

Radfahrer - Zeitung.

II. Jahrgang.

Amtliches Organ.

Nr. 3.

Verantwortl. Schriftleitung:
Max Möller, Leipzig
Elsterstrasse 53.

Herausgeber:
Sächsischer Radfahrer - Bund.

Geschäftsstelle:
Theophil Weber, Leipzig
Nürnbergerstrasse 29. I.

Ziele und Aufgaben des S. R.-B.

III.

An die in unserem vorigen Artikel besprochene „Pflege des Tourenfahrens“ schliesst sich eng an die Pflege des Renn- und Kunstfahrens. Bei dem ausserordentlichen Mangel an wirklich guten, nach allen Regeln der fortgeschrittenen sportlichen Erfahrungen hergestellten Rennbahnen (erst in diesem Jahre sollte sich Leipzig des Vorzuges einer, wohl in Deutschland einzig dastehenden Bahn rühmen) hat der Sport dem Touren- bez. Strassenrennen eine steigende Beachtung geschenkt und mit voller Berechtigung. Das Strassenrennen unterstützt, obwohl es an sich seine grossen Reize und Vorzüge besitzt und einer gesonderten Pflege und Handhabung bedarf, ganz wesentlich das Rennen in geschlossener Bahn, denn das für einen Wettkampf „sich fähig machen“ (Trainiren) kann begreiflicherweise nur an dem Orte, in welchem eine Rennbahn vorhanden ist, vorgenommen werden. Es bildet somit das Strassenrennen, neben seinen Sondervorzügen, das Lehr- und Uebungsmittel für den Rennbahnwettbewerb, indem es solche Jünger des Sports, welche das Verlangen hegen, ihre Kraft im Rahmen eines sportlichen Festes und unter den Augen eines schaulustigen und urtheilsfähigen Publikums zu erproben, fähig macht und anregt, in die Reihen der, mit einem gewissen höheren sportlichen Glanz umstrahlten „Renner“ einzutreten. In gleichem Masse aber, wie das Bahnrennen bezüglich seiner Einrichtungen, Fahrbestimmungen etc. fast überall tadellos gehandhabt wird, in gleich hohem Masse verbesserungsbedürftig erscheint das Strassenrennen und wenn unsere Betrachtung den ihr vorgeschriebenen Zweck, der Pflege und Förderung des genannten Sports die Wege zu weisen, erfüllen soll, so muss auf die vorhandenen Mängel aufmerksam gemacht werden. Es ist dies um so nöthiger als das Strassenrennen, wie wir bereits anführten, auch an sich einen höheren Werth und Reiz in sich schliesst.

Vor Allem sollte die Leitung des Strassenrennens nur in durchaus kundigen Händen liegen, denn diese würden zunächst den Zeitpunkt der Rennen nicht, wie es bisher vielfach geschah, in das Ende,

sondern in den Anfang der Saison legen, in welcher die durch Tourenfahrten, festliche Veranstaltungen etc. erzeugten Reize noch nicht abgeschwächt sind.

Leider wird auch bei der Veranstaltung der Strassenwettfahrten noch arg gesündigt und wollen wir einige dieser Sünden aufdecken, ist doch auch bei Krankheiten die Aufsuchung des schmerzzeugenden Herdes nothwendig, um an die Heilung zu gehen. Vielfach werden die Ausschreibungen dieser Rennen sehr leichtfertig behandelt, es genügt, dass in einer Versammlung kurzer Hand der Tag bestimmt wird, einige Medaillen und Preise „in Aussicht“ gestellt werden (gutmüthige und opferwillige Ehrenpreisstifter werden sich schon finden) und — — die „grosse That“ ist würdig in Scene gesetzt. Rückt nun der wichtige Tag heran, dann werden wohl in aller Eile einige opferwillige und mit dem „goldenen“ Lächeln Fortunae beglückte Sportsgenossen angezapft, alle möglichen (auch manchmal unmöglichen) Ehrenpreise zusammengetragen, die Ehrenzeichen „in Auftrag gegeben“ und das Rennen kann beginnen. Wie sieht es dann bei dem festlichen Akte der Preisvertheilung aus? Die Ehrenpreise sind zur Stelle und werden — zur Ehre unseres Bundes soll es gesagt sein — meist mit zufriedenen Lächeln entgegengenommen, doch mit den Ehrenzeichen wird häufig den Siegern eine kleine Geduldsprobe auferlegt.

Viel ernster, viel peinlicher und gewissenhafter sollten solche Sportsveranstaltungen gehandhabt werden, wenn den Interessen derselben nach jeder Richtung hin Rechnung getragen werden soll. Die Ausschreibung eines Strassenwettfahrens sollte nur dann erst erfolgen, wenn der Sportausschuss der betreffenden Vereinigung alle einschläglichen Faktoren geprüft und der Plenar-Versammlung vorgelegt hat. Die Versammlung berathet die gemachten Vorschläge, stellt die Sicherheit der Ehrenpreise und deren materiellen Werthe fest, bestimmt die Zahl und den Werth der Ehrenzeichen und versichert sich des Vorhandenseins aller Prämierungs-Objecte. Die Ehrenpreise können nicht nur, nein

sie müssten vorher bekannt und nach der Reihenfolge ihres Werthes classificirt sein, da es zweifellos dem Wettbewerber ein hohes Interesse gewährt, zu wissen, wie weit er seine Kraft zur Erlangung eines ihm bekannten, vielleicht ersehnten Ehrenpreises einzusetzen hat. Die an ein solches Wettfahren sich anschliessende Preisvertheilung wird niemals zu Enttäuschungen für die Sieger oder zu Verdriesslichkeiten für die Veranstalter führen, im Rahmen ungetrübter Freude und allseitiger Befriedigung wird sie sich vollziehen.

Auf einen technischen Umstand möchten wir noch aufmerksam machen und dieser betrifft die zu einem Strassenrennen verwendeten Maschinen. Bei Feststellung der Gewichte ist der fortschreitenden Entwicklung der Fahrrad-Industrie stets gebührend Rechnung zu tragen. Ein Gewicht von 17 Kilo welches noch vor verhältnissmässig kurzer Zeit als sehr leicht galt, gehört heute bereits zu den schweren, giebt es doch Strassenmaschinen mit kompletter Ausrüstung von 14 Kilo Gewicht. Schliesslich wollen wir noch bezüglich der Fahrbestimmungen erwähnen, dass es zur Erhöhung des sportlichen Reizes sowie zur Aneiferung angehender Renner dient, wenn das Strassenwettfahren in Form des Vorgaberennens (Handicap) gehalten wird, doch sollten die wichtigen Aemter der Zeitnehmer und Leiter stets in den Händen der kundigsten und gewissenhaftesten Personen sein. Dass die Letzteren am Wettkampf nicht persönlich Theil nehmen können, ist selbstverständlich.

Wir glauben das besprochene Gebiet des Sports erschöpfend genug behandelt zu haben und wollen nur noch bezüglich der Preise eine Meinung aussprechen, die, wenn auch nicht durchgängig, so doch sehr vielseitig ausgesprochen wird.

Bei Veranstaltung von Wettfahren seitens einer sehr grossen Korporation (des Bundes) wird von vielen Seiten der Ausgabe von Bons vor den gestifteten Gegenständen der Vorzug gegeben, da eine Zahl „preisgekrönter“ Kämpen auf dem Plan

erscheint, welche von dem empfangenen Ehrenpreise nicht immer befriedigt sein werden und können. (Giebt es doch Sieger, denen ihr glücklicher Stern gestattet, für jeden Tag der Woche eine andere Uhr zu tragen.)

Das interessante Gebiet des Kunstfahrens bietet dem Radfahrersport zur allgemeinen Besprechung wenig Raum, sind es doch — was das Solo-Fahren anbetrifft — nur einzelne Erlesene, welche sich im Glanze des Ruhmes sonnen dürfen. Die Pflege dieser sportlichen Eigenart liegt demnach nur in den Händen Weniger, denen die Erwerbung ihres Rufes und Ruhmes bisher nicht leicht gemacht worden ist. Ebenso verhält es sich mit Duett- und Terzett- (Gruppen) Fahren, auch dies sind Eigenarten, deren Pflege von der individuellen Befähigung, besser: vom Talent abhängt. Das Kunstfahren aber in seiner weiteren Gruppierung, im Reigenfahren, zu unterstützen, ist eine um so dankbarere Aufgabe, als dadurch nicht nur das Interesse am Radfahrersport auch während der Wintermonate belebt, sondern auch Gelegenheit geboten werden kann, schlummernde Talente für das Solo-Fahren an das Licht zu ziehen und anzuregen.

Es ist daher den kleineren Vereinigungen (Klubs) dringend zu empfehlen, regelmässige Uebungen im Reigen- (Saal) Fahren anzusetzen und sich diesem reizvollen Sport mit aller Liebe hinzugeben.

Wir wollen diesen Artikel bez. die Bemerkungen über das Reigenfahren nicht schliessen, ohne auf das Beispiel des auch in vieler anderen Beziehung mustergültigen Ortsverein Plagwitz des S. R.-B. hin zu weisen. Dieser Verein besitzt seine regelmässigen Uebungsabende im Reigenfahren, ihm dankt der Bezirk Leipzig bez. der Bund schon manche Augenweide und er verdient sich die eingehendsten Ehrungen mit vollstem Recht. Sollte dieses Beispiel nicht ein Sporn für unsere zahlreichen Klubs sein, einmal den „Plagwitzern“ die Ehren streitig zu machen? —



Jugend-Fahrschulen.

Auf die Heranbildung unserer Jugend für den Radfahrersport ist bis jetzt noch viel zu wenig Werth gelegt worden. Die bestehenden Vereinigungen nehmen nach ihren jeweiligen Bestimmungen nur Fahrer als Mitglieder auf, die das 18. Lebensjahr erreicht haben. Bis zu diesem Alter sind also alle Radfahrer ohne irgend welchen Anschluss oder Zusammenhang, und der Versuch diese jugendlichen Radfahrer in verschiedene Klassen zu theilen und sie im Dienste unseres Bundes zu erziehen und auszubilden, zu tüchtigen an Disciplin gewöhnte Radfahrer, das soll der Vorschlag sein, den

wir bezwecken den in Betracht kommenden Vorständen zu empfehlen.

So gut wie man Turnriegen und Exerzierschulen errichtet und mit Erfolg dieselben leitet, ebenso gut können verschiedene Jugendklassen in unseren Bezirken errichtet werden, die einstmals treue Stützen unseres Bundes sein würden, und die bis zu erreichtem Aufnahme-Alter eines ordentlichen Mitgliedes, unserem Bunde als Jugendfahrer angehören würden, mit der Berechtigung, bei festlichen Anlässen die weiss-grüne Mütze tragen zu dürfen.

Wenn sich die richtigen Männer finden, die ja unsere Bezirke aufweisen können, die Leitung dieser Jugendklassen zu übernehmen, so würde das eine sehr dankbare Aufgabe sein. Die Teilnehmer an den Jugend-Fahrschulen könnten an den schulfreien Nachmittagen Mittwochs und Samstags, im Winter im Reigen- und Kunstfahren, und im Sommer im Touren- und Schnellfahren, eingeübt werden. Die einzelnen Klassen, die natürlich entsprechend dem Alter der Teilnehmer zusammengesetzt würden, könnten in ihren Uebungen ja abwechseln. Die Betheiligten würden sicher mit Eifer sich dem Radfahrsparte hingeben, und die Eltern hätten die Sicherheit, dass ihre Söhne zur Kräftigung ihres Körpers unter Aufsicht eines tüchtigen Fahrers ständen, und nicht durch allerlei Allotria den Eltern und dem Publikum lästig werden. Auch könnten während der Ferien täglich grössere und kleinere Ausflüge zu Rad unternommen werden.

Nothwendig wäre allerdings, und das würde mit eine der Hauptsache sein, dass eine grössere An-

zahl Maschinen für Knaben verschiedenen Alters beschafft werden, wir glauben aber, dass Fabrikanten schon sich finden würden, die sich hierfür interessirten und Räder zu diesem Zwecke zu billigem Preise käuflich oder miethweise überlassen würden, umso mehr; als solche sich dadurch unzweifelhaft einen Stamm von späteren Kunden heranziehen würden. Gerade mit den Jugend-Fahrschulen lässt sich sehr viel machen, wenn man geeignete Kräfte an die Spitze stellt, insbesondere würden die Eltern, welche dem Radfahrsparte jetzt noch ferne stehen, durch Betheiligung ihrer Söhne, eifrige Anhänger und Förderer unseres Sportes werden.

Wir wollen vorläufig die Frage der Jugend-Fahrschulen nicht weiter ausdehnen, vielleicht ergreifen unsere Bezirke die Anregung, die sicher auf fruchtbaren Boden fallen wird, dann ist es immer noch Zeit allen Einzelheiten näher zu treten.

In einem weiteren Artikel werden wir demnächst Propaganda machen für Damen-Fahrschulen.

Th. W.

Unsere Sportlitteratur.

von J. H. Papsdorf, „Wanderer“ Dresden.

Es ist eine sehr erfreuliche Thatsache, dass der Radfahrsparte, obwohl er der jüngste aller Sportzweige ist, doch sämtliche anderen nummerisch weit überholt hat. Aber dieses schnelle Wachstum hat unserem Sporte auch mancherlei Nachteile gebracht. Besonders hat die innere Entwicklung desselben nicht immer gleichen Schritt gehalten.

Werfen wir beispielsweise einen Blick auf unsere Sportlitteratur!

Trotz der grossen Fortschritte, die dieselbe gerade in den letzten Jahren gemacht, steht sie doch noch nicht auf der Höhe die ihr gebührt und durchaus in keinem Verhältniss zur Zahl, der den Radsport Ausübenden. Ueberall findet man noch viele tüchtige Sportgenossen, die unserer Litteratur recht wenig Interesse entgegen bringen.

