

# Sächsische Rad- und Motorfahrer-Zeitung.

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

== Erscheint aller 14 Tage Sonnabends. ==

## Alle redaktionellen Einsendungen

sind nur an die Redaktion der „Sächs. Rad- und Motorfahrer-Zeitung“, Leipzig-Lindenau, Elisabethallee 5, zu richten.

Nachdruck von Original-Artikeln der „Sächsischen Rad- und Motorfahrer-Zeitung“ bei genauer Quellenangabe gestattet.

Schluß der Schriftleitung: Montag vor dem Erscheinungstag.

## Anzeigen-Bedingungen:

die zweigespaltene Petitzelle 60 Pfg.;  $\frac{1}{4}$  Seite M. 80;  $\frac{1}{2}$  Seite M. 40; bei 6 maliger Aufgabe 25<sup>0/0</sup>, bei 12 maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{3}$ <sup>0/0</sup>; bei 26 maliger Aufgabe 50<sup>0/0</sup> Rabatt.

Alle die Inserate betreffenden Einsendungen sind nur nach Leipzig, Kurprinzstraße 3, zu richten.

Schluß der Anzeigen-Aannahme: Dienstag vor d. Erscheinungstag.

## Egoismus oder Idealismus?

In den Radfahrer-Verbänden ist man aus einem Extrem ins andere gefallen. Während früher alle verfügbaren Mittel lediglich in den Dienst des Sportes gestellt wurden, machen jetzt im Haushaltplane die Ausgaben für Wohlfahrtsmaßnahmen die Hauptposten aus, und in die Radfahrerschaft ist ein Geist eingezogen, der jeden, der zum Beitritt zu einer größeren Korporation aufgefordert wird, sofort fragen läßt: Was habe ich davon.

Wir wollen das nicht etwa ganz und gar verurteilen, denn es ist nur natürlich, daß man für seine Leistung auch eine Gegenleistung sehen will, aber diese Frage darf nicht die einzige, ja sie darf nicht einmal die Hauptfrage sein, die muß vielmehr lauten: Was bietet überhaupt der Bund?

Wenn dann der einzelne Radfahrer sieht, daß ihm für seine besondern Bedürfnisse genügend geboten wird, daß er gerade das findet, was er braucht, dann darf er sich nicht mehr daran stoßen, wenn seitens des Bundes auch Gelder aufgewendet werden für Dinge, die ihn direkt nicht berühren.

Die Interessen der verschiedenen Radfahrer sind verschieden: der eine will versichert sein, der andere will sich an Wettbewerben beteiligen, wieder ein

anderer ist ein eifriger Wanderfahrer und sucht als solcher Hilfe und Förderung. Der Bund muß für alle Sorge tragen, und es darf dann der Versicherungsmann nicht die Nase rümpfen über Ausgaben für den Sport, und der Sportsmann nicht über solche für Versicherungen.

Gerade die in jüngster Zeit so sehr beschnittenen Ausgaben für den Sport aber müssen in Zukunft im Haushaltplane wieder mit größeren Posten auftreten, denn schließlich sind wir ja doch ein Sportsverein und keine Versicherungsgesellschaft, die rechte Mitte zu halten wird nicht unmöglich sein.

Man lasse sich doch nicht gegen diese Ausgaben einnehmen, weil man vielleicht selbst nicht rennt, nicht Reigen fährt, nicht Zeit zum Wandern hat. Alle diese Ausgaben dienen dem Hauptzwecke unseres Bundes: Förderung des deutschen Radfahrersportes. Ein Jedes Mitglied muß nicht nur notgedrungen zustimmen, wenn Bundesgelder zu diesem Zwecke aufgewendet werden, der Gedanke, daß auch er sein Scherflein beigetragen hat, muß ihn vielmehr mit Freude erfüllen und stolz muß er sein in dem Bewußtsein: Auch ich bin ein Förderer unseres frischen und freien, unseres fröhlichen Radfahrersportes.

## Metzeler Automobil-Pneumatik

erzielte bei der

### Herkomer Konkurrenz

== die beste Bewertung (Punktzahl) von allen vertretenen Pneumatiks. ==

Unser Fabrikat erhielt auf der Weltausstellung in Lüttich die höchste Auszeichnung:

### Diplome d'honneur.

## Aktiengesellschaft Metzeler & Co., München.

General-Vertreter für Königreich Sachsen Ferd. Breilmann, Dresden A., Lüttichaustraße 32.

## Zum 70. Geburtstage des Freiherrn H. v. Rotenhan.

Von G. B.

Am 11. Januar vollendete der Begründer und Leiter unseres Kartells deutscher und österreichischer Rad- und Motorfahrer-Verbände, der 1. Präsident des deutsch-österreichischen Kartells, Freiherr von Rotenhan, Königl. bayrischer Kämmerer und Oberst z. D. in München, sein 70. Lebensjahr in seltener geistiger und körperlicher Frische. Unter seiner energischen und zielbewußten Leitung, die jederzeit mit klarem Blick und richtigem Verständnis die Verhältnisse des deutschen Radfahrersports und Kraftfahrwesens erkannte, hat sich das deutsch-österreichische Kartell (D. Oe. K.) zu ungeahnter Blüte entfaltet. Mit ca. 20 selbstständigen Verbänden, die insgesamt über 50000 Mitglieder zählen, marschiert es gegenwärtig an der Spitze der deutschen Sportkorporationen.

Trotz angestrengtester Arbeit für das Kartell fand der Präsident noch Zeit, auf mannigfachen anderen Gebieten fruchtbar tätig zu sein. Mühe und Arbeit war bisher der Inhalt seines Lebens, doch Arbeit, die beim Rückblick auf das Geschaffene auf größte Erfolge blicken darf. Kein Wunder, wenn dem geschätzten Sportsmann anlässlich seines 70. Geburtstages Ehrungen aus allen Kreisen der deutschen Rad- und Motorfahrerschaft zuzugingen. Besonders ausgezeichnet wurde der Jubilar durch den Prinzen Ludwig von Bayern, der seine Glückwünsche persönlich überbrachte.

Telegramme und Schreiben, Diplome mit Ernennung zum Ehrenmitglied legen Zeugnis von der Beliebtheit und Popularität ab, deren sich der Gefeierte erfreut.

Wir im Sächsischen Radfahrerbunde verdanken der Tätigkeit von Rotenhans eine Fülle sportlicher und wirtschaftlicher Vergünstigungen, die unseren Mitgliedern so bekannt sind, daß wir hier nicht noch einmal darauf einzugehen brauchen. Welcher Wertschätzung sich unser S. R. B. beim Jubilar erfreut, hat er des öfteren auf unseren Bundestagen zum Ausdruck gebracht, und auf dem Kartelltage zu Leipzig im Jahre 1904 nannte er den Sächs. Radfahrerbund in Anbetracht seiner sportlichen Leistungen und unüber-

troffenen Wohlfahrtseinrichtungen „das Vorbild eines Radfahrerverbandes, an dem sich manche Verbände ein Beispiel genommen.“

Im Hinblick auf die Rüstigkeit des Gefeierten hegen wir die Zuversicht, daß unser 1. Präsident in bewährter Treue auch für die Zukunft am Steuer des Kartells stehen und dasselbe mit kundiger Hand um die mannigfachen Klippen und Hindernisse führen wird. Unseren Geburtstagswunsch lassen wir aus-

klingen in den Ruf: „Gott erhalte dem Jubilar noch recht lange den Vollbesitz seiner Kräfte zum Segen des Kartells und des gesamten deutschen Rad- und Kraftfahrports!“

Den Lebensgang des Jubilars lassen wir nachstehend so folgen, wie ihn die Radwelt ihren Lesern gebracht hat.

„Herr von Rotenhan, der seine Erziehung im Kadettenkorps erhielt, wurde 1856 Unterleutnant im 2. Chev.-Reg. Taxis, drei Jahre später dem Topographischen Bureau des Generalstabs zugeteilt und 1864 zum Oberleutnant befördert. Als solcher machte er den Krieg von 1866 gegen Preußen mit und nahm dann als Rittmeister und Eskadrons-Chef an dem Feldzuge gegen Frankreich teil, in dem er sich das Eiserne Kreuz 2. Klasse erwarb, 1872 erfolgte seine Versetzung zum 1. Ulanen-Regt.,

1877 die Beförderung zum Major und im August 1879 die zum etatsmäßigen Stabsoffizier. Nachdem ihm 1880 das Ehrenritterkreuz des preußischen Johanniterordens verliehen war, wurde er 1883 als Oberstleutnant zur Disposition gestellt. Im Frühjahr des nächsten Jahres wurde er persönlicher Adjutant des Herzogs Karl Theodor. In dieser Stellung wurde ihm das Komturkreuz II. Kl. des sächsischen Albrechtsordens, 1887 das Komturkreuz des österreichischen Franz Josefsordens und Ende Oktober 1888 der Charakter als Oberst verliehen. Kurz darauf trat er von seinem Posten zurück und erhielt den Verdienstorden vom heiligen Michael. Er widmete nun seine freie Zeit mit großem Fleiße mehreren Genossenschaften und Vereinen, zuerst der Bayerischen Genossenschaft des Johanniterordens. 1897 gründete er mit gleichgesinnten Stan-



desgenossen den Zweigverein der Deutschen Adels-  
genossenschaft in Bayern. Eine besonders rege  
Tätigkeit entfaltete er auch im Interesse des Bayer-  
ischen Frauenvereins zum Roten Kreuz. Hierfür wurde  
er wiederholt ausgezeichnet, 1895 durch die 3. Klasse  
des Verdienstordens vom heiligen Michael, 1899 die  
preußische Rote Kreuz-Medaille 2. Kl., das Verdienst-  
kreuz für freiwillige Krankenpflege. Des weiteren  
erhielt er 1901 das Ehrenkreuz des Ludwigsordens  
verliehen. 1891 gab er sein zweibändiges Werk über  
„Die neue Kriegsgeschichte der Kavallerie vom Jahre  
1859 bis heute“ heraus. Die Schriften, Abhand-  
lungen, Jahresberichte, Zeitungen, Broschüren über  
Sport usw., die den Jubilar als Verfasser haben, sind  
unzählige. Wie Herr von Rotenhan in seinen jungen  
Jahren ein bekannter Reiter war, so widmete er sich  
später dem Radsport, er ist Begründer des Bayerischen

Verbandes und Schöpfer der Sanitätsradfahrer-Kolonne.  
Ihm ist es zu verdanken, daß die bayerischen Prinzen  
und Prinzessinnen sich dem Radsport widmeten. Wie  
viele Kilometer Radfahrwege hat er geschaffen! Durch  
seinen Fleiß und seine Verbindungen hat er für die  
Radfahrschaft in Bayern unendlich viel getan, und  
auch als Vorsitzender des Deutsch-österreichischen  
Kartells entfaltete er eine außerordentliche Tätigkeit.  
Der Ausbau des Bayerischen Verbandes und seiner  
Sektionen ist sein Werk. Mit Zähigkeit führt er heute  
noch den Kampf gegen den Pflasterzoll für Auto-  
mobile, und wo es gilt, für die Radfahrschaft ein-  
zutreten, ist er stets zu haben. Nicht nur in Bayern,  
sondern weit über dessen Grenzen hinaus ist seine  
wirksame Tätigkeit bekannt, und so ist sein 70. Ge-  
burtstag zugleich ein Fest der gesamten bayerischen  
Radfahrschaft.“

## Auf Probefahrt.

Von einem Kilometerfresser.

(Schluß.)

Auf erheblich steigender Straße hatten wir Como  
und jetzt Chiasso hinter uns, um am Luganosee in  
Lugano zu nächtigen. Wunderbare Luft umfing uns;  
ein lebhaftes Gewoge herrschte am Strande, wenn auch  
die Hochkurzeit schon vorüber war; ein Dampfschiff mit  
zahlreichen Lampions und einer Musikkapelle an Bord  
gleitet vorüber, ein bezaubernder Anblick. In früher Mor-  
genstunde verlassen wir Lugano mit seinen Kastanien-  
wäldern, um einen Höhenzug überschreitend auf guter  
aber schmaler Straße Birinoco zu erreichen; hier gilt  
es einen weiteren Höhenzug zu nehmen, von welchem  
aus sich eine prachvolle Fernsicht auf das üppige  
Tal des Tessin mit dem Nordende des Laggo Maggiore  
öffnet; auf miserabler steiniger Straße geht es zu  
Tal. Bellinzona mit seinen 4 Schloßruinen ist von  
zahlreichen Weingärten umgeben; überall sieht man  
mannshohe dicke Reben am Spalier gezogen; nach  
einem kleinen deutschfeindlichen Renkontre gehts dem  
Gotthard entgegen; nicht nur an den Steigungen,  
auch an der Abnahme der südlichen Vegetation  
merken wir, daß wir höher kommen. In kühnen  
Windungen strebt neben uns die Gotthardbahn stetig  
steigend empor. Drückender Hitze wegen ziehen wir  
vor, in Faido uns dem großen Bruder anzuvcrtrauen,  
um auch den Gotthard innen kennen zu lernen. In  
Göschenen gehts auf die Räder und wieder rückwärts  
durch die Schöllenen zur Teufelsbrücke und zum  
Urnerbeck. Hier in dieser herrlichen Gegend heißt  
es Abschiednahme; Nachrichten von zuhause, die ich  
in Mailand erhielt, zwingen mich meine Fahrt hier  
zu beenden, und betrübt muß ich meine Kameraden  
scheiden sehen. Die Rückfahrt durch all die Pracht  
läßt den Abschied schnell vergessen; nicht so schnell  
kann ich mich von der Teufelsbrücke und der tosenden  
Reuß trennen; doch der Zug wird nicht warten.  
Mehrere Mail-Coachs und andere Fuhrwerke begegnen  
mir; es herrscht ein Fremdenverkehr, wie wir ihn  
auf der ganzen Fahrt nicht getroffen. Leider muß ich

schon in Göschenen den Zug nehmen, um rechtzeitig  
in die Heimat zu kommen. Im Fluge geht es durch  
die Kehrtunnels von Wasen und vorüber am Vier-  
waldstättersee. Auf Wiedersehen, du herrliche Ge-  
birgswelt! morgen bin ich wieder in Berufs Einerlei.  
Im Zuge beneide ich meine Gefährten, sie fahren über  
Furka und Grimsel zum Briener See, über den Brünig  
an den Vierwaldstädtersee, durch die hohle Gasse  
zum Zuger und Zürichersee. Sie sehen die sieben  
Churfürsten am Wallensee, besuchen die Tamina-  
schlucht, um über den Arlberg, Landeck und Innsbruck  
und schließlich über den Zirler Berg Bayern wieder  
zu erreichen.

