

Sächsische Radfahrer-Bundes-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

III. Jahrgang.

Erscheint alle 14 Tage Sonnabends.
Leipzig, 15. Dezember 1894.

No. 26.

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 13.**
Fernsprecher Amt I, 2586.

Der Ankündigungspreis beträgt:
(zahlbar und Erfüllungsort Leipzig)

1/2 Seite Mk. 60; 1/4 Seite Mk. 30; 1/8 Seite Mk. 15; 1/16 Seite Mk. 7.50; 1/32 Seite Mk. 3.75; die 2gespalt. Petitzeile 30 Pfg.; bei 6 maliger Aufgabe 25 %; bei 12 mal 33 1/3 %; bei 24 mal 50 % Rabatt.

Auf Zeilen 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.**

Woran mahnen wir die Mitglieder unserer Bezirke?

Ein Gefühl tieferer Befriedigung erfüllt uns, wenn wir sehen, wie die mit der Pflege unseres schönen Sports Hand in Hand gehenden kulturellen Ziele des Bundes, insbesondere die Pflege menschlich edeler Bestrebungen und die Stärkung unseres vaterländisch deutschen Selbstbewusstseins mehr und mehr in den Herzen unserer Mitglieder Eingang und Würdigung finden. Diese, die Ausübung des Sports erst wahrhaft adelnden Bestrebungen zu unterstützen, ist eine der höchsten und dankbarsten Aufgaben, welche den Leitern der Bezirke obliegen und dankbar erkennen wir an, wie allerseits im Sinne dieser edlen Ziele gearbeitet wird. Wenn wir an dieser Stelle des Oeffteren betonten, wie segensreich dadurch gewirkt werden kann, dass die Bezirksversammlungen ausersehen werden, die Mitglieder nach Erledigung des geschäftlichen, verwaltenden Theils durch belehrende und unterhaltende Vorträge zu erfreuen, so wollen wir heute ein Thema aufwerfen, dessen Besprechung — insbesondere zu den Bezirks-Haupt-Versammlungen — unseren treuen Bezirksvertretern recht warm ans Herz gelegt sein möge. Wir meinen die seitens

der Bundesverwaltung ins Leben gerufene, einzig dastehende und so überaus segensreich wirkende **Unfall-Versicherung.**

Es mangelt der Raum, heute in die Einzelheiten des hochbedeutsamen Werthes einer Unfallversicherung für uns Radler einzugehen, wir verweisen auf mehrere, den wirthschaftlichen Nutzen beleuchtende Artikel unserer Bundeszeitung („Leben und Gesundheit des Radfahrers“ in No. 12, Jahrgang 1893, „Die Unfall-Versicherung des S. R.-B. 1893“ in No. 5, Jahrgang 1894) und beschränken uns für heute auf die Mittheilung, dass 1894 vier Schäden von der mit uns in Vertrag stehenden „Allianz“-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Berlin, ausgezahlt worden sind, hiervon hat allein ein Mitglied in Leipzig für einen erlittenen Unfall den Betrag von M. 186.20 erhalten, weiter wurden drei Unfälle im Bezirk Zittau vergütet.

Allseitig wird die ebenso entgegenkommende, als prompte Geschäftsführung der erwähnten Gesellschaft gerühmt, sodass die Bundesverwaltung den ablaufenden Vertrag auch für das kommende Jahr gern erneuert hat. Die Versicherung erfolgt mit nachstehend verzeichneten Rechten und Pflichten:

Unfallversicherung des S. R.-B. für 1895.

Jedes Mitglied des Sächsischen Radfahrer-Bundes kann sich gegen Zahlung einer

Prämie von Mark 3.75

an unseren Bundeszahlmeister **J. A. Strieder, Leipzig, Blücherstrasse 47,** auf die Zeit vom 1. Januar 1895, Mittags 12 Uhr bis 1. Januar 1896, Mittags 12 Uhr gegen alle Unfälle, die dem Versicherten durch das Radfahren, gleichviel ob hohes Zweirad oder Sicherheitsmaschine, zustossen — nur Einzelkunst- und Wettfahren sind ausgeschlossen — bei der Gesellschaft „Allianz“, Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Berlin, versichern.

Anmeldungen ohne Beifügung der Prämie sind ungültig.

Es bedarf bei der Anmeldung bzw. Einzahlung nur der genauen Angabe des Namens, Standes, des Wohnortes und der Wohnung des betr. Mitgliedes — erwünscht ist Angabe der Mitgliedsnummer. — Die Namen der Versicherten werden von der Gesellschaft in besonderen Listen geführt; Nachmeldungen werden später jedesmal als Nachtrag der für

die Versicherung ausgefertigten einzigen Police angefügt; die Versicherten bekommen nur einen Unfallanmeldeschein, der, sobald ein Unfall vorliegt, ausgefüllt an die Gesellschaft einzusenden ist.

Die Versicherung beginnt mit dem 1. Januar 1895.

Für Unfälle, welche den Versicherten seiner gewohnten Beschäftigung entziehen, wird von der Versicherungsgesellschaft eine **Entschädigung von Mark 2.50 für den Tag** gewährt. Für den Invaliditätsfall zahlt die Gesellschaft **Mark 2500** und für den Todesfall ebenfalls **Mark 2500**.

Möchten es sich die Herren Bezirksvertreter angelegen sein lassen, auf die so überaus nützliche, im Interesse von Leben und Gesundheit unserer Mitglieder getroffene Einrichtung hinzuweisen und zu regster Betheiligung aufzufordern. Niemals sollte die Erkenntniss von dem Werthe einer solchen Versicherung erst dann kommen, wenn die rauhe Hand des Schicksals auf uns ruht und die mit der, wenn auch nur vorübergehenden Schädigung

der Gesundheit in Verbindung stehende, schwere materielle Einbusse unsere Sorgen vergrössert. In den Tagen des Wohlseins und der Lebensfreude wird das unbedeutende Opfer wenig fühlbar; überaus tröstlich und erhebend aber ist der Gedanke, rechtzeitig für die leichtere Ueberwindung eines uns Radler, verschuldet oder unverschuldet treffenden Missgeschicks gesorgt zu haben.

Die Einwirkung des Radfahrens auf den Geist.

Studie von Georg Hitzel in der „Radfahr-Chronik“.

Das höchste Ziel aller Menschenbildung gipfelte von jeher in dem als Motto angeführten Satze Juvenal's: einen gesunden Geist in einem gesunden Körper heranzubilden, oder mit anderen Worten, eine so viel als möglich vollkommene Harmonie der leiblichen und geistigen Kräfte des Menschen zu schaffen. Das griechische Alterthum war diesem Ziele sehr nahe gerückt und erst die missverstandene Asketik des ersten Christenthums, die den Körper als nebensächlichen, ja fast als überflüssigen Theil des Menschen ansah und in der strengen Zucht des Geistes ihr Heil erblickte, brachte es fertig, dass die harmonische Ausbildung, die wir an den edlen Gestalten der Alten bewundern, eine einseitige wurde. Die Ausbildung des Körpers erhielt sich nur in vereinzelt Schichten des Volkes und artete, da ihr der gebildete Geist fehlte, in Brutalität aus; in anderen Volkskreisen dagegen geschah die Ausbildung des Geistes auf Kosten eines schwächlich bleibenden Körpers. Erst unserem Jahrhundert war es beschieden, die körperlichen Uebungen neben den geistigen wieder als Faktoren der Menschenbildung eintreten zu sehen. Und das mit Recht, denn zwischen Körper und Geist findet eine so innige Wechselwirkung statt, dass es unbegreiflich erscheint, wie man auf jene Paradoxen verfallen konnte.

Uns beschäftigt in den folgenden Ausführungen nur ein Theil dieser Wechselwirkung: der Körper wirkt auf den Geist. Wir alle wissen, wie körperliches Unbehagen uns verstimmt, und umgekehrt des Leibes Wohlbefinden eine Heiterkeit des Geistes hervorbringt. Es ist einleuchtend, dass körperliche Uebungen, als Turnen, Fechten, Schwimmen, Rudern, Radfahren u. s. w. einen bedeutenden Einfluss auf den Geist des übenden Individuums haben müssen, und dass eine tüchtige Schulung der Körperkräfte auch auf die Disziplin des Geistes wirkt.

Der hohe sanitäre Einfluss des Radfahrens auf den Körper ist in die Augen fallend und schon oft von fachmännischer Seite besprochen worden: wir wollen in Nachfolgendem untersuchen, wie die Ausübung des edlen Radsports auf den Geist wirkt.

Die höchste Geistesthätigkeit ist das Denken, d. h. aus den vorhandenen Vorstellungen folgerichtige Schlüsse zu ziehen. Demnach gehört vor allen Dingen zum Denken eine gewisse Menge von Vorstellungen oder Begriffen. Je mehr Begriffe der Geist in sich aufgenommen hat, desto leichter kann er die zusammengehörigen verbinden und daraus schliessen. Zur Aufnahme vieler Vorstellungen gehört aber zuerst Aufmerksamkeit. Wer aufmerksam ist, dem entgeht kein neuer Begriff, er wird den Kreis seiner Vorstellungen täglich erweitern. Die Aufmerksam-

„Mens sana in corpore sano.“ (Juvenal.)

keit aber ist eine Sache der Uebung und wohl bei keiner körperlichen Thätigkeit ist man gezwungen, so aufmerksam zu sein, als beim Radfahren.

Die Beschaffenheit des Weges z. B. nöthigt schon den Fahrer, achtzugeben, will er rasch und sicher fortkommen und sich und sein Rad schonen. Wo fände man denn auf grosse Strecken solche Wege, die sich immer gleich blieben? Bald kann man die Maschine wie auf der Rennbahn laufen lassen, bald muss es wieder fein bedächtig gehen. Wer stets unaufmerksam darauf los radeln will, wird bald an sich oder seinem Rade oder an beiden die Folgen merken. Nur stete Aufmerksamkeit des Fahrers kann Unfälle verhüten. Und welche Aufmerksamkeit erfordert erst das Fahren in den Städten? Abgesehen von der Beobachtung der strassenpolizeilichen Vorschriften, muss der Radfahrer auf Fussgänger und Fuhrwerke Rücksicht nehmen, bald das Tempo verlangsamen, bald absteigen u. s. w., um nicht in sehr empfindliche Strafen zu verfallen.

Auch auf die Witterung muss der Radfahrer sein Augenmerk richten. Zwar wird er hier manchmal Lehrgeld zahlen müssen, aber durch fortwährende Beobachtung wird er doch nach und nach lernen, wann er Schutzbleche und Regenmantel mitnehmen muss.

Ebenso grosse Aufmerksamkeit verlangt die Wettfahrbahn. Hier heisst es stramm achtgeben auf seine Vorder- und Hinterleute, auf die noch zurückzulegende Strecke und hauptsächlich auf den Moment des Endspurtes.

Wir sehen also, dass das Radfahren von seinen Anhängern eine stete Aufmerksamkeit verlangt. Die Kraft, aufmerksam sein zu können, wird durch die fortwährende Uebung natürlich gesteigert. Dadurch wird der Fahrer befähigt, rascher und in grösserer Zahl neue Begriffe in sich aufzunehmen, die sich ihm auch in gedrängter, reicher Folge bieten. Welch' eine ungeheuere Zahl neuer Eindrücke nimmt nicht ein Fahrer während einer, sagen wir nur einwöchentlichen Tour in seinem Geist auf. Wozu ein Fussreisender wochenlang braucht, genügen ihm Tage. Ohne sein geschärftes Aufmerksamkeitsvermögen könnte er unmöglich die Masse der sich drängenden Eindrücke in sich aufnehmen.

