

# Radfahrer-Zeitung.

Amtliches Organ.

II.  
Jahrgang.

Herausgeber:

Sächsischer Radfahrer-Bund.

No. 19.

Alle die Zeitung betreffenden Einsendungen, Mittheilungen etc. sind an die verantwortliche Schriftleitung Max Möller, Leipzig, Elsterstrasse 53 zu richten. (Fernsprecher Amt II, 2586.)

## Bezugs- und Ankündigungs-Bedingungen:

Die Radfahrer-Zeitung erscheint alle 14 Tage Sonnabends.

Die Bezugsgebühr beträgt jährlich Mk. 8.—; halbjährlich Mk. 4.—, und nehmen alle Buchhandlungen, Postanstalten Bestellungen entgegen.

Einz. Nummern uns. Blattes liefern wir zu 40 Pf. fr.

Alle für die Radfahrer-Zeitung bestimmten Einsendungen bundespolitischen, wissenschaftlichen, technischen, erzählenden oder sonstigen Inhalts, sind zu richten an die verantwortliche Schriftleitung: Max Möller, Leipzig, Elsterstrasse 53.

Der Ankündigungspreis beträgt:

$\frac{1}{1}$  Seite Mk. 60;  $\frac{1}{2}$  Seite Mk. 30;  $\frac{1}{4}$  Seite Mk. 15;  
 $\frac{1}{8}$  Seite Mk. 7.50;  $\frac{1}{10}$  Seite Mk. 3.75; die 3 gespalt.  
Petitzelle 30 Pfg.; bei 6 maliger Aufgabe 25 %; bei  
12 mal 33  $\frac{1}{3}$  %; bei 24 mal 50 % Rabatt.

Auf Zellen wird kein Rabatt gewährt.

Alle Geldsendungen sind zu richten an  
Herrn Eugen Serbe, Leipzig, Windmühlenstrasse 44.

## Die Geheimnisse der schlanken Taille.

Zu den belehrenden und unterrichtenden Stoffen, welche das Interesse unsrer Leser erwecken, gehört nicht in letzter Linie das Capitel der Gesundheitslehre, greift doch unser Sport tief in die menschliche Heilgymnastik ein und übt nach vieler Richtung hin seine segensvolle Wirkung. Mehr und mehr rechnet auch die medicinische Wissenschaft mit dem wohlthätigen Einflusse des Radfahrens auf die Gesundheit und insbesondere sind es die zum Fettansatz Geneigten, welchen die Aerzte die Ausübung des Radfahrersports (natürlich nicht des Rennsports) empfehlen.

Seit Jahren hat die sogen. „Schweninger-Kur“, nach jenem berühmten Professor benannt, welchem der Altreichskanzler seine Gesundheit verdankt, die denkende Menschheit beschäftigt und glauben wir, dem Wunsche vieler unserer Leser zu entsprechen, wenn wir die genannte Heilmethode eingehend besprechen. Einem interessanten Artikel aus „der Zeitgeist“ entnehmen wir Folgendes: Zwar ist es erwiesen, dass Prof. Schweninger seine ganze Weisheit auf diesem Gebiete Herrn Prof. Oertel in München verdankt, der ihn gelegentlich in seine langjährigen diesbezüglichen Untersuchungen einweihte und zuerst den erleuchteten Gedanken hatte, der bei Fettsucht auftretenden Verfettung des Herzmuskels methodisch entgegenzutreten. Zwar sagt die gelehrte Welt, dass Prof. Schweninger seine Methode der Entfettung Herrn Prof. Oertel „entlehnt“ und diesen um die wohlverdienten Früchte mühseliger Forschung gebracht habe. Allein das Laienpublikum sieht nur den günstigen Erfolg und

den eklatanten Beweis ärztlichen Könnens, welchen Prof. Schweninger beim Fürsten Bismarck gezeigt hat, und nennt daher seine Methode schlechtweg die „Schweninger-Kur“. Unter diesem Namen ist dieselbe in der ganzen Welt bekannt geworden, hat ihrem Träger Ruhm, Ansehen und Rehabilitation gebracht, ihm ideelle und materielle Vortheile der weitgehendsten Art verschafft, während der eigentliche geistige Urheber der im Grossen und Ganzen bereits bewährten Heilmethode leer ausgeht. Prof. Oertel hat seine Forschungsergebnisse der wissenschaftlichen Welt zur Prüfung und Benutzung mitgetheilt. — Prof. Schweninger hält dagegen beinahe ängstlich die Details seiner Kur vor aller Welt geheim. Um so interessanter und werthvoller, nicht allein für die Fettleibigen, dürften die „Enthüllungen“ sein, welche wir über die Einzelheiten des Schweninger-Regimes zum Theil aus eigener Anschauung und nach Erfahrung bei vielen „Schweninger-Patienten“ zu machen in der Lage sind. Das Hauptprincip der Oertel'schen resp. Schweninger'schen Methode beruht darin, dem Körper möglichst viel Flüssigkeit zu entziehen; dabei geht, wie durch physiologische Versuche von Oertel und Voit nachgewiesen ist, der Zerfall des Fettgewebes und die Aufsaugung desselben rasch vor sich. Zu diesem Zwecke ist die Diät dahin geordnet, dass nicht gleichzeitig flüssige und feste Nahrung genossen werden darf. Als erste allgemeine Regel gilt daher, dass man erst eine Stunde nach dem Genusse fester Speisen trinken darf, wobei das Quantum der Flüssigkeit, wenn nicht streng be-



schränkt, so doch mässig bemessen (1 Becher) bleiben muss. Zweite Regel ist, dass man nur möglichst wenig auf einmal essen darf. Bezüglich der Quantität ist der Verdauungszustand des Patienten massgebend. Hat man es mit Fettsucht ohne Verdauungsstörungen zu thun, so kann die Hauptmahlzeit aus zwei verhältnissmässig grossen Portionen verschiedener Gerichte bestehen. Die Zahl der Mahlzeiten hat Prof. Schweningen auf fünf pro Tag festgesetzt. Sind dagegen Verdauungsstörungen vorhanden, so gilt als Regel, alle zwei Stunden Speise zu sich zu nehmen, aber in kleinen Quantitäten und jedes Mal nur ein Gericht. Streng verboten hat Schweningen den Genuß von Bouillon, Kaffee, Thee, Bier, Brod, Kartoffeln, Zucker und Fetten (Butter, fettes Fleisch etc.). Nur ausnahmsweise wird ein Stückchen gerösteten Brodes, etwa von der Grösse eines halben Milchbröckchens, zu den Mahlzeiten zugelassen. Das übliche Tagesmenu ist nach Schweningens Regime folgendes: Am Morgen ein Beefsteak oder ein paar Eier mit einer Portion rohen Schinken oder kalten Braten; Brod, wie gesagt, gar nicht oder nur wenig und geröstet. Eine Stunde später einen Trunk, etwa einen Becher reinen Wassers oder Selterwassers, zur Hälfte mit Rothwein gemischt. Gegen 12 Uhr eine Portion Rostbeef, Kalbsbraten, Wild oder Beefsteak, und dann Fisch oder Gemüse. Eine Stunde darauf Kompot, nur wenig süß. Um 4 oder 5 Uhr wieder eine Portion Fleisch, zum Abendbrod ähnliche Speisen, wie zum Frühstück, und zur Nacht ein paar Apfelsinen oder Aepfel. Gestattet ist der Genuß von Gefrorenem mit der bereits angegebenen Beschränkung wie beim Trinken: eine Stunde vor oder nach einer Mahlzeit. Handelt es sich nur um Verfettung ohne Organstörung, so kann sich der Patient fast satt essen bei den Mahlzeiten dadurch, dass er grössere oder doppelte Portionen zu sich nimmt. Dagegen ist bei den von Verdauungsstörungen begleiteten Fällen nur eine mittelgrosse resp. kleine Portion gestattet, jedoch haben die Mahlzeiten dafür alle zwei Stunden stattzufinden. Hand in Hand mit dieser strengen Diät gehen die körperlichen Bewegungen. Prof. Schweningen lässt seine Patienten systematisch täglich Holz hacken oder viel Treppen, noch besser Berge steigen, und zwar bis zu so schnellem Tempo, dass sich Athemnoth einstellt. Zweck dieser sonderbaren Massregel ist, auf die Entfettung des bei Fettleibigen gewöhnlich verfetteten Herzens durch das Anhalten desselben zu schnellerer und stärkerer Arbeit (Herzkontraktionen) hinzuwirken.

Hier wird das Gebiet beschritten, auf welchem unser Sport seine heilbringende Wirkung ausübt. Wir lassen wiederum einen Gelehrten sprechen, der sich in seinem Artikel „Korpulenz und Radfahren“ (siehe die Schrift: „Ist das Radfahren gesund“, Leipzig, Com.-Verlag von Th. Weber) wie folgt äussert: „Mangel an Körperbewegung ist unsere Zeitkrankheit, ich möchte sagen der specielle Fluch

der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts, die Ursache eines ganzen Heeres von Uebeln, welche uns das Leben vergällen und unser Ende vorzeitig beschleunigen. Das Recept der Bewegung ist uns vollständig verloren gegangen. War der Deutsche schon von jeher ein Bärenhäuter und Stubenhocker gewesen, so war er früher doch weit mehr auf seine Beine als Fortbewegungsapparat angewiesen als jetzt, wo Eisenbahn und Pferdebahn die Bewegung wesentlich vermindern.

Ich habe schon des Weiteren an andern Stellen ausgeführt, dass es kein grösseres Verführungsmittel zur Bewegung giebt als das Radfahren; ich kenne Leute, die sonst mit der Bewegung sehr geizten und niemals an Orten zu treffen waren, zu denen man nicht fahrend hingelangen konnte, die aber jetzt wahre Bewegungs-Leidenschaftler geworden sind, seit sie Radfahren, und wenn ich Jemanden recht mit Entzücken vom Radfahren sprechen höre, dann stellt sich auch in der Regel heraus, dass der Betreffende früher ein Faulpelz war, den es infolge dessen an allen Ecken und Enden zwickte und drückte, und der jetzt im Radfahren unbewusst nur das Wohlbefinden preist, welches sich bei ihm mit der vermehrten Körperbewegung einstellte.

Nun werden mir eine grosse Zahl Nichtradfahrer oder Gegner des Radfahrens einwenden: Ich kenne den und jenen Dicken, der fährt Rad, dass der Schweiss perlet, aber „mager“ ist er deswegen doch nicht geworden!

Das ist eine von den gewöhnlichen oberflächlichen Redensarten, denen der Oberflächliche wieder zustimmt, so dass es nun schon zwei sagen, und wenn noch ein paar solcher Papageien den Unsinn nachplappern, so sagen eine ganze Anzahl gleichgestimmter Seelen: Es muss wohl wahr sein, sonst würden es nicht so viele behaupten.

Der genaue Beobachter aber wird sagen: Nur wer einen solchen Dicken gewogen und gemessen hat, kann wissen, ob das Radfahren ohne Wirkung geblieben ist oder nicht. Ich glaube, es wird sich dann herausstellen, dass kein dicker Radfahrer den Sommer durch ohne Abnahme von mindestens 10 cm Körperrumfang gefahren ist; das sieht man, besonders beim oberflächlichen Sehen kaum, aber der, welcher 10 cm vom Leibe hat, der wird ein Loblied auf die Erfolge singen können, und wer im Stande ist mir eine erprobtere und angenehmere Methode zu nennen, 10 cm los zu werden, dem werde ich für seine Darlegung dankbar sein.

Eins kann ich dreist behaupten: bei keinem Dicken, der Rad fährt, hat das Fett zugenommen, zum mindesten ist der Zustand, wenigstens äusserlich besehen, oder mit dem Messbande kontrollirt, stationär geblieben. — Jeder, der mit Schrecken seine Rundung von Tag zu Tag zunehmen sah, wird mir zugeben, dass er es schon als eine Himmelswohlthat empfand, als er sich überzeugte, dass eine Zunahme nicht mehr stattfand, trotzdem

er nicht nur wie seither fortlebte, sondern sich sogar in Speise und Trank nach angestrenzter Radfahrt noch ein Uebrigtes gönnte.

Es wäre aber irrig, wollte man bloß mit dem Messbände die Folgen des Radfahrens beurtheilen; dasselbe bewirkt Veränderungen, welche sich dem Auge nicht ohne Weiteres darbieten; schon eine Wägung giebt darüber Auskunft: das Körpergewicht nimmt bei gleichem oder sogar zurückgegangenem Körperumfang stets zu. Dies beweist zweierlei: einmal, dass bei gleichgebliebenem Umfang an die Stelle des leichten Fettes schwere Muskelfaser getreten ist, also eine Entfettung (Fettabnahme) thatsächlich stattgefunden hat, zum andern bei Abnahme des Körperumfanges, dass eine Entwässerung der Muskelfaser eingetreten, an Stelle der lockeren, fett- und wasserreichen Faser wasserarme, weniger fette, derbere, dichtere Muskelfaser getreten ist. Welchen Werth aber eine Entwässerung und Entfettung (im Sinne der Entfernung des überflüssigen Wassers und Fettes) der Muskeln in bezug auf Gesundheit, Arbeitsfähigkeit und Seuchenfestigkeit hat, das hier vollständig zu begründen, würde zu weit führen; dem Gefühle nach aber kennt jeder Radfahrer, welcher des vorhandenen abnormen Fettes wegen das Radfahren begonnen hat, diese Erscheinungen und Folgen, welche sich durch ein ungemeines Wohlbefinden, eine Verstärkung und Beschleunigung aller Lebensfunktionen, ein Wiedergelenkwerden aller Glieder, eine frohere Lebensanschauung und neuen Lebensmuth kundgeben. Der Hypochonder auf dem Rade ist einfach eine Unmöglichkeit.

Nun gibt es auch Individuen, bei denen das Fett nicht so extrem festsitzt, und die durch Radfahren nicht nur eine effective grosse Abnahme, sondern bei fortgesetztem Radfahren eine dauernde Entfettung erreichen; diese wollen ihre Erfolge aber nicht bloß nach dem Messbände und Gewichte beurtheilen, sondern vor Allem von dem Gesichtspunkte aus als doppelte betrachten, dass jedes verlorene Kilo Fett zwei Kilo sind, denn da zugleich die Muskelfaser trockener, als bei gleichem Umfange schwerer wird, so treten, um z. B. Zahlen zu nennen, 2 kg verlorenes Fett durch die Zunahme von 1 kg Muskelfasergewicht bloß als 1 kg Gewichtsverlust in die Erscheinung, man ist also bei 1 kg weniger Gewicht thatsächlich 2 kg Fett los geworden. Wer es aber durch Hungern, Dursten, veränderte Diät oder Bergsteigen einmal unternommen hat, sich ein Kilo Fett vom Leibe zu schaffen, der wird mir bezeugen, wie schwer es hält, welche Störung im gewohnten Leben, im Beruf und vielen andern Dingen diese Methoden mit sich bringen, und dass dagegen das Radfahren die leichteste, angenehmste, mit keinerlei Störungen verbundene Art ist, welche nicht nur kein Opfer in obigen Richtungen verlangt, sondern eine ganze Anzahl neuer Freuden ins Leben eingefügt. Ich kann daher solchen Personen, deren Seele nicht

gross genug ist, um sich über ein paar vor Verwundung in die Länge oder Breite gehende Gesichter hinwegzusetzen, wenn sie den hochstehenden Herrn X oder Y auf dem Rade etwas für seine Gesundheit thun sehen, nur rathen, einen Urlaub, den sie aus Gesundheitsrücksichten genommen haben, dazu zu benützen, fern von der Heimath, da, wo sie unbekannt sind, sich aufs Rad zu schwingen, und zu fahren, dass der Schweiss perlet und die Beine summen; sie werden sicher im darauffolgenden Winter den unbekannten Herrn Doctor segnen, der ihnen dieses nie versagende Mittel verordnet hat. Den Wirthen von Sommerfrischen aber rathe ich, ihrem stehenden: „Equipage im Hause“ noch hinzuzufügen: „Fahrräder, ein- und zweisitzig, zum Kurgebrauch für Herren und Damen im Hause.“

Nicht geringen Werth lege ich aber auf die naturgemäss bei Entfettung und vermehrter Körperbewegung eintretende Besserung der Gemüthsstimmung. Nicht wenige Fahrer haben mit Dank versichert, sie seien andere Menschen geworden; ihre hypochondrische Gemüthsstimmung hätte sich verloren. Sie hätten wieder Freude an der Natur und am Leben, das ihnen vorher förmlich eine Last gewesen; der Umgang mit Menschen, sonst die Quelle beständigen Aergers, mache ihnen wieder Vergnügen, tausend lang nicht mehr gekannte Genüsse erschlossen sich ihnen wieder, und während sie ehemals manchmal glaubten, nur der Tod könnte ihr Erlöser sein, lebten sie jetzt wieder auf und fühlten sich vergnügt. Auch die Umgebung solcher Staatshämorrhoidariuse blickt segnend auf das Stahlrad, welches solche Veränderungen hervorzuzaubern vermag, und dadurch auch ihr zahlreiche Bitterkeiten erspart. —

Wer so glücklich ist, durch Radfahren dauernd oder jeden Sommer eine Abnahme des Körperumfanges und Gewichtes zu erzielen, der hat also den Vortheil ad oculos; allein auch derjenige, welcher keine Abnahme, sondern nur einen Stillstand erzielt, wolle ja nicht glauben, er habe keinen Vortheil vom Radfahren, auch er erzielt etwas, was gesundheitlich sehr wichtig ist; und kann sich von dem, was bei ihm vorgeht, leicht dadurch überzeugen, wenn er sich vor dem Besteigen des Rades an einem warmen Tage genau wiegt, während einer starken Fahrt nichts trinkt, und sich wieder genau wiegt, wenn er vom Rade steigt, nach dieser Verwiegung aber erst Durst und Hunger stillt. Man wird erstaunen, welche momentane Gewichtsabnahme eine solche Fahrt mit reichlichem Schweisserguss zur Folge hat. Worin besteht nun dieser Gewichtsverlust? In erster Reihe und insolang noch ein Ueberschuss vorhanden ist, in dem Wasser, welches sich mit und zwischen den Fetttheilen unter der Haut abgelagert hat; im Schweiss bildet es neben dem Fett das überwiegende Quantum. Wenn man sich aber von der Qualität dieses Wassers überzeugen will, so rieche man nur an diesem Schweisse eines Rad-

fahrers nach der ersten Fahrt im Frühjahr. In diesem Wasser lagern sich nämlich alle jene Ausscheidungen des menschlichen Organismus reichlich ab, die gegebenen Falles nicht nur jeder Ansteckung ein wohl vorbereitetes Feld bieten, sondern auch bei Krankheiten, Fieber etc. ihre heimtückischen Eigenschaften in vollem Glanze zeigen und dem Arzte fürchterlich sind, denn sie verschlimmern die Krankheiten meist so, dass die Kraft des Patienten zu deren Ueberwindung nicht ausreicht.