Wie sie mir berichten, haben sie die fernere Fahrt  
ohne jeden Defect am Wechselgetriebe zurückgelegt.  
Nach den Erfahrungen, welche wir drei gesammelt  
haben, bewährt sich das System famos; Steigungen,  
die wir mit normalem Rade nicht hätten nehmen  
können, bewältigten wir mit Leichtigkeit; selbstver-  
ständlich läßt sich dadurch nicht jeder Berg erzwingen,  
immerhin haben wir Steigungen von etwa 13  $\frac{1}{10}$   
überwunden. Für jeden Radfahrer wird sich die wechsel-  
bare Übersetzung bei starkem Gegenwind und ein-  
tretender Ermüdung bewähren. Hierzu kommt noch  
der Umstand, daß beim Bergabfahren bedeutend weniger  
Kraft aufgewendet werden muß, und trotzdem  
die Bremswirkung stärker ist. Ich habe schon  
früher Fernpaß und Malser Heide mit Freilaufbrems-  
nabe befahren und musste zum Bremsen beträchtliche  
Kraft verwenden bzw. öfters mit den Füßen wechseln;  
diesmal war es eine Leichtigkeit. Ferner sind Tal-  
fahrten von 21 km am Stilsferjoch, 10 km an der  
Furka und 32 km an der Grimsel mit stetigem  
Bremsen Parforceleistungen, die sicher für die Güte  
einer derartigen eminenten Verbesserung des Fahr-  
rades sprechen, und schon jetzt freue ich mich auf  
den Genuß der nächsten Alpenfahrt.

## Radsport und Spiel als Heilfaktoren.

Das Gesetz der Auslösung der Reize spielt tatsächlich eine viel größere Rolle in unserem Leben, als wir ahnen. In Wirklichkeit ist die Einseitigkeit unserer Lebensführung vielfach der Grund unserer zerrütteten Nerven. Irgend ein Organ wird auf Kosten der anderen ausgebildet — schließlich mißbildet, verbildet, und wenn die Harmonie des Ganzen gestört wurde, dann stockt die Maschine — dann treten jene entsetzlichen Zustände ein, die eine Folge davon sind, wenn wir, im Zustande der Ermüdung weiter arbeitend, von unserer Lebenskraft selbst zehren, also wie ein schlechter Haushalter das Kapital angreifen. Es ist eine uralte Erfahrung, daß jede Arbeit, die nicht den Wunsch und den Trieb zur Ursache hat, die angequält ist, nichts taugt. Sie wird an und für sich minderwertig sein und sie schädigt die Gesundheit. Vielseitigkeit der Beschäftigung bringt Frohsinn und erhöhte Lebensfreudigkeit hervor. Wer sich im Leben umsieht, wird bemerken, daß die meisten Menschen, vor allen Dingen die gesunden Menschen, die kein degeneriertes Gefühls- und Gemütsleben haben, sich, irgend einem dunklen Drange folgend, eine Lieblingsbeschäftigung beilegen. Eine Nebenbeschäftigung nennt man es ganz bezeichnend. Der vielbeschäftigte Arzt ruht aus, wenn er seine Blumen pflegt, seine Rosen veredelt; der Schriftsteller kann die Zeit nicht erwarten, bis er sein Rad besteigt, das ihm die körperliche Bewegung gibt, die seine sitzende Lebensweise vermissen läßt; ein anderer angelt, ein dritter ist Jäger, fährt Automobil. Überall tritt hier das Gesetz der Auslösung der Reize in Kraft. Unsere Zeit hat eine einseitige Arbeitsteilung eingeführt, die in ihrer konsequenten Durchführung schon anfängt beängstigend zu wirken. Sehr viele Erkrankungen des Nervensystems haben von hier aus ihren Anfang genommen. Medikamente können vielleicht augenblicklich Schmerzen mildern, aber eine gründliche Beseitigung findet nur dann statt, wenn wir eben bewußt uns unter das Gesetz

der Auslösung der Reize beugen. Man errichtet für die Arbeiter, die müde von mechanischer Arbeit sind, Lesehallen und sorgt für die Volksbibliotheken, die gegen ein geringes Entgelt zugänglich sind. Gewiß, man hat in erster Linie bei der Begründung die Förderung ihrer Bildung im Auge gehabt und sollte aber nun, da man daraus die Erfahrung zog, daß sie gleichzeitig das Gegengift für die Folgen einer einseitigen Beschäftigung in sich schließen, die Schlußfolgerung ziehen, daß für den geistig arbeitenden Menschen Spiel und Sport Grundbedingungen für sein Wohlbefinden werden: Spiel und Sport und allerlei andere, einer sitzenden Lebensweise entgegengesetzte Beschäftigungen. Das Rad kann hier wieder in ungeahnter Mannigfaltigkeit eine Art Vermittlerrolle spielen. Es bringt den großstädtischen Gartenliebhaber schneller zu seiner Laube, den Angler an seine Seen und nebenbei ist es auch, als Selbstzweck betrachtet, ein Förderer der Segnungen, die das Gesetz von der Auslösung der Reize in sich schließt. Wir leben in einer Zeit, in der sich die Menschheit bewußt wurde, wie krank sie ist, und in der sie heiß darnach strebt, Schäden aufzudecken und das Wesen aller Krankheiten klarzulegen. Viele unheimliche Feinde nagen am Mark unseres Volkes. Überall ertönen die Rufe nach neuen Kulturen. Die Menschen sollen erzogen werden zur Kunst, zur Freudigkeit. Man möchte in Schönheit leben und in Schönheit sterben, und alles das läßt sich nur dann mit einigem Erfolg erreichen, wenn wir uns zur Gesundheit erziehen, dem Körper geben, was er braucht, der Seele, was sie fordert: Abwechslung, Wechsel in der Beschäftigung; das ist für unsere Nerven besser als faules tatenloses Sichdehnen und Ausspannen. Daneben muß natürlich eine gesunde Ernährung nicht außeracht gelassen werden! Also Sorge jeder dafür, daß Sport, besonders der Radsport, und Spiel immer mehr als Heilfaktoren gewertet werden.

Radtourist.

## Die Pariser Automobil-Ausstellung.

Der Pariser Automobilsalon ist durch den Präsidenten der Republik eröffnet worden. Während die erste derartige Ausstellung, die 1898 im Tuileriengarten unter wenigen bescheidenen Zelten stattfand, 82000 Besucher zählte, hofft man bei dem diesjährigen Salon, der nicht nur das riesige Grand Palais, sondern auch die durch Anbauten erweiterten Glashäuser am Cour-la-Reine einnimmt, auf eine halbe Million, obschon der Salon schon am Tage vor Weihnachten schließt. Nach dem bisherigen Steigen der Besucherzahl — der letzte Salon ergab 360000 — ist diese Hoffnung gerechtfertigt. Der Automobilsalon hat sich neben den gesellschaftlichen Hauptereignissen des Jahres seinen Platz erobert; die Damenwelt würdigt ihn schon besonderer Toiletten, und die feinen Hotels merken ihn am gesteigerten Fremdenzufluß. Was zunächst ins Auge fällt, ist die

dekorative Ausstattung; die große Halle des Palais gleicht nicht einem Automobilstall, sondern einem festlich bunten Jahrmarkt, nur daß die Pracht der Aufbauten, die das Reich der einzelnen Firmen bezeichnen, viel künstlerischer und gediegener ist als der billige Jahrmarkts pomp. Manche Fabrikanten begnügen sich mit sauber ausgeführten Bogen in herkömmlichen Stilen, daneben aber sieht man das Tor einer chinesischen Pagode, einen römischen Porticus, einen mächtigen Bau, der die mit Reliefs bedeckten Quadern eines altindischen Tempels nachahmt, arabeskenumwundene Maste aus geschmiedetem Eisen und endlich schöngeschwungene Eisenschienen als Beispiele der modernsten Eisen-Ästhetik. Die Beleuchtung ist großartiger als je zuvor; 87000 elektrische Lampen sind allein in der Haupthalle angebracht, ohne die aus Glühbirnen bestehenden Perlenschnüre.

Aus der Kuppel des Palais strahlt eine Sonne von 15 cm Durchmesser.

In der Halle wie in dem Erdgeschoß der nach der Avenue d'Antin gewandten Seite des Palastes sind die Automobile ausgestellt, in den Nebenräumen und in den Sälen des ersten Stockwerks einzelne Bestandteile, Radreifen, Werkzeuge, Sportkleider. Der weite Raum ist im Verhältnis zur Zahl der Aussteller so klein, daß sich die bedeutendsten Firmen mit einem engen Quadrat begnügen müssen. Hier findet man nackte Rahmen mit bloßgelegter Maschinerie, die auf einem Spiegelboden stehen, so daß man auch die Unterseite bequem betrachten kann, und vollständig fertige Fahrzeuge, elegant hell ausgeschlagene Karossen, deren Vordersitz Lakeien mit Seidenhosen und Schnallenschuhen verlangen, geräumige Reisewagen, die eine ganze Familie und auf einem besonderen Anhang Kammerdiener und Zofe aufnehmen, gewaltige Ungetüme, die außer zwei schmalen Ledersitzen nur den schmucklosen grauen Eisenpanzer zeigen und zu Rennen bestimmt sind, mit vergoldetem Schnitzwerk und Blumenranken verzierte Reklamewagen für Geschäfte, kleine ein- und zweisitzige Automobile für Nichtmillionäre. Während man die innere Maschinerie der Automobile zu vereinfachen bestrebt ist, wird die äußere Gestaltung den Bedürfnissen entsprechend immer mannigfaltiger, verwickelter. Vor den nackten Maschinen stehen die Sachkundigen, Händler und Sportfreunde; sie betrachteten mit sorgenschwerem Gesicht eine Kette, rücken tief sinnig an einem Hebel und ergehen sich in Erörterungen, die dem Laien böhmische Dörfer sind. Die Mehrzahl der Besucher hält sich an dem schmucken Äußeren der fertigen Wagen, in deren Lack wie in einem Schwarzspiegel ihr Ebenbild vorübergeht; manche hübsche kleine Phantasie mag sich an die einladenden Polster knüpfen, von vorüberfliegenden Feldern und Dörfern, von eleganten Fahrten im Bois de Boulogne, von Bewunderung und Neid der Bekannten. Die Glashäuser am Cour-la-Reine enthalten neben den Kraftmaschinen, die zur Beförderung schwerer Lasten dienen, und einer kleinen aeronautischen Ausstellung hauptsächlich Automobilboote, darunter recht stattliche Schiffe mit glänzend poliertem Holz und blitzenden Beschlägen. An wirklich epochemachenden Neuheiten bringt der Salon nichts, aber eine große Zahl kleinerer Verbesserungen. Hervorgehoben wird eine ebenso einfache wie sinnreiche Erfindung der Firma Mors, die es ermöglicht, durch einen Handgriff vom Sitz aus das Automobil

in Gang zu setzen. Der Automobilklub hatte einen Preis von 10000 Franken für ein System ausgesetzt, das die bisherige umständliche und zu manchen Unglücksfällen Anlaß gebende Art, das Automobil in Bewegung zu setzen, vermeidet; es scheint, daß die Firma Mors das Problem gelöst hat.

Am Nachmittage des Eröffnungstages war ein solcher Zudrang, daß man zeitweise die Pforten schließen mußte, da im Innern kein Lackstiefel und keine Schleppe mehr sicher waren. Diese fast leidenschaftlich zu nennende Vorliebe für das Automobil ist in mancher Beziehung ein Rätsel, denn nur ein kleiner Teil der Besucher ist in der Lage, sich ein Automobil anzuschaffen, oder besitzt so viel technische Kenntnisse, daß der Besuch des Salons ihnen eine, wenn man will, rein wissenschaftliche Freude bereitet. Wer aber weder aktiver Sportliebhaber noch Techniker ist, für den könnte eigentlich ein längeres Verweilen in dem atemraubenden Gedränge wenig Anziehendes haben. Und trotzdem die Massenwallfahrt! Es ist für Frankreich recht bezeichnend, daß hier, wo die blühendste Automobilindustrie besteht, die Verwendung dieses Beförderungsmittels im öffentlichen Verkehr hinter anderen Ländern, z. B. Deutschland und England, weit zurücksteht. Die seit Monaten in der Stadt zur Probe herumkutschierenden Automobilomnibusse, die wißbegierige Stadtväter, ihre Verwandten und Bekannten oder auch nur Sandsäcke mit sich führten, sind allmählich der Gegenstand allgemeinen Spottes geworden. Gelegentlich des Automobilsalons hat man endlich eine Linie, von der Börse über den Opernplatz zum Großen Palais, für das Publikum eröffnet; die Menge derer, die für 30 Centimes eine Automobilfahrt machen wollten, sorgt für stets besetzte Wagen. Die Bauart der Wagen gleicht denen der bespannten Omnibusse, auch auf dem Verdeck sind Sitze angebracht. Der Automobildroschken gab es bisher sehr wenige in Paris, in den nächsten Monaten sollen mehrere hunderte dem Verkehr übergeben werden, die Taxe ist etwas höher als der Hippomobile. Sie sind schon aus dem Grunde freudig zu begrüßen, daß den Insassen der recht häufige Anblick roher oder gedankenloser Pferdeshinderei erspart bleibt. Der Automobilsport ist nachgerade schon so alt geworden, daß er Jubiläen begehen kann. In den nächsten Tagen feiert der französische Automobilklub, der sich um die Verbreitung des Sports hohe Verdienste erworben hat, sein zehnjähriges Bestehen. K. Z.

## Sein „Gedicht“.

Ein kleines Radabenteuer im Schwarzwald, von Ira.