Wir haben oben gesagt: „Je mehr Begriffe der Geist in sich aufgenommen hat, desto leichter kann er die zusammengehörigen verbinden und daraus Schlüsse ziehen, d. h. denken.“ Der Radfahrer sammelt, wie gezeigt, bei der Ausübung seines Sportes eine grosse Anzahl neuer Begriffe, er wird durch das Radfahren befähigt, mehr Begriffe in sich aufzunehmen, verbessert also die Vorbedingungen zum Denken. Aber auch zum Denken

selbst findet er mehrfache Anregung und schärft dadurch sein Denkvermögen. Es genügt dem Fahrer nicht, dass er die Hindernisse kennt, er muss sie auch zu umgehen wissen, er muss also aus dem Vorhandenen Schlüsse ziehen. Da ihm nicht lange Zeit dazu gegeben ist, so wird er rasch denken müssen und dadurch seine Denkfähigkeit ganz bedeutend erhöhen. Situationen bieten sich ihm stets, und nach und nach wird der Radfahrer stets Herr der Situation sein. Diese „lößliche Angewohnheit“ wird auch auf sein aussersportliches Leben hinwirken und gerade, wie er auf der Strasse mit scharfem Blick das Hindernis erspäht, rasch es umgeht und dadurch vor Unglück bewahrt ist, wird er auch andere Hindernisse im Leben mit geschärfter Aufmerksamkeit eher als Andere erblicken, sie rascher als andere zu überwinden wissen und dadurch Herr der Situation bleiben.

Eine andere geistige Fähigkeit, die beim Radfahrer vervollkommen wird, ist das Gedächtniss.

Bei den grossen Entfernungen, die uns das Rad zurückzulegen möglich gemacht hat, kommen wir stets in die Lage, uns den Weg und seine Abzweigungen, hervorragende Punkte, Dörfer, Kirchtürme etc. merken zu müssen, damit wir bei einer zweiten Zurücklegung des Weges nicht wieder zu Karte und Kompass greifen müssen.

Auch der Fussgänger wird dieses thun, aber bei seiner engbegrenzten Wegstrecke in viel geringerem Maasse, als der Radfahrer. Sein Gedächtniss wird weniger angestrengt und damit auch weniger geübt. Ebenso bildend, wie für Orts- und Sachgedächtniss, wird der Radfahrersport auch auf Personen- und Wortgedächtniss wirken. Man könnte einwenden, auch auf andere Weise kann man sein Gedächtniss stärken und noch viel besser. Das ist richtig, nur ist dabei in Betracht zu ziehen, dass die wenigsten Menschen ihr Gedächtniss systematisch bilden, während es bei dem Radfahren sozusagen von selbst geschieht, und dass eben das Rad es uns ermöglicht, mit viel geringeren Kosten Land und Leute zu sehen, fremde Sprachen in ihrem Mutterlande zu hören und sprechen zu lernen etc.

Hierbei kommen wir auf ein anderes geistiges Gebiet, die Gemüthsbildung. Der Hauptfaktor bei derselben ist unstreitig die Natur. Selbst den rohesten Menschen stimmt ein schöner Frühlingsmorgen in freier Natur heiter. Wem ist wohl mehr Gelegenheit gegeben, die Schönheiten der Welt zu geniessen, als dem Radfahrer. Sein treues Stahlross führt ihn hinaus in lachende Felder, wo der Bäume reizende Blütenpracht ihn entzückt, es führt ihn in schattige Wälder, in denen die munteren Sänger mit

ihrem fröhlichen Gezwitscher ihn begrüßen, es zeigt ihm den Weg zu den blauen Gebirgen und zu dem Gestade des brausenden Meeres. Sein Rad duldet ihn nicht in enger Stadt, hinaus, hinaus! ruft es ihm zu und gern folgt er dem Ruf. Verschwunden sind die kleinlichen Sorgen des Lebens, seine Brust athmet freier und heiteren Geistes, mit leuchtendem Auge, kehrt er zur Arbeit zurück. Hypochondrie ist dem Radfahrer unbekannt, sein Rad verscheucht die düsteren Gedanken mit Zaubergewalt.

Und hat die Natur ihr verhüllendes Wintergewand angelegt, dann wirkt der Radsport auf eine andere geistige Thätigkeit, auf die Phantasie. Die Phantasie zaubert ihm die Erinnerungen aufs Neue hervor, zeigt ihm neue Naturgenüsse, und wenn er seine Fahrten erzählt, ist sie ihm eine getreue Führerin. Kommt auch hie und da etwas Latein dazwischen, was schadet das, es dient ja bloss zur Bildung seiner Einbildungskraft.

Die Hauptwirkung des Radfahrens in geistiger Beziehung besteht jedoch in der Willensbildung. Schon der Anfänger im Radfahren bedarf eines festen Willens. Er hat sich vorgenommen, eine kleine Entfernung zurückzulegen. Unterwegs stellt sich Ermüdung ein, er sieht seine Begleiter leicht dahinfahren, das Ehrgefühl erwacht in ihm, und vielleicht zum ersten Mal spricht er ein energisches: „Ich will!“ und erreicht sein Ziel. Die Willenskraft wächst in ihm und bald wird sein gefestigter Wille alle Schwierigkeiten besiegen. Nur der feste Wille giebt dem Wettfahrer Kraft. Er sucht sein Ziel, und nur durch eine manchmal ungeheure Energie gelingt es ihm, zu siegen. Was hält bei grösseren Wettfahrten den Fahrer aufrecht? Allem Anschein nach ist die Körperkraft erlahmt, aber dem Willen müssen die matten Muskeln sich fügen und der Wille siegt.

Von welcher enormen Bedeutung ist im täglichen Leben eine gefestigte Willenskraft!

Täglich können wir sehen, dass weniger beanlagte Menschen sich einzig durch die Kraft ihres Willens emporschwingen, während Talente an Energielosigkeit zu Grunde gehen. Neben den körperlichen und anderen geistigen Eigenschaften den Willen zu bilden, ist eine der Hauptaufgaben jedes Menschen. Und dazu ist das Radfahren eine vorzügliche Hilfe.

Die Ausübung des edlen Radsports stählt den Körper, lehrt den Menschen die Dinge beobachten und richtig deuten, schärft sein Gedächtniss, bildet Gemüth und Phantasie und giebt ihm einen unbeugsamen Willen. Es stellt eine Harmonie zwischen körperlichen und geistigen Kräften her, es bildet „einen gesunden Sinn in einem gesunden Körper“.

Zu Rad in den Alpen.

Ein „Wanderer“, Leipzig.

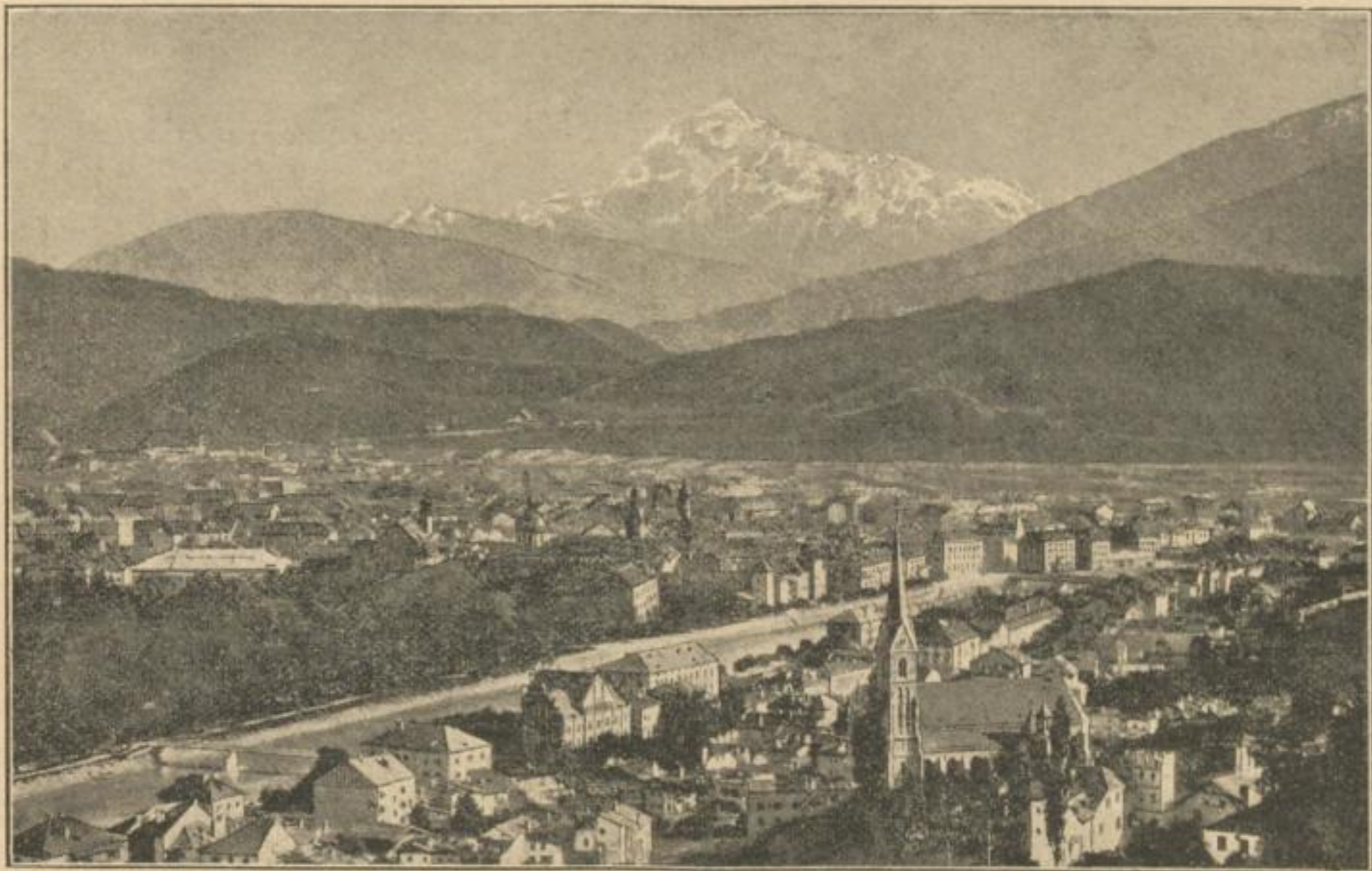
(Fortsetzung.)

