

Radfahrer-Zeitung.

Amtliches Organ.

II.
Jahrgang.

Herausgeber:

Sächsischer Radfahrer-Bund.

No. 23.

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.
Petitzeile 30 Pfg.; bei 6 maliger Aufgabe 25 %; bei
12 mal $33\frac{1}{3}$ %; bei 24 mal 50 % Rabatt.

☛ Auf Zeilen wird kein Rabatt gewährt. ☛

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

Wintersport.

Unter dieser Ueberschrift haben wir in voriger Nummer diejenigen Zweige unseres Sports einer eingehenden Besprechung unterzogen, welche der Pflege während der Wintermonate überlassen sind. Wir haben bei dieser Gelegenheit der **Gründung von Jugendklassen** gedacht und für diese wichtige Einrichtung eine eingehendere Besprechung angekündigt. Es soll unsere heutige Aufgabe sein, den Werth der Jugendklassen von den in Betracht kommenden Gesichtspunkten aus zu beleuchten.

Behandeln wir zunächst die wichtigste, die **sanitäre Frage**. Wie Niemand mehr darüber im Zweifel ist, von welchem hervorragenden Einflusse das Turnen auf die Kräftigung und Entwicklung des menschlichen Organismus ist, so wird es schwerlich Jemand geben, der in überzeugender Weise behaupten wollte, das Radfahren übe nicht eine gleiche gesundheitliche Wirkung aus. In unschätzbaren wissenschaftlichen Abhandlungen sind sie niedergelegt die Aussprüche der grössten Hygieniker unserer Zeit und hiesse es Eulen nach Athen tragen, wenn wir versuchen wollten, neues Material zu den der Sportwelt zum Heile überlieferten Belehrungen hinzuzutragen. Hier handelt es sich nicht um die Wohlthaten, welche dem bereits vollständig entwickelten Organismus zu Theil werden, es gilt vielmehr auf den Einfluss hinzuweisen, welchen der Radsport auf den gewissermassen noch unfertigen Bau des Körpers, auf das **Kind** ausübt. Die Nothwendigkeit, jene täglich in relativ grosser Masse absorbirte Gehirns substanz, welche der Schulunterricht erfordert, in geeigneter Weise zu ersetzen,

kann nur in zwei Dingen erblickt werden: **Turnen und Spiel**. Bis zu den reformatorischen Zeiten eines Vater Jahn bot sich dem Kinde lediglich im Spiel die einzige Quelle, aus welcher das durch den anstrengenden Schulunterricht zu ausserordentlicher Thätigkeit angespannte kindliche Gehirn neue Kräftigung schöpfte und so sehen wir auch täglich in jenen armen Districten der Industrie, in welchen die Kinder ihre freie Zeit der Hausarbeit und Mithilfe zur Erhaltung der Familie widmen müssen, wie unheilvoll der Mangel an Bewegung in Spiel und Lauf den Kindern wird, in welchem Zustande der Entnervung und körperlicher Degeneration sich diese beklagenswerthe Volksklasse befindet. Hier ist Jahn der echte und rechte Volksbeglucker geworden, denn seiner unermüdlichen Anregung ist es zu danken, dass durch die Einführung des obligatorischen Turnunterrichts auch auf jene erbarmenswerthen Kinder ein Strahl der heilbringenden Mutter Sonne fiel. Betrachtet aber das Kind in seiner begreiflichen Unkenntniss der ihm zugefügten Wohlthat das Turnen immer noch als einen Unterrichtszweig, als einen drückenden Zwang, so finden wir, dass es lediglich das **Spiel** ist, welches zugleich auch das Gemüthsleben des Kindes hebt und fördert. Wäre nun das Kinderspiel gänzlich frei von sittlichen Gefahren, so könnte jeden Eltern nicht heilig genug ans Herz gelegt werden, diese Einrichtung der Schöpfung in jeder Weise zu unterstützen. Aber! Aber! Mit dem Spiel gehen so verderbenbringende Einflüsse Hand in Hand, dass der moralischen Entwicklung häufig die schwersten

Schäden zugefügt werden. Wir sind im Eingange der zweiten wichtigen Frage unserer Abhandlung: **der sittlichen.** Wie verderbenbringend das unbeaufsichtigte Spiel der Kinder für Charakter und Tugend wirken kann, das werden kinderreiche Familien genugsam beobachtet haben. Vernichtet werden häufig die zarten Keime der in die Kinderseele gelegten Moral und Sittlichkeit, das empfängliche Gemüth des Kindes saugt gar häufig in gleicher Weise das Gift der Verrohung auf wie die Lehren der Tugend und Ehrbarkeit, sein Verstand weiss diese furchtbaren Abstände nicht genügend auseinanderzuhalten und so belehrt uns die criminalistische Statistik mit Schrecken, wie häufig Kinder besserer Familie auf dem Pfade der Tugend straucheln und sich unsägliches Elend an die Versen heften. In richtiger Erkenntniss der durch das Spiel herbeigeführten Gefahren hat wiederum die Einsicht der Gelehrten der Volkserziehung Wandel zu schaffen gesucht, indem Spielkurse für Kinder unter Leitung der Lehrer eingerichtet werden.

Soweit diese segensvollen Einrichtungen die arme mittellose Bevölkerung betrifft, werden sie gar bald ihre heilbringenden Wirkungen äussern. Unsere Abhandlung soll sich indessen im Rahmen derjenigen Klassen bewegen, welche nicht in tiefster Armuth durchs Leben gehen, sondern in ihrem Berufe so gestellt sind, dass sie die Erziehung ihrer Kinder mit kleinen pecuniären Zugaben ausstatten können.

An diese Familien soll sich unsere Besprechung richten, lediglich an diese soll ein Mahnwort ergehen. Nicht, dass der Radsport nun ganz allein zum Messias der Menschheit gestempelt werden soll, es soll nur nachgewiesen werden, dass sein Wesen noch viel zu wenig gewürdigt, seine Wohlthaten noch weit unterschätzt werden. **Was Turnen und Spiel in sanitärer und sittlicher Beziehung einzeln für sich leistete, das vereint der Radsport in einer einzigen Gestalt!** Man wird uns erlassen, noch einmal die dem Nutzen des Turnens mindestens gleichkommenden Sanitätsvorteile des Radfahrens eingehend zu besprechen, wir wollen Hygienik und Sittlichkeit vereint auf den Radsport der Jugend anwenden und damit sogleich die Einrichtung von sogenannten **Jugendklassen** illustriren.

Jetzt richten wir unser Wort an Euch, **Ihr Vertreter der Bezirke!** Ihr allein seid es, die Ihr Hand ans Werk legen könnt und müsst und wahrlich, Eure That ist den Schweiss der Edelsten werth! Stellt diese wichtige Frage auf die Tagesordnung der nächsten Bezirkssitzung und haltet Umschau und Umfrage nach den Kindern Eurer Mitglieder. Es wird nicht schwer sein, Knaben (6—12jährig) zu ermitteln, deren Eltern die hohen Verdienste einer Jugendklasse einleuchten und die bereit sind, ein verhältnissmässig geringfügiges

Opfer für ihr Kind zu bringen. Fern muss es uns liegen, geschäftliche Propaganda für Jemand zu machen, sollte es sich indessen um die Beschaffung billiger und zweckentsprechender Maschinen handeln, so glauben wir, den verdienstvollen und uneigennütigen Leiter der berühmten Jugendklasse Plagwitz-Lindenau Herrn Teichmann empfehlen zu können. Er hat die zwar schmucklosen aber durchaus geeigneten Räder der beteiligten Knaben selbst hergestellt und wird möglicherweise bereit sein, auch Euren Kindern dem Alter entsprechende Räder auf dem billigsten Wege zu beschaffen. Teichmann ist in dem heiligen Eifer für die gute Sache so ganz aufgegangen und so opferwillig, dass er gewiss gern bereit sein wird, mit Rath und That beizuspringen. Vielleicht finden sich auch an Euren Orten geschickte Fachmänner, welche bereit sind, durch billige Beschaffung von zweckentsprechenden Maschinen die gute Sache zu unterstützen und zu fördern. Habt Ihr erst einmal 4—6 Knaben beisammen und ein passendes Lokal sowie einen kinderfreundlichen Instrukteur gefunden, dann beobachtet einmal, wie sich nach jeder Unterrichtsstunde die Lust der Kinder steigert, mit welchem Feuereifer die Knaben bei der Sache sind und wie dankbar Euch die Kinderaugen anlächeln. Man beginne mit kleinen Aufmärschen zu Einem, suche Abstand, guten Sitz und schöne Haltung beizubringen und gehe ganz allmählig zum eigentlichen Reigenfahren über. Ist eine Jugendklasse gebildet, so stelle man einen Antrag an den Bund, den Knaben das Recht zum Tragen der Bundesmütze und zur Führung des für die Jugendklassen eigens geschaffenen Mitgliedszeichens zu verleihen. Die Knaben sind dann von Zahlungen befreite Bundesmitglieder. Im Sommer schliesst sich die Knabenklasse den gemeinsamen Ausfahrten unter Aufsicht und Befehl ihres Leiters an, im Winter verherrlichen sie unsere Feste. Wie der Bund seiner Plagwitzer Jugendklasse Schärpen zu festlichen Reigen gestiftet hat, so wird auch jeder neugegründeten Jugendklasse dieser Festschmuck auf Antrag verliehen werden. Turnen und Spiel, hier sind sie vereint, Gesundheitspflege und sittliche Erziehung, hier sind sie in segensbringender Wechselwirkung!

Möchten unsere Anregungen und Mahnungen nicht ungehört verhallen!

Auf denn, Ihr lieben Bezirksvertreter! Hand ans Werk! **Gründet Jugendklassen!** Erzieht die Kleinen in der reizvollen und gesundheitsbringenden Ausübung des Radsports zu Jünglingen der Kraft und That, zu Anhängern der treuen Vaterlandsiebe, zu sittlichen guten Menschen, zu echten deutschen Männern!

Der Segen folgt Eurer Mühe!

M.

Radbau und Haltung des Fahrers.

Von vielen Seiten, und scheinbar nicht mit Unrecht, wird jetzt über das mehr und mehr überhandnehmende Krumm-Sitzen der Radfahrer Klage geführt. Das von Laien und auch von einem Theile Sportverständiger getadelte Vornüberbeugen des Oberkörpers beim Schnellfahren hängt jedoch mit der modernen Bauart des Rades, d. h. sowohl der Verwendung der verbesserten Radreifen als auch der Anordnung von Sitz, Lenkstange und Pedalen, so eng zusammen, dass wir nicht ohne Weiteres in diesen Tadel einstimmen können, vielmehr versuchen wollen, die Ursache dieser, dem menschlichen Körper überhaupt nur bis zu einem gewissen Grade auf die Dauer möglichen Haltung zu ergründen.

Betrachten wir zunächst den sich geltend machen den Einfluss und die Folgen der Einführung der verbesserten Radreifen. Bekanntermaassen werden jetzt mit Hilfe der Luftreifen, welche es erlauben, das Gewicht der Maschinentheile auf das Aeusserste zu beschränken, so leichte und leichtlaufende Maschinen mit hohen Uebersetzungen gebaut, dass damit Schnelligkeiten erzielt werden, von denen sich früher Niemand hätte etwas träumen lassen.