Es giebt sehr viele Fahrer, ja selbst solche, die einem Club angehören und doch in der Litteratur unseres Sportes herzlich schlecht beschlagen sind. Eine wie verschwindend geringe Zahl von Fahrern abonniert z. B. auf eine oder die andere Sportzeitung (von den Verbandszeitungen abgesehen), oder kauft sich die wichtigsten Werke, die auf radsportlichem Gebiete erschienen sind! — Selbst wenn wir von dem Einzelnen absehen und einen Blick in die Clubs werfen, finden wir unsere Behauptung bestätigt. In vielen Clubs existirt gar keine Clubbibliothek und wo eine vorhanden ist,

sehen wir vielleicht Meyers Conversations-Lexikon und andere an sich recht werthvolle und brauchbare Werke, aber noch manches Buch unserer Sportlitteratur fehlt.*) Nur wenige Vereine können sich rühmen, auch nach dieser Seite hin das ihrige gethan zu haben.

Wen trifft wohl die Schuld an dieser Gleichgiltigkeit?

Nicht etwa allein die Herren Redakteure unserer Sportzeitungen, sondern zum grossen Theile die Radfahrer selbst und vor allem ist auch die Vorstandschaft der einzelnen Clubs davon nicht frei zu sprechen; denn sie hat es in vielen Fällen nicht verstanden, das Interesse seiner Mitglieder auch auf diesen Zweig unseres Sportes zu lenken.

Wäre es z. B. im Winterhalbjahre, wo doch oft unser Sport nicht praktisch betrieben werden kann, nicht rätlicher die Mitglieder mit den wichtigsten litterarischen Neuheiten bekannt zu machen und nicht wie dies oft noch der Fall ist, den Clubabend durch Besprechung eines geplanten Tanzvergnügens auszufüllen!

Eine nachahmungswerthe Einrichtung besteht in dieser Beziehung beispielsweise im Dresdner Velociped-Club „Wanderer“ dem der Schreiber dieser Zeilen angehört. In jeder Monatsversammlung

*) Oft werden nicht einmal die wichtigsten deutschen Sportzeitungen im Club gelesen.

wird hier von einem freiwillig sich dazu meldenden oder auch von einem dazu gewählten Mitgliede ein grösseres Referat über ein oder das andere Buch auf radsportlichem Gebiete, gegeben. Aber auch die Herren Redakteure unserer Sportzeitungen trifft indirekt ein Theil der Schuld.

Sehen wir z. B. einmal das Inhaltsverzeichniss der einzelnen Radfahrer-Zeitungen durch, so finden wir oft grössere Artikel, die entweder mit dem Radfahren überhaupt nichts zu thun haben, oder die so einseitig und langstielig geschrieben sind, dass sie dem Leser das Sportsinteresse eher rauben als steigern. Der betr. Herr Redakteur fühlt diese Schwäche wohl, aber da es ihm an anderen, gediegeneren Artikeln mangelt, muss er zu diesem Mittel greifen, um die Spalten der nächsten Nummer zu füllen.

Soll hier ein Wandel geschaffen werden, so muss die Sportlitteratur ähnlich wie Touren-, Renn- und Kunstfahren als ein Glied des Ganzen angesehen und behandelt werden, da sie ja wesentlich zur Hebung und Entfaltung des Radsportes beiträgt. Jedenfalls ist dem Sporte durch eine hervorragende litterarische Arbeit ebenso gedient, als durch Schaffung eines Rekords oder durch Zurücklegung einer Parforce-tour.

Da wir der Litteratur diese Bedeutung nicht absprechen können, müssen wir sie auch dementsprechend würdigen und ehren. Es könnte dies, wie bei jeder anderen sportlichen Leistung, auch hier durch Prämirung geschehen.

Wie durch Veranstaltung von Wettfahrten auf Strasse, Rennbahn und Saal die einzelnen Fahrer

begeistert und muthig den Kampf aufnehmen, um sich gegenseitig in den Leistungen zu überbieten, so könnte auch durch Ausschreibung oder Prämirung sportlich litterarischer Leistungen ein Wettkampf angeregt werden, für unsere federgewandten Sportgenossen. Sicherlich würde mancher tüchtige Fahrer veranlasst und angespornt, seine radsportlichen Kenntnisse und Erfahrungen anderen auf diese Weise zu übermitteln. Die Folge davon würde unstreitig sein, dass bei manchem Fahrer das Interesse für unsere Litteratur und damit für den ganzen Sport wachgerufen, erhalten oder auch gesteigert würde.

Zur Ausführung* dieses meines Vorschlages seien hier noch einige persönliche Ansichten kundgegeben:

Die Prämirung geschehe nicht durch Verabreichung von Ehrenzeichen oder durch Verleihung irgend eines Titels, sondern bestehe vielleicht in einem Ehrenpreise oder einer Ehrenurkunde (Bon nicht ausgeschlossen).

Es wird alljährlich eine bestimmte Summe zu diesem Zwecke ausgeworfen und von der Prämirungskommission im Einverständniss mit der Vorstandschaft vertheilt.

Zur Prämirung gelangen nur solche sportliche Arbeiten, die von Mitgliedern der ausschreibenden Corporation ausdrücklich dazu eingesandt werden.

Bei der Prämirung sind thunlichst alle Sportzweige (Touren-, Renn- und Kunstfahren) sowie Arbeiten belehrenden als unterhaltenden Inhaltes zu berücksichtigen.

Ein internationaler Verband.

(Schluss.)

Weitere Vorschläge sind nachstehende:

- g. „Die Meisterschaft soll nicht später als 30. September und nicht früher als am 1. August jeden Jahres ausgefochten werden, wofern der zu wählende Vorstand nicht anders beschliesst.“

Die Ansprüche die man von hier aus mit dem unter g. bezeichneten Vorschlage, an die ausländischen Sportsvereinigungen stellt, sind so einseitige, dass auf deren Annahme jedenfalls nicht gerechnet werden kann.

Es ist darin weder auf klimatische noch auf Witterungsverhältnisse Rücksicht genommen, was doch unzweifelhaft in erster Linie bei Ausschreibung eines Weltmeisterschaftsfahrens in Betracht zu ziehen ist. Es passt eben nicht alles was uns Deutschen recht ist, auch für unsere Sportkameraden in Asien oder Afrika.

- h. „Der Turnus der Oertlichkeit soll jedem Lande zu gute kommen, kein Land soll das Meeting zweimal haben, so dass alle Mitglieder resp. Bewerber sendenden Länder an die Reihe kommen. Ein Land das drei Jahre lang hintereinander keine Bewerber sendet, geht das Anrecht auf das Meeting verloren.“

Entgegen diesem Vorschlag, möchten wir gesagt haben, dass die projektirten Fahren für kurze und lange Distanz, abwechselnd in verschiedenen Ländern stattfinden, so zwar, dass z. B. zum ersten Male 4—6 Weltmeisterschaftsfahren über verschiedene Distanzen und Gattungen von Fahrrädern in verschiedenen Ländern ausgefochten werden, dann wird kein Land mit einer solchen Meisterschaft zu lange warten müssen.

- i. „Das erste Zusammentreffen soll im Herbste 1893 in Amerika sein, die folgenden Orte

werden berathen. Jedes Land, das Bewerber sendet, hat das Recht auf zwei Fest-Ausschussmitglieder.

Nach unserem Vorschlage würden also in einem Jahr mindestens 4 Länder den Vortheil haben, Weltmeisterschaftsfahren ausfechten zu lassen.

Der letzte Vorschlag lautet:

- k. „Das festgebende Land hat das Anrecht auf die Hälfte der Netto-Einnahmen, die andere Hälfte wird unter die Fahrer sendenden Länder vertheilt.“

Der Schlusseffekt ist also auch hier die Theilung des Geldes, nun fragt es sich, ob wir unser deutsches Geld in Reichskassenscheinen oder in Silber oder Gold am besten wegsenden, hoffentlich wird darüber kein Streit entbrennen, eine Kommission könnte ja auch hier die Differenzen schlichten.

Behalte doch jeder sein eigenes Geld, das ist unsere Ansicht.

Th. W.

Goldene Speichen.

Novelette von A. L.

(II. Fortsetzung.)

Unzählige Mal hatten sie den nur spärlich belebten Theil des uns bekannten Parkes durchmessen die beiden treuen und seit der Kindheit in reinsten Seelenharmonie mit einander verbundenen Freunde, und was sie planten, sollte ein tollkühnes Wagnis des Einen, ein stilles Walten des Anderen sein. Die Bedenken Bernhards prallten ab an der unbeugsamen Entschlossenheit Herberts und so fand sich endlich eine volle beiderseitige Uebereinstimmung. „Mit den Guten ist Gott“ sagte Herbert, nachdem die Trennungsstunde der Freunde nahte, „mein Schicksal lege ich frohen Hoffens in seine Hand!“

„Baue fest auf mich, in keiner Noth und Gefahr soll unser Freundesherz wanken“, erwiderte Bernhard mit kräftigem Handschlag und Kuss.

„Nun zur That!“ war Herberts letzter Zuruf, als sich die Wege Beider trennten.

Eine schmerzliche Ueberraschung malte sich in den Zügen des Chefs, als Herbert seine Stellung kündigte und dringend um sofortige Entlassung bat. „Ich begreife, Herr Nestler, dass Ihnen die augenblickliche kummervolle Lage Ihres Vaters den Aufenthalt in unserer Stadt drückend erscheinen lässt, sollten Sie indessen nicht mit einer gewissen Uebereilung handeln? Der Ausgang des betrübenden Falls und die, wie ich hoffe, mögliche Rehabilitierung Ihres Vaters könnten doch abgewartet werden“.

„Ich bin ausser Stande“, erwiderte Herbert mit ruhiger Entschlossenheit, „Ihnen die mit einander zusammenfallenden Gründe zu offenbaren, welche mich zu meiner Bitte veranlassen, wenn ich aber eine kleine Anerkennung dessen fordern darf, was ich Ihnen in langen Jahren zu leisten mich bemüht habe, so erblicke ich diese Anerkennung darin, dass Sie meinem Abgange keine Hindernisse bereiten wollen.“

„Das will ich nicht, lieber Nestler“, entgegnete der strengfreundliche Prinzipal, „ich kenne und schätze Ihre oft bewiesene Ehrenhaftigkeit und Thatkraft und will Sie mit der Versicherung ent-

lassen, dass Ihnen die Wiederkehr in den bisherigen Wirkungskreis zu jeder Zeit gestattet werden wird“!

Mit Worten aufrichtigen Dankes verabschiedete sich Herbert von seinem Chef, dessen Güte sich noch in einer „namhaften Anweisung auf die Kasse“ äussern sollte, auch der Abschied von den etwas verdutzt dreinschauenden Geschäftskollegen vollzog sich in befriedigender Kürze und so stand unser Held wieder vor der heimathlichen Pforte, die er so schnell zu verlassen gedachte. „Erst zu ihr mit meinen letzten Worten“ waren seine nächsten Gedanken und möglichst geräuschlos suchte er sein Zimmer auf. Es war nicht mehr der Herbert, in dessen Zügen sich trotz allen scheinbaren Hoffnungslosigkeiten immer ein erfrischender Hauch jugendstrotzender Kraft abklärte, er schien in den Händen eines kosmetischen Theaterkünstlers gewesen zu sein, welcher sich zu befehligen hatte, für den Darsteller den Typus eines Seelgefolterten hinzuzaubern. Bleich hatten sich die Wangen und Schläfen gemalt, tiefer lagen die thränenfeuchten Augen, ein Zittern durchbebte die imposante Gestalt und stürmisch wogte die schmerzzerfüllte Brust, als die Hand zur Feder griff.

Theure Marietta!

Du warst auf Kampf und Gefahr gefasst, ja, ich weiss, Du würdest Beiden getrotzt haben. Hattest Du auch an das Scheiden gedacht? Nun sieh, da ist es, das unheimliche Gespenst, höhnisch grinsend reicht es uns den Becher der — o es will nicht aus dem Herzen und der Feder — Entsagung. Sei stark, Geliebte, schüttele ihn ab den düsteren Namen, der den Deinigen hinabziehen drohte in den gähnenden Abgrund, sei die starke Seele, zu der ich aufschaute mit den neidvollen Gefühle meiner eigenen Minderwerthigkeit. Ich gehe schon morgen fort. Wohin? Wie lange? Besser, Du weisst es nicht. Du bist frei! Sollst und musst es sein. Finde die Grösse Deines Herzens wieder in der zwingenden Erkenntnis, dass Du Dein Schicksal nicht an das meinige fesseln

darfst. Das kleine Köhchen, welches unter der grauen Asche unserer Schicksalsverschlingungen glühte, lass es sanft ersterben. Du wirst gesunden und unter der segensreichen Einwirkung der Alles heilenden Zeit in still ehrendes Gedenken verwandelt sehen, was Dir heute als opferwillige Liebe dünkt. Nun Du frei bist, kann ich die heilige Mission erfüllen, die mir die rauhe Hand des Schicksals vorschreibt. Leb wohl! Gott sei mit Dir!

Herbert.

Noch einmal überlasen die feuchtschimmernden Augen den letzten Scheidegruss. Vorbei! — „Fort mit dir, du Gaukelspiel thörichter Phantasie, fort mit allen Hangen und Bangen, sie ist frei, ich bin es auch, will es sein! Arme Marietta! O, könnte ich die Zeiger rücken, dass sie eilen und eilen, bis zu der Stunde, da der rothfunkelnde Glanz des erwachenden Morgenlichtes den Anbruch einer neuen Zeit verkündet. Werde ich sie schauen dürfen die wonnige Morgenröthe? — Hinweg ihr dämonischen Bilder, hinweg!“ — Herbert war nach diesem kurzen Seelenkampfe wieder er selbst, seine Gefühlsbeherrschung gewann ihre völlige Kraft, mit innerer machtvoller Befriedigung schloss und adressierte er das letzte Liebesschreiben und rüstete sich zu der bangen Stunde des Abschieds von Vater und Mutter.