Der im 11. Jahrhunderte gegründete und im 13. Jahrhunderte zur Stadt erhobene Ort Innsbruck ist seit dem Ende des 15. Jahrhunderts der Mittelpunkt des Tiroler Lebens. Er ist an einer der breitesten Stellen des Innthales unweit der Mündung der aus dem Wipthale austretenden Sill in den Inn, auf beiden Ufern dieses Flusses gelegen, die durch drei Brücken mit einander verbunden sind. Ueppige Wiesen und Felder umlagern die heitere, sonnige, von mildem Klima begünstigte Stadt, die ungemein freundlich nach allen Seiten ausschaut und wie ein echtes Juwel aus dem grünen Schatzkästlein des reich bewässerten Thalgrundes hervorglänzt. In weitem Bogen wird dieser von dem fruchtbaren, mit Villen,

Schlössern, Kirchen, Kapellen und Ortschaften dicht besetzten Mittelgebirge umzogen. Mit Recht nennt man Innsbruck die schönste und schönstgelegene Stadt Tirols, aber auch in den gesammten deutschen und österreichischen Alpen dürfte, mit Ausnahme von Salzburg, keine Stadt gefunden werden, die ihm in Bezug auf landschaftlichen Reiz gleichgestellt werden könnte, während es selbst vor Salzburg die grössere Höhe der umgebenden Gebirge voraus hat. Nach einem beim Breinössel in der Mariatheresienstrasse eingenommenen Mahle widmeten wir einige Stunden der Stadt, aber gegen 3 Uhr schon sassen wir wieder auf den Rädern, um diesen Tag noch den Brenner zu nehmen.

Der Brennerpass bildet einen der wichtigsten Uebergänge über die Centralalpen, und ist daher seit alter Zeit auch einer der belebtesten. Der Anstieg zu ihm wird durch das bei Innsbruck mündende Sillthal, der Abstieg von ihm durch das Thal des bei Bozen in die Etsch mündenden Eisak bewirkt, der in unmittelbarer Nähe der Sill auf der Jochhöhe entspringt. Von Innsbruck bis zur Höhe des Brenners und von da bis Sterzing trägt diese tiefe Einsattelung zwischen den Zillertaler und den Stubai-Oetzthaler Alpen auch den Namen Wipthal. Schon seit den Zeiten der Römer

führt eine Strasse über den den Norden mit dem Süden verbindenden Pass; sie ist schon vor 100 Jahren fahrbar gemacht und jederzeit vortrefflich im Stande gehalten worden. An grausigen Schluchten, düsteren Wäldern, grünen Matten, gewaltigen, eisumpanzerten Hochthälern, an alterthümlichen Städten und lachenden Dörfern und dann an zahlreichen Ruinen und Schlössern, die inmitten üppiger südlicher Vegetation und in meilenlangen Weingeländen liegen, führt sie vorüber. Freilich, seit der Erbauung der Brennerbahn ist sie verlassen und öde, weder Eilwagen noch schweres Fuhr-



Blick auf Innsbruck.

werk rollt auf ihr und nur die noch vorhandenen geräumigen ehemaligen Posthäuser lassen die guten, alten Zeiten ahnen, da fröhlicher Peitschenknall und Posthornklang von ihr zu den luftigen Höhen drangen.

Von Innsbruck auf historischem Boden ansteigend, mit herrlichem Rückblicke auf das grüne Innthal mit seinem blitzenden Strome, biegt die schöne, breite Strasse in mässiger Steigung in das Thal ein. Ohne abzusetzen, eilten wir durch die Orte Matri und Steinach der Höhe zu. Mein Gefährte war mir nach Zurücklegung einiger Strassenkrümmungen aus dem Gesicht gekommen und da das ewige Treten auf die Dauer langweilig wurde, freute ich mich, als ich im Orte Gries sein Rad an einem Wirthshaus stehen sah, der winkenden Rast und Stärkung, und diese

Freude wurde noch erhöht durch die Mittheilung, dass wir zwar die stärkste Steigung noch zu überwinden hätten, dass dafür aber auch die Jochhöhe bald erreicht sei. Hinter Gries begann allerdings die Strasse dann stärker zu steigen. Wir folgten der schönen, grünen, schäumenden Sill, die sich in anmuthigen Fällen zwischen moosbehangenen Blöcken Bahn bricht. Die Thalhänge rückten enger zusammen, und bald lag vor uns der tiefgrüne Brennersee, umsäumt von ernsten Forsten, klar wie das Auge seine Umgebung widerspiegelnd. Noch ein kurzes Stück starker Steigung, das wir allerdings schieben mussten — und ein frischer Luftstrom zeigte uns die erreichte Höhe an, er sagte uns, dass wir uns beinahe 1400 m über dem Meere befanden. Noch einige kräftige Tritte und das gastlich winkende Brenner-

bad ist erreicht, da — krach! — Kettenriss, Sturz, Hutkrempe, Speichenbruch — und das Fahren war für heute zu Ende.

Wie helfen? Es blieb kein anderer Ausweg, mein Gefährte fuhr allein weiter und ich verlud mich sammt Rad auf die Bahn; wir schieden von einander mit der Abmachung, uns in Brixen im Elephanten wieder zu treffen. Von der Bahnstrecke die ich gefahren bin, weiss ich leider nichts zu erzählen, denn, dass ich es nur gestehe, ich habe diese interessanteste Strecke der grossartigen Brennerbahn verschlafen und zwar so fest, dass

ich auch während eines längeren Aufenthaltes in Franzensfeste nicht munter wurde und in Brixen mit vieler Mühe nur aus dem Wagen zu bringen war. Im Elephanten traf ich meinen Freund, der mir einen knappen Bericht über seine Fahrt vom Brennerbad über Sterzing, Gossensass und Franzensfeste nach Brixen gab. Wie waghalsig und tollkühn diese Fahrt bei einbrechender Dunkelheit auf sehr steil abfallender, oft gekrümmter, von Wildwasserrillen durchfurchter und dabei sehr belebter Strasse in ganz unbekannter Gegend gewesen sein musste, erkannte ich aus seiner



Die Maria Theresien-Strasse in Innsbruck.

Versicherung, eine derartige Fahrt unter keinen Umständen je wieder unternehmen zu wollen.

Am andern Morgen suchten wir nach einem Heilkünstler für mein Rad. Glücklicherweise befand sich in dem mit Mönchs- und Nonnenklöstern, Kirchen und Kapellen überfüllten Brixen auch ein Büchsenmacher, der schon bei der Fernfahrt Mailand-München als Reparatteur thätig gewesen sein sollte und auch wirklich Bescheid mit dem Rade wusste. Unseren vereinten Bemühungen gelang es denn auch, den Schaden zu beseitigen, sodass wir bald nach Mittag weiterradeln konnten. In kurzer Zeit schon lag das von den Burgen Branzoll und Süben überragte alte Städtchen Klausen hinter uns. Die Strasse war allerdings nicht immer

im besten Stande. Sie zog sich am rechten Ufer des Eisak dahin, während der Bahnstrang am linken lief. Ueberall da nun, wo sich kleinere oder grössere Seitenthäler öffneten, aus denen zur Zeit der Schneeschmelze oder bei anhaltendem Regen starke Wassermassen hervorgeschossen kommen, gingen die Wildfluthbetten ohne Ueberbrückung quer über die Strasse weg, kaum, dass man die grösseren der vom Wasser herabgerollten Steinrümmer beseitigt und hier und da einen schmalen Steg für Fussgänger errichtet hatte. Dies nöthigte uns zur Aufmerksamkeit auf den Weg und verhinderte ein zu schnelles Tempo; mir war das lieb, denn dadurch fand ich Zeit, die herrliche Gegend recht zu betrachten und den allmäligen

Wechsel in der Färbung des Himmels, der Wärme der Luft und der Art des Pflanzenwuchses aufmerksam zu verfolgen.

Nach einigen Stunden erweiterte sich das bis dahin sehr enge Eisakthal mit einem Male und vor uns lag in voller Pracht, durchfluthet vom goldenen Lichte der Nachmittagssonne und erfüllt von den balsamischen Düften des Südens das reizende Bozen.

Die Umgebung dieser Stadt besitzt Eigenthümlichkeiten, welche den von Norden kommenden Reisenden höchlich überraschen. Die röthlichen Porphyrberge mit ihren steilen Abstürzen und dem niederen Buschwerke, das hübsche Grün der östlich gelegenen Höhenzüge mit den darüber aufragenden Felszacken des Rosengartens, endlich der Blick auf die prächtigen Gewände von Ueberetsch und die langgezogenen Felsmauern der Mandola verleihen dem Landschaftsbilde einen eigenen Zauber. Das Klima Bozens ist warm, die Berge im Norden schützen gegen die rauhen Winde und die aufragenden Porphyrgewände werfen die Sonnenstrahlen so bedeutend zurück, dass dadurch bei der reichen Bewässerung des Beckens eine grosse Mannigfaltigkeit und eine ungemaine Ueppigkeit des Pflanzenwuchses bedingt wird. Im Freien gedeihen Pinien und Lorbeeren, in den Ziergärten sieht man prächtige Pflanzungen von Feigen, Ananas, Papyrusstauden und Myrthen, und eine ganze Anzahl unserer Küchenkräuter und bekannteren Gartenpflanzen finden sich auf dem Bozener Boden verwildert.

Mit unserer Einfahrt in Bozen, einer noch reindeutschen und lebhaften Obsthandel treibenden

Stadt war die Brennerstrasse zurückgelegt, die vom Anfange bis zum Ende unser Interesse gefesselt hatte. Es haben an den Reizen der Tour von Innsbruck über den Brenner nach Bozen die Gegensätze des Landschafts- und Volkscharakters diesseits und jenseits des Brenners wesentlichen Antheil, und in den beiden, an den Endpunkten der Brennerstrasse liegenden Städten Innsbruck und Bozen finden sich diese Gegensätze besonders in der landschaftlichen Umgebung in auffallender Weise ausgeprägt. Die Landeshauptstadt von Tirol zeigt uns das nordtiroler Leben ganz und gar, und ihre Umgebung vereinigt alle jene eigenthümlichen Reize, womit das grösste Thal Nordtirols, das schöne Innthal, ausgestattet ist.

Die Handelsstadt Bozen dagegen, wenn auch durch und durch eine deutsche Stadt, weist manche Anklänge an das nahe Wälschtirol auf, und ihre Umgebung giebt in Bergformen, Bewirthschaftung des Bodens, Pflanzenwuchs u. s. w. ein Landschaftsbild, das mehr dem Süden, als dem mit frischen Tannenwäldern und grünen Alpenmatten geschmückten Nordtirol angehört.

Diese Gegensätze findet man auch im Volksleben, in der Bauart der Häuser, in der Anlage der Ortschaften. Freilich sind sie nicht so bedeutend, als man sich wohl in der Regel vorstellt; wer nach Ueberschreitung des Brenners sofort in Gefilde, wo Zitronenwälder, Feigen- und Lorbeerbäume etwas Gewöhnliches sind, einzutreten glaubt, findet sich enttäuscht, der Uebergang vollzieht sich allmählig.

(Fortsetzung folgt.)

Ueber die Verwendbarkeit des Rades zu militärischen Zwecken.