Jedem Fahrer ist nun bekannt, dass bei vergrösserter Schnelligkeit der Widerstand der Luft wächst und dass seine Ueberwindung verstärkten Kraftaufwand erfordert. Der Luftwiderstand nimmt aber nicht allein in dem Maasse zu, mit der die Schnelligkeit sich steigert, sondern im Verhältniss zur Schnelligkeit wächst er wie 1:2, d. h. er verdoppelt sich, so dass, wenn der Fahrer mit verdoppelter Geschwindigkeit fährt, er einen viermal vergrösserten Luftwiderstand zu überwinden hat.

Es ist klar, dass einem so bedeutenden Luftwiderstande gegenüber schon die geringste Verringerung der dem Winde ausgesetzten Angriffsfläche einen Vortheil bedeutet und da naturgemäss der Oberkörper die grösste Angriffsfläche bietet, so sucht der Fahrer, ganz richtig einem geometrischen Gesetz entsprechend, diesem Körpertheil eine Stellung zu geben, in der er dem Winde eine verringerte Fläche entgegenstellt — er beugt einfach den Vorderkörper vornüber. Handelt es sich also darum, eine Strecke in möglichster Kürze und mit möglichst geringem Kraftaufwand zurückzulegen — und welcher echte Radler thäte dies nicht gern — so ist dieses Vornüberbeugen, natürlich nur bis zu einer gewissen Grenze, unbedingt erforderlich.

Aber auch bei minder grosser Schnelligkeit und demgemäss verminderter Kraftanstrengung ist es bei langer Fahrt nicht möglich, die frühere gerade Haltung auf die Dauer beizubehalten, weil die Luftreifen und leichten Maschinen einen so leichten Gang der Räder bedingen, dass schon dadurch eine ganz bedeutende Kraftersparniss eingetreten, es aber andererseits nicht möglich ist, ohne einen gewissen Kraftaufwand längere Zeit zu fahren und

zwar aus dem einfachen Grunde, weil dann der weitaus grösste Theil des Körpergewichts auf dem Sattel ruht und hierdurch beim Fahren Sitzbeschwerden hervorgerufen werden. Empfindet aber der Fahrer das langandauernde Festsitzen im Sattel unangenehm, so wird er versuchen durch eine grössere Kraftentwicklung der Beine eine Entlastung des Sitzes herbeizuführen und kommt dabei natürlich wieder in schnelleres Fahren! Bei ganz aufrechter Haltung des Körpers würde der verstärkte Luftwiderstand nun einen grossen Theil der aufgewendeten Anstrengung wieder aufheben und ausserdem durch seine Belastung des Oberkörpers gleichzeitig belastend auf den Sitz wirken. Einziges Hilfsmittel ist auch hier „Vorbeugen“ und ist demnach für den geübten Tourenfahrer das Vornüberbeugen des Oberkörpers, das aber, wir wiederholen dies hier ausdrücklich, nicht übertrieben werden darf, unvermeidlich. Es ist beim Vorbeugen des Oberkörpers zu beachten, dass der Rücken nicht rund gebogen, sondern möglichst hohl gehalten und die Brust herausgebogen wird, damit die Lunge ihre Thätigkeit ohne Beengung verrichten kann, auch darf der Unterleib nicht zusammengedrückt werden, da andernfalls leicht Verdauungsbeschwerden entstehen können. Die aufrechte Körperhaltung von früher, die durch die damalige Form der Maschinen bedingt war — Sattelspitze und Tretkurbelachse lagen damals senkrecht übereinander — wird wohl nicht wiederkehren. Wir gelangen hiermit zum zweiten Punct, der für die richtige Beurtheilung der ganzen Frage in Betracht kommt, nämlich dem Einfluss der modernen Radform und der Anordnung von Lenkstange, Sitz und Pedalen auf die Haltung des Fahrers.

Die, wie oben beschrieben, nothwendig gewordene veränderte Körperhaltung hat gleichzeitig eine Verschiebung des Schwerpunktes des menschlichen Körpers beim Sitz auf dem Rade hervorgerufen, welcher Schwerpunkt beim Vorbeugen mit nach vorn gelegt wird. Um nun diese Veränderung auszugleichen und die im Interesse einer günstigen Kraftentwicklung nothwendige Verlegung des Schwerpunktes senkrecht über die Kurbelachse zu erzielen, musste der Sattel mehr nach rückwärts verlegt werden, während die durch das Vorbeugen entstandene Krümmung der Arme durch Tieferlegung und veränderte Biegung der Lenkstange bezw. der Handgriffe erreicht werden sollte. Hier stellte sich nun aber bald heraus, dass infolge der Bauart des menschlichen Körpers ein Vornüberbeugen des Körpers erst dann ohne übermässige Anstrengung der Beinsehnen möglich ist, wenn nicht gleichzeitig die Knie durchgedrückt werden — den Versuch kann Jeder sofort leicht an sich selbst machen — und so kam man denn darauf die Entfernung zwischen Sattel und Pedalen zu verkürzen, um das Fahren mit gebeugten Knien und dem Tritt nach vorn zu

ermöglichen. Es ist deshalb heute nicht mehr möglich, mit gestreckten Knien wie früher, wo dies der geltende Maasstab für richtigen Sitz war, zu fahren.

Kleine Ursachen — grosse Wirkungen, zweifellos verdanken wir die Einführung der Pumphose, die das Fahren mit gebeugten Knien wesentlich erleichtert, ebenfalls dieser veränderten Sattelstellung.

Jedenfalls sind die Veränderungen an den Ma-

schinen, durch die der jetzige Sitz und die Haltung des Fahrers mit hervorgerufen wurden, noch nicht abgeschlossen und giebt ja die nun beginnende Zeit des Modelle-Schmiedens unseren Herren Fahrrad-Fabrikanten Gelegenheit, in dieser Richtung Verbesserungen zu treffen. Mögen diese Zeilen beiden Theilen, Fabrikanten und Radfahrern, zum Besten dienen und zur Klärung in dieser wichtigen Frage mit beigetragen haben.

Die erste allgemeine deutsche Sportartikel-Ausstellung in Hannover

findet in der Zeit vom 1. bis 14. November d. J. in einem eigens dazu errichteten, 6000 □m grossen Ausstellungspalast statt. Der Hauptzweck dieser Ausstellung ist, die Entwicklung der verschiedenen Sportrichtungen zu fördern und zu beleben, was sowohl für alle Sportleute, wie ganz besonders auch für die beteiligten Zweige der Industrie und des Handels von grösstem Nutzen sein wird. Der Zweck der Ausstellung dürfte bei dem regen Interesse, das man ihr allerseits entgegenbringt, und bei der zahlreichen Beschickung der Ausstellung auch in befriedigender Weise erreicht werden. Die Ausstellung ist in folgende 8 Klassen eingetheilt:

- | | |
|--------|--|
| Klasse | I Renn-, Reit- und Fahrspport. |
| " | II Jagd-, Schiess- und Hundesport. |
| " | III Radfahrspport. |
| " | IV Bergspport und Touristik. |
| " | V Turn- und Fechtsport, Athletik, Kegel- und Spielsport. |
| " | VI Wassersport, Eislauf-, Schnee- und Rollschuhspport. |
| " | VII Fischereispport. |

Klasse VIII Photograph. Amateursport.

" IX Brieftauben- und Geflügelsport.

" X Diverse auf Sport bezügliche Einrichtungen u. s. w.

Die einzelnen Klassen sind wieder in verschiedene Gruppen eingetheilt. Die Klasse für Radfahrspport enthält folgende 3 Gruppen:

- a) Fahrräder und ihre Teile u. s. w.
- b) Ausrüstungen.
- c) Litteratur.

Mit der Ausstellung ist auch eine Verlosung und Prämiierung verbunden. Zur Verlosung gelangen nur ausgestellte Gegenstände. Die Prämiierung findet am Sonnabend, den 4. November, Nachmittags 2 Uhr, in feierlicher Weise statt. Die Prämien bestehen aus:

- Ehrenurkunden und goldenen Ehrenzeichen,
- " " silbernen "
- " " bronzenen "

Ehrenpreise sind unter anderem auch gestiftet für die beste Kollektion Fahrräder und für eine vollständige Radfahrerausrüstung.

Wilhelm Schulze, vom R.-V. Lausigk,

Meisterfahrer des S. R.-B. im Strassenfahren über 100 km für 1893.

Wir sind heute in der angenehmen Lage unsern Lesern den ersten Meisterfahrer des S. R.-B., Wilhelm Schulze vom R.-V. Lausigk, im Bilde vorführen zu können.

Am 25. Juni d. J. war es Schulze vergönnt, sich bei dem 100 km-Bundesfahren den Meistertitel zu erwerben und zwar darf er denselben mit Stolz führen, legte er doch 100 km, trotz des sturmartigen Gegenwindes auf der Rückfahrt, in 3 Stunden 51 Minuten zurück und schuf hierbei einen neuen 50 km-Record mit 1 Stunde 35 Min. 12 Sec.

Diese Leistungen sind umsomehr zu bewundern, als Schulze sich bis dahin noch fast gar nicht an Wettfahren betheiligte hatte. —

Wilhelm Schulze, geboren im Jahre 1863 zu Flössberg b. Borna, erlernte das Radfahren im Jahre 1891. Er startete zum ersten Male beim 50 km-Bezirksstrassenfahren des Bezirks Lausigk am 11. Juni und erzielte bei diesem seinem ersten Rennen die schöne Zeit von 1:46. Schon damals wurde man auf Schulze aufmerksam und die auf ihn gesetzten Hoffnungen gingen denn auch beim 100 km-Fahren glänzend in Erfüllung. —

Leider war er bei der Distanz-Radfahrt Wien-Berlin am 29. Juni, bei der er in der 4. Gruppe startete, wenig glücklich. Durch einen in Böhmen erlittenen Unfall, der ihm eine Fussverletzung brachte, ward er verhindert die ganze Strecke zu-

rückzulegen. Hätte er nicht in Folge des Unfalls aufgeben müssen, wäre er sicherlich zu den Siegern dieser denkwürdigen Fahrt zu zählen gewesen.

Weiter startete Schulze am 17. September beim Meisterschaftsfahren des S. R.-B. im Bahnwettfahren über 5000 m und landete hierbei, mangels Kenntniss der Renntechnik auf Rennbahnen, als Dritter.

Schulze fährt ein gleichmässiges „fürchterliches“ Tempo ohne jede sichtbare Anstrengung, wiegt dabei 65 Ko. und steht 1 m 60 cm hoch. Die von ihm gefahrenen Maschinen entstammen der Fabrik von Gebrüder Thomas-Bautzen. —

Die erfreulichen Erfolge, die Schulze in diesem Jahre erzielt hat, lassen die Hoffnung zu, dass er



Wilhelm Schulze, vom R.-V. Lausigk,
Meisterfahrer des S. R.-B. im Strassenfahren über 100 km für 1893.

diesen im nächsten Jahre noch weitere anfügen wird. Möge ihm das Glück im nächsten Jahre hold sein.

