Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland und Oesterreich: vierteljährlich ℳ 6.—. Directe tägliche Kreuzbandsendung ins Ausland: monatlich ℳ 7.50.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um ½7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags um 5 Uhr.

Redaction und Expedition:
Johannesgasse 8.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Filialen:
Otto Klemm's Sortim. (Alfred Hahn), Universitätsstraße 3 (Paulinum),
Louis Lösche, Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig, des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 20 Pfg.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 50 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 40 ₰.
Größere Schriften laut unserem Preisverzeichniß. Tabellarischer und Ziffernsatz nach höherem Tarif.

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Annahmestellen je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

№ 459. **Sonnabend** den 10. September 1898. **92. Jahrgang.**

Arbeiterschutz und Arbeiterrecht.

Ω Als der Erlaß des Grafen Posadowsky, der mögliche und nöthige Maßnahmen zum Schutze der Arbeitswilligen gegen Streik-Terroristen ins Auge faßte, bekannt wurde, brach die socialdemokratische Presse in ein Wuthgeschrei aus. Heute läßt sich der „Vorwärts" mit ruhigen Worten kalter Berechnung vernehmen. Er sieht offenbar in der Oeynhausener Rede weniger eine Gefahr als vielmehr ein Mittel zur Abwendung von Gefahren für die socialdemokratische Verhetzung. Das was angekündigt worden ist, wird nicht an den Reichstag als Vorschlag der Regierung gelangen, der „Vorwärts" macht sich aber bereit und fordert auch seine Partei auf, sich bereit zu machen, was immer an „langwierigen Paragraphen" kommen möge, für Das auszugeben, was am 6. September in Aussicht gestellt worden ist. Das socialistische Organ ist „aufrichtig dankbar" für die kaiserliche Rede, die „unverhüllt und unabgeschwächt zeigt, was den um die Besserung ihrer Arbeitsbedingungen kämpfenden Arbeitern bevorsteht", und die Zeit schafft zur Aufklärung des Volkes über den allernewesten Curs in der Socialpolitik. Mit anderen Worten: Die Bedrohung der einfachen Anreizung zum Streik mit Zuchthaus, die, wie die Socialdemokratie selbst weiß, nicht in dem Bundesrathsentwurfe steht, soll in den Augen der Arbeiter als die Etikette des zu erwartenden Gesetzentwurfes erscheinen, und sie sei für den Arbeiter das Charakteristische.

Das ist die Erschwerung einer brauchbaren Gesetzgebung auf dem Gebiete des Arbeiterschutzes, die wir und viele andere Preßorgane als eine Folge der Oeynhausener Rede vorausgesehen haben. Es wird nicht leicht halten, das neugeschaffene Hemmniß zu überwinden. Unmöglich ist dies aber nicht. Selbst die „Germania", die mit den entschiedenen Worten der „Nationalzeitung" die Absicht zurückweist, die Aufforderung zum Streik zu bestrafen, findet es nicht mehr zeitgemäß, einer entschiedenen strafrechtlichen Hintanhaltung von Arbeitsstörungen entgegenzutreten. Sie schreibt: „Im deutschen Reichstage ist zweifellos eine Mehrheit dafür zu haben, daß jeglicher Terrorismus, der darauf hinausgeht, friedliche Arbeiter zur Niederlegung der Arbeit zu zwingen, bestraft wird." Nun, die Mehrheit, von der die „Germania" spricht, war in den Jahren 1890—92 nicht vorhanden, und zwar deshalb nicht, weil das Centrum versagte. In dem Entwurfe des Arbeiterschutzgesetzes war Das zu haben, was das führende klerikale Blatt jetzt nicht verweigern will; es erfolgte jedoch die Ablehnung, und zwar unter nichtigen Vorwänden. Wenn das Centrum jetzt an die Stelle jener früheren, von wahlpolitischen Erwägungen geleiteten Stellungnahme eine sachliche Beurtheilung treten lassen will, wie es jenes Organ ankündigen zu wollen scheint, so wird es nichts mehr zu sagen haben, daß Herr Richter die bestehenden Bestimmungen für ausreichend hält. Uebrigens hat auch der volksparteiliche Führer nicht den Muth, sich von dem gegenwärtigen Zustande befriedigt zu erklären. Hier meint er, wenn der Rechtsschutz hier und dort sich nicht wirksam erweise, so liege dies nicht an dem Mangel an scharfen Paragraphen, sondern an der unzureichenden Promptheit von Polizei und Justiz. Verfolgung und Bestrafung ließen vielen Vergehen gegenüber zu lange auf sich warten, um den nöthigen Eindruck zu Gunsten der Friedensbewahrung zu erzielen; in England sei dies anders. Diese Bemängelung ist nicht unbegründet, aber sie trifft unsere ganze Justiz, und es läßt sich ihr eben deshalb nicht so rasch, als es die Friedensbewahrung auf dem Arbeitsgebiete erfordert, der Boden entziehen.