Aus Bayreuth wird Folgendes geschrieben: Die Verwendung des Fahrrades im Militärdienst wurde während der diesjährigen bayrischen Herbstmanöver wieder erprobt, und Alle, welche die praktische Verwendbarkeit desselben beobachteten, werden zu der Ueberzeugung gelangt sein, dass sowohl bei grossen Truppenübungen, als im Kriegsfall das Fahrrad so wenig entbehrt werden kann, wie der Feldtelegraph und das Telephon. Wir hatten Gelegenheit, den Dienst der Radfahrer bei der 4. Bayrischen Division gelegentlich der Manöver im Fichtelgebirge zu beobachten. Es waren bei jeder Infanterie-Brigade in der Regel zwei Offiziere und zehn Unteroffiziere zu diesem Dienst kommandirt. Auch bei den Special-Waffengattungen kamen Radfahrer zur Verwendung. Die Fahrer mussten ihre Maschinen selbst stellen und erhielten hierfür eine Abnutzungs-Entschädigung von durchschnittlich 25 Mark. Es durften nur Niederräder benutzt werden, doch war den Fahrern die Benutzung von Maschinen mit Polsterreifen oder Luftreifen freigestellt. Auf Patrouillen sind Radfahrer den Kavalleristen über; lautlos rollen sie auf dem Rade daher, sie nehmen Wiesen und Felder; geht es durch Wald, so wird das Rad versteckt, der Mann schleicht vor und macht seine Beobachtungen. Weder durch Hufschlag, noch durch Pferdegewieher verräth sich der Radfahrer.

Wir haben bei Marktleuthen, als es sich um einen Ueberfall dieses nur schwach besetzten Ortes handelte, die Wahrnehmung gemacht, wie praktisch die Radfahrer

ihren Dienst auffassten. Ein Offizier radelte im Schutze der Dämmerung bis in unmittelbare Nähe der gegnerischen Vorposten heran, ohne bemerkt zu werden; hier hörte er, wie zweimal kurz nach einander gerufen wurde: „Guten Morgen, Herr Oberst!“ Daraus schloss er, dass der Ort nur von zwei Kompagnien besetzt sei. Er fuhr schleunigst zu seiner Avantgarde zurück. Hier wurde gleichzeitig einem Meldereiter und einem Radfahrer die Meldung von der Beobachtung des Offiziers zur Beförderung an den General des Detachementskommandos übergeben. Trotzdem der Chevauxleger den kürzesten Weg über bebauete Felder und Wiesen einschlug und der Radfahrer nur auf der Strasse bleiben konnte, traf dieser bei dem General zwei Minuten früher ein, als der Meldereiter. Einen Vortheil hatten die Radfahrer, dass die Adjutanten und Ordonnanzoffiziere immer den Radfahrern entgegenritten und die Meldungen entgegennahmen, wenn sie sahen, dass ein Radfahrer seine Maschine schieben musste. Da Alles kriegsgemäss bei den diesjährigen Manövern ausgeführt wurde, so durften auch die Radfahrer keine Laternen benützen. Sie studirten vor der Abfahrt ganz genau die Manöverkarte und dann überliessen sie sich ihrem Glücksstern. Sie sollen sich nur sehr selten verfahren haben, wenigstens ist nicht konstatiert worden, dass sie ein einzigesmal nicht rechtzeitig ihre Befehle überbracht hätten. Leistungen kamen vor, die geradezu unglaublich erscheinen, aber jederzeit nachgewiesen werden können; ein Radfahrer der 8. bayrischen Infanterie-Brigade

kam am 17. September bei dem Marsch über das Fichtelgebirge von früh vier Uhr bis zum andern Morgen fünf Uhr nicht aus dem Sattel. Er fuhr mit der Brigade von Thiersheim nach Berneck, dann hatte er hier die Befehle ins Biwak nach Rämblas zu überbringen; Nachts elf Uhr wurde der Ueberfall der 3. Division beschlossen, derselbe Radfahrer musste nun dem kommandirenden General nach Berneck die Entschliessung des Kommandeurs der 4. Division überbringen, dann musste sich derselbe Radfahrer der 8. Brigade, welche den linken gegnerischen Flügel zu umgehen hatte, anschliessen und hatte da in der Nacht die Befehle zu übermitteln. Es ging Alles glatt von statten.

Es wurden bei diesen ausgedehnten Uebungen selbstverständlich auch Beobachtungen gemacht, welche Räder sich am besten für diesen strapaziösen Dienst eignen. Alle Sachverständigen waren darüber einig, dass das Polsterreifenrad den Vorzug vor dem Luftreifenrad verdient, denn mit ersterem kann man durch bebaute Felder ohne Anstand fahren, während bei letzterem, wie es sich in diesem Jahre bei dem regnerischen Wetter zeigte, der Schmutz sich so anhängte, dass ein Weiterkommen manchmal unmöglich war und sich dieselben hauptsächlich auf die Strassen beschränken mussten. Ein weiterer und sehr empfindlicher Nachtheil stellte sich bei den Luftreifenrädern heraus, wenn durch eine Ver-

letzung des Reifens die Luft austrat. Diese kleinen Oeffnungen können erst durch eine Wasserprobe gefunden werden, und dann draussen einen hermetischen Verschluss herzustellen, ist, wenn auch nicht unmöglich, doch mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Wir sind der festen Ueberzeugung, dass die Errichtung von Radfahrer-Schützen-Kompagnien nicht in allzu weiter Ferne liegt. Als Bedeckung für die Artillerie, als Eclaireurs, würden diese Abtheilungen gut verwendbar sein. An Keckheit und Schneidigkeit stehen die Radfahrer den Kavalleristen kaum nach; am 17. September rekognoszirte ein Radfahrer (Reserve-Unteroffizier) des 9. Infanterie-Regiments die feindliche Stellung der Avantgarde (der 3. Division) bei Trebgast; nur dem ruhigen Gang seiner Maschine und seiner eigenen Findigkeit hatte er es zu verdanken, dass er die feindliche Vorpostenlinie passiren konnte. Nachdem er die nöthigen Wahrnehmungen gemacht, ging er in das Telegraphenbureau der Station Trebgast und, da er diese nicht vom Feinde besetzt fand, verlangte er keck die sofortige Abfertigung einer Militärdepesche nach Berneck. Der Telegraph stand den Militärbehörden zur Verfügung, deshalb ging die Meldung mit den Angaben über die feindlichen Stellungen an den Kommandeur der 4. Division und die Folge davon war der vielbesprochene Ueberfall der Avantgarde der 3. Division am frühen Morgen des 18. September.

Der erste deutsche Radfahrer.

Prof. Dr. med. Hegewald, Meiningen, (in den Bayr. Verkehrsblättern.)

Der Theaterplatz in Mannheim ist nicht ohne Bedeutung. An seiner einen Ecke erhebt sich die prächtige Jesuitenkirche, die in 13 Jahren vom Erlös des Rheinbrückengeldes erbaut wurde. An diese schöne Kirche schliesst sich rechts an das ehemalige Jesuitencolleg eine Fortsetzung des 600 m langen Schlosses mit seinen 1500 Fenstern! An demselben Platze steht das denkwürdige Haus bei der Theaterecke, wo Sand den Kotzebue ermordete. Dem Theater gegenüber, im ehemaligen Schmuckertschen Hause, verlebte der nachmalige König Ludwig I. von Bayern einige seiner Kinderjahre, daher die Anhänglichkeit, welche der höchstselige Regent für Mannheim stets bewahrte. Das von ihm gegründete, Mannheim gegenüber liegende Ludwigshafen steht auf der Stelle der ehemaligen Rheinschanze, im Mittelalter war das eine der besten Zollstätten am ganzen Rhein (1568).

Das Mannheimer Theater, seit Karl Theodor's Zeiten Hof- und Nationaltheater genannt, genoss zu allen Zeiten den Ruf eines vorzüglichen Kunstinstitutes. Schiller, Dalberg, Iffland sind die drei Namen, welche in der Geschichte desselben unvergänglich fortleben werden.

Es war an einem Sommerabende des Jahres 1817, als Kotzebues anregendes Stück: „Menschenhass und Reue“ gegeben wurde. In den Zwischenakten begaben sich damals die Orchestermittglieder und sonstige Zuschauer auf den freien Theaterplatz, den damals noch keine Statuen schmückten, um sich zehn Minuten lang zu ergehen. Unter diesen Spaziergängern befand sich auch Carl Drais (sprich Drähs), Freiherr von Sauerbrunn, damals in badischen Staatsdiensten stehend.

Gedankenvoll ging derselbe auf und ab, wie ein Mann, den eine fixe Idee beherrscht und der in Folge dessen von der Aussenwelt nichts sieht und hört. Da klopfte ihm leise Jemand auf die Schulter, um ihn aus seinen Träumereien zu erwecken. Es war Niemand anders als der Abbé Bauchetet, Aumonier der Frau Grossherzogin Stephanie von Baden.

„Ah ca, mon ami,“ rief der zungenfertige Franzose aus, „was haben Sie denn, Baron. Gewiss sind Sie wieder einer Erfindung auf der Spur. Heraus mit der Sprache, was ist's?“ Diese familiäre Anrede erklärt sich dadurch,

dass Bauchetet und Drais tagtäglich in der Schwan- und Goetzeschen Hofbuchhandlung zusammenkamen, wo sich stets die Schöngeister Mannheim's, seit Schillers Zeiten, zu einer bestimmten Zeit zur Unterhaltung einfanden.

Es muss hier eingefügt werden, dass der Baron Drais stets den Kopf voll Erfindungsprojekte, sowohl reife als auch unreife, hatte, und oft unverdienter Weise deshalb verspottet wurde. So hatte er unter Anderm einen Wagen erfunden, den das Pferd schieben sollte, statt es, wie immer gebräuchlich, vorn anzuspannen. Er hatte einen pneumatischen Apparat erfunden, der sich ebenfalls unpraktisch erwies. Ein andermal war es eine Schnellschreibmaschine, die ihn in Konflikt mit seinem Sekretär Ott brachte, und erst vor Gericht konnte die Sache erledigt werden.

Dabei war Drais ein seelenguter Mann, wie es ein Beispiel zeigen soll. Spät in der Nacht von seiner brasilianischen Reise zurückgekommen, wollte er die Seinigen nicht in der Ruhe stören und befahl dem Diener, ihn im Speisezimmer in einen leeren Schrank zu sperren. Am andern Morgen war das Geburtstagsfest seines Vaters, der eine hohe Stellung in der Magistratur einnahm. Der dankbare Sohn wollte ihm eine Ueberraschung sonder Gleichen bescheeren. Als man also beim Frühstück zusammen war, und die Angehörigen auf das Wohl des Präsidenten die Gläser anstiessen, sprach dieser: „Ach, wäre doch unser Karl auch da!“ Da klang es wie Geisterstimme hohl aus dem Schrank heraus: „Da bin ich Papa, da bin ich.“ Die ganze Gesellschaft wandelte fast eine Ohnmacht an, so erschrakn Alle, bis der Diener den Schrank öffnete, in welchem Drais die Nacht mit gebogenen Knien verbracht hatte. Auch war seine Erscheinung darnach! Alle brachen hierauf in ein schalendes Gelächter aus.

Der Baron schien über die Frage des Aumonier nicht im geringsten ungehalten zu sein, denn er erwiderte demselben: „Mon cher, ich konstruire in Gedanken eine Laufmaschine, die es ermöglicht, weite Distanzen ebenso schnell wie ein Pferd mit seinem Reiter zurückzulegen, ohne Gefahr, in gutem Tempo.“ — „Das wird wohl ein Steckenpferd sein, Baron,“ meinte der Schelm von Aumonier.