Wer Gelegenheit gehabt hat, das einfache bescheidene Wesen unseres Meisterfahrers kennen zu lernen, das so wohlthuend absticht gegen das ab-

stossende Protzenthum mancher hervorragender Fahrer, der wird mit uns in dem Wunsche übereinstimmen, dass Wilhelm Schulze und seine Kraft noch recht lange unserem S. R.-B. erhalten bleiben mögen.



Dauer-Radwettfahren Steyr—Ischl, 150 km.

Wohl noch nie dürfte eine Distanzfahrt bei so ungünstigen Strassen- und Witterungs-Verhältnissen abgehalten worden sein, wie jene von Steyr nach Ischl. Tags vorher und die ganze Nacht hatte es auf der ganzen Strecke geregnet, nur zur Zeit der Abfahrt war der Himmel theilweise geklärt, doch liessen die gewitterschweren Wolken, in welche die Gipfel der Ennsthaler-Alpen gehüllt waren, sowie die „Haube“ des Traunsteins von vornherein auf neuerlichen, ausgiebigen Regen schliessen. Trotzdem wurde die Fahrt angetreten.

Früh 5 Uhr wurde die I. Gruppe, bestehend aus den Herren Franz Edler von Stremeyr (No. 1), Josef Zifferer (No. 2) abgelassen, um 5 Uhr 15 Min. folgten Max Hornof (No. 3), Franz Oberrater (No. 4) und Johann Busek (No. 6); als letzter ging Herr Arthur Ritter v. Lauffer (Nr. 7) um 5 Uhr 40 Min. ab, welcher die durchaus nicht leichte Aufgabe hatte, die bewilligten Vorgaben möglichst vor Beginn des Regens einzuholen. So wie dieser Herr dachten auch seine Mitconcurrenten und schlugen ein so rasches Tempo ein, dass der Controllposten Linz (43 km) von den Herren Stremeyr und Zifferer in 2 St. 12 Min., von Oberrater und Hornof in 2 St., von Herrn v. Lauffer aber in der grossartig kurzen Zeit von 1 St. 28 Min. erreicht war. Busek, welcher 11 km von Steyr gestürzt war, musste die Fahrt aufgeben. Lauffer hatte sonach schon unweit Linz sämtliche Vorgaben eingeholt und heftete sich von dort bis kurz vor Wels an die Fersen seiner Concurrenten.

Im Neubau, 16 km vor Wels, wurde das erste Frühstück eingenommen, galt es doch sich zu stärken für die Passierung eines entsetzlichen Kotmeeres, welche schweisstreibende Arbeit von Linz bis Ischl geübt werden musste. Nach 10 Min. langem Aufenthalte wurde wieder aufgesessen und weiter „gewatet“ in der Reihenfolge No. 1, 3, 4, 7; No. 2 welcher in Linz gestürzt war, und wobei dessen Maschine einen Defect davontrug, kam von dort an nicht mehr in Betracht, gab jedoch die Fahrt erst in Lambach auf. Unmittelbar vor Wels setzte sich Lauffer an die Tête, Stremeyr stürzte und fuhr am Schluss der Colonne in Wels ein. Das Gasthaus „Zur Sonne“ nahm die hier schon in einem unbeschreiblichen Zustande angekommenen Distanzfahrer auf; es wurde „tüchtig gegabelt“ und nach 24 Min. langem Aufenthalte recht schweren Herzens bei beginnendem Regen die Fahrt zur Controlle Lambach angetreten.

Lauffer ging von Wels bis Ischl sprungweise vor, um seine Clubgenossen durch wiederholtes Abwarten aufzumuntern; er machte in Lambach 8 Min., in Roitham (während des Wolkenbruches) 34 Min., unmittelbar hinter Ebensee 10 Min. Station, kam aber trotzdem noch um 21 Min. vor dem Zweiten nach Ischl. In der Gegend von

Roitham wurden die ohnehin schon ganz durchnässten Steyrer von einem Wolkenbruch überrascht, der von einem so heftigen Sturm begleitet war, dass Lauffer zweimal umgeworfen wurde, was ihn jedoch nicht hinderte in strömendem Regen bis Roitham weiter zu „rudern“, um dortselbst in einem Gasthaus den erwähnten Aufenthalt von 34 Min. zu nehmen. Als Oberrater und Hornof dort ankamen wurde zum erstenmale die Frage aufgeworfen, ob unter solchen Umständen die Fahrt fortgesetzt oder aufgegeben werden solle; es wurde beschlossen, weiter zu fahren, jedoch ohne in Gmunden Aufenthalt zu nehmen.

Nass bis auf die Haut, die Schuhe voll Wasser, so dass bei jedem Pedaltritt ein gurgelndes Geräusch zu vernehmen war und das nasse Element bei den Schnürlöchern der Schuhe hervorquoll, über und über, vorne und rückwärts, ja selbst im Gesichte und am Nacken mit einer zähen Kothkruste bedeckt, in solchem Zustande passirte zuerst Lauffer, dann in immer grösseren Intervallen Oberrater, Hornof, und Stremeyr den Kurort Gmunden. Von den Nummern war keine Spur zu sehen, sie waren unter dem Kote verschwunden.

Gegen halb 3 Uhr kam Lauffer den aufgestellten Vorposten des Ischler Radfahrer-Clubs zu Gesicht; dieselben wussten lange nicht, ob sie es mit einem Steyrer zu thun hatten, der entsetzliche Schmutz belehrte sie aber, dass der erste Distanzfahrer nahte. Flugs waren die Räder gewendet, um den am Ziele harrenden Radfahrern und dem Publikum die Ankunft des Ersten zu rapportiren. Wenige Secunden darauf lief Herr v. Lauffer in scharfem Tempo durch die zu Ehren der unerschrockenen Distanzfahrer errichtete Ehrenpforte. Stürmische Heil-Rufe und die Klänge der Ischler Bürgercorps-Musik begrüsst den Sieger, der ohne jedes Zeichen von Ermüdung von der Maschine absprang, den Controlschein vorwies, durch welchen er sich erst legitimiren konnte, da, wie gesagt, keine Nummer, ja nicht einmal der Platz derselben ersichtlich war. Es war 2 Uhr 46 Min.

Um 3 Uhr 7 Min. kam Oberrater, um 3 Uhr 28 Min. Hornof, endlich nach weiterer fast einstündiger Pause Stremeyr über das Band, jeder derselben lebhaft akklamirt und mit einem „Tusch“ begrüsst.

Die wackeren Ischler Radfahrer, allen voran der liebenswürdige Vorstand, Herr Josef Gottwald, überboten sich nun in Aufmerksamkeiten, so dass die Steyrer die eben überstandenen aussergewöhnlichen Strapazen schnell vergessen hatten. Nachdem sich die vier Sieger einer gründlichen Reinigung unterzogen hatten, und die Kleider, Strümpfe und Schuhe gewaschen und getrocknet waren entwickelte sich in den Lokalitäten des Gasthauses „Zur Gstätten“ eine gemüthliche, durch Musikvorträge gewürzte Unterhaltung, die bis gegen 5 Uhr abends dauerte,

worauf eine Rundfahrt in Ischl unternommen und sodann nach Hagers Gasthaus „Zur Krone“ gefahren wurde. Dort nahm Herr Gottwald die Preisvertheilung vor. Eine feuchtfröhliche Kneipe beschloss den für die Steyrer ebenso schweren als ehrenvollen Tag.

Im strömenden Regen, von sämtlichen Ischler Radfahrern begleitet, mit Lorbeerkränzen und Bouquets geschmückt, begaben sich die Steyrer

abends 8 Uhr nach dem Bahnhof, von wo sie um halb 9 Uhr nach der alten Eisenstadt zurückfuhren. — Die erreichten Fahrzeiten sind folgende; v. Lauffer 9 St. 6. Min., Oberrater 9 St. 52 Min., Hornof 10 St. 13. Min., v. Stremeyr 11 St. 40 Min. Die Aufenthalte abgerechnet, resultiert für Herrn v. Lauffer eine Fahrtdauer von 7 St. 34 Min.

D. d. R.

Der Doppelgänger.

Erzählung von Alex Lommer.

(Mit Illustration.)

[I. Fortsetzung.]

Es mussten sonderbare Empfindungen sein, die in der Seele unseres Helden miteinander kämpften und von denen keine zu unbestrittener Herrschaft zu kommen schien, wie wäre es sonst zu erklären, dass Theo nicht das Rad bestieg und davon fuhr, sondern sinnend die Maschine zum Thor hinaus und immer weiter und weiter schob, bis ihn das Geklapper der „Felsenmühle“ daran erinnerte, dass er am Ziele war. Vielleicht würden seine Gedanken eine bestimmtere Richtung angenommen haben, wenn er bemerkt hätte, dass sich hinter ihm leise ein Fenster des Gutshauses öffnete und ein herziges Mädchengesicht den Träumer mit ihren Blicken begleitete bis Mann und Rad hinter der nächsten Biegung des Weges verschwanden. Noch immer kämpften gekränkter Stolz, verletzte Eitelkeit und Erbitterung über den ersten misslungenen Schachzug mit aufkeimender Liebe für das spröde und doch so fesselnde Mädchen, als sich Theo zur Ruhe begab. Erwartungsvoll schweiften anderen Tages seine Blicke umher, als er seine Frühmilch empfing, langsamer als sonst leerte er sein Glas, doch Lieschen blieb unsichtbar. Vater Engelmann stieg zu Pferde, um aufs Feld hinauszureiten, diese Gelegenheit benutzte Theo, sich als Begleiter anzubieten. Das Gespräch lenkte sich unwillkürlich auf den Radsport, gegen welchen Engelmann eine grosse Abneigung an den Tag legte. „Wie wäre es mit einem kleinen Wettlauf?“, begann Theo, nachdem seine überzeugenden Darlegungen keinen Glauben finden wollten, „vor uns liegt die schöne, ebene Strasse, lassen Sie mal Ihren Braunen ausgreifen!“ Engelmann lächelte verschmitzt, setzte sich im Sattel zurecht und sagte: „Gut, laufen wir, ich habe ohnehin am Bahnhofs für meine Tochter eine Bestellung auszurichten, bis Sie mir nachkommen, werde ich wohl in Ruhe eine Bouillon getrunken haben, en avant!“ —

Engelmann spornte seinen Braunen und gallopierte davon. Theo hielt sich eine kurze Zeit absichtlich hinter dem Pferde, bis die Strasse eine

sanfte Steigung machte und Engelmann in gemässigten Trab übergang. Jetzt war die Reihe an Theo. Mit ein paar Tritten war seine „Humber“ zur Seite des Reiters.

„Sie gestatten doch, Herr Engelmann,“ sagte Theo mit verbindlichem Lächeln, „dass ich die Bouillon einstweilen bestelle“, legte sich ein wenig vor und sauste vorüber. Auf's Neue gab Engelmann die Sporen, doch überwog die Rücksicht auf sein Tier und als von Theo nichts mehr zu sehen war, blieb er kopfschüttelnd in kurzem Trabe bis das Stationsgebäude vor seinen Blicken auftauchte. Lang und länger wurde sein Gesicht, als er in den Vorplatz des Bahnhofgebäudes einbiegend, Theo mit einer Tasse in der Hand auf sich zukommen sah. „Darf ich bitten Herr Engelmann? die Bouillon ist zwar ein wenig kalt geworden, aber daran sind Sie selbst schuld,“ sagte Theo mit so unverstellter Liebenswürdigkeit, dass der Alte schliesslich selbst lächeln musste.

