

Sächsische Radfahrer-Bundes-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

III. Jahrgang.

Erscheint alle 14 Tage Sonnabends.
Leipzig, 17. November 1894.

No. 24.

Bezugs- und Ankündigungs-Bedingungen:

Schluss der Schriftleitung: Montag Abend 8 Uhr derjenigen Woche, in welcher die Zeitung erscheint.

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

Einz. Nummern uns. Blattes liefern wir zu 20 Pf. postfrei. Alle für die S. R.-B.-Zeitung bestimmten Einsendungen bundespolitischen, wissenschaftlichen, technischen, erzählenden oder sonstigen Inhalts, sind zu richten an die verantwortliche Schriftleitung: **Max Möller, Leipzig**, Elsterstrasse 53.
Fernsprecher Amt I, 2586.

Der Ankündigungspreis beträgt:
(zahlbar und Erfüllungsort Leipzig)

1/2 Seite Mk. 60; 1/3 Seite Mk. 30; 1/4 Seite Mk. 15; 1/8 Seite Mk. 7.50; 1/16 Seite Mk. 3.75; die 2 gespalt. Petitzeile 30 Pfg.; bei 6 maliger Aufgabe 25 %; bei 12 mal 33 1/3 %; bei 24 mal 50 % Rabatt.

Auf Zellen wird kein Rabatt gewährt.
Ankündigungs-Aufträge sind zu richten an Herrn **Felix Burkhardt**, Leipzig, Gustav Adolfstrasse 27.
Fernsprecher: Amt I, 2689.

Alle die S. R.-Bundes-Zeitung betr. **Geldsendungen** sind zu richten an Herrn **Eugen Serbe**, Leipzig, Windmühlenstrasse 44.

Was und wie soll ein Banner sein?

In wenigen Wochen — am 27. November — werden sich die treuen Mannen des Bezirk „Leipzig“ in den Prachträumen des Hôtels „Stadt Nürnberg“ zu einer glanzvollen Doppelfeier vereinigen. An diesem Tage wird der Bezirk „Leipzig“ seine III. Stiftungsfeier mit einem grossen Saalfest und Ball begeben. Im Mittelpunkte dieser freudigen Stunden wird eine weitere festliche Handlung stehen:

Die Weihe und Uebergabe des neuen Bezirks-Banners.

Der Umstand, dass der Bezirk „Leipzig“ der erste im Bunde ist, welcher den Wunsch, ein eigenes Banner zu besitzen, in verhältnissmässig kurzer Zeit in Erfüllung gehen sehen konnte, lässt es angebracht erscheinen, mit der Beantwortung der dem heutigen Artikel vorgesetzten Frage einige Betrachtungen zu verbinden.

Was soll ein Banner sein? Das Banner erfüllt zwei Hauptbestimmungen, indem es einerseits für die Empfindungen unserer Seele, für die Gefühle treuer Zugehörigkeit zu einem kleineren oder grösseren Ganzen zum Symbol, zur sinnbildlichen Veranschaulichung wird und andererseits nach aussen hin einen Prunkgegenstand zur Erhöhung der Stimmung und des Glanzes eines festlichen Aktes bildet. Beide Hauptbestimmungen verschmelzen sich zu einem schönen Ganzen in der Symbolik der Liebe, Treue und Ehre. Ist dieser symbolische Ausdruck der Begriffe Liebe, Treue und Ehre für das Wesen, das Leben und Wirken einer Korporation nothwendig? Wenn wir diese Frage ohne Erwägung mit „Ja“ beantworten müssen, so ergibt sich naturgemäss der sehnliche Wunsch für jede kleinere oder grössere Vereinigung, den Besitz eines Banners anzustreben.

Der Gottesfürchtige, gleichviel welcher Religion

er angehört, kann und will die Symbolik nicht missen. Die Worte des Predigers, wegen deren er das Gotteshaus betritt, erfüllen erst dann ganz ihre die Seele bewegende Bestimmung, wenn ihn der gigantische Säulenbau der Kirche umgiebt, wenn sich sein Auge an der weihevollen Gestalt des Altars, an den frommen Gemälden sättigt, sein Ohr die ergreifende Tongewalt der Orgel und des Gesanges umgiebt.

Diese äusseren symbolischen Eindrücke machen sein Herz erst so recht empfänglich für die Predigt, für die Lehren, nach welchen seine Seele verlangt, sie stärken seine Liebe und Treue für das abgelegte Glaubensbekenntniss und für die Gemeinde, welcher er angehört. Gehen wir zu einem näher liegenden Beispiele über.

Wohl wird dem Soldaten die Liebe für den im Dienste des Vaterlandes übernommenen Beruf, die treue Anhänglichkeit an sein Regiment und seine Waffenbrüder eingepflanzt, wohl ist er sich der Ehre bewusst, welche auf dem Schlachtfelde ihrer Bethätigung harret, aber erhöht werden diese Gefühle, zu heller Begeisterung entflammt sich sein Herz, wenn er sowohl bei feierlichen Anlässen im Frieden, als auch auf dem blutigen Felde des Kampfes jenes kleine Stücklein Stoff im Winde flattern sieht, das ihm als das heiligste, mit seinem Herzblut zu vertheidigende Zeichen der Liebe, Treue und Ehre gilt. Wie somit alle ein besonderes Ziel verfolgenden Vereinigungen erst den vollen Werth ihrer Bestrebung erblicken, wenn sie die Ideale der Liebe, Treue und Ehre in der greifbaren Gestalt eines Wahrzeichens, eines Banners erblicken, so erhält auch jede Vereinigung in unserem geliebten Radfahrersport erst ihren festesten Halt durch den Besitz eines solchen Wahr- und Ehrenzeichens. Ist es, wie uns schöne

Beispiele in unserem Bunde lehren, selbst kleinen Klubs und Vereinen möglich geworden, sich um ein Panier zu schaaren und damit sich selbst, sowie den Bund zu ehren, so sollten vor Allem die grösseren Verbände — die Bezirke — nach dem Besitze eines Banners, eines so herrlichen Zeichens treuer Gemeinschaft, streben. „Viele Wenig machen ein Viel!“ ist die schöne Devise der Reichsfechtverbände, dieser Wahlspruch lehrt, dass der Sammelfleiss auch der kleinsten Spenden gar bald zu einer grossen Summe führen kann. Mit Recht rühmt man an dem deutschen Sportmann eine hochentwickelte Treue und Liebe für seine Gemeinschaft, es bedarf daher nur eines warmen Apells an die Herzen der Bezirksmitglieder, um bald in jedem Bezirke des Bundes ein Sinnbild der Liebe, Treue und Ehre in der Gestalt eines Banners erstehen zu sehen.

Ist der Plan der Beschaffung eines Banners zur Reife gekommen und hat die Bezirksleitung dem Grundgedanken gehuldigt, dass die Verwirklichung erst dann ins Auge gefasst werden darf, wenn die Baarmittel voll und ganz vorhanden sind — der Bezirk „Leipzig“ giebt hier wiederum ein ehrendes Beispiel — so dürfte die zweite grosse Frage in Erwägung kommen: Wie soll ein Banner sein? Was die Form anbetrifft, so verdient diejenige des sogenannten „Wimpels“, d. h. des beweglich hängenden Bannertuches, dessen beide Schwebeschnüre in die Spitze des Stockes laufen und dort eingehängt werden, unzweifelhaft den Vorzug. Ferner empfiehlt es sich, das Gewicht des Ganzen so zu bemessen, dass das Banner gegebenen Falls auf dem Rade mitgeführt werden kann. Man suche daher nicht den schönen Eindruck in der grossen Länge und Breite des Stoffes, ein Verhältniss von 80×50 cm dürfte vollständig ausreichend sein. Bei der Wahl des Stoffes halte man auf reine Seide bester Qualität und vermeide eine gleichzeitige Verwendung von Sammet, da letzterer, wenngleich farbenschön wirkend, äusseren Einflüssen nur geringen Stand

hält. Die Stickerei lasse man nur mit der Hand ausführen, da die der Handarbeit fast täuschend gleichkommende Maschinenstickerei in einer laufenden Fadenverbindung steht, so dass die Berührung mit einem geplatzten Faden genügt, um einen grossen Theil der Stickerei vom Stoffe zu trennen. Die Farbe des Stoffes wähle man in den Farben des Landes oder der Stadt, das Wappen der letzteren, zu dessen Benutzung die Genehmigung der Behörde einzuholen ist, sowie das Bundeszeichen bilden, in Vereinigung mit dem schönen Bundesrufe „Heil Sachsen Heil“, der Angabe des Bezirksnamens und des Jahres der Anschaffung die geeignetsten Bilder des Bannertuches.

Was endlich den Preis eines schönen und würdigen Bezirksbanners mit dem nöthigen dekorativen Zubehör (Fangschnüren, Tragschaft etc.) anbetrifft, so ist eine Summe von rund Mk. 300.— ausreichend und können auf Wunsch mehrere anerkannte Stickereimagazine genannt werden, welche zu angegebenem Preise das Beste in diesem Fache leisten.

Wir wollen die vorstehende Betrachtung nicht schliessen, ohne Allen, welchen es vergönnt war, dem erhebenden Akte einer Bannerweihe beizuwohnen, denen aber die Genugthuung noch nicht zu Theil geworden ist, sich um ein herrliches Wahrzeichen der Liebe, Treue und Ehre zu schaaren, zuzurufen: „Auf zum schönen Werke, damit auch Euch in naher Zeit ein strahlendes Kleinod, ein Sinnbild der Ideale unseres theuren Sports voranleuchtet, um das Ihr Euch begeisternd sammelt zu Eurer Ehre und zur Ehre unseres geliebten Bundes!“ Wir wollen aber auch nicht schliessen, ohne Euch, Ihr lieben Bundeskameraden, Alle, Alle zum 27. November in die alte Lipsia zu rufen, auf dass Ihr Zeuge der Stunde seid, in welcher sich die Hülle des Treu- und Ehrenpfandes senkt und Euch zum ersten Mal das Leipziger Bezirks-Banner mit dem Bundesrufe salutirt:

„Heil Sachsen Heil!“

Welche Neuheiten wird das Frühjahr uns bringen?

Mancher Radfahrer wird sich jetzt am Ende der diesjährigen Saison diese Frage vorlegen; mancher eifrige Radsportler nahm vielleicht bereits Gelegenheit mit seinem Radlieferanten über die zu erwartenden Neuheiten und Verbesserungen auf radsportlichem Gebiete sich auszusprechen, ohne mehr zu erfahren, als einzelne geheimnissvolle Andeutungen, denn Fabrikanten und Händler bewahren vorläufig meist noch streng ihre in Vorbereitung befindlichen konstruktiven Veränderungen und Verbesserungen, um zu Beginn der neuen Saison uns Radfahrer damit zu überraschen und die Konkurrenten zu übertrumpfen.

Es könnte dieser Wettstreit der Fabrikanten

von Fahrrädern oder Radsport-Artikeln uns nur lieb sein, denn nur durch den gegenseitigen Wettbewerb wird jeder einzelne Fabrikant gezwungen, immerwährend auf Verbesserungen bedacht zu sein. Aber es bringt dieser Wettstreit für uns Radfahrer aller Wahrscheinlichkeit nach auch die unangenehme Aussicht, dass die Fabrikanten, veranlasst durch die allmähig eintretende Ueberproduktion, sich gegenseitig zwingen, ihre Produkte billiger und jedenfalls auch geringwerthiger herzustellen, um dieselben billiger verkaufen zu können.

Nun, es würde, von unserm Standpunkte betrachtet, nur wünschenswerth sein, wenn die Anschaffung von Fahrrädern und Zubehörtheilen einen

nicht zu tiefen Griff in den Geldbeutel nöthig machte, denn es ist nicht abzuleugnen, dass viele weniger Bemittelte gern dem Radsport huldigten, wenn eben die Anschaffungen, ganz abgesehen von der Erhaltung, nicht so bedeutende Opfer erforderten. Da aber eine Verbilligung der Fabrikate nur selten eine Verbesserung bedeutet, so müssen dem echten Radsportler schon jetzt Bedenken kommen, ob die Qualität des Radmaterials später eine bessere sein wird, als die jetzige. „Billig und gut“, diese Eigenschaften passen schlecht zusammen.

Das nächste Frühjahr wird uns voraussichtlich äusserst im Gewicht verminderte, schwach gebaute und hoch übersetzte Fahrräder bringen; ob dieselben aber unserem Zwecke entsprechen und sich bewähren werden?

Warum bezog man früher fast alle besseren Fahrräder aus England? Nur deshalb, weil sich der Fahrer in Bezug auf zweckmässige Konstruktion, Haltbarkeit und Sicherheit auf derartiges Fabrikat verlassen konnte. Sind wir auch jetzt, dank dem Streben unserer heimischen Fahrrad-Industrie, in diesem Artikel nicht mehr vom Ausland abhängig, so scheint es mir doch, dass gerade dieses Bestreben der Fabrikanten für Gewichtsbeschränkung ein zu weit gehendes ist.

Was nützt z. B. dem eifrigen Tourenfahrer ein Rad im Gewicht von etwa 8—10 kg, wenn er sich damit auf schlecht gepflasterte, holperige Wege nicht wagen darf, oder wenn er gewärtig sein muss, dass er bei einer scharfen Fahrt bergab sein Leben in Gefahr bringt, da die Bremsen selten sicher wirken, oder dass er eine kurze Kurve nicht fahren darf, will er mit dem Rad nicht zusammenbrechen.

Ja, noch mehr: Vor Kurzem brach ein Fahrer während des Reigenfahrens mit seinem Rad zusammen auf glattem Parkett. Und warum? Das Rad war neu, aber sehr leicht gebaut, es vermochte das vordere Rad den Druck der schrägen Lage beim Fahren eines engen Kreises nicht auszuhalten und brach von der Achse aus mitten durch, derart, wie man ein Stück Schweizerkäse biegt und bricht. Der Fabrikant aber behauptete, solche Räder wären nicht dazu da, um damit Reigen zu fahren!