Wenn sich ein solcher Radfahrer nach gestilltem Hunger und Durst wieder genau wiegt, wird er allerdings finden, dass der Gewichtsverlust nach dem Fahren wieder ersetzt ist; wer aber das vorher Gesagte aufmerksam gelesen hat, wird sich auch darüber klar werden können, welcher gesundheitliche Vortheil das Ausstossen dieser gefährlichen Ansammlungen im Wasser der Fettablagerungen mit diesem Wasser zugleich und Ersatz dieses Wassers (wenn man es eben überhaupt nicht ganz oder theilweise los werden kann) durch neues Wasser mit keinen oder nur den minimalen täglichen Ausscheidungen schädlicher Stoffe mit sich bringt, und wie rathsam es ist, diesen Vorgang möglichst oft durch angestregtes, schweisstreibendes Radfahren herbeizuführen. Es ist dann das Ausschwitzen und das Wiederersetzen durch Trinken

einem steten Auswaschen oder Ausschwemmen seiner Fettmassen gleich, welchem kein Arzt den grossen gesundheitlichen Vortheil, gegenüber der fortwährend sich vergrössernden Ansammlung schädlicher abgesonderter Stoffe absprechen wird, die stets nur auf die Gelegenheit lauern, sich in eine Krankheit umzusetzen und natürlich schon ohne dies das Allgemeinbefinden unter allen Umständen sehr ungünstig alteriren.

Kein Radfahrer, besonders kein korpulenter, wird also, auch wenn die Veränderungen an seinem Körper nicht gleich greifbar sind, ohne ganz beträchtliche gesundheitsfördernde Folgen radfahren, und diese segensreichen Wirkungen einmal meinen umfangreichen Genossen im Gesundheitsradfahren (und solchen, die es werden wollen) klargelegt zu haben, war der Zweck vorstehender Zeilen. Hoffentlich bin ich nicht der Prediger in der Wüste, sondern jeder Radfahrer, der Ohren hat zu hören, der höre, und wer Augen hat, und unter seinen Freunden einen Dicken oder angehenden Dicken entdeckt, dem sein Bauch, wie der Knabe Karl anfängt fürchterlich zu werden, der thue diesem Freunde den Freundschaftsdienst und führe ihm diesen Artikel vor Augen und zu Gemüthe, damit er rechtzeitig seinem Feinde radfahrend in der verwegenen Bedeutung des Wortes zu Leibe geht.

## Der Radfahrersport in Brasilien.

Wie jenseits des Oceans die Herzen unserer Mitglieder für den S. R.-B. schlagen, beweist der nachfolgende Originalartikel, welchen uns unser Mitglied Herr Alfred Funke mit einem lebenswürdigen Briefe vom 20. Juli aus F. Barreira (Brasilien) unter vorstehender Ueberschrift zusandte. Nicht allein der Ausdruck der Dankbarkeit für die Treue, welche unser lebenswürdiger „Brasilianer“ dem Bunde bewahrt, sondern auch das hohe Interesse, welches sein kulturhistorischer Bericht gewährt, machen uns den Abdruck desselben zu einer angenehmen Pflicht. Dem treuen Bundeskameraden ein verdientes herzliches „Sachsen Heil“! —

Nach glücklicher Fahrt halte ich mich denn seit einiger Zeit in meiner neuen Heimath, in Brasilien, auf. Als treues Mitglied des von mir über alles geliebten S. R.-B. will ich von meiner Dankbarkeit gegen den Vorstand desselben in folgender Schilderung einen geringen Beweis zu liefern versuchen; hat sich doch der Vorstand bereit gefunden, mir die Bundeszeitungen über den Ocean nachzusenden. Wer nicht mit eigenen Augen dies vielgeschmähte Land kennen gelernt, kann sich schwerlich eine auch nur annähernd richtige Vorstellung davon machen, soviel er auch gehört und gelesen haben mag. An dieser Stelle sollen aber nur die den Radfahrersport betreffenden Verhältnisse einer kurzen Erörterung unterzogen werden.

Gleich zu Beginn meiner Seereise sah ich einen nach Rio de Janeiro bestimmten Rover verladen, woraus ich schliessen konnte, dass auch in meiner neuen

Heimath dem Radsport gehuldigt würde. In Rio Janeiro und auswärts hatte ich dann mehrfach Gelegenheit, mit Radfahrern zu verkehren, aus deren Munde ich erfahren musste, dass sich hier zu Lande dem Sportsjünger grössere Schwierigkeiten entgegenstellen als drüben. Da fällt zunächst der Kauf auf Abzahlung weg, der es drüben einem auch wenig bemittelten Menschen ermöglicht, nach wenigen Monatszahlungen eine Maschine sein Eigenthum zu nennen. Zweitens ist der Ankautspreis für ein Rad enorm. Eine Maschine, die drüben den Preis von 300 Mark nicht übersteigt, wird hier mit 600 Milreis und noch mehr, d. h. nach normalem Kurse ca. 1200 Mark verkauft. Was trägt daran die Schuld, da Transportkosten und Zoll nicht übermässig hoch sind? Die Antwort auf diese Frage findet man, wenn man bedenkt, dass hier überall hohe Löhne und Gehälter gezahlt werden. Infolgedessen will und kann der Radhändler nicht zurückstehen, er muss ein profitables Geschäft machen; denn er, der in der Stadt lebt, lebt theuer. Gehen nun die Räder, die sämmtlich importirt werden, durch die Hände von nur zwei Händlern, so kann uns der hohe Preis nicht mehr Staunen abnöthigen. Ausserdem sind Fahrräder hier ein wenig beehrter Artikel, der wie alle solche Sachen nothgedrungen grossen Gewinnst bringen muss. Warum wenig gefahren wird?

Das hängt mit den Wegeverhältnissen zusammen. Den Radfahrersport zu üben, sind überhaupt nur die Städter im Stande; und dort ist es wahrlich kein Vergnügen wie auf Deutschlands Landstrassen. Ich selbst, dem schon bei Erwähnung des Sportes das Herz höher schlägt, verspüre unter den obwaltenden Verhältnissen nicht die geringste Lust, denselben weiter zu betreiben. Viel bequemer und angenehmer ist es, grössere Entfernungen auf die landesübliche Art, auf dem Pferde, zurückzulegen. — Wie oft war ich Ohrenzeuge, wenn in Radfahrerkreisen auf schlechte Wege, auf Wegebauverwaltungen und andere Menschen, „die einen schlechten Weg verbrochen haben“, geschimpft wurde, wie oft ist nicht meinen eigenen Lippen eine Verwünschung entschlüpft, wenn ein schlechter Kommunikationsweg schnelles Fortkommen hinderte. Kommt herüber, ihr unzufriedenen Sportgenossen und lernt Bescheidenheit von euern brasilianischen Kollegen! Ihr fahrt zum guten Theile nicht gern auf Pflaster. Was aber würdet ihr sagen, wenn man euch zumuthete, mittelst eurer Räder Tiefe und Umfang der Löcher im Strassenpflaster zu messen? „Pflaster“ ist ein ganz schöner Name, schöner als die Sache selbst; denn in Wahrheit findet man in grösseren Städten, selbst die Bundes- und Residenzstadt Rio de Janeiro nicht ausgeschlossen, oftmals mehr Löcher als eigentliches Pflaster. In solchen Fällen fehlt aber nicht nur ein Stein, wie dies ja leicht vorkommen mag, nein, die Ausdehnung

der Löcher ist so gross, dass sich in den nach eingetretenem Regen in ihnen sich bildenden Pfützen ein Entenpaar austummeln könnte. Dabei sind die Strassenkreuzungen mit Rinnen zum Abfluss des Regenwassers versehen, über welchen die Pferdebahnschienen hohl liegen. Die schönen Parteen in aller Sonntagsfrühe hinaus auf meilenweit entfernte Ortschaften kommen hier ebenfalls in Wegfall, denn die Wege auf das Land, die nur von zweirädrigen von 8—14 Ochsen gezogenen Karren befahren werden, zeigen oft zu beiden Seiten so tief ausgefahrene Gleise, dass die Achsen niedriggebauter Wagen aufstreifen. — Wohl manchen wird beim Lesen dieser Zeilen ein gelindes Gruseln überkommen, — aber glaubt es, — schön, wunderschön ist es trotz alledem in Brasilien. Das Leben hier entbehrt nicht allen Reizes, wenn auch glänzende Radfahrerbälle in das Reich der frommen Wünsche gehören. Blüht doch nirgends die Vereinsmeierei mit ihren Stiftungsfesten mehr als unter den hiesigen, engzusammenhaltenden Deutschen, deren Bestreben es ist, durch deutsche Schulen sowohl, als auch durch deutsche Vereinigungen echtes, rechtes Deutschthum zu erhalten und zu verbreiten und deutsches Recht und deutsche Interessen zu wahren, dabei aber auch der Freunde in der Heimath nicht vergessend.

Diesen allen und den Mitgliedern des S. R.-B. ein kräftiges „Sachsen Heil“ aus Brasilien.

F. Barreira, d. 20. Juli 1893. Alfred Funke.

## Das Fahrrad im Dienste der Wohlthätigkeit.

(Correspondenz aus Paris.)

Ein eigenartiges Fest wurde am 26. Juli a. c. im Bois de Boulogne bei Paris gefeiert, ein Anlass den Sportsfreunden der Weltstadt nicht nur den Reiz des Neuen, magnetisch Anziehenden bietend, sondern zugleich helfend und unglücklichen Kindern einen Sonnenschein vorüberziehenden Glücks in ihr dunkles, jammervolles Dasein zu werfen; „la fête de nuit cycliste au profit de l'Hopital l'Ormesson des enfants tuberculeux“, organisirt durch die bekannte Zeitschrift „le Cycle“ in Paris.

Endlich einmal eine Abwechslung für die unzähligen Freunde des „Modesports“ in das ewige Chaos der verschiedenen Rennen, die sich tagtäglich im Reviere des Bois abspielen, Schauspieler beiderlei Geschlechts, Bildhauer, Maler, Schriftsteller, jeglicher Beruf organisirt für seine Angehörigen ein Wettfahren, treibt sie in Concurrenz entweder dem lockenden Gewinne zu liebe oder dem Sinne des Ehrgeizes gehorchend, ihren Namen irgendwo gedruckt lesen zu können. Endlich einmal ein Fest, wo nicht diese Faktoren die Triebfeder für die Theilnahme bildet, eine Zusammenkunft, die sich nicht in rastloser Aufregung, sondern vielmehr

in ruhiger Harmonie unter der Mitwirkung der gesammten Pariser Sportwelt abwickelt, ein Wettkampf in der Lieblichkeit und Kunst des Arrangements, um mit dem Ertrage, der unter dem Reize der Neuheit gesichert erscheint, zu helfen; unglücklichen Geschöpfen des Spitals für Tuberkulose ihr Dasein verschönern zu helfen.

Wer kennt nicht, dem das Glück zu Theil war einige Zeit in dem ruhelosen Treiben der französischen Hauptstadt zuzubringen, die Gegend des grossen Sees des Bois de Boulogne in der Nähe von Passy: welch' wunderbares Leben, das sich dort am Abende erwähnten Tages bei anbrechender Dunkelheit vor meinen Augen entwickelte, als ich mich wohl eine Stunde zu früh am Festplatz, fast allein noch, einfand. Neugierig, erstaunt sehen die Schwäne des Sees, die Bewohner des Wassers das allnächtige Dunkel schwinden, wie von Feenhänden befestigt tauchen im Grünen der Bäume rothe Lampions auf, ihren blutrothen Schein auf die trüben Wogen des Sees werfend; es fehlen in der nächtlichen Stille nur noch die marmorenen Schlösser des Wasserkönigs mit seinem Gefolge in ihrer un-

heimlichen Pracht aufsteigen zu sehen, um das Bild eines Märchens aus Tausend und eine Nacht zu vervollständigen.

Gegen 9 Uhr erst entwickelt sich etwelches Leben; von allen Seiten hergeführt durch Omnibusse, Eisenbahnen oder Dampfschiffe rücken sie an, alle die Neugierigen aus dem Dunkel der Stadt; prächtigen Kutschen, gezogen von ungeduldig scharrenden Pferden, entsteigt jene Noblesse, die berufen ist, den Festen die Weihe der Bedeutung zu geben; sind es doch jetzt die Anlässe der Velofahrer, die anfangen, jegliche Gefühle für andere zu unterdrücken, und wie am Tage des „Grand prix“ wird es in Zukunft selbstverständlich sein, bei ihren Festen nicht fehlen zu dürfen. Unzählig aber ist die Reihe derjenigen, die, alle Mittel moderner Lokomotive durch Dampf und Elektrizität verachtend, ihre Muskeln selbst in regelmässiger gesunder Bewegung in den Dienst der Fortbewegung gesetzt auf Zwei- und Dreirädern anfahren mit ihren leuchtenden Laternen, gleich neckenden Kobolden von allen Seiten zwischen Bäumen und Büschen auftauchen und wieder verschwinden.

Die Tribünen fangen an sich zu füllen. Alles harret des geordneten Zuges. Liebliche Velofahrerinnen in ihren geschmackvollen Toiletten, fliegenden Buffhosen und kurzen Jupons mit coquettem Strohhute offeriren in möglichst gewinnender Weise eine Festbroschüre mit Beiträgen, von Verehrern und Anhängern unseres Sportes der wissenschaftlichen literarischen Welt angehörend, wie Laredan, Char und dem bekannten Emile Zola, selbst ein eifriger Fahrer. Die Musik des 27. Dragonerregimentes führt uns mit ihren lieblichen Weisen französischer und deutscher Opern in die Zeiten langentschwundener Pracht zurück, während die Schwäne des Sees sich weder in jugendliche Herzoge noch unschuldige Tauben verwandeln, sondern erzürnt, in ihrer nächtlichen Ruhe gestört zu werden, weit in das Dunkel des zufließenden Wassers sich zurückzogen, während dessen stille Oberfläche allmählig anfängt sich auf andere Weise zu beleben. Ein italienischer Edler in prächtig geschmücktem Schnabelschiffe, beleuchtet von unzähligen Papierlaternen in allen Nuancen, ein möglichst farbenreiches Bild, führt seine Signoras auf dem flüssigen Elemente spazieren, gefolgt von ca. 20 grössern und kleinern Gondeln wetteifernd in der Kunst der Ausstattung; Amor in vielfach vermehrter Auflage, weiss sich kaum mehr zu helfen; dort auf dem Lande um den See herum zerstreut all die Radfahrer und Radfahrerinnen, hier versteckt an den Buchten des Gewässers, in stillen Hainen Fischer und Fischerinnen und doch kann er nicht nur hier allein hausen und die ganze andere Welt ihrem Schicksal überlassen; ein Haupttraktandum für die Budgetberathung im Olymp wird für die nächste Götterversammlung Vermehrung seines Hofstaates bilden, seitdem das Velofahren bei der Damenwelt so riesigen Anhang gefunden;

zuvielen nach Liebe schmachtende Herren müssten sonst unbeachtet verdorren.

Tra, tra, ra, ein kräftiger Stoss der Fanfaren, der an 4 verschiedenen Orten sein Echo findet, kündigt endlich den Anfang des Defiles der geschmückten Radfahrergruppen an. Die Kampfrichter stellen sich auf zu ihrer schwierigen Aufgabe, unter all den verzierten, blumengeschmückten Vehikeln die schönsten herauszufinden, um mit zahlreichen, von freundlichen Gebern gestifteten Gaben dieselben zu beschenken. Ein Einradfahrer, mit vollkommener Sicherheit sein in farbiges Papier eingehülltes und von einer Kerze inwendig hell beleuchtetes Monocycle fahrend, eröffnet den Zug, unter dem folgende Gruppen am meisten Aufmerksamkeit erregen und sich auch unter die ersten Preisgewinner classiren:

1. Ein Tricycle, einen prächtig geschmückten, in Licht strahlenden, schnabelförmig auslaufenden Wagen ziehend, in dessen Innern eine reizende, kleine Göttin auf grünem Moos ruhend die staunende Menge mit einem Blumenregen bewirft.

2. Ein Bicycleette, in einen reichen, russischen Schlitten umgewandelt, lebhaftes Schellengeklingel harmonirend mit dem regelmässigen Treten der Pedale und blendend beleuchtet von bengalischem Feuer.

3. Ein Radfahrerpaar, mit unglaublicher Sicherheit ein Tricycle führend, das in ein hoch aufgebautes Schiff verwandelt, dessen Masten geschmückt sind mit den prächtigsten Exemplaren exotischer Blumenwelt und reich beleuchtet mit Lampions jeglicher Form, in kunstreichem Schwanken auf trockenem Lande durch die Menschenmenge dahin segelt.

4. Eine Velofahrerin verschwindend mit ihrem Rade unter dem Grünen des Blätterwerkes und dem Farbenspielen der Blumen und Papierlaternen.

Und so geht es fort in endlosem Zuge, ein Blumen- und Lichtfest dahinziehend in der breiten Allee und bewundert und aplaudirt von der dankbaren Zuschauermasse.