„Hören Sie mal, junger Mann“, begann Engelmann, „dass Sie Künstler auf dem Rade sind, hätten Sie mir gleich sagen können, dann hätte ich meinen Braunen geschont.“

„Wie kommen Sie zu dieser Vermuthung?“ erwiderte Theo.

„Na, so etwas von Rennen habe ich noch gar nicht gesehen.“ —

„Ich fahre flott, Herr Engelmann weiter nichts, Künstler nennt man bei uns solche, die gymnastische Produktionen auf dem Rade machen.“ —

„Das werden Sie wahrscheinlich auch verstehen!“

„Nun man ist auf dem Rade zu Hause,“ erwiderte Theo in einem Anflug von Eitelkeit.

Nach kurzem Aufenthalte, während welchen Engelmann erzählte, dass seine Tochter morgen früh eine Freundin aus der Stadt zum Besuche erwarte, begaben sich die beiden „Reiter“ auf den Rückweg, Engelmann die an der Strasse belegenen Felder inspizierend und den Arbeitern Befehle ertheilend, Theo plaudernd und seine Freude über die gute Bewirthschaftung der Felder aussprechend.

Dass Engelmann einsilbig und wortkarg geworden war, fiel Theo nicht auf, im Gegentheil schätzte er den schweigsamen ganz in seinem Berufe aufgehenden Beamten und freute sich im Stillen der glücklichen Wahl, welche sein Vater getroffen.

Zur „Abendmilch“ sollte Theo's Sehnsucht wieder gestillt werden. Lieschen kam mit einem Eierkörbchen aus der Scheune und sah heute lieblicher und rosiger aus als sonst. Heute war sie es, die „guten Trunk“ wünschte, einer Magd das Körbchen übergab und in durchaus ungezwungener Weise Theo einlud, auf einer nahestehenden Bank Platz zu nehmen. Die Unterhaltung war bald in flottem Gange und wurde durch Theo's absichtliche Be-

mühung sich im vollen Glanze seines gesellschaftlichen Taktes zu zeigen, auf einen so geistreich-humoristischen Ton gestimmt, dass die grünangestrichene Gartenbank recht gut in einem Salon die Stelle eines Sophas hätte vertreten können. In immer steigendes Erstaunen geriet Theo über die ungewöhnliche Bildung der kleinen Oberverwaltertochter, aus deren kindlich offenen Worten Theo entnehmen musste, dass Vater Engelmann einst bessere Tage gesehen und seinen Liebling mit reichem Wissen ausgestattet hatte. In weite Ferne rückten seine abenteuerlustigen Pläne und vor seiner Seele stieg das Bild Lieschens in immer reinerer Form herauf. So und nicht anders hatte



„Sie gestatten doch, Herr Engelmann,“ sagte Theo mit verbindlichstem Lächeln,
„dass ich die Bouillon einstweilen bestelle.“

er sich sein künftiges Weib gedacht, hier auf väterlichem Boden sollte er es finden. War er mit der Absicht gekommen, sich im geeigneten Falle zu erkennen zu geben, so erblickte er jetzt einen bestrickenden Reiz aber auch zugleich ein Gebot der Vorsicht darin, in seinem Pseudonym zu verharren. Wie leicht konnte der zarte Keim der Gegenliebe unter dem Aufschlag seines Visirs ersterben, wie leicht der Wunsch, um seiner selbst willen geliebt zu werden, der Vernichtung anheim fallen.

Das Gespräch hatte sich schliesslich auf den bevorstehenden Besuch der Freundin Lieschens gelenkt und Theo's Bitte, per Rad mit zum Bahnhofe fahren zu dürfen, freudige Annahme gefunden,

als Engelmann den Hof betrat, die Stirn beim Anblick des Pärchens in Falten zog, Lieschen mit sichtlich erzwungener Ruhe befahl, ins Haus zu gehen. Theo's Feingefühl musste unschwer errathen, dass dem Alten die beginnenden Liebeständeleien unbequem waren, in irgend einer Weise schien er die Sympathieen Engelmanns verscherzt zu haben. Unseren Helden bekümmerten diese Wahrnehmungen umso weniger, als Lieschen heute seine im Laufe des Gespräches vorsichtig eingestreuten zarten Liebesandeutungen wenig schlagfertig zu parieren wusste, ja mehrmals in jenes reizvolle Stadium der Verlegenheit gerieth, welches in seiner urplötzlich in die Wange schiessenden Blutwelle mehr sagt, als hundert Worte auszudrücken vermögen.

Was kümmerte ihn das strenge Gesicht des Vaters, so lange die Sonne der beginnenden Zuneigung der Tochter sein Herz mehr und mehr erwärmte, sein Stern im Zenith der Hoffnung stand. So war es heute, wie ganz anders sollte es am anderen Tage sein!

Pünktlich stellte sich Theo am Morgen ein, um das Gefährt, welches Lieschen zur Bahn führen sollte, mit dem Rade zu begleiten. Lieschens Gruss war freundlich aber gemessen und während der Fahrt wollte es Theo nicht gelingen, das Gespräch auf das Gebiet der Vertraulichkeit zu lenken. Lieschen deutete ihm an, dass sie das Geräusch des Wagens hindere, seine Worte zu verstehen und erzwang dadurch, dass der grössere Theil des Weges schweigsam zurückgelegt wurde.

Mit hellem Jubel fielen sich die Freundinnen um den Hals, als der ankommende Zug die Erwartete brachte. Eine kurze Vorstellung folgte.

„Herr Theo, ein Kurgast der Felsenmühle.“ —
„Fräulein Elly Meissner.“ —

Gegenseitige Verbeugung.

Theo überflog eilends die Liste aller Schönen der Stadt, doch erinnerte er sich nicht, den dunklen Glutaugen dieser Elly Meissner jemals begegnet zu sein. Um so besser, denn dann brauchte der Schleier der Anonymität nicht gelüftet zu werden. Oder kannte sie ihn doch? Merkwürdig, dass sich ihre Blicke in der ersten Stunde der Begegnung so häufig trafen, sonderbar, dass ihr Auge mehrmals in sichtbarem Erstaunen auf ihm ruhten. „Wie, wenn sie Dich doch kennen sollte?“ Theo befand sich in jenem Zustande der Unsicherheit, dem wohl viele verfallen mögen, welche ihr dunkles Gefieder mit den weissen Flügeln der Taube schmücken und dann erleben müssen, dass ihnen eine boshafte Hand die falschen Federn ausrupft und die wahre Gestalt des „Raben“ dem Hohne der Welt preisgibt. Niemals war sich Theo unsicherer ja alberner vorgekommen als auf der Heimfahrt vom Bahnhofe.

An eine Unterhaltung mit den Damen war nicht zu denken, Elly hielt Lieschen umfasst, legte ihren Mund an das Ohr der Freundin und unter geheimnissvollem Geflüster, unterbrochen durch scheue Blicke auf den sportlichen Cavalier und mehrmaliges lautes Gekicher der von ihm zu allen Teufeln gewünschten Sirene, nahte der Gutshof.

Die Damen stiegen aus, Theo sprang ab, um beim Aussteigen behülflich zu sein.

Was war das? Lieschen verweigerte die entgegengehaltene Hand, ein feuchter Schimmer lag um ihr Auge, kaum dass sie ein kurzes, kaltes „ich danke“ herauspresste, dann nahm sie den Arm der Freundin, führte ihren Besuch den aus dem Hause tretenden Eltern entgegen und im nächsten Augenblicke schloss sich die Thür vor dem wie mit einer kalten Douche Begossenen.

Das war zu viel für den Stolz Theo's. „Bist Du es selbst, oder ist es der Sport, den man in Dir verdammt?“ So entrang es sich Theos Lippen und eine grenzenlose Erbitterung bemächtigte sich seiner. Unbewusst stiess er die Maschine mit solcher Kraft von sich gegen das Gemäuer der Einfahrt, dass die Kette sprang und eine Anzahl gebrochener Speichen ihren unheimlich singenden Ton vernehmen liessen. Vielleicht hätte er in steigender Wuth das schöne Rad in Stücke zertreten, wenn nicht der Kutscher den Vorgang beobachtet hätte und herbeigesprungen kam.

Theo zog seine Börse, drückte dem freundlich grinzenden Rosselenker ein Zweimarkstück in die Hand und sagte, sich beherrschend, in scheinbar freundlicher Weise: „Stellen Sie meine Maschine einstweilen in den Wagenschuppen, hier ist ja doch Niemand, der sie reparieren kann, morgen reise ich ab und werde sie abholen lassen.“

Während „Johann“ das arme Opfer des Vandalismus über den Hof trug, verliess Theo mit raschen Schritten den Gutshof.

(Fortsetzung folgt.)

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.

B.-Schriftführeramtsamt: Felix Burkhardt, Gustav Adolfstr. 27.

B.-Zahlmeisteramt: Arthur Serbe, Leipzig, Windmühlenstr. 44.

Satzungsgemäss werden alle vom 1. November d. J. Neueintretenden für das Jahr 1894 aufgenommen und zahlen lt. Beschluss des II. Bundestages M 3.— Einschreibegeld und M 5.— Bundesbeitrag, zusammen also M 8.—

Für das Jahr 1893 sind von diesen Mitgliedern keine Beiträge mehr zu entrichten, vielmehr erhalten solche sofort die 1894er rosa Mitgliedskarte. —

Erneuerungen der Bundes-Mitgliedschaft für 1894 werden vom 1. Novbr. ab von unserem Bundeszahlmeister Arthur Serbe, Leipzig Windmühlenstr. 44 entgegengenommen. Gegen Ent-

richtung des 94er Bundesbeitrags, lt. Beschluss des II. Bundestages M 5.—, erhalten die Mitglieder die neue **rosa** Mitgliedskarte.

Wir bitten die Erneuerungen baldigst bewirken zu wollen, damit die Arbeit sich etwas vertheilt.

Heil Sachsen!

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes.
 Alexander Duncker, Felix Burkhardt,
 Bundesvorsitzender. Bundesschriftführer.
 Arthur Serbe,
 Bundeszahlmeister.

Bundesgeschäftliches.

Der Bundesvorstand hat 12 passende Lieder in einem einfachen Heft zusammengestellt, um einem fühlbaren Bedürfniss nach einem Liederbuche wenigstens vorläufig abzuhefen. Wir empfehlen unseren Bezirken und Vereinen den Bezug dieses Liederheftes, dass durch unseren Bundesschriftführer zu einem sehr billigen Preis, von 50 Stück an bezogen werden kann.

Besonders geeignet für Festlichkeiten von Vereinen und Bezirken, wo diese Lieder hochwillkommen sein werden, denn Gesang öffnet die Herzen und verbindet die Geister! Auch in den Bezirks- und Vereinsversammlungen empfiehlt sich nach Schluss des geschäftlichen Theiles neben der Pflege deutschen Geistes der gemeinschaftliche Gesang unserer Lieder.