„Nicht doch, nicht doch“, rief Drais begeistert aus, „sehen Sie nur zu, Abbé! Hier zeichne ich mit meinem Stock in den Sand die Umrisse der Laufmaschine. Da haben Sie die zwei hintereinander befindlichen Räder, ein hohes und ein niederes, sie werden durch ein Gestell miteinander verbunden. Denken Sie sich hier in der Mitte als Sitz einen Sattel nebst Bügel zum Aufstemmen der Hände angebracht.“

„Wie wird aber die Maschine in Bewegung gebracht?“ unterbrach Bauchetet den guten Drais. „Mon dieu, c'est bien simple“, rief der Erfinder aus, „avec les pieds. Der Fahrende stösst abwechselnd mit den Füßen gegen die Erde.“

„Vous êtes un phénix baron“ antwortete der Abbé mit ironischem Lächeln. „schicken Sie mir den Plan Ihrer Laufmaschine, wohl besser gesagt Ihrer Draisine, ich werde das Ding in Paris zu verwerthen wissen.“

In diesem Augenblick ertönte die Schelle des Regisseurs und Alle, Orchestermittglieder und Zuschauer, eilten auf ihre Plätze, ebenso Drais und Bauchetet. Der Theaterplatz war wieder menschenleer.

Wenige Tage darauf schickte Drais seine Zeichnung dem Bauchetet und dieser sie nach Paris, wo sie fünfzig Jahre lang, bis 1867 unbeachtet in der Mappe eines Mechanikers lag, bis sie dann wieder ihren Auferstehungsmorgen feierte.

Zehn Tage nach der Abendunterhaltung auf dem Theaterplatze trat der Erfinder der Draisine öffentlich damit in Mannheim auf. Es war an einem sonnigen, wolkenlosen Sonntagnachmittag, nach dem Nachmittags-gottesdienst. Ganz Mannheim war auf den Beinen, die Märe von der Laufmaschine hatte sich allenthalben hin verbreitet.

Der erste deutsche Radfahrer, Drais, nahm also seinen Start, wie unsere Radfahrer heute sagen würden, an der Schlosswache, fuhr die breite Strasse hinunter, gefolgt von der lärmenden Strassenjugend, für welche das ein Gaudium war, bog am Neckarthor nach links,

am Jungbusch vorüber, einen Halbwinkel beschreibend bis zur Stelle, wo einst das von den Römern erbaute Monumentum Valentiniani stand, wo einst Attila mit den Hunnen den Rhein überschritt. Nun wendete sich der Baron östlich und näherte sich wieder der Stadt, wo er durch das Heidelberger Thor die Planken erreichte, welche vormals die Friedrichsburg von Alt-Mannheim schieden. Schweisstriefend kam der Radfahrer vor der Harmonie an, dem Lokal, wo damals die Honorationen von Mannheim der geselligen Unterhaltung wegen sich versammelten. Baron Drais hatte bei dieser anstrengenden Tour 2.1 m per Sekunde zurückgelegt.

Als er eintrat in den Saal der Harmonie ging ihm der Freiherr von Erlach entgegen und sprach einige Worte zu ihm, deren Inhalt etwa folgender war: „Sie haben, lieber Baron, sich unseren Dank erworben. Sie haben die Draisine erfunden. Noch etwas mangelhaft in der Konstruktion, werden Sie suchen, deren Mängel zu beseitigen. Auch als Gutenberg die Buchdrucker-kunst erfand, war sie in vielen Beziehungen unvollendet, heute aber ist sie eine Macht, die die Welt beherrscht. Es wird die Laufmaschine vielleicht, in nicht fernen Zeiten, im Frieden wie im Kriege wesentliche Dienste erweisen, davon bin ich fest überzeugt. Nochmals haben Sie unsern Dank.“ Das Antlitz des Angeredeten strahlte vor Freuden; eine solche Anrede war ihm selten in seinem bewegten Leben beschieden worden.

Im Jahre 1867, sechzehn Jahre nach dem Tode des Erfinders, fiel einem Pariser Mechaniker die Zeichnung der Draisine zufällig in die Hand. Man besah sich die Fahrmaschine, man versah sie mit Kurbel und Zahnrädern und stellte so das Velocipède, wörtlich übersetzt den Schnellfahrer (wie man auch sagt Velocifère, den Schnellwagen, Omnibus), her. Mit Recht ist also das Zweirad, wie man sagt, auf eine deutsche Erfindung zurückzuführen und Karl Drais, Baron von Sauerbrunn, als der erste deutsche Radfahrer zu betrachten.



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

Bundesgeschäftliches.

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 Bundes-schriftführer.

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.

Auswechslung der Mitgliedskarten.

Nachdem man den Sicherheitsring auf der Rückseite des Bundeszeichens herausgedreht hat, braucht man nur den kleinen Anhänger des Bundeszeichens nach oben zu drücken

solange, bis die Feder, die das Rad auf der Vorderseite des Abzeichens festhält, gelöst wird. Nun hebt man das Rad ab, nimmt die rosa Mitgliedskarte heraus und legt die blaue hinein. Nachdem man dann das Rad genau in die richtige Lage wieder auf den Plüschkranz gelegt hat, drückt man den Haken, an welchem der Anhänger befestigt ist, so lange nach oben, bis die Feder einschnappt, wovon man sich mit einem Blick durch das kleine Loch in der Rückseite des Bundeszeichens leicht überzeugen kann. Dann fügt man den Springring wieder ein.

Abmeldungen.

Diejenigen Mitglieder, welche ihre Bundesmitgliedschaft für 1895 aus irgend einem Grunde nicht zu erneuern gedenken, wollen gefl. ihre Abmeldung schriftlich bei dem Bundesschriftführer (nach § 13 der S.) baldigst bewirken und die ihnen zugehende Bundeszeitung nicht annehmen bzw. dieselbe zurücksenden.

Bezirks-Hauptversammlungen.

An die Herren Bezirks-Vorstände richten wir hiermit die höfliche Aufforderung, für schleunige Festsetzung des Tages der satzungsgemäss im Januar stattzuhabenden Bezirks-Hauptversammlung Sorge tragen zu wollen.

Die Ausschreibung nebst genauer Bekanntgabe der Tagesordnung hat in der Bundeszeitung, und zwar möglichst frühzeitig zu erfolgen.

Mit Rücksicht auf die ausserhalb des Bezirkssitzes wohnenden Bezirksmitglieder ist möglichst ein Sonntag zu wählen.

In diesen Versammlungen sind alle Bezirksmitglieder, d. h. die in der betreffenden Amtshauptmannschaft wohnhaften Bundesmitglieder, stimmberechtigt.

Zutritt, aber nur beratende Stimme, haben alle übrigen Bundesmitglieder.

Die im letzten Halbjahr neubegründeten Bezirke halten erst im Januar 1896 eine Hauptversammlung ab.

Bezirks-Beiträge.

Mit dem 1. Januar hört die bisherige Art der Einziehung der Bezirksbeiträge auf. Der Bund giebt vielmehr von dem 95er Bundesbeitrag für jedes Bezirksmitglied M. 1.— an die Bezirkskasse des betr. Bezirks ab. Die Auszahlung erfolgt am 1. April.

Neue Ortsvertreter.

Torgau: C. Braun jr., Kaufmann.

Reibersdorf b. Zittau: Gustav Riedel, Schlossermeister.

Neue Vereine.

Der R.-K. „Germania“-Planitz und der R.-K. „Adler“-Bautzen haben sich zum S. R.-B. angemeldet und sind als bundesangehörig anerkannt und aufgenommen worden.

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

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

Bundes-Vorstandssitzungen.

Nächste Sitzung **Freitag, den 21. Dezember**, abends 9 Uhr im **B.-Hôtel du Nord, Blücherstr. 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. —

Allen Mitgliedern wünschen frohe Festtage!

Der Bundesvorstand des S. R.-B.

Alexander Duncker,
Vorsitzender.

Felix Burkhardt,
Schriftführer.

Bundes-Touren-Fahrwartsamt.

Ergebnisse des Wettbewerbs um die meistgefahrenen Kilometer 1894 in den Bezirken.

Mindestleistung: 3000 km auf Zweirad oder 2500 auf Dreirad, gefahren in der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober 1894.

Bezirk Leipzig:

I. Preis Carl Wald-Leipzig 6504,5 km auf Zweirad.

Bezirk Chemnitz:

I. Preis Richard Krüger-Chemnitz 3331 km „

Bezirk Zwickau:

I. Preis August Fleischer-Zwickau 3030,1 km „

Die 3 Sieger erhalten das goldene Bezirks-Ehrenzeichen.

Die übrigen Bewerber erreichten die vorgeschriebene Mindestleistung nicht. —

Das Ergebniss des Wettbewerbs um die meistgefahrenen Kilometer im Bund und um die Bundes-Meisterschaft 1895 wird in der nächsten No. veröffentlicht.

Der Wettbewerb um die meistgefahrenen Kilometer, die vom Bunde 1895 ausgezeichnet werden sollen und um die **Bundes-Meisterschaft 1895** beginnt am 1. Januar 1895 und dauert bis mit 30. November. Mindestleistung 7500 Kilometer.

Der beste Fahrer, welcher die höchste Kilometerzahl erreicht, erhält den Titel „Meisterfahrer des S. R.-B. im Tourenfahren für 1895“ nebst massiv goldenem Bundes-Ehrenzeichen und die Bundes-Ehrenurkunde.

Alle Bundesmitglieder, die die Mindestleistung erreichen, erhalten das kleine massiv silberne Bundes-Ehrenzeichen.

Jede zu werthende Strecke muss mindestens 15 km Hinfahrt und 15 km Rückfahrt oder 30 km in einer Richtung betragen.

Anfangs-, Wende- und Endpunkt müssen genau festgestellt und bestätigt sein. Auf Zwischenpunkten, soweit irgend möglich, Nicht-Bahnstationen, hat der Fahrer Bestätigungen so einzuholen, dass jede Möglichkeit, einen Zug oder sonstige Fahrgelegenheit, oder einen kürzeren Weg benutzt zu haben, ausgeschlossen ist.

Die Bescheinigungen sind möglichst von Bundesmitgliedern, Bundeswirthen oder Beamten einzuholen, andernfalls von glaubwürdigen Personen, welche jederzeit behufs Kontrollfragen aufzufinden sind. Zur Eintragung der Bestätigungen sind allein die vom Bund umsonst zu liefernden Fahrten-Bestätigungsbücher zu benutzen.

Fahrten-Bestätigungsbücher sind kostenlos und postfrei zu beziehen vom Bundes-Schriftführer.

Der Bundes-Tourenfahrwart.

Franz Burkhardt.

Neuaufgenommene Mitglieder.

19 Aufnahmen: 2327—2345.

Bezirk Bautzen:

2342. Alfred Zschaler, Maschinenmeister, Bautzen.
2343. Kurt Oehme, Tischlermeister, Bautzen.
2344. Alexander Grosse, Gastwirth, „
2345. Franz Bernartz, Hôtelbesitzer, „

Bezirk Dresden:

2335. Johannes Stryk, Monteur, Dresden.
2336. Robert Richter, Bademeister, Weisser Hirsch.

Bezirk Freiberg:

2329. Max Gruber, Kaufmann, Freiberg.

Bezirk Glauchau:

2338. Oscar Kirchhof, Eisenwaarenhändler, Waldenburg.
2339. Max Roth, Kaufmann, Waldenburg.

Bezirk Kamenz:

2330. Friedrich Emil Hausdorf, Steinmetz, Elstra.
2331. Paul Oscar Merkel, Buchhalter, „
2332. Ernst Kaiser, Postschaffner, Kamenz.
2333. Fritz Zeller, Schlossermstr. und Fahrradhdlr., Brettinig.
2334. Robert Dähler, Gastwirth, Elstra.