Ein Lärmen und Zischen besonderer Art, ein richtiges Gemenge von Wasser und Feuer, lenkt bald die Aufmerksamkeit aller nach einem Schauspiel, das jedes einzelne Individuum in stiller Betrachtung fesselt; ein Feuerwerk, wie es nur in Paris möglich ist, das neueste, reichste was menschliche Kunst zusammen gebracht; der ganze See geräth in Aufruhr, feurige torpedoartige Gebilde schwirren in rasender Eile auf der Oberfläche dahin, Garben farbigen Feuers ausspeiend, aus deren Gewirre deutlich das Bild eines Fisches oder Schwanes in dunkelrother Farbe aufsteigt, um mit heftigem Knalle in nichts zu zerfliessen. Raketen, alle möglichen Lichtbilder zwischen den ruhigen Gipfeln der dunkeln Bäume hinauf in den reinen Aether werfend, und als gar hoch in der Luft aus einem riesigen Salvenfeuer das Bild eines Radfahrers, die Pedale tretend, auftaucht in lieblicher

Farbenzusammenstellung, bricht der verhaltene Jubel aus in unendlicher Gewalt, überwältigt von der Scenerie, die nicht in Worten gegeben werden kann, aber unvergesslich eingepflanzt bleiben wird in die Seele jedes einzelnen der zahlreichen Zuschauer, die sich allmählig zerstreuten.

Lichtlein um Lichtlein im grünen Umkreis des Sees verschwindet, die Wellen des Sees fangen an sich zu glätten; alle sich hingebend den Eindrücken des soeben miterlebten Festes steuern in allen Richtungen dem fernhin sichtbaren Eiffelthurne zu, dessen beleuchtete Spitze während des ganzen Abends niedergeschaut als treuer stolzer Wächter der Stadt auf die Menschenkinder, die sich von seiner Nähe heraus gewagt in das dunkle Gehölz

um sich an irdischer Freude zu erlaben; Orpheus nimmt für kurze Zeit seine Arbeit auch hier auf, unwillig vielleicht mit den andern Göttern der Nacht so in der ihnen zugetheilten Aufgabe gekürzt zu werden. Die Veranstalter des Festes und ihre Angehörigen aber ziehen sich in das Chalet du Palais chinois zurück, um sich ihre Freude auszusprechen über den Erfolg des Tages, der Dank dem Opfersinne der kunstliebenden Velowelt und Sportsfreunde mit dem beträchtlichen Betrage von ca. Fr. 10000 hauptsächlich darin besteht, das schwere traurige Loos der armen Bewohner des Ormessonspitales etwas sorgenfreier gestalten zu können.

Ar. Au.

## Ein Geburtstagsmorgen.

Humoreske von Alex. Lommer.

(Nachdruck verboten.)

Der Banquier Moritz Erdmann, der grosse Geldfürst des kleinen Städtchens B., war ein sonderbarer Kauz. Wie alle „grossen Männer“ besass er Schwächen, deren Folgen häufig mit bitteren Schlägen auf sein Haupt zurückfielen. Als einzige Tugend konnte man ihm das Princip anrechnen, seine Bedürfnisse niemals aus grossen Städten zu decken, sondern sein Geld im Orte zu lassen, soweit dies nur irgend möglich war.

Zu den engeren Freunden seines Stammtisches gehörte Carl Schmidt, der einzige Nähmaschinen- und Fahrradhändler des kleinen Städtchens. Schmidt war ein Witzbold, von Sarkasmus triefend, Erdmann empfindlich und grob. So kam es, dass die Beiden häufig auf die Schneide des Messers geriethen, immer aber hatten die Mitgenossen des Stammtisches eine ernste Verfeindung der Beiden zu verhüten gewusst, bis sich nach heftigem Streite über die von Schmidt vertheidigten, von Erdmann bekämpften Sanitätsvorteile des Radfahrens der Bruch der Freundschaft nicht wieder leimen lassen wollte und einer den anderen mied.

Curt Erdmann jr., der Stolz der Eltern und der Abgott seiner Schwester Ilse, war wenige Zeit nach jenem „Krach“ in das Elternhaus zurückgekehrt und in das väterliche Geschäft eingetreten. War es dem Herrn Papa schon immer ein Greuel, wenn Curt das Radfahren in glühendsten Farben ausmalte, so sollte ein neuer „Krach“ nicht ausbleiben, als auf dem Geburtstags-Wunschzettel des Sohnes ein „Pneumatic-Rover“ stand.

Uebergangen wir die Scenen, welche sich zwischen Vater und Sohn ob dieses „blödsinnigen“ Wunsches im Schoosse der Familie abspielten, Thatsache blieb das categorische „Niemals“.

Mama Erdmann wusste recht gut, dass dieses „Niemals“ ihres sonst gutmüthigen Mannes weniger aus der Abneigung gegen das Radfahren entsprang, als dass der starrköpfige Ehegenosse in einem

Zwiespalt mit sich selber lag. Seinem Principe getreu, nichts aus anderen Städten zu kaufen, was am Platze zu haben war, hätte er sich vielleicht überreden lassen, den Wunsch des Sohnes zu erfüllen, seinem ehemaligen Freunde Schmidt aber in die Hände fallen zu müssen, ertrug sein Stolz nicht.

Mama Erdmann war sich des Misslingens ihrer im Laufe der Jahre erprobten „Abschmeichelungstaktik“ in solchen Fällen voll bewusst, sie machte daher den letzten Versuch, den „Dickkopf“ der Bearbeitung ihres Bruders zu überlassen. Sanitätsrath Rose war Junggeselle, der Erbonkel der Familie und verstand es zuweilen, Schwager Erdmann durch Vernunftsgründe umzustimmen. Vergebliches Bemühen! Wuthschnaubend kam Rose anderen Tags aus dem Contor Erdmanns, das Wort „Esel“ entfuhr seinen Lippen, als er durch die Hausthür stürmte und seine Schwester beinahe überrannte.

„Nun Bruder?“ —

„Ja wohl, nun! Wenn meine Patienten alle gesund würden, die Sargfabrikanten pleite machten und seine Birnbäume Aprikosen trügen, dann würde er den Rover kaufen.“

Sagte es und lief mit einem abermaligen „der Esel!“ davon.

Was thun? Ihrem „guten Jungen“ hatte sie versprochen, den Rover herauszubetteln und nun sollte sie wortbrüchig werden? — — —

Der Geburtstagsmorgen zog herauf. Es war eine alte Haussitte, dass bei Geburtstagen und Weihnachten die verschiedenen Familienglieder zwar vereinigt gratulirten, ihre Geschenke aber getrennt vertheilten. Der zu Beschenkende, im vorliegenden Falle Curt Erdmann, musste demnach von dem Zimmer des Vaters in das der Mutter und von dort zur Schwester wandern. Jeder Spendende wollte seinen eigenen Genuss haben und alle Geschenke wurden stets gegenseitig geheim gehalten.

So auch heute. Nach der Beglückwünschung wurde Curt zuerst in das Zimmer des Papas geführt.

Auf dem Schreibtische lag ein Schriftstück, in welches Curt kaum einen Blick geworfen hatte, als er dem Vater feuchten Auges um den Hals fiel. Er war mit heute Procurist der Firma Erdmann & Co. geworden, sein kühnster Traum erfüllt.

Nach dem ersten Freudenrausche begann Papa Erdmann: „Ich hoffe, dass Du nun als mein Procurist höheren Zielen zustrebst und den Gedanken an die Radfahrerei fallen lässt, ich habe es deshalb absichtlich vermieden, Dir den gewünschten Rover zu schenken.“

Das Gesicht Curt's zeigte zwar bei diesen Worten einen vorübergehenden „Faltenwurf“, doch liess sich der ein wenig Enttäuschte nichts merken, stotterte so etwas wie: „wenn es sein muss!“ heraus und betrat an der Hand des Vaters das Zimmer der Mutter.

Auf einem blumengeschmückten Tische lagen einige Toilettenbedarfs-Artikel, an der Vorderseite desselben aber lehnte — — — ein Rover mit der Firma Schmidt. Tableau!

Schade, dass kein „Augenblicksphotograph“ zur Hand war, diesen ersten hochkomischen Moment festzuhalten. Stolz wie eine Königin stand Mama Erdmann vor der blinkenden Maschine, triumphierend leuchteten ihre Augen, als sie, während Papa Erdmann mit zusammengekniffenen Lippen wie ein angeschossener Eber im Zimmer umherlief, begann: „Hier mein Curt, hast Du das gewünschte Rad! Du siehst, Papa hatte etwas Werthvolleres für Dich im Auge, ich billige seine Gründe. Was Dir aber der Papa nicht schenken konnte, das hat Dein Mütterchen geschenkt, es ging zwar etwas tief in das „Nadelgeld“, aber mit einiger Sparsamkeit werde ich das Deficit wohl wieder decken.“

Die diplomatische Einleitung und das „Nadelgeld“ hatten Erdmann's Muth, eine „Scene“ zu machen, entwaftet. „Narrenspossen!“ war das Einzige, was er herauszupressen vermochte, und als das grosse Geschütz aufgefahren wurde, d. h. als sich der noch immer schöne weiche Arm der Gattin um seinen Hals legte und die meist homöopathisch verabreichte Gabe eines Kusses mit einigen Extrazugaben auf seinen Lippen brannte, da endlich glättete sich die Stirne und mit einem „Na, nun wird wohl endlich Ruhe sein“, schloss die tragikomische Episode.

Weiter ging die Wanderung zum Boudoir der Schwester Ilse.

Die Thür hatte sich noch nicht ganz geöffnet, als Papa Erdmann mit den Worten: „Das ist zu stark“ Kehrt machte und davonlief. Bestürzt

blickte die arme Kleine Mutter und Bruder an, denn Erstere war in einen Stuhl gesunken und Curt krümmte sich vor Lachen. Vor einem blumengeschmückten Tische, auf welchem ein paar Handarbeiten für den Bruder lagen, lehnte — — — ein Rover mit der Firma Schmidt.

Längere Zeit bedurfte es, bis sich das weinende Mädchen beruhigen liess. Arme, bis ins „Mark“ geplünderte Sparbüchse, der aus innigster schwesterlicher Liebe aufgezehrte „Reservefond“ zu einem Stutzflügel! Alles hin! Sofort wurde hoher Rath gehalten und beschlossen, mit Schmidt wegen Rücknahme der Maschine zu verhandeln. Erst als Ilse den väterlichen „grollenden Löwen“ hervorgeholt hatte und eine allgemeine Verständigung erzielt worden war, legte sich auch diese Woge.

Die Frühstückszeit war gekommen, die Familie sass um den Tisch und zum ersten Mal trafen sich die Gläser zum Wohle des Geburtstagskinds, als sich schwere Schritte auf dem Vorsaale vernehmen liessen. Nach kräftigem Pochen öffnete sich die Thür, der bekannte einzige Dienstmann des Städtchens erschien auf der Schwelle und übergab mit einer Karte des Herrn Sanitätsrath Rose einen — — — Rover, Firma Schmidt.

Die Karte enthielt einen kurzen herzlichen Glückwunsch für seinen „lieben Neffen“ und ganz unten die Worte „Nun gerade!“ —

Ein schallendes Gelächter entlud sich auf der ganzen Linie, sodass Dienstmann No. 1 die Anwesenden verblüfft anschaute.

Kaum war Rover No. 3 abgeladen und der Dienstmann mit einem Trinkgeld entlassen, als die Klingel des im Zimmer befindlichen Privat-Telephons ertönte.

„Hier Banquier Erdmann.“

„Hier Carl Schmidt.“

„Was willst Du?“

„Von den vier auf Lager befindlichen Adler-Rover hast Du drei bekommen, ich nehme an, dass Du endlich versöhnt bist und selbst Radfahren willst, ich will Dir den letzten Rover, um gänzlich zu räumen, billig lassen.“ —

„Der Teufel soll in Deine Räder fahren!“ —

„Ich will's ihm prompt ausrichten!“ —

„Was soll ich mit drei Maschinen?“ —

„Das musst Du selbst wissen!“ —

„Nimm zwei wieder zurück!“ —

„Wenn Du alter Trotzkopf hübsch bittest.“

„Das können diejenigen besorgen, die die verdammten Dinger gekauft haben, ich will aber eine „Heidsieck“ kalt stellen lassen!“

„Na, das ist doch ein Wort, ich komme gleich, will nur erst den Bratenrock anziehen, Schluss!“

„Schluss!“





Alle Schriftstücke, deren Inhalt in der nächsten Nummer Aufnahme finden soll, müssen bis spätestens Montag Abend 6 Uhr derjenigen Woche in welcher die Zeitung erscheint, in unseren Händen sein.  
Die Schriftleitung.

## Amtliches.

### Ausschreibung.

Gelegentlich der am Sonntag, den 17. Septbr. Nachmittag 3 Uhr auf dem Sportplatz zu Leipzig stattfindenden grossen Radwettfahren bringen wir die

#### Meisterschaft des S. R. B. im Bahnwettfahren

zur Austragung.

Strecke: 5000 m = 10 Runden. Offen für alle Bundes-Mitglieder, welche bis 3. September ihren Bundesbeitrag entrichtet haben.

Zulässig alle Arten einsitziger übersetzter Zweiräder, nur Rennmaschinen. Es wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R. B. gefahren.

Einsatz 5 M. Nennungen unter postfreier Einsendung des Einsatzes sind bis Montag, den 11. Septbr. Mittags 12 Uhr an den Bundes-Tourenfahrwart Franz Burkhardt, Leipzig, Gustav Adolfstrasse 27 zu richten.

Die Reihenfolge am Start wird durch das Loos bestimmt. Die Theilnahme am Rennen ist nur im Rennanzug gestattet.

I. Preis: massiv goldenes Ehrenzeichen. Werth 100 M.

II. „ „ silbernes „

III. „ „ bronzenes „

Ausserdem ein Führungspreis.

Der Sieger erhält den Titel „Meisterfahrer des S. R. B. im Bahnwettfahren für 1893“.

Der Bundesvorstand.

## Bundesgeschäftliches.

Ein trefflicher Beweis dafür, dass die idealen Ziele des S. R. B. immer mehr anerkannt und gewürdigt werden, aber auch ein Beweis für die aufopfernde, werbende Thätigkeit unserer Bundeskameraden sind die fortdauernd äusserst zahlreichen Anmeldungen neuer Mitglieder bezw. ganzer Vereine zum S. R. B.

Wir nennen von den in neuester Zeit eingetretenen Vereinen den R.-Club Eibenstock, Frankenberger R.-V. Saxonia, Mittweidaer R.-V. Blitz, Dresdener R.-V. Sperber und als jüngsten den R.-V. Wanderlust Meissen. In nähere Beziehungen zu unserem Bunde durch Eintritt einzelner Mitglieder sind getreten Rossweiner R.-V. und Dresdener R.-V.

Allen diesen lieben neuen Bundeskameraden rufen wir ein herzliches „Willkommen in unserem Sachsenbunde!“ entgegen.

Aus Anlass mehrfach an uns gelangter Anfragen bringen wir hiermit ausdrücklich in Erinnerung, dass lt. unseren Wettfahrbestimmungen zu Vereinswettfahren Ehrenzeichen nicht gegeben werden dürfen, da solche nur für hervorragende Leistungen verliehen werden.

Unseren Mitgliedern ist es deshalb verboten, an solchen Wettfahren theilzunehmen, desgleichen dürfen Bundesvereine solche nicht veranstalten.

Ferner geben wir bekannt, dass nur solche Vereine berechtigt sind, den Titel „Bundesverein des S. R. B.“ zu führen, deren Mitglieder sämmtlich dem S. R. B. angehören.

Wir machen unsere Mitglieder ganz besonders auf § 9 der Bundessatzungen, die Neuwahl der Ortsvertreter betreffend, aufmerksam: „Die Ortsvertreter sind von den ortsansässigen Bundesmitgliedern alljährlich innerhalb 4 Wochen nach dem Bundestage neu zu wählen und ist das Ergebniss der Wahl dem Bundesvorstand

zur Bestätigung anzuzeigen. Wiederwahl ist in allen Fällen zulässig.“

Wir bitten um sofortige Vornahme der Wahlen und um Benachrichtigung von den Ergebnissen.

Neugewählte Herren Ortsvertreter wollen sich das Ortsvertreter-Abzeichen von ihren Amtsvorgängern übergeben lassen, bezw. wenn diese solche nicht gehabt, Antrag auf Zustellung des Ortsvertreter-Abzeichens an den B.-Schriftführer richten.

An Orten, wo wir noch keine Ortsvertreter haben, sind wir gern bereit, auf an uns gelangende Vorschläge solche zu ernennen.

Neuernannt wurden zum Ortsvertreter für:

Frankenberg: Bruno Arnold, Zahnkünstler.

Meissen: Oswald Bernhardt, Kunsttöpfer.

Nächste Sitzungen des Bundesvorstandes: Sonnabend den 16. und 23. September Abends 9 Uhr Alte Burg in Leipzig.

Wohnungsveränderungen bitten wir stets rechtzeitig unter Angabe der Mitgliedsnummer beim Bundes-schriftführer anzuzeigen. Auch ist es nöthig solche Veränderungen noch bei dem betr. Bezirksschriftführer in Anmeldung zu bringen.

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Alexander Duncker,  
Bundesvorsitzender.

Felix Burkhardt,  
Bandesschriftführer.

### Neuaufgenommene Mitglieder.

Lfd. Nr. Aufgenommen am 26. August:

1336. Wilhelm Bässler, Gasthausbesitzer, Leisnig.

1337. Carl Edmund Neufang, Ingenieur, Chemnitz.

1338. Paul Semmler, Kaufmann, Chemnitz.

1339. Bruno Beyer, Küchenmeister, Dresden-A.  
 1340. Adolf Otto Tietze, " "  
 1341. R. Oskar Röder, " "  
 1342. Fritz Heiss, " "  
 1343. H. Moritz Richter, " "  
 1344. Joseph Büchsenschuss, Tanzlehrer, Dresden-A.  
 1345. Joseph Wayrauch, Schneidermstr., L. Volkmars-  
 [dorf.  
 1346. Max Schmidt, Kaufmann, Waldenburg.  
 Aufgenommen am 2. September:  
 1347. Oscar Graupner, Färbermeister, L.-Neu-Schleussig.  
 1348. Fr. Bitterlig, Gastwirth, Plauen i. V., z. Echo.  
 1349. Robert Fritzsche jr., Radreparaturanstaltsbesitzer,  
 [Rosswein.  
 1350. Wilhelm Mönch, Lehrer, Kössern b. Grossbothen.  
 1351. Nitsche, Lehrer, Kössern b. Grossbothen.  
 1352. Gustav Gäbler, Zeugschmiedemstr., Oschatz.  
 1353. Emil Uhlemann, Schlossermeister, Eibenstock.  
 1354. Paul Zestermann, Kaufmann, Mittweida.  
 1355. Curt Hauser, Kaufmann, Leipzig.  
 1356. Albert Rieche, " "  
 1357. Max Gabriel, Brauer, Marbach b. Rosswein.  
 1358. A. Belke, Hotelbesitzer, Dresden-Neustadt.  
 1359. Richard Häbler Kaufmann, Zittau.  
 1360. Richard Müller, Gastwirth, Riesa.  
 1361. Adolf Fritzsche, Aichmeister, Riesa.  
 1362. Emil Winkler, Möbelpolirmstr., "  
 1363. Friedrich Osang, Gastwirth, "  
 1364. Franz Triebe, Dachdeckermstr., Ottewig.  
 1365. Hermann Kunad, Schlosser, Meissen-Bohnitzsch.  
 1366. Karl Mehlhorn, Kunstmaler, Meissen.  
 1367. Ernst Adolf Hebenstreit, Tischler, Meissen-Cölln.  
 1368. Franz Herm. Schmidt, Schlosser, "  
 1369. Herm. Mertzsch, Tischler, Meissen-Fischergasse.  
 1370. Adolph Greiss, Tischler, Meissen Cölln.  
 1371. Max Emil Haubold, Kontorist, Meissen-Cölln.