Mögen diese Lieder unserem Bunde neue Freunde zuführen! —

Anmeldekarten für Neuanmeldungen von Mitgliedern sind unentgeltlich und postfrei zu beziehen vom Bundesschriftführer.

Nächste Sitzung des Bundesvorstandes: Sonnabend, den 11. November, Abends 9 Uhr in der „Alte Burg“ Leipzig.

Wohnungsveränderungen sind im Interesse einer geregelten Listenführung und des ordnungsmässigen Versands der Bundeszeitung stets rechtzeitig unter Angabe der Mitgliedsnummer an den Bundesschriftführer anzuzeigen. Auch ist es nöthig, solche Veränderungen noch bei dem betr. Bezirksschriftführer in Anmeldung zu bringen.

Heil Sachsen!

Der Vorstand des S. R.-B.

Alexander Duncker, Felix Burkhardt,
 Vorsitzender. Schriftführer.

Tourenfahrwartsamt.

Hierdurch mache ich die geehrten Mitglieder darauf aufmerksam, dass der Wettbewerb um die meistgefahrenen Km., soweit dieselben seitens der betreffenden Bezirke ausgezeichnet werden sollen, mit dem 31. Oktober d. J. abgeschlossen hat.

Sämmtliche Fahrtenbestätigungsbücher, die zur Auszeichnung gelangen sollen, sind bis spätestens 20. November d. J. bei mir zur Prüfung einzureichen.

Es müssen in der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober d. J. mindestens 3000 km auf dem Zweirade, oder mindestens 2500 km auf dem Dreirade zurückgelegt

und vorschriftsmässig bestätigt worden sein. Die drei besten Leistungen aus jedem Bezirk werden ausgezeichnet und zwar mit den Bezirksehrenzeichen, I. II. III. Preis. Diese Ehrenzeichen stiftet der Bund. —

Die vorschriftsmässigen Bestätigungen für solche meistgefahrte Kilometer, welche vom Bunde mit Bundesehrenzeichen zur Auszeichnung gelangen sollen (mindestens 7500 km auf Zweirad oder mindestens 5000 km auf Dreirad, gefahren in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Nov. d. J.), sowie die Belege für die in derselben Zeit mit dem Rade ausgeführten Weitreisen (Wettfahr-Best. Seite 33) sind bis spätestens 10. December d. J. bei mir zur Prüfung einzureichen.

Heil Sachsen!

Der Bundes-Tourenfahrwart.
 Franz Burkhardt.

Lfnde. Neuaufgenommene Mitglieder.

1456—1460.

Bezirk Leipzig:

1456. Adolf Weissflog, Kaufmann, Leipzig.

Bezirk Meissen.

1457. Julius Dittert, Gasthausbesitzer, Riemsdorf.

1458. Emil Gast, Hotelbesitzer, Wilsdruff.

1459. Otto Hartmann, Gasthofsbesitzer, Cölln-Meissen.

Bezirk Zwickau.

1460. Gustav Hannemann, Fabrikant, Zwickau.

Zu streichen:

Richard Strehle, Grossenhain.

Hermann Sommer, Radeburg.

Karl Bohne, Zwickau.

Heinrich Ehrler, Pölbitz.

Veränderungen:

Zugezogen zum Bezirk Leipzig:

von Gotha:

Kurt Meinhardt, Uhrmacher, Weststr. 52 II.

Bezirk Dresden:

von Mittweida:

Paul Zestermann, Kaufmann, Sachsenplatz 4.

Verzogen von Dresden:

Paul Höfer, Kaufmann, nach Nordhausen.

Neue

Bundes-Hotels, -Gasthöfe, -Gastwirthschaften

des

Sächsischen Radfahrer-Bundes

Riemsdorf b. Meissen: Gasthaus, J. Dittert.

Wilsdruff: Hotel gold. Löwe, E. Gast, Markt.

Cölln-Meissen: Gasthof, O. Hartmann, Dresdnerstr. 10.

Zu streichen:

Pölbitz b. Zwickau: Gasthof, H. Ehrler.

Berichtigung

Waldenburg-Altstadt: Gastwirthschaft Louis Biehler, (nicht Richter)

Veranstaltungen der Bundes-Bezirke, Bundes-Vereine,
und befreundeten Vereine.

Chemnitz	Jeden Dienstag	Vereins- versammlung	B.-Hotel Stadt Nürnberg	Ortsverein Chemnitz
Leipzig	Jeden Mittwoch	do.	B.-Gastwirthschaft Hiemanns Bierhaus	Radfahrer-Verein Wanderer
„	Jeden Mittwoch	do.	B.-Gastwirthschaft Deutsche Trinkstube	Radfahrer-Club Schwalbe
Riesa	Jeden Mittwoch nach Erscheinen der B.-Zeitung	do.	B.-Gastwirthschaft Bergkeller	Radfahrer-Verein Adler
Plagwitz-Lindenau	Jeden Mittwoch, Abends 8 Uhr	Reigenfahren	Gasthof Plagwitz	Ortsverein Plagwitz-Lindenau
	Jeden 1. Mittwoch im Monat	Monatsver- sammlung nach dem Reigenfahren		
Dresden	Dienstag, 7. Novbr. Abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr	Bezirks- versammlung	B.-Gastwirthschaft Zscheuye	Bezirk Dresden
Meissen	Dienstag, 7. Novbr. Abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr	do.	B.-Hotel zur Sonne	Bezirk Meissen
Chemnitz	Dienstag, 7. Novbr. Abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr	Monats- Versammlung	B.-Hotel Stadt Nürnberg	Ortsverein Chemnitz
Leipzig	Mittwoch, 29. Nov.	Stiftungsfest	Krystall-Palast	Bezirk Leipzig

Bezirk Leipzig.

27. Bezirksversammlung am 19. October 1893.

Gegen 9 $\frac{1}{2}$ Uhr eröffnete der Vorsitzende M. Möller mit einigen Begrüßungsworten die ziemlich zahlreich besuchte Versammlung.

Zunächst machte Herr Möller die Mittheilung, dass der bisherige Schriftführer Herr Oscar Scherff wegen geschäftlicher Behinderung sein Amt niedergelegt habe und dass sich deshalb eine Neuwahl nöthig mache. Es kamen verschiedene Vorschläge und wurde Herr Hugo Falkenstein mit grosser Mehrheit, mittelst Stimmzettel zum Bezirksschriftführer gewählt. Darauf erstattete der erste Fahrwart, Herr Hildebrandt, einen Bericht über das 25 km-Fahren am 8. October. Es hatten sich 14 Herren gemeldet und wurden folgende Zeiten gefahren:

1. W. Lützelberger — : 55 : 20
2. O. Trodler — : 58 : —
3. H. Barth — : 58 : 10
4. O. Reinhardt — : 58 : 20
5. G. Schaaf — : 58 : 35
6. O. Scherff 1 : — : 20
7. J. Loeser 1 : 3 : —

Herr Möller nahm hierauf die Vertheilung der werthvollen Preise vor und machte noch die Mittheilung, dass ihm vom Comité der Distanzfahrt Wien-Berlin ein wunderbar ausgeführtes Ehrendiplom verliehen worden sei und betrachte er dies als nicht seiner Person sondern dem S. R. B. dargebracht. Ferner machte er noch auf das am 29. November a. c. stattfindende II. Stiftungsfest aufmerksam und theilte mit, dass der Bezirk beschlossen habe zur Deckung der zu diesem Feste sich nothwendig machenden beträchtlichen Kosten am 30. October einen Theaterabend mit Tänzchen in der „Thalia“ zu veranstalten und ladet er zumal in Anbetracht des guten Zweckes zu einer recht zahlreichen Betheiligung an diesem Abend ein. Herr Horst Wolff nimmt ebenfalls in dieser Angelegenheit das Wort und betont, dass durch ein recht zahlreiches Erscheinen am besten die

riesigen Opfer und Mühen des Herrn Möller und der andern Darsteller belohnt würde. Auch wird nochmals gerade zu Beginn der Winterfestlichkeiten auf die Vortheile für Bezirksmitglieder bei dem Eintritt zu diesen Veranstaltungen aufmerksam gemacht (Bezirksbeitrag M. 2.—). Auf Veranlassung des Herrn Vorsitzenden giebt der Fahrwart Herr Hildebrandt die in Aussicht genommenen Ausfahrten bekannt und werden verschiedene Vorschläge gemacht.

Betreffs der Abhaltung der Bezirksversammlungen stellt Herr Bergmann den Antrag, für jede erste Bezirksversammlung im Monat ein ständiges Local zu bestimmen und die zweite in Form von Wanderversammlungen abzuhalten. Herr Hildebrandt stellt den Antrag, die Sache bis zur nächsten Versammlung zu vertagen und wird ein Ausschuss gewählt, welcher geeignete Locale vorzuschlagen hat. Herr Bergmann zieht hierauf seinen Antrag zurück. Nächste Bezirksversammlung Donnerstag, den 2. Novbr., Abends 9 Uhr in der Bundesgastwirthschaft Keymer, Nicolaistrasse 6.

Alle für das Bezirksschriftführeramt bestimmten Sendungen bittet man an den Bezirksschriftführer Hugo Falkenstein jr., Dresdener Bahnhof, gelangen zu lassen.

Mit Sachsen Heil!

Der Bezirksvorstand.
Hugo Falkenstein,
Bezirksschriftführer.

Am Montag, den 30. Oct. Abends 8 Uhr, veranstaltete der Bezirk zum Besten seines am 29. Nov. stattfindenden Stiftungsfestes eine **dramatische Abendunterhaltung** im Theatersaale der „Thalia“, Elsterstr. 42. Zur Aufführung gelangte der bekannte Schwank in 4 Acten „Der Raub der Sabinerinnen“ von Gebr. v. Schönthan.

Der Saal war zur festgesetzten Stunde voll besetzt und zählte gegen 350 Mitglieder mit ihren Familien und zahlreichen Gästen. Die Aufführung ging fast über

den Rahmen des Dilletantismus hinaus und legte Zeugnis ab von hoher künstlerischer Befähigung der nur aus Bezirksmitgliedern bestehenden Darsteller. Die Damen Serbe, Wilhelm, Wolff und Frohn, sowie die Herren Möller, Schäfer, Kiuse, Mundt, Möller jr. und Wolff leisteten in Bezug auf Abrundung des Spiels ganz Hervorragendes, insbesondere wurde die durch Herrn Bezirksvertreter Möller creirte Rolle des Theaterdirectors Striese mit unübertrefflicher Komik vorgeführt. Der Beifall, selbst bei offener Scene, steigerte sich von Act zu Act und erdröhnte der Saal von fortwährenden Lachsalven. Dass die verdienstvollen Darsteller mit Beifall überschüttet wurden, war selbstverständlich und wohlverdient. An die Aufführung schloss sich ein Tänzchen, welches um 2 Uhr nur allzufrüh endigte. Wiederum hat der Bezirk Leipzig bewiesen, wie er es versteht, seinen Mitgliedern heitere, unvergessliche Stunden des Genusses zu bereiten, Allen wird der unvergleichlich schöne Abend in der Erinnerung bleiben. Auch das finanzielle Ergebniss wird aller Voraussicht nach ein günstiges sein und zur würdigen Ausstattung des kommenden Stiftungsfestes beitragen.