Bezirk Leipzig:

2337. Gustav Grässler, Kaufmann, Leipzig.
2340. Gustav Hoffmeister, Hôtelbesitzer, Leipzig.

Bezirk Schwarzenberg:

2341. Max Hannebohn, Kaufmann, Eibenstock.

Bezirk Zwickau:

2327. Frohwald Hunger, Konditor, Zwickau.
2328. Bruno Böttcher, Zahnarzt, „

Zu streichen wegen Nichterfüllung der Verpflichtungen:

2286. M. Junghanns, Leipzig. 2312. C. Basien, Paunsdorf.
2298. H. Daut, Leipzig. 2307. C. F. Angermann, Hohenstein.

Veränderungen.

Zugezogen von Leipzig zum Bezirk Plauen:

692. Josef Löser, Küchenmeister, Plauen i. V., Wettiner Hof.

Zugezogen von Rochlitz zum Bezirk Chemnitz:

2130. Friedr. Arno Arnold, Kaufmann, Chemnitz, Oststr. 30.

Verzogen von Leipzig nach Buenos Aires, Calle Chacabues 87.

586. Adolf Oliveri, Kaufmann.

Neue

Bundes-Hôtels, -Gasthöfe, -Gastwirthschaften.

Elstra: Gastwirthschaft Robert Dähner, Markt.

Leipzig: Hôtel Stadt Nürnberg, G. Hoffmeister, Bayrischestr.

Torgau: Stadt Hamburg, Theodor Suckert.

Als Bundes-Hôtel ist zu streichen:

Böhlitz-Ehrenberg: Schades Gasthof, G. Hecht.

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.

Bezirksversammlung in Falkenstein, B.-Hôtel „Rathskeller“, 21. November.

Der Bezirksvertreter eröffnete um 4 Uhr die Versammlung, brachte ein Sachsen Heil auf S. M. den König Albert, sowie auf den S. R.-B. aus, welches begeistert aufgenommen wurde und ging dann zur Tagesordnung über, deren Erledigung wie folgt stattfand:

Zu Punkt I wird beschlossen: 1. Dass in Bezirksversammlungen, um zu stärkerem Besuch anzuregen, Vorträge zum Besten gegeben werden sollen. Es erklären sich die Herren Baumann und Mocker bereit, Themen auszuarbeiten. 2. Dass demnächst eine Christbaumfeier, sowie Theateraufführung veranstaltet werden sollen. 3. Dass zu den Sitzungen die Damenwelt herangezogen werden soll. Diese Beschlüsse werden in der demnächst einzuberufenden Vorstandssitzung weiter erläutert.

Zu Punkt III macht Herr Baumann einige sehr beachtungswerthe Bemerkungen und Vorschläge über das sportliche Auftreten und über den Sportgeist im Allgemeinen, ferner über das Verhalten bei Differenzen mit den Behörden, über den Werth der Bezirksversammlungen und ihren Einfluss auf die Mitglieder. Er bringt dann noch die Anschaffung eines Bezirksbanners zur Sprache. Nachdem der Bezirksvertreter die nöthigen Erläuterungen gegeben, stellt er einen Antrag, dahingehend: „Die Bezirksversammlung wolle sich für Anschaffung eines Bezirksbanners erklären“, welcher Antrag angenommen wird. Die Sammlung freiwilliger Beiträge, welche hierauf seitens des Zahlmeisters vorgenommen ward, wurde dem Bannerfond überwiesen.

Zu Punkt IV erstattet der Bezirksvertreter Bericht über die eingegangenen Schriftstücke, wovon Vormerk genommen wird.

Nachdem der Vorsitzende noch das ebenfalls eingegangene Schreiben des Bundesvorstandes, wonach die seiner Zeit gestellten zwei Anträge abgelehnt worden sind, zur Verlesung gebracht hatte, wird die Versammlung gegen 8 Uhr für geschlossen erklärt.

Sonntag, den 16. Dezember findet im B.-Hôtel „Rathskeller“-Falkenstein nachmittags 3 Uhr **Bezirksversammlung** statt.

Tagesordnung:

1. Vorträge in den Bezirksversammlungen.
2. Die Gründung einer Bezirksbibliothek.
3. Das Saalfahren während der Wintermonate.
4. Geschäftliche Mittheilungen.

Hierzu werden alle Mitglieder freundlichst eingeladen. Gäste willkommen. Das Erscheinen sämtlicher Bezirksmitglieder ist Ehrensache. Für die nöthige Erheiterung und Unterhaltung nach dem beendeten geschäftlichen Theil ist bestens gesorgt. Liederbücher mitbringen.

Der Bezirksvorstand.

G. Baumann, Bezirksvertreter. Ernst Golla, Bezirksschriftführer.

Bezirk Bautzen.

Hierdurch haben wir die Ehre, die geehrten Sportkameraden von der Begründung unseres R.-K. „Adler“-Bautzen ergebenst zu benachrichtigen.

Unsere Sitzungen finden jeden Donnerstag im B.-Gasthaus „Zum Kurfürst“ statt. Jeder erste Donnerstag im Monat ist zur Monatsversammlung bestimmt. Wir hoffen, recht oft Gelegenheit zu haben, geehrte Bundes- und Sportkameraden in unserer Mitte begrüßen zu können, Gäste jederzeit willkommen.

Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

Alfred Zschaler, Vorsitzender
Ernst Bachmann, Schriftführer
Kurt Oehme, Kassirer
Schneider, Fahrwart.

Der Verein, welcher sich dem S. R.-B. anschließen wird, bestrebt sich, den Sachsenbund auch in der Stadt Bautzen zu Ehren und Ansehen zu bringen und bittet darin um die kameradschaftliche Unterstützung der Nachbarvereine. Mit kameradschaftlichem Grusse

R.-K. „Adler“-Bautzen.

Bezirk Chemnitz.

Sonntag, den 6. Januar 1895, nachmittags 3^{1/2} Uhr in Chemnitz, B.-Hôtel „Stadt Nürnberg“

Bezirks-Haupt-Versammlung.

Tagesordnung:

1. Berichte des Bezirks-Vorstandes.
2. Neuwahl
3. Herrenabend-Besprechung.
4. Sonstiges.

Um zahlreiche Betheiligung bittend, grüsst mit kameradschaftlichem Sachsen Heil!

Der Bezirksvertreter.

Ortsverein „Stahlrad“-Chemnitz.

Generalversammlung am 4. Dezember im B.-Hôtel „Stadt Nürnberg“.

Punkt 1 der T.-O. fand Erledigung, indem

Herr Rich. Fiedler als Ortsvertreter
„ Ernst Beckert als I. Ortsschriftführer
„ Max Kind „ II. „
„ Theodor Gränitz als Ortskassirer
„ Wilh. Dittmann als II. Ortsfahrwart

meist einstimmig neu bzw. wiedergewählt wurden. Zu dem sich nöthig machenden Amt eines Zeugwarts wurde Herr C. G. Härtl durch Zuruf gewählt. Alle Gewählten nahmen ihre Aemter dankend an.

Punkt 2 der T.-O., die Satzungsänderung betr., wurde ohne weitere Erörterungen angenommen, wie sie der hierzu gewählte Ausschuss vorgeschlagen hatte. Schluss 12 Uhr. Heil Sachsen!

Emil Schmidt, stellv. Ortsvertreter. Ernst Beckert, Ortsschriftführer.

Bezirk Dresden.

Die Bezirksversammlung am 19. Dezember fällt aus.

Infolge durch Krankheit bedingter Amtsniederlegung des Bezirksvertreters berufen wir hierdurch die **Bezirks-Hauptversammlung** auf Sonntag, den 30. Dezember, B.-Gasthaus Zscheyge, Amalienstrasse 2, ein. Beginn punkt 10¹/₂ Uhr.

Tagesordnung:

1. Berichte und Rechnungslegung.
2. Neuwahl des Gesamt-Bezirksvorstandes.
3. Anträge.
4. Sonstiges.

Die Versammlung wird durch den Bundesschriftführer geleitet werden. Mit der Bitte um zahlreiche Betheiligung grüsst

Der Bundesvorstand.

Bezirk Glauchau.

Sonntag, den 6. Januar 1895, nachmittags 4 Uhr im B.-Hôtel „Zum goldenen Löwen“-Waldenburg **Bezirksversammlung**. Da an diesem Tage das im Mai abzuhaltende 50 km-Bezirks-Strassenfahren mit besprochen werden soll, wird um recht zahlreiches Erscheinen gebeten. Nachmittags 3 Uhr Abfahrt bei schönem Wetter mit Rad, bei Schnee mit Schlitten und Damen ab Schulzes B.-Gasthaus-Glauchau. Heil Sachsen Heil!

Der Bezirksvorstand.

Bezirk Leipzig.

Dank.

Der hochachtungsvoll unterzeichnete Vorstand des Bezirk Leipzig beehrt sich hiermit auch an dieser Stelle allen Damen und Herren, die zu dem herrlichen Gelingen unseres Bannerweihfestes beizutragen so liebenswürdig waren, seinen ebenso ergebenen wie herzlichen Dank auszusprechen. Dieser Dank sei auch den sehr geehrten Bundesbezirken und Bundesvereinen, die uns durch die Widmung von Bannernägeln erfreuten, sowie denjenigen der lieben Bundeskameraden gesagt, die persönlich, und zum Theil aus weiter Ferne gekommen waren, um durch ihren Besuch unseres Festes uns ein Zeichen ihrer kameradschaftlichen Gesinnung zu geben.

Unter dem nochmaligen Ausdrucke des tiefstgefühlten Dankes grüsst mit treudeutschem Heil!

Der Bezirksvorstand.

Bernhard Böhm, Bezirks-Schriftführer.

Einladung zur **Bezirks-Haupt-Versammlung** am Sonntag, den 20. Januar 1895, vormittags 10 Uhr, B.-Gasthaus „Neue Börse“.

Die Tagesordnung enthält:

1. Jahres-Bericht des Gesamt-Vorstandes pro 1894.
2. Neuwahl des Bezirks-Vorstandes.
3. Sonstige Anträge.

Nach der Versammlung findet ein gemeinschaftliches Mittagessen statt, zu dem wir zahlreiche Betheiligung erhoffen.

Gleichzeitig geben wir unseren lieben Mitgliedern und allen Bundeskameraden von Nah und Fern davon Kenntniss, dass regelmässig jeden Sonntag in unserem B.-Gasthaus „Neue Börse“ am Blücherplatz von 7 Uhr abends an für gesellige Zusammenkunft eine besondere Nische reservirt ist und hoffen wir, dort stets recht viele Freunde anzutreffen. Heil Sachsen Heil!

Horst Wolff, R. Fänder,
I. Bezirks-Vertreter. I. Bezirks-Schriftführer.

Ortsverein Plagwitz-Lindenau.

In der Monatsversammlung vom 5. Dezember wurde seitens eines Mitgliedes der unterzeichnete Vorsitzende in einer Weise angegriffen, welche es nöthig macht, eine ausserordentliche Hauptversammlung behufs Auseinandersetzung über die Angriffe und Vornahme von Vorstandswahlen einzuberufen. Die Anwesenden, welche ein Drittel sämtlicher Ortsvereinsmitglieder vertraten, machten auf Vorschlag des Vorsitzenden sofort

von dem Rechte des § 10 Gebrauch und beantragten die Einberufung einer **ausserordentlichen Hauptversammlung** für Dienstag, den 8. Januar 1895 (B.-Gasthof Plagwitz) mit der Tagesordnung: Vorstandswahlen.