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

Dresden-Neustadt: Hotel Stadt Görlitz, A. Belke.  
 Chemnitz: Gasthaus z. Linde, A. Hermann.

**Bezirk Dresden.**

**Bezirksversammlung, am Dienstag den 12. Sept.,  
Abends 9 Uhr in der Bundesgastwirthschaft Zscheyge  
am Pirnaischen Platz.**

**Tagesordnung:**

- Wahl des stellvertretenden Bezirksvertreters.  
 Wahl des Bezirksschriftführers.  
 Wahl eines Ortsvertreters für Altstadt und Neustadt.  
 Beschlussfassung über das 50 Km.-Bezirks-Strassen-  
 wettfahren.  
 Festsetzung regelmässiger Bezirksversammlungen  
 u. s. w.

Im Interesse einer gedeihlichen Ent-  
 wicklung unseres Bezirks ist das Erscheinen  
 aller Mitglieder erwünscht.

Heil Sachsen!

**Der Bezirksvorstand.**

Kühnel,  
Bezirksvertreter.

**Sonntag, den 17. September, Bezirksfahrt nach  
Oschatz zum Bezirksfest. Abfahrt früh 8 Uhr vom  
Bundesgasthaus zum Deutschen Haus, Pieschen,  
Grossenhainerstrasse 1e.**

Zahlreiche Betheiligung erwünscht.

Heil Sachsen!

Edmund Weigel,  
Bezirksfahrwart.

**Bezirk Leipzig.**

**Sonntag, den 8. Oktober, Vormittags 8 Uhr, 25 Km.-  
Strassenfahren. Strecke: Probstheida—Zedlitz. — Start:  
Km.-Stein 4,4; Ziel: Km.-Stein 29,4.**

Offen für alle Mitglieder des Bezirk Leipzig, welche  
 ihren Bezirks-Beitrag M. 2.— für 1893 entrichtet und  
 bei dem letzten 50 Km.-Strassenfahren keinen Preis  
 errungen haben. Zulässig für alle Arten einsitziger  
 Fahrräder im Mindestgewicht von 16 kg. Vorschrift:  
 Strassenanzug, Bremse und Glocke.

**Einsatz 2 M.** Nennungen unter postfreier Einsendung  
 des Einsatzes sind bis **Donnerstag, den 5. Oktbr., Abends  
8 Uhr an den Bezirksfahrwart E. Hildebrandt**, Eutritzscher-  
 strasse 3, zu richten. Die Reihenfolge am Start wird  
 durch das Loos bestimmt. Vollreifen erhalten 5,  
 Kissenreifen 3 Min. Vorgabe gegen Pressluftreifen.

Drei Ehrenpreise. — Längste Fahrzeit 1 Stunde  
 10 Minuten.

Versammlung  $\frac{1}{8}$  Uhr im Bundesgasthof Probst-  
 heida. Die Preisfahrer haben sich hier spätestens  
 $\frac{3}{4}$  Uhr beim Fahrwart zu melden. Abfahrt und An-  
 kunft haben sich die Preisfahrer von den anwesenden  
 Fahr-Ausschussmitgliedern bestätigen zu lassen. Nach  
 Abfahrt der Wettfahrer gemeinschaftliche **Fahrt nach  
Borna**. Dort Corso und Besuch der Bundesgastwirth-  
 schaften. Rückfahrt  $\frac{1}{2}$  12 Uhr Mittag.

Heil Sachsen!

Max Möller, E. Hildebrandt,  
Bezirks-Vertreter. Bezirks-Fahrwart.

**Ausfahrten im September:**

**Sonntag, den 10. September.** Mittags 12 Uhr. Lausigk.  
 Stiftungsfest des Radfahrer-Vereins Lausigk. 3 Uhr  
 Corso nach dem Hermannsbad, daselbst Concert.  
 Abends: Ball im Schützenhaus. Sammelpunkt:  
 B.-Hôtel Hochstein am Bayrischen Bahnhof.

**Donnerstag, 14. September.** Abends 8 Uhr. Bezirksver-  
 sammlung, Bundeshôtel du Nord, Blücherstr. 10.

**Sonntag, den 17. September.** Nachmittags 3 Uhr. Bahn-  
 meisterschaftsfahren des S. R. B. auf dem Sport-  
 platz zu Leipzig. Versammlung Nachmittags  
 2 Uhr: Alte Burg. Nach dem Rennen: Zusammen-  
 kunft Hôtel du Nord, Blücherstr. 10.

**Donnerstag, den 21. September.** Abends  $\frac{1}{2}$  8 Uhr. Markran-  
 städt. (Kartoffel und Hering Essen.) Sammel-  
 punkt: „Alte Burg“. Abholung der „Wanderer“  
 von Hiemann's Gastwirthschaft, Anschluss des „Orts-  
 verein Plagwitz“ am Hölzernen Schimmel; Kremser  
 für Damen 7 Uhr „Alte Burg“.

**Sonntag, 24. September.** Früh 6 Uhr. Abfahrt von Jo-  
 hanniskirche z. 25 Km.-Fahren des Radfahrer-Vereins  
 „Schwalbe“. Abends 7 Uhr: Preisvertheilung und  
 Ball im Kaisersaal der Centralhalle.

**Donnerstag, den 28. September.** Abends 8 Uhr. Borsdorf.  
 Sammelpunkt: Restaurant Hopfenstock, Ecke  
 Dresdner- und Salomonstr.

Mochte der Himmel auch ein wenig freundliches  
 Gesicht machen, ja sogar einige Thränen vergiessen,  
 so konnte dies unsere auswärtigen Bundeskameraden  
 doch nicht abhalten, dem Rufe: „Am 27. August auf  
 nach Leipzig“, gern und freudig Folge zu leisten.

Schon am Sonnabend, den 26. August, wurde eine  
 gemüthliche Empfangskneipe im B.-Hotel Kratsch  
 abgehalten, am Sonntag frühzeitig das Vereins-  
 strassenfahren des rührigen Ortsvereins Plagwitz-  
 Lindenau besucht, nach dessen Beendigung ein Theil  
 zum Frischoppen nach Leutsch, ein anderer zu dem-  
 selben Zwecke nach dem B.-Hotel Du Nord in Leipzig  
 fuhr.

Nach dem Mittagessen ein gemeinschaftlicher Bum-  
 mel durch die Stadt und Besuch der grossartigen  
 Gartenbau-Ausstellung liessen die Stunden bis zum Be-  
 ginn der Preisvertheilung zum 50 Km.-Strassenfahren

des Bezirk Leipzig im B.-Gasthaus Waldschlösschen L.-Gohlis rasch verfliegen. Nach, mit schwungvollen Worten unseres stellv. Bezirksvertreter Herr Kruse, erfolgter Ueberreichung der schönen Ehrenzeichen fand das lebhaft „Tänzchen“ seinen Fortgang bis gegen 2 Uhr — ein deutlicher Beweis, wie hübsch das einfache Fest verlaufen.

Heil Sachsen!

Der Bezirksvorstand.

Oscar Scherff,  
Schriftführer.

### Bundesclub „Schwalbe“, Leipzig.

Werthe Sportgenossen!

Zur gefl. Kenntnissnahme, dass unser auf 10. Sept. festgesetztes **Strassenvorgaberennen** erst am **24. Sept. Vormittags 7 Uhr** stattfindet. Versammlung findet am genannten Tage früh  $\frac{1}{2}$  7 Uhr im Gasthof zu Probsthaida statt. Gefahren wird die Strecke **Probsthaida-Espenhain und zurück**. Abfahrt beginnt früh 7 Uhr am Km.-Stein 4,4 Probsthaida; Wendepunkt ist Espenhain Km.-Stein 16,9. Es sind hierbei nur Tourenmaschinen im Gewicht von mindestens 15 Kilo zulässig. **Einsatz zum Rennen 2 Mark.**

Nennungen sind bis **spätestens 18. Sept.** an den Vorsitzenden Herrn A. Röske, Leipzig, Kreuzstr. 14 einzureichen. Später einlaufende Nennungen finden keine Berücksichtigung.

Nach dem Rennen gemeinschaftlicher Fröhschoppen im zweiten Clublocale der „Schwalben“ („Park Meusdorf“). Mittags  $\frac{1}{2}$  12 Uhr gemeinschaftliche Rückfahrt.

Abends präcis 6 Uhr: **Preisvertheilung mit Concert und Ball im Kaisersaal der Centralhalle.** — Das nähere Programm darüber folgt in der nächsten Zeitung. — Indem wir hoffen, recht viele Bundesmitglieder an diesem Tage bei uns begrüßen zu können, zeichnen wir mit einem kameradschaftlichem

Sachsen-Heil!

Radfahrer-Club „Schwalbe“

Albert Röske, A. Vulpius,  
Vorsitzender. Schriftführer.

NB. Touren werden infolge der diesen Monat angesetzten Rennen nicht gefahren, wir bitten darum unsere Clubmitglieder sich den Dauerfahrten unseres schneidigen Bezirksfahrwartes Herrn Hildebrandt anzuschließen.

### Sommerfest des B.-R.-V. „Wanderer“.

Das längst geplante und endlich am Sonntag den 3. Sept. stattgefundene **Sommerfest**, in der Bundeswirthschaft „Zur Mühle“ in **Knauthain** hat einen bestgelungenen Verlauf genommen. Die Damen mit Kremser und die Herren mit Rad, sowie ein Musikwagen, zogen die Theilnehmer in schönem Corso vom Vereinslocal Hiemann, nachmittags  $\frac{3}{4}$  2 Uhr durch verschiedene Ortschaften mit schmetternder Musik und webender Fahne zu unserm Zielpunkt nach Knauthain. Hier entwickelte sich bald ein reges Leben, — die Damen hatten unter Leitung von Spielordnern schöne **Spiele**, die Kinder gleichfalls, die Herren Preisschiessen. Da der Himmel uns günstig war und die Spieler ein hübsches Concert mit anhören konnten, so war die Stimmung bald eine recht fröhliche. — Nach Beendigung der Spiele fand die **Preisvertheilung** im Saale statt, — woselbst auf einer Tafel prachtvolle Geschenke als Preise aufgestellt waren, (dieselben waren zum grössten Theil Spenden von Mitgliedern). Da die Preise für Kinder, Damen und Herren durchweg recht werthvolle waren, so wurde die Stimmung immer gehobener, die Kinder, welche reichlich nach den anstrengenden Spielen, mit Kuchen entschädigt waren, drückten ihren Dank durch ein lautes „Sachsen-Heil“ aus. Nach der Preisvertheilung fand **Ball** statt — wobei noch manche schöne Rede gehalten wurde, auch wurde in hervorragender

Weise des **Sedantages** gedacht. Ein kleines Feuerwerk beschloss das reizende Sommerfest. Die **Rückfahrt** sah höchst imposant aus, indem die Kremser und die Radler mit Lampions versehen waren. Eine kleine **Kneiperei** bei Hiemann, wobei noch eine **Depesche** unseres **Bundesschriftführers Burkhardt aus Riesa** verlesen wurde und manches Sachsen-Heil! erschallte, bildete um die Mitternachtsstunde dann den Schluss.

An dieser Stelle sei nun allen Theilnehmern herzlichst gedankt und möchte die Erinnerung an dies hübsche Fest noch lange fortleben.

Heil Sachsen!

R.-V. „Wanderer“ - Leipzig.

### Bezirk Chemnitz.

**Sonntag, 10. September, Bezirks-Ausfahrt nach Freiberg** behufs Gewinnung neuer Mitglieder. Treffpunkt früh 7 Uhr im Bundesgasthaus Flöha. Hier Zusammentreffen mit den Frankenger Bundesmitgliedern.  $\frac{1}{2}$  8 Uhr ab Flöha gemeinschaftliche Fahrt nach Freiberg. Um recht rege Betheiligung der Bezirksmitglieder bittet

mit Sachsen Heil!

Arno Hähnel,  
Bezirks-Fahrwart.

### Ortsverein Chemnitz.

Jeden ersten Dienstag im Monat **Versammlung**, an den übrigen Dienstagen je nach den Witterungsverhältnissen **Ausfahrten** oder gemüthliche Zusammenkünfte. Vereinshotel „Stadt Nürnberg“.

Max Kind,  
Orts-Schriftführer.

Emil Schmidt,  
Orts-Vertreter.

### Bezirk Oschatz.

Wir erlauben uns die werthen Bundeskameraden zu unserem am Sonntag, 17 September a. c. stattfindenden Sportfeste, verbunden mit Strassenwettfahren, hierdurch ergebenst einzuladen.

Zugleich richten wir die höfl. Bitte an die werthen Sportkollegen, uns bei unserm Unternehmen nach besten Kräften mit zu unterstützen, damit durch rege Antheilnahme vieler auswärtiger Kameraden unser noch junger B.-Bezirk in seiner weiteren Entwicklung zur Ehre des Sächs. Radf.-Bundes gefördert wird.

Wir geben uns der angenehmen Hoffnung hin, recht viele liebe Sportkameraden in unsern Mauern begrüßen zu können und wird es uns zur besondern Pflicht gereichen, Allen die Stunden ihres Hierseins so angenehm wie möglich zu machen.

Tages-Programm

zu dem am 17. September 1893 stattfindenden

**Bezirks-Fest.**

Vorm. von 10 Uhr an: Empfang der auswärtigen Bundesmitglieder und Gäste, im Bundeshotel „Goldner Stern“. Punkt  $\frac{1}{2}$  2 Uhr: Stellen zum Corso. Punkt 2 Uhr: Abfahrt des Corso mit Musik durch die Lutherstrasse, Promenade, Altoschatzstrasse, Neu-Markt, Hospitalstr., Pappelallee, Strahlstr., Altmarkt, Brüderstrasse nach dem Bundeshotel zum „Sächs. Hof“; hier Auflösung.

Nachmittags 4 Uhr: Bezirks-Strassenwettfahren. Strecke: Oschatz-Luppe und zurück, vom km-Stein 11: Wendepunkt km-Stein 23,5. Ziel km-Stein 11.

Abends 7 Uhr:

Preisvertheilung, Commers, sowie humoristische Vorträge, zum Schluss: Ball im Schützenhaus.

Mit sportkameradschaftlichem Heil Sachsen!

Der Bezirksvertreter. Der Bezirkschriftführer  
F. Zschelletzschky. J. Lüdemann.

**Bezirk Penig.****Radfahrer-Verein Penig.**

Zu den auf den 11. und 23. August anberaumten **Vereinsversammlungen** hatten sich die Mitglieder in beschlussfähiger Anzahl eingefunden.

In der ersten Sitzung wurden 10 neue Mitglieder aufgenommen und sich mehrseitig über das II. Bundesfest ausgesprochen, was nur in lobender Weise geschah.

Die andere Versammlung, zu der ausser verschiedenen nebensächlichen Sachen die Abhaltung des **diesjährigen Stiftungsfestes** auf die Tagesordnung gesetzt worden war, beschloss, dieses Fest Anfang Oktober zu feiern und die Vorstandschaft mit den näheren Ausführungen zu betrauen, worüber dieselbe in der nächsten Sitzung Bericht zu erstatten versprach. Vorläufig wurde der Vorstandschaft aufgegeben, die Veranstaltung einer Vorfeier am Vorabende, einer Ausfahrt und Abends eines Festballes ins Auge zu fassen.

Weitere Berathungsgegenstände lagen nicht vor und es wurde deshalb die Sitzung geschlossen.

Adolf Espig,  
Schriftführer.

**Bezirk Riesa.**

Das am 3. September auf der Strecke Riesa-Lonnewitz bei Oschatz und zurück abgehaltene **25 km-Strassenfahren** nahm bei schönem Wetter einen guten Verlauf.

Eingegangen waren 8 Nennungen und auch sämtliche 8 Mitglieder am Start erschienen. Punkt 8 Uhr wurde der erste Fahrer von dem das Rennen leitenden Bundesschriftführer Burkhardt abgelassen und jede Minute ein weiterer, die Reihenfolge war folgende:

1. R. Herbst-Riesa, 2. M. Haferkorn-Riesa, 3. H. Grossmann-Riesa, 4. M. Weisse-Riesa, 5. R. Korn-Riesa, 6. P. Poschwitz-Radeburg, 7. O. Liebsch-Riesa, 8. Cl. Bürger-Riesa.

Den 1. Preis errang sich P. Poschwitz-Radeburg in 65 Min. 30 Sec. (6 Min. Vorgabe).

Den 2. Preis errang sich Cl. Bürger-Riesa in der bestgefahrenen Zeit von 62 Min. 40 Sec.

Den 3. Preis errang sich H. Grossmann-Riesa in 64 Min. 05 Sec.

Den 4. Preis errang sich M. Weisse-Riesa in 68 Min. 15 Sec. (4 Min. Vorgabe).

Den 5. Preis errang sich O. Liebsch-Riesa in 68 Min. 30 Sec.

Als 6. kam ein M. Haferkorn in 68 Min. 55 Sec.

