sprache er spricht, welche Berufsstellung er ein-

nimmt, befeissigt er sich nur der edlen Mutter „Sport“, welcher er als Sohn angehört, würdig zu sein.

Der Sport geht in diesen culturfördernden Bestrebungen aber noch weiter, indem er durch Clubs und kleinere oder grössere Verbände alle jene Elemente auch gesellschaftlich zu vereinigen und aneinander zu fesseln versucht, welche sich sonst wohl niemals begegnen oder miteinander verkehren würden und könnten.

Es wird daher einleuchten, dass die wenigen Worte, welche der § 4 unserer Satzungen in sich schliesst, einer so weitgehenden Auslegung bedürfte, dass ungezählte Seiten nicht ausreichen würden, um das zwischen den Zeilen Liegende erschöpfend zu interpretiren.

Auch unsere Aufgabe kann und soll es nicht sein, bei Besprechung des culturellen oder ethischen Werthes des Sports, im Speciellen des Tourenfahrens, in die Breite zu gehen, wir müssen uns begnügen, einen Lichtstreifen nach der socialpolitischen Richtung hin geworfen zu haben und kehren zu dem eigentlichen Zwecke unserer Abhandlung, zu dem Tourenfahren als solchem zurück.

Der Feuereifer vieler Vereinigungen schießt, was zunächst die Abhaltung des Tourenfahrens anbetrifft, wohl zu weit über das Ziel, indem nicht nur zu häufige, sondern auch räumlich und zeitlich zu weit begrenzte Touren angesetzt werden. Zugegeben, dass der junge, „unbeweibte“ Radler denjenigen Sonntag zu den verlorenen zählt, an welchem keine volle Tagesfahrt angesetzt ist, so betrachten wir es als einen taktischen und strategischen Fehler, wenn neben der wünschenswerthen einmaligen wöchentlichen Abendausfahrt jeder Sonntag der ganzen Saison mit Tagestouren belegt und das Erscheinen aller Mitglieder eines grösseren Verbandes zur moralischen Pflicht gemacht wird. Solche Bestimmungen befördern den Tourensport nicht, sie hemmen und schwächen ihn. Es ist grundfalsch, sich mit dem Gedanken zu trösten, dass, wenn an der Sonntagsfahrt auch nur einige

Mitglieder theilnehmen, doch immer dem „Prinzip“ der Ausfahrt Rechnung getragen worden ist.

Mit diesem, wir möchten sagen: gefährlichen Princip wird der Geist der Zusammengehörigkeit bedenklich gelockert, die Touren entkleiden sich ihres Reizes und der Entwicklung und Erstarkung des Verbandes wird der schlechteste Dienst geleistet. Hauptforderniss der Pflege des Tourenfahrens muss daher das Bestreben sein, die Mitglieder nicht zu decentralisiren, vielmehr in weniger zahlreichen, aber stark frequentirten Ausfahrten zusammenzuhalten. Jeden Sonntag eine Vormittagsausfahrt, die eine bequeme Rückkehr bis zum Mittag ermöglicht, und monatlich eine grosse Sonntagsausfahrt ist reichlich genug, nur müsste die letztere so inscenirt werden, dass nicht nur für die Familien der Mitglieder ein theilweiser Naturgenuss dabei abfällt, sondern auch bundespolitischen Zielen Rechnung getragen werden kann.

Auf die verheirateten Mitglieder weniger Rücksicht zu nehmen und der, wenn auch relativ grossen Zahl der jungen unabhängigen Sportsgeossen die weitgehendsten Concessionen bez. der Ausfahrten zu machen, ist schon deshalb ein Fehler, weil es die Ersteren sind, die jeden Verband in seiner Existenz stützen und halten; nicht jedes verheirateten Mannes Sache aber ist es, an dem der Familie und der Erholung bestimmten Sonntage, durch „Abwesenheit“ zu glänzen, noch weniger aber entspricht es dem Geschmacke und den Verhältnissen jedes Familienvaters, an allen Sonntagen der Saison „mit Kind und Kegel“ die Gasthäuser zu frequentiren.

In den Tourenfahrten also weises Mass zu halten und durch weniger zahlreiche, aber praktisch und vernünftig geplante und ausgeführte Excursionen

die Freude am Sport rege zu erhalten, sollte die Hauptbedingung der leitenden Club- und Verbandsvorstände sein.

Wir wollen keine Rückblicke werfen auf die bisherige Beschaffenheit dieser „principiellen“ Sonntags-Tourenfahrten, mögen sich die Theilnehmer selbst fragen, ob es nicht gerade das „zu viel“ gewesen ist, aus welchem das „zu wenig“ entsprang.

Auf eine andere wichtige Frage möchten wir noch hinweisen und sie berührt lediglich die am Sitz der grossen Städte (Dresden, Leipzig, Chemnitz etc.) befindlichen Bezirke.

Es ist kein bescheidener und rücksichtsvoller Zug der grossstädtischen Sportsgeossen, wenn sie jeden Sonntag zu Ausfahrten festlegen, ohne auch der Sportskameraden kleinerer Städte zu gedenken. Haben die Kameraden an kleinen Plätzen nicht auch, ja noch mehr den Wunsch und das Bedürfniss, eine Ausfahrt nach einer grossen Stadt zu machen? Sollte es nicht eine Pflicht kameradschaftlicher Courtoisie sein, mehrere Sonntage der Saison frei zu halten, event. rechtzeitig bekannt zu geben, für den Besuch befreundeter auswärtiger Verbände?

Sicher würde ein solcher Beschluss freudigen Wiederhall finden in den Herzen der auswärtigen Mitglieder und gern würden sie die von den „Grossstädtern“ bezeichneten Sonntage benutzen, um dahin zu radeln, wo man neben den Reizen der Natur auch einmal „Grossstadtluft“ athmen kann.

Wir schliessen mit diesen wohlgemeinten Winken und Hinweisen und werden uns im nächsten Artikel mit den Bestrebungen zur Förderung des Renn- und Kunstfahrens bez. mit dem Wesen der Letzteren eingehend beschäftigen.

## Weltrunde.

**Zimmermann**, der bekannte amerikanische Radfahrer, wird kommende Saison wiederum nach England kommen um dort seine Meisterschaftstitel über 1 und 5 Meilen zu vertheidigen, und um die Meisterschaft über 25 Meilen zu gewinnen, welche er bekanntlich vergangenes Jahr nicht errang.

Ein Radfahrer auf 133 Einwohner schätzt man in Frankreich, soviel giebt es auch annähernd in unserem Leipzig.

Die **National Show** die im Januar in England stattfindet hat gute Aussichten. Für 1469 Fahrräder war Platz verlangt, mangels an solchem mussten 276 Räder zurückgewiesen werden.

Auch **Bulgarien** hat seit Jan. d. Jahres seine militärischen Radfahrer. Jede der 6 Infanterie-Divisionen zählt eine Sektion Radfahrer mit je einem Unteroffizier und 8 Mann.

Das **1000-Kilometerfahren** auf bedeckter Rennbahn findet nunmehr bestimmt am nächsten 24. Februar zwischen Corre und Terront im Winterpalais zu Paris statt.

Der älteste englische Radfahrer zählt bereits 83 Jahre. Die jüngste Radfahrerinnen Englands ist dessen Tochter mit 5 Jahren.

**30 000 Damen-Fahrräder** sind in den Vereinigten Staaten von Amerika in Benutzung.

— Das **Fahrrad** schreibt die „Berl. Börsen-Zeit.“ ist jetzt wohl in allen Armeen offiziell als Beförderungsmittel eingeführt worden. Man hat bislang nur Werth auf die grösstmögliche Leichtigkeit und Schnelligkeit der Fahrräder gelegt, weil man die Radfahrer hauptsächlich im Meldedienst verwenden wollte. Man suchte sie aber auch dazu zu benutzen, einen raschen Ersatz von Munition herbeizuführen, indem die Radfahrer die Verbindung zwischen den kämpfenden Linien und den Munitionsstaffeln bilden sollten. Um die Patronen herzuschaffen, genügten die bisherigen Fahrräder indessen nicht, da sie zu leicht gebaut und nur auf guten Wegen zu benutzen sind. Der Englische Oberst Howard Vincent hat nun ein starkes, durch zwei Mann zu bewegendes Fahrrad konstruirt, das eine Last von 300 Kilogramm

trägt und sich zum Transport von Munition oder auch von Mannschaften eignet, sofern erträgliche Wege vorhanden sind. Bei einer Felddienstübung auf Wimbledon, Sammon, unweit London, wurde die Munition den Mannschaften in völlig befriedigender Weise zugeführt und vertheilt, obgleich der Weg für eine lange Strecke verhältnissmässig steil war. Auch querfeldein liess sich das Fahrrad eine Strecke weit ohne Mühe bewegen. An Stelle von Munition kann es auch fünf Soldaten mit Ausrüstung tragen. Es lässt sich nicht verkennen, dass ein solches Fahrrad als Transportmittel in Gegenden, welche ein gutes Wegenetz haben, vortreffliche Dienste leisten kann. Immerhin bleiben aber die Leistungen solcher Maschinen von der Bodengestaltung abhängig, welcher Umstand ihre Kriegsbrauchbarkeit in hohem Masse beschränkt.

**Eine Andalusierin wird gesucht.** Vor einigen Tagen ging die Nachricht durch die Presse, dass sich in Granada gegenwärtig ein halbverrückter, rasend verliebter Engländer aufhalte, der schon seit drei Jahren den Spuren eines andalusischen Mädchen folge, dessen Bekanntschaft er im Jahre 1889 während der Pariser Weltausstellung gemacht, und das er seit jener Zeit nicht wieder gesehen habe. Dem Madrider Imparcial hat nun der Bericht über diese romantische Liebesaffaire eine solche Fluth von Zuschriften aus ganz Spanien eingetragen, dass die Redaktion des Blattes ganz resignirt gesteht, sie habe sich eigens für die schöne Andalusierin einen neuen, grossen Papierkorb anschaffen müssen. Eine Jungfrau aus Cordoba verlangt dringend Auskunft über die besonderen Kennzeichen des verliebten Unterthanen der Königin Victoria. Eine Frau L. von C. aus Valencia versichert hoch und heilig, dass sie die Pariser Ausstellung besucht und dort einen Engländer kennen gelernt habe: „Es wäre für mich sehr traurig“ — so fügt sie hinzu — „mein geliebtes Vaterland zu verlassen und nach dem kalten nebligen England zu gehen, doch werde ich nicht zögern, ihm zu folgen“. Eine Frau I. von H. will wissen, ob der Engländer katholisch, protestantisch oder Jude sei. Ein Heirathsvermittler bringt sein wohllassortirtes Lager von schönen Andalusierinnen in freundliche Erinnerung ein anderer fragt, ob der Sohn Albions zur Noth nicht auch mit einer schon seit vielen Jahren in Spanien lebenden Chilenin, die man kaum noch von einer Andalusierin unterscheiden könne, vorlieb nehmen würde

u. s. w. Unterdes fährt der Engländer, verliebter und betrübter als je, auf seinem Zweirad kreuz und quer durch Andalusien, gleich dem sinnreichen Hidalgo von der Mancha, als er in dunkler Nacht die niedrigen Mauern von Tabosa umkreiste.

**Ein Radfahrer in Afrika.** Aus Tanger (Marokko) wird geschrieben: In den Kreisen der hier lebenden Europäer erregte das Eintreffen des Budapester Radfahrers Alexander Serdinets lebhaftes Aufsehen. Serdinets ist am 10. d. hier angelangt und hat nach kurzer Bekanntschaft mit dem seit drei Wochen hier weilenden österreichischen Lieutenant Karl Juger beschlossen, die Rückreise mit dem genannten Offizier gemeinschaftlich zu machen, und zwar in der Weise, dass Serdinets auf dem Bicycle, Juger zu Pferde dieselbe riesige Tour macht. Serdinets beabsichtigt, über die Riffe nach Algier, Tunis, Tripolis, Egypten, Beirut und Konstantinopel nach Budapest zu fahren, und Lieutenant Juger will diese Reise, so wie seine früheren Fahrten im Innern von Marokko speziell für militairische Studien verwerthen. Von Tanger bis Algier will derselbe zu Pferd die Reise machen, um das Verhältniss zwischen Rad und Pferd sowohl auf bergigem, als auch auf ebenem Terrain kennen zu lernen. Von Algier bis Budapest will auch Juger die Reise auf dem Rade machen, um sich ein Urtheil über die Verwendbarkeit desselben für militairische Zwecke zu bilden. Was am meisten interessirt, ist die Art und Weise, wie Beide über das bis jetzt noch von keinem Europäer überschrittene Riffgebirge gelangen werden. Da giebt es keine Strassen, keine Dörfer, nur wilde Gegenden mit Gebirgspfaden und alle Christen und Fremden hassenden Nomadenstämme. Diese wüste Strecke ist zirka 600 Kilometer lang. Doch hofft man hier, dass beide Herren ihrem Vorhaben gewachsen sind. Zu dieser Erwartung berechtigt vor Allem ihre einfache, jeden Comfort ausschliessende Ausrüstung. Beide sind mit Land und Leuten vertraut und haben sowohl angenehme, als auch böse Stunden mit den satanischen Landesbewohnern verbracht. Ohne jede Bagage besitzt jeder ein Mannlicher-Gewehr und einige hundert Patronen, Kamm, Seife und Handtuch, Tabak und Zündhölzchen, sowie die einfache Kleidung, die sie auf dem Leibe haben. Und was das Eigenthümliche ist, die Herren reisen ohne Diener, ohne militairische Bedeckung und ohne — Proviant, obgleich all dies hier bei Reisen als Landessitte, aber auch als Nothwendigkeit gilt.