Unserer lieben dramatischen „Truppe“ ein herzliches dankbares „Sachsen-Heil“!

Der Bezirksschriftführer
Hugo Falkenstein.

Bezirk Chemnitz.

Ortsverein Chemnitz

Dienstag, den 7. November, Abends 1/2 9 Uhr Monatsversammlung im Bundeshotel „Stadt Nürnberg“.
Tagesordnung: 1. Abrechnung über die letzte Festlichkeit; 2. Aussprache über ein in diesem Winter zu veranstaltendes grosses öffentliches Saalfest; 3. Pflege des Sports im Winter durch Saalfahren; 4. Vereinsangelegenheiten. Die Wichtigkeit der Tagesordnung verpflichtet zu recht zahlreicher Betheiligung.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass die **zwanglosen Zusammenkünfte**, die sich im Vorjahre so guten Zuspruchs erfreuten, begonnen haben, bei denen wie früher, an jedem versammlungsfreien Dienstag der hintere Tisch des Gastzimmers von „Stadt Nürnberg“ reservirt ist.

Mit Sachsen Heil!

Emil Schmidt,
Ortsvertreter.

Vereins-Abzeichen.

Radfahrer-Club Eibenstock.



Patent-Liste.

Patent-Anmeldungen.

H. 13445. Luftgummireifen mit kammartig ineinandergreifenden Ansätzen auf Mantel und Luftschlauch. — Georg Hensinger in München. 18. Mai 1893.

K. 10849. Ein verstellbarer Sattel. — Carl Käding und Otto Knauf in Magdeburg. 12. Juni 1893.

S. 7366. Ein sich selbst horizontal einstellender Sattel für Fahrräder. — George Simmonite in Hull, West's House, Sculcoates Station, Grafschaft York; Vertreter: Dr. R. Worms in Berlin N., Oranienburgerstrasse 23. 16. Juni 1893.

P. 6402. Als Fahrradständer benutzbare Luftpumpe für Luftreifen von Fahrrädern. — Pneumatic Tyre Development Company Limited in London, of 72 Chancery Lane; Vertreter: Hugo Pataky und Wilhelm Pataky in Berlin N.W., Louisenstrasse 25. 31. Juli 1893.

S. 6898. Foder für Fahrradsättel. — Cyrus Wellington Saladee in Cleveland, 63 Franklin Street, Grafschaft Cuyahoga, Staat Ohio, W. St. A.; Vertreter: Arthur Baermann in Berlin N.W., Louisenstrasse 43/44. 15. Oktober 1892.

Sch. 8924. Elastischer, hohler Radreifen mit eingelegten starren Reifen für Fahrräder. — Max Schwertführer in München, Frauenplatz 6. 10. Juni 1893.

Patent-Ertheilungen.

Nr. 71773. Luft-Radreifen für Fahrräder und andere Fahrzeuge. — J. W. Smallman in London; Vertreter: C. Pieper und W. Springmann in Berlin N.W., Hindersinstrasse 3. Vom 10. December 1892 ab. — S. 7011.

Nr. 71779. Mantel zur Befestigung von Luftreifen für Fahrräder und dergl. — J. S. Smith in London; Vertreter: C. Fehlert und C. Loubier in Berlin N.W., Dorotheenstr. 32. Vom 20. Januar 1893 ab. — S. 7071.

Nr. 71892. Ein federndes Rad für Fahrräder und dergleichen. — L. Jassoy in Hanau, Langstr. 48. Vom 28. Februar 1893 ab. — J. 3015.

Nr. 71949. Eine Vorrichtung zum Kuppeln eines zur Aenderung der Geschwindigkeit von Fahrrädern dienenden Umlaufgetriebes mit dem Kettenrad oder dem Fahrradgestell. — J. Clough in Manningham, Grafschaft York, England, und R. Illingworth in Coventry, Grafschaft Warwick, England; Vertreter: F. C. Glaser, Kgl. Geh. Kommissionsrath-Rath, und L. Glaser, Reg.-Baumeister, in Berlin SW., Lindenstrasse 80. Vom 3. Juli 1892 ab. — C. 4191.

Nr. 72169. Ein Gestell für Zwei- oder Dreiräder. — W. Semet in Brüssel; Vertreter: C. Pieper und H. Springmann in Berlin N.W., Hindersinstrasse 3. Vom 15. Oktober 1892 ab. — S. 6895.

Nr. 72246. Schutzmantel zu Luftreifen für tiefe (concave) Radkränze. — W. Bowden und R. J. Urquhart in Manchester, England; Vertreter: G. Brandt in Berlin S.W., Kochstrasse 4. Vom 26. März 1893 ab. — B. 14522.

Nr. 72275. Mantel zur Befestigung und zum Schutze federnder Radreifen. — M. Sternberg in Krefeld. Vom 16. März 1893 ab. — St. 3532.

72276. Verstellbare Lenkstange mit hindurchgeführten, in der Länge verstellbarem Bremsgestänge für Fahrräder. — H. Trépreau in Angers; Vertreter: G. Stargardt in Berlin N., Chausseestrasse 5. Vom 21. März 1893 ab. — T. 3717.

Nr. 72082. Aus einer schräg gestellten Schraubenfeder bestehender Radreifen (Zusatz zum Patente Nr. 70257). — F. von Krempelhuber und J. Ritter von Schmaedel in München. Vom 11. April 1893 ab. — K. 10636.

Nr. 72087. Mit der Bremse verbundene Reinigungsbürste für Radreifen von Fahrrädern. — Nähmaschinenfabrik und Eisengiesserei vormals Seidel & Naumann in Dresden. Vom 23. April 1893 ab. — N. 2884.

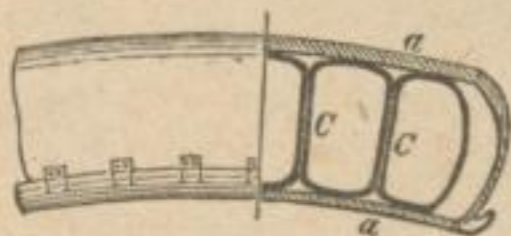
Patent-Löschungen.

- Nr. 54858. Bremsvorrichtung für Fahrräder.
- Nr. 59826. Bremsvorrichtung für Fahrräder. (Zusatz zum Patente Nr. 54858.)
- Nr. 65343. Sicherheitsgurte für Fahrräder mit Gummireifen zur Verhütung des Gleitens auf schlüpfrigem Boden.
- Nr. 67966. Aus zwei übereinander liegenden, den gewölbten Radkranz umgebenden Kautschuk-Umkleidungen bestehender Radreifen für Fahrräder jeder Art.
- Nr. 68892. Vorrichtung zur Verkürzung oder Verlängerung des Nackens an hohen Zweirädern zur Verhütung von Kopfstürzen und zum Erleichtern des Bergfahrens.
- Nr. 61132. Mitnehmervorrichtung für Fahrräder, Wellen und dergleichen.
- Nr. 64793. Kugellager für das Antriebsrad eines rückkehrenden Räderwerks bei Fahrrädern.
- Nr. 59866. Ueberzug für hohle Gummi-Radreifen, durch welchen das Seitwärtsgleiten des Rades verhindert wird.
- Nr. 62711. Sicherung für Stützvorrichtungen an Fahrrädern.
- Nr. 67375. Vorrichtung zum Ein- und Ausrücken der Kettenräder bei Fahrrad-Antriebsvorrichtungen mit veränderlichem Uebersetzungsverhältniss.
- Nr. 68420. Antriebsvorrichtung für Fahrräder mit gleichzeitig als Treibrad dienenden Steuerrad.

Patent-Beschreibungen.

Aus einzelnen Pressluft enthaltenden Gliedern bestehender elastischer Radreifen. Thomas Pickin in Manchester, England. — Nr. 70263 vom 30. September 1892.

In dem hohlen Reiten *a* werden Gummibälle *C*, die mit Pressluft gefüllt sind, unter Druck aneinander



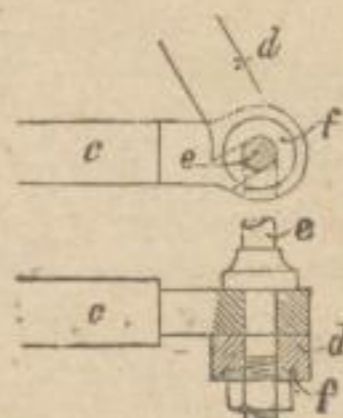
gereiht, so dass bei Verletzung eines oder mehrerer Bälle die benachbarten sich ausdehnen und den Reifen wieder ausfüllen.

Ein Eisenbahnfahrrad. Marcus Klein in Budapest. Nr. 70355 vom 25. October 1892.

Dieses Fahrrad wird aus zwei grossen, durch Tretkurbeln angetriebenen Treibrädern zusammengesetzt, welche durch Streben parallel zu einander gehalten werden. Vor und hinter jedem Treibrad befindet sich je ein Laufrad mit Spurtkranz. Die Sitze für die arbeitenden Personen können beim Wechsel der Fahr- richtung abgenommen und auf der anderen Seite befestigt werden.

Eine Vorrichtung zum Abnehmen des Hinterrades und der Antriebskette von Fahrrädern. Ernst Siegenthaler in Bern, Schweiz. — Nr. 70367 vom 11. October 1892.

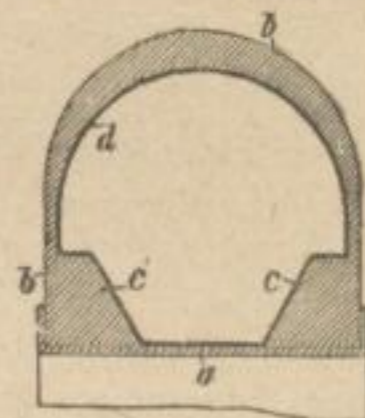
Das Abnehmen der Kette soll ohne Oeffnen derselben geschehen können. Die die Hinterachse *e* tragenden Stangen *c d* sind mit nach einer Seite offenen Köpfen zur Aufnahme der Achse versehen. Das Herausfallen der Achse wird durch Ringe *f* vermieden, die in



entsprechenden Vertiefungen der Gabelköpfe durch Schrauben festgehalten werden, nach Lösen der letzteren jedoch von der Hinterachse abgehoben werden können.

Ein das Weiterfahren mit beschädigtem Luftschlauch gestattender Mantel für Pressluftreifen an Fahrrädern. Adolph Isidor Rath in Birmingham, England und Francis Pegler in Nottingham, England. — No. 70446 vom 22. December 1893.

Der den Luftschlauch *d* umgebende Luftreifen *b* erhält an den Kanten Blöcke *c*, welche beim Aufblasen des Luftschlauches fest in den **U**-förmigen Radkranz *a*



eingedrückt werden. Bei Beschädigung des Luftreifens bilden die zusammengefallenen Theile *b d* des Reifens mit den Blöcken zusammen einen Kissenbezug, auf dem weitergefahren werden kann.

Aus der Industrie.

Eine Bundes-Cigarre.

In gleicher Weise, wie das Bedürfniss der Cigarettenraucher unseres Bundes durch die Anfertigung und den Verkauf der Cigarette „Sachsen Heil“ befriedigt wird, in gleicher Weise ist auch dafür Sorge getragen worden, dass die Raucher von Cigarren eine „Bundes-Cigarre“ erhalten können.