" 7. " " R. Herbst " 69 " — "

" 8. " " R. Korn " 71 " 10 "

Wenn man in Betracht zieht, dass Nachts vorher die Strassen durch einen tüchtigen Regen aufgeweicht waren und auf dieser Strecke vier ziemlich grosse Berge zweimal gefahren werden mussten, so können die gefahrenen Zeiten gewiss als gute bezeichnet werden.

Unsere lieben Oschatzer und Meissner Sportkollegen waren uns durch Besetzung der Strecke auf das kameradschaftlichste entgegen gekommen und können wir nicht unterlassen, denselben auch auf diesem Wege besten Dank zu zollen.

Abends 6 Uhr fand auf dem Schützenhause, Riesa, **Commerz nebst Preisvertheilung und darauffolgendem Tänzchen** statt. Am Schlusse der Preisvertheilung, die durch unseren Bundesschriftführer vorgenommen wurde, überraschten uns die Oschatzer Bundeskameraden durch Ueberreichung von drei weiteren werthvollen, in hochherziger Weise vom Verein und einem Mitgliede gestifteten Preisen, welche für die letzt angekommenen Renner bestimmt und denselben vom Oschatzer Bezirksvertreter, Herrn Zschelletzschky, überreicht wurden.

Im Uebrigen verlief der ganze Abend sehr animirt und sagen wir unserem Oschatzer und Meissner Bruder-

verein, welch' letzterer uns den Abend durch höchst gediegene Vorträge verschönern half, und besonders unserem Herrn Felix Burkhardt-Leipzig durch ein kräftiges Sachsen Heil! unseren freundschaftlichsten Dank.

**Der Bezirk Riesa.**

O. Liebsch, Clemens Bürger,  
Bezirks-Vertreter. Bezirks-Schriftführer.

**Bezirk Plauen i. V.****B. R.-V. Wanderlust-Plauen.**

Zum zweiten Mal nach kurzer Pause versammelten sich am Donnerstag, 24. August, die Mitglieder des Bundes-Radfahrer-Vereins „Wanderlust“-Plauen zu festlichem Thun. Galt es doch, den Geburtstag des Vereins-Vorstehers und Bezirksvertreters des S. R.-B. Herrn R. Schaub zu begehen und gleichzeitig den drei Siegern im ersten Clubrennen des Vereins die erkämpften Preise zu überreichen. Zur Einleitung des Festtags begab sich früh 8 Uhr eine Abordnung in die Wohnung des Herrn Schaub, um die Gratulation des Vereins zu überbringen. Nachdem sich Abends fast sämtliche Mitglieder nebst Damen im B.-Hotel „Blauer Engel“ eingefunden hatten, wurde der Gefeierte in den Saal geleitet und durch brausendes „Sachsen Heil“ seitens der Festtheilnehmer begrüßt. Alsdann eröffneten die zwei ersten Sieger im Strassen-Wettfahren, Herren Walther und Lindemann, durch ein schneidig ausgeführtes Duettfahren die Festlichkeit. Hierauf zeigte sich Herr Lindemann im Kunstfahren; derselbe führte Evolutionen, welche man sonst nur von ersten Meisterfahrern zu sehen gewohnt ist, mit einer Eleganz und Leichtigkeit aus, welche Staunen erregen musste. Nach der hierauf folgenden Tafel, bei welcher man das Geburtstagskind durch Lied und Wort feierte, wurde Herrn Schaub unter herzlicher Ansprache und donnerndem „Sachsen Heil“ als ein sichtbares Zeichen der Liebe und Verehrung ein kostbares Geschenk seitens der Mitgliedsdamen überreicht. Im weiteren Verlaufe des Abends wurden den drei Siegern beim ersten Clubrennen unter der mit Begeisterung aufgenommenen Ansprache des Herrn Vorstehers die errungenen Preise nebst je einem Ehrendiplom überreicht und ihnen für das Hochhalten des Sports ein brausendes „Sachsen Heil“ gebracht. Der übrige Theil des Abends wurde den Freuden des Tanzes gewidmet. Das schöne, harmonisch verlaufene Fest wurde  $\frac{1}{2}$  3 Uhr früh mit einem dem Sächsischen Radfahrer-Bunde, welchem sämtliche Mitglieder der „Wanderlust“ angehören, gebrachten kräftigen „Sachsen Heil“ geschlossen.

**Bezirk Schwarzenberg.****Bundesradfahrereclub Eibenstock.**

Am 20. August hielt der strebsame Radfahrer-Club sein diesjähriges Club-Bergstrassen-Wettrennen ab. Strecke: Eibenstock-Oberwildenthal am Auersberg 9 km.

I. Hochradrennen.

II. Niederradrennen.

Hochräder 3 am Start.

Niederräder 9 " "

Die Fahrer kamen wie folgt durchs Ziel:

Auf dem Hochrade:

1. Richard Wimmer	28 Min. 2 Sec.
2. Florian Möckel	28 " 25 "
3. Paul Diebel	28 " 48 "

Auf dem Niederrade:

1. Moritz Helbig jr.	26 Min. 49 Sec.
2. Freund Bischoffberger	27 " 29 "
3. Emil Uhlemann	27 " 43 "
4. Hermann Drechsler	28 " 7 "
5. Ernst Schmidt	29 " 19 "

6. Walter Eberwein	29 Min. 46 Sec.
7. Theodor Fiedler	29 " 55 "
8. Alban Seidel	33 " 56 "
9. Johannes Haas	41 " 42 "

In Berücksichtigung der Terrainschwierigkeiten und des Gegenwindes, welcher herrschte, zeigten diese Rennen, welche grossartigen Leistungen auch im Gebirge die Radfahrer zu vollbringen im Stande sind.

Wenn auch der Letzte etwas lange zugebracht hat, muss man sein Gewicht berücksichtigen (107 kg.).

Unfälle waren glücklicherweise nicht zu verzeichnen.

Am Sonntag darauf, den 27. August cr., feierte genannter Club sein 8. Stiftungsfest, welches leider vom Wetter wenig begünstigt war, aber trotzdem von Chemnitz, Auerbach, Rodewisch und Carlsfeld Gäste erschienen waren. Nach beendetem Empfange fand gemeinschaftliches Mittagessen mit Tafelmusik statt, wobei vom Vorsitzenden Hermann Drechsler die Gäste aufs Herzlichste begrüsst wurden. Der Corso durch die Stadt begann 2½ Uhr, und verlief ohne Anstoss. Die geplante Ausfahrt nach Wildenthal musste der ungünstigen Witterung halber ausfallen und wurde durch Besuch verschiedener Wirthschaften in der Stadt ersetzt.

Um 7½ Uhr begann das Saalfest, welches ein gut gewähltes Programm enthielt, und durch Gewinnung der Kunstfahrer Herren Arno Hähnel und L. Vettermann aus Chemnitz noch recht verschönert wurde. Die Auführungen genannter Herren im Einzel- und Duettfahren wurden von dem zahlreich erschienenen Publikum mit grösstem Beifall aufgenommen. Der Eröffnungsreigen auf dem Hochrad, sowie der Costüm-Niederradreigen, ausgeführt von Mitgliedern des Clubs, fanden ebenfalls grosse Anerkennung. Gegen 10½ Uhr begann der von den zahlreich anwesenden Damen sehnlichst erwartete Ball und fand erst beim Morgengrauen das schöne Fest sein Ende, freundliche Erinnerungen bei allen Festtheilnehmern zurücklassend.

Wir wünschen dem Radfahrer-Club, an dem wir die Freude hatten, jüngst fast alle Mitglieder in unseren Sachsenbund eintreten zu sehen, ein frohes, kräftiges Aufblühen und Gedeihen.

In diesem Sinne widmen wir demselben ein

sportkameradschaftliches  
Heil Sachsen!

### Bezirk Zittau.

Das am 27. August abgehaltene 25 Km.-Strassenfahren nahm, wenn auch nicht gerade bei günstigem Wetter und trotzdem die Strasse eines Theils der Strecke in schlechtem Zustande war, einen guten Verlauf und sind dementsprechend gute Zeiten erzielt worden.

Es gingen 8 Nennungen ein und erschienen 8 Fahrer am Start. Durchs Ziel gingen als:

Erster: Herr Rudolph Preissler in 59 Min. 23 Sec.

Zweiter: Herr Adolf Seifert in 61 Min. 37 Sec.

Dritter: Herr Traug. Penter in 61 Min. 46 Sec.

Vierter Herr August Hofmann, Fünfter Herr Johann Böhmer, Sechster Herr Arthur Meffert, sämtlich Pneumatic; Siebenter Herr Wenzel Herzig (Polsterreifen), und Achter Herr Josef Weigelt (Vollgummi).

Nach dem Rennen fand Fröhschoppen beim Mitglied Liske statt und nachmittags Ausflug nach Oppelsdorf zu Mitglied A. Meyer, Bundeshotel zum Kurhaus, während Abends Commers mit Preisvertheilung und darauf folgendem Tänzchen in Stadt London in Zittau veranstaltet wurde, welches letzteres die Mitglieder in fröhlicher Stimmung bis in die frühen Morgenstunden beisammen hielt. —

Zugleich werden die Mitglieder des Vereins Sturm-vogel wie des Bezirks zu dem am 13. September abends 8 Uhr beginnenden Saalfahren in der vom

Stadtrathe gütigst überlassenen städtischen Turnhalle hiermit höflichst eingeladen. Nach dem Fahren Bezirks- und Vereinsversammlung.

#### Tagesordnung:

1. Wichtige Bezirks- und Vereinsangelegenheiten.
2. Mittheilung eingegangener sportlicher Zuschriften.

Zu dieser ausserordentlichen Versammlung wird hiermit zu recht zahlreicher Betheiligung kameradschaftlichst eingeladen.

Heil Sachsen!

R. Thäter,

Bezirks-Vertreter.

Gustav Wenzel,  
Bezirks-Schriftführer.

Traug. Penter,  
Bezirks-Fahrwart.

### Meissen.

An alle Mitglieder des S. R.-B., welche in der Amtshauptmannschaft Meissen ihren Wohnsitz haben, ergeht hierdurch die ergebenste Einladung, sich Sonntag, den 24. September, Nachmittags 3 Uhr im Bundesgasthaus „zur Drossel“, Meissen zu einer Versammlung einfinden zu wollen.

#### Tagesordnung:

Neubildung eines Bundesbezirks des S. R.-B. Wahl des Bezirksvertreters, Schriftführers, Zahlmeisters und Fahrwarts.

Auch solche werthe Sportkameraden, die noch nicht dem S. R.-B. angehören, sind hiermit freundlichst eingeladen.

Heil Sachsen!

Oswald Bernhard,  
Bundes-Ortsvertreter.

## Renn-Ausschreibungen.

### Ein sportliches Ereigniss.

Das Comité du Vélodrome in Gand (Brüssel) veranstaltet in Verbindung mit der Zeitung Le Cycliste Belge illustré am 17. September d. J. ein internationales 12 Stunden-Bahnwettfahren auf der Rennbahn zu Gand.

Um Meldungen wird gebeten.

### Leipzig.

Herbstwettfahren auf dem Sportplatz am 17. September 1893, Nachmittags 3 Uhr.

1. Niederrad-Meisterschaftsfahren des Sächsischen Radfahrer-Bundes, 5000 m, Einsatz 5 Mark (offen für Mitglieder des S. R.-B.). Preise: goldenes, silbernes und bronzenes Ehrenzeichen. Der Sieger erhält den Titel: „Meisterfahrer des S. R.-B. im Bahnwettfahren für 1893.“

2. Hochrad-Hauptfahren, 2000 m, Einsatz 5 Mark, offen für alle Herrenfahrer. Preise: 120, 60, 40 Mark.

3. Meisterschaft von Sachsen auf dem Niederrad, offen für Mitglieder des Gauverband 21, Sachsen, des Deutschen Radfahrer-Bundes und alle Herrenfahrer, die im Königreich Sachsen wohnen. Der Sieger erwirbt den Titel: „Meisterfahrer von Sachsen auf dem Niederrad 1893/94“ und massiv goldene Meisterschaftsmedaille, silberne Medaillen dem Zweiten und Dritten. 5000 m, Einsatz 5 Mark.

4. Dreirad-Vorgabefahren, 1609 m, Einsatz 3 Mark, offen für alle Herrenfahrer. Preis: 100, 50, 30 Mark.

5. Niederrad-Vorgabefahren des Haupt-Consulat Leipzig der Allgemeinen Radfahrer-Union, 3000 m,

Einsatz 3 Mark, (offen für Mitglieder des Haupt-Consulat Leipzig der A. R. U.). 3 Ehrenzeichen und 3 Ehrenpreise.

6. Hochrad-Vorgabefahren, 3000 m, Einsatz 3 Mark, offen für alle Herrenfahrer. Preise: 100, 50, 30 Mark.

7. Niederrad-Vorgabefahren des Gauverband 21, Sachsen, des Deutschen Radfahrer Bundes, 2000 m, Einsatz 3 Mark, offen für Mitglieder des Gau 21, Sachsen, des D. R. B. 3 Preise.

8. Tandem-Fahren, 3000 m, (Tourenräder ev. Vorgabe) Einsatz pro Paar 3 Mark, offen für alle Herrenfahrer. Preise: pro Paar 100, 50, 30 Mark.

Änderungen vorbehalten.

Nennungschluss: Montag, den 11. September 1893, Mittags 12 Uhr.

Nennungen zu richten:

für No. 1 (S. R. B.) an Herrn Franz Burkhardt, Gustav Adolf-Strasse 27,

für No. 5 (A. R. U.) an Herrn Bernh. Franz, Königsplatz 2, I. für No. 2, 3, 4, 6, 7, 8 an Herrn O. F. Eule, Dorotheenplatz 1.

Nennungen, denen der volle Einsatz und der vollständig ausgefüllte Meldebogen nicht beigelegt ist, werden zurückgewiesen.

## Renn-Ergebnisse.

### Ergebnisse der Berliner Radwettfahren

vom 3. September cr.

Eigener Bericht.

I. Niederrad-Erstfahren über 1000 Meter. 11 Nennungen, 7 am Start, von denen einer aussetzte und drei stürzten. (Record für diese Strecke 3:13<sup>1</sup>/<sub>5</sub>.)

- 1) G. Betzin, Berlin 3:34<sup>3</sup>/<sub>5</sub>
- 2) A. Freese, Spandau 3:35
- 3) C. Bernhardt, Berlin 3:47

II. Hochrad-Hauptfahren über 5000 Meter. 16 Nennungen, 10 am Start. (Record 8:25<sup>2</sup>/<sub>5</sub>.)

- 1) A. Elsner, Berlin 9:7<sup>1</sup>/<sub>5</sub>
- 2) B. Zierfuss, Mittweida 9:7<sup>2</sup>/<sub>5</sub>
- 3) R. Mengler, Hannover 9:9<sup>1</sup>/<sub>5</sub>

III. Dreirad-Hauptfahren über 4000 Meter. 5 Nennungen. (Record 7:26). Ein schönes Fahren.

- 1) O. Stumpf, Berlin 7:48<sup>3</sup>/<sub>5</sub>
- 2) W. Tischbein, Halle 7:48<sup>3</sup>/<sub>5</sub>
- 3) A. Spitzig, Berlin 7:48<sup>4</sup>/<sub>5</sub>

IV. Niederradfahren mit Vorgabe über 3000 Meter. (Record 4:31<sup>1</sup>/<sub>5</sub>.) 26 Nennungen, 19 am Start.

- 1) F. Florian, Königsberg (90 m) 4:47
- 2) R. Heinrich, Berlin (140 m) 4:47<sup>1</sup>/<sub>5</sub>
- 3) F. Amende, (200 m) 4:47<sup>2</sup>/<sub>5</sub>

Ein interessantes Fahren, bei dem sich Tischbein, Habich, Heimann und Mulack die grösste Mühe gaben, aufzukommen. Der gefahrenen Zeit nach waren die Vorgaben sehr gut und richtig bemessen, und hätten die Skratzfahrer das Rennen gewinnen müssen, wenn sie von vornherein ein rascheres Tempo eingeschlagen hätten.

V. Hochradfahren mit Vorgabe über 3000 Meter. (Record 5:1.) 21 Meldungen, 14 am Start, von denen zwei während des Rennens aussetzten.

- 1) B. Zierfuss, Mittweida (Mal) 5:10<sup>2</sup>/<sub>5</sub>
- 2) A. Elsner, Berlin (20 m) 5:12<sup>2</sup>/<sub>5</sub>
- 3) C. Rückenschuh, Berlin (100 m) 5:12<sup>3</sup>/<sub>5</sub>

VI. Dreiradfahren mit Vorgabe über 3000 Meter. (Record 5:10.) 7 Meldungen, 4 am Start.

- 1) A. Habich, Mannheim (Mal) 5:47<sup>3</sup>/<sub>5</sub>
- 2) O. Stumpf, Berlin (30 m) 5:47<sup>4</sup>/<sub>5</sub>
- 3) W. Tischbein, Halle (Mal) 5:48

Die verhältnissmässig schlechte Zeit darf bei dem lässigen Fahren, welches die Fahrer während der 4. Runde, einer wahren Bummelrunde, beobachteten, nicht

Wunder nehmen, indessen gestaltete sich der heisse Endkampf äusserst interessant.

VII. Fünfzig Kilometer-Distanzfahren. 25 Meldungen, 17 am Start. Fünf Preise und ein Führungspreis von 100 Mark, welcher pro rata der geführten Runden gewährt wurde, wodurch auch derjenige, welcher nur 2—3 Runden geführt, einen Antheil erhielt. Eine sehr lobenswerthe Einrichtung, welche auf die geschaffene Zeit einen wesentlichen Einfluss ausgeübt hat, denn während der letzten Viertelfrunde wurde von den jeweiligen Führern ein Tempo angeschlagen, welches den betreffenden Fahrern nur zur Ehre gereicht. Besonders verdient gemacht hatten sich A. Köcher-Friedenau, welcher ca. 27 Runden führte, davon 6 hintereinander und zwar in einem Tempo, bei welchem er die übrigen Fahrer um 50—100 Meter während der 6 Runden hinter sich zurückliess. Die zweite Stelle unter den Führenden nahm R. Sehnadt vom R.-V. „Sport“ Berlin ein, welcher ca. 25 Runden führte; er machte dem Herrn Köcher den Sieg oft sehr schwer. Von den übrigen Fahrern führten einzelne nur 1, 2, 4, höchstens 5 Runden, sie wollten eben ihre Kraft für den Endkampf aufsparen, welcher sich auch in einer so aufregenden Weise abspielte, dass manche Ueberaschungen geboten wurden. So glaubte man sicher, dass Tischbein, welcher sich während der letzten Runde auf dem zweiten Platze hielt, siegen, oder mindestens als zweiter placirt werden würde, er konnte aber dem Ansturm von Habich, Heimann, Mulack, Mündner und Albrecht, welche bei der letzten Curve den 4., 5., 6. und 7. Platz inne hatten, nicht Stand halten und fiel aus, ebenso R. Sehnadt, welcher die letzten 8 Runden unter gutem Tempo führte.