## Eine Staatsfrage.

An den Bundesvorstand wurde unter 2. Januar a. c. folgender Antrag gerichtet:

Der Bundesvorstand wolle beschliessen:

„Die Initiative zu einer einheitlichen Sportbekleidung zu ergreifen und zu diesem Zwecke die Aufforderung an sämmtliche Bezirke bez. Clubs zu richten, sich bis 15. Februar a. c. über folgende Fragen zu äussern:

- a) Ist eine einheitliche Sportbekleidung für alle Mitglieder wünschenswerth?
- b) Ist es wünschenswerth, die Bekleidung so einzurichten, dass dieselbe sowohl für rein sportliche als auch für sport-gesellschaftliche (Gala) Zwecke verwendbar ist?
- c) Welche Art und Farbe des Stoffes
- d) Welche Machart der Bekleidung

erlangte den  
Mehrheits-  
beschluss?

- e) Ist es wünschenswerth, dass jeder Bezirk bez. Club einen Delegirten erwählt, welcher in einer Seitens des Bundesvorstandes einzuberufenden Versammlung diese wichtige Frage mit berathen und einer weiteren Beschlussfassung entgegenzuführen hilft? Bejahenden Falls:

- f) Wer wurde gewählt?

Nach Eingang der vorstehend geforderten Antworten wolle der Bundesvorstand beschliessen:

- a) Durch Vermittelung geeigneter sachverständiger Mitglieder mit einem oder mehreren Fabrikanten in Verbindung zu treten, welche sich bereit erklären, zunächst verschiedene Stoffproben anzufertigen bez. vorzulegen und — nach den durch die Delegirtenversammlung gefassten Beschlüssen — die Fabrikation des Bundes-Bekleidungs

stoffes unter besonders zu vereinbarenden Bedingungen zu übernehmen.

- b) Die Anfertigung der Bekleidung — entgegen der nothwendigen Monopolisirung des Stoffes — dem Ermessen jedes Mitgliedes anheim zu geben, sofern der adoptirte Schnitt (die Machart) dem Verfertiger zur Vorschrift gemacht wird.“

Leipzig den 2. Januar 1893.

Ergebenst  
Max Möller  
Bundesbezirksvertreter.

Der vorstehende Antrag wurde in der Bundesvorstands-Sitzung vom 6. Januar a. e. berathen und einstimmig mit der Modifikation angenommen, dass der Antragsteller eine Begründung seines Antrags in den Spalten der „Radfahrer-Zeitung“ zu bewirken habe.

Wir lassen diese Begründung hier folgen:

Es gehört zweifellos in den Bereich der bundespolitischen Ziele, den Geist der Eintracht und Kameradschaftlichkeit auch durch greifbare äussere Zeichen zu dokumentiren, es ist daher der meinem Antrage zu Grunde liegende Gedanke, eine einheitliche Sportbekleidung zu erstreben, eine logische Folge der weiteren Entwicklung und Erstarkung unseres Bundes.

Bereits ist durch Annahme einer einheitlichen Kopfbedeckung ein hochehrwürdiger erster Schritt gethan worden und wer von uns bisher Gelegenheit gehabt hat, die schneidige weisse Mütze mit grünem Stern in grösserer Anzahl beisammen zu sehen, der wird die Meinung theilen, dass der Anblick dieser gleichmässig schönen „Behauptungen“ ein durchaus reizvoller ist.

Nun sehe man aber dieses Sammelsurium von grauen, braunen, blauen, schwarzen und allen andern möglichen und unmöglichen Kostümen, diese Ausgeburten ebenso praktischer als blödsinniger Schneiderkünste und man muss zu der Ueberzeugung kommen, dass sich, im Falle des Zusammenflusses aller Mitglieder des S. R. B. — die Mütze hinweggedacht — ein Bild ergeben würde, wie es unschöner und augenverletzender kaum gedacht werden kann. Es wird nichtsdestoweniger Stimmen geben, welche der Vielfältigkeit der Kostüme das Wort reden und gerade in der Manigfaltigkeit der Farben einen gewissen Reiz erblicken mögen, auf mich hat noch stets ein solches Bild abstossend gewirkt und erinnerte mich — die Manigfaltigkeit der farbigen Mützen hinzugedacht — an die Narrensitzung irgend einer Carnevalsgesellschaft.

Ich gebe mich der zuversichtlichen Erwartung hin, dass meine Anschauung von dem grösseren und allen Auffälligkeiten abholden Theil unserer Bundesmitglieder lebhaft mitempfunden wird und glaube daher, dass die von mir gegebene Anregung zur Erstrebung einer durchaus einheitlichen Sportbekleidung bald zur That werden wird.

Selbstverständlich kann nicht die Rede davon sein, dass eine solche Neuerung so zu sagen mit einem Schlage, einem Machtgebote einzuführen und durchzusetzen ist, da Niemand zugemuthet werden kann, seine noch „gangbare“ Kleidung über Bord zu werfen. Aber gerade aus diesem Grunde kann ein einheitlicher Beschluss, welcher auf eine „Bundesbekleidung“ abzielt, nicht früh genug herbeigeführt werden, damit in einem absehbaren Zeitpunkte endlich „Alles aus einem Guss“ dasteht. Jahr und Tag werden darüber vergehen müssen, je früher indessen eine Einigung — welch schönes Wort in seiner diesbezüglichen Bedeutung! — erzielt wird, um so näher liegt die Zeit, da eine grössere oder kleinere Vereinigung unserer Mitglieder ein Bild gewähren wird, so wohlthätig dem Auge, so sportlich nobel, so harmonisch rein, wie es keine andere Sports-Corporation aufzuweisen haben wird.

Fort mit der Voreingenommenheit einzelner Clubs, fort mit der krankhaften Sucht derselben, etwas „besonderes“ haben zu wollen! Wer das Bundesmitgliedszeichen auf seiner Brust trägt, der soll mit demselben das schöne Bewusstsein im Herzen tragen, dass es der S. R. B. ist, welcher den Gedanken der Einheit und Eintracht nicht nur im Munde führt, sondern durch die That versinnbildet.

Um von vornherein meinem Antrage das Odium einer Bevormundung zu nehmen, dürften die unter a bis f gestellten Fragen das allein richtige sein. Möge sich baldigst jeder Bezirk und Club mit dieser Frage eingehend beschäftigen und seine Wünsche zum Ausdruck bringen, es ist zur Erreichung einer Verständigung von meiner Seite so wenig, wie von Seiten des Bundesvorstandes ein Rath oder Vorschlag beigefügt worden, frei und unabhängig, nach seiner besten Erfahrung und Ansicht soll sich jeder Bezirk und Club äussern, denn was erstrebt werden soll, muss möglichst die Meinung Aller sein, unsere „Bundesbekleidung“ soll sein eine Verbindung des Nützlichen mit dem Angenehmen, des Schönen mit dem Praktischen, des Gediegenen mit dem Ansehnlichen, des Guten mit dem Billigen.

Der Vortheil, mit einem grossen Fabrikanten in Verbindung zu treten und den Bundesbekleidungsstoff nicht nur streng nach Vorschrift in gleichmässiger Güte sondern auch in Massen fabriciren zu lassen, ist so in die Augen springend, dass es kaum einer weiteren Begründung bedarf. Der Herstellungspreis muss unter diesen Bedingungen, bei Verwendung des edelsten und haltbarsten Materials, ein relativ so mässiger sein, dass ein Vergleich mit dem, bisher oft aus zweiter oder dritter Hand bewerkstelligten Ankauf, kaum anzustellen sein dürfte.

Wenn sich daher die Herstellung des Stoffes, aus materiellen Gründen in eine Hand zu legen nothwendig macht, so soll andererseits die Anfertigung der Bekleidung nicht zur Beute einzelner „Geschäftsjäger“ werden, vielmehr steht die Heranziehung des Verfertigers jedem Mitgliede frei.

Eine Aufgabe der Delegirten-Versammlung wird es sein, einen praktischen Schnitt festzusetzen, welcher in einer zu vervielfältigenden Zeichnung jedem Mitgliede eingehändig bez. zur Uebergabe und Richtschnur für den Verfertiger bestimmt wird. Zur Auslieferung des Stoffes wird an irgend einem Orte eine Niederlage zu errichten sein, welche jederzeit das benöthigte Quantum zur Verfügung halten muss.

In kurzen Zügen habe ich somit meinen Antrag

zu begründen und zu erläutern gesucht, möge er Beifall und Zustimmung finden und mögen die Bezirke und Clubs bemüht sein, den Bundesvorstand bis zum 15. Februar in die Lage zu bringen, sich ein klares Bild über die einschlägliche Stimmung der Bundesmitglieder machen und eventuell das Weitere in dieser „Staatsfrage“ veranlassen zu können.

Max Möller.

(Nachdruck verboten.)

## Die Damen in Ausübung des Radfahrersports.

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

### II.

Habe ich in meinem vorigen Artikel bereits einen der Gründe angedeutet, welche dazu beitragen, dass die Ausübung des Radfahrersports Seitens der Damen leider noch immer eine geringe ist, so will ich, da in dem heutigen Artikel vorerst die ästhetische Frage des Sports berührt werden soll, einem weiteren Grunde nachgehen. Der Radfahrersport hat erst in den letzten Jahren die Aufmerksamkeit und eine schüchterne Betheiligung der Damen wachgerufen, denn bis zur Einführung des Dreirades und des Nieder- oder Sicherheitsrades (Rover) wurde der Sport lediglich auf dem Hochrad und nur von Männern ausgeübt. Würde das Fahrrad nicht durch die fortschreitende Entwicklung des erfinderischen Geistes auf die letzteren Arten übergelenkt worden sein, so dürften die Damen dem schönen Sport auch wohl heute noch fern bleiben müssen, denn die schwierige und gefahrvolle Beherrschung des Hochrades mit seinem hohen Sitz, seinem kühn zu nehmenden Aufstieg und Absprung stellt nicht nur an die Fahrerin selbst — mit Rücksicht auf die hindernden Kleiderröcke — fast unüberwindbare Anforderungen, auch das ästhetische Gesamtbild einer Hochradfahrerin würde mit Recht bemängelt werden können.

Anders aber seit der Einführung des Drei- und niederen Zweirades. Hier gewährt die ebenso einfache als praktische Anordnung des sogenannten Schutzbleches oder der Schutzspeichen nicht nur einen gefahr- und mühelosen Auf- und Abstieg, sondern das äussere Bild der Radfahrerin giebt auch der ästhetischen Anschauung nirgends mehr feindliche Angriffspunkte, ja eine geübte Dreirad- oder Rover-Sportgenossin gewährt zweifellos jedem ästhetisch anspruchsvollen Auge den angenehmsten Eindruck.

Wie aber die Ausbeutung jeder Erfindung, welche in das Gebiet der Leibesübungen hineingeht, Vorrecht der Jugend ist, so darf es nicht Wunder nehmen, wenn die ältere Generation einen starken

Widerwillen gegen solche Erfindungen zur Schau trägt und zum Ausdruck bringt.

Hand aufs Herz, meine jungen Schwestern, wie viele von Euch würden für ihr Leben gern ein Rädchen besteigen und mit hinausfliegen in die herrliche Gottesnatur, wenn — — die „Herren Eltern“ nicht ihr Veto einlegten. Weit weniger ist es der Kostenpunkt, welcher die stillen Wünsche der jungen Damen unerfüllbar macht, es ist in den meisten Fällen mehr das categorische: „Ach, was! Narrensposen, das schickt sich nicht!“ welches die bittende Stimme verstummen lässt.

Soll ich, geliebte Schwestern, den gestrengen „Herren Eltern“ einmal zu Eurem Schutze tüchtig die Moral lesen? Soll ich ihnen sagen: „Ihr egoistischen Eltern, gefällt Euch Eure Tochter besser, wenn sie, einer kränkenden Treibhauspflanze gleich, von Stube zu Stube wandelt, mit einem Buche oder der geisttödtenden Stick- und Häkelarbeit am Fenster sitzend und höchstens züchtig an Eurer Seite einen Spaziergang macht, statt auf dem Rade durch Wald und Feld zu eilen, am Borne der heilkräftigen Natur Gesundheit zu schöpfen und mit krystallinem Auge und rosigen Wangen heimzukehren?“

Doch nein, ich will es der Vernunft und Einsicht der Euren überlassen, sich über den ausserordentlichen Werth unseres Sportes allmählich klar zu werden und würde im Innersten meines Herzens beglückt sein, wenn meine Zeilen dazu beitragen, Euch einen hoffnungsvolleren Blick in die Zukunft zu gewähren.

