

Voiturettes.

1. Louis Renault, Renault	19 St. 31 Min.
2. Grüs, Renault	22 " 58 "
3. L. Morin, Corre	29 " 07 "
4. Merville, Renault	34 " 31 "
5. Lamy, "	35 " 40 "
6. Delisle, Darracq	37 " 29 "

Motocycles.

1. Osmont, Dion-Bouton	19 St. 15 Min.
2. Bardeau, "	21 " 04 "
3. Cormier, "	22 " 23 "
4. Bardin, "	22 " 38 "

Die Durchschnittsleistung Fournier's (Sieger in der Kategorie der Rennwagen) betrug somit von 1196,03 km der ganzen Strecke pro Stunde 74 km 36 m; Giraud's (Sieger der Kategorie der leichten Wagen) 60 km 30 m; Renault's (Sieger in der Kategorie der Voiturettes) 61 km 11 m, und Osmont's (Motocycle) 62 km 32 m.

A. T.

— Ueber das **unbeaufsichtigte Stehenlassen von Automobilen** hat das Erfurter Schöffengericht am 22. Mai d. J. eine Entscheidung gefällt, die für die Automobilbesitzer von weitgehendem Interesse sein dürfte. Gegen den Inhaber der Firma G. Stoltze, Fahrradbestandteile en gros in Erfurt, war, wie das „Fahrzeug“ mitteilt, ein polizeilicher Strafbefehl ergangen, weil St. seinen Motorwagen auf der Strasse unbeaufsichtigt längere Zeit hatte stehen lassen, und diesen auch auf polizeiliche Anordnung nicht entfernt hatte. Da sich eine Anzahl Personen eingefunden hatte, um das Automobil näher zu betrachten, so sollte der Verkehr dadurch behindert worden sein. St. erhob Widerspruch gegen das Strafmandat und beantragte richterliche Entscheidung. In der schöffengerichtlichen Verhandlung erfolgte die Freisprechung des Angeschuldigten unter Aufhebung des Strafbefehls und Auferlegung der Kosten auf die Staatskasse. Der Thatbestand hatte ergeben, dass Stoltze allerdings um die Mittagszeit auf der Hauptstrasse in Erfurt seinen Motorwagen, nachdem er den Kontaktstift entfernt, fast eine Stunde lang hart am Bürgersteig unbeaufsichtigt hat stehen lassen, wodurch eine Ansammlung von Neugierigen um den Wagen entstand. Einer Aufforderung der Polizei, das Automobil zu entfernen, war St. nicht nachgekommen. Da es nun für die Stadt Erfurt bislang noch keine Polizeiverordnung über den Verkehr mit Motorfahrzeugen giebt, so hatte man einige Bestimmungen über die Strassenpolizeivorschriften zur Begründung des Strafbefehls herangezogen; insbesondere einen Paragraphen, der lautete: „Gegenstände, welche den freien Verkehr hindern oder beeinträchtigen, insbesondere Fahrräder, dürfen auf der Strasse nicht aufgestellt werden. Ausnahmen bedürfen der polizeilichen Erlaubnis.“ Im Laufe der Verhandlung wurde die Anklage auf den Verstoss gegen die Strassenverordnung ausgedehnt, welche besagt, dass bespannte Fuhrwerke überhaupt nicht ohne Aufsicht, unbespannte Fuhrwerke nur für die Zeit des Aus- und Einladens auf der Strasse unbeaufsichtigt stehen dürfen. Das freisprechende Urteil des Schöffengerichts basiert auf folgenden Gründen: Zunächst war das Gericht der Ansicht, dass ein Automobil weder als bespanntes noch als unbespanntes Fuhrwerk zu betrachten sei, weil unter dem Begriff „Fuhrwerke“ ein Fahrzeug zu verstehen sei, das durch Tiere fortbewegt werde. Als unbespanntes Fuhrwerk könne daher ein Motorwagen, zumal der Kontaktstift aus ihm entfernt worden, nicht erachtet werden, so dass die Strassenfahrordnung nicht zur Anwendung komme. Aber auch gegen sonstige Strassenpolizeivorschriften habe der Angeklagte nicht verstossen. Diese seien im Jahre 1897, also zu einer Zeit erlassen worden, als es in Erfurt noch gar keine Motorwagen gab, und es sei nicht anzunehmen, dass ein Verstoss gegen die oben angeführte Polizeivorschrift dadurch begangen sei, dass das Automobil, wie geschehen, längere Zeit auf der Strasse ohne Aufsicht gestanden habe. Denn eine Beeinträchtigung oder Hinderung des Verkehrs könne nicht darin erblickt werden, wenn sich eine Anzahl Personen um den Wagen, der unmittelbar am Bürgersteig stand, aus Neugier gesammelt hatten; ebensowenig biete aber der Wagen selbst ein Verkehrshindernis, weil sonst jedes andere Fuhrwerk, das am Trottoir stehe, wie dies täglich zu jeder Stunde auf allen Strassen vorkomme, als solches gelten müsse. Das sei unter den obwaltenden Verkehrsverhältnissen völlig ausgeschlossen.

Zudem könne doch niemand seinen Motorwagen, etwa wie ein Fahrrad, mit in den Hausflur nehmen, sondern müsse ihn eben auf der Strasse stehen lassen. Auf Grund der bisherigen Polizeiverordnungen könne das nicht bestraft werden, namentlich da durch das Entfernen des Kontaktstiftes jede Gefahr beseitigt worden sei. Es sei daher ein speziell den Motorwagenbetrieb regelnder polizeilicher Erlass erst abzuwarten.