Glücklicherweise herrscht unter den geschäftstreibenden Mitgliedern des Bundes kein sogenanntes Ausbeutungs-System, ja es darf rühmlich anerkannt werden, dass bei allen Unternehmungen Einzelner bisher das Bestreben gewaltet hat, mit ihren Erzeugnissen Ehre einzulegen und für den verhältnissmässig billigsten Preis von dem Guten das Beste zu liefern.

Mit einem solch preiswerthen und guten Erzeugniss haben wir es durch die von der Firma Fritz Bremer in Dresden in den Handel gebrachten „Bundes-Cigarre“ zu thun.

Die Prüfung durch Sachverständige hat ergeben, dass die beiden von Fritz Bremer offerirten Marken

A) per Mille M. 45.— $\frac{1}{10}$ Kiste M. 4.50

B) " " M. 55.— $\frac{1}{10}$ " M. 5.50

die besten ausländischen Tabake enthalten, von schönem Aroma, vorzüglichem Geschmack und gefälliger Form sind. Beide Marken werden in hellen und dunklen Farben geliefert.

Die Ausstattung der Kistchen ist eine äusserst gefällige. In verschiedenen farbigen Abbildungen sind Bundeszeichen, Banner und Bannersprüche in geschmackvollster Ausführung angewendet worden, insbesondere ist es die innere Deckelklappe, welche in ihren künstlerischen Typen und Emblemen das Auge jedes Sachsenbündlers erfreuen wird.

Wir wünschen unserer neuen Bundescigarre, die sich auch vorzüglich zu Weihnachtsgeschenken eignet, die allgemeinste Einführung.

Weltrunde.

X Ueber die Verwendung der Radfahrer im Dienste der Armee, speziell über die Erfahrungen, die in dieser Beziehung bei den diesjährigen Mannövern gemacht sind, liegen Mittheilungen vor, denen zu Folge sich der Radfahrerdienst nach dem Urtheil der Höchstkommmandirenden ausserordentlich bewährt hat, wenn auch im Einzelnen die bisherigen Einrichtungen noch nach mancherlei Beziehungen hin reformbedürftig erschienen sind. Vor Allem hat die Fussbekleidung viel zu wünschen übrig gelassen; die zehn Radfahrer beispielsweise, welche unter Kommando des Lieutenants Freiherrn von Puttkamer vom 73. Regiment an den Uebungen des 10. Armeekorps Theil nahmen, waren mit schweren langen Stiefeln ausgerüstet. Auch sonst hätte im Interesse grösserer Leichtigkeit Manches von der Ausrüstung, der angeschnallte Drillichanzug, der Tornisterbeutel, das Tragegerüst u. s. w. fortfallen können. Als ungenügend hat sich auch die für die Benutzung der Räder gewährte Summe von 25 Mk. herausgestellt; dies ist auch höheren Orts bereits anerkannt, in Folge dessen eine entsprechende Erhöhung des Betrages schon eingetreten ist.

Aus München. — Schwerer Unfall. So mannigfache Genüsse das Velocipedfahren auch bietet und so gesund dasselbe auch ist, so kann es doch für solche Fahrer, welche die nöthige Vorsicht ausser Acht lassen, unter Umständen recht verhängnissvoll werden. Haupt-sächlich ist es das unsinnige Schnellfahren von steilen Bergen herab, welches schon manches Opfer gefordert hat. So hat beispielsweise der Wolfrathshäuser Berg, d. h. das tollkühne Befahren desselben, unseres Wissens bereits drei Menschenleben gekostet, und kürzlich ist neuerdings ein Radfahrer durch eine derartige Bergtour schwer zu Schaden gekommen. Es ist dies der k. Oberregisseur an der Münchener Hofbühne, Herr J. Savits, eine in den weitesten Kreisen verehrte und beliebte Persönlichkeit. Herrn Savits ist das Unglück beim Befahren des sogenannten Brucker Berges (bei Fürstfeldbruck) zugestossen, indem die Bremse versagte, so dass das Rad mit dem Fahrer durchging. Schliesslich wurde Herr Savits von der Maschine geschleudert, wobei er so unglücklich auffiel, dass er einen doppelten Rippenbruch erlitt und schwer verletzt vom Platze getragen werden musste. Der Verunglückte, der heftige Schmerzen zu erleiden hat, befindet sich z. Z. in guter Pflege im Gasthause „zur Post“ (Bruck), woselbst er verbleiben muss, bis er — was leider vorerst noch nicht der Fall — transportfähig geworden ist. Der Brucker Berg dürfte allen hiesigen Radfahrern bekannt sein, und schon mancher wird denselben in raschem Tempo befahren haben, ohne dass ihm hierbei etwas passierte.

Wie aber der Herr Savits zugestossene Unfall beweist, läuft die Sache nicht immer so glücklich ab, und ist daher unter allen Umständen zur äussersten Vorsicht zu rathen. Ein zuviel (an Vorsicht) ist hier immer besser, als ein zu Wenig. Wird dieser Rath von den Velocipedisten befolgt, so ist bei dem Befahren von Höhen wie der Brucker Berg, ein Unglücksfall nahezu ausgeschlossen. — Das Herr Savits widerfahrne Unglück hat allseitig die wärmste Theilnahme hervorge-rufen, und dies um so mehr, als sich der Verunglückte (wie wir bereits Eingangs erwähnten) ob seiner lebens-würdigen Charaktereigenschaften in allen Kreisen, mit denen er in Berührung tritt, der lebhaftesten Sympathien erfreut. Hoffen wir, dass Herr Savits nicht allzu-lange auf dem Schmerzenslager auszuharren hat; hoffen wir, dass aus dem Unfall kein bleibender Nachtheil für die Gesundheit des Verunglückten erwächst, und dass Herr Savits recht bald wieder in der Lage ist, seine so erspriessliche Thätigkeit an der k. Hofbühne aufzu-nehmen. Wie neuere Nachrichten besagen, ist in dem Befinden des Regisseurs Savits Dank der rastlosen Be-mühungen des Herrn Dr. Spiess in Bruck und der hingebenden Pflege durch die rasch herbeigeeilte Gattin, bereits eine merkliche Besserung eingetreten. Es be-steht die begründete Hoffnung, da keine innere Ver-letzung vorliegt, auf baldige Herstellung. Die ganze Bevölkerung Brucks nimmt an dem Unfall die innigste Theilnahme.

Bei der am 1. October abgehaltenen Dauerfahrt Mainz—Cleve, genau 300 km, wurde Sieger Georg Sorge-Cöln in 12:30:14, Zweiter wurde Peter Krämer-Düsseldorf in 13:24:22, Dritter Carl Tilgenkamp-Viersen in 13:54:50, Vierter Richard Stollenwerk-Cöln, Fünfter W. Schweinsmann-Barmen, Sechster Otto Preuss-Herzogenrath. Insgesamt legten 9 von 16 Gestarteten die Strecke zurück.

Zur Vermehrung der Einnahmen werden jetzt in Bamberg die Vorschläge einer Besteuerung der Fahr-räder und einer Weinsteuern öffentlich behandelt. In Frankreich sei ein Gesetzentwurf für Besteuerung der Fahrräder gemacht worden. Ortsstatute nach dieser Richtung würden wohl auch der bayerischen Gesetz-gebung nicht widersprechen. Wenn jeder Droschken-kutscher und jeder Fuhrmann für seinen „Haider“ einen Pflasterzoll geben müsse, so sei es keine Härte, wenn jeder Fahrradler auch seinen Obolus dem Ge-meindesäckel abliefere. Der Eine fährt zum Sport, der Andere in Geschäften. Der Sportsmann könne schon etwas leisten und der geschäftliche Fahrradler würde sich auch beruhigen.

Nürnberg, 9. October. Eine hiesige Fahrradfabrik lässt jetzt durch die Strassen Versuchsfahrten mit einem Benzin-Dreirade machen. Die Versuche sind bis jetzt sehr gut ausgefallen.

Zeitz. Das von dem Ersten Radfahrer-Club und dem Radfahrer-Verein „Falke“ am 24. Sept. veran-staltete 92 km-Strassen-Rennen, welches, in Stössen be-ginnend, nach Zeitz und Connwitz bei Leipzig und wieder zurück bis Zangenberg führte, nahm den besten Verlauf und wurden von den Siegern, in Anbetracht des sturmartigen Windes, mit welchem dieselben von Connwitz bis Zangenberg zu kämpfen hatten, gute Zeiten erzielt: 1. Baumgärtel in 3 Std. 31 Min. 32 Sec.; 2. Wünsch in 3 Std. 35 Min. 34 Sec.; 3. Schimpf in 3 Std. 40 Min. 49 Sec.; 4. Handtke in 3 Std. 46 Min. 27 Sec. An dem Rennen nahmen im Ganzen 14 Herren theil.

Neuer 12 Stunden-Weltrecord! Im Velodrome Buffalo in Paris fand am Sonntag, den 24. September das von der Zeitung „La Bicyclette“ veranstaltete 12 Stundenrennen statt. Es nahm um 10 $\frac{1}{4}$ Uhr seinen Anfang; von den 15 besten Fahrern erschienen nur 6 am Start: Stephane, Allard, Lumsden, Sorin, Huzelstein und G. Arlaud; anstatt der neun ausgebliebenen Dubois, Bazé, Lesna, Nicodemi, Sieger vom vorigen