Ich will diesen Abschnitt nicht schliessen, ohne noch auf eine unbestrittene Thatsache hinzuweisen: Erfahrungsmässig sind diejenigen Damen die eifrigsten Anhängerinnen des Radfahrersports, welche vor Letzterem anfangs die meiste Scheu und Abneigung zeigten! Ich komme nunmehr auf die für Ausübung des Damen-Radfahrersports empfehlenswertheste Radgattung. Zweifellos und unbestritten ist es das

sogenannte Sicherheits-Zweirad oder Rover. Die Thatsache, dass das Dreirad der Erlernung fast gar keine Schwierigkeiten bietet, durch eine nicht gänzlich ungeschickte Lenkerin ohne längere Uebung fast sofort dienstbar gemacht und ohne Gefahr der Sicherheit gesteuert werden kann, sollte niemals bestimmend sein. Nicht nur, dass das (allerdings weniger leicht zu steuernde) Zweirad einen weit geringeren Kraftaufwand erfordert (und dies ist ein äusserst wichtiger Faktor) eine geübte und mit Eleganz fahrende Zweirad-Sportgenossin gewährt auch unzweifelhaft einen „schneidigeren“ Anblick, als eine Dreiradfahrerin.

Zum Erlernen des Zweiradfahrens wähle man einen (nicht zu glatten) Saal oder eine praktisch angelegte (Renn-)Bahn, keinesfalls eine, wenn auch noch so ebene und schöne Chaussee oder Fahrstrasse. Soll eine Dame in ihrer Gesamterscheinung als Radfahrerin ein durchaus effectvolles Bild gewähren, so liegt ihr vor allem die Mühe ob, einen „eleganten“ Auf- und Abstieg zu erlernen. Das beim Aufstieg von den Herren geübte Verfahren, die Maschine mit der Hand in Vorwärtsbewegung zu setzen und durch Nachhüpfen oder Schlürfen den für die Haltung des Gleichgewichtes passenden Moment zu erspähen, um sich alsdann in den Sattel zu schwingen, ist für die Dame weder anwendbar noch passend, ihr Aufstieg, welcher ja nicht — wie bei den Herren — von hinten nach vorn, sondern von vorn nach hinten genommen wird, muss auf folgende Weise erlernt werden: Das rechte Pedal wird hochgestellt, sodass der erste Antritt die Maschine sofort in Bewegung setzen kann, dann wird, indem die Lenkstange mit der linken Hand erfasst ist, der rechte Fuss leicht auf dieses rechte Pedal gesetzt, Röcke und Kleid dabei nach rechts herüber genommen und während nunmehr der rechte Fuss den Antrieb der Maschine veranlasst, und auch die rechte Hand die Lenkstange erfasst hat, schwingt sich die Fahrerin in den Sattel, setzt nun erst den linken Fuss in das linke Pedal und fährt. Der Abstieg erfolgt, sobald das linke Pedal den tiefsten Stand erreicht hat, leicht und elegant wird aus der Maschine „herausgetreten“, nicht abgesprungen. Diese Methode zeigt, dass der Schwerpunkt des Lernens, wie überhaupt des Zweiradfahrens, lediglich in dem eleganten Auf- und Abstieg beruht und niemals sollte eine Dame das eigentliche (bezüglich der Haltung des Gleichgewichtes gar nicht schwierige)

Fahren selbst üben, bevor nicht Auf- und Abstieg in oben angegebener Weise korrekt erlernt ist.

Bei den ersten Uebungen ist es empfehlenswerth, einen festen Gürtel um die Taille zu legen, der oder die Lehrenden (letztere, wenn sie sehr kräftig sind) fassen in den Gürtel und verhüten mit kräftiger Hand das Neigen oder Umfallen der Maschine, bis die Sicherheit der Elevation erreicht ist.

Niemals darf der Lehrende bei diesen ersten Uebungen die Lenkstange mit erfassen, denn diese scheinbar doppelte Unterstützung erschwert der Lernenden die eigene Handhabung der Lenkstange und verlängert unnötig die Uebungszeit. Noch sei darauf hingewiesen, dass die ersten Unterrichtszeiten nicht über die Dauer einer halben Stunde ausgedehnt werden dürfen, da sonst eine Kräfteverminderung eintritt, die dem fortschreitenden Erlernen äusserst hinderlich wird.

Zum Schluss sei es mir vergönnt, noch einige Hinweise auf die Bekleidung der Damen zu geben. Am besten eignet sich ein waschechtes, womöglich gestreiftes, satinirtes Drellgewebe in nicht zu hellen Farben. Man fertigt einen einfachen, fussfreien Rock in mässiger Weite (2,50 m), dazu eine Bluse von passendem einfarbigen oder demselben Rockstoffe, heftet den ersteren über die Bluse und schliesst die Taille mit einem Gürtel ab. Der Costüm-Unterrock sei stets in der Farbe des Kleiderrockes gewählt, niemals bediene man sich eines weissen Rockes, da das Anhaften von Staub, Schmutz oder Oelflecken einem weissen Rocke nicht zur „Ehre gereicht“, der Letztere überhaupt nicht „sportlich“ ist. Schwarze Strümpfe und leichte ausgeschnittene Schuhe vervollständigen einen schönen Sportanzug.

Als Kopfbedeckung wähle man eine leichte zierliche Schirmmütze von Seide, Atlas oder Wollstoff, niemals einen „windfangenden“ Hut.

Wenn ich mit meinen Ausführungen auch nur zum geringen Theile dazu beigetragen habe, dass die sanitären Vortheile des Radfahrersports in einsichtige Erwägung gezogen, auch die ästhetischen Bedenken beseitigt oder abgeschwächt und dadurch unserem herrlichen Sport neue Anhängerinnen gewonnen werden, dann glaube ich bestimmt, eine Aufgabe erfüllt zu haben, welche nicht nur von „künftigen Sportgenossinnen“ dankbar empfunden werden wird, sondern sich auch allen Erfordernissen, welche die zeitgemässe Culturströmung erheischt, würdig anreihet.



## Gruppenfahren zu Zweien und zu Dreien.

Die nachstehenden beiden Abbildungen sind aus dem Leitfaden f. d. Kunstfahren\* entnommen,

ist dabei, dass die Uebenden zusammen passen, sowohl was Grösse als Körperschwere anbetrifft.



der eine grössere Anzahl Kunstfahr-Uebungen für Einzel- und Gruppenfahren enthält.

Wir haben bereits in letzter Nummer dieses Blattes das Kunstfahren behandelt, speciell das Einzelkunstfahren. Das Gruppenfahren kann zu Zweien oder Dreien geübt werden, die Hauptsache

\*) Zu beziehen zu Mk. 4.— durch Th. Weber, Leipzig

Das Gruppenfahren zu Zweien und zu Dreien wird bei Prämierungen resp. Concurrenzen stets gesondert ausgeschrieben. Die Uebenden kommen daher nicht in die Lage zwei gegen drei concurriren zu müssen.

Fast bei allen Saalfestlichkeiten findet man das Gruppenfahren mit auf dem Programm, wir haben z. B. Fahrer die seit Jahren zusammen üben, wir wollen als bekannt erwähnen die Bernburger,

Dresdner, Crimmitschauer, Weissenfelder etc. Gruppenfahrer, die überall gern gesehene Gäste sind.  
Th. W.

Ludwig Lamer.



Es ist nicht unsere Absicht, in unserem Bundesblatte Personen-Kultus zu treiben, und Verherrlichungen von Mitgliedern wegen ihrer Verdienste beim Radfahrtsport aufzunehmen. Nur ausnahmsweise und in ganz besonderen Fällen soll dem Verdienste die Ehre zu theil werden in unserm Blatte durch Bild und Wort gewürdigt zu werden.

Diese Ehre glauben wir unserem, um den Radfahrtsport in Wort und Schrift hochverdienten Mitgliede L. Lamer in Dresden schuldig zu sein. Wenn auch kein Rennfahrer im Sinne des Wortes, so hat doch L. Lamer in Bezug auf das Radfahren, namentlich auf das gesundheitliche Radfahren schon Grosses geleistet. Aber nicht allein im Radfahren hat L. Lamer bedeutende Leistungen



aufzuweisen, noch viel wichtiger sind seine wissenschaftlichen und ärztlichen literarischen Arbeiten über die gesundheitliche Seite des Radfahrens, die nicht allein im „Stahlrad“ und dessen Festschriften noch unter der Redaktion Th. Weber, erschienen sind, sondern auch in Broschürenform, wir verweisen nur auf die Schrift: „Das Dreiradfahren“. Eine Betrachtung über dessen gesundheitliche Seiten und einige Winke über das Dreirad und das Fahren auf demselben von L. L. Preis 50 Pf. (sowie das im Drucke befindliche Werkchen „Ist das Radfahren gesund?“ Preis 1 Mark. Beide Werkchen sind durch Th. Weber, Leipzig, zu beziehen.)

L. Lamer hat stets im Stillen für unseren Sport gewirkt, nicht der Ehre halber, denn sein Name ist bis jetzt wenigen bekannt, einzig um des Sportes und der Gesundheit seiner Mitmenschen willen hat er in uneigennützig Weise gearbeitet. Seine Vorträge, die er in Fachkreisen gehalten hat, sie beweisen die durchgreifende Kenntniss des Verfassers nicht nur in sportlicher, gesundheitlicher, nein auch in technischer Beziehung, kurzum in Allem, was mit dem Fahrrad zusammenhängt, ist L. Lamer bewandert.

Geboren am 10. Februar 1837 zu Kaaden in Böhmen, Kaufmann und nahezu 30 Jahre lang Prokurist der Thode'schen Papierfabrik zu Hainsberg, ist L. Lamer gegenwärtig Prokurist der Ersten Culmbacher Aktien-Exportbier-Brauerei in Culmbach und Leiter der Filiale zu Dresden.

In seiner Jugend sehr schwächlich und kränklich, wurde er durch consequente Anwendung alles dessen, was die Gesundheit fördert, ein vollkommen gesunder Mensch, er ist „Wollener“ nach Prof.

Jäger im strengsten Sinne des Wortes, starker Fussgänger, lebt aber sonst sehr mässig.

L. Lamer ist eifriges und arbeitsames Mitglied im Erzgebirgsverein, manche sehr beifällig aufgenommene Arbeiten für dessen Vereinsorgan stammen aus dessen Feder.

Der vaterländische Gebirgs-Verein „Saxonia“ sowie der Sächsisch-Böhmische Gebirgs-Verein haben L. Lamer zum Ehrenmitglied ernannt.

Als passionirter Musiker ist er ausübendes langjähriges Mitglied des unter dem Protektorate Sr. Majestät des Königs von Sachsen stehenden Dresdener Dilettanten Orchester-Vereins, und in den Orts- und Gewerbevereinen der Umgegend Dresdens stets ein gern gehörter Redner.

L. Lamer fährt ein Dreirad von Bayliss, Thomas und Co., und mit seiner Tochter zusammen ein Tandem von Seidel und Naumann. Er gehört zu den ältesten Vertretern und Vorkämpfern unseres schönen gesundheitsfördernden Sports und zwar durch Beispiel, Wort und Schrift, und dies zu einer Zeit, wo noch ein starkes Vorurtheil dagegen herrschte und wo er unter engherzigen Vorgesetzten in übelwollendster Weise zu leiden hatte.

In unserem Bunde war L. Lamer einer der Ersten, bestimmt aber das erste Dresdener Mitglied. Es war uns bei der Gründung eine besondere Freude, einen Brief von ihm zu erhalten, nach dem er seinen Namen zur Gründung unseres Bundes uns zur Verfügung stellte.

Möge L. Lamer uns und unserem Bunde auch fernerhin ein warmer Freund bleiben, und möge es ihm vergönnt sein noch recht lange unseren schönen Sport zu seiner Gesundheit und seinem Vergnügen zu pflegen.

Th. W.



## Ein günstiger Augenblick.

„Es ist eine alte Geschichte,  
Doch bleibt sie ewig neu,  
Und wem sie just passiret,  
Dem bricht's das Herz entzwei!“

Eine alte Geschichte ist es, dass, wenn sich Zweie lieben, sei es auch nur heimlich, eine „fühlbare“ Versicherung der Aufrichtigkeit unumgänglich nothwendig erscheint. Welcher Jüngling möchte sich wohl sträuben, für das Gelöbniss der Liebe ein „süssschmeckendes Pfand“ zu fordern, welches Mägdlein gäbe dieses Pfand nicht gern, wenn das Herzchen dem Geliebten entgegenklopft und wenn sein Arm stark genug ist, der erheuchelten Abwehr Trotz zu bieten?