„Woll'n mer nich 'mal mit dem Zweirad (keine Pneumatik) unsern ollen Meltin in Gutach aufsuchen?“ fragte mich eines schönen Tages mein lieber kleiner Kollege Schmich, ein biederer Sachse, der mit mir in Karlsruhe auf der Kunstakademie studierte und vor Kurzem erst das Radfahren gelernt hatte. „Gut, ich bin dabei, das Wetter ist herrlich, wir haben Nordwind und da kommen wir fast ohne zu „treten“

in das reizende Schwarzwalddörfchen Gutach, wir bleiben dann über Nacht bei unserm Meltin und fahren dann am andern Tage über den württembergischen Schwarzwald wieder heim.“ Es wurde beschlossen, am nächsten Morgen 6 Uhr am Bahnübergang abzufahren. —

Punkt 6 Uhr war ich an der verabredeten Stelle, mein Freund wartete bereits auf mich und zwar an-

getan mit seinem Lieblingsgewande, das von einem der ersten Schneidergenies der Residenz „gebaut“ war, und das er sein „Gedicht“ nannte. Er fühlte sich groß in seinem „Gedicht“ und stand auch in der entsprechenden würdigen Pose neben seinem Stahlroß am Platze. Ich kam mir in meinem Kostüm, das schon manche hundert Kilometer mit mir und meinem Rade zurückzulegen gezwungen war und daher schon ziemlich abgeschabt aussah, dem Freunde gegenüber sehr klein vor. „Ja warum ziehen Sie denn Ihren besten Anzug zu einer so großen Tour an?“ frug ich ihn. „Na nu“ sagte er, „morgen is doch Sonntag, un da gann man doch nich so schäb'ch rumlofen, un das scheene Wedder gann doch bei dem bischen Fahren ooch nich schaden.“

Ich durchschaute meinen kleinen Kollegen, er hätte sein „Gedicht“ angezogen, auch wenn es am nächsten Tage statt Sonntag Montag gewesen wäre; er zog es auch nicht wegen unseres lieben Meltin an, denn der ist nicht so, auch nicht wegen dessen lebenswürdiger Frau, und dabei doch wegen dieser beiden, denn sie besaßen eine ganz reizende, junge Tochter, die auch mit ihnen in Gutach in der Sommerfrische war und in die Schmich schon lange „verschossen“ war.

Bei schönstem Wetter ging es nun gegen Süden zu über Offenburg, von da in das Kinzigtal über Hausach in das liebe Gutach, wo alle Leute noch ihre malerische Nationaltracht tragen.

Herr Meltin mit Frau und Töchterchen begrüßten uns am Gasthofe in der reizenden kleidsamen Gutacher Tracht. Die beiden Damen tragen sie jeden Sommer, so oft sie sich in Gutach aufhalten. Herr Meltin hatte sich zum festlichen Empfang einen Bauernrock vom Jokelisbuer gepumpt und sah darin stattlich aus, wie ein Dorfschulze.

Das „Gedicht“ meines Freundes hat seine Wirkung nicht verfehlt, wenigstens kam es mir so vor, als ob die reizende Tochter den kleinen Sachsen öfter mit ihren lieben Blicken beglückte, als mich mit meinem fast ausgedienten Kostüm.

Nach einem vorzüglichen Abendessen, bei dem sich Schmich aus lauter Vorsicht für sein „Gedicht“ fast ganz in seiner Serviette versteckte, blieben wir noch fidel zusammen: Herr Meltin machte die großartigsten Zauberkunststücke, ich spielte Klavier dazu und Schmich hing mit seinen Augen an dem lieblichen Gesicht der schönen „Gutacherin“, mit der er sich in jeder Pause eifrigst unterhielt, was sie sichtlich sehr gerne hatte.

Leider mußte für den kleinen Schwerenöter dies herrliche Vergnügen um 11 Uhr enden, denn die Damen verabschiedeten sich von uns, um sich schlafen zu legen. Wir blieben noch beisammen. Es trat eine Stockung in die Unterhaltung ein, da Schmich und sein „Gedicht“ zu sehr mit einander beschäftigt waren: sie trauerten um verlorenes Glück.

Aber der gute Wein, der schon so viele Wunden geheilt, er tat auch hier seine Schuldigkeit: Allmählig begann wieder die alte Fidelität, und unser kleiner Sachse war sogar der Lustigste.

Nun war es aber auch Zeit, daß wir uns legten, denn am nächsten Morgen um 6 Uhr mußten wir wieder abfahren.

Auf die Minute waren wir reisefertig, und flott ging es gen Hausach zu, nicht ohne daß Schmich noch einigemal sich scheu umblickte nach dem Eckfenster, hinter dem „sie“ jedenfalls noch im süßen Schlummer lag, da noch eine Kurve und das schöne Gutach war unsern Blicken entschwunden. Bei schönstem Sonnenschein fuhren wir nun das Kinzigtal hinauf über Wolfach, Schiltach nach dem württembergischen Alpirsbach mit seinem interessanten alten Benediktinerkloster und von da immer weiter hinauf nach Freudenstadt. Hier kamen wir mittags 11 Uhr an und hatten nun den höchstgelegenen Ort auf unserer Tour erreicht. Wir konnten es uns hier recht bequem machen, da unser zwar noch ca. 80 Kilometer langer Weg aber immer abwärts bis Karlsruhe führt.

Nach ziemlich langer Rast stiegen wir auf unsere Rosse und freuten uns darauf, wie wir nun immer auf der vorzüglichen Gebirgsstraße talabwärts fliegen werden. Und wir flogen auch, d. i. er, der kleine Sachse. „Ich übernehme die Führung, Herr Schmich, die Hand an die Bremse!“ „Mach'n Sie sich nur gar geene Sorchen um mich, das geht schon.“ Und es ging auch, und zwar mit Schnellzugsgeschwindigkeit sausten wir fort.

Es war aber auch noch keine Minute vergangen, da hörte ich hinter mir ein Sausen; es rührte von meinem Freunde her, der von seinem störrischen Rade einige Meter nach vorwärts abgeworfen wurde, während es sich faul mitten auf die Straße legte. „Ach herrje, säh'n Sie mal mein „Gedicht“, jammerte mein kleiner Sachse, der gar nicht merkte, daß seine Hände, seine Nasenspitze und die linke Wange vom Straßenstaub ebenso weiß gepudert waren, wie sein „Gedicht“. „Aber das heilt ja wieder“, jammerte er, „aber mein scheenes Gedicht, das is für immer futsch.“ Es sah freilich erbarmungswürdig aus, sein „Gedicht“. „Nun, trösten Sie sich, lieber Schmich, sie hat es ja noch in seiner vollen Pracht gesehen, und Sie haben ja sogar schon damit ihr Herz errungen.“ Das tat ihm wohl, er lächelte verschmitzt, und nun ging es an die Untersuchung der Maschine. Da war alles in Ordnung! „Sie hat mich einfach runtergeworfen, sie stand plötzlich stille und da flog ich blos so lang.“ Das war mir unbegreiflich.

Ich sagte ihm nur, er möge vorsichtig fahren und die Lenkstange festhalten. Da kamen von Freudenstadt herunter zwei junge Mädchen: das eine war städtisch gekleidet und das andere war in Schwarzwäldertracht, sie trugen zusammen einen Handkoffer. Die städtische Jungfrau, von der wir nachher erfuhren, daß sie soeben aus Montreux aus einer Stellung zurückgekehrt und von ihrer Schwester abgeholt worden sei, um jetzt in ihre Heimat Beiersbronn, dem talabwärts nächstliegenden Ort zu gehen, redete uns ganz freundlich mit den Worten an: „Kann ich Ihnen vielleicht mit einer Kleiderbürste dienen?“ Zugleich öffnete sie ihren Koffer, holte das Reinigungsinstrument heraus und hub an in der graziösesten Weise meinen Freund abzubürsten. Und das tat ihm und seinem „Gedicht“ wohl. Es war aber auch eine Freude, zu sehen, wie nach und nach das „Gedicht“ wieder einigermaßen zu erkennen war. Schmich strahlte vor Lust. Unter vielem Dank und vielen lebenswürdigen Worten unsererseits nahmen wir Abschied,

stiegen auf unsere Räder und lustig ging es abwärts.

Etwa 300 Schritte von der Unglücksstätte ging es in einen herrlichen Tannenwald. „Achtung; spitze Kurve!“ Ich hatte kaum ausgesprochen, so wiederholte sich zu meinem Schrecken hinter mir dieselbe Scene: Sechs Schritte von seinem Rade entfernt lag der kleine Sachse, sein Gesicht war von Straßentaub gepudert, wie das eines Zirkusclowns, sein „Gedicht“ war in einen Mehlsack verwandelt, und in kurzer Entfernung erschienen auch schon wieder die beiden Jungfrauen. Das „Gedicht“ wurde von der Städtischen wieder liebevoll behandelt und die Maschine wieder genau untersucht. Das „Gedicht“ hatte diesmal schon mehr gelitten, an mehreren Stellen ist es ziemlich luftig geworden, während an der Maschine alles in Ordnung war, unbegreiflich! „Sie haben wahrscheinlich die Kurve zu spitz . . . . .“ „Ach nee,“ unterbrach er mich halb jammernd, halb lächelnd, „sie ist plötzlich wieder stille gestanden, und ich flog wieder darüber hinaus.“ Das kann noch gut werden, jetzt haben wir von 80 Kilometern kaum einen zurückgelegt, wenn's so weiter geht, da . . . .“ „Ach was, es muß jetzt gehen, also hoffentlich heute auf Nimmerwiedersehen, vielen Dank meine Damen“ rief er mutig und fuhr vergnügt hinter mir her. Und es ging auch diesmal wirklich, die Kurve hatte er flott genommen, auch die zweite; und nun konnte ich selbst auch ohne Furcht dahinfahren und brauchte nicht mehr so oft zurückzuschauen. Die Entfernung zwischen uns beiden wurde unbeabsichtigt eine größere, schadete auch nichts, es ging ja wirklich prächtig. Nur an jeder Kurve schaute ich mich einmal um, und da kam auch immer der Kleine fidel herumgedondelt. Also gings, es war eine Pracht, durch den herrlichen Schwarzwald dahinzusausen, der Wald gewährte nach links immer wieder einen schönen Ausblick in ein prächtiges Tal mit grünen Matten, durchrieselt von einem krystallhellen Gebirgsbache, reizende kleine Schwarzwaldhäuschen lagen malerisch . . . . . da wurde der Wald dichter, die schöne Aussicht war nicht mehr. Ich schaute mich nach meinem Freunde um — er kam nicht; sollte ich zu rasch gefahren sein, so daß ich einen zu großen Vorsprung bekam? Ich stieg ab und wartete, er kam nicht, lange nicht, lange nicht. Ich saß nun wieder auf und fuhr bergauf um die

nächste Kurve herum, er kam nicht, die nächste Kurve, er ist nicht zu sehen, die andre Kurve, — da steht er in seinem „Mehlsack“, den die beiden Jungfrauen wiederum vergeblich sich bemühen, in die ursprüngliche Form eines „Gedichts“ zu bringen. Der „Mehlsack“ verschwand allerdings etwas, aber was übrig blieb war nichts als ein undefinierbares durchlöcheretes Etwas.

„Ja Mensch, wie oft wollen Sie denn das Fliegen noch probieren?“ Er sagte gar nichts, sondern zeigte nach dem Vorderrad an die Stelle, wo der Bremslöffel aufsitzt. — Die Quelle alles Unheils war gefunden: Der Gummireif saß nämlich lose auf dem Rade, und sobald nun Schmich bremste, blieb das Rad auf den Moment stehen, da sich der Gummireif vor dem Bremslöffel sozusagen staute und jede Drehung des Rades unmöglich machte. So oft nun Schmich von dem Rade geworfen war, legte sich der Gummireif, da der Bremslöffel wieder in die ursprüngliche Stellung zurückging, ebenso wieder in seine natürliche Lage. Erst nach dem dritten „Fluge“ war die Ursache sichtbar, indem der Bremslöffel in der Bremsstellung verblieb, sodaß auch die Stauung des Gummireifens zu sehen war.

Beruhigt gingen wir neben unsern Rädern und den Mädchen talabwärts weiter bis an ein Wirtshaus, vor dem wir uns von den freundlichen Schwarzwaldfeen verabschiedeten.

Von der Wirtin ließ ich mir eine Spirituslampe geben, um den Radreif heiß machen und den Gummireif darauf festkleben zu können. Nach einer Viertelstunde war die Operation beendet. Mit dem angenehmen Gefühl der Sicherheit ging es flott abwärts über Schönmünzsch durch das romantische und malerische Murgtal in das liebliche Städtchen Gernsbach. Hier machten wir Station: Im Gasthause bemerkte Schmich zu seinem Troste, daß der Sattel mit einem ihm nahe liegenden Teil meiner Hose nicht besonders rücksichtsvoll umgegangen war; nun es war ja Nacht. — Frisch und guter Laune fuhren wir nachts um  $\frac{1}{2}$  12 Uhr in Karlsruhe ein . . . . —

Die Trümmer seines „Gedichts“ schmückten eine dunkle Ecke seines Ateliers. Ein neues noch herrlicheres „Gedicht“ „bekleidete“ ihn zwei Monate später auf dem Wege zu „ihr“ und ihren „Alten.“ Sie waren damit einverstanden! Velo-Sport.

### Unsere Fabrikate mit Magnet-Abreiss-Zündung:

# MAGNET

- Motorräder  $3\frac{1}{4}$  und  $3\frac{1}{2}$  PS — 1 Cyl. 5-PS — 2-Cyl.
- Motorgepäckräder mit **Leerlauf (D. R. P. a.)** und **Ketten-Übertragung.**
- Motordreiräder mit Carrosserie für 2—3 Personen in gleicher Ausführung.
- Stationäre Motore mit Wasserkühlung,  $3\frac{1}{2}$  und 5 PS.
- Boots-Motore mit umsteuerbarer Schraube,  $3\frac{1}{2}$  und 5 PS.