Das Recht auf Arbeit muß gegen die Socialdemokratie und deren gutbezahlte Streikagitatoren alsbald und ausreichend geschützt werden. Läßt sich die öffentliche Meinung durch die raffinirte Ausbeutung einer zweckwidrigen Kundgebung — der „Vorwärts" giebt eine förmliche Gebrauchsanweisung zu der Oeynhausener Rede — beeinflussen, so würden die Parteien des Reichstages gegen ihre Pflicht handeln, wenn man von ihnen das Gleiche sagen dürfte. Es würde ihnen um so leichter fallen, das Richtige zu thun, als sie sich bei dem Unrichtigen nicht aufzuhalten haben werden.

Die Bedrohung der bloßen Aufforderung zum Streik ist aussichtslos. Zwar giebt die „Kreuzzeitung" die Bemerkung einer officiösen Zeitungscorrespondenz, die die kaiserliche Rede als eine „erlösende That" preist, ohne Vorbehalt, jedoch auch nicht als ihre eigene Meinung wieder. Aber selbst wenn die Conservativen und die Reichspartei aus taktischen Gründen einen Schritt gutheißen wollten, von dem sie vermuthen müssen, daß ihn der Bundesrath nicht thut, und gewiß wissen, daß ihn der Reichstag unterlassen wird, so hätte das gar keine Bedeutung. Das nationalliberale Parteiorgan hält zur Abwehr des Mißbrauchs der Coalitionsfreiheit nur solche Mittel für zulässig, welche den berechtigten Genuß der Coalitionsfreiheit nicht hemmen und nicht zu verbitternden Agitationen nutzlos die Handhabe bieten. Also: Keine Bestrafung der bloßen Anreizung zum Streik mit Zuchthaus oder mit Gefängniß.

Der Zufall wollte es, daß an demselben Tage, an dem der Kaiser sprach, auf dem Delegirtentag des Innungsverbandes deutscher Baumeister ein Maurermeister, Herr Simon, sich im entgegengesetzten Sinne zu der Sache äußerte. Er erklärte, er halte es, vielleicht im Gegensatze zur Versammlung, für das gute Recht der Arbeiter, nach einer Verbesserung ihrer Lage zu streben und dabei auch den Streik als Kampfmittel zu benutzen. Entschieden müsse er sich aber dagegen wenden, daß dies im Interesse einer politischen Partei und in der bewußten Absicht, die Arbeitgeber zu schädigen, geschehe. Man sollte versuchen, sich auf den Standpunct zu stellen, daß der Arbeiter auch ein maßgebender wirthschaftlicher Factor sei und sich möglichst mit ihm zu einigen suchen und berechtigte Forderungen erfüllen. Einzelnen Forderungen aber, wie z. B. die, eine Controle der Bauten durch die Arbeiter einzuführen, müsse man in festgeschlossener Einigkeit entgegentreten. Ebenso die dahingehenden, andere als Verbands-Mitglieder nicht einzustellen, oder außerhalb Stehende zu entlassen. Das ist etwas ganz anderes als die Androhung von Zuchthaus gegen Jeden, der zum Streik auffordert, er möge sein, wer er will, und heißen, wie er will. Daß der von Herrn Simon vorausgesehene Widerspruch gegen seine Auffassung von der principiellen Zulässigkeit der Streiks in der Versammlung erhoben worden ist, geht aus den Berichten nicht hervor. Dagegen beschloß der Delegirtentag einstimmig die sofortige Gründung eines ganz Deutschland umfassenden Arbeitgeberbundes für das Baugewerbe, um im Gebrauch des Coalitionsrechts der Organisation der Arbeiter die Spitze bieten zu können.