Das war von Erschaffung der Welt an bis zum Ende des neunzehnten Jahrhunderts. Warum nur bis dahin? Schaut Euch nur die beiden heimlich Liebenden an, die das Tandem bestiegen, sich „ganz zufällig in langsames Tempo versetzt hatten und

nun, da das Gros der Radlerparthie weit im Vordertreffen war, da kein Lauscher wachte, ein Tagesküsschen „riskirten“.

Kein Lauscher? — Fluch über das Fin de Siècle mit seiner — — Blitzphotographie! Ade, ihr süssen Bilder der heimlichen Liebe, du Flüstern und Kichern in linder Sommernacht, du Küssen und Kosen in lauschigem Waldesdunkel. Vorbei ist euer schöner Traum am Ende dieses neugierigen Jahrhunderts. Früher war es nur der eifersüchtige Mond, welcher in elementarer Frechheit dabei sein musste, wenn es etwas zu küssen und zu kosen gab, er war ein hartgesottener Geselle, aber man duldete ihn, denn er war wenigstens verschwiegen. Was ist heute der neugierige Schlingel gegen das infernalische Objectiv? Er verhält sich zur Momentphotographie, wie ein alter lieber und verschwiegener Onkel zu der listigen, scandalsüchtigen Klatschbase. Ein Magnesiumblitz — — und

aus dem lauschigen Dunkel zieht es Euch hervor mit der Grausamkeit des Henkers, wirft Euch auf die Platte und überliefert Euer wonneschwellendes Lippenpaar den schamlosen Blicken der Welt. Und vollends am Tage! Wie die Wegelagerer und Raubritter des düsteren Mittelalters an den Kreuzwegen der Strasse lauerten, um ihr Opfer hinterlistig zu überfallen, so treiben sie heute, die „Amateure“, die Vampyre des neunzehnten Jahrhunderts, ihr teuflisches Handwerk.

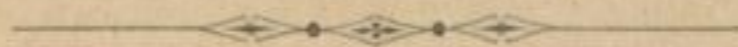
Und sind nicht immer in dieser verdorbenen Welt die schlechtesten Menschen am meisten vom

Zwar hatten die Luchsaugen wohl bemerkt, dass noch ein radelndes Pärchen „nachexercirte“, schnell war auch Alles zum „Abdruck“ fertig, dass ihm aber das Glück eine so interessante Situation bieten würde, hatte sich selbst sein kühnster Traum nicht ausmalen können. Da, als sich das Pärchen in sicherer „Schussweite“ befand, schlang er den Arm um die Holde, es fanden sich die Lippen und — — Happ! — Das heimliche teuflische „ich danke“ des Photographen hörten sie freilich nicht, die Pedale bewegten sich und in beschwingtem Tempo ging es der Karawane nach.



Glück begünstigt? Er hätte es selbst nicht gedacht, als er sein Stativ an einem gedeckten Punkte des Weges aufstellte, um den hübschen Radlerzug verstohlen aufzunehmen, dass sich ein noch kostbareres Object bieten sollte.

Er aber, der Amateur-Glückspilz, lachte verschmitzt in den Bart, verbarg die kostbare Beute in seinem Ränzchen, wendete dankbar die Augen gen Himmel und pries den Segen des — Lichts!



## Mit dem Dreirad nach Italien.

### II.

In Ulm nahmen wir erst Montag Nachmittags um 2 Uhr Abschied, es ging über Biberach, Aulendorf nach Altheusen, woselbst wir gerade bei Ausbruch eines schweren Gewitters eintrafen, sodass es uns gelang unsere Räder noch rechtzeitig in dem grossen Heuschobler des grössten Wirthshauses trocken zu stellen.

Es war mit dem Warten inzwischen 7 Uhr geworden, wir gedachten aber noch bis Ravensburg zu kommen, waren aber nicht lange unterwegs, als es von Neuem anfang zu regnen, und wir uns auf halbem Wege entschlossen mussten, in Blitzenreuth, dem ersten Kirchdorfe, das wir erreichten, zu übernachten.

Das Nachtessen, das wir uns hier bereiten liessen, war gerade nicht sehr wählerisch, es gab aber schon einen recht angenehmen Landwein, den wir uns den Abend in Gesellschaft eines Försterei-Assistenten schmecken liessen.

Der andere Morgen, der dritte Tag unserer Reise, sah sehr trüb aus, wir waren gerade im Begriffe wegzufahren, als es wieder anfang zu regnen. Da wir vorwärts aber auf alle Fälle mussten, und an diesem Tage noch die Schweizer- und die Oesterr. Grenze passiren wollten, konnten wir auf gut Wetter nicht warten, und fuhren daher bei gelindem Regen davon.

Vor Ravensburg wurde die Geschichte allerdings wieder sehr bedenklich, tropfnass kamen wir auf sonst gutem Wege in die Stadt, woselbst wir uns vor allen Dingen ein geeignetes Restaurationslokal mit Einfahrt aussuchten, um uns und unsere Räder in's Trockene zu bringen. Unsere Kleider liessen wir so gut es ging trocknen, und machten es uns vorläufig bei einem guten Frühstück bequem.

Endlich zeigte sich wieder etwas blauer Himmel, man hatte von oben ein Einsehen für uns, wir schöpften neuen Muth, und hinaus gings, dem Städtchen Lindau am Bodensee zu. Bei dem schmutzigen Wege war die Anstrengung keine geringe, es zeigte sich deshalb noch vor Lindau ein reger Appetit bei uns, den wir beschlossen, in einer grossen Bauernwirthschaft an der Strasse zu stillen. Da man hier aber Fleisch nur Sonntags und einmal in der Woche kocht, mussten wir uns mit Eierspeisen und Wein zufrieden geben.

Wir erreichten das Insel-Städtchen Lindau um 1 Uhr Mittags, unsere Räder übergaben wir alsbald der Reparatur-Werkstätte von Gustav Angst der uns in kürzester Zeit eine kleine Reparatur vornahm, und die Räder reinigen liess. Diese Zeit benutzten wir zu unserm eigentlichen Mittagessen, das auf einer grossen Terrasse mit Aussicht auf den See, eingenommen wurde.

Zwei Staaten waren es, die wir heute noch passiren wollten, die Schweiz und Oesterreich. Der

Aufenthalt in dem schönen Städtchen Lindau am Bodensee, war daher auch ein kurzer, der Aufbruch erfolgte, kurz darauf, ein Lebewohl an Deutschland, denn die schwarzgelben Pfähle waren in Sicht, daneben das Zollhaus, mit einem freundlichen Blicke winkten die österreichischen Zollwächter zum Weiterfahren. Wir, über die anständige Behandlung dieser Beamten, des Lobes voll, wollten nicht Oesterreich verlassen, ohne unsern Tribut dagelassen zu haben.

Wir machten daher einen kurzen Aufenthalt in Bregenz, um das österr. Bier zu geniessen, und auch um uns einiges Geld umzuwechseln, das wir nun bereits in Deutscher, Oesterreichischer und Schweizer Währung besassen.

Die Strassenverhältnisse waren bis jetzt vorzügliche. Von Bregenz ab geht der Weg in verschiedene Richtungen bald rechts bald links, angesichts des Vorarlberges links, und der St. Gallener Alpen rechts auf schmalen Wegen bis St. Margarethen, dem schweizerischen Grenzorte. Am Zollhause angekommen, hiess es absteigen, einen Freipass für 15 Francs lösen, der beim Austritt aus der Schweiz wieder zurückbezahlt werden sollte. Der Beamte glaubte uns die Hoffnung machen zu können, dass das passiren der schweizerischen Grenze mit Fahrrädern für Touristen überhaupt frei werde, ob diese Verfügung inzwischen eingetroffen, darüber kann ich bestimmtes nicht sagen.

In dem schweizerischen Städtchen „Altstädten“ übernachteten wir, nicht ohne vorher unsere weiteren Reisepläne bestimmt zu haben.

Am 4. Tage hatten wir einigermaassen günstiges Wetter, unsere Pferde waren schon früh 7 Uhr gesattelt, und fort ging es, durch die ersten Schluchten, in denen es manchmal schon recht bedenkliche Steigungen zu überwinden galt, zwar so dass wir machmal alle Kräfte zusammen nehmen mussten.

Vor dem Orte Haag fanden wir starke, frische Blutspuren, die, wie es sich bei unserer Ankunft im Orte, im Gasthaus zum weissen Krug herausstellte, von einem grossen Hunde herrührten, der beim Mähen, mit der Sense verwundet wurde. Wir begaben uns nun zu des Wirthes schönem Töchterlein, und liessen uns einen Wein vorsetzen, der uns so vorzüglich mundete, dass wir dem Wein zu liebe unsern Aufenthalt etwas verlängerten. Bei etwas mittelmässiger Strasse und starkem Gegenwind kamen wir nach dem berühmten Kurort Ragatz, das prachtvoll an der wilden Tamina gelegen ist, die unterhalb in den Rhein sich ergiesst, und das zu den besuchtesten Punkten der Schweiz gehört. Der Ort, dessen Aufblühen von dem in den Jahren 1838—40 ausgeführten Bau der Strasse nach Pfäfers und der Legung der

4 Kilometer langen Röhrenleitung von der Pfäfersquelle zum Hof Ragatz hervortritt, hat durch die zahlreichen Neubauten, ein modernes städtisches Aussehen genommen.

Im Hotel zum Ochsen wurde zu Mittag gespeist, natürlich Fremdenpreise. Da wir nun einmal in Ragatz waren, wollten wir auch nicht fort, ohne vorher Pfäfers und die Taminaschlucht gesehen zu

haben. Da das Fahren mit Rädern auf dem nach Pfäfers und zur Taminaschlucht führenden Wege verboten ist, wahrscheinlich wegen dem Scheuen der Pferde und Esel, weil durch die bald rechts bald links liegenden Abgründe leicht ein Unglück entstehen könnte, entschlossen wir uns zu einem Wagen, der freilich 7 Francs kostete.

## Ein internationaler Verband.

(Fortsetzung.)

Unter den weiteren Vorschlägen, die zur Gründung eines Weltbundes gemacht werden, heisst es unter b:

„Die Verbände aller Länder, welche streng auf Amateurschaft halten, sollen zur Mitgliedschaft an der Intern. Union berechtigt sein. Der Vorstand der Intern. Union, die aus je einem Mitgliede jeden Bundes gebildet wird, soll allein entscheiden, ob die Amateur-Vorschriften des die Mitgliedschaft nachsuchenden Verbandes genügend und kräftig durchgeführt werden.

Hierzu haben wir zunächst zu bemerken, dass unseres Erachtens diese Bestimmung nicht durchführbar erscheint, soweit sie auf strenge Durchführung der Amateurschaft besteht. Alle unsere grossen Vereinigungen haben und hatten Mitglieder, die sich für ihre Leistungen bezahlen lassen, es müssten also bei einer Denunciation sofort entweder die verdienstvollsten Fahrer aus dem betr. Bunde, oder die betr. Vereinigung aus der Intern. Union ausgestossen werden. Man lasse die nichts sagenden Beschränkungen fallen, und halte die Weltmeisterschaften, wenn solche überhaupt einmal zum Austrage kommen sollten, für alle Fahrer offen, was wir, um nicht mehrere Weltrecords über jede Strecke zu besitzen, unbedingt für nothwendig halten.

Und, wie soll denn z. B. ein Engländer, ein Franzose, ein Russe u. s. w. entscheiden können, ob die Amateur-Vorschriften der Vereinigungen, die der Intern. Union beitreten, genügend sind, und ob sie namentlich auch durchgeführt werden, da wäre es doch schon viel einfacher, wenn absolut ein Unterschied zwischen Amateur- und Berufsfahrer gemacht werden soll, wenn die Intern. Vereinigung allgemein gültige Amateur-Vorschriften erliesse, die von jeder beitretenden Vereinigung anerkannt, angenommen und streng durchgeführt werden müssten. Die weiteren Vorschläge lauten:

c. „Mitgliedschaft ist mit  $\frac{2}{3}$  Majorität zu erlangen.“

Zunächst wären nun aber sämtliche bestehenden Vereinigungen zur Gründung eines Weltbundes einzuladen, und diejenigen, die sich nicht betheiligen, sowie eventuell neu entstehende Vereinigungen hätten, falls sie später beitreten wollten, einer Abstimmung sich zu unterwerfen.

d. „Jeder eintretende Verband verpflichtet sich zu einem Beitrage, um die Unkosten zu decken und ist für das ihm event. aufgetragene Meeting (Programm des Berathungstages) etc. verantwortlich.“

Hier haben wir nur die fehlerhafte Uebersetzung von „Meeting“ zu rügen.

e. „Die Weltmeisterschaft ist für alle Arten Maschinen offen, und soll auf folgende Entfernungen abgehalten werden. 1 km für kurze Distanz, 10 km Mittel-Distanz, 100 km für lange Distanz; auch ein Doppelsitz-Fahren von nicht mehr als 4 Paaren für 10 km.“

Für Dreirad könnte die lange Distanz wohl auf 50 km ermässigt werden, auch wären wir gegen eine Weltmeisterschaft für Doppelsitz-Fahren.

f. „Nur Fahrer, die die Amateur-Meisterschaft ihres Landes gewonnen haben, oder die man officiell von ihrem Verbands zur Vertretung gewählt hat, sind wählbar. Sie müssen folgenden Amateur-Regeln entsprechen: Ein Herrenfahrer ist ein solcher, welcher niemals für Geld oder andere Belohnung einem athletischen Sporte angehört oder denselben gelehrt hat, oder 2) wissentlich niemals mit oder gegen einen Professional concurrirt hat, gegen irgend einen Preis oder öffentlich aufgetreten, es sei denn in einer von seinem Verbands gestatteten Veranstaltung.“

Die Amateur-Meisterschaft eines Landes zu gewinnen, scheint uns überhaupt falsch ausgedrückt zu sein, Amateur-Meisterschaft will noch lange nicht sagen, dass der Inhaber dieses Titels der beste seines Landes ist, wenn es sich um Meisterschaften im Schnellfahren handelt. Denn es sind

in sehr vielen Fällen bessere Zeiten erzielt, als dies gerade dem Inhaber der jeweiligen Ländermeisterschaft gelungen ist, sodann ist es doch ein öffentliches Geheimniss, dass die aller-

meisten unserer Renngrößen den Namen Berufsfahrer verdienen, warum denn dieselben absolut zu Herrenmeistern stempeln wollen, wenn solche sich daraus gar nichts machen.