Er hatte wohl gethan, sich zunächst der Mutter anzuvertrauen und sie zu bitten, ihm die schmerzliche Stunde des Abschieds durch einsichtsvolle Vorbereitung zu erleichtern. So fand er den Vater zwar in auffallender seelischer Erregung, aber immerhin gefasst.

„Wie soll ich Deinen Entschluss deuten, mein Sohn, und welche Pläne verfolgst Du?“

„Erlass es mir, Dir ein gänzlich ehrliches Bild meines Innern zu geben, Du würdest noch mehr leiden, als Dir schon auferlegt ist.“ —

„Nicht von mir kann jetzt die Rede sein, darf ich nicht wissen, warum und wohin Du gehst? Kommt Dein Entschluss nicht einer Flucht gleich?“ —

„Sie ist es in der That, Vater!“ —

„Du fliehst vor dem entehrten Vater?“ —

„Wie grausam Du die Worte wählst, sprach ich Dich nicht selbst frei?“ —

Um so schmerzlicher ist mir Deine eilige Abreise, denn Deine Nähe bereitete mir Trost und Hoffnung.“ —

„Den Entschluss, die Welt kennen zu lernen, der Dir seit langer Zeit bekannt ist, will ich jetzt

zur Ausführung bringen, es duldet mich nicht mehr in den engen Räumen der altgewohnten Mauern.“ —

Nestler wischte sich bei diesen Worten eine Thräne aus den Augen und sah eine Weile tief-schmerzlich vor sich hin.

„Und wohin gehst Du?“ —

„Zunächst nach England, Vater!“ —

„Hast Du schon Stellung?“ —

„Noch nicht, doch hoffe ich, sie zu finden.“ —

„So soll ich Niemand haben, der mir Trost und Hoffnung zuspricht?“

Nun war es für die Mutter Zeit zum Eingreifen.

„Sei nicht hart und lieblos mit mir“, begann sie mit sanft vorwurfsvoller Stimme, „so lange ich an Deiner Seite bin, ist Dein Leben nicht liebe-leer.“ —

„Das war es nie, Du Gute, aber Noth und Entbehrung klopfen an unsere Thür.“ —

„Noch giebt es, Gott lob, gute Menschen; eine passende Beschäftigung wird sich wohl auch finden und so wird uns gewiss der Himmel vor der dringendsten Noth bewahren.“ —

„Ginge nur Herbert jetzt nicht von uns“, presste er wieder hervor, „es thut mir wehe.“

„Lass ihn gehen“, mahnte wiederum die Mutter, „Du kennst seinen starren Willen und, wie wir an seinem guten Herzen nicht modeln und verbessern können, so werden wir auch seine Entschlüsse nicht ändern.“

„Da fließt er wieder hin, der Born der treuesten Mutterliebe“, rief freudig bewegt Herbert, indem er die Mutter in kindlicher Rührung umschlang und küsste, „lasst ihn wandern den eigensinnigen Jungen und söhne auch Du, guter Vater, Dich aus mit dem Charakter, der ja Dein eigen Erbtheil ist.“ —

„So geh' mit Gott mein Sohn“, sagte Nestler, indem er sich erhob und segnend die Hand über den Flüchtling breitete.

Die Vorbereitungen für die Abreise waren schnell beendet, am Abend des andern Tages noch eine letzte, von Thränen der Wehmuth erfüllte, Umarmung und fort ging es zum Bahnhofe.

Noch einmal glitt die ehrwürdige Spitze der alten Domkirche im Abendgold vorbei, noch einmal suchte das sehrende Auge jenes angrenzende hohe Giebelhaus, in welchem ein leidgeprüftes Mädchenherz mit dem jähen Ansturm des tödtlichen Schmerzes rang und fort ging es mit Windeseile der „jungen Morgenröthe“ zu.

(Fortsetzung folgt.)



Ueber Pyramidenstellung.



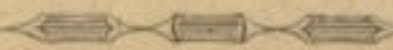
Die Stellung von Pyramiden wird merkwürdigerweise in unseren Sportsvereinen wenig oder gar nicht geübt, und doch bietet sie Vereinen, die Mangel an Platz zum Reigenfahren haben, Gelegenheit im Winter körperliche Uebungen mit Hülfe ihrer Räder zu pflegen.

Für Saalfeste aber und zu Aufführungen bieten diese Pyramidenstellungen eine dankbare Aufgabe und jetzt noch den Reiz der Neuheit.

Die beigedruckte Stellung entnehmen wir Höfer's Leitfaden für das Kunstfahren (zu beziehen durch

Th. Weber, Leipzig Nürnbergerstr. 29 zu 4 Mark.) Es lassen sich gerade in Pyramidenstellungen eine grosse Menge von Figuren herstellen, bei den natürlich jeder Theilnehmer eine Rolle spielen muss, und deren Anfang von ebener Erde aus zu erfolgen hat, so dass diejenigen welche gleiche Stellungen einnehmen, auch immer gleichmässige Bewegungen bis zur Fertigstellung auszuführen haben.

Mit Anwendung bengalischen Lichtes ist noch ein besonderer Effekt zu erzielen. Th. W.



A. Gouget

(mit Bild.)

Diejenigen Mitglieder unseres Bundes, die am 6. März vorigen Jahres an unserem so grossartig verlaufenen Alberthallenfest theilgenommen haben, werden sich alle noch des bedeutenden Kunstfahrers Herrn A. Gouget aus Avignon in Frankreich erinnern.

Durch die Liebesswürdigkeit unseres Mitgliedes und Amateur-Photographen Herrn Arthur Serbe, der verschiedene Stellungen des Herrn Gouget aufgenommen hat, sind wir in der Lage in unserem Bundesblatte, unsern damaligen Gast den bedeutendsten französischen Kunstfahrer A. Gouget zu verewigen. A. Gouget ist geboren im Jahre 1865, als Sohn eines Maschinenfabrikanten, dessen Geschäft er auch zu erlernen berufen war. Im Alter von 17 Jahren begann er das Velocipedfahren, auf einer hölzernen Maschine, und war es ein Adjutant der ersten Pontoniers, der ihm die ersten Stunden gab. Er machte gute Fortschritte und gewann sehr bald mehrere Preise in Marseille und Toulon. 1884 erlernte er das Einradfahren, und bald war es ihm möglich auf dem Einrade 5 Min. zu fahren ohne zu stürzen. Im Jahre 1887 als er sich im Kunstfahren besser ausgebildet hatte, trat er zum ersten Male im Cirkus Royal zu Paris auf, wo er grossen Beifall erntete. Im Jahre 1888 legte er in einer Tour 210 km

auf dem Monocycle zurück, hin und zurück von Avignon nach Marseille. Am 23. September 1888 trat er zum ersten Male in Clérmond Ferrand auf, woselbst er einen unbeschreiblichen Erfolg zu verzeichnen hatte. Er fand hiernach längere Zeit Engagement in Brüssel, von wo aus er zur Weltmeisterschaft Concur-

renz nach Leipzig fuhr, woselbst er den zweiten Preis errang, da die Hauptwerthung auf das Zweirad gelegt wurde.

A. Gouget ist auf dem Einrade unzweifelhaft der Weltmeisterfahrer, seine Leistungen auf demselben sind geradezu phänomenale. Gelegentlich des Auftretens der 3 Weltmeisterschaftsfahrer Kaufmann, Gouget und Marschner am 13. März zu Leipzig, hatte Gouget allein seine Vorführungen fehlerfrei beendet, und einen ganz enormen Erfolg errungen. Dreimaliges Hervorrufen bewies ihm, dass man seine Leistungen voll zu würdigen verstand. A. Gouget ist s. Z. an einer Arbeitsmaschine verunglückt, und hat in Folge dessen nur 4 Finger an jeder Hand, was auf dem



Bilde links deutlich zu erkennen ist.

Während der kurzen Zeit seines Leipziger Aufenthaltes hat er sich die wärmsten Sympathien erworben, wie auch dessen liebenswürdige Gattin, die ihm überall hülfreich zur Seite stand.

Th. W.



Mit dem Dreirad nach Italien.

III.

Bad Pfäfers ist einer der merkwürdigsten Punkte der Schweiz. Ein schmaler sanftaufsteigender guter Fahrweg führt von Ragatz in 52 Minuten zum Pfäferser Bad, zwischen dunklen, steil aufsteigenden 150—250 m hohen Kalkfelswänden hin, welche der Strasse und der ungestümen Tamina, einem starken, über und durch Felsblöcke stürzenden Gletscherwasser, kaum Raum lassen.

Die Strasse führt an einer Restauration und dem Schrattenfall vorbei durch ein Felsenthor, über den ein Fusspfad nach Dorf Pfäfers führt.

Die Strasse endigt am Badgebäude (Bad Pfäfers), das im Jahre 1704 aufgeführt, zwischen steilen 200 m hohen Felswänden eingeklemmt ist, sodass im höchsten Sommer die Sonne nur von 10—4 Uhr dort scheint. Die sehr mächtigen krystallhellen 30—31° warmen Quellen entspringen 6 Min. vom Badhaus, in der düsteren 8—14 m breiten Felsenschlucht, welche die Tamina brausend durchströmt. Zum Besuche der Schlucht und der Quellen löst man im Hauptkorridor des Badhauses eine Karte zu 1 Fres.

Der 1859 neu angelegte, durchweg auf Felsen oder Mauerwerk ruhende breite mit Dielen belegte und mit einem Geländer versehene Weg, 660 Schritt lang, 9—14 m über dem tobenden Bach; ist vollkommen bequem. Auf demselben gelangt man zwischen den gewaltigen, 60—80 m hohen Felswänden am rechten Ufer der Tamina zu dem 30 m langen Stollen der Neuen Quelle mit der Ueberschrift „2. Oktober 1860“. Neben den George du Trient, wird in den Alpen kaum wieder eine Schlucht in dieser Grossartigkeit zugänglich gefunden.

Nach Rückkunft in Ragatz versäumten wir nicht, noch ein Café zu besuchen, und eine Tasse Mocca in aller Ruhe zu geniessen, hier hatten wir noch Gelegenheit, den Herrn Pfarrer von Pfäfers, einen sehr leutseligen Herrn, kennen zu lernen.

Das Wetter blieb an diesem Tage sehr schön, wir konnten noch bequem nach Chur, der Hauptstadt des schweizer. Kantons Graubünden gelangen, woselbst wir zuerst zur Hauptpost uns wandten, um unsere Briefschaften, die ersten seit unserer Abreise von Hause, in Empfang zu nehmen.

Im Hotel Stern fanden wir ein gutes Unterkommen. Wir besahen uns des Abends noch die Stadt, die Bischofssitz ist, und ca. 10 000 Einwohner zählt. Chur ist Eingangspunkt zu den Alpenstrassen, über Albula, Julier, Splügen und Bernhardin.

Der folgende Tag war Donnerstag, der fünfte Tag unserer Reise. Recht ungemüthlich sah der Himmel aus vor uns das Gebirge wie eine Mauer, dicht voll Nebel, auch begann es zu regnen, als wir kaum $\frac{1}{4}$ Stunde bergauf unterwegs waren.

Von Chur aus steigt es sofort so stark, dass an Fahren nicht zu denken ist, vielmehr geschoben werden muss. Wir hatten bis zur nächsten Unterkunftsstätte, Capellen, 7 km stark bergauf zu schieben. Zuerst ging es noch leidlich, dann begann es in Bindfaden zu giessen, ein fürchterliches Gewitter brach los, wir mussten den ersten besten Baum aufsuchen, der sich in der steilabfallenden Böschung links des Weges vorfaad, um uns einigermassen zu schützen, rechts waren steil aufsteigende Felsen mit niederem Gestrüppe. Unsere Maschinen liessen wir auf dem Fahrwege stehen. So goss es ungefähr $\frac{1}{2}$ Stunde lang, bei empfindlicher Kühle, wir waren trotz Baumschutz und Gummimantel so vollständig durchnässt, dass es uns über die Folgen dieser Nässe anfang ungemüthlich zu werden. Wir machten uns daher bald wieder auf den Weg, und erreichten nach ca. $\frac{1}{2}$ Stunde weiteren Schiebens, das Gasthaus. Capellen, ein einzeln stehendes Berg-Wirthshaus war also erreicht, doch fragt mich nur nicht wie, den nächsten Weg über den Misthaufen gings in den Holzstall, wir putzten erst unsere Räder, retteten uns dann in die Wirthsstube, wo es schön geheizt war, und wo uns Gelegenheit geboten war, unsere Kleider zu trocknen. Röcke und Westen nahm die Frau Wirthin in die obere Herrenstube, an welche der Backofen grenzte. Nachdem sie sah, dass wir auch am Essen und Trinken nicht geizten, lud sie uns ein, ebendahin uns mit noch einem Leidensgefährten, der zu Fuss kam, zu begeben. Wir liessen uns das nicht zweimal sagen, bestellten einige Töpfe Glühwein, und assen mit Appetit gutes Rauchfleisch zum Frühstück, uns zunächst dem Backofen aufhaltend. Nach etwa zweistündigem Aufenthalte konnten wir es wagen, die Wanderung wieder anzutreten. Jetzt gings über Churwalden, immer noch starke Steigung, Lenzerheide schon bergab, Lenz und von da stark abwärts, rechts an Tiefenkasten, das ganz in einem Kessel liegt, vorbei über den Schyn, prachtvolle Bergstrasse, mit der höchsten Brücke von Europa, an der Strasse die grossartigsten Felspartien und prachtvollsten Wassertfälle. Gegen Abend kamen wir noch frühzeitig nach dem herrlichen Thusis, wo wir übernachteten, um folgenden Tages, die Schönheiten der weltberühmten Via mala zu besichtigen, und den Splügen zu erreichen.