Dieser Bund, dem wir das beste Gedeihen wünschen, kommt vielleicht öfters in die Lage, einen Theil seiner Mitglieder behufs Beseitigung unerträglicher Arbeitszustände zur zeitweiligen Einstellung des Betriebes aufzufordern; das wird ihm unverwehrt sein.

Deutsches Reich.

* **Berlin**, 9. September. Die bereits angekündigten beiden ersten Lieferungen des sechsten Bandes des Bismarck-Jahrbuches von Horst Kohl sind nunmehr erschienen. Sie enthalten eine Fülle hochinteressanten Materials, darunter den Briefwechsel zwischen Bismarck und Graf Bernstorff, aus dem wir eine bemerkenswerthe Probe bereits mitgetheilt haben, ferner u. A. einen Briefwechsel zwischen dem Prinzen Friedrich Karl und Bismarck, Briefe von Niebuhr und von Savigny an Bismarck, zwei Zeitungsartikel Bismarck's aus dem Jahre 1848, ein Schreiben Bismarck's an König Friedrich Wilhelm IV. aus demselben Jahre. Von großem Interesse ist auch ein Brief Bismarck's an den Oberpräsidenten von Senfft-Pilsach aus dem Jahre 1863, der die auch jetzt noch viel erörterte Frage des Verhaltens der Beamten bei den Wahlen behandelt. Wir lassen ihn im Wortlaut folgen:

„Verehrtester Freund, Sie werden aus den amtlichen Mittheilungen des Staats-Ministeriums und der Herren Ressort-Minister im Allgemeinen entnommen haben, in welchem Maße wir auf die Führung und die Controle der Beamten in den Provinzen durch die Herren Oberpräsidenten zählen. Ich erlaube mir, Sie vertraulich auf einen Unterschied in den Anforderungen aufmerksam zu machen, welche die Regierung an einzelne Kategorien der Beamten stellt. Wir erwarten von allen, welche im Dienste des Königs stehen, daß sie sich bei den Wahlen und außerhalb derselben der Parteinahme gegen die von Seiner Majestät eingesetzte Regierung enthalten, und werden einen jeden Beamten als Gegner der Regierung betrachten und behandeln, welcher seinen oppositionellen Ueberzeugungen einen äußerlich erkennbaren und irgendwie praktisch wirksamen Ausdruck giebt. Anders verhält es sich aber mit den Beamten politischer Kategorie, auf deren Unterstützung jede Regierung angewiesen ist, und welche eben deshalb amovibel sind. Von diesen fordern wir die active Mitwirkung, und namentlich bei den Wahlen bestimmte, öffentlich erkennbare Einflußnahme im Sinne der Regierung. Insbesondere ist dies von Seiten der Landräthe nothwendig. Einer derselben in meiner Heimathsgegend, der mir persönlich nahe befreundet ist, hat mir, in der besten Absicht und mit den besten Gesinnungen, die Meinung ausgesprochen, daß er als Landrath sich in einer neutralen Unabhängigkeit glaube halten zu sollen. Solchen Auffassungen bitte ich Sie mit aller Entschiedenheit entgegenzutreten, und wenn es mein eigner Bruder wäre, der darnach handelte, so erwarte ich von Ihrer Freundschaft und von Ihrem Pflichtgefühle, daß Sie sich nicht abhalten lassen, die ungesäumte Anzeige mit dem Antrage auf Stellung zur Disposition an das Ministerium zu richten. Wir können nur mit Landräthen, die durch ihre Thätigkeit die volle und entschiedene Parteinahme für die Regierung an den Tag legen, die uns vom Könige gestellte Aufgabe lösen, und die Interessen, welche auf dem Spiele stehen, sind zu groß, um für irgend welche persönliche Rücksichtnahme Raum zu lassen. Wir müssen daher Ihnen selbst und persönlich die Verantwortung für das Verhalten der Landräthe der Provinz zuschieben, da Sie uns bereit finden werden, auf jeden von Ihnen beantragten Wechsel in den Persönlichkeiten einzugehen."