Die übertrieben leichte Bauart der Räder kann aber auch dem wirklichen Radsport nicht förderlich sein. Wer für die Rennbahn oder für Strassenwettfahren ein sehr leichtes und hoch übersetztes Rad braucht, wird ein solches von jeder Fabrik beziehen können, aber für die grosse Masse der Radler und für solche die es werden wollen, ist solches Fabrikat nicht geeignet; Sicherheit und Zuverlässigkeit ist hier die erste Bedingung.

Zugegeben, dass mit der Gewichtsverminderung der Räder in ähnlichem Masse auch die Leistungsfähigkeit der Fahrer in Bezug auf Ausdauer und Schnelligkeit zunimmt, so bedeutet dies doch keineswegs für unseren herrlichen Sport einen Vortheil. Ist es erst soweit gekommen, dass man bei gemeinsamen Ausfahrten den Reiz und das Schöne des

Sportes nur in der Schnelligkeit und in der Anzahl der gefahrenen Kilometer findet, so ist sicher der Radsport auf schlechter Bahn.

Das Radfahren soll uns ein Genuss sein, soll uns zumeist in freier Natur Erholung bieten, den Sinn für alles Gute und Schöne wecken und, in Gemeinschaft Gleichgesinnter, Geist und Körper kräftigen, und dies kann nur geschehen, wenn der Sport als solcher nicht ausartet.

Wer nun aber das angenehme Gefühl kennt, wenn man sich auf solid gebautem Rade als Durchschnittsmensch von etwa 70 kg Gewicht stets sicher fühlt, der wird auch nicht achtlos an den Schönheiten der Natur vorbeijagen; er wird lieber ein etwas schwereres aber sicheres Rad benutzen und in mässigem Tempo fahren, als die durch schnelles Fahren ersparte Zeit der Kneipe zugute kommen lassen. Die Frage, ob solch leichte Fahrräder durch oftmalige Reparaturen für den Geldbeutel nicht noch grössere Opfer als bisher nöthig machen, ist noch eine offene und wird zunächst von uns bejaht werden müssen, solange der Beweis für das Gegentheil nicht erbracht ist. Genügend bekannt ist jedem Radfahrer, welcher nicht in der Lage war, alljährlich ein oder gar zwei neue Räder erwerben zu können, dass selbst dem sorgsamsten Fahrer Ausgaben durch Reparaturen oft kostspieliger Art entstehen, welche zumeist nur in schlechtem oder fehlerhaftem Fabrikat ihren Ursprung haben. Bald ist einmal eine Sattelfeder gebrochen, die Kette gerissen, bald sind auch von der Laterne schlecht gelöthete Theile getrennt oder dieselbe taugt überhaupt nichts, wird weggeworfen und eine angepriesene, besser sein sollende Konstruktion gekauft. Auch das Rad selbst, sowie Kissen- oder Luftreifen zeigen dann und wann Defekte, sodass die Reparaturwerkstätten für Fahrräder während der Saison überaus stark beschäftigt sind, die Fahrer aber zumeist über das schlechte Fabrikat ihrem Unmuth Ausdruck geben. Und dies Alles kommt jetzt vor bei solchen Fabrikaten, für welche noch sehr hohe Preise bezahlt wurden! Wie soll es dann erst werden, wenn die Fahrräder im Preise billiger, dabei aber leichter und noch solider sein sollen? Rechnet man vielleicht damit, dass ein Rad überhaupt nicht länger zu halten braucht als eine Saison? Dies würde den Sport zu einem der theuersten gestalten und das Radfahren dürfte dann nicht mehr als ein bequemes, billiges Verkehrsmittel betrachtet werden.

Vielleicht sehe ich den kommenden Neuheiten mit zu grossem Misstrauen entgegen; nun, dann desto besser. Man hatte ja auch anfangs dem Luftreifen nur wenig vertraut und doch müssen wir gestehen, dass die meisten Bedenken grundlose waren. Es wird sicher auch auf diesem Gebiete das Streben der Fabrikanten dahin gehen, verbessernd zu wirken, und dies werden alle Radsportler dankend anerkennen. Hoffen wir deshalb, dass demnächst die Fabrikanten von Fahrrädern und Zubehör uns nur Gutes und Zweckentsprechendes sowohl in Qualität wie Konstruktion bieten!

Rich. Arnold.

Basel-Cleve — Petersburg-Paris.

Fast zu gleicher Zeit vollzogen sich in diesem Jahre zwei hervorragende Ereignisse in der Geschichte unseres Sports, nämlich am 15. und 16. September die Distanzfahrt Basel-Cleve und vom 17. bis 30. September die Rekordfahrt Peters-

burg-Paris. Deutsche Kraft, deutsche Ausdauer haben bei beiden Fahrten, welche die denkbar grössten Anforderungen an Körper und Geist des Menschen stellten, den Sieg davongetragen. Aber auch die deutsche Industrie hat Antheil an dem



Arthur Guthknecht-Mülhausen
II. Sieger in der Distanzfahrt Basel-Cleve.

Lorbeer der Sieger und mit freudigem Stolze können wir dabei unserer blühenden heimischen Fahrrad-Industrie gedenken.

Beide Fahrer, die wir im Bilde heute unseren Lesern vorführen, sowohl Arthur Guthknecht-Mülhausen, zweiter Sieger in der Distanzfahrt Basel-Cleve, als auch Karl Steinfeldt-Hannover, der dem Franzosen Charles Terront den Rekord Petersburg-Paris entriss, errangen ihre Siege auf deutschen, und zwar Seidel & Naumann-Maschinen

— ein Triumph und ein neuer Ansporn besonders für unsere sächsische Fahrrad-Erzeugung.

Arthur Guthknecht-Mülhausen, der die reichsländischen Farben mit soviel Glück zum Siege führte, legte die 620 km lange Strecke Basel-Cleve in 27 Stunden 50 Minuten 30 Sekunden ohne Maschinenwechsel zurück, nur $\frac{1}{2}$ Minute länger gebrauchend als der erste Sieger, der ihn im Schlusspurt überstach.

Es muss eine hochinteressante Fahrt gewesen

sein, von der Schweizergrenze im Süden, durch das herrliche Rheinthale nach Norden bis zur holländischen Grenze! Tag und Nacht folgte man dem Verlauf der Distanzfahrt in den Rheinlanden mit unglaublicher Aufregung; Städte und Strassen waren mit Neugierigen gefüllt. In Köln wurde die Menge, die die Erstankommenden früh 4 Uhr

empfang, auf 10 000 Köpfe geschätzt. In mond-
beglänzter Zaubernacht gings pfeilschnell dahin durch das Rheinthale. Drüben erglänzten die märchenumrauschten, sagenumwobenen Schlösser und Burgen und der Vater Rhein sang seine gewaltige Wogenmelodie dazu.

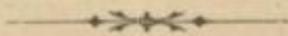
Ein anderes Bild!



Carl Steinfeldt-Hannover
Dauerfahrer St. Petersburg—Paris.

Karl Steinfeldt-Hannover machte sich am 17. September, morgens 6 Uhr 55 Minuten von der Stadtpforte zu St. Petersburg auf den Weg, vor sich 2836 km bis nach Paris. Vorwärts gings auf zum Theil schauerhaften Wegen durch Russland, Deutschland, Belgien nach Frankreich, wo er in Paris am 30. September früh 3 Uhr

37 Minuten eintraf, die kolossale Strecke in 308 Stunden 42 Minuten gleich 12 Tagen 20 Stunden und 42 Minuten zurücklegend. Sein Vorgänger Terront hatte 34 Stunden 27 Minuten länger dazu gebraucht, der Deutsche ihn also glänzend geschlagen!



Holzfelgen.

(„Radmarkt“.)

Alle Berichte aus Amerika stimmen darin überein, dass die Holzfelge die Stahlfelge vollständig zu verdrängen im Begriff steht und muss darnach angenommen werden, dass die Schwierigkeiten, welche, wie sie natürlich bei der Einführung eines derart neuen Bestandtheiles des Fahrrades sich im Anfange entgegenstellten, sehr schnell durch entsprechende Massnahmen gehoben wurden.

Holzfelgen werden bekanntlich aus einem gebogenen Stück Holz hergestellt, derart, dass die Fasern des Holzes möglichst nirgends durchschnitten werden, sondern genau mit der Kreisform der Felge verlaufen.

Die Schwierigkeiten, welche sich bei der Herstellung darbieten, sind die folgenden:

1. muss die Nahtstelle höchst sorgfältig hergestellt werden, um eine Schwächung der Felge an dieser Stelle zu vermeiden;
2. muss das Holz eine Behandlung erfahren, welche es aller Sprödigkeit entkleidet und
3. muss die Felge einen Ueberzug haben, welcher die Poren gegen Eindringen von Feuchtigkeit schliesst.

Die Nahtstelle wird in verschiedener Art hergestellt und zwar ist die einfachste Art, welche sich sehr gut bewährt hat, eine solche, dass die Enden des Stabes schräg übereinander geleimt werden, so dass an der fertigen Felge die Naht eine Länge von etwa 15 cm hat. Diese Verbindungsstelle wird meistens durch Ueberkleben eines Leinwandfleckens verstärkt.

Eine andere Art ist, diese schräge Naht so zu verlängern, dass sie ganz um die Felge herumreicht, dass also die ganze Felge überall aus zwei Theilen zusammengeleimt ist.

Eine Modifikation dieser Herstellungsart ist die, dass das Stück Holz, aus welcher die Felge hergestellt wird, noch länger genommen wird und dass die Felge aus 3 bis 4 übereinandergeleimten Lagen besteht.

Eine Abänderung dieser Herstellungsart besteht wiederum darin, dass die einzelnen Lagen nicht eine Spirale bilden, sondern jede Lage für sich eine stumpfe Naht hat und die Nähte auf verschiedenen Stellen des Felgenkranzes vertheilt sind.

Mit Erfolg wird auch eine Verbindung der Enden durch Verzinkung angewandt, derart, dass die Nahtstelle nur einige mm des Kreisumfanges beansprucht, aber infolge der Verzinkung dennoch eine grosse Leimfläche erhält.

Eine Abart dieser Naht ist die V-förmige, bei welcher die Naht also von oben gesehen das Aussehen eines lateinischen V hat.

Der zweite Punkt, die Behandlung des Holzes vor der Verarbeitung, erstrebt den Zweck, dem Holze eine Beschaffenheit zu geben, welche ein Brechen unter allen Umständen ausschliesst. Die Behand-

lungsweise ist natürlicherweise Fabrikationsgeheimniss der betreffenden Firmen.

Der Schutz gegen äussere Einflüsse ist sehr wichtig; es wird dadurch verhindert, dass die Verleimung der Naht sich löst und zweitens wird ein Bestreben der Felge, sich zu werfen, verhindert.

Wenn schon ein solches Bestreben im gespannten Rade keine direkte Wirkung auf die Felge, des Rades haben kann, so würde es doch bewirken, dass die Speichen ungleichmässig beansprucht werden, ein Umstand, der bekanntlich meist die Ursache des Speichen-Springens zu sein pflegt.

Der Schutz gegen Eindringen von Feuchtigkeit in das Holz wird erreicht durch die Anwendung eines Ueberzuges von besonders dauerhaftem Lack und es ist zu empfehlen, auch die Bohrungen für die Speichen und das Ventil mit einem entsprechenden Lack zu tränken.

Was nun die Behandlung der Felge beim Speichenspannen anbetrifft, so ist in erster Linie darauf zu achten, dass die Bohrungen für die Speichen, bezw. Nippel, nicht übermässig gross werden, um die Felge möglichst wenig zu schwächen. Man verwendet deswegen richtiger Weise gedrehte Nippel ohne 6- oder 4 kantigen Ansatz von möglichst kleinem Durchmesser; da es ohnehin wegen der Stärke der Wandung der Felge nicht angängig ist, die Nippel in derselben Weise wie Stahlfelgen, also mittelst auf den Sechskant aufgesetzten Schraubenschlüssel zu spannen. Ohne den Nippel ungebührlich zu verlängern, muss demzufolge ein Spannen mittels Schraubenzieher, welcher in einer Nute des Nippelkopfes eingreift, angewandt werden.

Der Nippelkopf darf nun nicht zu winzig sein, damit derselbe eine genügend grosse Fläche Holz als Widerstand benutzen kann, und eine Zwischenlage von Unterlegescheibchen zwischen Holz und Nippelkopf ist deswegen angebracht, weil die Drehung des Nippels direkt auf der Holzfläche, sobald die Speiche Spannung erhalten hat, nur mit Schwierigkeit zu bewerkstelligen ist.

Man könnte nun durch eine Unterlegescheibe von entsprechender Grösse und Stärke erreichen, dass die Kante des Nippelkopfes nicht grösser als gewöhnlich zu sein braucht. Indessen stellt sich bei Verwendung von Scheiben aus starkem Blech oft der ungünstige Umstand heraus, dass der Anzug der Speichen nicht genügt, ein Federn dieser Scheibe auf dem Holz zu verhindern und dass nach dem Aufmontiren des pneumatischen Reifens die Erscheinung eintritt, dass die Speichen geringere Spannung zeigen als vorher, ein Zeichen dafür, dass durch den Druck des gefüllten pneumatischen Reifens Speichenköpfe und Scheiben noch fester in das Holz hineingedrückt werden.

Dieser ungünstige Umstand wird vollständig verhindert durch Verwendung von Unterlegescheiben

aus sehr dünnem Blech, welches sich durch den Anzug der Speichen vollständig nach der Oberfläche des Holzes bzw. Nippels zusammendrückt. Wie erwähnt, muss dann natürlich die Auflagefläche des Nippelkopfes eine entsprechend grosse sein, also eine Breite von wenigstens $1\frac{1}{2}$ bis 2 mm (über den Schaft überstehend) haben.