Fortsetzung folgt.

## Polizei und Radfahrer.

Trotzdem sich das Radfahren ausserordentlich vermehrt hat, bildet doch immer noch der einzelne Radfahrer meistens ein Object besonderer Aufmerksamkeit, wo er sich zeigt; wer aber beobachtet, wird finden, dass sich Niemand so für denselben interessirt, wie die hohe Polizei; und sie hat auch oftmals Grund genug dazu, denn die Rüpeleien Seitens der Radfahrer sind Legion. Mir wird gewiss kein Mensch nachsagen wollen, dass ich ein Feind der Radfahrer bin, denn ich bin einer der ältesten und eifrigsten Fahrer, aber das kann ich wohl sagen, dass ich mich oft grün und gelb geärgert habe über die Rücksichtslosigkeit vieler Radfahrer, die offenbar von der Natur mit einigem Gramm Gehirn zu wenig bedacht worden sind, sonst könnten sie eben nicht so fahren.

Nun geht es den Radfahrern in Folge davon wie weiland den Einwohnern von Sodoma und Gomorrha; die Gerechten müssen der Ungerechten wegen mit leiden. Die hohe Polizei, die so viel Strafbares erlebt und ansehen muss, beobachtet mit Argusaugen jeden Radler und rügt selbst da, wo sie ein oder selbst beide Augen zudrücken würde, wenn die Gesetzübertretungen eben nur die Ausnahme bildeten.

Dass unter solchen Umständen eine ungemein scharfe Auffassung des Strafbaren Platz gegriffen hat, ist nicht zu wundern; dafür aber, dass die Auffassung, den Radfahrern gegenüber in der That eine sehr scharfe ist, spricht besonders ein Umstand.

Wer mit Aufmerksamkeit die Gerichtsverhandlungen liest, wird finden, dass bei der Mehrzahl der Fälle, wo Radfahrer bei auferlegten Polizeistrafen auf gerichtliche Entscheidung antragen, von den Schöffengerichten freisprechende Urtheile gefällt werden.

Ich verfolge alle solche Gerichtsverhandlungen mit Aufmerksamkeit und habe gefunden, dass Verurtheilungen fast nur um deswillen erfolgen, weil der betreffende Radfahrer nicht das nöthige Material zu seiner Vertheidigung beibringen konnte.

Aus gleichem Grunde gehen auch oft gegen Radfahrer vergebens neue Rüpeleien ungestraft aus.

Ich möchte daher meinen Collegen vom Rade in dieser Beziehung einiges zu Gemüthe führen, verahre mich aber dabei ganz ausdrücklich dagegen, als wenn ich damit denjenigen helfen wollte, die sich gegen Fahrordnung und Polizei wirklich ver-

gehen. Diesen kann ich nur vom Herzen einen gehörigen Denkwort wünschen.

Es ist eine ganz selbstverständliche Pflicht eines jeden anständigen Radfahrers, die gesetzlichen Fahrvorschriften jederzeit einzuhalten, mögen sie auch manchmal lästig sein und das Vergnügen verkümmern.

Jeder Fahrer aber weiss, dass man bei allem guten Willen doch manchmal, — oft ganz unabsichtlich — in Kleinigkeiten fehlt, z. B. bei einer recht schmutzigen oder schlechten Strassenstelle auf den linken Theil der Fahrstrasse hinüberlenkt, oder dergleichen. Grade in solchen Momenten aber ruht oft das Auge der Polizei zufälliger Weise auf dem armen Radler und ein obrigkeitliches: „Halt!“ schreckt ihn jäh aus seinen Träumen.

Meist geht es, wenn man die Gesetzwidrigkeit der momentanen Lage willig anerkennt und höflich um Nachsicht bittet, mit einer väterlichen Verwarnung ab; Niemand wird es aber dem Polizeiorgan verargen können, wenn es von seiner Strafgewalt Gebrauch macht, falls es auf Widersetzlichkeit und Grobheit stösst, wozu nur zu Viele geneigt sind, weil sie sich im Unrecht fühlen.

In allen Fällen, wo die Polizei Recht hat, — und ob dies der Fall ist, darüber kann man sich bald und unschwer klar werden, wenn man vernünftigen und unparteiischen, mit den gesetzlichen Bestimmungen vertrauten Collegen den Fall zur Beurtheilung vorlegt — ist zu rathen, ruhig die auferlegte kleine Strafe zu bezahlen, womöglich gleich gegen Quittung an Ort und Stelle; es ist dann „Ruhe auf der Gallerie“ und kein Hahn kräht darnach. Wer z. B. bestraft wird, weil er den Fussweg oder die linke Strassenseite benutzt hat, braucht nicht den Fuss aufzuheben; sein Vergehen ist so klar, dass kein Richter ihn davon lossprechen kann.

Erhält aber z. B. Jemand ein Strafmandat, weil er um eine Ecke gefahren ist, ohne geklingelt oder heh! gerufen zu haben, während doch beides erfolgt ist, ohne dass es aber das Polizeiorgan gehört hat, der braucht sich, wenn er den Beweis dafür erbringen kann, die Bestrafung natürlich nicht gefallen zu lassen und wird daher auf gerichtliche Entscheidung antragen.

Den Beweis kann er aber nur erbringen, wenn er sofort daran gedacht hat, sich solchen zu sichern.

Wäre ich daher in dem vorgedachten Fall, d. h.

würde ich von den Polizeiorganen angehalten, weil ich das vorgeschriebene Klingelzeichen nicht gegeben und heh! nicht gerufen haben soll, so würde ich sofort an die Umstehenden — denn sowie der Polizist einen Radfahrer anhält, treten sofort alle in der Nähe Befindlichen zu einem Kreis zusammen, in dessen Mitte das Auge des Gesetzes und der Kapitalverbrecher sich befinden — die Frage richten: „Wer von Ihnen hat gehört, dass ich geklingelt und heh! gerufen habe? Meldet sich Jemand, so würde ich ihn um Namen und Wohnung bitten, mir beides aufnotiren und nun noch die Zeit feststellen, dann habe ich alles Material, um bei einer beantragten und erfolgenden gerichtlichen Entscheidung als Sieger hervorzugehen.“

Sich in allen solchen Lagen Zeugen zu sichern, ist ein Hauptmoment, denn wenn man allein dem anklagenden Polizeiorgan gegenübersteht, wird der Richter nothwendiger Weise dessen unter dem Diensteide gemachter Aussage in erster Reihe Glaubwürdigkeit zumessen müssen.

Wenn der Fall verwickelter ist, wird man gut thun, denselben sofort klarzulegen und daher am Besten mit den gewonnenen Zeugen nochmals kurz die vorliegenden Umstände durchsprechen; z. B.: „Der Herr Chausséewärter behauptet, ich hätte beim Vorbeifahren vor diesem Geschirr nicht geklingelt, ebenso beklagt sich darüber der Kutscher und der Herr, der in dem Wagen sitzt, nachdem die Pferde unruhig geworden sind; Sie waren aber so freundlich, mir zu bestätigen, dass Sie deutlich gehört haben, ich hätte mit der Glocke angeschlagen. Vielleicht haben Sie auch bemerkt, dass der Herr Chausséewärter eben kleingepochte Steine auf den Haufen dort gehäuft hat, was natürlich Lärm macht, dass der Herr im Wagen natürlich auch das Klingeln nicht gehört hat, weil er fest schlief, und dass der Kutscher die Zügel nicht in der Hand hatte, weil er sich eben eine Cigarre anbrennen wollte, die er schnell fallen liess und die der Herr

Chausséewärter finden wird, wenn er zu den Füßen des Kutschers nachsucht, wozu ich ihn hiermit auffordere. Darf ich um Ihren Namen und Wohnort bitten? Es ist jetzt  $1\frac{1}{2}$  Uhr, der Herr Chausséewärter hat No. 25 an der Mütze.“

Handelt es sich um die Frage z. B. ob man zu nahe um einen Fussgänger herumgefahren sei, so dass derselbe dadurch in Gefahr gerathen sein will, umgefahren zu werden, so wird man vor den Zeugen zunächst constatiren, wo man der Radspur nach gefahren ist, wie viel Raum sich zwischen dieser und dem Platze, wo der Fussgänger sich im Momente der Vorüberfahrt eben befand, bestand, und auf welcher Entfernung dieser Platz von dem Strassenrande lag. Hat man kein anderes Maass zur Hand, was bei Radfahrten gewöhnlich der Fall sein wird, so bedient man sich zum Ausmessen ganz gut seiner Fusslänge, indem man in gerader Linie einen Fuss vor den andern setzt und dies zählt; daraus lässt sich nachträglich das Maass aller dieser Entfernungen in Centimetern sehr gut ermitteln und z. B. feststellen, dass der Fussgänger sich nicht auf dem Fusswege, sondern auf der Strassenfahrbahn befand, also seinerseits verpflichtet war, darauf Acht zu geben, dass er nicht angefahren werde.

Während ohne solche Vorsichtsmassregeln die Zeugen hinterher in der Regel nur ganz unbestimmte Angaben machen können, aus denen der Richter nichts machen kann, werden sie nach einer solchen Feststellung der Umstände und Thatsachen im Stande sein, mit gutem Gewissen die ganz genauen Angaben des Radfahrers zu bestätigen.

Es lassen sich natürlich nicht alle etwa eintretenden Fälle hier beispielsweise erörtern, aber aus dem Gesagten werden die Leser entnehmen, worauf es in jedem einzelnen Falle ankommt. Ein Notizbuch und Bleistift ist daher auf Ausfahrten keineswegs etwas Ueberflüssiges, denn man kann im Voraus niemals wissen, was Einem Alles passirt.

## Goldene Speichen.

Novelette von A. L.

(1. Fortsetzung.)

„Mutter, was ist geschehen?“

Erst musste es sich ausweinen, das vom Schicksal bis ins Mark getroffene Mutterherz, vergeblich rang die Schwergeprüfte nach Fassung, bis sie endlich dem angstvollen Drängen Herberts nachgab und kaum hörbar die Worte hervorstiess: „Der Vater — ist — entlassen — es fehlt — eine grössere Summe.“

Barmherziger Gott! Ist es möglich? Nein, es kann nicht sein, mein braver Vater ist kein — —“ Er suchte nach dem mildesten Worte, es wollte

nicht von seinen Lippen. Während dessen hallten über dem Zimmer ruhelose Tritte, sie kamen von Nestlers Zimmer. Liebevoll führte Herbert die gebrochene Gestalt der Mutter zum Sopha, verliess rasch das Zimmer, nahm die zur zweiten Etage führende Treppe mit wenigen Sprüngen und trat hochklopfenden Herzens ins Zimmer. Nestler hemmte seinen Schritt, hielt den angsterfüllten Blick des Sohnes ruhig aus und sagte mit hohl-tönender Stimme: „Hast Du gehört?“ —

„Nur wenige Worte, Vater, aber sie sagen Alles!“

„Das sagen sie?“

„Dass wir elend sind durch Irrthum oder — —“

„Oder? —“

„Durch einen Schurken!“

„Und der Schurke ist?“

„Wenn Du ihn nicht kennst, Vater, wie kann ich ihn Dir nennen?“

„Ich glaubte, Du sähest ihn vor Dir!“

Das war zu viel für das liebende Sohnesherz. Leidenschaftlich umfasste die jugendkräftige Gestalt Herberts den schwächlichen Vater, drückte einen langen, innigen Kuss auf die zitternden Lippen und rief aus: „Mit diesem Kusse spreche ich den besten und edelsten Vater vor dem Tribunale Gottes frei!“

Wie im Jugendfeuer leuchteten die Augen des gebeugten Mannes, elastisch richtete sich die schwankende Gestalt zur Höhe, als habe ein plötzlicher elektrischer Strom seinen Körper durchzuckt. So stand er da; erhobenen Hauptes, stolz.