In Thusis hatten wir vor dem gemeinschaftlichen Nachtessen im Hotel, genügend Zeit, uns das Städtchen, das prachtvoll am Fusse des Heinzenberges liegt, anzusehen. Den Abend genossen wir auf der Veranda bei schönem Wetter, einer prachtvollen Flasche Wein und einer nicht minder vorzüglich mundenden Havana. (Forts. folgt.)

Besiegt.

(Zu unserm Bilde)

Was trabt auf schatt'gem Waldessaum,
Gefügig ihrer Hand,
In kühnem Lauf, bedeckt mit Schaum,
Dahin im weichen Sand?

Wart' nur graziöse Reiterfee,
Du hast mir's angethan,
Wenn ich dein feurig Fuchslein seh,
Fasst mich ein Grollen an.

Lass keuchen nur dein braves Ross,
Gieb Ruf und Peitsche zu,
Heut ist der Tag, mein Sportgenoss,
Heut lass ich nimmer Ruh.

Was hilft dein Spurt? des Fuchsleins Kraft
Wehrt deines Frevelns Spiel,
Schon ist des Sporens Macht erschlafft
Und, ach, noch fern ist's Ziel.



Hast oft den Radler still belacht
Beim Handicap zu Zwei'n,
Und triumphirend wohl gedacht:
Nie dürft' ich Sieger sein.

Heut gabst du Stolze nichts mir vor,
Wollst lähmen meinen Muth? —
Spreng immer hin! Hört dich mein Ohr:
Wallt auf das Radlerblut.

Greif aus, mein Rad, der Speichen Glanz
Lass silberschwirrend glüh'n,
Heut gilt es einen Ehrentanz,
Hilf zu des Kampfs Bemüh'n!

Jetzt hab' ich sie! — Heil Sachsen Heil,
Du kühne Reiterin,
Treib doch dein Rösslein an zur Eil'
Derweil voraus ich bin!

Das Rädlein mahnt: „Nur fort, nur fort!
„Lass enden unser Spiel!“
Ade, du Schöne! Heil dem Sport!
Ich harre dein — — am Ziel!

A. L.





Amtliches.

Folgende Glückwunschartikel ist am 23. d. M. an Se. Königl. Hoheit Prinz Friedrich August, Herzog zu Sachsen nach Dresden abgesandt worden.

Königliche Hoheit! Durchlauchtigster Prinz!

Mit Dank gegen Gott und auf das allerfreudigste erfüllt von dem Eurer Königlichen Hoheit und höchst Ihrem Hause beschiedenen glücklichen Ereignisse der Geburt eines Prinzen, erlaubt sich die allerunterthänigst unterzeichnete Vorstandschaft, Eurer Königlichen Hoheit die aufrichtigsten Segenswünsche für das fernere Wohlergehen Höchst Ihres theuren Sohnes vereinigt mit der Versicherung unwandelbarer Treue für unser allgeliebtes Herrscherhaus darzubringen.

Leipzig, den 23. Januar 1893.

Allerunterthänigst gezeichnet

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Felix Burkhardt
Bundes-Schriftführer

Alexander Duncker
Bundes-Vorsitzender

Eugen Serbe
Bundes-Zahlmeister.

Hierauf ist folgende hochehrwürdige Antwort eingegangen:

Hofmarschall-Amt

Sr. Kgl. Hoheit des Prinzen Friedrich August, Herzog zu Sachsen

Dresden, am 25. Januar 1893.

Dem Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes beehre ich mich im Auftrage Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Friedrich August Höchstdessen herzlichsten Dank für den übersandten Glückwunsch auszusprechen.

Hochachtungsvoll und ergebenst

Freiherr von Reitzenstein
Hofmarschall.

An unsere Mitglieder!

Entsprechend der Stellung, welche der S. R. B. und seine Mitglieder den auf Erhaltung und Kräftigung echten Deutschthums gerichteten patriotischen Bestrebungen gegenüber einnehmen, halten wir es für unsere Pflicht, soweit unsere sportliche Thätigkeit dies gestattet, nach besten Kräften diese Bestrebungen zu unterstützen. Wir glauben diese Unterstützung besonders dadurch bewirken zu können, dass wir von nun an in unseren amtlichen Kundgebungen sowohl als auch im Verkehr mit unseren Bezirken, Vereinen und Mitgliedern **der deutschen Sprache möglichst rein und unverfälscht zu bedienen uns bemühen werden**; ohne uns in Uebertreibungen gefallen zu wollen.

Wir sind der verständnisvollen Aufnahme und Würdigung unseres Vorhabens Seitens unserer Mitglieder sicher und hoffen das Eingehen der beteiligten Kreise auf unser Vorhaben darin erblicken zu können, dass auch Seitens unserer Mitglieder, Vereine, Bezirke u. s. w. im Verkehr mit einander und mit uns **Werth auf den Gebrauch unserer herrlichen deutschen Muttersprache ohne Beimischung von Fremdwörtern** gelegt wird.

Wir verschliessen uns dabei keineswegs der Einsicht, dass es freilich im Anfang schwer halten wird, geläufig und beliebt gewordene Fremdwörter zu vermeiden, doch wird uns der Gedanke an den guten Zweck über solche Schwierigkeiten hinweghelfen.

Der **nationale Sport**, den wir anstreben, kann nur gefördert werden, wenn sich derselbe freimacht von den in seinen Körper eingedrungenen fremden Körpern und dies wird am besten ermöglicht durch die Schaffung und den Gebrauch einer rein deutschen Sportsprache.

Nicht leicht ist die gestellte Aufgabe, aber sie ist des Schweisses der Edlen werth und wie schon in mancher Beziehung der S. R. B. mit kühner That vorangegangen ist, wird ihm auch das Verdienst zu Theil werden die Einleitung (Initiative) zur Reinigung der deutschen Sportsprache veranlasst zu haben.

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Alexander Duncker,
Bundesvorsitzender

Felix Burkhardt
Bundesschriftführer

Zum II. Bundesvorsitzenden wurde vom Bezirkshaupttag zu Dresden am 15. Januar Herr Bruno Wehlte, Dresden gewählt. Indem wir unsern Mitgliedern hiervon Kenntniss geben, verfehlen wir nicht unseren neuen Mitarbeiter von dieser Stelle herzlich willkommen zu heissen. Es liegt uns noch die angenehme Pflicht ob, den drei Mitgliedern des B.-Vorstandes, den Herren Möller, Horst Wolff und Eugen Serbe welche trotz der herrschenden unangenehmen Witterungsverhältnisse sich nicht abhalten liessen, die Reise nach Dresden zu machen und dort im Interesse unseres Bundes in selblosester und aufopfernder Weise thätig zu sein, unseren besten Dank im Namen des Bundes hiermit auszusprechen.

Möge die Saat, die diese Herren dort ausgestreut, in offene und empfängliche Herzen gefallen sein und unserem Sachsenbund, insbesondere aber dem Bezirk Dresden reiche Früchte tragen. Möge aber auch das gegebene Beispiel, der Opferfreudigkeit und hingebenden Thätigkeit ohne jede Rücksicht auf persönliche Vortheile, nur das ideale Ziel im Auge, Nacheiferung in allen Kreisen unseres Bundes finden!

Mit der erfreulichen Nachricht von der Bildung eines neuen Bundesvereins, des R. V. „Wanderlust“ in Plauen i. V. empfangen wir zugleich die Anmeldung des **Siebenhundertsten** Mitgliedes. Diese Zahl giebt beredter als jedes Wort Kunde von der stillen, aber erfolgreichen Arbeit unserer Mitglieder und von dem unkräftigen, gesunden Wachstum des S. R. B.

Wir können nicht umhin der unwiderstehlichen Werbekraft der Herren Bundesvertreter Horst Wolff in Leipzig und Oscar Liebsch in Riesa, welche Letzterem es gelungen in die uneinnehmbar scheinende Festung Riesa Bresche zu schießen, noch ganz besonders Anerkennung zu zollen.

Die Ausfechtung der Seitens des Bundesvorstandes genehmigten 4 Meisterschaften:

- I. Meisterschaft von Europa im Kunstfahren auf dem Hochrad,
 - II. Meisterschaft von Deutschland im Kunstfahren auf dem Niederrad,
 - III. Meisterschaft von Sachsen im Kunstfahren auf dem Hochrad,
 - IV. Meisterschaft von Sachsen im Reigenfahren,
- findet am 14. April d. J. im Grossen Saale des Gewerbehause zu Dresden, der sich nach fachkundigem Urtheil zu diesem Zwecke vorzüglich eignet, statt. Die Ausführung des Festes hat der Bezirk Dresden übernommen und richten wir an alle Bundesmitglieder schon jetzt die Bitte nach besten Kräften für das Gelingen dieses Festes zu wirken.

Die Anzeige von der Ausschreibung dieser Meisterschaften ist an die „Allgemeine Radfahrer Union“ und an den „Deutschen Radfahrer-Bund“ bereits erfolgt.

Der Bundesvorstand hat folgende vom B.-Sportausschuss gestellte bzw. befürwortete Anträge genehmigt:

I. Im Laufe des Jahres 1893 je ein Wettfahren auf der Rennbahn zu Dresden und Leipzig zu veranstalten. Ausschreibung und Ausführungsbestimmungen beiben dem Bundesvorstand überlassen.

II. Dasjenige Mitglied des S. R. B., welches im Jahre 1893 innerhalb des Bundesgebietes die meisten Städte berührt und in dieser Sparte nicht unter 3000 km bestätigt aufweist, wird mit einem Ehrenzeichen (I. Preis) ausgezeichnet. Es sind jedoch nur Fahrten von einer täglichen Mindestleistung von 75 km gültig. Doppel-

auszeichnungen sind nach den Bundes-Satzungen ausgeschlossen.

Nächste Sitzungen des Bundesvorstandes: 4. und 11. Febr. Abends Punkt 9 Uhr „Alte Burg“.

Wohnungsveränderungen bitten wir stets rechtzeitig beim Bundesschriftführer anzuzeigen. Auch ist es nöthig solche Veränderungen noch bei dem betr. Orts-Bezirkschriftführer in Anmeldung zu bringen.

Die noch mit **Einzahlung der 1893er Bundesbeiträge** rückständigen Mitglieder bitten wir die Einzahlung bei unserem Zahlmeister Eugen Serbe, Windmühlenstrasse 44 I baldigst bewirken zu wollen, damit die Zusendung der Zeitung keine Unterbrechung erleidet.

Diejenigen Mitglieder, welche ihre Bundesmitgliedschaft aus irgend einem 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**.

Mit kameradschaftlichen Sachsen-Heil!

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Alexander Duncker	Felix Burkhardt
Bundsvorsitzender	Bundesschriftführer
Eugen Serbe	Bundeszahlmeister.

Wir bitten um gefl. **Angabe der neuen Adressen** folgender von der Post als „verzogen“ gemeldeten Mitglieder:

Ernst Hofmann, Maschinenmeister, Altenburg i. S.
 Alb. Bauer, Kaufmann, Brandenburg (Havel)
 Paul Beyrich, Kaufmann, Stettin
 Jos. Friede, Apotheker, Chemnitz i. S. Engel Apotheke.

Es dürfte unbedingt nöthig erscheinen, die Rechte und Pflichten der Zeitungs-Antheil-Eigner durch Berathung und Beschlussfassung genau festzustellen und auf die Antheilscheine selbst einzudrucken. Hierzu ist eine General-Versammlung einzuberufen, an welcher nur theilnehmen kann, wer den Betrag des Antheilscheins bar eingezahlt hat.

Wir bitten erg. höfl. um gefl. **Einsendung des Betrages bis spätestens in acht Tagen an den Bundeszahlmeister**

Herrn **Eugen Serbe**, Leipzig
 Windmühlenstr. 44

die vorläufigen Quittungen werden demnächst umgetauscht gegen Original-Antheilscheine.

Falls der Betrag bis zur festgesetzten Zeit nicht eingesandt ist, und Gegentheiliges nicht angeordnet, wird der Betrag der Kürze halber durch Postauftrag eingeholt werden.

Die General-Versammlung zur Berathung und Beschlussfassung über die Verwaltung und Leitung des Zeitungsunternehmens sowie über die Rechte und Pflichten der Antheil-Eigner findet statt am Sonntag den 19. Februar 1893 Vormittags 10 Uhr im Restaurant zur „Alten Burg“ in Leipzig, Promenaden- und Pfaffendorferstrassen-Ecke.

Für jeden Antheil gilt eine Stimme, die Stimmen sind übertragbar.

Heil Sachsen, Heil!

Bundes-Vorstand und Zeitungs-Kommission
 Alexander Duncker. Felix Burkhardt
 B.-Vorsitzender. B.-Schriftführer.
 Eugen Serbe
 B.-Zahlmeister, Windmühlenstr. 44
 Max Möller Theophil Weber.
 B.-Bezirks-Vorsteher B.-Bezirks-Schriftführer
 u. ev. Schriftleiter u. ev. Zeitungs-Geschäftsst.

Neuaufgenommene Mitglieder:

- Lfd. Nr. Aufgenommen am 14. Januar:
 690. Carl George, Gastwirth, Schillerschlösschen L.-Gohlis
 691. Richard Maus, Küchenchef, Leipzig.
 692. Josef Löser, Küchenchef, Leipzig.
 Aufgenommen am 21. Januar:
 693. Richard Schubert, Lausigk.
 694. Hermann Raabe, Lausigk.
 695. Georg Hoffmann, Conditoreibesitzer, Leipzig.
 696. Emil Schneider, Conditorei-Werkführer, Penig.
 697. Wilhelm Krüger, Conditor, Penig.
 698. Hotelbesitzer Simon, Annenhof Dresden.
 699. Alfred Lüttge, Buchdruck-Maschinenmeister, Dresden.
 700. Max Krause, Gastwirth, „Stadtkeller“, Plauen i./V.
 701. Max Naumann, Baumeister, Riesa.
 702. Rich. Korn, Schieferdeckermeister, Riesa.
 703. Gustav Kläber, Bildhauer, Riesa.
 704. A. Herre, Schornsteinfegermeister, Leipzig.
 705. Oskar Schreiber, kgl. Gärtner, Leipzig.
 706. Karl Schneider, Mechaniker, L.-Lindenau.
 707. Hermann Schneider, Mechaniker, L.-Lindenau.
 708. Eugen Büttner, Fabrikant, Dresden-A.
 709. Hans Kreysing, Buchdruckereibesitzer, Leipzig.
 Zu streichen ist:
 624. Karl Kiess, L.-Reudnitz.