Beim Spannen der Holzfelge stellt sich heraus, dass die Felge selbst weniger Widerstandsfähigkeit besitzt, ein Schlagen des Rades nach der Seite oder nach oben zu verhindern; eine Folge davon ist, dass auch eine Felge, welche vor dem Spannen schief ist, ohne weiteres verwandt werden kann, sowie ferner die, dass die Spannung der Speichen unter allen Umständen eine sehr gleichmässige wird. Die geringste Ueberspannung einer Speiche verursacht eben ein seitliches Werfen der Felge.

Zieht man einen Vergleich zwischen dem Verhalten einer Stahlfelge, welche ganz genau rund und gerade ist und einer Holzfelge, so findet man, dass man mit der Verringerung des Querschnitts der Speichen bei der ersteren weiter gehen kann, als bei der Holzfelge, und zwar, weil, wie erwähnt, die Holzfelge weniger das Bestreben zeigt ihre Form beizubehalten, dass daher bei der Stahlfelge beide, Felge und Speichen, gleichzeitig bestrebt sind, das Rad gerade zu halten, während diese Wirkung bei der Holzfelge allein den Speichen überlassen bleibt.

Wenn daher ein kunstvoll gleichmässig gespanntes Rad mit Stahlfelgen mit Erfolg aus Speichen von 1.5 mm Durchmesser hergestellt werden kann, ohne befürchten zu müssen, dass dasselbe beim Gebrauch nachgiebt, so wird man finden, dass derartig dünne Speichen für Holzfelgen nicht zu verwenden sein werden, sondern ein Durchmesser von 1.7 bis 1.8 mm bei guten Speichen als äusserste Grenze zu betrachten ist.

Indessen wird man ebenfalls finden, dass das Spannen eines Rades mit Holzfelge leichter ist, als das eines solchen mit Stahlfelge, wenigstens wenn die Dimension der Speichen bei dem letzteren so dünn gewählt ist, dass es auf eine genau gleichmässige Spannung der Speichen ankommt.

Jede Ungleichmässigkeit der Speichen vermeidet die Holzfelge durch ihre Nachgiebigkeit von selbst, und jede Speiche, welche zu lang ist, bewirkt demzufolge ein leicht zu konstatirendes und demzufolge abzuhelfendes Unrundwerden des Rades.

Was die Behandlung der Holzfelge anbetrifft, so wird dieselbe hauptsächlich darin zu bestehen haben, dass nach einiger Zeit die Spannung der Speichen kontrollirt wird, ferner darin, dass der Lackanstrich, wenn derselbe schadhafte geworden sein sollte, erneuert wird, und dass ein andauerndes Eintauchen der Felge in Wasser möglichst vermieden wird.

Der Streit im eigenen Lager

des „Deutschen Radfahrer-Bundes“ in der Geldpreisfrage, ist seit dem Beschlusse des Bundestages zu Hannover, welcher alle Geldpreise in Acht und Bann erklärte und das veraltete System der Pokal-Ehrenpreise und Lorbeerkränze aufs Neue zu Ehren bringen will, in aller Schärfe entbrannt. Es zeigt sich, dass die Geister, die man zu bannen gedachte, sich durchaus nicht bannen lassen, sich vielmehr nun über alle Rücksichten hinwegsetzen und ihren ehemaligen Meistern mit kaltem Hohne die nackte bittere Wahrheit ins Gesicht schleudern.

Im Mittelpunkt dieses Kampfes steht eine soeben bei Max Hochsprung in Berlin NW., Waldstr. 10, erschienene Broschüre: „Der Fahrradsport in Gefahr!“ Ein kräftiges Wort von einem ernstem Interessenten.

Steht auch der Ton, in dem die Broschüre gehalten ist, vielfach in direktem Gegensatz zu unseren Anschauungen über die unterste Grenze der Vornehmheit in der Sportliteratur und erinnert nur zu oft an den in der Reichshauptstadt leider gang und gäbe gewordenen platten und realistischen Berliner Witzjargon, so beruht dieselbe andererseits durchaus auf unmittelbar aus der Praxis genommenen Thatsachen, die mit einer äusserst scharfen Logik und allerdings ebenso energischer

Rücksichtslosigkeit behandelt, den falschen Standpunkt der Geldpreisgegner zertrümmert und ihre Scheingründe wie Spreu vor dem Winde wegfeht.

Es ist ja bedauerlich, dass in solcher Weise, wie eben bezeichnet, vorgegangen wird, indess sind die Herren vom „D. R.-B.“, die, wie sich hier deutlich zeigt, sich die Führung, die sie hatten, aus der Hand gleiten liessen, nur allein daran Schuld.

Mit Beschlüssen lässt sich nicht gegen die unwiderstehliche Macht der Thatsachen ankämpfen, das wird man auf jener Seite wohl noch einsehen lernen. Statt dass man in der Geldpreisfrage — der wichtigsten, die den Radfahrersport jetzt beschäftigt — seitens des „D. R.-B.“ die Initiative ergriff und den wildbewegten Strom in geordnete Bahnen lenkte, versuchte man die Nothwendigkeit der Einführung der Geldpreise überhaupt abzuleugnen und rettete sich auf das schwankende Wrack der Werth-Ehrenpreise. Man wird dort mit Schrecken noch wahrnehmen müssen, dass der Strom fessellos und verwüstend einherbraust und unheimliche, weil verborgene Klippen birgt, an denen das Schiff des „D. R.-B.“ schweren Schaden erleiden kann. —

Ehe wir in eine kurze Besprechung des Inhaltes der Broschüre, die wir den Sportkameraden

zur Anschaffung empfehlen (Preis 50 Pfg.) eintreten, möchten wir vorerst einen Fehler in dem Titel derselben richtig stellen. Wir kennen in der deutschen Sprache keinen „Fahrrad“-Sport, wohl aber einen „Radfahr“-Sport und eine „Fahrrad“-Industrie. Mithin muss der Titel heissen: Der „Radfahr“-Sport in Gefahr!

Diese sprachliche Unrichtigkeit, die übrigens in der Radsport-Literatur ungemein häufig zu finden ist, abgerechnet, müssen wir uns mit dem Verfasser vollständig einverstanden erklären, wenn er, in der Einleitung von den durch die ungeahnte Entwicklung des Radfahrersports bedingten neuen Verhältnissen sprechend, von den „Philistertypen“ redet, „die mit gutgemeinter Entrüstung überall Gefahren entdecken und wenn keine da sind, im Schweisse ihres Angesichts irgend welche erfinden“.

Was der Verfasser sodann über die Ideale des Radfahrersports schreibt, ist allerdings vollständig unrichtig und beweist nur, dass er die wirklichen Ideale des deutschen Radfahrersports — und um den kann es sich doch naturgemäss nur handeln — selbst nicht kennt. Er ist eben einer jener Nur-Radfahrer, wie sie der „D. R.-B.“ erzogen hat, die von einer Veredelung des Geistes und Körpers des Menschen durch unseren Sport und von der Stärkung des nationalen Gedankens in der gemeinsamen Ausübung desselben, sowie von der erziehlichen Aufgabe der Sportvereinigungen nach dieser und anderer Richtung hin, keine blasse Ahnung haben.

Der Verfasser dreht sich hier sozusagen immer im Kreise herum und macht Ideale lächerlich, die wir nur als falsche bezeichnen können. Allerdings weiss das der Verfasser nicht, er kennt nur die in den Köpfen gewisser Bündler spukenden Ideale und kanzelt dieselben in folgenden Worten sehr gut ab: „Nach dem idealen Programm sollte der Sport veredeln und die ‚fürnehmen‘ Kreise aufschliessen; man hatte es sich so hübsch gedacht, den ganzen Radfahrersport analog dem Pferdesport zum ‚fürnehmen‘ Sport der Bürgersöhne im Gegensatz zu dem ‚adeligen Herrenreiter‘ herauszubilden. Man nannte die Vorgabe ‚handicap‘, den Höhepunkt ‚rush‘ und ‚spurt‘, holte sich alle technischen termini vom Rennplatz der Jockeys, gründete dazu einen ‚Radfahrerbund‘ mit feudalen Allüren und glaubte nun auch mit dem üblichen Möbelwagen voll Idealen heranzufahren zu können“.

In vorzüglicher Weise ist weiter geschildert, wie durch die Entwicklung der Fahrrad-Industrie,

mit ihrer Reklame, ihren Fabrikantenfahrern u. s. w., der Gang der Dinge eine ganz andere Wendung genommen und wie der Radsport als Neigungssache der Fahrrad-Industrie als Berufssache gegenübersteht. Dass dies so gekommen ist, giebt der Verfasser der Indolenz der berufenen Sportkreise gegenüber der siegenden Intelligenz der Fahrrad-Industriellen die Schuld und mit Recht. Er schreibt hier u. A.: „Wie kann man sich nur einen einzigen Augenblick darüber wundern, dass der Fahrrad-Fabrikant, der nicht Sport-, sondern Geschäftsinteressen hat, den berühmten Fahrer zu Hülfe ruft und ihn bezahlt. Wie kann man andererseits etwas Anderes erwarten, als dass der Rennfahrer, der mit Lorbeerkränzen keine Eisenbahnfahrkarte begleichen kann, nunmehr auch seinerseits den Fahrrad-Fabrikanten zu Hülfe rufen muss?“

In ausführlicher und begründeter Form wird sodann nachgewiesen, dass es ohne baare Geldgewinnung bald keine erstklassigen Rennfahrer mehr geben würde und sodann im Anschluss an die Verrufserklärungen seitens des „D. R.-B.“ geschrieben: „Es ist klar, dass mittelmässige Fahrer gar nicht in die Lage kommen, um ungewöhnliche Preise fahren zu können. Es sind also die Reihen der ersten Grössen, die man durch die Verrufserklärung lichtet. Und da der Druck der Verhältnisse immer mehr gute Fahrer in das System der Geldpreisfrage hinübertreibt, so ist die praktische Konsequenz der Verrufserklärung erstens die, dass binnen zwei Jahren sämmtliche klassischen Fahrer herausgedrängt, schliesslich in die politische Lage kommen, eine Gegenorganisation zu schaffen. Einerseits bringt sich dann der Bund in schreienden Widerspruch zu seinem Grundsatz: Die beste Leistung, überhaupt den Sport entwickeln zu wollen; in zweiter Linie kommt er dann taktisch in ein Stadium, wo die Ohnmacht und damit jene gefährliche Lächerlichkeit beginnt, die mit der Zertrümmerung des Bundes identisch ist“.

Am Schlusse seiner Schrift sagt der Verfasser sehr richtig, dass man in 10 Jahren über die Anstrengungen der Gegner der Geldpreise und ihre falsche Logik nur ein Lächeln haben wird und stellt 11 Thesen zur Beseitigung der heutigen Korruption und Schaffung geordneter, gesunder Verhältnisse im Rennfahrerthum auf.

Hoffen wir, dass die immerhin beachtenswerthe Schrift ihren Zweck nicht verfehlt!

Zu Rad in den Alpen.

Ein „Wanderer“, Leipzig.

(Fortsetzung.)

Das Fichtelgebirge ist im ganzen von geringer Ausdehnung und erscheint infolge vielfacher tiefer Einschnitte, Thalfurchen und Buchten als ein mannigfaltig gegliedertes Bergland. Stärker aus-

geprägten Gebirgscharakter hat es nur in der Gegend der Hochgruppe. In ihr steigen als die höchsten Erhebungen des Gebirges der Schneeberg und der Ochsenkopf empor, die beide als wenig

umfangreiche Bergspitzen einem breiten, abgerundeten, hochgewölbten Gebirgsstocke aufgesetzt sind. An diese Spitzen schliesst sich eine Reihe kuppenförmiger Berge, die heute noch, wie es einst das ganze Gebirge war, an vielen Stellen von starkem Walde besetzt sind. Mächtige Tannen und Fichten ragen in die Lüfte und ziehen bis zu den Gipfeln; sie verleihen den Bergen jenes düstere Aussehen, das gegen die benachbarte freundliche Mainebene einen merklichen Gegensatz bildet.

Das Fichtelgebirge ist das Ursprungsgebiet von vier ansehnlichen Flüssen, die die Gewässer nach vier Himmelsgegenden zu vier verschiedenen Volksstämmen entsenden. Die Eger rinnt ostwärts nach Böhmen zu; Nab und Main durchheilen die Gebiete des bayrischen und fränkischen Volkstammes, während die Saale mit ihren Berggewässern die Fluren Thüringens tränkt.

Die Bevölkerung des Gebirges lebt im allgemeinen keineswegs in wohlhabiger Beschaulichkeit. Die hohe, rauhe, zu wenig geschützte Oberfläche der Gegend entbehrt ebensowohl ergiebiger Fruchtbarkeit für Getreide und Obstbau, wie ihr Inneres reicher Metallschätze und der wichtigen Brennstoffe. Die Zeiten, in denen hier Gold-, Silber- und Kupferbergwerke mit Erfolg in Betrieb waren, sind längst verflossen, und nur auf Eisen beschränkt sich gegenwärtig der Berg- und Hüttenbau. Daher finden die meist von Viehzucht und Handarbeit sich nährenden Bewohner eben nur für Deckung der Bedürfnisse eines einfachen, oft ärmlichen Haushaltes die erforderlichen Hilfsquellen.

Der ärmere Mann sammelt in den dichten Wäldern die überaus reichlich wachsenden Preisel- und Wachholderbeeren oder beschäftigt sich mit Holzfällen, Kohlenbrennen, mit Arbeiten in den Marmor- und Kalklagern oder mit der Verarbeitung des Serpentin; im Norden bildet Weberei die vorherrschende Industrie.

Uebrigens liegen die Bewohner still und friedlich ihrem Berufe ob und haben, obgleich ihr Gebirgsland von Eisenbahnen umschlossen und von trefflichen Kunststrassen durchzogen ist, noch viel Ursprüngliches und Naturwüchsiges beibehalten, was Grossstädter leicht für Grobheit nehmen; allein der Tieferblickende findet, dass sie bei ihrer Derbheit ehrlich und bieder, nicht ohne heiteren Sinn und gegen Fremde höflich, zuvorkommend und gastfreundlich sind.

