

ansprechen, dass das Rad von jedem Schnell- resp. D.-Zug auf sein Billet mitgenommen wird. Diese Umstände haben nun die Firma Alfred Hupfeld in Cassel veranlasst, eine geeignete Fahrrad-Verpackung konstruieren zu lassen. Die Firma Fröhlich & Wolff hat es sich angelegen sein lassen, eine wirklich vorteilhafte Fahrrad-Verpackung anzufertigen und zwar aus bestem, sehr leichtem und dabei vollständig wasserdichtem Segeltuch-Zeltstoff. Diese Verpackung wird gleichzeitig als Radfahrer-Regenmantel (Pelerine) zu benutzen sein, und dadurch verschiedenen Zwecken dienend wird diese Neuheit von dem radfahrenden Publikum, welches dem Tourenfahren huldigt oder aber sich künftig auf Reisen begiebt, unbedingt vorgezogen werden. Es wird diese künftig somit notwendige Fahrradhülle aus dauerhaftem Segeltuch (D.R.G.M.) unter dem Namen „Herkules“ von ihm allein in den Handel gebracht. Schnell ist das Rad mit der Hülle umgeben und vollständig verpackt, wogegen bei plötzlich eintretendem Regenwetter eine bequeme Pelerine jedem Radfahrer erwünscht ist. — Lagert man sich z. B. zum Picknick im Walde, so ist auch hierbei die Fahrradhülle „Herkules“ sehr willkommen. Bequem und eng zusammengerollt lässt sich diese — für jeden Radfahrer fernerhin notwendige Hülle — auf die Lenkstange befestigt leicht mitnehmen. Auch eine einfache nicht verwandelbare Fahrradhülle aus Segeltuch (Simplex D. R. G. M. angemeldet), welche zur Verpackung bei Versand von Fahrrädern benutzt werden kann, wird die Firma Alfred Hupfeld, Cassel, neben ihrer Fahrradhülle „Herkules“ gleichzeitig mitführen.

**Einen schönen Erfolg** hat die Dunlop-Compagnie in der dreitägigen internationalen Etappen-Wettfahrt für Radfahrer durch Süd-Tirol am 27., 28. und 29. August über die höchsten Kunststrassen Europas — Trafoi, Meran, Bozen, Cortina, San Martino, Karersee, Mendel-Pass — (465 Kilometer) mit Gefällen von 1500 Metern, die mit Steigungen von 1500–2000 Metern auf dieser Strecke 4–5mal abwechseln, errungen. Der erste und zweite Hauptpreis, 3 erste und 6 zweite Etappenpreise und 13 Tagespreise wurden auf Dunlop-Pneumatiks gewonnen. Auch das Nachtrennen um die Gletscher (355 Kilometer), ebenso die Bergmeisterschaft von Tirol (20 Kilometer) bei einer Steigung von 1137 Metern, über den Mendel-Pass, wurde auf Dunlop-Reifen gefahren. Diese Siege sprechen wiederum ein beredtes Zeugnis für die Vorzüglichkeit der Dunlop-Pneumatik-Reifen. Wer grosse Anforderungen an einen Pneumatik stellt, dem sei diese Marke ganz besonders empfohlen.

**Wenn man radeln kann!** Da hat kürzlich in Sonneberg ein Zechpreller, der stolz zu Rad angekommen war, eine Kellnerin betrügen wollen; er machte eine hübsche Zeche, vergass aber zu zahlen und fuhr davon. Die Kellnerin, die zufällig auch radelt, schwang sich bald auf ihr Zweirad und folgte dem Gauner, den sie auch in einer nahen Ortschaft fand und festnehmen liess.

**Deutsche Motorgesellschaft.** Zur Verwertung der Erfindung von Bauer & Blum in München, auf dem Gebiete des Motorwesens, hat sich ein Syndikat gebildet, welches auch im Auslande bereits behufs Verkauf der Patente Verhandlungen eingeleitet hat. Der Gesamtbau des Blum & Bauerschen Motorrades entspricht sowohl in den Dimensionen als in seiner Erscheinung dem eines gewöhnlichen Fahrrades, an dessen Tretkurbelgehäuse der Motor mit Antriebsvorrichtung eingebaut ist. Die Ingangsetzung erfolgt durch die Pedale. Während der schnellsten Fahrt ist die sofortige Ausschaltung des Motors möglich, um die Weiterbewegung mittelst Fussantrieb zu bewerkstelligen. Das Gewicht des Motorrades ist ein bisher unerreicht niedriges, bei höchster Einfachheit in der Konstruktion. Dadurch lässt sich für die Räder ein Herstellungspreis erzielen, welcher auch dem weniger Bemittelten die Anschaffung gestatten wird. Der B. & B. Motor arbeitet ausserdem bedeutend ökonomischer wie die jetzt allgemein gebräuchlichen Gas- und Petroleummotore, während seine Leistungsfähigkeit nach Bedarf immer noch um ca. 60 Proz. erhöht werden kann, weshalb genanntem Motor nicht nur Eingang in die kleinen Werkstätten verschafft, sondern auch eine Verwendung bei Automobil-Fahrzeugen gesichert wird. Eine deutsche Gesellschaft zur umfangreichen Ausnützung dieser Pa-

tente auf dem Fabrikationswege wird nicht nur Motorräder für den verschiedensten Gebrauch herstellen, sondern auch Betriebsmotore für den Kleinbetrieb und für Automobil-Fahrzeuge. Die Einverleibung zweier Münchener Grossfirmen der Fahrradbranche in diese Deutsche Motorgesellschaft ist ebenfalls in Aussicht genommen.