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

Leipzig, Hotel du Nord, Blücherstr., C. Wachsmuth,
 Lengefeld i. Erzg., Hotel z. Erblehngericht, B. Nietzel.

Das Bundesschild wurde neu verliehen:
 L.-Gohlis, Schillerschlösschen, Carl George.
 Dresden, Hotel Annenhof, Hotelbesitzer Simon.

Bundes-Ortsvertreter des S. R. B. 1893.

Altendorf-Chemnitz: Arno Hänel,
 Borna: E. O. Göthner, Gastwirth „Stadt Leipzig“,
 Chemnitz: Emil Schmidt, Buchdruckereibesitzer,
 Crimmitschau: Alb. Förster, Hotelbesitzer z. Deutschen
 Haus.
 Connewitz-Leipzig: R. Reinhold, Maurermstr.,
 Dresden: Edmund Müller, Werkführer,
 Freiberg: F. Reinhold,
 Grimma: R. Irmisch, Gastwirth, „Gute Quelle“,
 Hermsdorf b. Penig, Otto Meyer, Fabrikbesitzer,
 Kötschenbroda: Albert Peter, Fabrikant,
 Limbach: A. L. Friedrich, Baumeister,
 Leipzig: Franz König, Hotelbesitzer, Dredner Bahnhof,
 Liebertwolkwitz: Fr. Zeugner, Buchdruckereibesitzer,
 Lützen: A. Fischer, Gastwirth, „Bürgergarten“,
 Langenleuba-Oberhain: Hermann Schneider, Kalkhändler
 Lunzenau: G. Gerstner, Buchhändler,
 Leubnitz b. Werdau: Curt Grunert,

Lengefeld i. Erzg. B. Nietzel, Hotelbes., „z Erblehngericht“,

Mügel: Albin Uhlig,
 Mittweida: Frz. Roscher, i. Fa.: C. A. Roscher,
 Nossen: Franz Börner, i. Fa.: Ad. Börner Nachf.,
 Neukirchen b. Crimmitschau: Emil Götze,
 Oberfrohna: E. Steinbach jr., Fabrikant,
 Obergräfenhain b. Narsdorf: F. W. König, Kirch-
 schullehrer,
 Plagwitz-Lindenau: Horst Wolff, Fabrik-Direktor,
 Penig: Theodor Lenk, Kaufmann,
 Plauen i./V.: Rob. Schaub, Kaufmann,
 Pieschen-Dresden: Karl Kretzschmar, Kaufmann,
 Riesa a./E.: Oskar Liebsch, Kaufmann,
 Radebeul: Gust. Lützner, Dachdeckermeister,
 Radis, Pr. Sachsen: Richard Jentzsch,
 Stenn: B. Lenk, Kohlenhändler,
 Schönfels b. Stenn, Alfred Funke, Lehrer,
 Schönau b. Leipzig, Gust. Körner, Gastwirth,
 Schleussig-Leipzig: C. G. Härtel, Telegraphensekretär,
 Trebsen: Moritz Höhne,
 Taucha: Emil Raue.
 Wilsdruff: Julius Lungwitz, Baumeister,
 Weimar: F. H. Schreiber, Cigarrenhändler,
 Wolkenburg: A. Trefz, Bureauvorsteher,
 Wurzen: Alb. Richter, Hotelbesitzer, „Hotel Viktoria“,
 Waldenburg: Carl Eichler,
 Wittgensdorf: Carl Kluge,
 Zwickau: Curt Adler.

Die nicht mehr im Amte befindlichen Herren B.-Ortsvertreter ersuchen wir hierdurch höfl. die Ortsvertreter-Abzeichen an ihre Herren Amtsnachfolger übergeben zu wollen, oder an den Bundesschriftführer einzusenden. — Neugewählte B.-Ortsvertreter erhalten das Ortsvertreter-Abzeichen auf Ansuchen vom Bundesschriftführer sofort zugesandt.

Wir bitten recht dringend, uns mit Vorschlägen geeigneter Personen zu B.-Ortsvertretern an Orten wo wir noch nicht vertreten sind, an die Hand gehen zu wollen, damit das Netz der B.-Ortsvertreter recht bald unser ganzes Bundesgebiet überzieht und die jetzt noch recht bedenklichen Lücken ausgefüllt werden.

Die Ortsvertreter sind die Grundsteine in dem Aufbau unseres Sachsenbundes und eine unserer Hauptaufgaben muss es sein, recht viele solcher Grundsteine dem Gebäude des S. R. B. einzufügen.

mit Sachsen Heil!
 Felix Burkhardt, Bundesschriftführer.
 Gustav-Adolfstr. 27.

Ergebniss des Wettbewerbes

um die meist gefahrenen Kilometer 1892.

Bezirksauszeichnungen: Mindestleistung: 3000 km auf Zweirad, 2500 km auf Dreirad in der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober 1892.

Bezirk Leipzig:

- I. Franz Burkhardt, Leipzig mit 3343.6 km. auf Zweirad.
- II. Rob. Rohn, Leipzig (jetzt Riesa) mit 3293.7 km auf Zweirad.

Bezirk Penig:

- I. Wilhelm König, Obergräfenhain, mit 3581.8 km auf Zweirad.

- I. Paul Assmann, Penig, mit 3277.3 km auf Dreirad.

Ausserhalb des Bundesgebietes:

- Theodor Gärtner, Neustadt a. Saale mit 3000 km auf Zweirad.

Ausser Preisbewerbung:

Paul Thomas, Leipzig mit ca. 10000 km.

Nicht ganz die vorgeschriebene Mindestleistung hat erreicht Herr Herm. Hoppe in Penig, doch ist seine Leistung immerhin lobenswerth.

Die Bestätigungsbücher des Bezirks Dresden sind noch nicht eingegangen.

Nach Prüfung der eingegangenen Fahrtenbestätigungsbücher sind eine grössere Zahl der Einreicher zu unserem Bedauern nicht auszuzeichnen, da die vorgeschriebenen Bestätigungen viel zu mangelhaft sind.

Wir werden deshalb zur Veranschaulichung in einer der nächsten Nummern eine vorschriftsmässige Bestätigung einer Fahrt zum Abdruck bringen.

Hoffen wir, dass der S. R. B., welcher auch in der schönsten Ausübung unseres Sports dem Tourenfahren so wackere Vertreter hat, nächstes Jahr in der angenehmen Lage ist, recht zahlreiche Bewerber für meistgefahrte Kilometer auszeichnen zu können!

Der Bundesvorstand des S. R. B.

Veranstaltungen von Bundes-Bezirken und Bundes-Vereinen.

Chemnitz	12. Februar	Bezirks- versammlung Nachm. $\frac{1}{2}$ 4 Uhr.	Restaurant Stadt Nürnberg.	veranstaltet vom Bezirk Chemnitz.
Dresden	4. Februar	Bezirksversamml.	Rest. Zschoyge Abends $8\frac{1}{2}$ Uhr	Bezirk Dresden.
„	14 April	Gr. Concurrenz- Kunsthahren	Gewerbehau 8 Uhr Abends	Bezirk Dresden.
Leipzig	5. Februar	Bezirks-Haupt- versammlung Vorm. $\frac{1}{2}$ 11 Uhr	Alte Burg	Bezirk Leipzig
„	19. Februar	Versammlung der Zeitungsantheilschein Inhaber	Alte Burg Vorm. 10 Uhr	BundesVorstand
„	9. Februar	Bezirksversamml.	Alte Burg	Bezirk Leipzig
Lausigk	Jeden Sonnabend	Vereins-Versamml. Abends $\frac{1}{2}$ 8 Uhr	Gasth. „3 Rosen“	Radfahrer-Verein Lausigk
Penig	13. Februar	Costüm- und Maskenball	Schützenhaus	Radfahrer-Verein Peniger
Wurzen	26. Februar	Winterfest	Schweizergarten	Radfahrer-Verein Sturmvoegel
Plagwitz-Lindenau	8. Februar	Monatsversamml. Abends $8\frac{1}{2}$ Uhr	Bamberger-Hof	Orts-Verein Plagwitz-Lindenau
Limbach	9. Februar	Orts-Versammlung	Café Schulze	Orts-Verein Limbach

Bundesbezirk Chemnitz.

Die erste Bezirksversammlung im Jahre 1893 fand am 8. Januar in unserer Bundesgastwirthschaft „Stadt Nürnberg“ zu Chemnitz statt. Obgleich die Verbindung der um Chemnitz liegenden Orte mit der Stadt Chemnitz während des Winters nicht recht günstig ist, war doch der Besuch der Versammlung seitens der Mitglieder ein recht zahlreicher; als besonders erfreulich verdient hervorgehoben zu werden, dass aus Limbach, Wittgensdorf und Altendorf eine stattliche Anzahl von Sportskollegen der ergangenen Einladung Folge geleistet hatten. Die Stimmung der ganzen Versammlung war eine recht heitere, man sah, dass sich alles freute, wieder einmal beisammen zu sein. Man erkannte recht deutlich, dass im vergangenen Jahre unter den Mitgliedern eine grosse Anzahl engerer Freundschaften entstanden sind, in dieser Beziehung wird das neu begonnene Jahr voraussichtlich noch manche neue Anknüpfung der Bezirkskameraden unter einander bringen. Hoffentlich gestattet die Witterung uns recht bald mit Ausfahrten zu beginnen, damit wir uns gegenseitig besuchen können. Sicherlich wird uns das laufende Jahr recht viele fröhliche Stunden des Beisammenseins beschereen.

Der Meinungs-austausch gestaltete sich bei einzelnen Punkten unserer Tagesordnung zu einem recht leb-

haften und gab damit das beste Zeugniß dafür, dass die Mitglieder des Bezirks mit Leib und Seele bei der Sache, und gewillt sind, voll und ganz für das Blühen und Gedeihen unseres Sachsenbundes einzutreten. Trotz der Lebendigkeit der Verhandlungen fand die Tagesordnung einstimmige Erledigung, und war das Resultat der Abstimmung ein beredtes Zeugniß für die Einmüthigkeit unseres Strebens in der Pflege wahrer Kameradschaftlichkeit und in der Hebung unseres edlen Sportes. Möge es bei uns immer so bleiben! Nach Lage der Sache kann man unserm Bezirke die beste Zukunft prophezeien, denn alles deutet darauf hin, dass er im richtigen Fahrwasser ist, sicherlich wird er in nicht zu fernem Zeit einer der blühendsten unseres Sächsischen Vaterlandes werden.

Mit kameradschaftlichen Sachsen Heil!

Der Bezirksvorstand
Richard Krüger.

Die nächste Bezirksversammlung findet Freitag den 12. Februar in unserer Bundesgastwirthschaft „Stadt Nürnberg“ in Chemnitz nachmittags $\frac{1}{2}$ 4 Uhr statt. Tagesordnung: 1. Bericht des Bezirkvertreters über den Erfolg seines Auftrags. 2. Antrag des Herrn Hermann Lange, Vorsteher des Radfahrvereins zu Limbach, die Rechnungsrevisoren und die Revision der Bundeskassenabrechnung betreffend. 3. Stellungnahme

zu der in Nr. 2 unseres Bundesorganes unter dem Titel „Eine Staatsfrage“ aufgeführten Antrages. 4. Bundesfestliches. 5. Bezirksvergnügen. 6. Etwa noch eingehende Anträge und Verschiedenes.

Mit kameradschaftlichem Sachsen Heil!

Der Bezirksvorstand

Richard Krüger	Florian Wendler
Bezirksvertreter	Bezirksschriftführer.
A. L. Friedrich	
Bezirkskassirer.	

Im Interesse eines geregelten Kassenwesens ist es recht wünschenswerth, dass bei der nächsten Bezirksversammlung die werthen Bundesbezirksmitglieder die Bezirkssteuer von 1,0 Mrk. entrichten, sowie die weissen Bundesmitgliedskarten für 1893 entnehmen.

Mit Sachsen Heil!

A. L. Friedrich
Bezirkskassirer.

Ortsverein Limbach

Donnerstag den 9. Februar 1893 Ortsversammlung Café Schulze 8 Uhr Abds.

Bezirk Dresden.

Fest-Kommers am Sonnabend, den 14. Jan. 1893.

Zu Ehren der hier anwesenden Bundesvorstandsmitglieder veranstaltete der Bezirk Dresden einen Fest-Kommers, welcher sich einer ausserordentlichen Theilnahme zu erfreuen hatte. Die anwesenden Leipziger Herren wurden vom Ortsvertreter (der Bezirksvertreter hatte an diesem Tage leider eine gelähmte Zunge) Herr Müller in einer gediegenen Rede begrüsst, welche Seitens des Herrn Möller dankend erwidert wurde. Weitere Reden der Mitglieder und Vorstandschaft, sowie verschiedene gesungene Kommers-Lieder hielten die Versammlung bis nach 1 Uhr zusammen und so ging es dann fröhlich nach Café Central; hier ist vor Allem die unserem Bundeskassirer Herrn Serbe passirte grossartige Szene hervorzuheben und ist es nicht unmöglich, dass wir unseren Lesern dieselbe in einer der nächsten Nummern in Wort und Bild vorführen werden. Unserm lieben Serbe und seinem unermüdlichen Humor ein kräftiges Sachsen-Heil.

Bezirkshauptversammlung, am Sonntag, den 15. Jan. 1893 im Restaurant Zscheige.