☛☛☛☛☛ sind erstklassig in Material und Ausführung und von tadelloser Funktion. ☛☛☛☛☛

**Modelle 1906** mit wichtigen Neuerungen. Man verlange illustrierten Prospekt mit zahlreichen Anerkennungen.

## Motorenfabrik Magnet, Berlin-Weißensee.

Berliner Automobil-Ausstellung  
3.—18. Februar. Stand 209.

## Schneeschuhfahrt von Kaprun über die Riffelscharte nach Heiligenblut.

Nach einem wohl durchdachten Plane und in jeder Beziehung gut ausgerüstet, begann von Kaprun aus, 8 Uhr morgens, unsere Fahrt. Teilnehmer waren folgende Herren: Med. Erwin v. Graff, techn. Iberer, med. Potpetschnigg, med. Freiherr v. Saar und meine Wenigkeit.

Vom Orglerwirt in Kaprun fuhren wir, um unsere Kräfte zu schonen, zunächst mit Schlitten zum „Kessel-fall“, woselbst auch im Winter ein trefflich bewirtschafteter Gasthof sich befindet.

Wie herrlich war diese Fahrt! Wie lockten die Berge, wie glänzten sie in ihrer schneeig jungfräulichen Verhüllung! Golden leuchten die Spitzen und Zacken in den Strahlen der Sonne und das Auge schließt sich, geblendet von der strahlenden Schönheit der Natur, das Herz geht auf und all das Sehnen, all das Verlangen nach der herrlichen Natur, es bricht sich Bahn und entquillt der Brust in einem einzigen jubelnden, echoweckenden Ruf.

Empor richteten sich die Blicke zu den blendenden Zinnen der Alpen, unter denen wohl das „Kitzsteinhorn“ durch seine kühne, emporstrebende Form unsere volle Aufmerksamkeit in Anspruch nahm.

Beim Kessel-fall, 10 Uhr, endete die flotte Schlittenfahrt; noch ein kleiner Imbiß, dann schnallten wir uns die Schneeschuhe an die Füße und begannen 10 Uhr 50 Min. den Aufstieg zum „Moserboden“. Das lang ersehnte Vergnügen, endlich auf den Brettern rutschen zu können, war uns bald vergällt durch die Steilheit des Weges und den harten firnartigen Schnee; also herunter mit ihnen und auf den Rücken, der ohnehin schon ordentlich belastet war. O, diese Schneestapferei! Bei einem Schritt hielt der Schnee, beim nächsten brach man bis über die Knie ein, eine äußerst ermüdende und zeitraubende Wanderung. Wie glücklich waren wir, als endlich die letzte Serpentine ihr Ende hatte und die untere Talsohle des Moserbodens sich auftat.

Das war prächtig, den jungfräulichen Schnee lautlos zu durchfurchen, die Hänge zu beobachten, wo ein erschrecktes Gemselein in flüchtigen Sätzen emporeilte. Ihr wilden Bächlein, die ihr im Sommer lustig von einer Wand zur anderen springt, wo ist euer Übermut geblieben? Euch hat der harte Winter zur Strafe in eisige Fesseln geschlagen, meterlange Eiszapfen, gefrorene Bäche hängen an den Wänden, nur zuweilen hört man einen glucksenden Laut, ein Zeichen, daß doch nicht alles Leben erstorben.

Bei der „Orglerhütte“, 1 Uhr 30 Min., hielten wir kurze Rast und rückten den schweren Rucksäcken gleich etwas zu Leibe, denn die 15 Kilo drückten unsere armen Rücken schon gewaltig. 2 Uhr 10 Min. fuhren wir auf den Brettern weiter, zwei langen Serpentin zu, welche uns zu der oberen Talsohle des Moserbodens, zu der neu errichteten Hütte des Kessel-fallhotels, emporführen sollten. Die erste Serpentine war noch ziemlich leicht mit den Schneeschuhen zu bewältigen, bei der zweiten hieß es wieder abschnallen, denn der Weg war ganz verweht, verschüttet von Lawinen, und der Schnee zu hart, um

befahren werden zu können; also wieder abschnallen und — durch! — Freund Potpetschnigg stapfte wacker voran und erleichterte uns dadurch sehr das Weiterkommen.

Ziemlich erschöpft von der schlaflosen Nacht im Eisenbahnwaggon und dieser Schneestapferei erreichten wir 4 Uhr 15 Min. nachmittags die Hütte, 1960 M. Dieselbe war, wie wir schon in Kaprun erfuhren, von einem einsamen Aufseher bewirtschaftet. Recht traurig mag dem wohl die lange Winterzeit vergehen, gänzlich abgeschnitten von jedem Verkehr in dieser Schnee- und Eiswüste.

Bei fröhlichem Geplauder, beim Kochen der Konserven, dem Trocknen der naß gewordenen Kleidungsstücke in der engen, aber warmen Küche, verging in heiterster Weise der Abend. Dann führte uns der Aufseher zu den Schlafstätten der oberen Gemächer; warm war's da oben nicht, das Thermometer zeigte einige Grade unter Null, doch ein Berg von Decken glich dies wieder aus.

Um 5 Uhr früh ließen wir uns wecken, denn bis das Frühstück eingenommen, alles verpackt wird, vergeht eine Menge Zeit und richtig kamen wir erst 6 Uhr 45 M. weg.

Als wir hinaustraten, bereitete sich in der Natur ein Schauspiel vor, dessen Erhabenheit und Größe uns ewig in Erinnerung bleiben wird. Noch glitzerten die Schnee- und Eisfelder im fahlen Lichte des Mondes und hoch oben auf den luftigen, befirnten Gipfeln brachen sich die ersten Strahlen der aufgehenden Sonne. Morgenrot auf den luftigen Höhen, im Mondenschein erglänzende Firnhänge und Eisbrüche, ein Naturschauspiel, vor dessen Herrlichkeit alles zurücktritt; das ganze menschliche Dasein erscheint uns ein Traum, man fühlt sich ihm entrückt und versetzt in eine Zauberwelt, wie sie schöner wohl nie gedacht werden kann. Lautlos drangen wir auf den Schneeschuhen in diese kalte eisstarrende Märchenwelt ein.

Ungefähr um 9 Uhr erreichten wir den „Karlingergletscher“. Hier mußten wir die Schneeschuhe abschnallen, uns anseilen und einen steilen Schneehang emporklettern. Gar sauer war uns diese Arbeit, sich von einem Schneeloch in das andere emporzuarbeiten. Weiter oben war Vorsicht geboten, denn der sondierende Pickel stieß des öfteren die Schneedecke durch und versenkte sich in eine Gletscherspalte. Beinahe hätten wir an einem Weiterkommen verzweifelt, denn schon wurde es 11  $\frac{1}{2}$  Uhr und wir hatten noch nicht die Hälfte hinter uns. Nach Umgehung der unteren Eisbrüche des Karlingergletschers kamen wir auf den breiten, ziemlich steilen Eishang, der sich bis zum Riffeltor emporzieht. Hier schien uns der Gletscher gnädiger gesinnt, denn er war samt den kleinen Spalten mit hartem Firn, auf dem noch eine weiche Schneedecke zu liegen kam, bedeckt — also eine prächtige Aussicht für unsere Schneeschuhe. In langen Kehren glitten wir langsam aber stetig den steilen Gletscher mit Umgehung der riesigen Eisspalten empor.

(Schluss folgt.)



## Amtlicher Teil.

Adresse für alle die Bundesverwaltung, Sportausschuß usw. betreffenden Schriftstücke:

**Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.** — Telephon 5684.

Verwaltungsstelle: Gustav Baumann, 1. Vorsitzender; M. Bergmann, 2. Vorsitzender; O. Bedrich, 1. Schriftführer; Wilhelm Vogt, Bundeszahlmeister; Robert Weniger, Vorsitzender des Sportausschusses.

Eingeschriebene Briefe, Wertsendungen, Geldsendungen, Neuanmeldungen, Wohnungsveränderungen sind zu richten an Herrn Wilhelm Vogt, Leipzig, Kurprinzstrasse 3, II.

## Bekanntmachungen des Bundes-Vorstandes.

Nächste Bundes-Vorstandssitzung Donnerstag, den 8. Februar abends punkt 9 Uhr, im Rest. Kitzing u. Helbig, Petersstr. 36.

Als Ortsvertreter wurde bestätigt: Paul Schöne, Hartenstein.

Der

## Sächsische Radfahrer-Bund

bietet seinen Mitgliedern für ein Jahresbeitrag von Mk. 6.— unübertroffene Wohlfahrtseinrichtungen.

### 1. Kostenlose Unfall-Versicherung,

bei Todesfall 1000 Mark, bei völliger Invalidität 1000 Mark, bei vorübergehender Erwerbsunfähigkeit pro Woche 7 Mark.

### 2. Kostenlose Haftpflicht-Versicherung

bei Körperschäden bis zu 100 000 Mark, bei Sachschäden bis zu 50 000 Mark.

### 3. Billigste Lebens-Versicherung.

Mitglieder, die sich zur freiwilligen Zahlung einer Zusatzprämie von 1 oder 2 Mark entschließen, sind mit dem Doppelten oder Dreifachen der vorstehenden Beträge gegen Unfall versichert.

Auskunft erteilt und Anmeldungen nimmt entgegen die Geschäftsstelle **Robert Weniger, Leipzig, Hohestraße 48.**

### Kassenverwaltung.

Da sich der bisherige Erneuerungs-Modus als praktisch erwiesen hat, werden die geehrten Mitglieder ersucht, ihren nunmehr fälligen Jahresbeitrag auf das Geschäftsjahr 1905/06 wiederum an den Bundeskassierer direkt abzuführen. Zur Ersparung von Porto dürfte es zu empfehlen sein, wenn sich die Herren Bundeskameraden, soweit es möglich ist, zusammen tun und ihre Beiträge in einem Posten einsenden.

### Eintrittsgeld und Bundesbeitrag:

Das Eintrittsgeld beträgt für jedes neueintretende Mitglied Mk. 3.—; der jährliche Bundesbeitrag dagegen Mk. 6.— für Herren und Mk. 3.— für Damen.

Von ehemaligen Bundesmitgliedern wird bei Wiederaufnahme in den Bund außer dem jährlichen Bundesbeitrag von Mk. 6.— ein Eintrittsgeld von Mk. 1.50 erhoben.

Eine Ermäßigung des Eintrittsgeldes kann bei Annahme von neuen Mitgliedern, ganz gleich, ob dieselben Einzelfahrer oder Mitglieder eines Klubs, nicht stattfinden.

**Neuaufnahmen zu halben Preisen finden nicht mehr statt.**

### Wohnungsveränderungen.

Im Interesse einer geregelten Listenführung und der ordnungsmäßigen Lieferung der Bundes-Zeitung sind Wohnungsveränderungen etc. sofort unter Angabe der Mitgliedsnummer dem Zahlmeister Herrn **W. Vogt, Leipzig, Kurprinzstraße 3**, und der betr. Postanstalt zu melden.

### Lebensversicherung.

Laut Vertrag mit der Deutschen Lebens-Versicherungsgesellschaft in Lübeck (errichtet im Jahre 1828) werden den Mitgliedern des S.-R.-B., beim Abschluß einer Versicherung, sowie bei der späteren Prämienzahlung seitens vorgenannter Gesellschaft ganz besondere Vorteile gewährt und ist Herr Generalagent G. Grobe in Leipzig, Elsterstr. 20, zur Erteilung näherer Auskunft, sowie Entgegennahme von Aufträgen jederzeit gern bereit.

### Unfall- und Haftpflichtversicherung.

Infolge eines mit der Kölnischen Unfall-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Köln a/Rh. geschlossenen Vertrages werden unseren Mitgliedern in Einzelversicherungen ganz bedeutende Vorteile geboten.

Die Kassenstelle ist geöffnet Wochentags von 8—12 und 2—7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr, Sonntags geschlossen.

**W. Vogt, Bundeszahlmeister,  
Leipzig, Kurprinzstr. 3.**

### Neu gemeldete Mitglieder für 1906.

29 Neuaufnahmen 11612—11639. (1 unter alter Nr.)

#### Bezirk Bautzen:

11612. Karl Aug. Mietsch, Bauführer, Kirschau, Nr. 394.  
11616. Gust. Arno Stötzel, Reisender, Bautzen, Ziegelstr. 6.  
11617. Emilie Stötzel, Bautzen, Ziegelstr. 6.

#### Bezirk Borna-Lausigk:

11618. F. Paul Hönig, Bergarbeiter, Hohendorf.  
11620. Alfred Petzold, Dienstknecht, Thräna.  
11621. Rich. Zschille, Fabrikarbeiter, Thräna.  
11637. Fr. Wilh. Franke, Gutsverwalter, Schleenhain.

#### Bezirk Döbeln-Leisnig:

11625. Rich. Emil Keil, Maler, Brösen, Nr. 32.  
11626. Ernst Paul Lange, Bäckereibesitzer, Brösen, Nr. 29.  
11627. Arno Max Otto, Zimmerer, Brösen, Nr. 19.  
11628. Arno Richard Waldapfel, Zimmerer, Brösen, Nr. 25.  
11629. Friedr. Max Zimmermann, Fabrikarbeiter, Brösen, Nr. 336.

#### Bezirk Dresden:

11635. Emil Voigt, Oberschweizer, Leubnitz-Neuostra, Ostraerstr. 16.  
11636. Bruno Zieger, Bäckermeister, Dresden, Großenhainerstr. 143.

#### Bezirk Eppendorf:

11613. Arno Göhlert, Zimmermann, Brand, Wettinstr. 197 g.  
11614. Clara Göhlert, Brand, Wettinstr. 197 g.  
11634. Johannes Friedrich, Pfarrer, Großwaltersdorf, Nr. 81.

#### Bezirk Glauchau:

11633. Carl Meier, Restaurateur, Glauchau, Auenstr., Rest. Saxonia.

#### Bezirk Kamenz:

11619. Arthur Günther, Tapeziermeister, Kamenz, Kurzestr. 5.

#### Bezirk Leipzig:

11615. R. Emil Heil, Tischler, Oetzsch, Gantzschstr. 15.  
11623. Hugo Friedrich, Zeichenlehrer, Leipzig, Rosentalgasse 2 I.  
11624. Karl Baumgartner, Fahrradhandlg., Leipzig, Burgstr. 20.  
11631. Arthur Büttner, Glaserstr., L.-Connwitz, Zwenkauerstr. 10.  
5750. (alte Nr.) Oskar Wolf, Architekt, Leipzig, Arndtstr. 25 b.