Schriftliche Einladung zu dieser ausserordentlichen Hauptversammlung wird jedem Mitglied noch zugesandt.

Rich. Arnold, Vorsitzender.

Bezirk Meissen.

Hierdurch beehren wir uns, sämtliche Mitglieder des Bezirks Meissen (Amtshauptmannschaft Meissen umfassend) zu unserer am Sonntag, den 13. Januar 1895, nachmittags 3 Uhr im B.-Gasthause „Goldner Ring“-Meissen stattfindenden **Bezirks-Hauptversammlung** ergebenst einzuladen.

Tagesordnung:

1. Jahres-Bericht und Rechnungs-Vorlage.
2. Neuwahl des Bezirksvorstandes.
3. Bezirksangelegenheiten.
4. Wahl der Mitglieder des Festausschusses für das IV. Bundesfest des S. R.-B.
5. Anträge.

Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Tagesordnung hoffen wir, dass jedes Mitglied sein pünktliches Erscheinen nicht nur als Recht, sondern als Pflicht betrachtet. Ein Mitglied des Bundesvorstandes wird der Versammlung beiwohnen.

Ganz besonders freuen würden wir uns, auch die Bundesmitglieder aus Wilsdruff und Nossen zu dieser wichtigen Versammlung bei uns recht zahlreich begrüßen zu können. Heil Sachsen Heil!

Der Bezirksvorstand.

A. Greiss, M. Haubold,
Bezirks-Vertreter. Bezirks-Schriftführer.

Bezirk Oschatz.

Hierdurch werden die geehrten Bezirksmitglieder zu der nächsten Sonntag, den 16. Dezember, nachmittags 4¹/₂ Uhr im B.-Hôtel „Zum goldenen Stern“ stattfindenden **Bezirksversammlung** eingeladen.

Tagesordnung: Besprechung und Feststellung der Tagesordnung zur Bezirks-Hauptversammlung.

Nachdem gemüthlicher Theil. Liederbücher mitbringen. Mit bundeskameradschaftlichem Grusse

J. Lüdemann, O. Schlosshauer,
Bezirks-Vertreter. Bezirks-Schriftführer.

Bezirk Plauen.

Die **Bezirksversammlung** am 9. Dezember im B.-Hôtel „Rathskeller“-Pausa wurde vom Bezirksvertreter Franz Becher nachmittags 3 Uhr eröffnet. Da der Bezirksschriftführer nicht zur Versammlung kommen konnte übernahm der Unterzeichnete die Urkunde.

Tagesordnung:

1. Wahl eines II. Schriftführers, II. Fahrwarts.
2. Saalfest in Greiz.

Punkt 1. Gewählt wurden als: II. Schriftführer Richard Stockhaus-Plauen; II. Fahrwart Karl Zimmermann-Plauen.

Punkt II. Wahl eines Festausschusses zum Saalfest in Greiz. Herr Zimmermann macht den Vorschlag und stellt zugleich den Antrag, Mitglieder von ausserhalb Plauen zu wählen, damit die Kameradschaft im Plauenschen Bezirk gehoben werde, was allgemein beifällig aufgenommen wurde. Es werden vorgeschlagen: Gustav Müller, Hermann Degel, Gottlieb Schwabe, Hermann Kopp, sämtlich aus Pausa und Emil Strohm-Plauen. Die Herren erklärten, ihr Amt zur Festlichkeit ordnungsgemäss verwalten zu wollen. Es wurde noch beschlossen, dass das Saalfest in Tanzkränzchen mit Kunstfahren bestehen solle. Nichtbezirksmitglieder haben 1 Mark, Damen 50 Pfg. Eintritt zu bezahlen. Bezirkskameraden haben freien Zutritt, wenn sie die 95er blaue Mitgliedskarte im Bundeszeichen vorweisen. Die Festlichkeit findet am 20. Januar oder 3. Februar im Schützenhaus zu Greiz statt. Der bestimmte Tag unserer Festlichkeit wird in der nächsten Bundeszeitung bekannt gegeben. Es wird gebeten, im Sportanzug zu erscheinen.

Nächste Bezirksversammlung findet am Sonntag, den 6. Januar, nachmittags 3 Uhr im Prater, Plauen, statt.

Nach Verlesen der Urkunde spricht der Bezirksvertreter seinen Dank für die Führung aus und schliesst mit einem kräftigen Sachsen Heil um 6 Uhr die Versammlung.

Franz Becher,
Bezirksvertreter.

Hermann Degel-Pausa,
Urkundenführer.

Bezirk Schwarzenberg.

Bezirksversammlung Sonntag, den 20. Januar 1895, Nachmittags 2 Uhr im B.-Hotel „Rathhaus“-Schönheide. Zu dieser Versammlung werden die geehrten Bundeskameraden unter Hinweis auf untenstehende Tagesordnung ganz ergebenst eingeladen und um pünktliches Erscheinen gebeten. Ankunft des Zuges in Schönheiderhammer 12 Uhr 34 Min.

Tagesordnung:

Definitive Beschlussfassung über die Fahrtbeteiligung nach Leipzig am 17. März 1895. (Bundeskunstfahrtfest.) Heil Sachsen Heil!

Emil Drechsler, Bezirksvertreter.

Bezirk Wurzen-Grimma.

Die Bezirks-Hauptversammlung findet Sonntag, den 13. Januar 1895, nachmittags 3 Uhr in Wurzen im B.-Hôtel „Victoria“ mit der Tagesordnung:

1. Bericht des Bezirksvertreters
2. „ „ Bezirksschriftführers
3. „ „ Bezirkszahlmeisters
4. „ „ Bezirksfahrwarts
5. Neuwahl des Bezirksvorstandes
6. Sonstige Anträge

statt.

An diese Versammlung schliesst sich abends ein Kränzchen, wozu die Bundesmitglieder herzlichst eingeladen werden.

A. L. Friedrich,
Bezirksvertreter.

Jul. Jänichen,
Bezirksschriftführer.

Bezirk Zittau.

Hierdurch ergeht an die Mitglieder des Bezirk Zittau die freundliche Einladung, sich Sonntag, den 6. Januar 1895, nachmittags 2 $\frac{1}{2}$ Uhr im B.-Hôtel „Sächs. Hof“, grosses Speisezimmer rechts, zur Abhaltung der **Bezirks-Haupt-Versammlung** pünktlich einfinden zu wollen.

Tagesordnung:

1. Jahres-Bericht des Bezirksvertreters, Schriftführers und Fahrwarts.
2. Jahresbericht des Zahlmeisters und Rechnungslegung
3. Wahl von zwei Rechnungsprüfern.
4. Richtigsprechung der Rechnung.
5. Neuwahl des gesammten Bezirksvorstandes.
6. Beschlussfassung über Veranstaltungen des Bezirks.
7. Antrag des Mitglieds Seifert: „Die Ehrenzeichen des Bundes zu den Bezirksfahren in Geldpreise umzuwandeln und diesen Antrag beim nächsten Bundestage mit einzureichen.“
8. Wahl eines Vergnügungsausschusses und Beschlussfassung über einen demnächst abzuhaltenden Frauenabend.
9. Verschiedenes.

Gleichzeitig wird noch bekannt gemacht, dass der Bezirks-Zahlmeister Erneuerungsbeiträge für den Bund jetzt und in vorstehender Versammlung annimmt.

Mit Bundesgruss „Heil Sachsen Heil!“

Richard Thäter,
Bezirksvertreter.

Arthur Weber,
Bezirksschriftführer.

Hieranschliessend **Hauptversammlung** des Ortsvereins „Sturmvogel“-Zittau in demselben Lokale.

Tagesordnung:

1. Bericht des Vorstandes über die Thätigkeit des Vereins.
2. Neuwahl des Gesamtvorstandes.
3. Festsetzung des Jahresbeitrages für den Verein.
4. Verschiedenes.

Die Mitglieder des Vereins zahlreich begrüssen zu können, wünscht mit „Heil Sachsen Heil“

Wilh. Brächner, Ortsvertreter.



Ein verschollener Weltumfahrer. Ueber den auf seiner Weltreise im Frühling dieses Jahres verschollenen Radfahrer Frank Lenz schreibt der Onkel des Vermissten, Herr Registrator Karl Lenz in Karlsruhe i. B. an die Redaktion der „Illustr. Allg. Radfahrer-Zeitung“ in Wien:

Gehrte Herren!

Das erste Lebenszeichen von meinem Neffen Frank, das mir direkt zugekommen, ist bis jetzt leider auch das letzte. Alle früheren Mittheilungen erhielt ich indirekt, nämlich durch seinen Vater, meinen Bruder William. Erst, als mein Neffe Europa näher kam, begann er den direkten Verkehr mit mir; sein Gepäck und das ihm in China zertrümmerte Stahlrad (er kaufte sich in Kalkutta ein neues Rad) lagern bei der Firma Th. Cook & Son in Konstantinopel, der er mit Brief vom 14. Jänner 1894 aus Jask in Persien seine Ankunft am Bosphorus auf die Zeit vom 15.—30. April 1894 in Aussicht stellte. Seine letzten Lebenszeichen sind aus der Zeit von Ende März. Mir selbst schreibt er nur noch, dass er froh sei, den

schlimmsten Theil seiner Reise hinter sich zu haben und dass er sich freue, meinen Schwager Max Huber in Konstantinopel anzutreffen, der nun auch auf ihn vergebens wartet. Frank Lenz reiste im Auftrage und für Rechnung der Outing-Gesellschaft in New-York, für deren Monatschrift er eine Reihe anziehender illustrirter Radfahrerberichte geliefert hat. Das Interesse für den Verschollenen ist unter seinen amerikanischen Sportgenossen ein ungemein reges. Es war bereits eine Sammlung eingeleitet zur Bestreitung der Kosten einer Reise von vier Radfahrern nach Persien, doch neigt man mehr und mehr der Ansicht zu, dass gegenwärtig jede Hilfe zu spät kommen werde. Man hat sich, einer mir gestern zugegangenen Nachricht zufolge, jetzt entschlossen, für die vorhandenen Gelder an die verschiedensten Adressen Kabeltelegramme mit bezahlter Rückantwort zu richten, um auf diese Weise über das Schicksal meines Neffen etwas zu erfahren.

Für Ihr kundgegebenes Interesse herzlich dankend
hochachtungsvoll K. Lenz.

Das Projekt der Gesellschaftsreise Wiener Radfahrer nach Konstantinopel nimmt greifbare Formen an. Am 21. November abends fand wieder eine Sitzung des vorbereitenden Komitees statt, bei welcher die Herren Reich, Stingl (Vice-Präsidenten), Dr. Glogau, Schmidt und Spender in die Leitung dieser Unternehmung gewählt wurden. Der Proponent, Herr Konsul Bondy, berichtete über die günstige Aufnahme, welche das Projekt bei der österr. Kolonie in Konstantinopel gefunden, sowie über die Fortschritte des Radfahrersportes am „gold. Horn“, wo sich bereits zahlreiche hohe Würdenträger und deren Söhne, so auch der jüngste Prinz des Sultans, dem Radfahren zugewendet haben.