Auch die heutige Versammlung, zu der noch Herr Bundesbeisitzer Horst Wolff aus Leipzig erschienen, war sehr zahlreich besucht und wurde vom Bezirksvertreter Herrn Wehlte eröffnet. Das Protokoll der letzten Versammlung wurde verlesen und fand einstimmige Genehmigung. Auf Antrag der Vorstandschaft des S. R. B. sollte der II. Bundes-Präsident vom Bezirk Dresden gewählt werden, ehe man zu dieser Wahl schritt, bat Herr Möller vom Bundesvorstand in Leipzig ums Wort und legte den Anwesenden in einer schwungvollen Rede die Zwecke und Ziele etc. unseres Bundes klar, durch Erheben von den Plätzen wurde diesem Herrn gedankt. Als II. Bundesvorsitzender wurde nun gewählt Herr Bruno Wehlte, Dresden. Durch diese Wahl machte sich nunmehr auch die Wahl eines neuen Bezirksvertreters nöthig und fiel das Loos auf Herrn Papsdorf. Herr Papsdorf war leider im Anfang nicht zur Annahme dieses Amtes zu bewegen, das Dank der Leipziger Herren, namentlich des Herrn Möller, welcher Herrn Papsdorf mit seinen Reden doch noch dazu fesseln konnte ihm einstimmig übertragen wurde. Es kommt nun das abzuhaltende grosse Fest zur Sprache. Die Vorstandschaft bewilligt uns hierzu zur Anschaffung der Medaillen Mk. 175.—, was dann auch die Mitglieder entschliessen konnte, die Meisterschaften von Europa im Kunstfahren auf dem Hochrade, diejenige von

Deutschland auf dem Niederrade und die Meisterschaft von Sachsen im Reigenfahren hier ausfechten zu lassen, es wurde hierzu der Gewerbehaus-Saal gewählt und zwar am 14. April. Auf Antrag wird zur Wahl der betr. Ausschüsse geschritten, welche folgendes Resultat ergibt:

Vergnügungsausschuss, Vors.	Herr Gust. Zscheige,
Pressausschuss	„ „ Ludwig Lamer.
Fahrausschuss	„ „ Bruno Wehlte.
Finanzausschuss	„ „ Edm. Müller.

Allen Leipziger Herren und namentlich Herrn Möller für ihre treue Unterstützung unseren besten und aufrichtigsten Dank.

Nächste Bezirksversammlung, Sonnabend, den 4. Februar Abends pünktlich $\frac{1}{2}$ 9 Uhr im Restaurant Zscheige, wozu wir um zahlreiches Erscheinen bitten.

Mit Sachsen Heil!

Die Bezirks-Vorstandschaft

Herm. Papsdorf.	Arthur Hempel,
B.-Bezirksvertreter.	B.-Bezirksschriftführer.

Bezirk Leipzig.

Mit Rücksicht darauf, dass den Bezirksmitgliedern unserer Nachbarorte der Besuch unserer in späte Abendstunden fallenden laufenden Bezirksversammlungen sehr erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht wird, berufen wir für Sonntag den 5. Februar a. c. Vorm. 10 $\frac{1}{2}$ Uhr eine **Bezirks-Hauptversammlung** nach der Bundesgastwirtschaft „Alte Burg“. Tagesordnung: 1. Bericht über das abgelaufene Jahr, insbesondere die Thätigkeit des Bezirks Leipzig. 2. Kassenbericht und Richtigsprechung des Abschlusses. 3. Neuwahl des Bezirksvorstandes nach § 9 der B.-Satzungen. 4. Prämiiung der Sieger in der Preisbewerbung um die meistgefahrenen km. 5. Bericht, event. Beschlussfassung, die Erbauung eines Club-Hauses auf dem Sportplatz betreffend. 6. Beschlussfassung über etwaige grössere Festlichkeiten, Bezirksausfahrten, Rennfeste etc. pro 1893. 7. Vorschläge zur Wahl des Bundestouren-Fahrwarts. 8. Anträge. An diese Versammlung soll sich ein gemeinschaftliches Mittagessen à Couv. M. 1,— (ohne Weinzwang) anschliessen und sind Anmeldungen hierzu bis 3. Februar „Alte Burg“ niederzulegen.

Mit Sachsen Heil!

Der Bezirksvorstand

Max Möller	Th. Weber
Bez.-Vertreter.	Bez.-Schriftführer.

Die am 20. Januar von dem Ortsverein Plagwitz-Lindenau, dem Bundes-Verein „Wanderer“ und der „Sektion Leipzig“ des Peniger Radfahrer-Verein, im blauen Saale des Krystallpalastes zu Leipzig veranstaltete Christbescheerung nahm einen überaus schönen Verlauf. Die Festlichkeit wurde eingeleitet durch Auführung eines sehr beifällig aufgenommenen kleinen Weihnachts-Festspieles „Ehre sei Gott in der Höhe“, gedichtet von unserem Bezirks-Vorsitzenden Herrn Max Möller, dargestellt von zwei Knaben und einem Mädchen.

Der Tanz nahm hiernach seinen Anfang, und wechselte mit Gesang und humoristischen Vorträgen. Längere Zeit nahm die Vertheilung der zum Theil recht werthvollen, zwei grosse Tafeln und einen mächtigen Weihnachtsbaum füllenden Geschenke der Bezirksmitglieder in Anspruch. Dem Bezirke Leipzig wurde als Hauptgeschenk von Frauen und Jungfrauen desselben, ein prachtvolles Stammtisch-Banner überreicht. Nachdem sich die Damen vor dem Weihnachtsbaum gruppiert, ergriff Frau Lilly Serbe das Wort mit folgender Ansprache:

„Wie sich um das grosse Banner des Bundes alle Mitglieder einmüthig schaaren, und, wenn es

festlich voranweht, die Ehre des Bundes nach aussen bekräftigen sollen, so möge diese kleine Standarte, die ich Ihnen hiermit im Namen einer Anzahl Damen des Bezirks Leipzig, überreiche, ein Wahrzeichen sein, um welches sich die Mitglieder des Bezirkes zu ernstern Berathungen, wie auch zu geselliger Freude vereinigen mögen. Ich reiche diese Frauengabe mit dem Motto:

Die Eintracht und Geselligkeit
Wohn' im Bezirke alle Zeit."

An Stelle des wegen Trauerfalles abwesenden Bezirksvertreters Herrn Max Möller, übernahm der I. Bundes-Vorsitzende Herr Alex. Duncker das Banner aus Damenhand, den Stifterinnen im Namen des Bezirkes den wärmsten Dank aussprechend, und das Versprechen gebend, das Banner allezeit in Ehren zu halten. Seine Rede schloss der Herr Bundes-Vorsitzende mit einem stürmisch aufgenommenen „Sachsen Heil“ auf die Stifterinnen des Stammtisch-Banners. Durch Herrn Adolf Wolff, Plagwitz erhielt die Bundeszeitung als Geschenk zum Abdruck: „Eine Pfingstreise auf dem Zweirad nach Carlsbad“. In humoristischer Weise wurde einer jungen kinderlosen Familie gedacht, die als Geschenk eine prachtvoll ausgestattete Puppe in Lebensgrösse erhielt, die viele Freude bereitete. Das Entzücken der theuren Eltern war ein so grosses, dass wie uns verrathen wird, dem nächst eine solenne Kindtaufe stattfinden wird. Dem Bezirk-Stammtisch im Café Hoffmann, wurde von unserem Mitgliede Herrn Conditor G. Hoffmann, ein grosses Glücksschwein in Marzipan geschenkt, und mit vielem Beifall von den Stammtischlern aufgenommen. Das schöne Fest endete erst am frühen Morgen, denn als wir uns um 3 Uhr drückten, war am Abgang der Theilnehmer noch nicht viel zu merken. Auch in finanzieller Beziehung endete das Fest mit einem schönen Erfolge, u. zwar mit einem erheblichen Ueberschusse.

Das am Sonntag den 22. ds. Mts. auf Veranlassung einer Anzahl Sportgenossen, zu Gunsten eines Fonds für sportliche Zwecke veranstaltete Preiskegeln, fand einen äusserst zahlreichen Zuspruch, es wurden annähernd 2000 Kugeln geschoben, und ein über 100 Mark betragender Ueberschuss, konnte der Bezirkskasse überwiesen werden. Diese schönen Erfolge wird das weitere Wachsthum unseres Bezirkes sichern, da die Veranstaltungen unseres Bezirkes, den bestgeleiteten unserer Stadt sich würdig anreihen.

Den Veranstaltern aber, insbesondere dem Vorsitzenden der beiden Comités Herr Fabrikdirektor Horst Wolff sei hiermit der besondere Dank des Bezirkes zum Ausdruck gebracht.

Wir machen unsere geehrten Mitglieder aufmerksam, dass es gelungen ist, ein sehr empfehlenswerthes Hotel, nämlich **Hotel Du Nord, Leipzig, Blücherstr. als Bundeshotel** zu gewinnen.

In der Bezirks-Versammlung vom 26. Jan. fanden die Vorbesprechungen zu den am 5. Febr. stattfindenden Bezirks-Vorstandswahlen statt, bei welchen der seitherige Bezirks-Schriftführer Herr Theophil Weber sein Amt niederlegte, und jede Wiederwahl seiner Person ablehnte. Des Weiteren übergab Herr Horst Wolff, der Bezirkskasse als Resultat des Preiskegeln den Betrag von M. 100. 1 Pf., welche Summe für sportliche Zwecke des Bezirkes verwendet werden soll.

An die Verhandlungen reihte sich eine kleine Festlichkeit zu Ehren von Kaisers Geburtstag, den der Bezirksvorsitzende Herr Möller in längerer glänzender Rede feierte.

Von Seiten des Radfahrer-Klub „Früh auf“ in Plagwitz wurde der Bezirk zu dessen am Sonnabend den 4. Febr. im Felsenkeller zu Plagwitz stattfindenden 2. Winterfeste herzlichst eingeladen, und bitten wir unsere Mitglieder um recht rege Theilnahme bei diesem Feste.

Bezirk Lausigk.

Radfahrerverein Lausigk Bundesverein des S. R.-B.
Die Vereinsversammlungen finden bis auf Weiteres
Sonnabends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr im Gasthof zu den 3 Rosen statt.
Max Thomas Emil Schade
Schriftführer. I. Vorsitzender.

Bezirk Penig.

Grosser Kostüm- und Maskenball.

Ein Fest der Patrizier in der alten Stadt Nürnberg
ums Jahr 1600.

Liebwerthe Väter, Mütter sammt Jungfrauen und jungen Mannsleut! Dieweil der Printzen Carneval Einzuch gehalten, darumb kombt gemeiniglich schön geputzt mit unkenntlich Häupt am 13. Februarij zur Stätten der Schützengilden und scherzet mit in fremder Sitten, Bräuch und Neuheyt. Eitel ärgernussen lasset fern, der wird fast nicht bedürffet. Teutsch und treuhertziglich mit gantzer Freundschaft grüsset

der Radfahrerverein zu Penig.

P. Assmann, Vors.

Zu Penig, am XX. Januarij Anno MDCCCLXXXIII.

Beginn 7 Uhr. Herrenkarten 1,50, Damenkarten 1,00 Mark sind zu entnehmen bei den Herren Alban Reissig, W. Dahler und im Rathskeller. Aufzüge sind anzumelden.

Bezirk Plauen.

Am 15. d. Mts. fand hier eine Zusammenkunft der hiesigen Mitglieder des S. R.-B. statt. Es wurde hierbei ein neuer Verein gegründet, und demselben der Name „Wanderlust“ gegeben. Der Verein ist Bundes-Verein, da alle demselben beitretenden Mitglieder dem Sächsischen Radfahrer-Bunde angehören müssen. Der Vorstand des Vereins „Wanderlust“ wurde gewählt wie folgt: Vorsitzender: Herr Rob. Schaub, Bundes-Orts-Vertr. Schriftführer: Richard Petersohn. Kassirer: Max Krause.

Sitzungen finden statt jeden Donnerstag Abend 8 $\frac{1}{2}$ Uhr und zwar 2 mal im Monat im Bundeshotel und 2 mal im Restaurant Stadtkeller

mit Sachsen Heil!

Rob. Schaub
Bundes-Orts-Vertreter.

Weltrunde.

Der Bicycle-Klub Ellwangen sendet uns mit der Bitte um Aufnahme nachstehendes Preis-Ausschreiben; welches wir der Beachtung unserer verehrl. Mitglieder empfehlen:

Preis-Ausschreiben für Radfahrer-Lieder. Zur Förderung der Gemüthlichkeit in Radfahrerkreisen wurde vor 7 Jahren vom Bicycle-Klub Ellwangen das Liederbuch für Radfahrer ins Leben gerufen und nun soll dieses zum Allgemeingut der Radfahrer aller Länder deutscher Zunge gewordene Buch in 10. Auflage erscheinen. Anlässlich dieses, in Sportskreisen einzig dastehenden Jubiläums setzt der Ellwanger Radler-Klub für die besten neuen Radfahrer-Lieder folgende Preise aus: I. Preis 60 M., II. Preis 40 M., III. Preis 20 M. und zwei weitere à 10 M. Das Preisrichteramt hatten die Güte zu übernehmen die Herren: C. Hindenburg, Magdeburg, I. Vorsitzender des deutschen Radfahrer-Bundes; J. Schäfer, Fürth, Vorstand der Allgemeinen Radfahrer-Union; Dr. Schum, Wien, I. Vorsitzender des Bundes deutscher Radfahrer in Oesterreich; M. von Eckhart, Nürnberg, Fahnenjunker des deutschen Radfahrer-Bundes; Dr. Oskar Zoth, Graz, Obmann des Grazer Bicycleklub. Ausser den prämiirten finden eine grosse Zahl der eingesandten Lieder in der Neu-Auflage Aufnahme unter Angabe des Namens, Wohnsitzes und

event. des Radfahrervereins, welchem der Autor angehört. Jeder Verfasser eines Liedes, welches in dem Liederbuch für Radfahrer Aufnahme findet, erhält ein Exemplar der neuen Auflage gratis und franco zugesandt. Bewerbungen sind an Herrn Albert Weil I. Vorstand des Bicycleklubs in Ellwangen (Württbg.) bis zum 1. März 1893 in sechsfacher Ausfertigung einzusenden, wovon 5 Exemplare nur mit Motto versehen, während das sechste das Motto, die genaue Adresse des Einsenders und den ausdrücklichen Vermerk enthalten muss, dass das Lied in den alleinigen Verlag des Bicycleclub Ellwangen übergeht. Liedern, welche nicht nach allgemein bekannten Volksmelodien gesungen werden können, sind Noten beizufügen. Wir hoffen auf rege Betheiligung an diesem Wettbewerb, dessen Resultat wir später veröffentlichen.