- 1) A. Heimann, Berlin in 1 Std. 31 M. 50<sup>2</sup>/<sub>5</sub> Sec.
- 2) A. Habich, Mannheim „ 1 „ 31 „ 50<sup>3</sup>/<sub>5</sub> „
- 3) P. Mulack, Berlin „ 1 „ 31 „ 50<sup>4</sup>/<sub>5</sub> „
- 4) O. Mündner, Berlin „ 1 „ 31 „ 51 „
- 5) F. Albrecht, Berlin „ 1 „ 31 „ 51<sup>1</sup>/<sub>5</sub> „

Alle anderen Fahrer, mit Ausnahme von Köcher dicht auf. Zu Ende geführt hatten das Rennen 11 Fahrer: Heimann, Habich, Mulack, Mündner, Albrecht, Tischbein, Sehnadt, Amende, Kinzel, Heinrich, Köcher. Stumpf setzte nach 10 km aus, Striesche-Berlin nach 30 km.

Gefahren wurden die ersten

5 Kilometer in	8 Min. 25 <sup>1</sup> / <sub>5</sub> Sec. also Record.
10	17 15
15	26 „ 4 <sup>3</sup> / <sub>5</sub> „
20	35 „ 17 <sup>4</sup> / <sub>5</sub> „
25	44 „ 31 <sup>4</sup> / <sub>5</sub> „
30	53 „ 31 <sup>4</sup> / <sub>5</sub> „
35	62 „ 47 <sup>2</sup> / <sub>5</sub> „
40	1 Std. 12 „ 32 <sup>1</sup> / <sub>5</sub> „
45	1 „ 22 „ 26 „ A. P.

### Frankfurt a. M.

26./27. August.

1. Tag.

Die grossen internationalen Herbstrennen hatten eine auserlesene Schaar vorzüglicher Fahrer nach Frankfurt a. M. gelockt, darunter den Holländer Rademaker und den Belgier Houben. Die Leistungen derselben standen jedoch denjenigen unserer deutschen Fahrer ziemlich nach. Am meisten that sich wiederum Lehr hervor, der sämtliche Rennen, in denen er startete, leicht gewann. Nächst Lehr fuhr Verheyen ausgezeichnet, derselbe erzielte eine neue beste Zeit mit 2:26 über die englische Meile und schlug Herty 2 mal sehr leicht. Herty seinerseits feierte 2 knappe Siege über Breitling. Besondere Erwähnung verdient ausser diesen noch Fritz Opel. Das Rennen war schwach besucht, wie man es an einem Wochentage auch nicht anders erwartet hatte. Die Bahn befand sich in einem vorzüglichen Zustande, und das Preisgericht in bewährten

Händen, die einzelnen Rennen nahmen einen glatten und interessanten Verlauf.

Niederrad-Gästefahren. 2000 m.

- |                                    |                    |
|------------------------------------|--------------------|
| 1) Mich. Herty, B.-C. Offenbach.   | 3:21 $\frac{1}{5}$ |
| 2) Oscar Breitling, V.-C. Mannheim | 3:21 $\frac{2}{5}$ |
| 3) Ch. Houben-Brüssel              | 3:22               |

Scheidt-Kaiserslautern, Becker-Neuwied, Lautermann-Darmstadt, Rademaker-Scheveningen, Schrodthöchst, Metzger-Karlsruhe, Biermann-Darmstadt, Ellgass-Friedberg. Das Feld fährt geschlossen bis zur vorletzten Curve, hier geht Houben scharf vor, wird aber von Herty und Breitling bald geholt, und fahren diese, Herty innen, Breitling aussen, ein scharfes Rennen nach Hause, das der Offenbacher mit 20 cm Vorsprung knapp gewinnt. Houben mässiger Dritter. Der Rest ziemlich zurück.

Hochrad-Vorgabefahren. 2000 m.

- |                                     |                         |
|-------------------------------------|-------------------------|
| 1) O. Beyschlag B.-C. Wien.         | 0 m 3:23                |
| 2) A. Schüllermann, R.-V. Schweinf. | 30 m 3:23 $\frac{1}{5}$ |
| 3) A. A. Petitjean, R.-V. Wiesbaden | 40 m 3:23 $\frac{2}{5}$ |

Wütschner-Schweinfurt 40 m, Becker-Neuwied 40 m, Schley-Mannheim 70 m, Schulze-Cöln 70 m, Liebrecht-Zürich 90 m, Schmauck-Frankfurt 140 m. Ein gutgestelltes Handicap, erst in der letzten Runde sind sämtliche Fahrer zusammen und gewinnt Beyschlag mit einer halben Länge gegen den zuletzt scharf aufrückenden Schweinfurter, Petitjean guter Dritter.

Niederradfahren. 1000 m.

1. Lauf.

- |                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| 1) Alex Verheyen, B.-C. Frankfurt | 1:32 $\frac{1}{5}$ |
| 2) Max Gehrig, B.-C. Frankfurt    | 1:32 $\frac{2}{5}$ |
| 3) M. Koch, „Germania“ Frankfurt  | 1:32 $\frac{3}{5}$ |

Emmerich-, Erkel-, Bannspach-Frankfurt, Scheidt-Kaiserslautern. Verheyen gewinnt mit brillantem Endspurt leicht mit 3 Längen gegen Gehrig, dieser eine halbe Länge vor Koch.

2. Lauf.

- |                                 |                    |
|---------------------------------|--------------------|
| 1) M. Herty, B.-C. Offenbach    | 1:33 $\frac{1}{5}$ |
| 2) O. Breitling, V.-C. Mannheim | 1:33 $\frac{2}{5}$ |
| 3) F. Verheyen, B.-C. Frankfurt | 1:33 $\frac{4}{5}$ |

Mayer-Frankfurt, Ellgass-Friedberg, Metzger-Karlsruhe. Wieder ein sehr scharfes Rennen zwischen Herty und Breitling, das Ersterer mit einer halben Radlänge gewinnt. Verheyen mässiger Dritter, ca. 2 Längen zurück.

3. Lauf.

- |                                  |                    |
|----------------------------------|--------------------|
| 1) Aug. Lehr, B.-C. Frankfurt    | 1:28               |
| 2) W. J. Rademaker, Scheveningen | 1:28 $\frac{1}{5}$ |
| 3) Ch. Houben, Brüssel           | 1:28 $\frac{3}{5}$ |

Opel, Mees-, Matthes-Frankfurt, Schley-Mannheim. Lehr gewinnt sicher mit 1 $\frac{1}{2}$  Längen gegen den Holländer. Houben schlägt Opel um Handbreite für den dritten Platz.

Endlauf.

- |   |                    |
|---|--------------------|
| 1) Aug. Lehr, B.-C. Frankfurt a. M.     | 1:25 $\frac{3}{5}$ |
| 2) Oscar Breitling, V.-C. Mannheim      | 1:26 $\frac{4}{5}$ |
| 3) Alex Verheyen, B.-C. Frankfurt a. M. | 1:27               |

Auf der vorletzten Langseite zieht Lehr mächtig los und können nur Verheyen und Breitling folgen. Lehr siegt mit 1 $\frac{1}{2}$  Längen, Verheyen wird von Breitling um eine knappe Handbreite geschlagen.

Niederrad-Meisterschaft von Europa. 10,000 m.

1. Lauf.

- |                                   |                     |
|-----------------------------------|---------------------|
| 1) Alex Verheyen, B.-C. Frankfurt | 17:38               |
| 2) Mich. Herty, B.-C. Offenbach   | 17:38 $\frac{1}{5}$ |
| 3) W. J. Rademaker, Scheveningen  | 17:38 $\frac{2}{5}$ |

Carl Meyer-Frankfurt; Ellgass-Friedberg.

Unter stets wechselnder Führung wird die Strecke in sehr flottem Tempo zurückgelegt. In der letzten Runde entsteht ein heftiger Kampf zwischen Verheyen und Herty, und behält der Frankfurter mit einer guten Länge die Oberhand. Rademaker ca. 3 Längen hinter Herty.

2. Lauf.

- |                                       |
|---------------------------------------|
| 1. August Lehr, B.-C. Frankfurt a. M. |
|---------------------------------------|

2. Fritz Opel, B.-C. Frankfurt a. M.

3. Oscar Breitling, B.-C. Offenbach.

Chr. Houben-Brüssel; Franz Verheyen.

Die Runden werden in leidlichem Tempo zurückgelegt. Lehr geht in der Entscheidungsrunde scharf vor, gefolgt von Opel, dann Breitling, und bleibt die Reihenfolge bis zum Bande dieselbe.

Niederrad-Vorgabefahren. 1609 m.

1. Lauf.

- |                               |      |                    |
|-------------------------------|------|--------------------|
| 1) F. Becker, Neuwied         | 40 m | 2:25 $\frac{3}{5}$ |
| 2) A. Verheyen, B.-C. Frankf. | 0 m  | Rec. 2:26          |
| 3) J. Liebrecht, Zürich       | 70 m | 2:26 $\frac{1}{5}$ |

L. H. Scheidt, Kaiserslautern 120 m; W. Bannspach, Frankfurt 80 m; Balzer, Frankfurt 150 m; Schwarz, Wiesbaden 110 m; Reiffenstein, Frankfurt 60 m; Herty, Offenbach 0 m; Ellgass, Friedberg 40 m.

Herty führt die erste Runde, dann geht Verheyen mächtig vor und zieht immer mehr von Herty weg; in der vorletzten Curve holt Verheyen das Feld ein und überspurtet bis auf den vorzüglich fahrenden Becker Alle.

2. Lauf.

- |                                  |       |                    |
|----------------------------------|-------|--------------------|
| 1) R. Delafond, B.-C. Frankfurt  | 120 m | 2:24 $\frac{3}{5}$ |
| 2) W. Koch, „Germania“ Frankfurt | 50 m  | 2:24 $\frac{4}{5}$ |
| 3) Franz Verheyen, B.-C. Frankf. | 40 m  | 2:25               |

Otto Beyschlag, Wien 30 m; C. Biermann, Darmstadt, 60 m; Fritz Opel, 0 m; Erkel, Frankfurt 150 m; Lautermann, Darmstadt 90 m.

Opel kann nicht aufkommen. Delafond gewinnt sehr leicht mit  $\frac{1}{2}$  Länge. Koch, Verheyen und Beyschlag durch je Handbreite getrennt.

Endlauf.

- |                                  |      |                    |
|----------------------------------|------|--------------------|
| 1) W. Koch, „Germania“ Frankf.   | 40 m | 2:23 $\frac{4}{5}$ |
| 2) Franz Verheyen, B.-C. Frankf. | 30 m | 2:24               |
| 3) Otto Beyschlag, B.-C. Wien    | 20 m | 2:24 $\frac{1}{5}$ |

Delafond 90 m; Becker 30 m; Biermann 60 m; A. Verheyen 0 m; Liebrecht 70 m; Bannspach 70 m; Scheidt 120 m.

Koch gewinnt mit  $\frac{1}{4}$  Länge gegen F. Verheyen, Beyschlag 2 Längen zurück. A. Verheyen aufgegeben.

2. Tag.

Trotzdem das Wetter nicht besonders günstig war, es wehte ein heftiger kalter Wind und drohte zu regnen, waren sämtliche Plätze auf der Rennbahn vollständig ausverkauft. Es mögen 8000–10,000 Zuschauer anwesend gewesen sein. Die Rennen nahmen mit dem Ermunterungsfahren ihren Anfang.

Ermunterungsfahren. 2000 m.

1. Lauf.

- |                                  |                    |
|----------------------------------|--------------------|
| 1) C. Biermann, B.-C. Darmstadt  | 3:14               |
| 2) W. Bannspach, V.-C. Frankfurt | 3:14 $\frac{3}{5}$ |
| 3) C. Mayer, B.-C. Frankfurt     | 3:14 $\frac{4}{5}$ |

L. Ruppert, „Germania“ Frankfurt. Von Biermann leicht gewonnen, scharfer Kampf um den 2. Platz.

2. Lauf.

- |  |                    |
|--|--------------------|
| 1) F. Schrodth, R.-V. Höchst             | 3:11 $\frac{2}{5}$ |
| 2) F. Reiffenstein, „Germania“ Frankfurt | 3:12               |
| 3) C. Lautermann, R.-V. Darmstadt        | 3:12 $\frac{1}{5}$ |

R. Blumer, Wiesbaden. Von Schrodth, der durchweg führt, überlegen gewonnen.

Endlauf.

- |                                  |                    |
|----------------------------------|--------------------|
| 1) F. Schrodth, R.-V. Höchst     | 3:22 $\frac{2}{5}$ |
| 2) W. Bannspach, V.-C. Frankfurt | 3:22 $\frac{3}{5}$ |
| 3) C. Biermann, B.-C. Darmstadt  | 3:22 $\frac{4}{5}$ |

C. Mayer, B.-C. Frankfurt. Mit ca. 2 Längen gewonnen, eine halbe Länge zwischen dem Zweiten und Dritten.

Niederrad-Meisterschaft von Europa. 10,000 m.

Endlauf.

- |                                    |                    |
|------------------------------------|--------------------|
| 1) Aug. Lehr, B.-C. Frankfurt      | 17:3 $\frac{1}{5}$ |
| 2) Oscar Breitling, V.-C. Mannheim | 17:4 $\frac{1}{5}$ |
| 3) Fritz Opel, B.-C. Frankfurt     | 17:1               |

Verheyen, Herty, Mayer, Rademaker, Houben. Ein sehr flott gefahrenes Rennen mit durchgängig wechselnder Führung. In der 6. Runde platzt der Pneumatic

von Rademaker und giebt derselbe auf. In der vorletzten Runde geht Lehr an die Spitze, dann Opel, Breitling und der Rest, diese Reihenfolge bleibt bis 100 m vor dem Bande, hier geht Breitling mit mächtigem Spurte vor, kommt schnell an Opel vorbei, kann aber Lehr, der sicher mit  $1\frac{1}{2}$  Längen siegt, nicht mehr gefährlich werden.

Hochradhauptfahren. 5000 m.

- |                                       |                     |
|---------------------------------------|---------------------|
| 1) Otto Beyschlag, B.-C. Wien         | 9 : 2 $\frac{4}{5}$ |
| 2) A. Schüllermann, R.-V. Schweinfurt | 9 : 3               |
| 3) C. Wütschner, R.-V. Schweinfurt    | 9 : 3 $\frac{1}{5}$ |

Schultze-Cöln, Schley-Mannheim, Liebrecht-Zürich, Petitjean-Wiesbaden, Schmauck-Frankfurt.

Durchweg in gutem Tempo gefahren. Beim Glockenzeichen geht Beyschlag vor und hält die Spitze bis zum Ziele, das er  $1\frac{1}{2}$  Längen vor Schüllermann, der ebensoviel vor Wütschner ist, erreicht. Schultze guter Viertes, eine halbe Länge nach Wütschner.

Dreiradvorgabefahren. 2000 m.

- |                                 |     |                      |
|---------------------------------|-----|----------------------|
| 1) M. Herty, B.-C. Offenbach    | 0 m | 3 : 32 $\frac{2}{5}$ |
| 2) A. Verheyen, B.-C. Frankfurt | 0 m | 3 : 32 $\frac{3}{5}$ |
| 3) M. Gehrig, B.-C. Frankfurt   | 0 m | 3 : 33               |

Mayer, Frankfurt 90 m. Mayer, der mit Vollgummimaschine startet, wird in der vorletzten Runde geholt. Verheyen geht dann mächtig vor und hält die Spitze bis kurz vor dem Bande, wo ihn Herty mit hübschem Spurte abfängt und mit  $\frac{1}{4}$  m Vorsprung schlägt.

Doppelsitz-Niederrad-Vorgabefahren. 1609 m.

- |                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| 1) A. Verheyen u. O. Breitling | 2 : 24 $\frac{1}{5}$ |
| 2) M. Gehrig u. M. Herty       | 2 : 24 $\frac{3}{5}$ |

Opel und Beyschlag, welche noch starten, platzt gleich in der ersten Runde der Pneumatik und müssen dieselben aufgeben. Verheyen und Breitling führen durchweg und siegen leicht mit 3 Längen.

Niederradfahren. 30 km.

- |                                    |                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1) Aug. Lehr, B.-C. Frankfurt      | <b>Record</b> 51 : 10 $\frac{1}{5}$ |
| 2) Oscar Breitling, V.-C. Mannheim | 51 : 10 $\frac{3}{5}$               |
| 3) W. J. Rademaker, Scheveningen   | 51 : 10 $\frac{4}{5}$               |
| 4) Alex Verheyen, B.-C. Frankfurt  | 51 : 11                             |

Fritz Opel, B.-C. Frankfurt. 1. Führungspreis Herty, 2. Führungspreis Gehrig, 3. Führungspreis Opel.

Es starteten noch Gehrig, Emmerich, Mayer, Seubert, Koch, Bannspach, Reichert, Schlienbecker und Becker-Frankfurt a. M.; Herty-Offenbach, Lautermann-Darmstadt, Scheidt-Kaiserslautern, Liebrecht-Zürich, Beyschlag-Wien, Metzger-Karlsruhe.