* **Berlin**, 9. September. Wie bereits mitgetheilt worden, ist dem Staatssecretair des Reichspostamts, Generallieutenant z. D. v. Podbielski, der Charakter als Wirklicher Geheimer Rath mit dem Prädicat „Excellenz" unter Beilegung der Anciennetät vom 1. Juli 1897, dem Tage seines Dienstantritts als Staatssecretair, verliehen worden. Es ist bei uns hergebracht, daß die Staatssecretaire im Reichsdienst gleichzeitig mit der Ernennung zu diesem Posten auch den Titel als Wirkliche Geheime Räthe, womit das Prädicat „Excellenz" verbunden ist, erhalten. Dies war, wie die „Magdeb. Ztg." ausführt, bei Herrn v. Podbielski vermuthlich deshalb nicht geschehen, weil er als Generallieutenant schon „Excellenz" war. Dabei hatte man aber wohl an eine Bestimmung des preußischen Hofrang-Reglements nicht gedacht, der zufolge die activen Generallieutenants und die Wirklichen Geheimen Räthe, sowie Erzbischöfe und Bischöfe gleichen Rang haben und unter sich nach dem Datum der Ernennung rangiren. Hinter ihnen rangiren erst die activen Generallieutenants, die als solche patentirt gewesen sind. Dann

Feuilleton.

Neues aus der Fahrradtechnik.

Von W. Berdrow, Ingenieur.

Nachdruck verboten.

Die Hauptbestrebungen der Fahrrad-Techniker, die das leichte Instrument des modernen Verkehrs in wenigen Jahren so weit gefördert haben, daß es fast reibungslos arbeitet und daß eine weitere Verbesserung im Sinne des leichten Laufes kaum noch durch constructive Aenderungen zu erreichen sein wird, sind nunmehr allenthalben bestrebt, die Kraft des Menschen beim Bewegen der Fahrräder durch die eines Motors zu unterstützen. Von den eigentlichen Motorwagen, die viel zu schwer sind, als daß der vorübergehende Antrieb durch Menschenkraft bei ihnen überhaupt noch in Betracht kommen könnte, sehen wir dabei ganz ab und denken nur an die Bemühungen, auf ein- oder mehrsitzigen Zweirädern die Arbeit der Fahrer vorübergehend oder dauernd durch leichte Maschinen zu unterstützen. Diese Bemühungen aber sind in fast allen namhaften Fahrradfabriken Englands, Frankreichs und Amerikas und wenigstens in einem großen Theil der deutschen Fabriken so rege, daß man füglich sagen könnte, die Fortschritte der jüngsten Zeit in der Fahrradtechnik concentriren sich fast ausschließlich auf diesen Punct.