Wir hatten am folgenden Tage Gelegenheit, das Gebirge kennen zu lernen; eine fast durchweg gute, wenn auch oft bergauf und bergab laufende Strasse führte uns über den nördlichen Kamm in den Kessel und aus diesem über den südlichen Kamm in das Nabthal durch die Städte Schwarzenbach, Wunsiedel, Mitterteich und Tirschenreuth. Es war eine herrliche Fahrt durch die Wälder in der reinen, ozonreichen Luft. Aber die Sonne und die Berge, sie machten uns gar viel zu schaffen, sodass wir in letztgenannter Stadt ankamen wie

aus dem Backofen gezogen. Doch ging es nach nur kleiner Erholungspause rüstig weiter; wir führen jetzt das Gebirge hinab in die Gaue der Oberpfalz. Diese bayrische Provinz umfasst im wesentlichen das Flussgebiet der Nab, deren Lauf wir von jetzt an folgten. Das Nabthal ist noch bei Neustadt a. d. Waldnab ziemlich eng, es wird begrenzt im Westen von den Höhen des fränkischen Jura und im Osten von den blauen Bergen des Böhmerwaldes; nach Süden zu erweitert es sich aber immer mehr und mehr, bis endlich die den Flusslauf begleitenden Höhenzüge im Dunste der Ferne verschwinden.

Von erwähnenswerten Orten berührten wir denselben Tag noch ausser dem bereits genannten Neustadt das mauerumschlossene Weiden und den altertümlichen Markt Luhe, in dem wir nach einem, in zahlreichem Kreise der einheimischen Jugend höchst vergnügt verlebten Abende das bierschwere Haupt und die tretmüden Glieder zur Ruhe betteten. Zeitig am andern Tage ging es weiter dem Süden zu. Die Strasse war ganz ausgezeichnet im Stande, nur etwas einsam kam sie uns Kindern des überfüllten Sachsen vor, denn die Oberpfalz ist bei weiten nicht so dicht bevölkert. Es waren weite Thalstrecken zu sehen, denen zu fruchtbringendem Anbaue offenbar nur die menschliche Hand fehlte. An dem hoch über dem Flusse gelegenen Nabburg vorüber eilten wir durch Schwandorf und Burglengenfeld trotz glühender Mittagshitze nach Regensburg. Gegen 3 Uhr tauchten die Türme dieser alten Siedelung am Horizonte auf, und eine Stunde darauf befanden wir uns in den engen und krummen Strassen der Stadt.

Hier, am nördlichsten Punkte des Donaulaufes, wo die Donau Nab und Regen aufnimmt, errichteten schon vor Christi Geburt die Römer ein befestigtes Lager. Von hier aus zog sich der römische Grenzwall nach Mainz hin. Nach der Völkerwanderung setzten sich die bajuvarischen Herzöge an diesem Orte fest, und karolingische Kaiser wohnten später in den Mauern der wehrhaften Stadt. Ueberall schauten von den Häusern und Palästen, den Kirchen und Domen die Zeugen einer tausendjährigen Vergangenheit auf uns.

Zur Zeit der Stauer war Regensburg ein Sammelplatz der Kreuzheere, die die Donau entlang ins Morgenland zogen, und des Heerbannes, der dem Kaiser über die schneebedeckten Gipfel der Alpen ins Welschland folgte. Freilich erzählt Regensburg auch von vergangener Zeiten Ohnmacht und Schwäche, war es doch der Sitz des deutschen Reichstages die vielen Jahrzehnte, ja Jahrhunderte jämmerlichster Zerrissenheit, in denen Deutschland ein Gespött seiner Nachbarn war.

Den grossartigsten Eindruck machte der Dom auf uns, ein Meisterwerk gotischer Baukunst, mit zwei himmelwärts ragenden Türmen.

Aber weiter trieb es uns. Wir gedachten den nächsten Tag bereits den Eintritt in die Alpen

zu erzwingen und hatten noch die bayrische Hochebene in ihrer ganzen Ausdehnung vor uns. Daher versuchten wir noch denselben Abend in der Richtung Freising-München wenigstens Abensberg zu erreichen. Gleich hinter Regensburg hatten wir ein starkes Stück Steigung zu nehmen. Die Strasse führte aus dem Donauthale auf die das Thal begrenzende Höhe. Der hierauf folgende ziemlich starke und dabei langandauernde Fall war mir sehr willkommen, leider aber benutzten ihn meine eben erst in Regensburg für schweres Geld erworbenen Rettiche, mit denen ich mein Rad herausgeputzt hatte, als passende Gelegenheit, das Zusammensein mit mir zu enden. Einer nach dem andern verschwand auf Nimmerwiedersehen im Strassenstaub; der dritte hätte mir beinahe zu einem durchaus nicht sanften, wenn auch hoffentlich seligen Ende verholfen; mit ausgesuchter Boshaftigkeit wählte er als künftigen Aufenthaltsort einen Punkt der Strasse aus, über den mein Hinterrad unbedingt hinweg musste, das dadurch ganz bedeutend ins Schwanken gerieth.

Nach flotter, anstrengender Fahrt auf ziemlich mittelmässiger Strasse gelangten wir mit einbrechender Dunkelheit in Abensberg an. Während ich hier weiter nichts suchte als Ruhe, verspürte mein Begleiter ein unbezwingliches Verlangen nach Gurkensalat. Offenbar war der aber dortzulande ein unbekanntes Gericht, sodass sich mein Freund genöthigt sah, nachdem man ihm saure Gurken und Pfeffergurken angeboten hatte, sich selbst auf die Suche nach grünen Gurken zu machen; und richtig, nachdem er etwa eine halbe Stunde lang gesucht hatte, kam er mit einer Anzahl verkrüppelter Dinger zurück, die man mit einiger Einbildungskraft für Gurken halten konnte. Aber der hieraus von ihm selbst bereitete Salat schmeckte doch ausgezeichnet, auch mir, denn mein liebenswürdiger Gefährte brachte mir die redliche Hälfte an mein Lager nach.

Am nächsten Morgen radelten wir recht frohgestimmt durch das herrliche Wetter in die unbekannt Weite, denn wir vermeinten, die Höhe der bayrischen Ebene gewonnen und nun bis München ziemlich ebene Strasse zu haben, allein wir hatten uns durch den Namen Ebene täuschen lassen, denn in Wahrheit führt die Strasse von Abensberg bis Freising durch ein Hügel- und Bergland. Die Steigungen waren sehr zahlreich und wiederholt überaus steil, sodass bei der vom Tagesgestirn allzu freigebig gespendeten Wärme der Schweiss stromweis von der Stirne rann. Daher zog ich es auch wiederholt vor, lieber neben dem Rade als auf ihm vorwärts zu streben, während mein Genosse durch nichts zu bewegen war, von seinem Stahlosse abzusetzen und die steilsten Berge einen um den andern nahm.

Zu Mittag langten wir in der vielgetürmten Bischofsstadt am Ufer der Isar an; nach nur kurzem Aufenthalte ging es dann weiter nach

München zu. Von Abensberg bis Freising war die Strasse mittelmässig gewesen; unsere Hoffnung, in der Nähe der bayrischen Residenz bessere Strassen zu finden, erwies sich aber leider als trügerisch. Die immer in der Isaraue laufende Strasse von Freising nach München war vielmehr von einer geradezu jammervollen Beschaffenheit; sie schien aus lauter Löchern zusammengesetzt und dann mit einer meterhohen Schicht Staub bedeckt worden zu sein. Hier gesellte sich übrigens ein ebenfalls auf einer wenn auch kleineren Reise begriffener Radler zu uns, ein Herr Bogenrieder aus Deggendorf. Seine Liebenswürdigkeit, mit der er sich uns zum Führer anbot, ermöglichte es uns, beim Eintritte in die bayrische Hauptstadt ohne viele Umstände unser Ziel zu erreichen. Dass dies das Hofbräu war, ist wohl selbstverständlich. Wir von der schier unerträglichen Hitze und dem Strassenstaube durstig gewordenen Radler fanden das Bier daselbst seinem Rufe entsprechend. Meinem Gefährten schmeckte es sogar so gut, dass er nachher beim Verlassen der gastlichen Stätte mit aller Gewalt quer durch eine Droschke fahren wollte, ein Unterfangen, dem sich der bajuvarisch urgrobe Droschkenkutscher ebenso entschieden wie erfolgreich widersetzte. Nachdem ich dann noch einmal durch einen Schutzmann vom Rade herunter geholt worden war, weil ich ohne die in München vorschriftsmässige Nummer fuhr, gelangten wir in der Vorstadt Haidhausen an, bekanntlich der Zielpunkt der Fernfahrt Mailand—München. Von hier aus verfolgten wir die durch jene sportliche That berühmt gewordene Strasse denselben Abend noch bis Zorneding, die vor kurzem erst von dem Wirbelsturme verwüstete Gegend von Schwaben streifend.

Wie schon von München bis hierher, so führte auch am nächsten Tage die Strasse von Zorneding über Eberberg und Grafing nach Rosenheim durch eine geradezu unendliche Ebene, die schwach bevölkert und ziemlich unfruchtbar erschien. Der letzte Theil vor Rosenheim lief sogar in einem flachen, sumpfigen Flussthale mit vielen Torfstichen aus. Für diese trostlose Oede bot sich uns aber am Vormittage schon reicher Ersatz, denn als wir eine kleine, von Wald freie Erhöhung erreichten, eröffnete sich uns eine herrliche Aussicht auf die Alpen. Kräftiger traten wir in die Pedale und rascher rollte das Rad über die unter aller Beschreibung schlechte Strasse, und zu Mittag schon trafen wir in Rosenheim ein. Da uns das Städtchen, das merkwürdigerweise durch die Bauart der Häuser an Italien erinnert, sonst viel Sehenswürdiges nicht bot, fuhren wir nach kurzer Rast im Thale des Inn aufwärts nach Kufstein zu.

Kurz vor dieser Stadt ist die bayrisch-tirolische Grenze. Das Zollhaus Kiefersfelden liegt an ziemlich wagerechter Strasse, neben der sich der Bahnstrang hinzieht. Der Zufall wollte es, dass gerade in diesem Augenblicke ein Zug, von

Rosenheim kommend, nach Kufstein zu brauste. Mein Begleiter, den Zug sehend und Lauf und Neigung der Strasse mit raschem Blicke schätzend, konnte der Versuchung nicht widerstehen, mit dem Zuge um die Wette zu fahren. Unglücklicherweise sauste er aber dabei, unbekümmert um das Schreien und Winken der Zollbeamten, über die Grenze. Infolgedessen hielt man mir, der ich, in langsamem Tritte nachfolgend, mit grossem Vergnügen den Vorgang beobachtet hatte, einen Strick quer über die Strasse, sodass ich leider nicht imstande war, das löbliche Beispiel meines Vordermannes nach-

zuahmen. So bequemte ich mich denn zum Absteigen und erlegte meine 25 Gulden in Gold; nach Abnahme eines heiligen Versprechens, meinen Genossen zurückzuschicken, entliess man mich. Meinen Freund fand ich dann in Kufstein beim Bahnübergange am Wegrande sitzend, freudestrahlend über den eben erkämpften Sieg; allerdings zog sich sein Gesicht bedenklich in die Länge, als ich ihm dann die Nothwendigkeit klar machte, 10 Minuten zurückfahren und Geld abladen zu müssen. Ich radelte unterdes in Kufstein ein.
(Fortsetzung folgt.)



Amtliches.

Alle Schriftstücke, deren Inhalt in der nächsten Nummer Aufnahme finden soll, müssen bis **spätestens Montag Abend 8 Uhr** derjenigen Woche, in welcher die Zeitung erscheint, in unseren Händen sein.
Die Schriftleitung.

Bundes-Schriftführeramts: **Felix Burkhardt**, Leipzig, Gustav Adolphstr. 27, Fernsprecher I, 2689.
Bundes-Zahlmeisteramts: **J. A. Strieder**, Leipzig, Blücherstr. 47, Fernsprecher I, 1642.

Ausschreibung.

Die vom **Sächsischen Radfahrer-Bund** im Jahre 1892 zum ersten Male zur Austragung gebrachte

—❖ Meisterschaft der Welt im Kunstfahren ❖—

kommt am **Sonntag, den 19. März 1895** in der Alberthalle des Krystallpalastes zu Leipzig zur Vertheidigung.

Vertheidiger: **Gustav Marschner-Dresden.**

Offen für alle Herren- und Berufsfahrer der Welt.

Zulässig alle Arten Räder. Die selbst zu wählenden Uebungen sind hintereinander in einer Fahrdauer von **längstens 30 Minuten** auszuführen.

Rechteckiger Fahrraum in der Manege der Alberthalle.

Einsatz **Mk. 20.**— deutsche Reichswährung.

Preise in deutschen Reichsgoldmünzen:

- | | | | |
|----------|------|-------|----------------------------------|
| 1. Preis | Mark | 500.— | und eine kunstvolle Ehrenurkunde |
| 2. " | " | 250.— | " " " " |
| 3. " | " | 100.— | " " " " |

Der Sieger erwirbt den Titel „Kunstmeisterfahrer der Welt“ und hat die Pflicht, den in je 3 jährigen Intervallen vorsichgehenden Ausschreibungen des S. R.-B. zur Weltmeisterschafts-Konkurrenz sich zu stellen, unter Gefahr des Verlustes seines Titels.

Nennungen unter postfreier Einsendung des Einsatzes müssen bis **spätestens 1. März 1895, abends 8 Uhr** an den Bundesschriftführer des S. R.-B. **Felix Burkhardt** in Leipzig, Gustav Adolfstrasse 27 eingegangen sein.

Die Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. sind maassgebend.

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Ausschreibung.

—❖ Internationales Damen-Preiskunstfahren ❖—

am **Sonntag, den 19. März 1895** in der Alberthalle des Krystallpalastes zu Leipzig, gelegentlich des Weltmeisterschaftskampfes.