Es war ein hübscher Anblick, als sich das 20 Mann starke Feld in Bewegung setzte, die durchgängig bunten Tricots verliehen demselben ein eigenartiges Gepräge. Herty legte gleich in der ersten Runde ein sehr scharfes Tempo vor und wurde dasselbe durch brillante Vorstösse von Gehrig, Lehr, Beyschlag, Opel und Verheyen fortwährend verschärft. Nach und nach spannten 6 Fahrer aus, die Uebrigen blieben bis auf Koch dicht zusammen. In der vorletzten Runde geht Lehr wieder an die Spitze, dicht gefolgt von Rademaker, dann Breitling, Verheyen, Opel und der Rest. Auf der vorletzten Langseite will Rademaker vorgehen, wird jedoch von Lehr zurückgewiesen. Breitling hat diesen Augenblick benutzt, um sich hinter Lehr zu setzen, wodurch Rademaker in der Curve auf den dritten Platz fällt. Lehr giebt auf der Gewinnseite einen grossartigen Spurt zum Besten, der ihn 3 Längen vor Breitling das Band passiren lässt. Rademaker 2 Längen zurück, ebensoviel Abstand trennt diesen von Verheyen.

## Hannover

27. August.

Bei zweifelhaftem Wetter war der Besuch nicht ganz so stark wie sonst.

Niederad-Hauptfahren.

1. Vorlauf. 2000 m.

- |                                  |                      |
|----------------------------------|----------------------|
| 1) Jos. Burger, V.-C. Dresden    | 3 : 32 $\frac{1}{5}$ |
| 2) Carl Brandes, B.-C. Hannover  | 3 : 32 $\frac{4}{5}$ |
| 3) Hugo Underborg, B.-C. Hamburg | 3 : 33 $\frac{1}{5}$ |
- dann A. Underborg, Mulack, Wilke.

2. Vorlauf. 2000 m.

- |  |                      |
|--|----------------------|
| 1) A. von Voigt, Zweirad-Club Hannover | 3 : 21 $\frac{2}{5}$ |
| 2) A. Heimann, „Argo“ Berlin           | 3 : 22 $\frac{3}{5}$ |
| 3) A. Niemann, St.-V. Hannover         | 3 : 23               |
- dann Heine, Schubert, Brodtmann, Franke.

Entscheidungslauf. 4000 m.

- |  |                      |
|--|----------------------|
| 1) A. von Voigt, Zweirad-Club Hannover | 7 : 38 $\frac{3}{5}$ |
| 2) J. Burger, V.-C. Dresden            | 7 : 38 $\frac{4}{5}$ |
| 3) C. Brandes, B.-C. Hannover          | 7 : 39               |

Niederrad-Eilenriedefahren für Tourenräder.

1. Vorlauf. 1000 m.

- |                                     |        |
|-------------------------------------|--------|
| 1) Jul. Elbrecht, R.-V. Bremerhaven | 1 : 40 |
| 2) E. Gästel, „Germania“ Hannover   | 1 : 41 |
| 3) Rud. Hölbe, St.-V. Holzminden    | 1 : 42 |

2. Vorlauf. 1000 m.

- |                                       |                      |
|---------------------------------------|----------------------|
| 1) Herm. Heine, Zweirad-Club Hannover | 1 : 39 $\frac{1}{5}$ |
| 2) J. Werth, „Sturmvolgel“ Bremen     | 1 : 39 $\frac{2}{5}$ |
| 3) A. Stümbke, Zweirad-Club Hannover  | 1 : 39 $\frac{3}{5}$ |

Entscheidungslauf. 2000 m.

- |                                       |                      |
|---------------------------------------|----------------------|
| 1) Herm. Heine, Zweirad-Club Hannover | 3 : 33               |
| 2) E. Gästel, „Germania“ Hannover     | 3 : 33 $\frac{3}{5}$ |
| 3) J. Werth, „Sturmvolgel“ Bremen     | 3 : 36               |

Hochrad-Hauptfahren. 4000 m. 8 am Start.

- |                                    |                      |
|------------------------------------|----------------------|
| 1) Rud. Mengler, R.-C. Hannover    | 7 : 28 $\frac{2}{5}$ |
| 2) Paul Präsent, R.-V. Bremervörde | 7 : 30               |
| 3) O. Hartung, „Wanderer“ Halle    | 7 : 32               |

Niederrad-Meisterschaft von Hannover.

1. Vorlauf. 2500 m.

- |  |                      |
|--|----------------------|
| 1) O. Rosenstengel, B.-C. „Germania“ Hann. | 4 : 22 $\frac{1}{5}$ |
| 2) C. Brandes, B.-C. Hannover              | 4 : 22 $\frac{3}{5}$ |
| 3) A. Underborg, B.-C. Hamburg             | 4 : 23               |
- dann H. Underborg, Franke, Behrens.

2. Vorlauf. 2500 m.

- |  |                      |
|--|----------------------|
| 1) A. von Voigt, Zweirad-Club Hannover | 4 : 15               |
| 2) Franz Heine, Zweirad-Club Hannover  | 4 : 15 $\frac{2}{5}$ |
| 3) A. Niemann, St.-V. Hannover         | 4 : 16               |

Entscheidungslauf. 5000 m. 5 am Start.

- |  |
|--|
| 1) O. Rosenstengel, B.-C. „Germania“ Hann. |
| 2) A. von Voigt, Zweirad-Cl. Hannover      |
| 3) F. Heine,                               |

Brandes, von Voigt und Niemann kommen in der 3. Runde zu Fall. von Voigt vermag sein Rad wieder zu besteigen, unter grossem Jubel des Publikums dem bereits um 200 m davongerückten Felde nachzueilen, und noch bis zum 2. Platze vorzudringen.

Hochrad-Vorgabefahren. 3000 m.

- |                                  |       |                      |
|----------------------------------|-------|----------------------|
| 1) Julius Gast, St.-V. Hannover  | 230 m | 5 : 11 $\frac{4}{5}$ |
| 2) P. Präsent, V.-V. Bremervörde | 80 m  | 5 : 12 $\frac{1}{5}$ |
| 3) O. Hartung, „Wanderer“ Halle  | 100 m | 5 : 13               |
- Mengler 0, Klingenberg 150, Wentzel 170.

Präsent geht sogleich in derart scharfem Tempo vor, dass er die Distanz zwischen sich und dem Malfahrer vergrössert, kann aber Gast nicht erreichen.

Niederrad-Vorgabefahren. 3000 m. 27 genannt. 23 am Start.

- |                                 |       |                      |
|---------------------------------|-------|----------------------|
| 1) P. Brodtmann, B.-C. Hannover | 100 m | 4 : 39 $\frac{4}{5}$ |
| 2) C. Brandes,                  | 70 m  | 4 : 41               |
| 3) P. Mulack, „Sport“ Berlin    | 60 m  | 4 : 41 $\frac{2}{5}$ |

Tandem-Vorgabefahren. 2000 m.

- |                       |       |                           |
|-----------------------|-------|---------------------------|
| 1) Gebr. Underborg    | 0 m   | 2 : 55 $\frac{1}{5}$ Rec. |
| 2) Hölbe u. Ullrich   | 280 m |                           |
| 3) Wentzel u. Niemann | 180 m |                           |



# Patent-Liste.

## Patent-Beschreibungen.

Federndes Rad für Fahrräder und Fahrzeuge.  
— John Boyd Dunlop in Belfast, Grafschaft Antrim, Irland. — No. 66733 vom 5. Febr. 1892.

Das Rad besteht aus zwei konzentrischen, biegsamen Reifen *C* und *E*, zwischen denen Gummistücke *D* liegen. Der innere Reifen *C* ist mit einem dritten

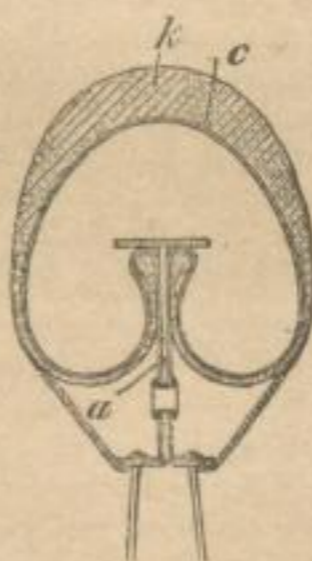


festen Reifen *A*, der die Speichen des Rades aufnimmt, durch eine Verschnürung *B* verbunden. Durch diese Konstruktion soll das Rad grosse Federkraft erhalten. Bei einer Ausführungsform werden die beiden äusseren Reifen durch spiralförmig gewundene Ringe ersetzt, zwischen denen die Gummistücke liegen.

Federnder Reifen für Fahrräder. —

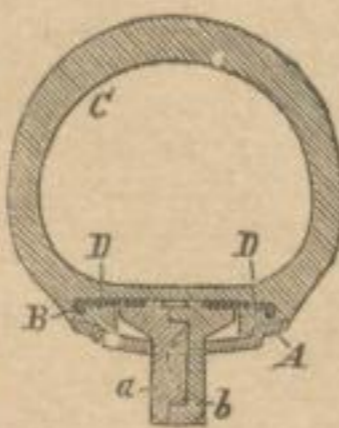
Arthur James Postans in East Finchley und John Rees in St. James Residences, Grafschaft Middlesex, England. — No. 66748 vom 4. Dezember 1891.

Der Radkranz *a* hat T- oder I-förmigen Querschnitt, der Reifen besteht aus einem äusseren, den Laufkranz bildenden Gummimantel *k*, und einem in diesem angeordneten System nebeneinanderliegender, annähernd kreisförmiger Federn *c*, deren innere Enden mit dem Steg des Radkranzes verbunden sind.



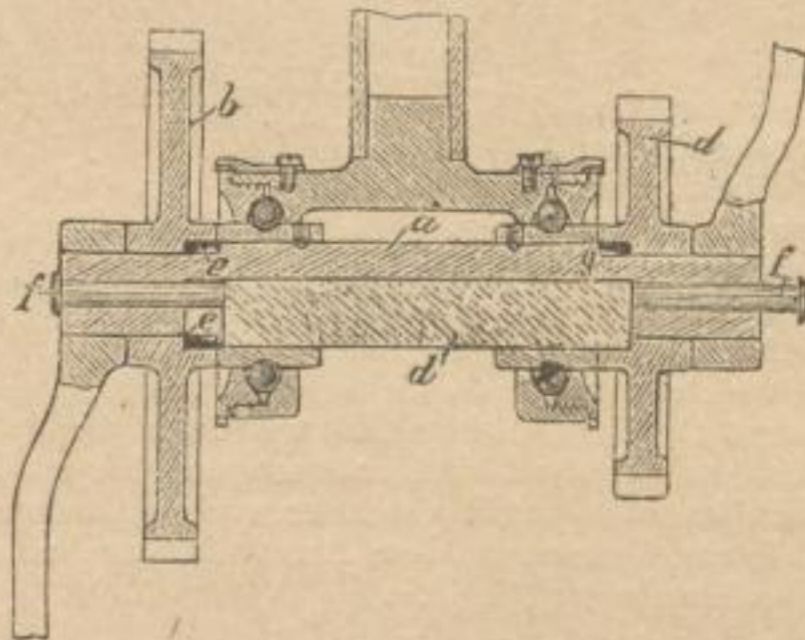
Gummi-Pressluftreifen für Fahrräder Friedrich Veith in Kreuznach. — Zusatz zum Patente No. 62255 vom 2. September 1891. No. 67009 vom 19. August 1892.

Der Luftreifen *C* ist durch vulcanisiren völlig geschlossen. Zwischen den Randwulsten *D* liegt der Spannreifen *B*, durch welchen der Reifen auf den Radkranz *A* festgehalten wird. Die Enden des Spannreifens erhalten Ansätze *a-b*, welche nebeneinander verschiebbar sind, durch den Radkranz hindurchgehen und beide mit stufenweise ausgezackten Enden versehen sind, die sich nach dem Anziehen des Spannreifens ineinander legen und das Lösen des Reifens verhindern.



Vorrichtung zur Aenderung der Fahrgeschwindigkeit an Fahrrädern mit Kettenantrieb. — Johann Hirschmann in Nürnberg. No. 67071 vom 8. Juni 1892.

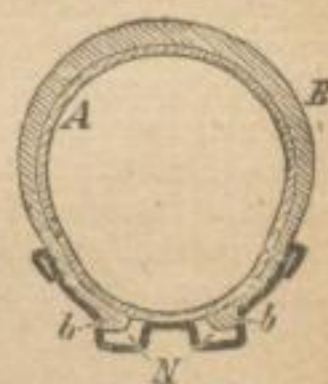
Die Lager für die Tretkurbelachse liegen zwischen den beiden Kettenrädern *b* und *d* von verschiedener Grösse. Im Innern der Achse *a* ist ein Keil *d* ange-



bracht, der durch Druck mit dem Fuss auf die nach aussen tretenden Stifte *f* vorgeschoben werden kann. Durch Eintreten des Keiles in die Aussparungen *c* oder *g* der Kettenräder *b* oder *d* wird das eine dieser Räder mit der Tretkurbelachse gekuppelt und dient dann zum Antrieb des Fahrrades.

Luft-Gummireifen. Rochet & Co., in Paris. No. 66915 vom 11. October 1891.

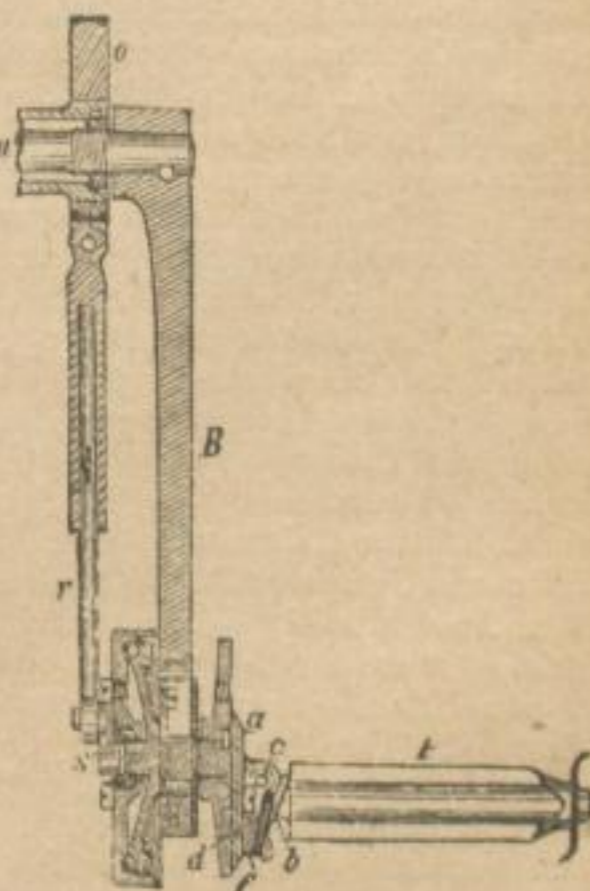
Der Luftschlauch *A* ist von einem Mantel *B* umgeben, dessen Kanten mittelst Wulsten *b* versehen sind. Diese Wulste werden in eine oder zwei im Grunde des Radkranzes befindliche Längshohlrippen *N* eingelegt. Beim Aufblasen des Luftschlauchs wird der Reifen durch die Wulste festgehalten.



Aufklappbarer Fusstritt für Fahrräder-Tretkurbeln. — Heinrich Nowick in Cöln a. R. — No. 67164 vom 12. Juli 1892.

Die Gummistollen *t* sitzen auf den Eisenkernen *b*, welche in Scharnieren *c* drehbar sind. Eine Feder *d* verhindert das selbstthätige Aufklappen, während ein Abklappen nach unten durch eine Console *f* unmöglich gemacht wird. Die Platte *a*, auf der das Scharnier *c* sitzt, ist in der Kurbel *B* auf Kugeln drehbar gelagert.

Die zum Fussboden parallele Lage des Fusstrittes wird durch eine am hintern Ende angebrachte kleine Kurbel *S* erhalten. Die Kurbel *S* steht



nämlich durch eine Stange *r* mit dem auf der Kurbelachse *n* sitzenden Excenter *o* in Verbindung.

Der Länge nach geschlitzte äussere Hülle zur Befestigung aufblasbarer Luftreifen für Fahrräder und ähnliche Fahrzeuge. — Edward Henry Seddon in Brookland, Cheshire, England. — Nr. 67168 vom 3. August 1892.

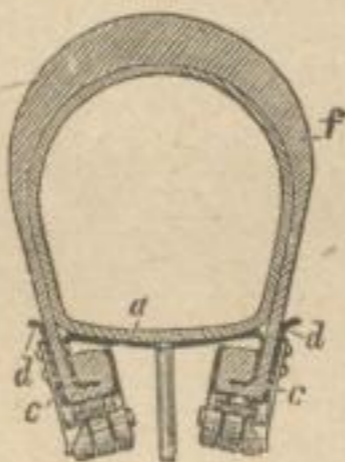
Der Reifen wird mittelst der in den Mantel eingelegten Drähte *d* auf dem Radkranz befestigt. An einer oder mehreren Stellen hat der Mantel Ausschnitte



*y z*, in welche Brücken *k*, eingelegt werden, die an den Enden Oesen *i* haben. Durch diese Oesen wird der Befestigungsdraht *d* hindurchgezogen, dessen Enden durch Schlösser *g h* mit einander verbunden werden. Die Schlösser liegen in dem Ausschnitt und sind dadurch von aussen zugänglich.

Vorrichtung zum Befestigen elastischer Reifen an Fahrrädern. — Ch. N. Schad in München. — Nr. 67041 vom 9. August 1892.

Der Luftreifen liegt auf dem Radkranz *a* und ist von einem Mantel *b* umgeben, dessen Ränder durch U-förmige Reifen *d* festgehalten werden. Diese Reifen von U-förmigem Querschnitt bestehen im Umfang aus mehreren Theilen, die durch Gelenke miteinander verbunden sind und die Ränder des Mantels hinter den winkelförmigen Ansätze des Radkranzes pressen.