— **Vorderradantrieb bei Automobilen.** Vor einiger Zeit fand in Wien das vom Oesterreichischen Automobil-Club veranstaltete Exelberg-Rennen statt. Die Strecke Neuwaldegg—Exelberg, 4,8 km Distanz, bei 4- und 8%iger Steigung, wurde von einer kleinen elektrischen Voiturette in 5 Minuten 39 Sekunden zurückgelegt. Diese Zeit, die als Rekord registriert wurde, ist vorzüglich, aber sie gewinnt noch mehr Interesse durch die Thatsache, dass das Rekordfahrzeug Lenkung und Antrieb auf den Vorderrädern trug. Es war ein Elektromobil Lohner-Porsche, bei dem die Elektromotoren direkt in die Vorderräder gelegt sind. Der Magnetstern ist in diesem Falle mit der Wagenachse fest verbunden, während der Anker, der zugleich die Speichen, die Felgen und die Pneumatics trägt, um den Magnetstern rotiert. Durch den Exelbergrekord ist die Frage des Vorderradantriebes bei Automobilen wieder in den Vordergrund getreten. Die Gründe, die für den Vorderradantrieb sprechen, sind zahlreich; trotzdem haben fast alle Automobile Hinterradantrieb. Die Ursache liegt hauptsächlich in der konstruktiven Schwierigkeit der Durchführung. Der Vorderradantrieb bedeutet eine wesentliche Kraftersparnis, die von mancher Seite mit 20% angegeben wird. Ist der Antrieb den Hinterrädern überlassen, so schieben diese den Vorderteil des Wagens, sind dagegen die Vorderräder die Antriebsräder, so wird der Wagen gezogen. Nun ist es aber ganz klar, dass die Zugwirkung stets eine viel kräftigere ist, als die des Schubes, denn sonst würde man ja Pferde nicht vor, sondern hinter den Wagen spannen. Ausserdem ist aber auch die Lenkung eine leichtere, wenn die Vorderräder den Antrieb besorgen, denn sobald man die Richtung der Fahrt ändert, wird sofort der rückwärtige Teil des Wagens nachgezogen.

— **Prüft die Wagen vor der Fahrt!** Der Automobilist, so schreibt das N. W. Tagbl., der seinen eigenen Wagen führt, hat zumeist recht verworrene Begriffe über die Art der Lenkung eines selbstbeweglichen Vehikels. Er weiss mit den Hebeln und Bremsen umzugehen, nach einiger Uebung lenkt er das Gefährt recht gut und setzt bereits einen Ehrgeiz darein, Wendungen kunstgerecht auszuführen. Der Geschwindigkeitswechsel gelingt ihm ganz korrekt, auch die Bremse versteht er im richtigen Moment wirksam zu bethätigen, kurz er hat alle guten Eigenschaften eines Jockeys, der sein wohl trainiertes Pferd reitet; ihm zur Seite sitzt ein Berufsmechaniker, gewissermassen die verkörperte Wissenschaft. Er hüllt sich in Stillschweigen, denn er hat keine Veranlassung, einzugreifen, so lange der Wagen regelrecht gelenkt wird. Erst wenn irgend etwas „schief“ geht, kommt an ihn die Reihe. Alsdann überlässt der Chauffeur alles dem Mechaniker, der nun als Sündenbock die ganze Verantwortung übernehmen muss. Während der eine das Verdienst der brillanten Lenkung für sich beansprucht, fällt dem andern das schmutzige Handwerk des Oelens, der Pneumatikreparatur u. s. w. zu. Ein guter Mechaniker, der über einige Erfahrungen verfügt und seinem Herrn über einen kleinen Zwischenfall geschickt hinweghilft, ist daher eine gesuchte Person. Man verlangt von ihm, dass er auf jeden Fall vorbereitet sei, eine ausgebreitete Ortskenntnis besitze und vor allem nicht nur die Leistungsfähigkeit, sondern auch die Konstruktion des Motors genau verstehe. Wenn also ein Chauffeur einen tüchtigen Mechaniker zur Seite hat, wird alles glatt gehen; jener übernimmt die Armbewegungen und dieser das Denken. Leider ist dies aber nur selten der Fall, denn gute Mechaniker sind rar. Wenn jeder, der sich einen geschulten Mechaniker nennt, auch wirklich einer wäre, ständen die Werkstätten der Automobilfabriken leer. Zumeist besteht aber die Kaste der Mechaniker aus untergeordneten Handwerkern, während die wirklich befähigten in den grossen Fabriken verbleiben. Im allgemeinen versteht ein solcher Mechaniker gerade nur so viel, um einen Reifen auszuwechseln, die Räder zu ölen und Benzin ins Reservoir zu giessen. Allerdings giebt er stets vor, „alles“ zu können, schon um glauben zu machen, dass er seinen Lohn auch wirklich verdient. Geschieht nun ein Malheur, so besteht sein hochweiser Ratschlag meist darin, das Fahrzeug in alle seine Bestandteile zu zerlegen, man werde dann schon darauf kommen, wo etwas nicht in Ordnung sei. Ein gewissenhafter Automobilist wird nicht nur