„Wenn mich mein Kind freispricht, dann bin ich freigesprochen! Sahest Du je im Leben einen Gärtner, der mit seines Herzens Lust, mit Denken und Sinnen, mit Mühe und Arbeit die herrlichsten Blumen gepflanzt, sich an dem Entkeimen und Erblühen in reinster Glückseligkeit geweidet, um sie inmitten der Entfaltung ihrer vollen Pracht lieblos unter seinen Füßen zu treten? Nein, mein Sohn, das thut kein Gärtner mit seinen Lieblingen, das thut kein Vater mit den Seinen, und doch bin ich elend, entehrt — — und verarmt!“

„Es muss doch eine Gerechtigkeit geben, Vater, und die giebt es! —“

„Da droben ja, mein Sohn, hier unten spielen Ehrgeiz, Missgunst und Schadenfreude mit den edelsten Gütern der Menschheit Würfel. Höre, Du kennst mein seit Jahren gespanntes Verhältniss mit Oberbürgermeister Bolter. Die vorübergehende Demüthigung, welche ich ihm einst unter dem herben Drucke der Amtspflicht bereiten musste, kann er mir nie vergessen und auf das geringste Versehen meinerseits macht sein rachedurstendes Herz förmlich Jagd. Die dringendsten Vorstellungen um Beigabe eines mit verantwortlichen Unterbeamten blieben resultatlos, immer mehr wuchs die Arbeit der verschiedensten Kassenführungen und bis zur grössten Erschöpfung verzehrte sich meine Arbeitskraft. Ein Tag, wie der erste des Quartals, stand mir seit Jahren vor der Seele wie ein Schreckensgespenst, denn die Nothwendigkeit, so ungeheure Summen an einem einzigen Tage zu vereinnahmen und auszugeben, forderte stets übermenschliche Anstrengungen. Die Revision der Kasse ist bekanntlich eine unangemeldete und plötzliche. Bolter hatte dieselbe für den 2., also gestern, zu veranlassen gewusst. Es ergab sich ein Manco von über 3000 Mark. Wohl liessen mir die einsichtsvollen Revisoren Zeit zur Durchsicht aller Belege, doch wollte sich bis gestern Abend der Fehler nicht finden. Nothgedrungen musste die Commission

einen vorläufigen Bericht erstatten, und dieser Bericht, in Bolters Händen, wurde zur längstersehnten Waffe. Alle Vorstellungen meinerseits, dass sich der Fehler finden müsse, alle rücksichtsvollen Einwendungen der Revisoren, dass man mir Zeit lassen möge, selbst mein verzweifelt Anerbieten, den Verlust vorläufig aus eigenen, d. h. zu entleihenden Mitteln zu decken, prallte ab unter der „Amtspflicht“ Bolters; ich wurde kurzer Hand meines Amtes entsetzt und werde ohne Zweifel der Einleitung des Strafverfahrens entgegen zu sehen haben.“

„Entsetzlich!“ presste Herbert hervor. „Kann Dir die Summe nicht gestohlen worden sein?“

„Meinen alten Aktenhefter, den im Dienst zum ehrwürdigen Greis herangejahrten Mann beschuldigen zu wollen,“ erwiderte Nestler anscheinend ruhiger, „lassen meine Gedanken nicht zu, obwohl er der Einzige ist, welcher mein Bureau mit mir theilt, vor der andrängenden Menge schützt mich ein starkes Drahtgitter, gestohlen kann daher die Summe nicht sein.“

Die äusserliche Ruhe und Fassung, welche Nestler in seine Worte zu legen bestrebt war, konnten Herbert nicht über den Seelenzustand des unglücklichen Vaters hinwegtäuschen, sein Herz krampfte sich in namenlosem Schmerz zusammen, und wenn er, wie dies ganz natürlich war, sein stilles Liebesleben hineinzog in das plötzlich hereingebrochene Familiendrama, dann malte sich das ohnehin düstere Bild seiner Hoffnungen schwärzer und schwärzer.

Lange sassen Vater und Sohn noch beisammen, alle anführbaren tröstlichen und rettenden Argumente führte Herbert an, um den Aermsten aufzurichten und unheilvollen Entschlüssen vorzubeugen, welche in der ehrgetroffenen Seele des Vaters reifen konnten. Wie aussichtslos aber alle Hoffnungen waren, wie furchtbar sich der Sturm erhoben hatte, welcher das schwankende Schiff der Zukunftspläne Herberts dem sichtbaren Untergange preisgab, das sollte sich zeigen, als er endlich sein kleines Zimmer aufsuchte.

„Arme Marietta, kein Kampf schien Dir zu schwer, kein Opfer zu gross! Ja, Du kannst eine Heldennatur sein, diesen letzten vergifteten Becher aber wirst Du, musst Du von Dir weisen, denn niemals kannst Du die Hand dem Sohne des Entehrten reichen, verblutete sich auch dabei Dein Herz!“ Solche Gedanken durchkreuzten sein Gehirn, so sprach er zu sich selbst, indem er das Fenster öffnete, den Kopf an die Scheibe des Glases lehnte und zu dem Sternenhimmel emporblickte. „Ihr Alle da droben seht mich, ihr seid die göttlichen Boten des Friedenslichtes, will keins von Euch mein Bote zu ihr, will keins mein Führer sein aus dem Dunkel des Kummers zum Lichte der Freude?“

Und von der düsteren Bahn seines eigenen Lebens eilten die ruhelosen Gedanken wieder in

das Gemach, darinnen seit seiner Kindheit bis zu dieser Stunde der Zauber stillbeglückter Häuslichkeit verbreitet, das Füllhorn ehelicher Glückseligkeit ausgeschüttet schien und das nun wiederhallte von den Klagelauten der Mutter, den Schmerzensstöhnen des Vaters.

„Elend, entehrt, verarmt.“ Ja, so hatte er gesagt. „Verarmt? O mein Gott, daran habe ich noch nicht gedacht. Entsetzliches Gespenst, fliehe vor mir. Meine Eltern in Noth und ohne Hilfsquellen?“

In ganzer Schärfe trat der geringe materielle Werth seiner Berufsthätigkeit, die Unzulänglichkeit seiner Einkünfte in die Erscheinung, wie ein Spott dünkte ihm die Erwägung, wie er die geliebten Eltern erhalten oder doch kräftig unterstützen könne. Nirgends ein Ausweg, nirgends ein rettender Hafen. Wieder glitten die thränenfeuchten

Augen an dem gestirnten Firmament entlang, als wollten sie den Stern der Rettung suchen. Da, plötzlich schoss ein Gedanke durch sein Hirn, so gewaltig in seiner Gestalt, so zauberhaft in seinen Umrissen, so belebend und herausfordernd, dass er sich erst einen Augenblick sonnte in dem bestrickenden Seelengebilde, um dann sofort zur Ausführung zu schreiten. „Nun zeige, Bernhard, dass Du den Werth unsrer Freundschaft begreifst,“ sagte er zu sich selbst, indem er sich an den Tisch setzte, zur Feder griff und eiligst die Worte hinwarf:

„Mein lieber Bernhard!

Hole mich morgen Mittag vom Geschäft ab, sei aber pünktlich und wisse, dass Deine Freundeshand berufen ist, die ferneren Geschicke zu leiten Deines unglücklichen

Herbert.“

(Fortsetzung folgt.)

## Technisches.

### Patente.

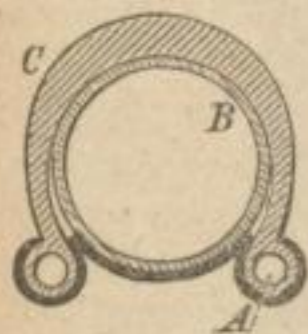
No. 64951 vom 9. Oktober 1891.

Harry J. Swindley in Barnes, Grafschaft Surrey, England — Radkranz für Fahrräder und andere Fahrzeuge mit Löchern z. Einbringen des Luftschlauches in die Umhüllung.

Der Radkranz ist mit einem oder mehreren Löchern versehen, durch welche der Luftschlauch in die dauernd am Radkranz befestigte Umhüllung eingebracht werden kann. Die Löcher im Radkranz werden durch einen mit Bolzen und Muttern befestigten Pfropfen oder eine Platte geschlossen oder auch durch einen zweiten Radkranz, welcher den zur Lagerung des Reifens dienenden Radkranz aussen oder innen umgiebt.

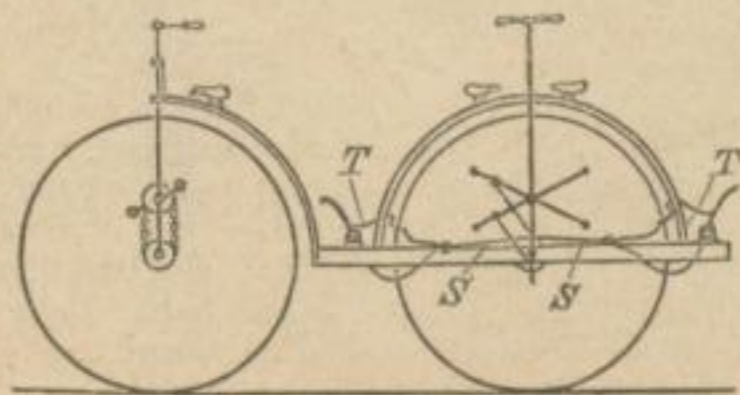
No. 65014 vom 23. März 1892.

Joseph Buchanan Robertson in Belfast, Irland. Aus Luftschlauch und Mantel bestehender Radreifen für Fahrräder mit Befestigung des Mantels im Reifen durch aufgeblasene Luftcanäle.



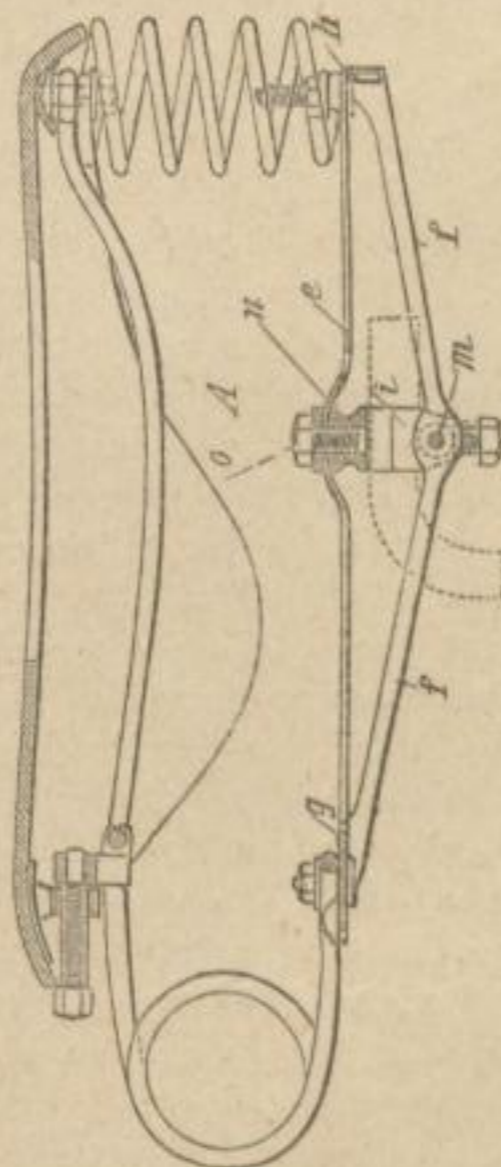
Der den Luftschlauch B umgebende Mantel C hat in seinen verdickten Rändern Luftcanäle A. Nachdem der Mantel mit seinen Rändern in die Rinnen des Radkranzes eingelegt ist, werden die Canäle A mit Pressluft gefüllt. Dadurch wird der Reifen auf den Radkranz festgehalten.

No. 65213 vom 10. November 1891.



Georg Ph. Schaaf in Baltimore, Maryland, V. St. A. — Gesellschaftsdreirad mit festen und schwingenden Sitzen.

Ausser den Sitzen für die die Tretkurbeln treibenden Fahrer sind noch Sitze T angebracht, welche um Zapfen am Fahrradrahmen schwingen. Diese Sitze sind durch Stangen S mit den Tretkurbeln verbunden, so dass dieselben von den Mitfahrenden zur Unterstützung der Bewegung des Rades benutzt werden können.



No. 65227 vom 7. April 1892.

John Boulton Brooks in Birmingham, England. Federnder und drehbarer Fahrradsattel.

Das Untergestell des Sattels besteht aus dem ein stumpfwinkliges Dreieck bildenden Theilen e f g h. Die Theile f dienen als Tragstützen für die auf Federn ruhende Sitzplatte. Dem Sattel kann eine wippende Bewegung gegeben werden, da die Sattelnabe i bei m gelenkig mit den Stützen verbunden ist und der Theil e mit seinem geschlitzten, runden Mitteltheil auf dem entsprechend gerundeten Kopf n der Sattelnabe gleiten kann. Der Sattel kann durch die Schraube o festgestellt werden.