#### Bezirk Pleißenfeld:

11632. Arthur Schumann, Werdau, Neugasse 15.

#### Bezirk Zittau:

11632. O. Heinrich Hundt, Schmiedegeselle, Schlegel, Nr. 126.  
11630. Emil Seyfert, Hausmstr. der Königl. Tiefbau-Schule, Zittau, Schulstraße 3.

#### Bezirk Zwickau:

11638. Wilhelm Heidel, Fleischer, Zwickau, Lessingstraße.  
11639. Albin Prüstel, Fabrikarbeiter, Mosel.

# Umsonst

erhalten die Mitglieder des Sächsischen Radfahrer-Bundes für erfolgreiche Werbetätigkeit im Jahre 1906 (vom 1. Oktober 1905 an bis 30. September 1906) folgende Stiftungen:

**Für mindestens 60 Aufnahmen:**

1. einen erstklassigen Halbbrenner, neuestes Modell,

**für mindestens 55 Aufnahmen:**

2. eine hochfeine Familien-Nähmaschine, bestes deutsches Fabrikat, komplett mit Verschlußkasten,

**für mindestens 50 Aufnahmen:**

3. eine Dampfwaschmaschine (System Krauß) mit Ofen zum Waschen, Kochen und Dämpfen,

**für mindestens 45 Aufnahmen:**

4. ein großes Grammophon, bestes Fabrikat,

**für mindestens 40 Aufnahmen:**

5. einen prachtvollen großen silbernen Ehrenbecher,

**für mindestens 35 Aufnahmen:**

6. einen extrafeinen wasserdichten Lodenregenkragen mit Kapuze,

**für mindestens 30 Aufnahmen:**

7. einen silbernen Ehrenbecher,

**für mindestens 25 Aufnahmen:**

8. einen Rucksack, extra prima Qualität, mit 2 Taschen,

**für mindestens 20 Aufnahmen:**

9. einen silbernen Ehrenbecher,
10. " " "
11. " " "

**für mindestens 15 Aufnahmen:**

12. 6 Stück verschiedene Mittelbachsche Profilkarten (aufgezogen) nach Wahl,

**für mindestens 10 Aufnahmen:**

13. Ehrendiplome, je 3 für jeden Bezirk,

**für mindestens 5 Aufnahmen:**

14. Ehrennadeln.

Die Preise 1—12 fallen auf die erfolgreichsten Mitglieder, bei Gleichheit der Anmeldungen entscheidet das Los.

Auf Wunsch der Stifter können an vorstehendem Wettbewerb alle Bundesmitglieder teilnehmen.

Bundeskameraden!

Auf zur Werbung! Zahlreich und wertvoll sind die Preise, die den erfolgreichsten Agitatoren winken. Bei den so überaus wertvollen Darbietungen unseres Bundes kann die Werbung nicht schwer sein; es muß möglich sein, dieses Jahr die Mitgliederzahl über 4000 zu bringen. Habt Ihr auch einmal keinen Erfolg, laßt Euch nicht entmutigen. Auf einen Hieb fällt kein Baum. Frisch auf zur Werbung!



## Bekanntmachungen des Sportausschusses.

Geschäftsstelle und Briefadresse: Robert Weniger, Leipzig, Hohestraße 48.

Geschäftsstunden: 9—12 Uhr vormittags, 2—6 Uhr nachmittags.

**Achtung, Bundeskameraden!** Die neue Routenkarte zu unserem Tourenbuche, die eine wesentliche Erleichterung beim Gebrauche desselben bedeutet, hat der Sport-Ausschuß von der bewährten graphischen Anstalt „Globus“ in Kötzschenbroda herstellen lassen. Dieselbe ist zu beziehen gegen Einsendung von 25 Pfg. (Zusendungsporto inbegriffen) in Marken vom Vorsitzenden des Sport-Ausschusses Bezirke und Vereine, welche diese Karte im Ganzen beziehen, zahlen pro Stück nur 20 Pfg. Robert Weniger, Leipzig, Hohestraße 48.

### Vergünstigungen.

Wir erhalten die nachstehenden Literalien und Utensilien zu Vorzugspreisen zur Verfügung und bitten die Bundesmitglieder, ihren evtl. Bedarf durch die **Geschäftsstelle, Leipzig, Hohestraße 48** zu decken. (Siehe auch Handbuch 1905/6, Seite 62.) Ganz besonders machen wir darauf aufmerksam, daß die gewährten Vergünstigungen zum Teil ganz außerordentliche sind und nur Mitgliedern unseres Bundes zu gute kommen können.

1. **Tourenbuch von Sachsen** Mk. 1.25.
  2. **Deutsche Straßenprofilkarte für Radfahrer** in 82 Sektionen, aufgezo-gen die Sektion zu Mk. 0.60, Doppelblätter Schweiz, Tirol Steiermark à Mk. 1.—.
  3. **Spezielle Radfahrer-Karte vom Königreich Sachsen** und angrenzenden Ländern Mk. 1.20.
  4. **Diplome für Korsio- Kunst- und Reigenfahren**, sowie für Wander- und Bahnfahren à Stück Mk. 1.50.
  5. **Geschmackvolle Rahmen** zu Diplomen in Eiche, Erle oder Salonrahmen können inkl. Glas zum Preise von Mk. 5.—, ohne Glas Mk. 4.— exkl. Portospesen bezogen werden.
  6. Es sind ferner zu beziehen die **Grenzkarten** für den zollfreien Grenzverkehr nach Österreich, Italien, Schweiz, Rußland, Frankreich, Norwegen und Belgien. Zur Ausstellung derselben sind Photographie sowie ein ausgefülltes und unterschriebenes Formular, welches durch die Geschäftsstelle des Sportausschusses zu beziehen ist, nebst 50 Pfg. Portospesen einzusenden.
  7. Ferner liefern wir Schilder für **Reparaturwerkstätten, Hotels, Gasthöfe und Gastwirtschaften** à Mk. 2.—. **Ortsvertreter- und Auskunftstellenschilder** werden unentgeltlich abgegeben.
  8. **Warnungstafeln** für gefährliche Straßenstellen geben wir unentgeltlich ab, wenn Bezeichnung des Ortes angegeben wird.
  9. **Tourenbestätigungs Bücher** sind gleichfalls durch die Geschäftsstelle des Sportausschusses zu beziehen.
  10. **Noten zu unserm Bundesliede** (Original Melodie) für **Pianoforte** 50 Pfg. per Stück franko. Für **Orchester** mit 18 Stimmen früher Mk. 3.—, jetzt Mk. 1.50.
- Wir bitten genau die Vorschriften über angeführte Punkte im Handbuch zu beachten, sowie die Formulare zu beziehen und Portospesen beizufügen. **Grenzkarten** haben nur für das laufende Jahr Giltigkeit. Der Bestellung wolle man den Betrag in Briefmarken beilegen, andernfalls wir die Sendung unter Nachnahme abgehen lassen.

## Bekanntmachungen der Bezirke.

Alle Einsendungen richte man nur an die Schriftleitung Leipzig-Lindenau, Elisabethallee 5, alle Beschwerden nur an den Vorsitzenden d. Zeitungsausschusses Herrn Max Bergmann, Leipzig-Neudnitz, Reitzenhainer Straße 9.

DER VERLAG

### Bezirk Bautzen.

Die nächste Bezirksversammlung findet Mittwoch, den 14. Februar cr., abends  $\frac{1}{2}$  9 Uhr im Restaurant „Zum deutschen Krug“ Bautzen, Theatergasse Nr. 4, statt. Um recht zahlreiches Erscheinen aller Bundesmitglieder wird dringend gebeten. Es liegt wichtige Tagesordnung vor!! Mit treudeutschem „All Heil“  
Paul Koppatsch, 1. Bezirksschriftführer.

### Bezirk Borna.

Bezirksversammlung im Restaurant Meinel, Borna, am 21. Januar 1906. Die zu heute nachm. 3 Uhr einberufene Bezirksversammlung wurde seitens des I. Bezirksvertreters, Herrn Ritter, unter üblichem Willkommengruß eröffnet. Anwesend sind 26 Bundesmitglieder. 1. Der vorjährige Bezirkskassierer hatte wieder am 3. 1. 06 10 Mk. an den Bezirk eingeschickt, was bekannt gegeben wurde, so daß nunmehr noch ein Rest von 15 Mk. verbleibt, gesandte 10 Mk. sind heute unserem Herrn Bezirkskassierer Böhme in Besitz gekommen. 2. Haushaltplan des Bundes betreff. In der letzten Hauptversammlung wurde seitens des Herrn Augustin-Borna vorgebracht, daß die Besoldung des Herrn Bundeszahlmeister ihm zu hoch erscheine. Darauf sind heute Unterlagen seitens des Bezirksvertreters von Herrn Vogt vorgelegt, in welchen die Ausgaben einzeln aufgestellt waren, nach längeren Ausführungen seitens verschiedener Mitglieder, welche mit diesen nicht zufrieden gestellt sind, wurde beschlossen, in einer geeigneten Bezirksversammlung vor dem Bundestage diese Angelegenheit weiter zu beraten. 3. Bezirksfest betreff. Seitens des I. Bezirksvertreters wurde der Antrag gestellt, auch in diesem Jahre, da es die Kassenverhältnisse gestatten, ein Bezirksfest abzuhalten; es erfolgte nach längerer Debatte auf Antrag des Herrn Kersch Zettelwahl darüber und ergab mit großer Mehrheit, daß ein solches abgehalten werden soll. Die Bundes-, und Bundesangehörigen Vereine des Bezirks, welche ein solches abzuhalten gedenken, werden gebeten, ihre Anmeldung darüber bis 1. April 1906 beim Bezirksvorstand einzureichen. 4. Vom Sportausschuß sind die Bezirkspreise für Wanderfahrer eingegangen und sind unter üblicher Ansprache an die betreff. Mitglieder verteilt, jedoch Herr G. Kirsten-Frohburg nahm denselben nicht an, da die Kilometerzahl nicht in Ordnung sein soll und einen II. Preis verdient hat. Herr Ritter wird in dieser Angelegenheit an den Sportausschuß berichten, damit sich derselbe mit Herrn Kirsten persönlich auseinandersetzt. 5. Bezirksversammlung betreff. Die nächste Bezirksversammlung soll auf besonderen Wunsch in Frohburg stattfinden und zwar beim Kamerad Leuschel Schloßbrauerei. 6. Bezirksabzeichen betreff. Da verschiedene Vorstandsmitglieder noch keine Abzeichen haben, wird beschlossen, vom

S. R.-B. neue Abzeichen zu bestellen. 7. Die Bezirks-Ehrenurkunde für Herrn Augustin Borna soll durch eine Deputation überreicht werden und wurden hierzu die Herren vom Bezirksvorstand gewählt. Der betreffende Tag soll seitens des Herrn Bezirksvertreters festgesetzt werden. 8. Seitens des Herrn Metzsch wurde der Antrag gestellt, daß Bezirksbeisitzer gewählt werden sollen, wurde angenommen und 3 Beisitzer festgestellt. Die Wahl soll in der nächstfolgenden Bezirksversammlung vorgenommen werden. 9. Als Ortsvertreter für Greifenhain wurde Herr Hermann Flau gewählt zur weiteren Bestätigung an den Bundesvorstand. 10. Von verschiedenen Mitgliedern wurde gerügt, daß bei der letzten Bezirkshauptversammlung betont worden ist, daß der Bezirk Borna der Leitung des Bundes zuzuschreiben, denselben in die Höhe gebracht zu haben und wird hierzu berichtet, daß dies ebenfalls auch Bezirksmitgliedern zuzuschreiben ist. 11. Preise für Teilnehmer an den Bezirksausfahrten 1905 betreff., hierzu wird beschlossen, daß diese 3 Preise angeschafft werden sollen und wird der Bezirksvertreter damit beauftragt. 12. Vorlesen des Protokolls. Einsprüche wurden nicht erhoben. Vom 1. Bezirksvertreter wurde mit Dankesworten der Erschienenen und einem „All Heil“ die Versammlung geschlossen.  
W. Resch, 1. Bezirksschriftführer.

An die verehrlichen Vereinsvorstandschaften des Bezirks Borna die Mitteilung: Laut Beschluß des Bezirksfestes wollen sich Vereine, welche sich um dasselbe bewerben wollen, bis 1. April 1906 melden.  
R. Ritter, Bezirksvertreter.

### Bezirk Glauchau.

Bezirksversammlung Sonntag, 21. Januar cr. nachm. 5 Uhr im Bundesrestaurant Saxonia, Glauchau. In Anwesenheit von 19 Mitgliedern eröffnet der Bezirksvertreter Herr Kämer die Bezirksversammlung und begrüßt die erschienenen Bezirkskameraden und Gäste. Zur Tagesordnung übergehend verliest der Vorsitzende eine Karte vom seitherigen 2. Bezirks-Schriftführer H. Opitz, nach welcher letzterer sein Amt niederlegt. Die sich daher notwendig machende Wahl wird vorgenommen und wird Herr Gerth per Akklamation gewählt. Herr Gerth nimmt die Wahl an. Der bisherige Bezirks-Fahrgart Herr Paeßler ist leider gezwungen, aus Gesundheitsrücksichten sein Amt niederzulegen. Für seine treuen Dienste, die er dem Bezirk als Fahrgart geleistet hat, wird ihm der Dank durch Erheben von den Plätzen ausgesprochen. Die Neuwahl ergibt: 12 Stimmen für Herrn Bucher, vier Stimmen für Herrn Hertzsch. Herr Bucher nimmt die Wahl an mit dem Versprechen, seinen Pflichten jederzeit nachzukommen. Die nächste Bezirksversammlung findet lt. Beschluß Sonntag den 18. Fe-

bruar nachm. 5 Uhr im Restaurant Goldner Ring, Wernsdorf statt. Nach Verlesung des Protokolls wird die Versammlung um 6 Uhr geschlossen.

Alfred Gerth.  
Paul Müller.  
Max Walther, Bez.-Schriftführer.