Vom Kongresse des internationalen Radfahrer-Bundes zu London. In der Sitzung vom 28. November kam auch der Start Lehr's in Italien gegen Berufsfahrer zur Sprache.

De Beukelaer spricht sich dahin aus, dass es Pflicht des D. R.-B. gewesen wäre, nachdem Lehr die Erlaubniss zum Starte ohne Wissen des Sportausschusses und des Bundesvorstandes erhalten habe, diese Erlaubniss sofort zu annulliren und Lehr telegraphisch den Start gegen Berufsfahrer zu verbieten.

De Beukelaer beantragt schliesslich, folgende Resolution anzunehmen: „Der internationale Radfahrer-Bund spricht den Wunsch aus, dass der D. R.-B. Lehr seiner Rechte als Herrenfahrer für verlustig erklärt, da derselbe während eines ganzen Monats gegen Berufsfahrer ohne genügende Erlaubniss gestartet hat.“ Diese Resolution wurde mit drei gegen zwei Stimmen — eine Stimme enthielt sich der Abstimmung — angenommen.

Die Weltmeisterschaften im Bahnwettfahren werden im nächsten Jahre in Köln abgehalten werden.

Die Abstimmung über diesen Gegenstand ergab drei gegen drei Stimmen. Die Stimme des Vorsitzenden Netschner, der für Köln gestimmt hatte, gab den Ausschlag.

Man versichert, dass die Mehrzahl der Antwerpener Wettfahrer sich im nächsten Jahre dem Berufsfahrerthum zuwenden werden, da bekanntlich nach den neuesten Bestimmungen der Ligue vélocipédique Belge den Herrenfahrern keine Gutscheine mehr als Preise gegeben werden dürfen.

A. A. Zimmermann's neuestes Buch „Ueber das Trainiren“ ist in drei Sprachen im Buchhandel erschienen.



Reheis-Fischer. Die Distanzfahrt Mailand—München erlebte am 28. November am Amtsgericht München ein Nachspiel. Reheis hatte gegen Fischer Strafantrag wegen Beleidigung gestellt, weil dieser am 2. Juli dem Vorsitzenden des Sportausschusses, Wilhelm Schwaiger in München, von Schweinfurt aus folgende Depesche abgehen liess: „Protestire gegen Reheis. Derselbe hat sich ziehen lassen. Zeugen Schickofer und Lampel. Fischer.“ Die beiden genannten Zeugen hatten Herrn Fischer mitgetheilt, dass Reheis sich über den Brenner habe ziehen lassen, können aber für diese Behauptung keine Beweise erbringen. Nach der Erklärung Fischers, dass er die Behauptung in gutem Glauben aufgestellt habe, aber weder beweisen, noch aufrecht erhalten könne, schlug sein Vertheidiger einen Vergleich vor unter Hinweis darauf, dass die beiden Sportherren sehr übel daran thäten und keinen Ruhm damit ernten könnten, wenn sie immer persönlich vor der Oeffentlichkeit und vor Gericht Fehde führten. (Lebhaftes Bravo aus dem zahlreichen, hauptsächlich aus Sportleuten bestehenden Publikum.) Die klägerische Partei liess sich hierauf auf folgenden Vergleich ein:

1. Joseph Fischer erklärt, dass er weder behaupten noch beweisen wolle und könne, dass Max Reheis bei der Distanzfahrt Mailand—München sich habe ziehen lassen und nimmt die gegentheilige, bei Einlegung des Protestes aufgestellte Behauptung als unbegründet zurück.
2. Die Gerichtskosten werden halbiert, im übrigen deckt jeder Theil seine Kosten.
3. Privatklage und Strafantrag werden zurückgezogen.

Der Damen-Radfahr-Verein Berlin hat sich nunmehr endgültig gebildet und es sind ihm alle bekannten radfahrenden Damen der Reichshauptstadt beigetreten. Leider sind das heute erst wenige, trotzdem aber verfolgt der neue Verein sein Ziel ganz fest und bestimmt, weshalb es auch nicht mehr allzulange dauern dürfte, bis seine Mitgliederzahl sich verdoppelt hat. Männer dürfen nicht aufgenommen werden und sind auch bei den Ausfahrten nur dann geduldet, wenn die Erlaubniss der Führerin vorher eingeholt worden ist; an diesem Satze wäre die Gründung beinahe gescheitert, weil von anderer Seite verlangt wurde, Männer unter keiner Bedingung zuzulassen. Wir halten die jetzige Fassung für sehr glücklich gewählt, denn Frauen und Bräuten

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

Chemnitz	Jeden Dienstag	Vereinsvers.	B.-H. Stadt Nürnberg	O.-V. Stahlrad
Frankenberg	Jeden 1. Dienstag im Monat	do.	B.-G. Bürgergarten	R.-C. Saxonia
Leipzig	Jeden Mittwoch	do.	Dorotheenhof	R.-V. Wanderer
„	Jeden Mittwoch	do.	B.-G. Keymer, Nikolaistr.	R.-C. Schwalbe
L.-Neustadt	Jeden Freitag	do.	B.-G. L.-Neustadt	R.-C. Neustadt-L.
Mittweida	Jeden Donnerstag	do.	B.-G. Stadt Chemnitz	R.-V. Blitz
Oschatz	Jeden Dienstag	do.	B.-G. z. goldenen Stern	R.-T.-V. Frisch-Auf
Plauen i. V.	Jeden 1. u. 3. Freitag im Monat	do.	G. Toscana	R.-V. Touren-Club
Strehla	Jeden 1. u. 3. Mittwoch im Monat	do.	B.-G. zum Schiffchen	R.-V. Elbe
Zittau	Jeden Mittwoch	do.	B.-H. z. Sächs. Hof	O.-V. Sturmvogel
Oschatz	Sonnt. 16. Dez. Nachm. 4 ¹ / ₂ Uhr	Bezirksvers.	B.-G. z. Stern	Bezirk Oschatz
Falkenstein	Sonntag, 16. Dez. Nachm. 3 Uhr	do.	B.-H. Rathskeller	Bezirk Auerbach
Dresden	Sonntag, 30. Dez. Vorm. 10 ¹ / ₂ Uhr	Hauptvers.	B.-G. Zscheyge	Bezirk Dresden
Chemnitz	Sonntag, 6. Jan. Nachm. 4 Uhr	do.	B.-H. Stadt Nürnberg	Bezirk Chemnitz
Zittau	Sonntag, 6. Jan. Nachm. 2 ¹ / ₂ Uhr	do.	B.-H. z. Sächs. Hof	Bezirk Zittau
Waldenburg	Sonntag, 6. Jan. Nachm. 4 Uhr	Bezirksvers.	B.-H. Gold. Löwe	Bezirk Glauchau
Plauen i. V.	Sonntag, 6. Jan. Nachm. 3 Uhr	do.	B.-G. Prater	Bezirk Plauen
Wurzen	Sonntag, 13. Jan. Nachm. 3 Uhr	Hauptvers.	B.-H. Victoria	Bez. Wurzen-Grimma
Meissen	Sonntag, 13. Jan. Nachm. 3 Uhr	do.	B.-G. Goldener Ring	Bezirk Meissen
Leipzig	Sonntag, 20. Jan. Vorm. 10 Uhr	do.	B.-G. Neue Börse	Bezirk Leipzig
Schönheide	Sonntag, 20. Jan. Nachm. 3 Uhr	Bezirksvers.	B.-G. Rathaus	Bez. Schwarzenberg
Zwickau	Sonntag, 3. Febr. Nachm. 4 Uhr	Hauptvers.	B.-G. Schwanenschloss	Bezirk Zwickau
Leipzig	Sonntag, 17. März Nachm. 3 ¹ / ₂ Uhr	Bundes-Kunsthahrfest	Krystallpalast Alberthalle	S. R.-B.

Mit dieser Nummer schliesst der III. Jahrgang der Sächs. Radfahrer-Bundes-Zeitung.

Anzeigen.

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

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 grössartig, freue mich sehr über dieselbe.“

Ehrenzeichen, Abzeichen,
nur feinste Waare,
* **Otto Riedel** *
ZWICKAU, S. Imn. Schneebrgr. 16.
Gravir- u. Kunst-Emallir-Anstalt
* **Fahrrad-Schilder.** *
Billigste Preise.

Wilhelm Helbing, Graveur und Emailleur,
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.

 **Zirrgiebel's Lipsia**
Fahrräder.
Beste Marke

Lipsia Fahrrad-Manufactur
Bruno Zirrgiebel
Leipzig-R.

Leipzigerstrasse 2, 3 u. 4.

Fernsprecher 324.

Preislisten frei!

Radfahrer-Tornister-

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

Tasche

Radfahrer-Regenmantel mit Kapuze,
aus braunem Militärzeltstoff,
normale Länge 80 cm, einschliesslich Mantelhülle 735 gr
schwer, Mk. 6.50.

Versandt: portofrei, gegen Nachnahme, liefert

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

Ed. Heimbold, 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.

Welche Fahrradfabrik will an eine Buch-
druckerei in Sachsen
gegen **Lieferung** von **1895 er Pneumatikrover**
Drucksachen einen
abgeben. Offerten nebst Preisangabe und Abbildung
unter R. 300 an die Schriftleitung dieser Zeitung.

Fahrradfabrik

Nestler & Scadock
Chemnitz.

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

NACHRUF.

Unserem am 11. Dezember verschiedenen
treuen Bundeskameraden

Herrn Oscar Weiss

Glockengliesser zu Schneeberg

rufen wir ein

Ruhe sanft!

in seine stille Gruft nach.

Der Vorstand
des Bezirks Schwarzenberg.

Alle Anzeigen und Ankündigungen

finden in der „Sächsischen Radfahrer-Bundes-Zeitung“ wirkliche Beachtung, da dieselbe Bundes-Eigenthum und kein Privatunternehmen ist. Die „Sächsische Radfahrer-Bundes-Zeitung“ wird an sämtliche Mitglieder des Sächsischen Radfahrer-Bundes alle 14 Tage kostenlos geliefert, liegt in über 250 Bundeshôtels und -Gasthäusern aus und wird ausserdem an sämtliche Fahrradfabrikanten und Fahrradhändler in Sachsen sofort nach Erscheinen regelmässig versandt.

Ankündigungen

geniessen mithin in der „Sächsischen Radfahrer-Bundes-Zeitung“ die weiteste Verbreitung, ganz besonders in Sachsen.

Ankündigungsaufträge wolle man baldigst an Felix Burkhardt, Leipzig, Gustav Adolfstr. 27 gelangen lassen. Kostenberechnungen, besonders über Abschlüsse für 1895 stehen jederzeit gern zu Diensten.

Der Ankündigungspreis beträgt für: $\frac{1}{1}$ Seite Mk. 60; $\frac{1}{2}$ Seite Mk. 30; $\frac{1}{4}$ Seite Mk. 15; $\frac{1}{8}$ Seite Mk. 7.50; $\frac{1}{16}$ Seite Mk. 3.75. Bei 6 maliger Aufgabe gewähren wir 25%; bei 12 mal 33 $\frac{1}{3}$ %; bei 24 mal 50% Rabatt. Die 2 gespaltene Petitzeile kostet 30 Pfg. (auf Zeilen wird kein Rabatt gewährt).