## Weltrunde.

Ein grosses Wettschwimmen unter Theilnahme von Sportsfreunden aus Bremen, Frankfurt a. M. und Düsseldorf fand am 27./8. im Kochsee zu Charlottenburg statt. Die Wettkämpfe waren vom Charlottenburger Schwimm-Verein veranstaltet und sollten zugleich dem Mädchen-Schwimmverein „Nixe“ Gelegenheit zur Vorführung seiner beiden Abtheilungen geben. Das Hauptschwimmen galt dem von der Stadt Charlottenburg gestifteten Ehrenzeichen, das drei Mal ohne Reihenfolge von einem Verein gewonnen werden muss, ehe es in den bleibenden Besitz desselben übergeht. Nach interessantem Kampfe zwischen den Vertretern des Oberweser Schwimmvereins, des Charlottenburger Vereins, des ersten Frankfurter Schwimmclubs, des Düsseldorfer Schwimm-Vereins und des Berliner „Triton“ blieb der Düsseldorfer Eugen Wolf Sieger; er erhielt ausser dem Ehrenpreis ein goldenes Ehrenzeichen. Das silberne Ehrenzeichen erhielt als zweiter Paul Scheel vom Berliner „Triton“. Den Ehrenwanderpreis der Berliner „Germanen“ holte sich Erich Herrmann, der 300 m in 6 Min. 19<sup>3</sup>/<sub>5</sub> Sec. durchschwamm. Die beiden Mädchenschwimmen wurden auf kurzer Distanz (75 m) ausgefochten. Beim Schwimmen der jungen Mädchen siegten die Geschwister Else und Margarethe Herr mit 1 Min. 58<sup>3</sup>/<sub>5</sub> Sec., bzw. 2 Min. 7<sup>3</sup>/<sub>5</sub> Sec. Die 3 Preise in der Abtheilung der älteren Mädchen holten sich Elise Retzlaff (1 Min. 40 Sec.), ferner Erna Lehmann (1 Min. 43<sup>1</sup>/<sub>5</sub> Sec.) und Marie Kreich (1 Min. 58<sup>1</sup>/<sub>5</sub> Sec.).

Die vom Charlottenburger Verein in diesem Jahre ausgebildeten Gemeindeschüler kämpften in einem besonderen Zöglingsschwimmen, über 75 m, um zwei Preise, welche den Gemeindeschülern Schulze und Könisch zufielen. Im Uebrigen wurden nicht weniger wie 12 Konkurrenzen ausgefochten. Erste wurden im Knabenschwimmen A. Grund, im Jugendschwimmen W. Günther, im Jugendspringen G. Günther, im Juniorschwimmen über 200 m C. Rückart (4 Min. 6<sup>1</sup>/<sub>5</sub> Sec.), im Juniorspringen Joh. Kreich (21<sup>3</sup>/<sub>5</sub> Punkte), im Brustschwimmen über 300 m P. Görge (6 Min. 20 Sec.), im Hindernisschwimmen (4 Hindernisse) auf 150 m R. Wächter (5 Min. 3<sup>3</sup>/<sub>5</sub> Sec.), im Rückenschwimmen (25 m fuss- und 25 m kopfwärts) P. Kreich (2 Min. 2<sup>3</sup>/<sub>5</sub> Sec.), im Tauchen K. Kreich, der bei zweimaligem Tauchen 19 kleine Teller ans Land schaffte, im Mehrkampf (im Hechtauchen, Schwimmen und Springen) wieder P. Kreich mit 46<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Punkten, im Springen älterer Herren G. Wille mit 32<sup>3</sup>/<sub>5</sub> Punkten und im Trostschwimmen über 150 m Fr. Goven (8 Min. 7 Sec.). Zum Schluss führte der Berliner Amateur-Schwimm-Club Kür- und Gruppensprünge aus.

**Mantegazza, Zola und das Radfahren.** Professor Paolo Mantegazza, der italienische Physiolog und Anthropolog, ist ein begeisterter Anhänger des Radfahrersports. Von einem Mailänder Herrn um seine Ansichten über das Radfahren befragt, antwortete er in folgender Weise: „Es ist der Triumph des menschlichen Gedankens über die Trägheit der Materie. Zwei Räder, die kaum den Boden berühren, die Flügeln gleichen, und die dich weit, weit fort tragen mit einer schwindelerregenden, trunken machenden Bewegung ohne den grausamen Schweiß gepeitschter Zugthiere, ohne das verhasste Geräusch rauchender Maschinen. Ein Wunder von Gleichgewicht, von Einfachheit, von Leichtigkeit. Ein Maximum von Kraft und ein Minimum von Reibungen, ein Wunder von Schnelligkeit und von Eleganz. Der Mensch, der ein Engel werden will und nicht mehr die Erde berührt. Merkur, der aus seinem alten hellenischen Grabe entstanden ist und greifbar und lebendig vor uns erscheint. Das ist das Zweirad. — Andererseits ist auch Emile Zola, der berühmte französische Romanschriftsteller, unter die Radfahrer gegangen. Der Touring-Club de France, eine über ganz Frankreich verbreitete Vereinigung, hat Zola seine Ehrenmitgliedschaft angetragen und dieser hat mit einem Schreiben angenommen, in welchem er sagt: „Ich bin zwar nur ein mittelmässiger Radfahrer, der fleissig übt; allein ich fühle mich sehr geehrt durch den Titel eines Ehrenmitgliedes Ihrer Gesellschaft, den Sie mir anbieten. Ich glaube an eine sehr grosse Zukunft des Radfahrens und sage das auch überall. Ihre Mitgliederzahl wird sich wie der Sand am Meere vermehren und ich bin stolz, in einen so grossen Kreis eintreten zu können. Empfangen Sie etc. Emile Zola.“

Aus Meissen wird dem „Leipziger Tageblatt“ berichtet: In einem nahe gelegenen Dorfe wollte ein Einwohner sein Fahrrad verkaufen. Ein auf die Zeitungsannonce sich einstellender kauflustiger junger Mann erklärt, dass ihm die Kunst des Fahrens noch völlig fremd sei und Verkäufer und Käufer begeben sich zur Vornahme von Fahrstudien auf die Strasse vor dem Dorfe. Hier gelingt es auch bald, dem jungen Manne einige Uebungen beizubringen und mittlerweile hat man sich auch über den Preis geeinigt. Nur die Bezahlung fehlte noch; der Käufer wollte nur erst nochmals eine Strecke ohne Hilfe fahren. Unter bedenklichen Schwankungen war er vielleicht 30 Schritte weit gekommen, da setzte er sich auf einmal kunstgerecht im Sattel fest und strampelte mit einer Geschwindigkeit vorwärts, die jedem Distanzfahrer Ehre gemacht hätte. Ross und Reiter sah der Verkäufer niemals wieder. Dafür brachte dem Erstaunten am nächsten Tage der Postbote das natürlich schon verloren geglaubte Geld auf Heller und Pfennig. Als Entschul-

digung des Ausreissers enthielt der Abschnitt die Worte: „Ich wollte gestern nicht wieder umkehren. Besten Dank für den Unterricht.“

**Herrenfahrer.** Auf der Frankfurter Rennbahn ereignete sich gelegentlich des 30 km Fahren ein kleiner Zwischenfall, welcher nicht unbemerkt bleiben soll. Rademaker glaubte sich von Breitling, welcher ohne den vorgeschriebenen Abstand eingebogen sei, behindert und erhob Protest. Als Breitling dies hörte, verzichtete er sofort auf den Preis zu Gunsten Rademakers. Aber auch dieser wollte nichts von diesem Verzicht wissen und trat wieder zu Gunsten Breitlings zurück. Kann man einen uneigennützigeren Wettstreit sich denken?

**Protiu** gewann die Meisterschaft von Belgien gegen Duwaerts-Brüssel 2, Chevau-Lüttich 3, F. Tischer-Antwerpen 4.

**August Lehr** schuf gelegentlich der Frankfurter Rennen eine neue Zeit für 30 km 51:10<sup>1</sup>/<sub>5</sub>. Nicht wenig zu dieser Zeit haben M. Herty, Max Gehrig und F. Opel beigetragen, indem Herty 26, Gehrig 15 und Opel 9 Runden geführt haben.

**Beim Radwettfahren zwischen Paris und Brüssel** langte als erster der Belgier André aus Verviers an. Derselbe ist Maurer und 23 Jahre alt. Der König wird André im Palais empfangen und erhält A. vom Präsidenten Carnot, vom König und von der „Indépedance belge“ je einen Preis.

## Eingesandt.

Ein origineller Spass, welcher ein unliebsames Geldopfer kostete, passierte dem zur Zeit in Eibenstock weilenden Arenabesitzer Herrn D. aus B. Derselbe fuhr am Sonnabend, den 26. August cr., Abends in der neunten Stunde in animirtem Zustande von Johannegeorgenstadt kommend, über Wildenthal nach Eibenstock, stürzte aber kurz vor Eibenstock beim Anfahren an einen Chausseebaum in den Strassengraben und schlief 2—3 Stunden bei strömendem Regen in demselben. Als er erwachte, stand er auf, ging auf der Chaussee, statt nach Eibenstock, nach Wildenthal zurück und liess sein Rad nebst Mütze auf der Strasse liegen. Bei seiner Ankunft in Wildenthal wurde ihm auf sein Befragen, wo er sich befinde, erklärt, dass er nach der böhmischen Grenze käme, worauf er umkehrte und wieder nach Eibenstock ging, wo er früh gegen 3 Uhr ankam, jedoch ohne Rad, an welchem er vorübergehend ohne daran zu denken, dass er ein solches bei sich hatte. Das betr. Rad wurde nun am Sonntag Vormittag von einem diensthabenden Grenzaufseher gefunden, nach Wildenthal zurückgeschafft und beim Ortsvortsand eingestellt mit der Anweisung, das Rad nicht unter 10 Mark — Finderlohn (?) auszuhändigen! Alle, die hiervon erfuhren, finden die Bezeichnung Finderlohn recht merkwürdig.

## Literatur.

**Radfahrer-Commersbuch;** eine Sammlung von Radfahrer-, Trink- u. Volksliedern. Berlin, A. Paritschke's Verlag, Zimmerstrasse 97. — Unter diesem Titel erschien in IV. vermehrter Auflage ein „frisch fröhlicher Freund für frohe Feste“. Das in klein Octav elegant gebundene, sehr handliche Büchlein liegt vor uns. Unter Mitwirkung von W. Gräfe bringt Paritschke's Verlag eine imposante Sammlung von 88 Radfahrer- und 56 Trink- u. Volksliedern. Ein grosser Theil der Radfahrerlieder ist neu und bisher noch unbekannt. Der Verfasser dieser Originale, ein Brandenburger, welcher in Sachsen „derheeme“ ist, hat die Saiten seiner Leyer jahrelang „heemlich“ geschwungen, um unser Ohr mit volltönigen Accorden zu erfreuen. Vielen

Namen von bekanntem Klang begegnen wir in dem sorgsam zusammengestellten Werkchen und gar innig empfunden, oft auch sarkastisch aufgeputzt, sind manche Lieder. Wie wehmüthig heiter parodirt der in der Sportliteratur bekannte geistreiche Waentig-Haugk auf „Behüt dich Gott“ in seinem „Das ärztliche Verbot“:

Man möcht' im Leben immer das erlangen,  
Was ganz gewiss nicht in Erfüllung geht!  
Und so ist's mir mit jenem Wunsch ergangen,  
Zu fahren auf dem Stahlvelociped!  
Mitleidig blickt' ich schon auf Pferd und Chaisen  
Herab vom Dreirad, elegant und fein!  
:: Doch war's ein Traum, es wär' so schön gewesen,  
Und dabei blieb's! Es hat nicht sollen sein!

Doch dass Ihr wisst, wie solches Leid entstanden,  
Wie einem just so was passiren kann.  
Hört zu, Ihr Freunde und Ihr Unbekannten,  
Nehmt Euch eventuell ein Beispiel d'ran:  
Radfahrend wollt' ich alle meine Spesen  
Verdienen und mich so dem Sporte weihn;  
:: Doch durft' ich's nicht, es wär' so schön gewesen.  
Der Arzt verbot's! Es hat nicht sollen sein! ::

So muss ich trauernd nun zu Fusse wandern  
Und ganz bescheiden geh'n durch Wald und Feld,  
Anstatt dahin zu fliegen wie Ihr andern,  
Hoch auf dem Stahlrad durch die ganze Welt.  
Doch wend' es sich zum Guten oder Bösen,  
„Radfahrerclub!“ in Treue bleib' ich dein!  
:: Doch's Fahren! ach! es wär' so schön gewesen,  
Auf hohem Rad! Es hat nicht sollen sein! ::

Wenn der Verleger im Anschluss an das Vorwort sagt: „so ziehe denn dies Büchlein hinaus, erfreue die vorhandenen und gewinne viele neue Freunde für den Radsport“, so glauben wir, dass seine Wünsche in Erfüllung gehen und sich zahlreiche Hände nach dem Werkchen ausstrecken werden. M.

## Räthsel-Ecke.

Auflösung des Räthfels in Nr. 18.

L e h r  
E s a u  
H a u t  
R u t e

Es gingen 43 richtige Lösungen ein, die namentlich aufzuführen der Raum mangelt.

## Sturz-Räthsel.

Kennst Du das Wort, wonach  
sich Viele sehnen,  
Nach dem gar mancher Radler  
einsig trachtet?  
Möcht' gerne sich mit diesem  
Wörtchen krönen,  
Ob er auch schweissvergiessend,  
durstig, schmachtet.

Lies rückwärts dieses Wörtlein, trenn' die Laute  
Und bild' mit Namensbuchstab und zwei Worten  
Den kurzen Abschiedsgruss an Deine Traute,  
Wie's in der Zeitung steht oft hier und dorten.  
Wie heisst das Wort? — Und wie hast Du gefunden  
Den Namensbuchstab' und den Abschiedsgruss? —  
Zerbrich den Kopf Dir immer ein paar Stunden,  
Denn wer gewinnen will, auch „rathen“ muss.

\*

Der Gewinn des Räthfels in No. 17 fiel auf Herrn Paul Hermann, Leipzig.





### Grün-weiss feinst emaillirte S. R. - B. - Cravatten-Nadeln

empfiehlt den pp. Sachsen-Bündern u. versendet  
franco gegen vorh. Einsendung von Mk. 1.60

**Richard Diller, Dresden.**

Fabrikation von Vereins- u. Ehrenzeichen in  
Prägung, Galvanoplastik u. Emaille.



### Namensschilder genau nach behördlicher Vorschrift, in massiv

Neusilber oder Aluminium

incl. Gravirung und Franco-Zusendung Mk. 3.—.

—♦♦ **Arthur Klarner** ♦♦—

Fahrradhandlung, Leipzig, Wächterstrasse.

### Pneumatikreparaturkästen zum Gebrauch auf der Tour, bei freier Zusendung komplett Mk. 2.—.

**Aug. Witzke**

Leplaystr. 5 **LEIPZIG** Leplaystr. 5

—♦♦ **Schneidermeister** ♦♦—

empfiehlt sich den geehrten Sportscollegen  
zur Anfertigung elegantester Herrengarderobe.

Neuheiten in Stoffen aller Art stets am Lager.

Aufmerksamste und beste Bedienung.

### Hôtel Stadt Nürnberg

### Bundeshôtel Chemnitz

Neustädter Markt

ganz nahe am Bahnhofe

—♦♦ **Jeden Dienstag Abend** ♦♦—

Zusammenkunft des Ortsvereins S. R. - B.

### Conditorei u. Café Hoffmann

Leipzig, Schützenstr., ueben dem Kaiserhof.

Täglich 3—6 Uhr Mitglieder des Sächsischen Radfahrer-  
Bundes anzutreffen.

### Hiemann's Bierhaus

Leipzig

Plagwitzer Strasse 43.

✱ Bier vom Fass grossartig. ✱

Rendez-vous der Sportgenossen des S. R. - B.

### Bundesmützen

weiss mit grünem Stern, waschecht, à Stück  
Mk. 2.25, Tourenmützen à Stück Mk. 1.50, liefert  
**Arno Dietrich, Leipzig, Gohliserstr. 1.**

### Cigarette „Sachsen Heil“

Sächsische Bundes-Cigarette.

In aegyptischen Geschmack, eigens  
fabricirt, in Preis und Qualität ohne  
Concurrenz.

Cartons à 20 Stck. mit u. ohne Mundstück

**50 Pfennige.**

Niederlagen in Leipzig:

Herm. Jockwich, Blücherstrasse,  
Max Zschunke, Peterssteinweg,  
Rob. Rössner, Frankfurterstrasse,  
Pettrich & Kopsch, Dorotheenstr.,  
Herm. Dittrich, Filiale Westplatz,  
Herm. Scheibner, Gerberstr. 54,  
Franz Stein, Markt,  
Paul Thomas, Promenadenstr.  
A. Dehne, L.-Gohlis.

Franz Lorenz, L.-Lindenau.

Niederlage in Oschatz:

W. P. Gregor.

Niederlage in Wurzen:

Hugo Lehmann.

Auswärtige Niederlagen:

Carl Nössig, Jena.

C. A. Wilhelm Sohn, Rudolstadt.

G. Rost, Friedrichroda.

Joh. Scholl, Weida.

Albin Dressler, Langensalza.

Die uns unter No. 13087 gesetzlich geschützten (Reichs-Gebrauchs-  
muster) Strümpfe mit lockerer u. dünner, als der übrige Strumpf,  
gestricktem Knieheil sind

Neu!

Neu!

### die praktischsten Radfahrer-Strümpfe,

weil, in Folge der dadurch erreichten grösseren Elasticität und  
Luftdurchlässigkeit dieses Strumpftheils, jede Beengung und Er-  
hitzung des Kniees unmöglich ist.

Reinwollene, vorzüglich haltbare und milde Qualität!

Farben (echt) schwarz, marineblau, grau melirt!

Preis pro Paar bei ca. 60 cm Rohrlänge: # 2.25, } dazu  
" " " 70 " " # 2.50 } nöthig:  
ein Strumpfhalter (besonders einfach und praktisch; Befestigung  
nach dem Hosenbunde) = 65 Pf.

Als Maass erbiten: Fusslänge (Ferse bis Fusspitze!) und Rohr-  
länge (Fusssohle bis 10 cm oberhalb der Kniescheibe).

—♦♦ **Gebrüder Fabian, Bautzen, Sachsen.** ♦♦—

Gestrickte (Tricot!) Woll-Anzüge für Radfahrer.

—♦♦ **Wiederverkäufer bei hohem Rabatt gesucht!** ♦♦—

### Radfahr-Humor u. Radfahr-Chronik.

Reich u.

gediegen

illustrirt.



Jährlich

**52**

Nrn.

Abonnementspreis (ab 1. April) 1/2 jähr. 5 Mark:

1/2 jähr. 10 Mark. Ausland: 60 Pfge. Portozuschlag per

1/2 Jahr. Erscheint jeden Sonntag. Vorzügliches

Insertions-Organ. Offizielles Organ hervorragender

Clubs. Internationale Verbreitung.

Adresse: Radfahr-Humor München.