### Bezirk Leipzig.

Alle Zuschriften sind an den ersten Schriftführer Curt Hönig, Thalstr. Nr. 1 I. L. zu richten. Die nächste Bezirksversammlung findet Freitag den 2. Februar cr. abends pünktlich 9 Uhr im Sieben Männerhaus Bayrischestraße Nr. 1 statt. Die Tagesordnung ist folgende: I. Protokoll und Eingänge. II. Wahl der Bannerdeputation. III. Anträge. IV. Preisverteilung für meistgefahrte Kilometer sowie für Reisetouren im S. R. B. V. Verschiedenes. Hierauf wird der Vorsitzende des Sportausschusses Herr Robert Weniger einiges über den Sport im S. R. B. zum Vortrag bringen. Wir bitten die verehrlichen Mitglieder recht zahlreich erscheinen zu wollen, sowie auch Gäste mitzubringen. Auf die Festlichkeiten nachstehender Vereine machen besonders aufmerksam und bitten um rege Beteiligung dieser Veranstaltungen. Radf.-Club „Neustadt“ 1887. 19. Stiftungsfest bestehend in Konzert, Gesangsvorträgen, Kunstfahren und großem Festball im Saale des Neustädter Gasthofes Sonnabend den 7. Februar. Anfang 8 Uhr abends. Radfahrer-Verein „Oetzsch“ Christbaumfeier mit Ball in der grünen Lände Sonnabend den 3. Februar. All Heil!

Dr. med. Schönherr, 1. Bezirksvertreter.  
Curt Hönig, 1. Bezirksamtschriftführer.

### Bezirk Oberes Vogtland.

1. Bezirksversammlung am 14. Januar cr. in Vogts Restaurant. Der Vorsitzende Herr Rudolf Jahn eröffnete Punkt 1/2 4 Uhr die Versammlung und heißt die Erschienenen herzlich willkommen. Die heutige Tagesordnung lautet: Punkt 1 Eingänge, Punkt 2 Anträge. Eingegangen waren zwei Schreiben vom Bundesvorstand über die letzte Sitzung des Bundesvorstandes. Unter Anträge wurde beschlossen, die nächste Versammlung im Monat März bei Bundesmitglied Ficker Erlbach abzuhalten und zwar verbunden mit Ziegenschmaus. Unter anderem wurde auch noch besprochen, ob sobald das Rad wieder geht, eine Ausfahrt zu veranstalten nach Brambach, um die dort wohnenden Sportskollegen aufzusuchen und die Wahl eines dort wohnenden Ortsvertreters vorzunehmen, da sich dort ein Radfahrerverein gegründet hat und die Werbung von Bundesmitgliedern nicht ausgeschlossen ist. Die Versammlung wurde gegen 5 Uhr geschlossen mit dem Wunsche, sich bei der nächsten Versammlung recht zahlreich einzufinden.

Rudolf Jahn, Bezirksvorsteher.  
Max Pretl, Schriftführer.

### Bezirk Pleißental.

Bezirksversammlung am 7. Januar cr. in Schönfels. Für den 1. Bez.-Vertr. eröffnet der 2. Bez.-Vertr. Herr Karl Schlegel die gut besuchte Versammlung. Für Übernahme des Bezirk-Stiftungsfestes hatten die Vereine „Wanderlust“ Reuth und „Wanderlust“ Rottmannsdorf genannt. Die Abstimmung ergab für Reuth 7 Stimmen und für Rottmannsdorf 10 Stimmen. Demzufolge findet das Bezirks-Fest in Rottmannsdorf statt. Weiter werden die Kameraden nochmals zu dem in Aubachthal stattfindenden Heringessen eingeladen. An Strafgeldern für nicht angelegte Bundeszeichen gingen 1,20 Mk. ein.

„Heil“ Hans Goldhardt, Bez.-Schriftf.

Hiermit werden die Herren Kameraden freundlichst zu der am Sonntag den 4. Februar cr. nachm. 4 Uhr im Rest. Brius Aubachthal stattfindenden Bezirksversammlung eingeladen.

„All Heil“

Ad. Schön.

### Bezirk Plauen.

Die Bezirksversammlung am Sonntag, den 28. Januar cr. findet im Cafe Moltke in Plauen, Forststraße 67, bei unserem Ortsvertreter Alexander Baasch statt und bitten wir die Herren Bezirksmitglieder mit Rücksicht auf vorliegende wichtige Tagesordnung um recht zahlreichen Besuch.

Der Vorstand.

Am Sonnabend, den 18. Januar cr., fand im Tunnel unser dies-jähriges Weihnachtsvergnügen statt und verlief in schönster Harmonie, so daß sämtliche Besucher auf ihre Kosten gekommen sein dürften. Die Geschenke waren reichlich eingegangen und in der Mehrzahl sehr wertvoll. Von einer Verlosung war abgesehen und alle Geschenke versteigert worden. Der Erlös betrug 58,23 Mark, was in Anbetracht der wenig erschienenen Kameraden als sehr hoch bezeichnet werden muß. In unserem Bezirk scheint manches nicht mehr richtig zu sein, die Versammlungen und Vergnügen werden trotz Zeitungs- und schriftlicher Einladungen von ganzen Vereinen geschwänzt. Ich erlaube mir, hierdurch sämtliche Vereine und Einzelfahrer aufzufordern, die Veranstaltungen des Bezirks, wenn auch nicht durch klingende Münze, so doch durch persönlichen Besuch zu unterstützen und verschönern zu helfen. Geht hin zur Versammlung, macht eurem Herzen

Luft und sprecht euren Unwillen dort aus, damit man wenigstens weiß, was euch das Herz bedrückt und euch veranlaßt fernzubleiben. Darum sei am 28. Januar die Losung allgemein: Auf zur Versammlung ins Cafe Moltke! All Heil

Der Schriftführer.

### Bezirk Rochlitz.

Die nächste Bezirksversammlung findet Sonntag den 4. Febr. cr. nachm. 3 Uhr in Werners Gasthof, Arnsdorf bei Penig statt. Lade hiermit die werten Bundeskameraden vom Bezirk freundlichst ein. Mit sportlichem All Heil

Arthur Thust, Bez.-Vertr.

### Bezirk Zittau.

Bezirksversammlung am 9. Januar cr. im Schützenhaus. Die Versammlung ist schwach besucht, was auf einen Druckfehler des Datums in der Bundeszeitung zurückzuführen ist. Der Vorsitzende verliest zwei Einladungen des R.-Kl. „Blitz“ Großschönau für den 21. Jan. cr., sowie des R.-V. „Adler“ Kleinschönau und fordert die Mitglieder zum Besuche betr. Veranstaltungen auf. Hierauf geht der Vorsitzende zur Besprechung des am 11. Februar 1906 im Lindenhof stattfindenden Konkurrenz-Reigenfahrens über und gibt die in der Dezembersitzung der Kommission für dieses Fahren ausgearbeitete und bereits versandte Ausschreibung bekannt. — Mehrere Vereine haben nach den Bedingungen bzw. Pflichtübungen für das Kunstreigenfahren, welche nicht in der Ausschreibung enthalten sind, angefragt und einigt man sich, daß diese Bedingungen raschest den betr. Vereinen unterbreitet werden. Zum Schluß gibt der Vorsitzende noch zwei Neuanmeldungen und zwar der Herren Rich. Bochmann und Herm. Göldner in Zittau bekannt und bringt die Versammlung diesen Herren ein All Heil

Paul Dehne Nr. 9436

2. Schriftführer.

Außerordentliche Versammlung am 20. Jan. 1906 im Schützenhaus. Am Eingang der Versammlung verließ der Vorsitzende eine Einladung des R.-V. in Oybin für den 21. Januar 1906 und erklären sich einige Mitglieder zur Befolgung derselben bereit. Hierauf geht der Vorsitzende zum Gegenstand der heutigen Versammlung, Konkurrenzreigenfahren, über. Der Vorsitzende stellt die Verschiebung dieses Konkurrenzreigenfahrens, welche sich durch eine Veranstaltung des hiesigen R.-V. Sturmvogel am 4./3. 1906 im selben Lokale nötig macht, zur freien Aussprache. Die Anwesenden stimmen jedoch für Beibehaltung des angesetzten Tages den 11. Februar 1906. Die Ortsvertreter werden hiervon noch besonders unterrichtet. Der Vorsitzende schließt mit der Aufforderung, jedes einzelne Mitglied möchte für einen regen Besuch nach Kräften besorgt sein.

Mit sportlichem All Heil

Paul Dehne Nr. 9436

2. Schriftführer.

Nächste Versammlung findet am Dienstag, den 6. Februar 1906 abends 9 Uhr im Schützenhaus statt und bitten wir um recht zahlreiches Erscheinen.

### Bezirk Zwickau.

Protokoll der am 6. Jan. cr. im deutschen Hause stattgefundenen Bezirksversammlung. Anwesend 26 Mitglieder. Der Vorsitzende Herr Grundmann eröffnet 5 Uhr 10 Minuten die Versammlung und heißt die Anwesenden herzlich willkommen. Da außerhalb der Tagesordnung nichts vorlag, ging man sofort zur letzteren über und betrifft Punkt I das Bezirksstiftungsfest. Punkt I. Nach längerer Debatte wurde der Antrag Mitglied Zenners, ein Stiftungsfest am 28. Januar, resp. 4. Februar zu veranstalten und zwar im einzigen, bis Ostern Sonntags freien Saal Zwickaus Neue Welt zu veranstalten einstimmig angenommen. Ferner wurde, da die Herren Otto und Cramer auf die Wahl verzichteten, der Vergnügungsausschuß wie folgt gewählt: die Herren Grundmann, Schmidt, Bretschneider, (Vertretung Schlenker, Mothes, Crasser, Aschenborn und Schneider. Der von der Ausschußsitzung in Vorschlag gebrachte Betrag in Höhe von 150—200 Mk. wurde ebenfalls bewilligt. Punkt II betrifft das Radballspiel. Es war in letzter Ausschußsitzung von Herrn Bundeskunstoffahrt Otto der Wunsch ausgesprochen worden, im hiesigen Bezirk oben genanntes Spiel zu betreiben. Um der Förderung des Spiels möglichst entgegenzukommen, wurde der Antrag Mitglied Schneiders, einen Satz derartiger Spielgeräte aus der Kasse des Bezirks zu kaufen, einstimmig angenommen. Punkt III. Verschiedenes. Herr Krauß hat sich durch den 2. Vorsitzenden, Herrn Schmidt, da er nach Hohndorf, Bezirk Chemnitz, verzogen, abgemeldet. Es macht sich sonach eine Neuwahl, da Herr Crasser einstimmig an Stelle Kraußes zum 1. Bezirksfahrwart gewählt wurde, die Wahl eines 2. Fahrwartes notwendig. Die Wahl eines letzteren fiel einstimmig auf Herrn Ritter, welcher annahm. Sodann wurden vom Vorsitzenden noch eine Anzahl Mitglieder, welche an Wanderfahrten teilgenommen haben, durch Medaillen dekoriert. Nach einem kräftigen „All Heil“, welches hauptsächlich den Siegern galt, schloß Herr Vorsitzender unter Bekanntgabe der nächsten Bezirksversammlung, welche am 11. Februar in der Centralhalle stattfindet, Punkt 8 Uhr die Versammlung. Vorgelesen, genehmigt, unterschrieben.

E. Grundmann, Vorsitzender.

W. Schlenker, 1. Schriftführer.

## Bekanntmachungen der Vereine.

Alle Einsendungen richte man nur an die Schriftleitung Leipzig-Lindenau, Elisabethallee 5, alle Beschwerden nur an den Vorsitzenden des Zeitungsausschusses Herrn Max Bergmann, Leipzig-Reudnitz, Reitzenhainer Straße 9.

DER VERLAG

### Bezirk Chemnitz.

Ortsverein Chemnitz vom S. R.-B. Hauptversammlung 17. Jan. 1906. Bundeslokal Richter, Wilhelmsplatz. Die Neuwahlen hatten folgendes Ergebnis: Vorsitzender Herr Hans Damm, Schriftführer Paul Böhme, Fahrwart Walther Borrmann und Kassierer Emil Türk. Man beschloß

für das Jahr 1906 außer verschiedenen Ausfahrten und sportlichen Veranstaltungen noch ein in sehr großem Stil auszuführendes Saal- und Sportfest und wurde als Tag der Veranstaltung der 24. Juni festgesetzt. Mit sportlichem All Heil

Hans Damm, Vorsitzender.

Paul Böhme, Schriftführer.

## Bezirk Dresden.

**R.-Kl. Albatros Dresden 1899.** Unser neues Klubheim ist beim Bundeswirt Herrn Heinrich Nowack, Restaurant Dürerstr. 97. Versammlungen werden jeden Dienstag nach dem 1. und 15. jeden Monats abends 9 Uhr stattfinden. Gäste stets herzlich willkommen. Jahreshauptversammlung den 13. Jan. 1906. Die Neuwahl der Vorstandschaft ergab: 1. Vorsitzender Herr Ernst Döbick, Kassierer Herr Theodor Enters, Schriftführer Herr Alexander Fritzsche, 1. Fahrwart Herr August Nieke, 2. Fahrwart Herr Curt Schuhmann. — Nächste Versammlung Donnerstag, den 1. Februar. Das Erscheinen aller Mitglieder dringend erwünscht. Mit sportlichem Gruß All Heil  
Ernst Döbick, Vors.  
Alexander Fritzsche, Schriftf.

**R.-V. Meteor Dresden-A.,** Kaulbachhof, 16. Januar 1906 Jahreshauptversammlung. Die Neuwahl ergab: Herr Max Schultze 1. Vors., Herr Arndt 2. Vors., Herr Lehmann 1. Schriftf., Herr Biallas 2. Schriftf., Herr Br. Weigelt Kassierer einstimmig wiedergewählt. Als Fahrwart wurden die Herren Osw. Löffler als 1. und Herr Helas als 2. gewählt. Paul Biallas, 2. Schriftf.