Dabei läßt sich nicht leugnen, daß die Erfolge den Bemühungen keineswegs entsprechen. Von den zahllosen Motorfahrrädern, die im Laufe der letzten Jahre erfunden worden sind, hat sich nicht ein einziges stärker einzubürgern vermocht, und es ist kaum zu erwarten, daß es den neuesten Constructionen besser ergehen wird. Fast durchweg werden die Fahrräder durch den Einbau wenn auch noch so kleiner Antriebsmaschinen mit ihren Uebertragungen, Heizstoffreservoirs oder Akkumulatoren derart verunziert und, was noch schlimmer ist, mit einem todten Gewichte beschwert, daß ein echter Fortschritt in diesen Einrichtungen nicht zu erkennen ist. Unter den neueren Erfindungen dieser Gattung ist als eine der besten das Motorzweirad der französischen Werner Co. zu erwähnen, dessen Gewicht durch die Hinzufügung eines 1pferdigen Petroleummotors nebst Reservoir nur um 15 Kilogramm erhöht wird. Das bedeutet freilich für ein einsitziges Fahrrad nach immer eine Gewichtsverdoppelung. Ein besonderer Vorzug dieser Construction ist es, daß das Hinterrad ganz wie gewöhnlich durch ein Ketten- und Kurbelgetriebe vom Fahrer selbst in Bewegung gesetzt wird, während der vorn am Steuerrohr befestigte Motor durch einen Schneckenantrieb das Vorderrad in Umdrehung versetzt. Das 2½ Liter fassende Petroleumgefäß sitzt oben am Rahmen der Maschine und soll eine Fahrt von 120 Kilometern bis zur Neufüllung gestatten. Man kann also dieses Rad nach Belieben durch die Kurbel oder in schwierigem Gelände, bei Gegenwind oder Ermüdung durch die Maschine antreiben und kann endlich auch die letztere nebst dem Reservoir zeitweilig ganz entfernen. Die weit schwereren ein- oder zweisitzigen Motorräder der Humber Co., das Pope Manufacturing Co. und anderer Firmen werden schon ihres unschönen Aussehens wegen sich voraussichtlich wenig Freunde erwerben. Ueberhaupt scheint für den Antrieb so leichter Fahrzeuge der richtige Motor noch nicht erfunden zu sein, vielleicht daß der neuerdings vervollkommnete und von einer italienischen Firma bereits für den Antrieb von Fahrrädern benutzte Acetylenmotor einen Fortschritt auf dieser Bahn bedeutet. Immerhin erwähnenswerth, wenn auch vorläufig mehr als gute Idee denn als praktische Ausführung ist eine Erfindung von Balde, die lebendige Kraft des Rades beim Bergabfahren aufzuspeichern, um sie später beim Bergauffahren mit Hilfe eines Druckluftmotors wieder in Arbeit umzusetzen. Es wird durch eine beim Bergabfahren gegen das Vorderrad gepreßte Rolle eine kleine Luftpumpe in Thätigkeit gesetzt, die in einem Sammelbassin Druckluft genug aufspeichert, um mit Hilfe eines kleinen Motors den Radfahrer zu unterstützen, wenn es bergauf geht. Die Idee ist zweifellos gut und könnte auch beim Fahren unter den Antrieb starken Windes von Nutzen sein, doch ist uns von der praktischen Ausführung des Patentes bis jetzt nichts bekannt geworden.

Eine besondere Classe der Motorfahrräder stellen die elektrischen Mehrsitzer vor, bei denen die Kraft der Fahrer durch einen kräftigen, von einer Sammlerbatterie gespeisten Elektromotor wirksam unterstützt wird, und mit denen infolgedessen besonders auf der Rennbahn eine ungeheure Geschwindigkeit erzielt werden kann. Leider belasten die Akkumulatoren die Maschine in so hohem Grade, daß man ihrer nicht mehr mitführen kann, als man im geladenem Zustande für eine ganz kurze Fahrtdauer bedarf. Nach der Erschöpfung der Batterie aber ist das elektrische Fahrrad seines schweren Gewichtes wegen unbeholfener als jedes motorlose Rad. Die elektrischen Mehrsitzer werden deshalb nur auf der Rennbahn zu vorübergehenden Schrittmacherdiensten benutzt.

Seit der schon vor mehreren Jahren von den Métropole Fahrradwerken in Paris ausgeführten Construction eines kettenlosen Fahrrads, bei dem die Kraftübertragung von der Kurbel auf die Hinterradachse durch zwei Paar konischer Zahnräder geschah, haben die Erfindungen kettenloser Fahrräder einander auch in Deutschland überstürzt. Meistens ahmen diese Constructionen mehr oder weniger treu diejenige des französischen Métropole-Rades nach, bedeutenden Eingang in die Praxis haben sie alle nicht gefunden, und das Fahrrad mit der allen seit 15 Jahren eingeführten Kette beherrscht den Verkehr nach wie vor. Zahnräder können eben nur bei außerordentlich exacter Bearbeitung es der Kette an Reibungsersparniß gleich thun, den geräuschlosen Gang der letzteren erreichen sie fast nie, und schließlich bergen die Fahrräder mit Zahnradübertragung stets die Gefahr, daß bei dem immerhin möglichen Bruch eines Zahnes während der Tour oder auf der Reise das ganze Rad unbrauchbar wird, während bei dem allerdings auch hin und wieder vorkommenden Zerreißen der Kette der Fehler entweder unterwegs oder in der nächsten Dorfschmiede sich wieder gut machen läßt.