Offen für alle Radfahrerinnen der Welt.

Zulässig alle Arten Niederräder. Die selbst zu wählenden Uebungen sind hintereinander in einer Fahrdauer von **längstens 8 Minuten** auszuführen.

Vorschrift: Es muss in weiten, bauschigen Beinkleidern und langen Radfahrer-Strümpfen (Reform-Radfahrerinnen-Kostüm) gefahren werden.

Einsatz **Mk. 5.**— deutsche Reichswährung.

Preise in deutschen Reichsmünzen: 1. Preis Mark 75.—, 2. Preis Mark 50.—, 3. Preis Mark 25.—.

Die Siegerin empfängt ausserdem eine kunstvoll ausgeführte Ehrenurkunde.

Nennungen müssen unter postfreier Einsendung des Einsatzes bis **spätestens 1. März 1895, abends 8 Uhr** an den Bundesschriftführer des S. R.-B. **Felix Burkhardt** in Leipzig, Gustav Adolfstrasse 27 eingegangen sein.

Die Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. sind maassgebend.

Der Vorstand des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Bundesgeschäftliches.

Erneuerung der Bundesmitgliedschaft.

Vom 1. Nov. d. J. ab werden die Beträge zur Erneuerung der Mitgliedschaft für 1895 entgegengenommen. Gegen Ein-sendung oder Einzahlung von **Mk. 6.**— an unseren Bundes-zahlmeister J. A. Strieder, Leipzig, Blücherstr. 47, erhalten die Mitglieder die neue blaue Mitgliedskarte für 1895.

Neues Bundesliederheft.

Die erste Auflage von 3000 Stück unseres Liederheftes ist vollständig vergriffen und haben wir uns deshalb entschlossen, dasselbe neu herauszugeben und zwar im doppelten Umfang.

Unter thatkräftiger Mitwirkung unserer Mitglieder ist es uns gelungen, das allseitig freudig aufgenommene Bundes-Liederheft durch eine Anzahl neuer Lieder zu verstärken, sodass in demselben nun 26 Lieder enthalten sind.

Möge das neue Liederheft unseren Mitgliedern in ernsten und frohen Stunden ein treuer Begleiter sein.

Wiederum ist dasselbe zum Selbstkostenpreise: **100 Stück für 5 Mark**, einschliesslich freier Zusendung, von unserem Bundesschriftführer zu beziehen. (Beträge in Briefmarken erbeten.)

Die Hefte sind für 10 Pfg. einzeln zu verkaufen, der Nutzen fliesst in die Bezirks- bzw. Vereinskassen.

Beschluss.

Der Antrag des Bezirks Rochlitz:

„Alle Strassen- und Bahnfahrten, welche der Bund oder die Bezirke veranstalten, sind nur offen für solche Bundes-Mitglieder, welche keiner anderen grossen Radfahrervereinigung angehören,“ ist vom Bundesvorstand einstimmig angenommen worden und werden die Wettfahrbestimmungen entsprechend abgeändert werden.

Neuaufnahmen für 1895.

Alle von jetzt ab neu angemeldeten Mitglieder zahlen Mk. 3.— Eintrittsgeld und Mk. 6.— Bundesbeitrag, **für 1895 gültig**. Die Zeitung wird denselben vom Tage ihrer Aufnahme ab geliefert und erhalten sie die neue blaue Mitgliedskarte im Bundeszeichen.

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

Bestätigung.

Der von der Bezirksversammlung am 28. Oktober zum Bezirksvertreter von Glauchau gewählte Herr Louis Lasch-Glauchau ist vom Bundesvorstand als solcher bestätigt, gleichzeitig sind die übrigen dabei vollzogenen Wahlen, als den Satzungen entsprechend, anerkannt worden.

Neue Ortsvertreter.

Döbeln: Georg Reimer, Kaufmann.
Oberschlema: Karl Hamann, Kaufmann.

Ersatz-Bundeszeichen

sind für Mk. 1.50 zu beziehen vom Bundeszahlmeister J. A. Strieder, Leipzig, Blücherstr. 47. Desgleichen neue Plüschkränze zu 40 Pfg.

Jahrgang 1893 der S. R.-B.-Zeitung.

Um den Bezirksvorstandsmitgliedern ein werthvolles Nachschlagewerk für die Zukunft zu sichern, liefern wir denselben den gutgebundenen II. Jahrg. 1893 zu Mk. 2.— postfrei. Wir empfehlen die Anschaffung allen unseren Bezirken aufs Wärmste. Beträge in Briefmarken erbeten an den Bundesschriftführer.

Bundes-Vorstandssitzungen.

Nächste Sitzungen **Freitag**, den 23. und 30. Novbr. abends 9 Uhr im **B.-Hôtel du Nord**, Blücherstrasse 10.

Die Bundes-Vorstandssitzungen sind offen für alle diejenigen Bundesmitglieder, welche ein satzungsmässiges Amt im S. R.-B. bekleiden.

Wohnungsveränderungen.

Im Interesse einer geregelten Listenführung und der ordnungsmässigen Lieferung der Bundeszeitung sind Wohnungsveränderungen stets rechtzeitig unter Angabe der Mitgliedsnummer an den Bundesschriftführer anzuzeigen.

Heil Sachsen!

Der Bundesvorstand des S. R.-B.

Alexander Duncker,
Vorsitzender.

Felix Burkhardt,
Schriftführer.

Neuaufgenommene Mitglieder.

16 Aufnahmen: 2290—2305.

Bezirk Freiberg:

2292. Ernst Ludwig Grünwald, Böttcher, Linda.
2293. Heinrich Otto Grünwald, Musiker, „

Bezirk Leipzig:

2294. Reinhold Walther, Gastwirth, Merseburg, Reichskrone.
2298. Heinrich Daut, Mechaniker, Leipzig.

Bezirk Löbau:

2295. Gustav Döring, Kunst-Meisterfahrer, Oberoderwitz.
2296. Albin Müller, Kunstfahrer, Oberoderwitz.

Bezirk Meissen:

2300. Fräulein A. Kaufmann, Meissen.
2301. Carl Patzig, Gastwirth, Meissen, zur Drossel.
2302. Arthur Gebauer, Maurer, Löthain.

Bezirk Schwarzenberg:

2303. Hermann Neef, Fleischermeister, Schneeberg.
2304. Karl Hamann, Kaufmann, Oberschlema.
2305. Arno Pfau, Kaufmann, „

Bezirk Zittau:

2290. Max Forker, Polier, Zittau.

Bezirk Zwickau:

2291. Ernst Emil Fischer, Handlungsgehilfe, Werdau.
2297. Louis Nötzold, Holz-Grosshändler, Ebersbrunn.
2299. Arthur Qudilet, Gasthofsbesitzer, Crimmitschau.

Zu streichen wegen Nichterfüllung der Verpflichtungen:

212. Adolf Lucas, Dresden. 2235. Arthur Schubert, Freiberg.
2268. M. H. Johnson, L.-Reudn. 2142. Max Grabner, Oschatz.
2261. Fritz Keller, Schöneck.

Veränderungen:

Verzogen vom Bezirk Plauen nach Berlin C., Rothes Schloss 1588. Paul Körner, Kaufmann.

Verzogen vom Bezirk Schwarzenberg zum Bezirk Pirna: 2150. Max Winkler, Sparkassen-Buchführer, Königstein.

Neue Bundes-Hôtels.

Merseburg: Gasthaus zur Reichskrone, R. Walther.
Crimmitschau: Odeum, Arthur Qudilet.

Besitzwechsel.

Drossel-Meissen: Gasthaus zur Drossel, Carl Patzig.

Aus den Bezirken.

Der S. R.-B. ist in 26 Bezirke eingetheilt, welche das Gebiet je einer Amtshauptmannschaft umfassen. Nur die Amtshauptmannschaften Dresden-A. und Dresden-N. bilden zusammen einen Bezirk.

Bezirk Auerbach.

Die nächste Bezirksversammlung findet Busstag, den 21. November, nachmittags 3 Uhr im B.-Hôtel „Rathskeller“ zu Falkenstein statt.

Tagesordnung:

1. Vereinssitzungen der Orte des Bezirks während der Wintermonate betr.
2. Sportliches Auftreten im Bezirk Auerbach betr.
3. Geschäftliche Mittheilungen.
4. Sonstige Anträge.

Da der geschäftliche Theil jedenfalls bald erledigt sein wird, so kann diesmal das gesellige und gemüthliche Beisammensein aller lieben Bezirksmitglieder besonders gepflegt werden. Auch sollen Zither-, sowie gesangliche Vorträge zur Darbietung gelangen. Gäste sind herzlich willkommen! Liederbücher mitbringen!

Mit sportlichem Heil Sachsen Heil!

Der Bezirksvorstand.

G. Baumann, Ernst Golla,
Bezirks-Vertreter. Bezirks-Schriftführer.

Bezirk Glauchau.

Bezirksversammlung Sonntag, den 11. November in Hohenstein im B.-Hôtel „Drei Schwanen“.

Kurz nach 4 Uhr nachmittags eröffnete der Bezirksvertreter Lasch-Glauchau die Versammlung und begrüßte die erschienenen Mitglieder wie Gäste herzlichst.

Zu Punkt 1 der Tages-Ordnung wurden die eingehenden Neumeldungen freudig begrüßt und auf die zukünftigen Bundeskameraden ein dreifaches Sachsen Heil ausgebracht.

Verschönert wurde die Versammlung durch das Eintreffen des Bundes-Rennfahrwarts Theodor Gränitz-Chemnitz, welcher vom Bezirk Chemnitz Grüße überbrachte, die vom Bezirk Glauchau mit einem dreifachen Sachsen Heil erwidert wurden.

Da etwas Wichtiges auf der Tagesordnung weiter nicht stand, besprach man den vom Bezirk Rochlitz beim Bundesvorstand eingereichten Antrag bezügl. der Theilnahme am Preisfahren.

Alsdann brachte Ortsvertreter Schellenberg-Hohenstein in Vorschlag, am Badberg eine Warnungstafel anzubringen und den Bundes-Vorstand um Zusendung einer solchen zu ersuchen.

Die Bezirksversammlung wurde abends $\frac{1}{2}$ 7 Uhr, nachdem Herrn Gränitz noch ein dreifaches Sachsen Heil ausgebracht worden, geschlossen.

Die nächste Bezirksversammlung findet in Lichtenstein im B.-Hôtel „Zum goldenen Helm“, Sonntag, den 2. Dezember, nachmittags punkt 4 Uhr statt und wird zu recht zahlreicher Betheiligung hierdurch ergebenst eingeladen. Liederbücher mitbringen. Gäste willkommen.

Heil Sachsen!

Der Bezirks-Vorstand.

Louis Lasch, Paul Vogel,
Bezirksvertreter. Urkundenführer.

Ortsverein „Stahlross“-Glauchau.

Montag, den 19. November, abends 9 Uhr in der B.-Gastwirthschaft von C. Hoffmann, Chemnitzerstr. Vereins-Versammlung, wozu alle Mitglieder ergebenst einladet
Paul Vogel, Ortsvertreter.

Bezirk Leipzig.

Die geehrten Mitglieder werden hiermit auf die dieser Nummer beigefügte Einladung zum III. Stiftungsfeste, verbunden mit Bannerweihe aufmerksam gemacht mit dem Bemerkten, dass der Abend nach dem nunmehr endgiltig festgestellten Programme äußerst genussreich zu werden verspricht und dass den Mitgliedern für durch dieselben einzuführenden Gäste eine Billetvorverkaufsstelle beim Bezirkszahlmeister Herrn Heerde, Albertstrasse 4, offen ist.

Die nächsten Bezirksvorstandssitzungen finden am 19. November und am 10. Dezember im Restaurant „Neue Börse“ statt.

Heil Sachsen Heil!

Bernhard Böhm, Bezirks-Schriftführer.

Ortsverein Plagwitz-Lindenau.



Die am 6. Nov. stattgehabte Monatsversammlung beschloss:

1. Mitte Januar 1895 eine größere Festlichkeit zu veranstalten.
2. Die freiwillige Steuer zur Anschaffung von Hochrädern (zu Reigenfahren) zu erneuern.

3. Einladungen zu Monatsversammlungen nicht durch Post ergehen zu lassen, da bekannt ist, dass diese Versammlungen jeden ersten Dienstag im Monat im Gasthof Plagwitz stattfinden.

4. Folgende Ausfahrten (bei günstigem Wetter):
Sonntag, den 18. November, nachmittag $\frac{1}{2}$ 2 Uhr ab Gasthof Plagwitz nach Markranstädt (Kirmess); am Mittwoch, den 21. November (Busstag), nachmittag $\frac{1}{2}$ 2 Uhr ab Gasthof Plagwitz nach Zwenkau-Pegau.

Mit sportlichem Gruss!

A. Teichmann, Rich. Arnold,
I. Fahrwart. Vorsitzender.

Bezirk Plauen.

Sonntag, den 18. November, Nachmittag $4\frac{1}{2}$ Uhr Bezirks-Versammlung in Reichenbach, Tonhalle. Allseitiges Erscheinen erwünscht, Gäste willkommen. Liederbücher mitbringen.

Der Bezirksvorstand.

R.-V. „Wanderlust“-Plauen i. V.

Wir mussten Besorgniss hegen, dass unser Vergnügen am 31. Oktober seitens der hiesigen Bewohnerschaft nicht gut besucht werde, hatten doch am gleichen Tage mehrere hiesige grössere, beliebte Vereine anziehende öffentliche Vergnügen veranstaltet. Doch bald konnten wir überzeugt sein, dass der Besuch unseres Festes ein sehr befriedigender sein werde, es füllte sich bald der geräumige Saal bis auf den letzten Platz.

Das Vergnügen wurde durch Konzert eingeleitet, dem zwei Theaterstücke folgten, von denen besonders das eine: „Ein kritischer Tag“, verfasst von unserem Herrn M. Möller (A. Lommer), sehr ansprach, desgleichen ein dem Bunde gebrachtes lebendes Bild, dargestellt von Herren und Damen.