**R.-V. „Panther“ Dresden-N.** Vereinslokal: Friedensstraße 23. Gesellige Zusammenkünfte jeden Sonnabend und jeden letzten Sonntag im Monat Versammlung, wozu Freunde des Sports stets herzlich willkommen sind. Das Ergebnis der Neuwahl des Gesamtvorstandes in der Jahreshauptversammlung war folgendes: Vorstand Herr Emil Zobel, Friedensstr. 23, Schriftführer Herr Max Schieritz, Marienhofstraße 18 I, Kassierer Herr Hans Forker, Königsbrückerstr. 97 II, Fahrwart Herr Gustav Damm, Leisnigerplatz 4 II. Alle schriftlichen Angelegenheiten sind an den Vorsitzenden zu richten.  
Mit sportlichem All Heil

R.-V. Panther  
Emil Zobel, Vorstand.  
Max Schieritz, Schriftf.  
Hans Forker, Kassierer.  
Gustav Damm, Fahrwart.

**R.-V. „Habicht“ Dresden-A.,** Ostbahnstr. 8, Ecke Uhlandstraße. Damen- und Herren-Abteilung. Jeden Dienstag gesellige Zusammenkunft. Jeden 1. Dienstag im Monat Monatssitzung. Gäste, Damen wie Herren jederzeit herzlich willkommen. — Sonntag, den 4. Februar nachm. 4 Uhr Jahreshauptversammlung.  
Mit sportlichem „All Heil“

R.-Kl. „Habicht“, Bundesverein  
Oskar Wendrich, Vors.

## Bezirk Leipzig.

**R.-Cl. „Neustadt-Leipzig“ 1887.** Klubsitzung jeden Dienstag Abend 9 Uhr im Gasthof Neustadt. Hiermit machen wir die werten Sport- und Bundeskameraden auf unser am 7. Februar 1906 im Gasthof Neustadt stattfindendes 19. Stiftungsfest, bestehend in Konzert, Gesang, sowie Kunstfahrten nochmals besonders darauf aufmerksam. Das Programm bietet eine Fülle interessanter Nummern und können wir heute schon einem jeden einige recht genüßreiche Stunden zusichern. Einladungen hierzu können beim Vorsitzenden Herrn Max Schneider, Leipzig-Neustadt, Eisenbahnstr. 23, sowie im Klublokal entnommen

werden. Wir bitten die Kameraden, sich rechtzeitig mit Programms zu decken, da bereits eine sehr starke Nachfrage vorhanden ist. Es versäume daher niemand, sich an unserm Ehrentage zu beteiligen und lassen Sie bitte werte Kameraden für den 7. Februar die Parole gelten „Auf zum 19. Stiftungsfest nach Gasthof Neustadt“.

Es grüßt mit sportlichem All Heil  
Max Schneider, Vorsitzender.  
Carl Dilp, Schriftführer.

**Einzelfahrer-Vereinigung Bezirk Leipzig des Sächs. Radf.-Bundes.** Montag, den 15. d. Mts. Hauptversammlung. Bei der Neuwahl des Vorstandes, welche der Bundespräsident Herr Bauermann leitete, wurden wiedergewählt der erste Vorsitzende Herr Dr. med. Schönherr, der Schriftführer Herr H. Stopje und der Kassierer Herr Paul Keßler, die Wahl des Fahrwarts fiel auf Herrn Henry Reichel.

Der Vorstand.  
i. A. H. Stopje, Schriftführer.

## Bezirk Leisnig-Döbeln.

**R.-V. „All Heil“ Zschaitz u. Umg.** (Bundesverein) erlaubt sich die geehrten Bundeskameraden zu seinem am 18. Februar abends 7 Uhr stattfindenden 1. Stiftungsfest im Bundesgasthof Zschaitz, bestehend in Konzert, Saalfahren und Ball ganz ergebenst einzuladen und hoffen, den Bezirk Leisnig-Döbeln recht zahlreich begrüßen zu können.

Mit sportlichem Gruß All Heil  
H. Liebing, Vorsitzender.

## Bezirk Zwickau.

Die „Damen-Abteilung Zwickau“ des Sächs. Radfahrer-Bundes feiert Mittwoch den 7. Februar cr. in den Sälen der „Neuen Welt“ ihr 4. Stiftungsfest, verbunden mit einem Radfahrer-Sports-Masken-Fest. Eintrittskarten (ohne welche kein Zutritt) sind zu haben bei Herrn Arthur Kramer, Moritzgrabenweg 4, und bei Frau E. Schmidt, Marienstraße 11. Früher geladene Gäste, auch Nichtradfahrer, sind herzlich willkommen, ebenso deren Freunde und Bekannte. Der Idee angepaßte Kostüme sind sehr erwünscht und willkommen, z. B.: Gruppen von Radfahrern, Radfahrerinnen, Stadtleute, Touristen, Soldaten, Handwerksburschen, Köchinnen, Gigerln, Tiroler, Nationaltrachten, Lumpen, Jäger, Jägerinnen, Offiziere, Fantasiekostüme usw. Ohne Gesichtsmasken kein Zutritt. Für einen fidelen, vergnügten und überraschungsreichen Abend wird garantiert.

Frau E. Schmidt,  
Vorsteherin der Damen-Abteilung Zwickau  
des Sächs. Radf.-Bundes.

**R.-V. Adler Planitz.** Klublokal Schützenhaus Planitz. Generalversammlung am 14. Jan. 1906. Die Neuwahl ergab folgendes Resultat: 1. Vorstand Eduard Müller, 2. Max Akermann, 1. Kassierer Max Döhler, 2. Bruno Zenner, 1. Schriftführer Louis Schwinger, 2. Theodor Franke, 1. Fahrwart Otto Zenner, 2. Guido Riedel, 2. Zeugwart H. Baumann und E. Schubert, Vereinsbote E. Päßler, Sanitärer Ernst Schubert, 3. Beisitzer Bruno Bitterlich, Kurt Kändler und Paul Schenk.  
All Heil!  
Louis Schwinger, Schriftführer.

# Rundschau.

## Industrie.

**Herkules-Werke, A.-G., Nürnberg, Katalog 1906.** Der Katalog enthält Räder für Herren und Damen, Transport-, Zweiräder und Dreiräder, ein Droschken-Fahrrad, einen Ambulanzwagen und das Herkules-Motor-Zweirad. Das System des Ambulanzwagens ist gesetzlich geschützt. Die bisherigen Ambulanzwagen bedürfen außer zwei Pferden und einem Kutscher einer Begleitung von zwei Personen. — Die letztere Mannschaft von zwei Personen genügt nunmehr, um schnell an Ort und Stelle zu gelangen, wodurch eine viel raschere Hilfeleistung erreicht wird. Die Bahre ist leicht abnehmbar und zum Zurückklappen eingerichtet. Ebenso wird das Hinauflegen des Kranken äußerst schnell bewerkstelligt und die Bahre ruht alsdann sicher befestigt auf dem Tragrahmen. — Die Steuerung kann sowohl von beiden Fahrern zugleich, als auch von einem einzelnen übernommen werden, und jeder Laie kann in Kürze damit umgehen. Die Konstruktion läßt es zu, daß der leere Wagen von einer Person ebenso sicher und rasch gefahren werden kann, wie von zwei Fahrern. Das ganze Fahrzeug ist aus Stahlröhren gebaut, alle reibenden Teile bewegen sich in Kugellagern, und die Räder sind mit extra starken Pneumatiks versehen, so daß eine vorzügliche Federung vorliegt; zwei kräftige Bremsen bieten bergab Sicherheit! Der Wagen wiegt komplett ca. 85—90 Kilo und ist stark genug, um außer den zwei Fahrern noch Lasten von ca. 200 Kilo zu befördern. — Die Ausstattung ist hochfein, die Lackierung beliebig. Zahl-

reiche Gutachten und Referenzen über die seit mehreren Jahren gelieferten Wagen stehen zu Diensten. So haben diese Ambulanzwagen u. a. im Gebrauch: Freiwillige Sanitäts-Hauptkolonne in Nürnberg, Augsburg (bereits nachbestellt), Karlsruhe, Kolonne in Bad Reichenhall, Fürth, Bamberg, Schwabach, Frankfurter Samariter-Verein in Frankfurt a. M., Freiwillige Rettungsgesellschaft in München und Dresden, Freiwillige Feuerwehr in Erlangen, Freiwillige Sanitätskolonne in Dessau (wiederholt nachbestellt) u. a. mehr. Das Herkules-Motor-Zweirad für die Saison 1906 stellt den Typus des modernsten Motor-Zweirades dar. Da an eine solche Maschine die denkbar größten Anforderungen gestellt werden, so wird für dieselben nur erstklassiges, ausgesuchtes Material und die größte Sorgfalt in Herstellung verwendet. Die Maschine hat einen niedrigen, langgestreckten Rahmenbau, die Vorderradgabel hat zwei ovale Verlängerungsscheiden, praktisch angeordnete Regulierhebel und eine vorzüglich wirkende Hinterrad-Bandbremse, bei deren Benützung gleichzeitig der Motor ausgeschaltet und das Rad unter allen Umständen gebremst wird. Das Vorderrad hat außerdem noch eine direkte, kräftig wirkende Gummibremse. Die Motorräder werden sowohl mit  $2\frac{1}{2}$  als auch mit 3 HP Fafnir-Motor ausgerüstet, unter Verwendung von  $2\frac{1}{4}$ “ starken besten Pneumatik. Das Herkules-Motor-Zweirad kann sowohl mit Batterie als auch mit elektromagnetischer Zündung geliefert werden; als letztere wird die vorzüglich bewährte Lichtbogenzündung System Bosch verwendet. Benzin und Öl sind getrennt in einem starken Messingkasten am Rahmen untergebracht. Zur Über-

tragung der motorischen Kraft auf das Hinterrad dienen Gummi-Keilriemen Ia Qualität.

**Seidel und Naumann, Germania-Fahrräder, Katalog 1906.** Billige Gebrauchsräder ist seit einigen Jahren der Wahlspruch des Fahrradhandels! In Massen sind sie auf den Markt geworfen worden, die „billigen“ Räder, die im Gebrauch meist recht teuer werden, weil sie nach kurzer Benutzung nichts weiter als altes Eisen sind! — Minderwertige Arbeit und schlechtes Material werden durch äußeren Anputz, der das Auge blendet und die Sinne täuscht, verdeckt. Nur zu spät merkt dann der Käufer, daß er sich selbst betrogen; denn was nützt ihm die auf dem Papiere gegebene Garantie, wenn der Verkäufer verschwunden, der „Fabrikant“ unbekannt ist. Um dem zweifellos vorhandenen Bedürfnis nachzukommen und dem kleinen Beamten, dem Handwerker, dem Arbeiter, ein billiges, aber doch gutes und zuverlässiges Rad zu schaffen, entschloß sich die Firma, angeregt von vielfach ausgesprochenen Wünschen ihrer Kundschaft, zur Herstellung ihres Germania 20, Herrenrad, dem sie für die weiblichen Angehörigen der genannten und ähnlichen Erwerbsklassen ihr Germania 21, Damenrad, zur Seite stellte. Es ist mit diesen Rädern ein die kühnsten Erwartungen weit übersteigender Erfolg erzielt worden und es hat trotz des großen Umfangs des Betriebes, der sich fast jährlich vergrößert, und trotz seiner außerordentlichen Leistungsfähigkeit in der Hochsaison oft viel Mühe gekostet, die auf diese billigen Räder eingehenden Aufträge prompt zu erledigen. Die gute Qualität der genannten billigen Gebrauchsräder hat neben dem hervorragend niedrigen Preise die Konkurrenz, die nur durch Preise und schönes Äußere blendet, erfolgreich aus dem Felde geschlagen und in hohem Maße dazu geholfen, den Ruhm der Marke Germania in immer weitere Kreise, ja in alle Welt zu tragen! In besser gestellten Kreisen hat sich Germania 1, das vielfach von Behörden bevorzugt wird, als dauerhaftes und zuverlässiges Tourenrad eingebürgert und bestens bewährt, während Sportsfreunde und Liebhaber in Germania 22 dem in diesem Jahre als neues Modell Germania 23 in Liebhaberausstattung angereicht worden ist, elegante und zuverlässige Halbrennräder erhalten! Außergewöhnlichen Ansprüchen genügen als feinste Luxus- und schneidige Tourenräder das außerordentlich beliebte Germania 16, Herrenrad und Germania 17, Damenrad. Mit einem Worte: Die Germania-Fahrräder dienen dem Liebhaber wie dem Fachmann, dem Berufsfahrer, wie dem sein Rad als leistungsfähiges und billiges Beförderungsmittel benutzenden Geschäftsmann, Beamten, Handwerker und Arbeiter in gleicher, nutzbringender Weise. — Nach wie vor darf sich die Firma auch der besonderen Anerkennung erfreuen, die den Germania-Fahrrädern dadurch zuteil wird, daß sie seit einer Reihe von Jahren nicht nur in bevorzugter Weise im Heeresdienst, und zwar nicht allein in der deutschen, sondern auch in vielen ausländischen Armeen zur Verwendung gelangen, sondern daß besonders auch die Kaiserlich Deutsche Reichspost ihre volle Zufriedenheit mit den Germania-Fahrrädern dadurch in unzweideutiger Weise zu erkennen gibt, daß sie bis auf den heutigen Tag mit der ausschließlichen und alleinigen Lieferung des Bedarfs an Fahrrädern für die sämtlichen Reichs-Post- und Telegraphenämter die Firma Seidel und Naumann beauftragt. Wenn man sich vergegenwärtigt, welche ganz außerordentlichen Anforderungen an ein Postrad gestellt werden, das tagtäglich von früh bis abends und oft auch noch zur Nachtzeit bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit sich im Dienste befindet, und wenn man weiter sich vor Augen hält, wie rücksichtslos die Militärfahrer bei größeren Übungen und besonders zu Manöverzeiten die Fahrräder behandeln müssen, so wird man sich klar sein, daß nur die Verwendung des zuverlässigsten Materials und eine bis ins einzelne erprobte Stabilität die dauernde Haltbarkeit und Verwendung des Germania-Rades im Dienste von Post und Heer ermöglichen.

Die Firma **Roman Talbot, Berlin C**, Kaiser Wilhelmstraße 46, hat ihr Geschäft am 15. Januar nach Berlin S., Wassertorstr. 46 verlegt mit Fernsprechananschluß Amt IV 4998.