Eine internationale Fahrrad-Ausstellung ist seitens der französischen Fahrrad-Fabrikanten für kommendes Frühjahr, in Paris beschlossen.

Ein Rad von 5 Kilo 333 gr. fährt der bekannte Amerikaner Rennfahrer „Berlo“, welcher selbst 77 Kilo wiegt.

Die Räder sind 68 $\frac{1}{2}$ Centim im Durchmesser, die pneumat-Reifen sind $\frac{1}{2}$ engl. Zoll.

Die Weltrecords über $\frac{1}{4}$ Meile — 1 Meile engl. betragen zur Zeit:

$\frac{1}{4}$ Meile (402 met.);	flieg. Start: 27 sec.;	sth. Start 31 $\frac{1}{5}$ sec.
$\frac{1}{2}$ „ (804 „);	do. do. 57 $\frac{4}{5}$ sec.;	do. do. 1:1 $\frac{4}{5}$
$\frac{3}{4}$ „ (1207 „);	do. do. 1:30 $\frac{4}{5}$;	do. do. 1:34
1 „ (1609 „);	do. do. 2:2 $\frac{3}{5}$;	do. do. 2:5 $\frac{3}{5}$

Die Records durch J. S. Johnston, geschaffen mittels Training durch Pferde, sind:

$\frac{1}{4}$ Meile flieg. Start:	26 $\frac{1}{5}$ sec.;	stehend Start 31 sec.
$\frac{1}{2}$ „ do. do.:	55 $\frac{1}{2}$ „;	do. do. 58 $\frac{3}{5}$ „
$\frac{3}{4}$ „ do. do.:	1:28 $\frac{1}{2}$;	do. do. 1:32 $\frac{1}{5}$ „
1 „ do. do.:	1:56 $\frac{2}{5}$;	do. do. 2:4 $\frac{3}{5}$ „

Aug. Lehr und Karl Opel beabsichtigen sich nach Chicago zu begeben.

In Tunis ist ein neues Sportblatt „Allgerie Sportive“ erschienen, wir wünschen dem afrikanischen Unternehmen den besten Erfolg.

Rom besitzt zur Zeit 3 Wettfahrbahnen.

Der grosse Wettstreit im Kunstfahren, in Arnheim (Holland) kann mangels Betheiligung nicht stattfinden.

Ein Preis im Werthe von 5000 Frs. wird der Sieger im Internationalen Rennen zu Chicago erhalten.

20000 Francs Gewinn, ergaben die Rennen auf der bedeckten Bahn in Milwaukee.

Zimmermann anatomisch untersucht. Die ganz aussergewöhnlichen Leistungen des Amerikaners Zimmermann haben Veranlassung gegeben, dessen Körper auf das genaueste untersuchen zu lassen. Sein Gewicht beträgt: 78 Kilo 688 gr. Seine Grösse beträgt 5 Fuss 11“ engl.

Das Hauptergebniss sagt dass sein Training ganz besonders rationell sei, bei jedwedem Unwohlsein unterlässt Zimmermann das Fahren. Im Uebrigen ergeben sich nur kleine Abweichungen im Verhältniss zu anderen Menschen.

In Amerika ist die Gründung eines Verbandes von nur Berufsfahrern im Projekt. Man will in den Vereinigten Staaten in jeder grösseren Stadt eine Rennbahn nach den neuesten Erfahrungen bauen, und auf denselben jede Woche 3 Rennen veranstalten.

Den Rennfahrern soll es freigestellt sein, zu fahren wann und wo sie wollen, aber sie dürfen nur für den eigenen Verband fahren, welcher dafür die Aussetzung von hohen Preisen verspricht. Nebenbei werden nationale Meisterschaften ausgefochten werden. Man lässt eine Liste cirkuliren, durch welche 3000 Dollar

gezeichnet werden sollen, um das Unternehmen, dem die bedeutendsten amerikanischen Rennfahrer beitreten werden, in Gang zu bringen.

Eine Wettfahrt von einer Stunde, veranstaltet das Fachblatt „La Bicyclette“ am 12. Febr. im Vélodrome d' Hiver, zu Paris. 6 Preise sind ausgesetzt, der erste besteht aus 300 Frs. u. einem Kunstgegenstand. Zugelassen sind nur solche Rennfahrer, welche sich verpflichten, als Pacemaker bei dem am 24. Februar stattfindenden gr. Matsch zwischen Terront u. Corre, theil zu nehmen.

Zur Kleiderfrage.

(Eingesandt.)

In der letzten Nummer dieses Blattes wird von Leipzig aus der Vorschlag gemacht, in unserem Bunde einheitliche Kleidung einzuführen. So hübsch es ja auch wäre, unsere Bundesmitglieder alle in gleichem Kostüm zu sehen, so wird es doch kaum durchführbar sein, der Schwierigkeiten sind zu viele, und der Bund würde ausserdem meiner Ansicht nach an seinem Wachsthum empfindlich leiden.

Unwillkürlich kommt fast jeder Neuling im Radfahrersport auf den Gedanken einer einheitlichen Kleidung, die Erfahrungen haben aber gelehrt, dass dies in anderen Vereinigungen nicht durchführbar war und aus den gleichen Gründen auch in unserem Bunde nicht ausgeführt werden kann.

Der Deutsche Radfahrerbund hatte bereits bei seinem Bundestage in Nürnberg, also vor ca. 9 Jahren, als er noch im Entstehen begriffen war, über einen gleichen Antrag abzustimmen, der Antrag wurde mit grosser Majorität abgelehnt, wenn ich nicht irre, war dasselbe auch bei der A. R. Union der Fall.

Die Gründe, die zu einer Ablehnung eines derartigen Antrages massgebend sind, sind kurz folgende:

Unser Bund zählt bereits jetzt schon eine grössere Anzahl Klubs, deren Mitglieder zum Theil sämmtlich, zum Theil nur theilweise unserem Bunde angehören. Diese Klubs haben ihren Klub-Anzug eingeführt, den anstandslos alle Mitglieder tragen. Wie aber, wenn unser Bund diesbezügliche Vorschriften für einen einheitlichen Anzug macht? Dann wird ein solcher Klub, der seine Kleidung ablegen muss, entweder in sich uneinig, denn die Nichtbundesmitglieder werden sich derartige Vorschriften nicht machen lassen, oder der Klub spaltet sich oder löst sich auf, oder es bildet sich ein neuer Klub zum Trotz mit grünem oder braunem anstatt blauem Anzug und der Krieg ist da.

Ferner hat der Bund so viele, ja die weitaus grosse Mehrzahl der Mitglieder als Einzelfahrer, die, wenn man auch meinte, für einen einheitlichen Anzug am meisten begeistert sein sollten, gerade das Gegentheil davon sind, weil sie keine sportliche Disciplin kennen, und sich keiner unterwerfen wollen.

Sodann aber fährt der eine prinzipiell nur in langen Hosen, der andere nur in Kniehosen, einer will absolut hohen geschlossenen Kragen, der andere offenen Rock und der dritte kleidet sich überhaupt nur nach Jäger-System. Kurzum da gibt es noch so vielerlei Gründe, die alle die Ausführung eines einheitlichen Anzuges als undurchführbar erscheinen lassen.

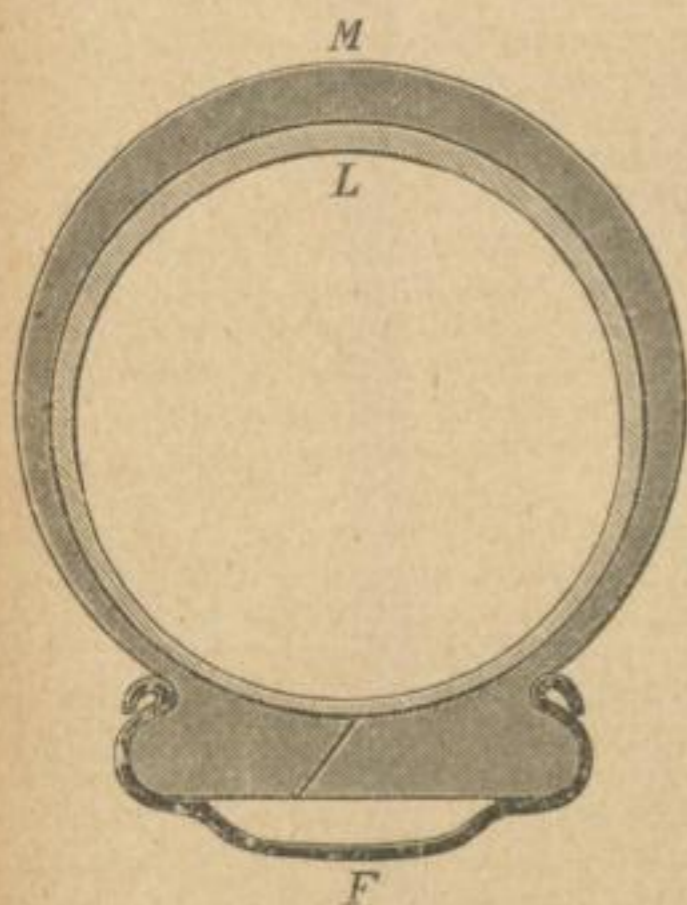
Auch selbst wenn man vorschreiben wollte, zu grösseren Festlichkeiten gleichen Anzug, so würde auch der, meiner Ansicht nach, unmöglich sein einzuführen, denn wenn ein Fahrer aus weiterer Entfernung zu einem Feste fährt, so wird er sich in den allerseisten Fällen einen zweiten Anzug nachschicken lassen, da er ja sofort nach Beendigung des Festes zurückfahren will.

Wer unsere Literatur seit Jahren genauer verfolgt hat, der wird wissen, wie viel Tinte über die Bekleidungsfrage in anderen Vereinigungen schon verschrieben worden ist, und zu einem andern Resultate wird es wohl auch bei uns nicht kommen.

Unsere Bundesmütze ist so beliebt geworden und hat sich so allgemein eingeführt, dass man dieselbe als bestes Erkennungs- und Repräsentations-Zeichen der Mitglieder des S. R. B. als genügend gelten lassen sollte.
Amicus.

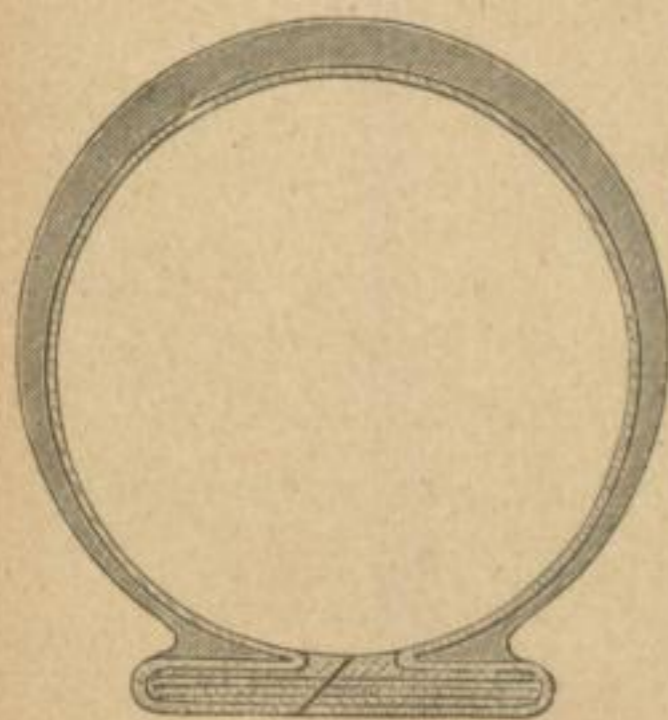
Continental Pneumatic Modell 93.

Nach dem Urtheil vieler hervorragender Fahrer ist der gesetzlich geschützte pneumatische Reifen, welchen die Continental Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie, Hannover, unter der Bezeichnung „Continental Pneumatic Modell 93“ als eine Neuheit bringt, wohl mit der vollkommenste, der bis jetzt auf den Markt gebracht ist. Der Reifen ist ausserordentlich leicht (Luftschlauch und Mantel für 28×2“ wiegen zusammen nur ca. 1500 Gramm), einfach und schnell zu montiren und zu demontiren, ist elastisch und weich, und fährt es sich infolgedessen auf demselben sehr angenehm. Auch ist man durch die ungemein grosse Elasticität dieses Reifens im Stande, grosse Touren schnell und leicht zurückzulegen.



Der Reifen selbst besteht aus einem aus bestem Paragummi gearbeiteten Luftschlauch *L* und einem Mantel. Der Luftschlauch ist gearbeitet wie bei den Dunlop-Reifen. Der Mantel besteht aus einer Gummischicht *M*, die an der Lauffläche am stärksten, etwa 4 bis 5 mm stark, ist und sich nach den Seiten zu verjüngt. Im Innern des Mantels befinden sich 2 kräftige Einlagen, die sich in die seitlichen, hakenförmigen Ansätze fortsetzen.