Einige auswärtige Kameraden waren erschienen, denen Vorsitzender A. Petersohn ein Heil Sachsen Heil entgegenbrachte.

Eine zahlreiche Schaar erfreute sich am Ball bis früh 2 Uhr. Wir können auf ein gut gelungenes Fest zurückblicken, das dem Verein und dem Bunde hoffentlich neue Freunde und Anhänger gewonnen haben wird.

Heil Sachsen!

A. Petersohn, P. Woetzel,
Vorsitzender. Schriftführer.

Bezirk Schwarzenberg.

Bezirksversammlung in Lössnitz (Krahls Konditorei) am Sonntag, den 28. Oktober.

Bezirksvertreter Emil Drechsler-Eibenstock eröffnete die Bezirksversammlung nachmittag 4 Uhr mit einem kräftigen Sachsen Heil als Begrüssung der erschienenen Mitglieder.

Bezirksfahrwart Ernst Ketzer-Eibenstock theilte mit, dass er seinen Wohnsitz nach Chemnitz verlegt habe, wodurch sich eine Neuwahl des Bezirksfahrwarts erforderlich machte. Nach einigen Vorschlägen wurde Herr Richard Wimmer-Eibenstock gewählt. Da Herr Wimmer nicht anwesend war, versicherte Bezirksvertreter Drechsler, dass dieser Herr die Wahl annehmen und das Amt voll und ganz vertreten würde.

Die nächste Bezirksversammlung soll am Busstag, den 21. November, nachmittags punkt 3 Uhr in Eibenstock, B.-Hôtel Rathhaus abgehalten werden.

Nach Schluss der Versammlung folgte der gemüthliche Theil, wo unter Anderm auf die treue Kameradschaft des nachbarlichen Bezirks Auerbach ein dreifaches Sachsen Heil ausgebracht wurde.

Alfred Ott, Bezirksschriftführer.

Bezirk Wurzen-Grimma.

Die nächste Bezirksversammlung findet Sonntag, den 18. November in Wurzen, Schweizergarten, Nachmittags 5 Uhr statt.

Der Bezirksvorstand.

Bezirk Zwickau.

Die nächste Bezirksvorstandssitzung findet Sonntag, den 18. November, nachmittags 5 Uhr im B.-Hôtel „Kaiserhof“ in Werdau statt.

Das Erscheinen sämtlicher Vorstandsmitglieder und Ortsvertreter ist Pflicht, da zur Vorberathung Wichtiges vorliegt.

Die nächste Bezirksversammlung wird am Sonntag, den 9. Dezember, nachmittags punkt 3 Uhr im B.-Gasthof „Zur Krone“, Marienthal abgehalten.

Daan diesem Tage der rührige Ortsverein „Wanderer“ Marienthal sein diesjähriges Herbstvergnügen (im genannten Gasthofe) abhält, und um gleichzeitig Gutes mit Gutem zu verbinden, werden sämtliche Bezirksmitglieder mit werthen Damen hierdurch ergebenst eingeladen.

Heil Sachsen Heil!

Albin Unger, Bezirksvertreter.

Mittheilung an die Herren Ortsvertreter.

Die in der letzten Zeit stattgefundenen Bezirks-Vorstandssitzungen geben dem engeren Bezirksvorstande Veranlassung, Folgendes bekannt zu geben:

Die einzelnen Ortsvertreter der im Bezirk Zwickau bestehenden Vereine des S. R.-B. gehören dem Bezirksvorstande mit an.

Es ist daher Ehrenpflicht der Herren Ortsvertreter, die angesetzten Vorstandssitzungen regelmässig zu besuchen.

Es liegt aber auch im Interesse der Ortsvereine selbst, dass Vorstandssitzungen regelmässig besucht werden, da bei Beschlussfassung über wichtige Angelegenheiten die Wünsche der betr. Vereine berücksichtigt werden können.

Der engere Vorstand hofft daher, bei der am 18. November in Werdau stattfindenden **Bezirks-Ausschusssitzung** die Herren Ortsvertreter sämtlich begrüßen zu können.

H. Otto, Bezirksschriftführer.

Bezirksversammlung in der B.-Wirtschaft „Deutsches Haus“, Crimmitschau, am 4. November.

Bezirksvertreter Unger-Zwickau eröffnete gegen 4 Uhr mit einem kräftigen Sachsen Heil! die Versammlung. Als erster Punkt stand auf der Tagesordnung: Beschlussfassung über das I. Bezirks-Stiftungsfest. Eine vorher einberufene Bezirks-Vorstandssitzung konnte wegen mangelhaftem Besuch über die Gestaltung des Festes nichts beschliessen. In der heutigen Versammlung beschloss man daher Folgendes: Das Fest soll in Zwickau abgehalten werden. Ein Ausschuss, der besteht aus je zwei Vertretern der Städte Zwickau, Werdau und Crimmitschau und dem Bezirksvorstande, soll die nähere Ausarbeitung des Festes in die Hand nehmen und seine Beschlüsse als Vorschläge der nächsten Bezirksversammlung vorlegen. Da von den Meisten gewünscht wurde, das Fest möchte an einem Sonntage stattfinden, so macht der Bezirks-Schriftführer auf die Schwierigkeit, ja vielleicht Unmöglichkeit aufmerksam, an einem Sonntage einen passenden Saal für das Fest in Zwickau zu erlangen.

In der Versammlung wurden dann weiter noch eine Anzahl Uebelstände gerügt, die in der letzten Zeit besonders grell zu Tage getreten sind. Es wurde der Wunsch ausgesprochen, die Verhältnisse möchten sich in der nächsten Zeit bessern, die einzelnen Ortsvereine und vor allen Dingen die Herren Ortsvertreter möchten ihr volles Interesse dem Bezirke wieder zuwenden.

Geklagt wurde ebenso über den schlechten Besuch der angesetzten Bezirks-Vorstandssitzungen seitens der Herren Ortsvertreter. Eine diesbezügliche Aufforderung soll in der Zeitung bekannt gegeben werden.

Da bei einer der letzten Abendausfahrten des Bezirks einem Mitfahrenden Unannehmlichkeiten seitens der Polizei bereitet wurden, so fordert der Bezirksfahrwart auf, bei dergleichen Ausfahrten seinen Anordnungen unbedingt Folge zu leisten.

Ortsvertreter Arendt-Werdau stellt dann folgenden Antrag:

„Der Bezirk möchte nächstes Jahr diejenigen drei Mitglieder des Bezirk Zwickau, welche alle Veranstaltungen des Bezirk am regelmässigsten besuchen, durch Ehrenpreise auszeichnen.“

Dieser Antrag wird mit folgender Beschränkung angenommen: „Ausgenommen davon sind der engere Bezirksvorstand, sowie die einzelnen Ortsvertreter, und der Ehrenpreis darf nicht „in einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung bestehen.“

Die nächste Bezirksversammlung findet Sonntag, den 9. Dezember, nachmittags 3 Uhr im B.-Gasthof „Zur Krone“ Marienthal statt.

Heil Sachsen Heil!

H. Otto, Bezirks-Schriftführer.

R.-K. „Adler“-Werdau.

Versammlung am 29. Oktober. Anwesend 12 Mitglieder.

Der Vorsitzende eröffnete die Versammlung 9 Uhr 15 Min. und begrüßte die Erschienenen auf's Herzlichste.

Angemeldet haben sich seit letzter Versammlung 5 Herren und fanden dieselben auch einstimmige Aufnahme in den Klub.

Im Weiteren wurden noch verschiedene Punkte über die Ausführung des am 14. November stattfindenden Theater-Kränzchens besprochen.

Fahrwart Lehmann stellt den Antrag, das Eintrittsgeld von 3 auf 5 Mark zu erhöhen und wird dieser Punkt



bis zu der demnächst stattfindenden Hauptversammlung vertagt.

Derselbe regt ferner an, dass der Nachweis über die Betheiligung an sportlichen Veranstaltungen vom 1. November ab auf's Genaueste geführt werden möge, damit alljährlich die Prämierung der Meistbetheiligten stattfinden kann.

Es wird der Wunsch laut, während des Winterhalbjahres wöchentlich einen Uebungsabend im Saalfahren zu veranstalten und soll auch diese Angelegenheit zur nächsten Hauptversammlung erledigt werden.

Am Schlusse der Versammlung erklärt sich Herr Müglitz noch bereit, das Bild, die Sieger der Fernfahrt Zittau-Leipzig darstellend, einrahmen zu lassen und dem Klub schenkungsweise zu überlassen.

Heil Sachsen Heil!

Radfahrer-Klub „Adler“-Werdau.

Max Arendt,
Vorsitzender.

Ernst Fischer,
Schriftführer.

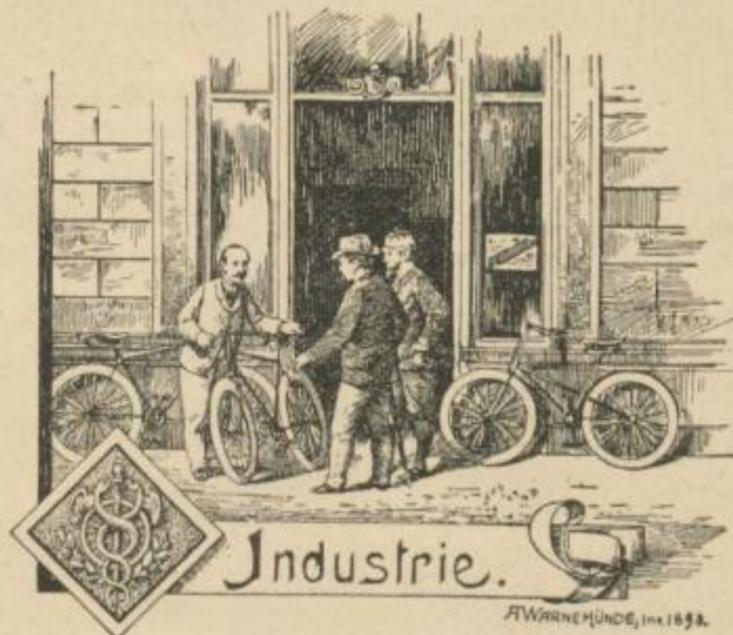
Ortsverein „Wanderer“-Marienthal.

Im Anschluss an die Sonntag, den 9. Dezember im hiesigen B.-Gasthof „Zur Krone“ stattfindende Bezirksversammlung veranstaltet der hiesige Radfahrer-verein „Wanderer“ ein **Wintervergnügen**.

Alle Sportkameraden aus nah und fern werden hierzu herzlich eingeladen mit der Versicherung, dass die Marienthaler Bundes- und Sportkameraden Alles aufbieten werden, um unseren werthen Gästen einen vergnügten und fröhlichen Abend zu bereiten.

Heil Sachsen Heil!

H. Otto, Vorsitzender.



Nach preisrichterlicher Entscheidung wurden auf der 1894er italienischen Landes-Ausstellung, verbunden mit internationaler Sportartikel-Ausstellung zu Mailand von deutschen Fahrrädern prämiert mit der höchsten Auszeichnung (Diploma d'onore) die „Adler“-Fahrräder von Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M.

Die „Hannoversche Gummi-Kamm-Co., A.-G.“, Fabrikanten der rühmlichst bekannten „Excelsior-Pneumatics“, haben ihren Abnehmern eine höchst werthvolle Neuheit zu bieten, indem sie ihre Reifen jetzt mit einer Patenteinlage (D. R.-P. No. 68715) versehen, die, was Dauerhaftigkeit und Widerstandsfähigkeit, sowie ferner Elasticität und Schnelligkeit belangt, alles bisher Dagewesene übertreffen.

Diese Neuheit wird allen Fahrern recht willkommen sein, weil das bisher immer noch vorkommende Schadhafwerden der Reifen jetzt fast unmöglich ist.

Natürlich haben sich unsere hervorragendsten Distanzfahrer entschlossen, während der Saison 1895 nur noch „Excelsior mit Patenteinlage“ zu fahren.

Der Einfluss des Pneumatics auf den Gang der Maschine wird leider noch zu wenig gewürdigt. Zu wenig ist es dem grossen Publikum und selbst auch manchem Fahrrad-Händler bekannt, dass eine und dieselbe Maschine mit den verschiedenen Pneumaticsystemen montirt, leichteren oder schwereren Gang aufweist.

In der richtigen Wahl der Einlage und der Art der Verarbeitung liegt bei der Pneumaticfabrikation der Hauptfaktor, die „Elasticität“. Ein elastischer Reifen rollt, wie gewiss jeder Fahrer schon bemerkt hat, sehr angenehm und leicht, er lässt sich, ohne an Elasticität zu verlieren, sehr hart aufpumpen und bekommt dadurch eine minimale, natürliche Lauffläche und seine Schnelligkeit. —

Ein mit einer harten und nicht elastischen Einlage versehener Luftreifen dagegen erreicht mit einer weit geringeren Menge Luft schon die Grenze seiner Dehnbarkeit, fühlt sich hölzern an und rollt schwer. Der Reifen soll nicht am Boden haften, sondern leicht über Eben- und Unebenheiten gleiten, gewissermassen schnellen. Je elastischer nun der Reifen, desto leichter und schneller der Lauf. Diesem Umstande hat die Continental-Caoutchouc- & Guttapercha-Compagnie Hannover von Anfang der Pneumaticfabrikation an weitgehendst Rechnung getragen und hat immer dahin gearbeitet, diese Einlagen aus weichem und elastischem Gewebe zu wählen. Seit Anfang der Saison 1894 machte die Compagnie Versuche mit ihrer Patenteinlage D. R.-P. 68715 und nachdem dieselbe nun genügend ausprobiert und in Elasticität und Haltbarkeit den Ausprüchen der verwöhntesten Touren- und Schnellfahrer genügt, worüber die schmeichelhaftesten Anerkennungsschreiben vorliegen, kommt sie damit für die Saison 1895 auf den Markt.