Jahre, Revierre, Corre, Cottreau, Meyer und Stella wurden von den ferner angemeldeten 15 Fahrern alle eingesetzt, die dazu bereit waren; es sind dies folgende sechs: Swiftness, Leneuf, Lewis, Bealu, Pachot und Delancey-Dodds. Die zwölköpfige Gruppe setzte sich, geführt von dem Tandempaare Ducom-Willaume, in Bewegung und liess nach wenigen Stunden Bealu, einen guten Strassenfahrer, der jedoch nicht genug Schnelligkeit besitzt, zurück. Nach der ersten Stunde waren Stephane, Sorin, Lumsden mit 35 km 268 m an der Spitze; Allard hatte durch Sturz eine halbe Runde verloren, so dass er um eine ganze Runde zurück war. Beim 41. km platzte der Pneumatic Stephanes, worauf Allard eiligst davonstürmte, um seine Runde einzuholen, was ihm gegen Stephane auch gelang; Lumsden, der sich von seinem Sturze am letzten Sonntage noch nicht erholt hatte, gab das Rennen auf. In zwei Stunden hatten Allard und Sorin 70 km 44 m zurückgelegt, in drei Stunden, nachdem sie Stephane noch eine Runde abgerungen hatten, 99 km 801 m. Während der vierten Stunde gewann Stephane mit Mühe eine halbe Runde zurück, dann platzte zum zweiten Male der Pneumatic seines Rades, worauf er die Bahn verliess. In vier Stunden legten Allard und Sorin 134 km 270 m zurück, nachdem Allard kurz darauf die Maschine gewechselt hatte, setzte er wieder zu einem prachtvollen Spurte ein und hatte in Kurzem Sorin um 1000 m geschlagen. Um drei Uhr stieg er ab um etwas Nahrung zu sich zu nehmen; trotz des wiederholten Aufenthaltes hatte er nach 5 Stunden 166 km 714 m hinter sich. Bis dahin hatte Allard demnach mit einer Durchschnitts-schnelligkeit von $33\frac{1}{3}$ km per Stunde gefahren; als Zweiter folgte ihm in immer grösserer Entfernung Sorin, etwa 15 Runden hinter diesem kam Pachot; Huzelstein, Swiftness und Lewis hatten aufgegeben. Nach sechs Stunden war Allard mit 197 km 488 m nur noch um 76 m hinter der Zeit Shorlands zurück, nach 7 Stunden hat er 228 km 408 m zurückgelegt, nach 8 Stunden mit einem Vorsprung von fast 3 km gegen die Shorlandsche Zeit 258 km 869 m. Zu 300 km brauchte Allard 9:18:22, zu 200 Meilen 10:2:27, damit den Record Shorlands von 10:8:54 $\frac{1}{5}$ um 6 $\frac{1}{2}$ Minuten schlagend. In 10 Stunden hatte Allard 320 km 419 m gefahren, in elf Stunden 350 km 120 m, während Shorland am Ende dieser Stunde nur 344 km gemacht hatte. In 11:51:22 ist der 12 Stundenrecord Shorlands erreicht, ein Pistolenschuss ertönt, die Musik stimmt die Marseillaise an. Allard spurtet in jeder Runde und geht nach 12 Stunden mit vor Freude strahlendem Gesichte durchs Ziel; von allen Seiten laufen die Zuschauer herbei, um den Sieger zu sehen, den einige Freunde auf die Schulter heben: ein prachtvoller Blumenstrauss wird demselben überreicht. — 1) Allard 381 km 211 m Weltrecord, 2) Sorin 350 km 333 m, 3) Pachot 339 km 311 m, 4) Dodds 335 km 645 m. Bealu hatte aufgegeben. Der 12 Stundenrecord war seit dem Cuca-Cocoa-Cuprennen im Juli dieses Jahres mit 376 km 381 m im Besitze Shorlands; bis dahin hatte denselben Jules Dubois mit 370 km 608 m besessen; derselbe hatte auch bis heute den Record von 300 km mit 9:4:32 innegehabt.

Der bekannte französische Dauer-Fahrer Charles Terront hat eine Dauerfahrt von St. Petersburg nach Paris ausgeführt. Er startete am Mittwoch den 27. Sept. früh 9 Uhr in St. Petersburg bei der Triumphecke der Moskauer Stadtporte. Begleitet wurde derselbe von seinen Schrittmachern Echard und Meyer. Bei der Abfahrt war schlechtes Wetter, dazu die schlechten russischen Strassen völlig aufgeweicht. Die Fahrt ging über Warschau, Kutno, Posen, Berlin, Magdeburg, Hannover, Cöln, Lüttich, Namur, Givet, Beauvais, Pontoise, Paris — Buffalo-Rennbahn, woselbst Terront am 11. October 4 Uhr 31 Min. Nachmittags eintraf. Er brauchte mithin 14 Tage 7 Std. 31 Min. um diese 2836 km lange Strecke zurückzulegen.

Bern. Der Bundesrath hat als Minimum der Körperlänge für die Radfahrer-Rekruten 152 cm, als Minimum der Sehschärfe $\frac{1}{2}$ festgesetzt. Besondere Anforderungen sind Uebung im Radfahren und Marschfähigkeit. Die Bekleidung und Ausrüstung der Radfahrer übernimmt der Bund.

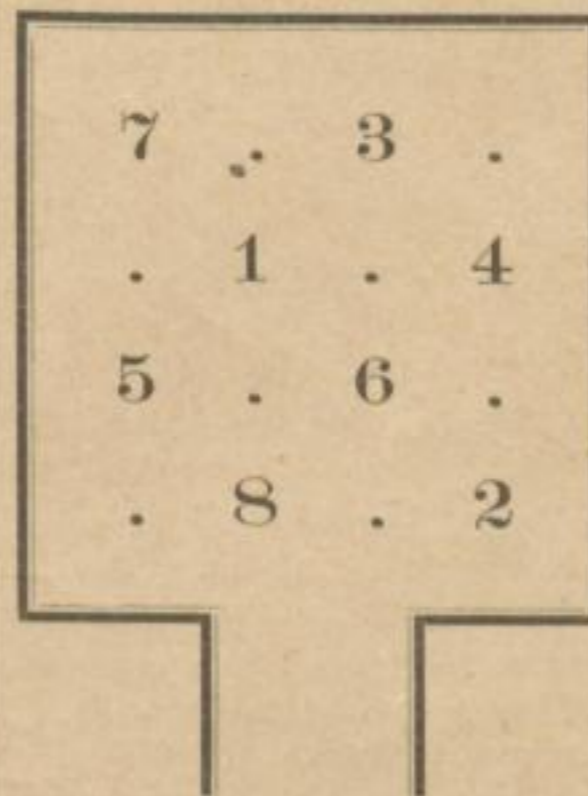
In Jontersburg hat sich eine „Gesellschaft für Velocipedfahrt“ aufgethan; Präses derselben ist der Grossfürst Ssergei Alexandrowitsch, Vicepräses Rittmeister Fürst Gagorin; Personen weiblichen Geschlechts dürfen Mitglieder der Gesellschaft werden, jedoch nicht an den Generalversammlungen theilnehmen.

Von Kopenhagen nach Paris und zurück auf dem Zweirad. Aus Kopenhagen schreibt man uns vom 5. October: Gestern kehrten zwei Herren, die von Kopenhagen nach Paris mittelst Bicycle gereist waren, hierher zurück. Sie hatten Kopenhagen am 8. Sept. verlassen und haben zur Hinreise und zur Rückreise je neun Tage gebraucht. Sieben-Tage hielten sie sich in Paris auf. Die Hinreise ging über Fühnen, Jütland, Hamburg, Belgien und Nordfrankreich, die Rückreise über Köln, Bremen, Warnemünde und Gjedser. Sie haben ungefähr 20 Meilen per Tag, im Ganzen 400 Meil. zurückgelegt. Ein dritter Herr, der die Hinreise glücklich mitmachte; stürzte auf der Rückreise mit seiner Maschine, als er in den Vogesen einen Berg herabfuhr, und musste, schwer verletzt, in einem Krankenhaus zurückbleiben.

Velociped-Droschken. Wie mitgetheilt wird, hat sich in Mailand eine Gesellschaft gebildet, welche auf den Droschkenhalteplätzen Velocipede zur Personenbeförderung aufzustellen beabsichtigt. Es ist hier natürlich an Dreiräder gedacht, die von einem „Kutscher“ bedient werden und einen Sitz für den Fahrgast enthalten. Die Idee scheint vielleicht der Beachtung werth, denn der Betrieb der Dreiräder stellt sich billiger als der eines Pferdefuhrwerks und die zu erreichende Geschwindigkeit ist auch grösser. Nur für Regenwetter müsste eine passende Einrichtung noch gefunden werden.

In Paris sind bis jetzt 40000 polizeiliche Erlaubnisscheine zum Radfahren ausgegeben worden.

Das neue Radfahrspiel „Le Poule“.

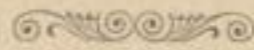


Aus nebenstehender Zeichnung kann man ersehen, wie die Spielbahn angeordnet ist. Die quadratische Bahn hat 7 m auf jeder Seite. Die acht rothen Kegel sind Nummern, die acht schwarzen durch Punkte bezeichnet.

Die Kegel sind aus Gummi, von der Dicke eines grossen Pneumatics. Die Einfriedung geschieht

durch eine an Absteckpfählen befestigte Schnur. Die Spieler fahren das Niederrad und sind in beliebiger Zahl; die Reihenfolge ihres Eintritts in die Bahn wird durch das Loos entschieden. Jeder

Spieler fährt allein in die Bahn, sobald ihn die Reihe trifft. Er muss, um die Partie zu gewinnen, die rothen Kegel — ihrer numerischen Ordnung nach — umfahren, ohne die schwarzen Kegel zu berühren, noch die Grenze des Spiel-Planes zu überschreiten. Jede Verletzung dieser Vorschriften zieht eine Geldstrafe nach sich und lässt die Tour des Spielers verlieren. („Le Velo.“)



Räthsel-Ecke.



Auflösung des Räthsel in Nr. 22.
Adler — Radler.

Richtige Lösungen sandten ein:
H. Jockwich, E. Serbe, Rich. Melzer, Helene Klein, R. Mansch, H. Kindermann, H. Glaesemer, F. Heymann-Leipzig, H. Bässler, Carl Geyer-Riesa, K. Nell-Delitzsch, Oscar Scherff-Wurzen, R. Dittrich-Langenleuba, Paul Zestermann-Dresden, A. Kleine-Kühren, R. Blasig-Mittweida, Jul. Uhlemann-Pieschen, Fl. Wendler, M. Walther-Chemnitz, Max und Paul Hentschel-Oelsnitz, O. Trodler-L-Plagwitz.

Kreuz-Räthsel.



Die beiden Kreuzlinien ergeben eine festliche Handlung in Vereinen.

- 1) ein Consonant
- 2) ein Vogel
- 3) ein Vorname
- 4) eine preussische Stadt
- 5) ein Sportgegenstand
- 6) eine festliche Handlung in Vereinen.
- 7) eine Blume
- 8) ein militärischer Vorgesetzter
- 9) ein Gewebe
- 10) ein mechanisches Werk
- 11) ein Vokal

Ein g, zwei l, zwei h, fünf d, zwei w, vier i, zwei u, ein p, ein t, fünf s, sechs n, vierzehn e, sieben r, zwei b, sieben a.

*

Der Gewinn für die Lösung des Räthsel in Nr. 21 fiel auf Herrn K. Nell, Lehrer in Delitzsch.

Bundesmützen

verbesserte Façon, weiss mit grünem Stern, waschecht,

à Stück Mk. 2,25 fabricirt und liefert

ARNO DIETRICH, Bundesmitglied, LEIPZIG

Ecke Yorkplatz, Gohliser Strasse 1.

Vertreter in Dresden Herr Bundesgastwirth Gustav Zscheige am Pirna'schen Platz.

Anzeigen.

ELISABETH DIETZE
HERMANN KANISS
e. s. a. Verlobte.
Wurzen, den 29. October 1893.

Hôtel Stadt Nürnberg

Bundeshôtel Chemnitz

Neustädter Markt

ganz nahe am Bahnhofs

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.

Fritz Bremer

Dresden N., Bautzner Strasse
nächst der Löwenstr.

Cigarren-Import- und Versand-Geschäft

empfiehlt allen werthen Sportsgenossen seine in Qualität und Ausführung unvergleichlich schöne und preiswerthe

Cigarre Sächsischer Radfahrer-Bund

Eigens fabrizirte, gesetzlich geschützte Marke.

Qualität No. IB spitze, No. IIB gerade Façon
100 St. Mk. 4.50

Qualität No. IA spitze, No. IIA gerade Façon
100 St. Mk. 5.50.

Versand gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.

Bei Aufträgen von 500 Stck. Franco-Lieferung.

Geeignet für Wiederverkäufer.