Es ist deswegen ein Abreißen der Letzteren vollständig ausgeschlossen. Diese Ansätze, die unterhalb des Luftschlauches eine vollständige Verbindung bilden und so den Luftschlauch rings herum umschliessen und schützen, sind aus einer festeren Gummimasse gefertigt. — Als Ventil wird das Original Dunlop-Ventil verwendet.

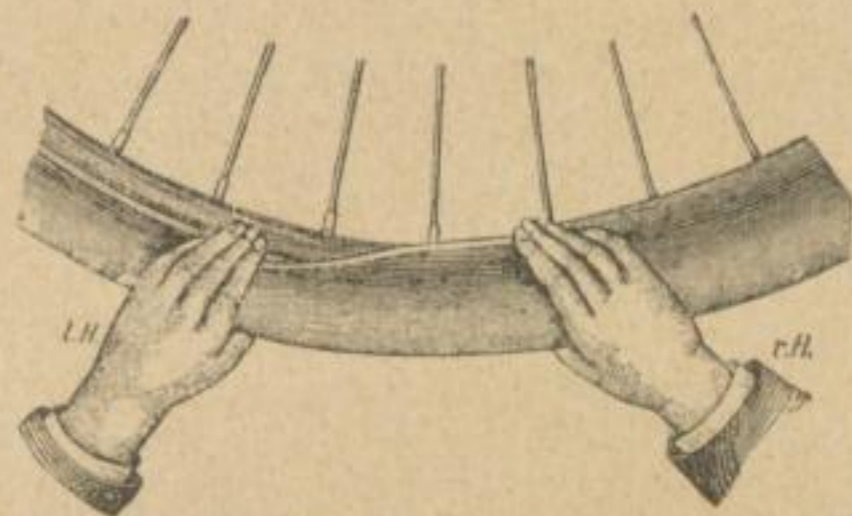


Wenn der Reifen straff aufgeblasen ist, ist es ganz unmöglich, denselben aus der Felge zu entfernen. Praktische Versuche haben

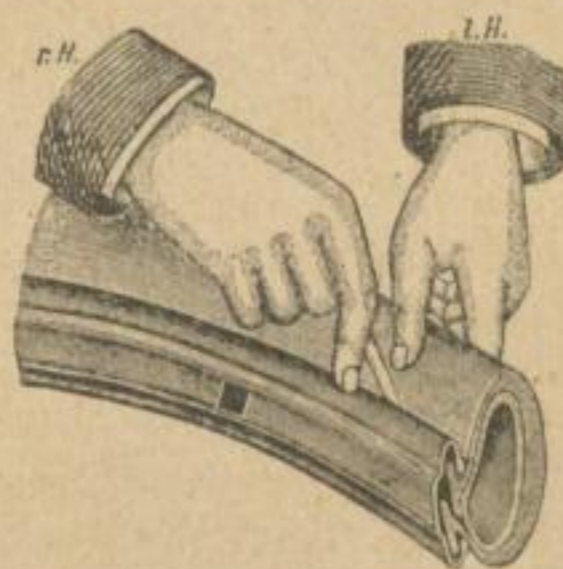
auch ergeben, dass er bei den schärfsten Curven absolut fest sitzt und selbst dann nicht durch die Felge beschädigt werden kann, wenn man ihn kurze Zeit ohne Luft fährt. Die Form der Felge *F* hat auch den Vortheil, dass die Speichenköpfe mit dem Gummi garnicht in Berührung kommen und ein Verletzen dadurch also vollständig ausgeschlossen ist.

Befestigung des pneumatischen Reifens in der Felge.

Man legt die Felge flach auf einen Tisch oder eine andere feste Unterlage, bringt den Luftschlauch in den Mantel und beide zusammen jetzt über die Felge, und zwar so, dass die Seite mit dem Stempel „Modell 93“ oben ist.

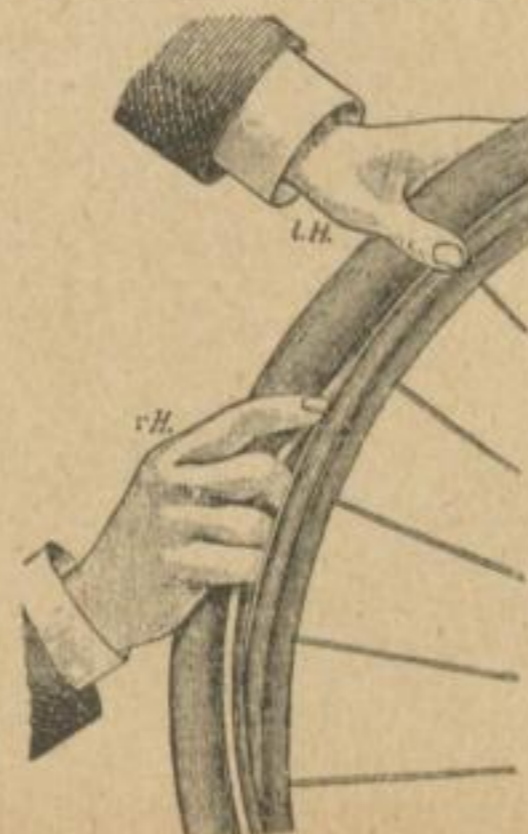


Man bringt nun den Hals des Ventils durch das Vierkant in der Felge, und sodann event. mit Hilfe eines Falzbeins oder dergl. den hakenförmigen Ansatz des Mantels in den umgebogenen Theil der Felge.



Nachdem die ganze eine Seite in der Felge sitzt, dreht man diese herum und macht es jetzt mit der anderen Seite genau geradeso. Dadurch, dass der untere Theil des Mantels etwas schräg geschnitten ist, zieht man auch die zweite Seite spielend leicht in den umgebogenen Theil der Felge hinein, indess muss man Acht darauf

geben, dass sich der Luftschlauch nicht klemmt, und dass der Hals des Ventils vertikal zur Felge steht. Man befestigt dann die Schraube unterhalb der Felge wie bei jedem anderen Dunlop-Ventil und beobachtet dabei, ob vielleicht an irgend einer Stelle der hakenförmige Ansatz noch nicht ganz fest in dem angebogenen Theil der Felge sitzen sollte, event. kann man ihn mit Leichtigkeit fest hineinbringen.



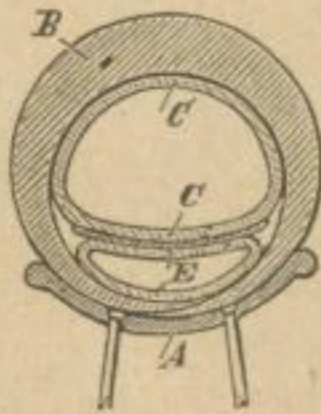
Bei Reparaturen unterwegs ist es durchaus unnöthig, den Reifen vollständig zu demontiren. Nachdem der Reifen entluftet ist, löst man vielmehr nur die Schraube unterhalb der Felge etwas und bringt nun die eine Hälfte des Mantels, und zwar diejenige die nicht gestempelt ist, dadurch, dass man möglichst

nahe dem Ansatz sie nach der Mitte zu presst, aus dem umgebogenen Theil der Felge heraus. Der Luftschlauch liegt dann ganz bloss, und es kann jede Stelle desselben leicht reparirt werden.

No. 65444 vom 23. April 1892.

Firma Hölter & Hartmann und Robert Seiffermann in Frahkfurt a. M. — Luftgummireifen für Fahrräder mit besonderem Luftschlauch zum Festhalten des Mantels.

Der eigentliche Luftreifen C ist von der Schutzhülle B umgeben, deren übereinanderliegende Ränder auf dem Radkranz A liegen. Zwischen dem Luftreifen C und den Rändern der Schutzhülle liegt ein zweiter Luftschlauch E, der im aufgeblasenen Zustand die Schutzhülle fest gegen den Radkranz presst und dadurch den Reifen in seiner Lage hält.



Scherz-Frage

von Rob. Teich in Trebsen.

Warum sind die Pneumatikfahrer, die am wenigsten beneidenswerthesten?

Antwort.

Weil Sie sich sogar die Luft — pumpen müssen!

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.

Auflösung des Räthsels in No. 2.

Laterne.

Richtige Lösungen sind eingegangen von.

Herrn Gläsemer, Leipzig, Herrn Ed. Hesse, Hotel Bellevue, Dresden, Herrn Aug. Cölln, Leipzig, Herrn F. Richter, Hotel Viktoria, Wurzen, Herrn Ressel, Architekt, Dresden, Herrn G. Winkler, Bahnhofrestaurant, Wittgensdorf, Hr. Karl Kohlhund, Wolkenburg, Hr. Max Bachmann, Penig, Herrn Adolff Wolff, Plagwitz, Herrn Eugen Serbe, Leipzig, Herrn

Max Jrmscher, Penig, Herrn Walter Schäffel, Leipzig, Herrn Arthur Hempel, Dresden, Herr J. H. Papsdorf, Dresden, Herrn Aug. Lüttge, Dresden, Herrn Otto Schenck, Leipzig, Herrn Rich. Krüger, Chemnitz, Herrn Rich. Melzer Leipzig, Herrn Rich. Neubauer Leipzig, Bei der Verloosung erhielt den Preis: Herr: Walter Schäffel

Räthsel.

Die beiden ersten sind als Gäste Gar selten nur bei uns zu sehen: Die Dritte ist ein Theil von ihnen Durch den oft Unheil schon geschehen. Nimmst die drei Silben du zusammen,

So hast du eine zarte Blüthe
Um deren Wachsthum und Gedeihen,
Sich niemals Jemand viel bemühte.
Und nun die vierte und die fünfte:
Wenn du sie kannst zum Räthsel finden,
So wird es dir ein Leichtes werden,
Den Sinn desselben zu ergründen;
Das ganze ist nicht leicht, o Leser,
Doch ist es auch nicht schwer zu rathen:
Und ohn' es zu besitzen, rüste
Dich nie zu grossen Radfahrthaten.

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



Inserate.

Prämiirt:
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.

Otto Gottwald

Bautzen (Sachsen)

Dresdner Strasse Nr. 2

fabrizirt als Spezialität

Trikotanzüge für Radfahrer

Jackets, Kniehosen mit Reitbesatz, lange Hosen,
Hemden, Tricots für Touren- und Rennfahrer,
Strümpfe, Gamaschen, Socken, Mützen u. s. w.

Preisliste kostenfrei.

Das

Tourenbuch v. Königr. Sachsen

mit Berücksichtigung der angrenzenden Länder er-
scheint demnächst in meinem Verlage.

Theoph. Weber, Leipzig, Nürnbergerstr. 29.

A. Glöckner, Görlitz,

Phönix-Fahrrad-Werk

Lager in Leipzig

Jul. Döring,

Promenadenstr. 24.

Sächsischer Radfahrer-Bund
(Bezirk Dresden.)

Einladung

zum

Concurrenz-, Kunst- u. Reigenfahren

am Freitag den 14. April Abends 8 Uhr
im Gewerbehaus zu Dresden.

Programm:

1. **Kampf um die Meisterschaft von Europa im Kunstfahren auf dem hohen Zweirade**

Offen für alle Herrenfahrer.

I. Preis: Eine Meisterschafts-Medaille aus massivem Golde, im Werthe von Mk. 100.— und ein Ehrenpreis im Werthe von Mk. 100.—, nebst dem Meisterschafts-Ehren-Diplom. Der Sieger erhält den Titel: „Meisterfahrer von Europa im Kunstfahren auf dem hohen Zweirade für 1893“.

II. Preis: Ein Ehrenpreis im Werthe von Mk. 75.—.

III. Preis: Ein Ehrenpreis im Werthe von Mk. 50.—.

Jeder Theilnehmer erhält ausserdem ein künstlerisch ausgeführtes Erinnerungszeichen.

2. **Kampf um die Meisterschaft von Deutschland im Kunstfahren auf dem niederen Zweirade**

Offen für alle Herrenfahrer, die in Deutschland ihren Wohnsitz haben.

I. Preis: Eine Meisterschafts-Medaille aus massivem Golde, im Werthe von Mk. 100.—, und ein Ehrenpreis im Werthe von Mk. 100.—, nebst dem Meisterschafts-Ehrendiplom. Der Sieger erhält den Titel: „Meisterfahrer von Deutschland im Kunstfahren auf dem niederen Zweirad für 1893“.

II. Preis: Ein Ehrenpreis im Werthe von Mk. 75.—.

III. Preis: Ein Ehrenpreis im Werthe von Mk. 50.—.

3. **Kampf um die Meisterschaft von Sachsen im Reigenfahren**

Offen für alle Vereine im Königreich Sachsen.

I. Preis: Dem siegenden Vereine, ein Ehrenpreis im Werthe von Mk. 100.— und ein Meisterschafts-Ehrendiplom. Der siegende Verein erhält den Titel: „Sieger in der Meisterschaft von Sachsen im Reigenfahren für das Jahr 1893“.

II. Preis: Dem zweiten Vereine, einen Ehrenpreis im Werthe von Mk. 60.—.

III. Preis: Dem dritten Vereine, einen Ehrenpreis im Werthe von Mk. 30.—.

Falls viele Nennungen zum Reigenfahren eingehen, werden Hoch- und Niederrad getrennt. Jeder Fahrer der drei preisgekrönten Vereine erhält eine kunstvoll ausgeführte Erinnerungs-Medaille.

Es wird nach den allgemeinen Wettfahr-Bestimmungen gefahren.

Nennungsschluss ist am 14. März 1893 Nachts 12 Uhr, beim Bundesfahrwart des S.-R.-B. Herrn Arthur Hempel, Dresden, Reitbahnstr 14, unter Beifügung des Einsatzes und zwar je 10 Mk. für die Meisterschaftsfahren von Europa und Deutschland und je 15 Mk. für jeden genannten Verein für die Meisterschaft von Sachsen im Reigenfahren.