Es ist nicht zu bezweifeln, dass der Reifen mit dieser Einlage sich schnell Freunde in Menge erwerben wird. Sein Einfluss auf den Gang des Rades ist phänomenal. Die bedeutendsten Touren- und Rennfahrer erzielten grosse Erfolge auf diesem Reifen und wir erinnern nur an die Siege der Herren Fritz Opel, O. Rosenstengel, Paul Präsent, G. Zachariades, Gerger, Mündner, Reheis, Weiss, Goess, Mulack, Brodtmann, Heine u. a. m. auf

Continental-Pneumatic.

Bei kurzen und langen Rennen gaben diese Herren dem Continental-Pneumatic den Vorzug. Besonders seien an dieser Stelle erwähnt die Resultate der Distanzfahrten Mailand-München (von den 5 Ersten 3 auf Continental); Dresden-Berlin (erster Preis und von den 10 Ersten 7 auf Continental); Anhaltinische Distanzfahrt (erster Preis auf Continental-Pneumatic); Bologna-Mailand (erster Preis auf Continental-Pneumatic); Basel-Cleve (die 3 ersten Preise auf Continental-Pneumatic, von 45 Startenden 24, von den 9 Ersten 7 auf Continental-Pneumatic). Bei diesen Rennen, die unter denkbar ungünstigsten Verhältnissen die grössten Anforderungen an die Reifen stellten, bewährte sich der Continental-Pneumatic am Besten als ein Tourenreifen allerersten Ranges. Aber auch auf der Rennbahn errang er in kurzer Zeit eine hervorragende Stelle. Beim Bundesfeste in Hannover allein wurden von 6 Meisterschaften 3 auf Continental-Pneumatic gewonnen, ferner unzählige erste Preise in Berlin, Hamburg, München, Leipzig, Breslau, Hannover, Bremen, Köln etc. Einen fernerer Vorzug des Continental-Reifens muss jeder Fachmann in der peinlich genauen Fabrikation bemerken. Besondere Einrichtungen und Verfahren, welche durch jahrzehntelange Erfahrungen in der Fabrikation verwandter Artikel an die Hand gegeben sind, ermöglichen es der Compagnie, die Imprägnirung und Gummierung des Einlagenstoffes auf das Allergründlichste vorzunehmen und hierin liegt die Gewähr dafür, dass Gummi und Einlage sich auf das Innigste mit einander verbinden und gewissermassen ein Ganzes bilden, das nur durch Gewaltmittel in seine ursprünglichen Theile zu zerlegen ist. Wie bei den Fahrrädern das zu verwendende Material und die mehr oder weniger guten Arbeitskräfte eine grosse Rolle zur Herstellung einer

leichtlaufenden und stabilen Maschine spielen, so ist dies in fast noch grösserem Umfange bei der Pneumatic-fabrikation der Fall. Bester Gummi und bestes Gewebe, sowie zuverlässige, erste Arbeitskräfte sind die Hauptbedingungen bei der Anfertigung der Reifen. Ein Reifen, der nicht diese drei Erfordernisse erfüllt, kann nie ein guter Pneumatic sein. Eine ebenso gewichtige Rolle spielt natürlich auch die Erfahrung. —

Wir kommen nun zu einer Beschreibung der einzelnen Reifenarten und nehmen zuerst den Tourenreifen.

Derselbe wird in den Grössen von 2, $1\frac{3}{4}$ und $1\frac{5}{8}$ “ gefertigt. Er ist ein sehr geeigneter Reifen für schwere Maschinen und Fahrer, hat 2 starke Gewebelinien, die von einer dicken Schicht Gummi bedeckt und durch Vulkanisation innig mit derselben verbunden sind. Dieser Reifen ist besonders bei schlechten Wegeverhältnissen am Platze und kann sehr stark strapaziert werden.

Der leichte Tourenreifen wird in den Stärken von $1\frac{3}{4}$ “ und $1\frac{5}{8}$ “ aus zwei leichteren Gewebelinien gefertigt, die mit einer schwächeren Schicht Gummi bedeckt und durch Vulkanisation innig damit verbunden sind. Es ist ein praktischer Tourenreifen für leichte Maschinen und geübte Fahrer, dessen Abnutzung sich ganz nach den Strassenverhältnissen richtet. Er ist elastisch und läuft leichter als der Tourenreifen, ist aber auch grossen Strapazen nicht so gewachsen wie dieser.

Der Halbbrennreifen wird in einer neuen Form und in einer Stärke von $1\frac{3}{4}$ “ und $1\frac{5}{8}$ “ mit Patenteinlage gefertigt. Er sollte nur zu Strassenrennzwecken und von geübteren Fahrern benutzt werden. Je nach den Wegeverhältnissen ist die Stärke zu wählen. Verwöhnten Fahrern, die an Maschine und Reifen die höchsten Anforderungen bezüglich Leichtigkeit, Schnelligkeit und Elasticität stellen, aber auch Maschine und Reifen zu behandeln verstehen, kann er besonders empfohlen werden.

Der Rennreifen wird in einer Stärke von $1\frac{1}{2}$ “ und $1\frac{3}{8}$ “ gefertigt. Er ist mit Patenteinlage in einer neuen gesetzlich geschützten Form gearbeitet und sehr elastisch. Zu diesem werden auch Holzfelgen geliefert, so dass ein Paar 30 und $28 \times 1\frac{3}{8}$ “ Reifen ein Gewicht von $2-2\frac{1}{2}$ kg hat. Der Reifen ist sehr leicht zu montieren und bei seiner Leichtigkeit doch sehr stark. Er weist gegen alle anderen Rennreifen bedeutende Vorzüge auf und kann den Rennfahrern nicht warm genug empfohlen werden.

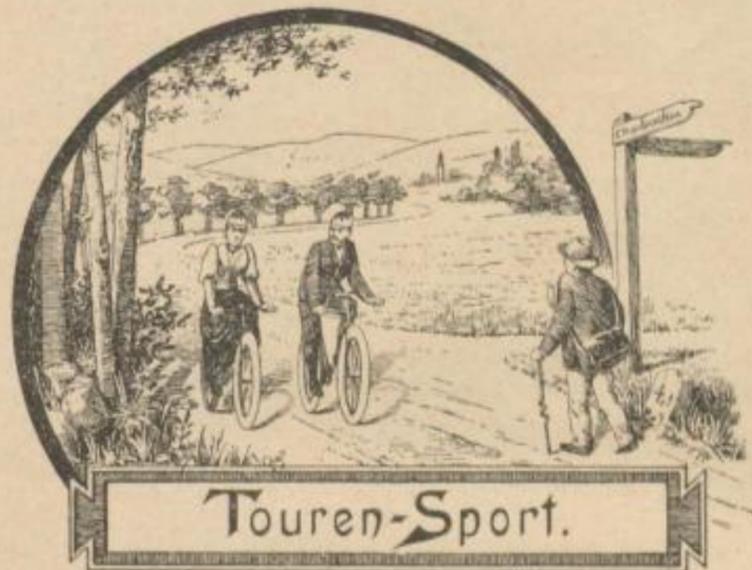
In der neuen Anti-slipping-Form wird der Tourenreifen und leichte Tourenreifen gefertigt. Die Vorzüge des Anti-slipping-Reifens sind: Schutz gegen Ausrutschen bei grösster Schnelligkeitsentwicklung. Dadurch, dass die

Lauffläche glatt ist, wird die gleiche Schnelligkeit erzielt, wie mit einem gewöhnlichen Tourenreifen, während die Seitenstreifen den wirksamsten Schutz gegen Ausgleiten gewähren. Aufwärtsschleudern des Koths ist fast ganz vermieden.

Die Nürnberger Fahrrad-Fabrik Karl Marschütz & Co. hat nunmehr ihre neuerbauten „Hercules-Werke“ bezogen und wird die Fabrikation in ganz bedeutend vermehrtem Maasse betreiben.

Pneumatik-Wagenreifen. Man kann nunmehr in Dublin, Glasgow und in verschiedenen anderen Städten eine beträchtliche Anzahl öffentlicher Fuhrwerke sehen, welche mit pneumatischen Reifen versehen sind. Die Kutscher dieser Fuhrwerke machen gegenüber den andern

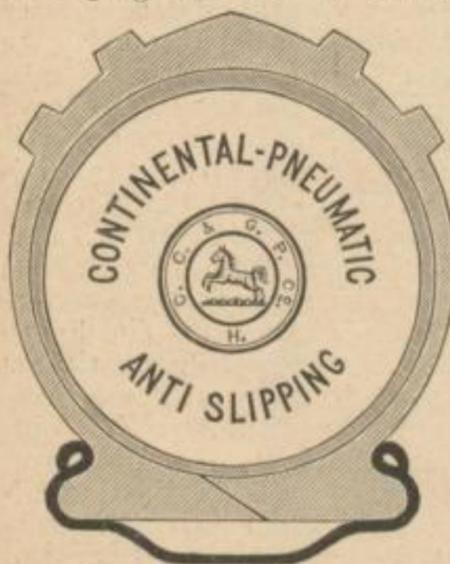
nur mit gewöhnlichen Eisenreifen versehenen Wagen ein brillantes Geschäft, woraus zu entnehmen sein dürfte, dass dem Luftreifen in dieser Hinsicht noch eine grosse Zukunft bevorsteht. Durch diese günstige Aussicht verlockt, haben sich drei der bedeutendsten Reifenfirmen entschlossen, der Wagenreifenfabrikation ein besonderes Augenmerk zuzuwenden, wobei sie sicherlich ihre Rechnung finden werden. Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Vortheil dürfte bei allgemeiner Einführung der Luftreifen auch darin zu finden sein, dass die Eigenthümer und Kutscher von solchen mit Luftreifen versehenen Fuhrwerken dem Fahrradsport viel gewogener sein werden, da sie nur dem Radfahrer und der Fahrrad-Industrie diese nutzbringende und angenehme Neuerung zu verdanken haben.



Die beiden russischen Rad-Touristen Theodor Kawsky und Dokutschajeff, Mitglieder des Moskauer Radfahrer-Vereins, die am 27. September mittags Petersburg verlassen haben und der gleichen Marschroute, welche Terront und Steinfeldt eingeschlagen hatten, gefolgt sind (Warschau, Berlin, Magdeburg, Köln, Lüttich, Paris), sind Montag, den 15. Oktober, 4 Uhr nachmittags in Paris angekommen und haben also diese Tour in 18 Tagen 4 Stunden vollendet. Die beiden Touristen werden einige Tage in Paris verweilen, um dann mit dem „Grossen Bruder“ die Rückfahrt nach Russland anzutreten. Es sind die ersten russischen Radfahrer, welche die Tour Petersburg—Paris in weniger als 20 Tagen vollendet haben.

Frank Lenz. Seit geraumer Zeit fehlt jede Nachricht über den Weltumfahrer Frank Lenz, sodass seine Freunde in Pittsburgh das Schlimmste befürchten und sich an die Staatsregierung gewendet haben, um durch amtliche Recherchen Auskunft über Leben und Aufenthalt des Vermissten zu erlangen. Dieser Bitte entsprechend wurden die Vertreter Amerikas in Konstantinopel und Tebron beauftragt, sofort mit systematischen Recherchen nach dem vermissten Radfahrer zu beginnen. Die letzten Nachrichten über Lenz datieren aus Tabriz, 900 Meilen östlich von Konstantinopel.

Fräulein Annie Londonderry, welche allein eine Tour um die Welt per Rad unternehmen will, hat Boston am 25. Juni verlassen, ist am 24. September in Chicago eingetroffen und befindet sich nunmehr auf dem Wege über Cleveland, Buffalo und Rochester nach New-York, von wo aus sie nach Frankreich übersetzen will. Ihr weiterer Weg führt sie über Bordeaux nach Italien, Griechenland, Konstantinopel, Bombay, Kalkutta, von hier nach Japan bis San Franzisko, woselbst sie Mitte Mai einzutreffen gedenkt. Sie hofft, Chicago im August 1895 erreichen zu können und nach Boston innerhalb der ihr bestimmten Frist von 16 Monaten zu kommen — in Allem ein sehr gefährliches Unternehmen für eine junge Dame!





Arthur Klarner-Leipzig, der vielen unserer Leser bekannte Dreirad-Meisterfahrer, hat sich verlobt. Unseren herzlichen Glückwunsch!

Der Holländische Radfahrerbund zählt gegenwärtig 4558 Mitglieder, von denen 1380 auf Nord-, 1117 auf Süd-Holland treffen und der Rest auf die übrigen Provinzen sich vertheilt. Dieser grosse Erfolg ist der tüchtigen Leitung des seit zehn Jahren amtierenden Vorsitzenden des Holländischen Radfahrerbundes, O. Bergsma, und der unermüdlichen Propaganda seiner Mitglieder zu danken.

Eine originelle Wette ist neuerdings zum Austrag gebracht worden: Ein junger Offizier aus Barèges hatte mit seinen Kameraden gewettet, dass er mit seinem Zweirade den Pic-du-Midi sowohl hinauf- als auch wieder herabfahren würde. Unter grossem Menschenandrang vollführte er den Aufstieg und nach kurzer Ruhe fuhr er die gewundene Bergstrasse wieder hinab, unten von der gesammten Bevölkerung Barèges mit lautem Hurrah begrüsst.