Auch sonst beschränken sich die wichtigeren Neuerungen im Fahrradbau auf constructive Verbesserungen des Kurbellagers als des meist beanspruchten Gliedes im Fahrradmechanismus, auf eine möglichst vollkommene Abdichtung der Kurbellager gegen das Eindringen von Staub und das Ausfließen von Oel und auf mehr oder weniger sinnreiche, aber größtentheils zwecklose Abänderungen der Bremsconstruction. Noch immer sucht man das Kurbellager durch Annäherung der beiden Kugelreihen, in denen es rechts und links läuft, an einander möglichst zu verschmälern, um den einseitigen Druck der Kette gleichmäßig auf beide Kugelreihen zu übertragen. Aus demselben Grunde sind neuerdings eigenartige Formen der Kurbeln und des Kettenrades ausgebildet, um das letztere durch eine glockenförmige Ausbuchtung seiner Nabe mit dem Umfang zwischen die Kugellager anstatt außerhalb derselben zu verlegen.

Dem oft gehegten Wunsche der Radfahrer, das Uebertragungsverhältniß zwischen Kurbel und Hinterrad aber die sogenannte Uebersetzung während der Fahrt ändern zu können, um in der Ebene und bei günstigem Winde schnell, bergauf und bei Gegenwind langsam fahren zu können, kommen jetzt Dutzende von veränderlichen Uebersetzungen entgegen, während es ihrer auf der Berliner Fahrradausstellung des vorigen Jahres erst eine oder zwei gab. Sie sind so ziemlich alle gleich complicirt, verhältnißmäßig kostspielig und wahrscheinlich auch ziemlich empfindlich, so daß ihre Dauerhaftigkeit bei starkem Gebrauch wohl noch in Frage steht. Verfasser zieht ihnen allen die einfache und erprobte Uebersetzungsveränderung vor, die darin besteht, daß man während der Tour von dem zeitweiligen Kettenrade den Kranz abnimmt und durch einen mitgeführten Reservekranz kleineren Umfanges ersetzt, sobald anhaltender Gegenwind oder bergiges Terrain das Fahren mit der gewohnten Uebersetzung erschwert. Die nöthige Umänderung nebst der Verkürzung der Kette um einige Glieder läßt sich auch auf der Landstraße im Laufe von 20—30 Minuten ausführen.

Von den gewerblichen Zwecken, denen das Fahrrad neuerdings dienstbar gemacht worden ist, wollen wir nur seine Benutzung im Dienste der Feuerwehr anführen. Ein amerikanisches Feuerwehrrad wurde schon im vorigen Jahre construirt und mehrfach ausgeführt, und zwar nicht nur als Unterstützung der gewöhnlichen Feuerwehrzüge, sondern als selbstständiger Löschtrain. Mit einer Rotationspumpe und Schlauchleitung ausgerüstet, konnte das vierräderige und für vier Mann bestimmte Gefährt sehr schnell an Ort und Stelle sein und mit kleineren Bränden ganz wohl ohne Unterstützung fertig werden. Die Einrichtung war derart, daß das Kurbelgetriebe beim Stillstand des Rades auch zum Antrieb der Rotationspumpe benutzt werden konnte. Abgesehen von der Ausrüstung einzelner Mannschaften mit einsitzigen Fahrrädern für den Aufklärungsdienst in der Feuerwehr zur schnellen Benachrichtigung u. s. w. (wie in Leipzig), ist neuerdings beispielsweise für die Breslauer Feuerwehr von den dortigen Aurora-Fahrradwerken ein Feuerwehrrad für drei Mann gebaut worden, das trotz dieser hohen Belastung und einer ziemlich schweren Ausrüstung zur ersten Hilfeleistung sich auf sehr schlechtem Pflaster und bei schnellster Fahrt sehr gut bewährt haben soll.