**Seitdem in Berlin vor zwei Jahren** das Institut der mit einem Transport-Dreirade ausgerüsteten Dienstmänner eröffnet wurde, ist dort das Dreirad für Geschäfte aller Branchen, wie für Post-, Militär- und andere Behörden fast ebenso unentbehrlich geworden, wie das Telephon, und die Einführung auch für die Geschäftsleute der anderen Städte zu empfehlen. Mit dem Dreirad kann der Laufbursche, der Hausdiener seine Bestellungen bedeutend rascher ausführen. Das Dreirad ersetzt den Handwagen vollständig, die Besorgung kleiner und selbst grösserer Pakete, Körbe bis zum Gewicht von 3 Centnern lässt sich schnell und bequem mittelst des Fahrrades bewerkstelligen. Es ist auf diese Weise möglich, der Kundschaft die gekauften Waren ins Haus zu senden, ihr also das vielfach lästige Schleppen der Gegenstände abzunehmen, während jetzt weitere Einkäufe oft mit dem Hinweis auf die übergrosse Zahl der zu tragenden Pakete abgelehnt werden. Der Geschäftsmann wird im Besitz eines Dreirades in stärkerem Masse mit der Verschickung von Ansichtssendungen, Mustern und Proben vorgehen können und dadurch bald die mässigen Anschaffungskosten eines Dreirades bestreiten. Jedenfalls spart man damit an Zeit, und Zeit bedeutet in jedem geschäftsmässigen Betriebe Geld, auch darf der Geschäftsmann nicht den Reklame-Erfolg unterschätzen, den das Dreirad ihm einbringt. Wie jede Neuigkeit, so zeigt auch die Benutzung dieses grossstädtischen Verkehrsmittels den Kaufmann oder Gewerbetreibenden als einen praktischen auf der Höhe der Zeit stehenden Mann. Auch eine besondere Reklame lässt sich mit dem Dreirade ausführen, da hinten oder an den Seiten der zur Aufnahme von Paketen bestimmten Kastenplatten eine Vorrichtung für auswechselbare Tafeln anzubringen ist, auf denen man jeweilig eine zeitgemässe Ankündigung erscheinen lassen kann. Das Institut der Berliner Fahrrad-Dienstmänner ist übrigens eine Abteilung der dortigen Dreirad-Gesellschaft, einer Bezugsquelle auch für Geschäfts-Transport-Dreiräder, Sport-Dreiräder und für die Dreirad-Droschken, welche auch in überseeischen Ländern als öffentliches Fuhrwerk eingestellt werden.

**Die neue Verfügung des preussischen Eisenbahnministers** Thielen in Bezug auf die Beförderung von Fahrrädern (wonach jeder sein Rad selbst in den Gepäckwagen zu bringen und beim Umsteigen eigenhändig umzuladen hat) hat den Verkehr auf den Eisenbahnen in Preussen erheblich eingeschränkt. Ich weiss nicht, schreibt der Berliner Berichterstatte der „Hamb. Nachr.“, ob dies die Absicht des Herrn Ministers gewesen ist; dass seine Verordnung mit einer ganzen Reihe von Unzuträglichkeiten verbunden ist und unmöglich für die Dauer der Zeit aufrecht erhalten werden kann, erscheint mir jedenfalls zweifellos. Ich bin kein Sportfex, nicht einmal ein passionierter Radler, sondern folge nur dem Gebote des Arztes, der in mir eine erhöhte Bewegungsfreudigkeit wecken will, zum Besten meiner zu üppig werdenden Körperlichkeit — aber Herr Thielen kann selbst dem harmlosesten Radelmensch das Vergnügen an der Tretarbeit „vergraulen“, wie der Berliner zu sagen pflegt. Am 2. September habe ich mich sogar nicht enthalten können, Herrn Thielen in die tiefsten Tiefen des Fegefeuers zu verwünschen. Das kam nämlich so — zu Nutz und Frommen anderer Radler, die mit den neuen Bestimmungen noch nicht so genau Bescheid wissen, sei es erzählt. Ich war in Berlin, meine Frau wollte noch in der Sommerfrische. Auf einer Station zwischen beiden Orten wollten wir uns treffen; meine Frau sollte die Räder mitbringen. Das war denn auch geschehen, aber das arme Weib hatte inzwischen die ganze Hölle der neuen Beförderungsparagraphen durchmachen müssen. Auf der Abfahrtsstation bedauerte zunächst das gesamte Beamtenpersonal bis auf den einzigen Gepäckträger herab, meiner Frau weder für Geld noch für gute Worte bei dem Transport der Räder bis zum Zuge behilflich sein zu können. Ihr Kutscher musste also die Pferde im Stich lassen und die Räder auf den Perron bringen.