Eine heitere Spesenrechnung. Man erzählte vor Jahren von einem Wiener Advokaten, dass er in seiner Expensennote einem Klienten eine Konferenz als „Gespräch während eines Gewitters“ mit 10 fl. und für den „besonderen Schrecken bei diesem Gewitter“ weitere 10 fl. angerechnet hatte. An diese Expensennote erinnert die Rechnung, die ein pffliges Bäuerlein am 27. v. M. vor dem Bezirksgerichte in Retz präsentirte. Der Obmann des Retzer Radfahrer-Vereins (Nieder-Oesterreich) war wegen unvorsichtigen Fahrens angeklagt, weil er das Bäuerlein niedergestossen hatte. Der Richter ging mit einem Freispruche vor, da durch Zeugen erwiesen wurde, dass er alle Vorsichtsmassregeln beobachtet hatte. Der „Privatbeschädigte“ hatte nachfolgende Rechnung dem Richter präsentirt:

Für das Gewand	6 fl.
Fürs Schleppen durch die Ochsen	2 „
Für eine Stangenkette	4 „
Für ein Joch	1 „
Für Zeit- und Arbeitsverlust	8 „
Für den ausgestandenen Schrecken	5 „
Für die Umschläge, die mir mein Weib gemacht	4 „
Für das ärztliche Parere (in welchem stand, dass dem Anzeiger nichts geschehen sei)	4 „
Für den Gang zum Gericht	3 „
Für das Laufen der durchgegangenen Ochsen	4 „
Summa	41 fl.

Der Unfall hatte sich nämlich dadurch ereignet, dass ein Paar Ochsen, die der Bauer führte, scheu geworden war. Selbstverständlich verwies der Richter den Bauer mit seinen Ansprüchen auf den Zivilrechtsweg.

Gestohlene Fahrräder.

50 Mark Belohnung.

Auf die Wiederbringung des mir jüngst aus meinem Grundstück gestohlenen Niederrad „Germania“ VII No. 16 110 mit Continental-Reifen, wenig gebraucht, setze ich obige Belohnung.

Bruno Zirrgiebel, L.-Reudnitz
Leipziger Strasse 8 und 5.



T. in Pl. Der Uebelstand, dass der Radfahrer unterwegs in später Abendstunde und besonders Sonntags selten Gelegenheit findet, das richtig gemischte Brennöl für die Laterne bei Bedarf sich beschaffen zu können, ist schon mehrfach bemerkt worden. Das sicherste Mittel dagegen ist allerdings, dass man sich bei Antritt einer Abendfahrt mit genügendem Brennöl versieht. Uebrigens verdient Ihr Vorschlag, dass seitens der Bezirksvorstände den Besitzern der Bundesgasthöfe dieser Uebelstand bekannt gegeben werde und dieselben oder die Hausdiener zur Beschaffung und Lagerhaltung geeigneten Oeles angehalten werden, die Beachtung und das Interesse aller Bundes-Mitglieder.

B. in L. Gewiss ist das Reigenfahren und dessen Einübung eine für den eifrigen Radfahrer höchst angenehme und nachahmenswerthe Fortsetzung des Sportes in den Wintermonaten. Können auch nicht grössere Klubs auf einmal derartige Uebungen, des beschränkten Raumes wegen, vornehmen, so sollte doch fast in allen Radfahrer-Vereinigungen sich eine Reigenfahrer-Gruppe bilden, welche sicherlich alljährlich bei eigenen Festen Gelegenheit findet, ihre Gewandtheit im Fahren zu zeigen. Dass es nicht so leicht ist, wie es aussieht, ist bekannt, desto grösser ist aber auch der Reiz, welchen die Uebungen auf die Fahrer ausüben, und sollten gerade jetzt sich die Reigenfahrer anspornen, um an dem Preis-Reigenfahren bei Gelegenheit des Weltmeisterschaft-Wettkampfes im Kunstfahren (im März 1895) theilnehmen zu können. Wenn Ihr Klub sich mit Reigenfahren nicht befassen will, so schliessen Sie sich doch dem Ortsverein Plagwitz-Lindenau oder dem R.-K. Neustadt-Leipzig an; soweit uns bekannt ist, finden dort auch dieses Jahr Uebungen statt.

Räthsel-Ecke.

Auflösung des Räthsels in No. 23:
Zahlmeister.

Richtige Lösungen gingen nicht ein.

Räthsel.

Aus jedem der nachfolgenden Sätze ist ein zweisilbiger weiblicher Vorname zu suchen. Die Anfangsbuchstaben der gefundenen Namen ergeben, von oben nach unten gelesen, einen Theil des Fahrrades.

1. Wo Frieden da Ruh'.
2. Er naht der holde Frühling.
3. Der Laube Grün ragt weit hervor.
4. Grell leuchtete das Abendroth.
5. Es strebt empor der stolze Mast.

Der Gewinn für die Lösung des Räthsels in Nr. 22 fiel auf Herrn A. Kuhn, Leipzig.



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

Wurzen	Sonntag, 18. Novb. Nachmittags 5 Uhr	Bezirks- Versammlung	B.-Gasthof Schweizergarten	Bezirk Wurzen-Grimma
Reichenbach	Sonntag, 18. Novb. Nachmittags 4 1/2 Uhr	do.	Tonhalle	Bezirk Plauen
Falkenstein	Busstag, 21. Novb. Nachmittags 3 Uhr	do.	B.-Hôtel Rathskeller	Bezirk Auerbach
Eibenstock	Busstag, 21. Novb. Nachmittags 3 Uhr	do.	B.-Hôtel Rathhaus	Bezirk Schwarzenberg
Leipzig	Donnerst. 22. Novb. Abends 8 1/2 Uhr	do.	Neue Börse	Bezirk Leipzig
	Dienstag 27. Novb. Abends 7 1/2 Uhr	Stiftungsfest Bannerweihe	Stadt Nürnberg	
Lichtenstein	Sonntag, 2. Dec. Nachmittags 4 Uhr	do.	B.-Hôtel Goldner Helm	Bezirk Glauchau
Marienthal	Sonntag, 9. Dec. Nachmittags 3 Uhr	do.	B.-Hôtel z. Sonne	Bezirk Zwickau

Anzeigen.

Bei Anfragen und Käufen bitten wir, sich gefl. stets auf die Sächsische Radfahrer-Bundeszeitung berufen zu wollen.



Lipsia Fahrrad-Manufactur
Bruno Zirrgiebel
Leipzig-R.
Leipzigerstrasse 2, 3 u. 4.
Fernsprecher 324. Preislisten frei!

Fahrradfabrik
Nestler & Scadock
Chemnitz.

Der sich fortwährend steigende Umsatz spricht am besten für die Vorzüglichkeit unseres Fabrikates.

In der
Bundesgastwirthschaft
KEYMER

Leipzig, Nicolaistr. 6, Mitte der Stadt, trifft man stets Mitglieder des S. R.-B., denn man trinkt dort ein ff. Glas Pilsner, Tucher und Crostitzer.

==== Vorzügliche Küche. ====

Bock & Co. älteste Fahrradfabrik
(Sachsens)
empfehlen ihre vorzüglichsten neuen 94. Muster, bestes Material u. Garantie, sauberste Ausführung, leichtestes Gewicht.
Cöln-Meissen
Preislisten gratis und franco.

Ed. Heimbald, Mechaniker
Leipzig, Langestr. 30.
Fahrrad- und Nähmaschinen-Handlung.
Alle Fahrrad-Reparaturen gut u. preiswerth.

Otto Brennecke,

Blücher-
strasse 47.



Blücher-
strasse 47.

Erstes Leipziger Fahrradgeschäft

Generalvertreter von The New Hudson Cycle Co. empfiehlt seine Fahrräder angelegentlichst.

Lernen gratis.

Gut eingerichtete Reparaturwerkstatt.

Pneumatic Schwalbe

ist von den **bedeutendsten**

Renn- und Tourenfahrern

wegen seiner **Elasticität, Leichtigkeit des Gewichtes** u. wegen seiner **Zuverlässigkeit**

= als bester Reifen anerkannt =

und steht auf gleicher Höhe wie die besten Concurrenz-Fabrikate.

Kann jeder bekannten Felge angepasst werden.

Bei Anschaffung von Rädern verlange man deshalb:

Pneumatic „Schwalbe“.

**H. Schwieder, Sächs. Gummi- und Guttaperchawaaren-Fabrik
Dresden-Neustadt.**



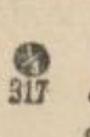
Bundes-Kameraden! Raucht nur **Bundes-Cigarren**

à 5 und 6 Pfg., selbige sind allein im Stande, jeden Feinschmecker zu befriedigen.

Allein erhältlich bei **Fritz Bremer, Dresden-N., Bautzner Strasse.**

Bei Bestellung von **200 Stück** an Frankolieferung.

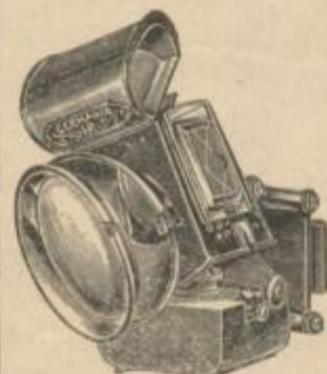
Anfragen beantworte bereitwilligst.



Herm. Riemann's
Germania-Laternen u.
Zubehörtheile für Fahrräder
sind immer die Besten.

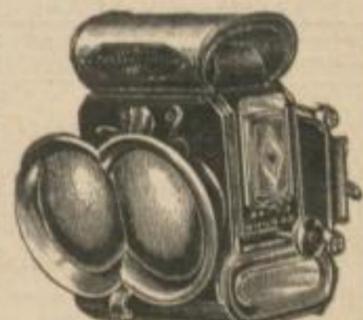
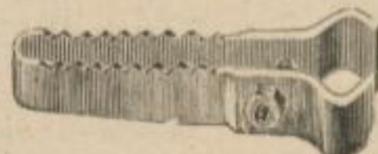
Verkauf nur an Händler.
Preislisten gegen Referenzen
gratis und franco.

Herm. Riemann, Chemnitz i. S.
Specialfabrik für Radsportartikel



Gegründet
1866.

120
Arbeiter.



Gebr. Thomas, Fahrradfabrik, Bautzen-Seidau

Gewicht
9 Kilo
complet.



Gesetzl. gesch.
Kettenspannung
ohne Concurrenz.

Die in diesem Jahre ungemein zahlreichen Erfolge wie z. B.:
Die 150 km Meisterschaft von Sachsen d. A. R.-U. nebst den hierbei noch weiter errungenen 4 Preisen,
die Distanzfahrt Dresden-Berlin mit 8 Preisen,
das 50 km Hauptconsulatsrennen für Mittelsachsen, Dresden-Bautzen mit dem I. II. III. u. V. Preise,
das 100 km Concurrenzfahren sächsischer Unions-Vereine, Dresden-Elsterwerda und zurück durch den R.-V. Germania Bautzen, mit dem I. Preise,
das 6 Stunden-Rennen auf der Strasse Dresden-Leipzig mit dem I. Preise,
das Bergfahren in Plauen (Dresden) mit dem I. u. III. Preise etc. etc. bekunden mit unfehlbarer Sicherheit die vorzügliche und unübertreffliche Güte unserer Fahrräder.

Herr N. E. Kaufmann, Kunstmeisterfahrer der Welt, schreibt uns betreffs des an ihn gelieferten Safety: „Die Maschine ist einzig grossartig, freue mich sehr über dieselbe.“

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 Zschebye am Pirna'schen Platz.

Photograph. Atelier Ernst Mittag

Leipzig Colonnaden-Str. 28.
Pegau Schützenplatz
Naunhof Goldner Stern

empfehlte sich zur Anfertigung von **Portraits** von Medaillon- bis Lebensgrösse, sowie **Aufnahmen von Gruppen, Häusern und Industrie-Gegenständen.** Bei nur künstlerischer Ausführung **billigste Preisstellung.**

Visitenkartenbilder à Dutzend 5 und 6 Mk. Bundesmitglieder erhalten 20% Rabatt.

Hochachtungsvoll

Ernst Mittag.

Radfahrer-Tornister-

aus braunem Militärbrotbentelstoff,
mit Plaidriemen, nur 300 gr schwer,
pro Stück Mk. 3.50.

Tasche

Radfahrer-Regenmantel

normale Länge 80 cm, einschliesslich Mantelhülle 735 gr schwer, Mk. 6.50.

mit Kapuze,
aus braunem
Militärzeltstoff,

Versandt: portofrei, gegen Nachnahme, liefert

Ludwig Winter, Mechanische Weberei, Planen- und Zelte-Fabrik,
Bischofswerda.

Wilhelm Helbing,

Graveur und
Emaillieur,

Leipzig, Thomaskirchhof No. 15
Club-Abzeichen, Ehrenzeichen

und Preismedaillen, geprägt und in Emaille, Fahrrad-schilder mit Firma von Mk. 1,75 an, Bannernägel in verschiedenen Mustern, Wappen, Monogramme, Inschriften sauber und geschmackvoll.

Fabriklager
der
Rudge-,
Adler-,
Peregrine-,
Herkules-,
Psycho-,
Enfield-,
Phänomen-,
Mars-,
u. s. w.
Räder bei
O. F. Enle, Leipzig
Dorotheen-
platz 1.



Ehrenzeichen,
Abzeichen,

nur feinste

Waare,

✱

Otto Riedel
ZWICKAU, S. Inn. Schneebgstr. 16.
Gravir- u. Kunst-
Emaillir-Anstalt

✱
Fahrad-
Schilder.

Billigste Preise.



Wer guterhaltene Hochräder
(Saal-Räder) 46" — 48",
sowie Kinder-Hochräder

billig abzugeben hat, sende Adresse,
Preis und nähere Angaben an

Rich. Arnold, Leipzig-Plagwitz.

Als Verlobte empfehlen sich

Margarethe Glück

Arthur Klarner

Mitglied d. L. B.-K.

Halle a. S.

Leipzig.

Am 30. September riss der Tod unsern
Bundeskameraden, Herrn Strickmaschinenbesitzer

Albert Wappler-Plauen i. V.,

Mitglied des R.-V. „Wanderlust“,

im 33. Lebensjahre aus unseren Reihen.

Seitens des Bundes-Vereins „Wanderlust“ ist,
zugleich in Vertretung des Bundes, ein Lorbeer-
kranz mit entsprechender Inschrift am Grabe nieder-
gelegt worden.

Wir rufen unserem verschiedenen Kameraden
ein trauerndes Heil! nach.

Der Bundesvorstand des S. R.-B.