Einen wirklichen Fortschritt in der Fahrradtechnik soll nach den ausführlichen Untersuchungen von Thuslus in Nürnberg der sogenannte Luftpuffer-Rahmen der Firma Jansen & Co. in Chemnitz bedeuten, der infolge seiner Vorzüge bereits von mehreren Firmen für den Bau ihrer Fahrräder acceptirt worden ist. Der zur Ueberwindung der Bodenunebenheiten beim modernen Fahrrad unerläßliche Pneumatikreifen erfüllt seinen Zweck bei kleineren Hindernissen von 1—2 cm Höhe, bei geringeren Unebenheiten der Chaussee, auf mäßig gutem Pflaster ausgezeichnet, indem er durch seine elastische Masse sozusagen die Unebenheiten des Weges ausfüllt und es dem Fahrer erspart, unter Verlust von Arbeitskraft und Aufwendung beträchtlicher Erschütterungen gleichsam über die genannten Hindernisse hinwegzusteigen oder mit dem Rade in sie hineinzusinken. Dagegen versagt die federnde Wirkung des Gummischlauches sofort, wenn es sich um Hindernisse wie größere Steine, Bordschwellen, Baumwurzeln oder sehr unebenes Pflaster handelt, deren Höhe die Pneumatikstärke übertrifft. Das Eindrücken des elastischen Gummireifens nützt alsdann sehr wenig, und die Erschütterung nebst der Gefahr eines Rahmenbruches ist fast ebenso groß, als wenn das Rad ohne Pneumatik liefe. Für diese Hindernisse bietet der Luftpuffer-Rahmen ein einfaches und äußerst wirksames Gegenmittel. Es ist das hintere Rahmendreieck in der Weise elastisch geformt, daß die horizontale Hinterradgabel am Kurbellager durch ein Charnier drehbar gemacht und in das obere Ende der verticalen Gabel ein federnder, mit gepreßter Luft gefüllter Puffer eingeschaltet ist. Während also der viereckige Rahmen mit dem Vorderrade, Sattel und Kurbel seine bisherige starre Form beibehält, wird die elastische Kraft des Hinterradpneumatiks durch den darüber befindlichen Puffer aufs Nachdrücklichste unterstützt, und das Passiren selbst größerer Steine, Bordschwellen, hoher Wurzeln und dergleichen mit sehr geringer Erschütterung und ohne Gefahr für den Rahmen möglich gemacht.

Unter den neuerfundenen Zubehörtheilen der Fahrräder sollen wenigstens die sogenannten Radläuferglocken und die Acetylenlaternen als die wichtigsten dieser Erfindungen erwähnt werden. Die Radläuferglocken, deren Schlagmechanismus dadurch in Bewegung gesetzt wird, daß eine Rolle durch einen leichten Druck gegen das in Bewegung befindliche Vorderrad in ungemein schnelle Rotationen versetzt wird, haben bei ihrem ersten Auftauchen durch ihr schrillend gellendes Geläut gewiß manchem Spaziergänger, dem das Straßenbild ohnehin schon lebhaft und geräuschvoll genug war, eine leise oder laute Verwünschung abgelockt. Wer aber selbst häufiger in der Lage ist, seinen Weg zu Rade durch das Straßenleben einer Großstadt hindurch zu suchen, der weiß, daß bei dem ohrenbetäubenden Lärm des Verkehrs das gellendste Glockenzeichen zuweilen nur gerade hinreichend ist, um sich einen, wenn auch noch so schmalen Durchgang durch das Gewirr der Wagen und Fußgänger zu verschaffen. — In der Verbesserung der anfänglich primitiven Oellampen für Fahrräder haben die neuerdings in den Handel gebrachten Acetylenlaternen wenigstens in ihren besseren Formen einen unendlichen Fortschritt hervorgebracht. Man hat anfangs von der Explosionsgefahr des Acetylens gerade bei ihrer Verwendung als Fahrradlaterne schlimme Folgen befürchtet, doch giebt es heute, wie Verfasser aus Erfahrung versichern kann, durchaus explosionssichere, einfach construirte und dabei verhältnißmäßig billige Acetylenlampen, auf deren Zuverlässigkeit man bei sachgemäßer, sorgfältiger Behandlung unbedingt bauen kann. Welche Annehmlichkeit es aber ist, bei nächtlicher Fahrt in fremden Gegenden das blendend weiße, über 100 m weit strahlende und unmittelbar vor dem Rade die ganze Wegbreite bis zu 10 m erhellende Licht einer sturm- und erschütterungssicheren Laterne vor sich zu haben, kann jeder Radfahrer beurtheilen, der einmal einen ähnlichen Weg unter entgegengesetzten Umständen zurückgelegt hat.

SLUB
Wir führen Wissen.