No. 65325 vom 14. Mai 1892.

Jean Baptiste Torillon in Paris. — Einander überdeckende und an der Innenwand der Luftkammer befestigte Verschlussklappen bei Hohlreifen für Fahr- und andere Wagenräder





An der Innenwand der Luftkammer *b* sind Klappen *a* in Form von Kautschukstreifen angebracht, welche nur an einem Punkt befestigt sind und einander an den Rändern überdecken. Wenn die Wanderung der Luftkammer beschädigt wird, werden die Klappen *a* durch den in der Luftkammer vorhandenen Druck gegen die beschädigte Stelle gedrückt, so das ein Entweichen der Luft verhindert wird.

No. 65343 vom 22. Mai 1892.

Otto Haase & Sohn in Graz. — Sicherheitsgurte für Fahrräder mit Gummireifen zur Verhütung des Gleitens auf schlüpfrigem Boden

Der um den Radreifen gelegte Sicherheitsgurt besteht aus vegetabilischem Material oder Rosshaaren. Derselbe bildet ein Gewebe von gedrehten Schnüren, dessen Schluss auf beiden Seiten in Oesenmaschen endet. In diesen Oesen liegen Zugschnüre, durch deren Anziehen der Gurt, nachdem er um den Reifen gelegt ist, zu einer den Reifen fest umschliessenden Rinne zusammengesogen wird

Anmeldungen

M. 9188. Elastischer Gummiradreifen mit Korkstückenfüllung für Fahrräder. — Gordon Mc. Donald in

London, 27 Milton Street; Vertreter: Ed. Franke, Berlin S. W., Friedrichstr. 43

O. 1628. Zweirad mit hinter der Achse des hohen Vorderrades angeordneten, in einem heb- und lenkbaren Rahmen stellbar gelagerten Trittkurbeln. Siegmund Orbach in Köningin Hof, Böhmen; Vertreter: C. Fehlert und G. Loubier in Berlin N. W., Dorotheenstr. 32.

Ertheilungen

No. 66733. Federndes Rad für Fahrräder and Fahrzeuge. — J. B. Dunlop, Thierarzt, in Belfast, Grafschaft Antrim, Irland; Vertreter: C. Pieper und H. Springmann in Berlin N. W. Hindersinstr. 3.

No. 66748. Federnder Reifen für Fahrräder. — A. J. Portaus in East Finscheey, Lincoln Road, und J. Rees in St. James Residences, Pulteney Street, Grafschaft Middlesex, England; Vertreter: A. Hecht und J. D. Petersen in Hamburg.

Uebertragungen

No. 61132. Theodor Römer und August Klumpp in München — Mitnehmer-Vorrichtung für Fahrräder.

Löschungen

No. 56005. Federndes Gestell für Fahrräder.

No. 62831. Selbstthätige Bremse für Fahrzeuge jeder Art.

No. 51966. Schwungrad-Antriebs-Vorrichtung bei Fahrrädern.

**Amtliches.**



Für die uns am Beginn des Neuen Jahres aus den Kreisen unserer Mitglieder sowohl als auch von befreundeten Vereinen zugegangenen zahlreichen Glückwünsche sagen wir hiermit unseren herzlichsten Dank und erwidern dieselben mit den gleichaufrichtigen Wünschen!

Unserem Sport ein Sachsen Heil!  
Der Bundesvorstand des S. R.-B.

Geschäftsstelle: Leipzig,

Windmühlenstrasse 44 I, b. Eugen Serbe.

Die Erneuerung der Bundesmitgliedschaft für 1893 bitten wir unsere geehrten Mitglieder im Interesse einer geordneten Listenführung und der regelmässigen Zustellung der Bundeszeitung baldigst bewirken zu wollen. Der Bundesbeitrag für 1893 beträgt Mk. 4.—. Gegen Einsendung oder Einzahlung dieses Betrags an unseren Bundeszahlmeister Eugen Serbe, Leipzig, Windmühlenstr. 44. I., erhalten unsere Mitglieder die 1893er weisse Mitgliedskarte zugesandt bzw. ausgehändigt. — Neuaufgenommene zahlen Mk. 3.— Einschreibegeld, zusammen also Mk. 7.—.

Diejenigen Mitglieder, welche ihre Bundesmitgliedschaft aus irgend welchem Grunde nicht zu erneuern gedenken, wollen gefl. ihre Abmeldungen schriftlich bei dem Bundesschriftführer (nach § 13 d. S.) bewirken und die ihnen zugehende Bundeszeitung nicht annehmen bzw. dieselbe zurücksenden.

Im Interesse einer schleunigen Erledigung dieser Angelegenheit glauben wir auf die Unterstützung sämtlicher Mitglieder rechnen zu dürfen!

Den bereits in grosser Zahl bewirkten Erneuerungen der Bundesmitgliedschaft stehen bis jetzt nur wenige Abmeldungen, theils wegen Aufgabe des Sports, theils wegen Verzugs ins Ausland, gegenüber, so dass wir bereits heute sicher hoffen dürfen, dass der allergrösste Theil der Mitglieder dem S. R.-B. auch im neuen Jahr treu bleiben wird.

Den Drei uns im vergangenen Jahre durch den Tod entrissenen Mitgliedern:

Frln. Selma Weinold in Leipzig

Herrn G. Bahrmann in Trebsen

Herrn Carl Witter in L.-Plagwitz

werden wir für alle Zeiten ein treues Andenken bewahren!

Unsere Unfallversicherung erfreut sich des allgemeinen Beifalls unserer Mitglieder und sind bereits zahlreiche Anmeldungen bei unserer Geschäftsstelle eingegangen. Wir hoffen bei dem Abschluss dieser Versicherung sowohl im Interesse der Mitglieder, als auch der Ausbreitung unseres Bundes gehandelt zu haben.

Mehrfach ist es noch nicht bekannt, dass Mitglieder des S. R.-B., die zum aktiven Dienst im deutschen Heer oder zur Marine eingezogen sind, auf ihren Antrag während der Dauer ihrer aktiven Dienstzeit von Beiträgen befreit, Mitglieder bleiben und berechtigt sind, das Bundeszeichen zu tragen; nur erhalten dieselben keine Zeitung. Wir bringen dies hiermit zur Kenntniss der beteiligten Kreise und ersuchen um schleunige Stellung der bezl. Anträge.

In der nächsten Nr. der Bundeszeitung beabsichtigen wir ein vollständiges Verzeichniss der für 1893 gewählten Herren B.-Ortsvertreter zu veröffentlichen. Die noch ausstehenden Ergebnisse der Neuwahlen, sowie Vorschläge für Ernennung von B.-Ortsvertretern an Orten wo wir solche bisher nicht gehabt haben, erbitten wir deshalb bis spätestens 20. Januar an unseren Bundesschriftführer.

Der Wettbewerb um die im Laufe des Jahres 1893 meistgefahrenen Kilom. hat am 1. Jan. begonnen. Tourenbestätigungsbücher hierzu können unentgeltlich und postfrei bezogen werden von unserem Bundesschriftführer.

Die Namen der Sieger im Wettbewerb um die meistgefahrenen Kilom. in 1892 werden wir in nächster Nr. zur Veröffentlichung bringen.

Um den auswärtigen Herren Bundesvorstandsmitgliedern Gelegenheit zu geben die Sitzungen des Bundesvorstands zu besuchen und sich an den Arbeiten zu betheiligen, werden wir in Zukunft die Tage der Bundesvorstandssitzungen an dieser Stelle veröffentlichen. Die Sitzungen finden regelmässig Sonnabends von 9 Uhr ab in der Bundesgastwirthschaft Alte Burg, Pfaffendorferstr. 1 statt.

Nächste Sitzungen: 21. Januar, 28. Januar.

Wir geben uns der angenehmen Erwartung hin, in unseren Sitzungen recht oft auswärtige Gäste begrüßen zu können!

Zu unserem Bedauern hat unser B.-Tourenfahrwart Herr Paul Thomas sich infolge geschäftlicher Ueberbürdung gezwungen gesehen, sein Amt als solcher niederzulegen. Wir verlieren in ihm einen tüchtigen Mitarbeiter an unserer guten Sache, dessen Verdienst um den S. R.-B. wir alle wohl zu schätzen wissen! Seinem Versprechen gemäss wird jedoch Herr Thomas dem S. R.-B. als einfaches Mitglied auch weiter seine Anhänglichkeit bewahren.

Wir verhehlen uns nicht, dass es sehr schwer sein wird, für das erledigte Amt des B.-Tourenfahrwarts, welches mit der schnell steigenden Mitgliederzahl immer arbeitsreicher wird, eine geeignete Persönlichkeit zu finden.

Möge es uns gelingen!

Mit kameradschaftlichem Sachsen Heil!

**Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes**

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Alexander Duncker, | Felix Burkhardt     |
| Bundevorsitzender  | Bundesschriftführer |
| Eugen Serbe        |                     |
| Bundeszahlmeister. |                     |

### Bundes-Hotels, -Gasthöfe, -Gastwirthschaften des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Das Bundesschild wurde neu verliehen:

Riesa, Zum Bergkeller, R. Rohn, Poppitzstr. 2,  
Limbach, Gastwirthschaft „Zur Post“, Hugo Händel,  
Limbach, Schützenhaus, Emil Pölit, z,  
Leutsch b./L., Gasthof Leutsch, G. Winther,  
L.-Lindenau, Stadt Merseburg, Bernh. Haupt,  
Riesa, Hotel Stadt Dresden, Anton Nitt,

Die Bundes-Gastwirthschaft „Zum Schweizergarten“ in Trebsen ist in die Hände unseres Mitgliedes Herrn Max Wagner, (früher Küchenchef bei Kitzing & Helbig) übergegangen.

Indem wir nachstehend die Bestimmungen in Betreff der Verleihung von Bundeshotelschildern bekannt geben, richten wir an unsere geehrten Mitglieder die dringende Bitte für die Gewinnung empfehlenswerther Hotels, Gasthäuser und Gastwirthschaften als Bundeshotels nach besten Kräften thätig zu sein.

Das Bundesschild wird verliehen:

I. An solche Gastwirthe, die Mitglieder werden. — Dieselben erhalten die in § 7 aufgezeichneten Bundesmaterialien:

a. das Bundeszeichen mit Mitgliedskarte; b. die Bundeszeitung nach jedesmaligem Erscheinen; c. das Bundeshotelschild und zahlen dafür einmal 10 M., für jedes fernere Jahr nur den Jahresbundesbeitrag.

II. An solche Gastwirthe, die nicht Mitglieder werden wollen. Dieselben erhalten nur das Bundesschild und die Bundeszeitung und zahlen dafür einmal 5 M., für jedes fernere Jahr für die Bundeszeitung 2 M.

III. An solche Gastwirthe, die weder Mitglieder werden, noch die Bundeszeitung halten wollen. Dieselben erhalten das Bundesschild gegen einmalige Zahlung von 3 M.

Für Porto und Verpackung sind jedesmal 50 Pf. zu zahlen. Recht zahlreichen Anmeldungen entgegengehend grüsst

mit Sachsen Heil!

Felix Burkhardt, Bundesschriftführer.  
Gustav-Adolfstr. 27.

### Neuaufgenommene Mitglieder.

Aufgenommen am 6. Januar:

Lfd. No.

- 673. Max Wagner, Gastwirth, Trebsen.
- 674. Chr. Brasin, Gasthofsbes. „zum Ross“, Grossenhain.
- 675. Wilhelm Kresse, Oberwerkführer, L.-Leutsch.
- 676. Clemens Bürger, Kaufmann, Riesa.
- 677. Reinhold Herbst, Kaufmann, Riesa.

Aufgenommen am 14. Januar:

- 678. Emil Zimmer, Gastwirth, Riesa.
- 679. Carl Geyer, Dachdeckermeister, Riesa.
- 680. Max Strohbach, Amtsgerichtscopist, Riesa.
- 681. Ferd. Kreusel, Bauklempnereibes., Gaschwitz b./L.
- 682. Adolf Beyer, Mechaniker, L.-Plagwitz.
- 683. Hugo Gebhardt, Buchhalter, L.-Plagwitz.
- 684. Friedrich Weber, Gutsbesitzer, Ragwitz b./Dürrenb.
- 685. Emil Pölit, Gastwirth, Limbach.
- 686. Max Lehmann, Kaufmann, Dresden.
- 687. J. G. Winther, Gasthofsbes., Leutsch b./L.
- 688. Bernh. Haupt, Gasthofsbes., L.-Lindenau.
- 689. Anton Nitt, Hotelbes., Riesa.

zu streichen ist:

- 664. Karl Krause, Dresden.

Einen uns zugegangenen Antrag finden unsere verehrl. Mitglieder im redaktionellen Theile der heutigen Nummer unter der Spitzmarke „Eine Staatsfrage“ angeführt, begründet und erläutert

Der Bundesvorstand  
Alexander Duncker.  
Vorsitzender.

### Sport-Ausschuss des S. R.-B.

In unserer, am 7. Jan. im Rest. Zscheyge, Dresden stattgehabten Sitzung, wurde Herr Herm. Papsdorf, Dresden, Grunaerstr. 20, I, r. zum Vorsitzenden des B.-Sports-Ausschusses einstimmig gewählt. Ferner wurde beschlossen dem Bundes-Vorstand folgenden Antrag zur Genehmigung vorzulegen:

1. Die in unserer Radfahrer-Zeitung von Mitgliedern des Sächs. Radf.-Bundes geschriebenen 3 literarischen Leistungen im Jahre 1893 mit Werthpreisen oder besten Bons zu prämiieren.

Sowie die in vorletzter Zeitung bekannt gegebenen Anträge dem B.-Vorstande nochmals vorzulegen

Mit Sachsen Heil

### Der Bundes-Sports-Ausschuss

|                |                  |
|----------------|------------------|
| Herm. Papsdorf | Arthur Hempel    |
| Vorsitzender.  | B.-Rennfahrwart. |

Um das Bundeslied des Sächsischen Radfahrer-Bundes allgemeiner einzuführen, habe ich mich entschlossen, dasselbe zu ermässigten Preise und zwar pro Exemplar für Piano mit Text à 50 Pf.; 6 Expl. zu Mk. 2.50 abzugeben.

Leipzig Theophil Weber.  
Nürnbergstr. 29.

## Veranstaltungen von Bundes-Bezirken und Bundes-Vereinen.

|                          |                                   |   |                               |  |
|--------------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------|--|
| <b>Dresden</b>           | <b>15. Januar</b><br>Vorm. 10 Uhr | Ausserordentliche<br><b>General-</b><br>versammlung | Restaurant<br>Zschoyge        | veranstaltet vom<br>Bezirk.  |
| <b>Borna</b>             | <b>15. Januar</b>                 | Bezirksversamml.<br>Nachmittags 3 Uhr               | Stadt Leipzig<br>in Borna     | Bezirk Lausigk   |
| <b>Leipzig</b>           | <b>20. Januar</b><br>Abends 8 Uhr | Christbescheerung                                   | Krystallpalast<br>blauer Saal | Ortsver. Plagw.-Lindenau<br>Sektion Penig<br>Radf.-Ver. „Wanderer“ |
| „                        | <b>22. Januar</b>                 | Grosses<br>Preis Kegeln                             | Siebenmännerhaus              | Mitglieder des<br>Bezirks  |
| „                        | <b>26. Januar</b>                 | Bezirksversamml.                                    | Alte Burg                     |  |
| <b>Wurzen</b>            | <b>26. Februar</b>                | Winterfest  | Schweizergarten               | Radfahrer-Verein<br>Sturmvogel                                     |
| <b>Plagwitz-Lindenau</b> | <b>8. Februar</b>                 | Monatsversamml.<br>Abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr       | Bamberger-Hof                 | Orts-Verein<br>Plagwitz-Lindenau                                   |

**Bezirk Dresden.**

Wir machen unsere verehrlichen Mitglieder hierdurch nochmals auf die Sonntag Vormittag 10 Uhr im Restaurant Zschoyge stattfindende Bezirkshauptversammlung aufmerksam und bitten um recht zahlreiche Betheiligung.

Mit Sachsen Heil!

**Die Bezirks-Vorstandschafft**

Bruno Wehlte. Arthur Hempel,  
B.-Bezirksvertreter. B.-Bezirksschriftführer.

**Radfahrer-Verein „Germania“ Dresden.**

Generalversammlung am Dienstag, den 5. Jan. 1893 im Vereinslokal Restaurant Zschoyge. Unsere Vorstandschafft setzt sich nach stattgehabter Neuwahl wie folgt zusammen: I. Vors.: Herr Bruno Lehmann, Windmühlenstr. 21 p. II. Vors.: Herr Edm. Müller, Eschenstr. 5 I. I. Schriftf.: Herr Arthur Hempel, Reitbahnstr. 14. II. Schriftf.: Herr Gustav Zschoyge, Pirnaischerplatz. I. Kassirer Herr Herm. Müller, Kl. Brüdergasse. II. Kassirer: Herr Johann Römer, Marschallstr. I. Fahrwart: Herr Paul Freisleben, Zwickauerstr. 30. II. Fahrwart: Herr Rich. Hantzsch, Vorwerkstr.

Ferner wurden noch ernannt: Herr August Lüttge, zum Bannerträger. Herr Gustav Rudolph zum Zeugwart. Herr Adolph Lucas zum I. Humpenwart Herr Georg Beyrich zum II. Humpenwart, sowie die Herren Freisleben und Langé zu Kassenrevisoren. Unserm sich um den Verein, sowie um Sport im Allgemeinen verdient gemachten Herrn Johannes Förster, Direktor der Seidel & Naumann'schen Werke wurde die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Alle Zuschriften für den Verein bitten wir nur an unsern Schriftführer Herrn Arthur Hempel, Reitbahnstrasse 14 zu richten.

Mit kameradschaftl. „All Heil“

**Radfahrer-Verein „Germania“ Dresden**

Bruno Lehmann Arthur Hempel  
Vorsitzender. Schriftführer.

**Bezirk Leipzig.**

In der Bezirks-Versammlung vom 29. Dezember 1892 wurde beschlossen, dem Konsulat Leipzig der A. R. U. zu dessen Bannerweihe am 7. Januar einen Bannernagel zu stiften.

Die freundl. Einladungen des Konsulates Leipzig der A. R. U. zu diesem Feste, sowie des Konsulates Lützen der A. R. U. zu dessen am 15. Januar d. J. stattfindenden Feste werden zur Kenntniss genommen und zu zahlreichem Besuche der Bezirksmitglieder aufgefordert.

Auf die am Freitag, den 20. Januar d. J. Abends 8. Uhr stattfindende

**Christbescheerung mit Ball**

im blauen Saale des Krystallpalastes zu Leipzig veranstaltet von dem Ortsverein Plagwitz-Lindenau, der Sektion Leipzig des Peniger Radf.-Vereins, und dem Radf.-Verein „Wanderer“ Leipzig, sowie auf das am Sonntag den 22. Januar von Nachmittags 2 Uhr ab, auf 3 Bahnen des Siebenmännerhauses stattfindende

**Grosse Preis Kegeln**

für Herren und Damen, mit Abends stattfindender Preisvertheilung und gemüthlichem Beisammensein daselbst, machen wir wiederholt aufmerksam, und laden hierdurch alle Bundesmitglieder zur Betheiligung ein. Eintritt wird bei beiden Festlichkeiten nicht erhoben.

Auf Antrag des Vergnügungs-Comités hat die Bezirksversammlung vom 12. Januar beschlossen, in Anbetracht, dass lt. ministerieller Bekanntmachung nach dem 15. Februar Masken- u. Costümbälle nicht mehr gestattet sind, die Zeit aber für Veranstaltung des projektirten grossen Costümballes bis dahin eine zu kurze wäre, an dessen Stelle Anfangs März zum Abschluss der Winter-Saison einen grossen Ball in den Räumen des Buchhändlerhauses abzuhalten. Das Weitere hierüber erfolgt in nächster Nummer.

Die nächste Bezirks-Versammlung findet am 26. Januar d. J. Abends 8 $\frac{1}{2}$  Uhr in der Alten Burg zu Leipzig statt. Wir bringen in Erinnerung, dass Extra-Einladungen zu Veranstaltungen oder Versammlungen des Bezirks, soweit solche überhaupt erlassen werden, nur an diejenigen Bezirksmitglieder ergehen, welche ihren Bezirksbeitrag entrichtet haben. Alle übrigen Bezirksmitglieder haben selbstverständlich zu allen Versammlungen freien Zutritt und Stimmrecht, soweit Abstimmungen in Frage kommen, bei welchen es sich nicht um das Bezirksvermögen handelt, bei festlichen Veranstaltungen haben diese Bezirksmitglieder, welche an denselben theilnehmen, eine kleine Beisteuer zur Deckung der Kosten zu entrichten.

Die Vorsitzenden der bundesangehörigen Clubs im Bezirk Leipzig gehören laut Bezirks-Beschluss dem Bezirksvorstande als Mitglieder an, und werden dieselben zu stattfindenden Bezirksvorstands-Sitzungen eingeladen.

**Der Vorstand des Bezirkes Leipzig des S. R. B.**  
 Max Möller, Theophil Weber,  
 Bezirks-Vertreter. Bezirks-Schriftführer.

**Radfahrer-Klub „Schwalbe“**  
 Bundes-Klub des S.-R.-B.  
**Leipzig.**

Bei der stattgefundenen Vorstandswahl wurden ernannt als: Vorsitzender, Albert Röske, Schriftführer: Robert Bolling, Kassirer: Felix Arnold, I. Fahrwart: Fritz Dobernecker, II. Fahrwart: Alfred Glaser. Versammlungen finden jeden Mittwoch Abends von 9 Uhr an im Vereinslokal **Deutsche Trinkstube**, Katharinentstr. 10, statt und sind Gäste jederzeit herzlich willkommen.

Mit sportlichem Sachsen-Heil!  
**Bundes-Klub „Schwalbe“**  
 Bolling, z. Z. Schriftführer.

**Ortsverein Plagwitz-Lindenau.**

**Dienstag, den 17. u. 24. Januar er.** Uebungsabend in Reigen- und Kunstfahren im grossen Saale des Gasthof Plagwitz, Anfang 8 Uhr. Jedermann ist willkommen.

**Mittwoch den 8. Februar er.** Abends 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr Monatsversammlung im „Bamberger Hof“ Reichhaltige Tagesordnung.

Horst Wolff, Ortsvertreter.

**Sonntag, den 22. Januar 1893** von Nachmittags 2 Uhr an auf 3 Kegelbahnen des Siebenmännerhauses grosses Preiskegeln für Damen und Herren.

Abends gemüthliches Beisammensein in den oberen Sälen. Jedermann herzlich willkommen.

Wir laden hiermit alle unsere Sportskolleginnen und Kollegen zu unserer, am **Freitag, den 20. Januar er.** im **blauen Saale** des Krystallpalastes stattfindenden **Christbescheerung**

höflichst ein und versprechen Ihnen im Voraus einen genussreichen Abend. Eintritt frei. Einladungskarten können bei unsern Mitgliedern entnommen werden.

Ortsverein Plagwitz-Lindenau. Radfahrer-Verein „Wanderer“ „Sektion Leipzig“ des Peniger Radfahrer-Vereins  
 Horst Wolff, Vorsitzender des Comité.

Denjenigen Bundesmitgliedern die ihren Bezirksbeitrag von Mk. 2.— pro 1893 noch nicht entrichtet haben, theile ich hierdurch mit, dass mit dem Erheben der Beiträge in den nächsten Tagen begonnen wird.

**Der Bezirks-Kassirer**

Fr. Henke, i. Fa. C. C. Joost Nachfolg.  
 Leipzig, Grimmaischer Steinweg 5.

**Bezirk Lausigk.**

**Bezirks-Versammlung.** Sonntag, den 15. Januar, Nachmittags 3 Uhr in Stadt Leipzig in Borna. Tagesordnung: 1. Rechnungs-Ablegung. 2. Neuwahl des Bezirksvorstandes. 3. Festsetzung des Bezirks-Beitrages für 1893. 4. Verschiedenes. Das Erscheinen aller Mitglieder ist dringend erwünscht. Anmeldungen sind beim Unterzeichneten zu haben.

Mit Sachsen Heil!

Herm. Richter Bundes-Bezirks-Schriftführer.

**Bezirk Penig.**

Vorläufige Anzeige.

Den geehrten Bundesmitgliedern wird im Voraus bekannt gegeben, dass der Radfahrer-Verein zu Penig

am Montag den 13. Februar a. e. ein **grossartiges Costüm- und Maskenfest** zur Ausführung bringen wird. Ort und nähere Einzelheiten werden in nächster Nummer bekannt gegeben. **Sachen Heil!**

Paul Assmann.  
 Vorsitzender.

**Räthsel-Ecke.**

Für die richtige Lösung des nachstehenden Räthsels ist uns ein Preis im Werthe von Mk. 10.— zur Verfügung gestellt, welchen wir unter den einlaufenden Lösungen zur Verloosung bringen werden.



**Räthsel.**

In fröhlicher Sängler Mitte  
 Hört meine Erste man oft;  
 Die Zweite und die Dritte  
 Sie bringen, was man erhofft.  
 Das ganze aber lasse  
 O. Radler, nie zu Haus,  
 Selbst wenn in Morgenfrühe  
 Du fröhlich fährst hinaus.  
 Denn wie ein kluger Zecher  
 Steckt früh den Schlüssel ein,  
 Sollst du mit meinem Ganzen  
 Auch stets versehen sein!

Auflösung und Gewinner folgen in nächster Nummer. Die Lösungen sind an die Geschäftsstelle Th. Weber, Leipzig, Nürnbergerstr. 29, einzusenden.



**A. Meissner  
 Fahrrad-Fabrik**

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

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.