**Handelsgerichtlich eingetragen** wurde am 31./12. 1905 die Firma **Hüttis & Hardebeck, Aachen-Berlin**. Gesellschafter sind: Reg.-Bauführer a. D. Hermann Hüttis und Dipl.-Ing. Carl Hardebeck, beide in Aachen.

## Ausstellung.

Die Internationalen Motorfahrzeug-, Motoren-, Werkzeugmaschinen-, Fahrrad- etc. Ausstellungen im Krystall-Palast zu Leipzig, die lediglich dem Absatz dienen und sich infolgedessen in den Kreisen aller auf geschäftliche Ausdehnung bzw. günstigen Einkauf bedachten Industrie-, Handel- und Gewerbetreibenden großer Beliebtheit und Wertschätzung erfreuen, entwickeln sich in der Abteilung für Zubehör- und Einzelteile nach und nach zu Weltmärkten. Gegenwärtig schon hat eine stattliche Anzahl maßgebender Fabriken der Zubehörteil- etc. Branche für den diesjährigen Oktober-Markt alle größeren Plätze in den oberen Sälen und Hallen belegt, wodurch sich die Einbeziehung neuer oberer Räume des großzügig angelegten Etablissements notwendig macht. Ähnlich verhält es sich in den unteren Sälen und Wandelhallen, wo — zumeist im Betriebe — die fertigen Industrieprodukte, d. h. Motorwagen, Motoren, Werkzeugmaschinen, Fahrräder etc. zur Ausstellung gelangen. Auch hier werden, wenn allen Platzanforderungen entsprochen werden soll, die bisher als Unterstand dienenden Hallen zu Ausstellungszwecken mit hinzugenommen werden müssen. Für den geschäftlichen Verkehr zwischen in- und ausländischen Grossisten, Händlern, Einkäufern etc. und Fabrikanten ist Leipzig seit langer Zeit Zentralverkehrspunkt in Deutschland und wird es auch, was jedes Jahr bisher von neuem bestätigt hat, bleiben. Dem können sich selbst diejenigen Firmen nicht verschließen, die, ohne Aussteller zu sein, dennoch ihre Direktoren oder sonstigen Vertreter zur Wahrung ihrer Interessen stets noch jedes Jahr nach Leipzig entsandt haben.

## Vermischtes.

**Das Automobil in den Heeren Frankreichs, Deutschlands und Italiens.** Hierüber macht Herr Walther Oertel in der „Automobil-Welt“ auf Grund eines Artikels des „Auto“: „L'Automobile aux armées“ nachstehende interessante Angaben: Das Verdienst, das Automobil zuerst für den Dienst des Heeres herangezogen zu haben, gebührt dem General de Négrier, der sich bereits im Jahre 1894 mit dieser Frage beschäftigt und sie praktisch zur Lösung gebracht hat, zu einer Zeit, wo noch alles skeptisch und unentschlossen diesem neuen Beförderungsmittel gegenüberstand. Der „Auto“ berichtet hierüber folgendes: Im Jahre 1894 wurde durch das „Petit Journal“ die erste Wettbewerbfahrt für Automobile von Paris nach Rouen angeregt, und mit der bald darauf folgenden tatsächlichen Ausführung dieses Planes eine wichtige Errungenschaft auf dem Gebiete der französischen und internationalen Automobilistik gewonnen. Die Fahrt fand am 24. Juli 1894 statt. Bereits am nächsten Tage erschien ein Adjutant des damaligen Armeeeinspektors General de Négrier in dem Bureau Pierre Giffards, eines bekannten Automobilisten, Konstrukteurs und Verfassers des hier besprochenen Artikels des „Auto“, und bat ihn, ihm doch alles Material, das eine Klärung der Frage der Verwendung des Automobils im Felde und im Manöver herbeiführen könne, zur Verfügung stellen zu wollen. Er ersuchte ferner den bewährten Fachmann, ihm seine eigene Ansicht über diese Frage mitzuteilen und auch die Gutachten anderer bekannter Konstrukteure und Automobilisten über diesen Punkt einzuholen. Diesem Wunsche der Armeeeinspektion wurde selbstverständlich gern Folge gegeben. Bereits im nächsten Jahre setzte der Armeeeinspekteur seine theoretischen Erfahrungen in die Tat um und zog das Automobil zu den Manövern heran, bei denen es sich in kürzester Zeit als ein bei den heutigen Kampfverhältnissen geradezu unentbehrliches Kriegsmittel für Manöverleitung und Truppenführer erwies. „L'Auto“ bespricht dann die Art und Weise, wie Frankreich und Deutschland das Automobilwesen zu den Manövern herangezogen haben. Während in Deutschland der Automobildienst in den Manövern ein Ehrendienst ist, den das Freiwillige Automobilkorps leistet, werden in Frankreich die Automobilbesitzer mit ihren Fahrzeugen einfach zum Dienst im Manöver kommandiert. Sie haben eine dreiwöchentliche Übung zu leisten, während deren Dauer sie Soldat und der Militärgerichtsbarkeit unterstellt sind. In Deutschland aber haben wir, wie schon erwähnt, ein Freiwilliges Automobilkorps, das doch mit dem eigentlichen Kriegs- und Militärrecht, abgesehen von den Mitgliedern, die dem Heere im Reserve- oder Landwehrverhältnis angehören, nur in sehr losem Zu-

sammenhänge steht. In Italien, wo sich der Automobilismus erst seit kurzer Zeit entwickelt hat, steht man dieser Frage zurzeit noch unentschieden gegenüber. Man will dort erst abwarten, welche Erfahrungen Frankreich und Deutschland mit ihren Systemen, das Automobil zu dem Heerwesen heranzuziehen, machen, bevor man sich für die Annahme eines bestimmten Verfahrens entschließen will. In Frankreich beschäftigt sich man jetzt auch viel mit der Frage der Automobikanone, d. h. der Frage, ein schnellfeuerndes Geschütz oder Maschinengewehr in einem Automobil anzubringen, doch ist die Lösung dieser Frage noch nicht so bald zu erwarten, da ihr bedeutende technische Schwierigkeiten, die vor allem in der Konstruktion eines auf jedem Gelände verwendbaren Rades liegen, entgegenstehen.

**Die militärischen Radfahrer in Frankreich.** In der französischen Kammer gab der Berichterstatter über die Organisation der militärischen Radfahrer, Herr Klotz, folgende Auskünfte: Die militärischen Radfahrer bilden in Frankreich zwei Kategorien: a) Radfahrerordnonanzen; b) Radfahrereinheiten. Radfahrerordnonanzen gibt es bei jedem Infanterie-Regiment in Friedenszeiten zwei, in Kriegszeiten fünf; sie sollten sobald als möglich mit zusammenlegbaren Maschinen ausgestattet werden. Mit dem Radfahrereinheiten wurden die ersten Versuche 1896 unternommen. Seit diesem Jahre sind bis 1900 verschiedene Einheiten errichtet worden, um ihre Organisation, Uniform, Ausrüstung, Bewaffnung usw., sowie die für den Kriegsdienst geeigneten Maschinen und endlich die Verwendung von Radfahrereinheiten im Felde zu erproben. Aus diesen Versuchen stammt die gegenwärtige Organisation, nach welcher eine Radfahrerkompanie, die 6., bei folgenden Jäger-Bataillonen errichtet ist. 20. Armeekorps: 2. und 4. Jäger-Bataillon; 6. Armeekorps: 25., 18. und 9. Jäger-Bataillon. Jede Radfahrerkompanie besteht aus 4 Offizieren, 9 Unteroffizieren, 12 Korporalen, 4 Hornisten und 95 Mann (darunter vier Mechaniker); in Kriegszeiten beträgt die Zahl der Mannschaften 175. Die Kompanien unterstehen den Kommandeuren ihres Truppenteiles. Die Fahrräder sind die zusammenlegbaren der Société Nationale (verbessertes System Gérard). Die Radfahrereinheiten werden als Infanterie-Einheiten angesehen, die mit großer Schnelligkeit sich zu bewegen imstande sind, aber an die Straßennetze gebunden und hauptsächlich in Defensivkämpfen zum Festhalten von Stützpunkten oder wichtiger Orte bis die Unterstützung der Infanterie eintrifft, bestimmt sind. Sie können auch der Artillerie oder Kavallerie als Unterstützung zugeteilt werden, doch werden sie weniger als die Kavallerie für den Erkundigungsdienst für geeignet erachtet. Ihre Verwendung als isolierte Einheiten darf nur ausnahmsweise stattfinden, da sie auf dem Marsche nicht für den Schutz ihrer Flanken sorgen können; indessen können sie in Verbindung mit anderen Waffen sehr nützliche Dienste leisten. Jedenfalls wird, wenn es für angezeigt gehalten wird, weitere Radfahrerkompanien zu errichten, ihre Zusammenziehung zu Bataillonen wegen der Schwierigkeit des Kommandos, der Länge der Kolonnen usw. ausgeschlossen sein. Bei einer etwaigen Aufstellung neuer Radfahrerkompanien wird aber stets zu berücksichtigen sein, daß dadurch den Truppenteilen, aus denen sie gebildet werden, ein auserlesenes Menschenmaterial entzogen wird.

N. W. T.

**Das moderne Fahrrad** ist jetzt im Reichspostmuseum zu Berlin in Gestalt von zwei besonders anziehenden Modellen eingezogen. Das Urbild des Fahrrades des Freiherrn von Drais von 1817, die sogenannte Draisine, war dort schon ebenfalls durch zwei Modelle und einige Stiche vertreten. Von dieser befand sich schon seit längerer Zeit ein Modell in halber Größe und befindet sich neuerdings auch eine Darstellung in vollständiger Größe im Museum. Das moderne Rad war jedoch in der reichhaltigen Sammlung des Museums von allerlei Postfuhrwerk noch nicht vertreten, so groß auch die Verbreitung ist, die das Rad im heutigen Betriebe der Post im Verlaufe der letzten 10 Jahre erlangt hat. Modelle befinden sich jetzt dort von einem Zweirad, sowie von einem Dreirad mit Kasten zur Beförderung von Briefbeuteln, Eilpaketen usw. Beide Räder, in dem vorschriftsmäßigen Postgelb, sind besonders zierlich gearbeitet und bis in die kleinsten Einzelheiten trotz der Kleinheit der Modelle ausgeführt.

**Aufbewahrung des Fahrrades im Winter.** Der wirkliche Sportsmann wird auch im Winter sein Rad nicht in den Ruhestand versetzen, sondern jeden schönen Sonntag zu einer

kleinen Partie benutzen. Aber das Gros der Radfahrer beginnt doch die Fahrten einzustellen, und an sie tritt jetzt die Frage heran: Wie hebe ich mein Rad während des Winters auf? Man fette laut „N. W. T.“ vor allem Dingen die blanken Teile des Rades mit Vaseline ein, um sie auf diese Weise vor dem zersetzenden Einflusse des Rostes zu schützen. Die Lager füllt man womöglich mit Konsistenzfett, was sie ebenfalls vor eventuell eindringender Feuchtigkeit vollständig schützt. Irgend eine Demontage ist nicht notwendig. Mit den Pneumatiks nimmt man keine besondere Präparation vor. Man pumpe sie nur schwach mit Luft voll und hänge dann das Rad auf, damit die Pneumatiks entlastet sind. Würde man das Fahrrad auf den Pneumatiks stehen lassen, so könnte der Fall eintreten, daß die sich nach und nach entluftenden Pneumatiks an der Auflagestelle brüchig würden. Man vermeide es, das Fahrrad in einem sehr kalten Raume aufzubewahren, weil dies für den Gummi nachteilig ist. Viele Radfahrer ziehen es vor, die Aufbewahrung nicht selbst vorzunehmen, sondern das Rad während des Winters kundigen Geschäftsleuten zu überlassen.

**Die Nützlichkeit der Versicherung** der Radfahrer gegen Haftpflicht wird recht anschaulich durch eine Verhandlung illustriert, die kürzlich vor dem Schöffengericht in München stattfand. Am 5. September vorigen Jahres fuhr der Monteur Eduard Ross am Sendlingertorplatz eine Obsthändlerswitwe mit seinem Rade zu Boden, wodurch die Frau einen Bruch des rechten Unterarms erlitt. Sie wurde längere Zeit in der Klinik behandelt und ihre Erwerbsfähigkeit ist seitdem um 70 pCt. gemindert. Ross hatte sich wegen fahrlässiger Körperverletzung zu verantworten. Das Gericht erkannte auf 30 bzw. 10 M. Geldstrafe event. 10 Tage Haft bzw. 4 Tage Haft. Außerdem wurde der Verletzten ein Schmerzensgeld und Kurkostenersatz in der Höhe von 1500 M. zugesprochen.

## Briefkasten.

**Versammlungsprotokolle von Vereinen** aufzunehmen ist der Schriftleitung verboten.

**Herrn Wolfensteller, Steinpleis.** Sowohl für vorige als auch für diese Nummer kam in letzter Stunde noch ein bundesamtlicher Artikel, sodaß Ihr bereits für die Veröffentlichung bestimmter Schriftsätze zurückgezogen werden mußte. Hoffentlich in nächster Nummer.

## Rätsel-Ecke.

Für die richtige Lösung des nachstehenden Rätsels ist ein Preis zur Verfügung gestellt, welcher unter den einlaufenden Lösungen zur Verlosung gebracht wird.

## Skataufgabe:

Mittelhand erklärt Grand mit folgenden Karten: Grün-Wenzel, Eichel-König, Grün-Aß, Rot-Aß, -Zehn, -König, -Neun, Schellen-Aß, -Zehn und -König.

Wie müssen die übrigen Karten sitzen, wenn Spieler dieses zweifelhafte Spiel nicht nur verliert, sondern wenn er auch geschnitten wird, sobald er Wenzel zieht.

Die Lösung des Rätsels in voriger Nummer ist:

Kleid, Leid, Eid.

Es gingen 13 richtige Lösungen ein. Den Preis erhielt Herr Karl Lehmann, Schmiedeberg (Bezirk Dresden).

## Buch über die Ehe

von Dr. Retau

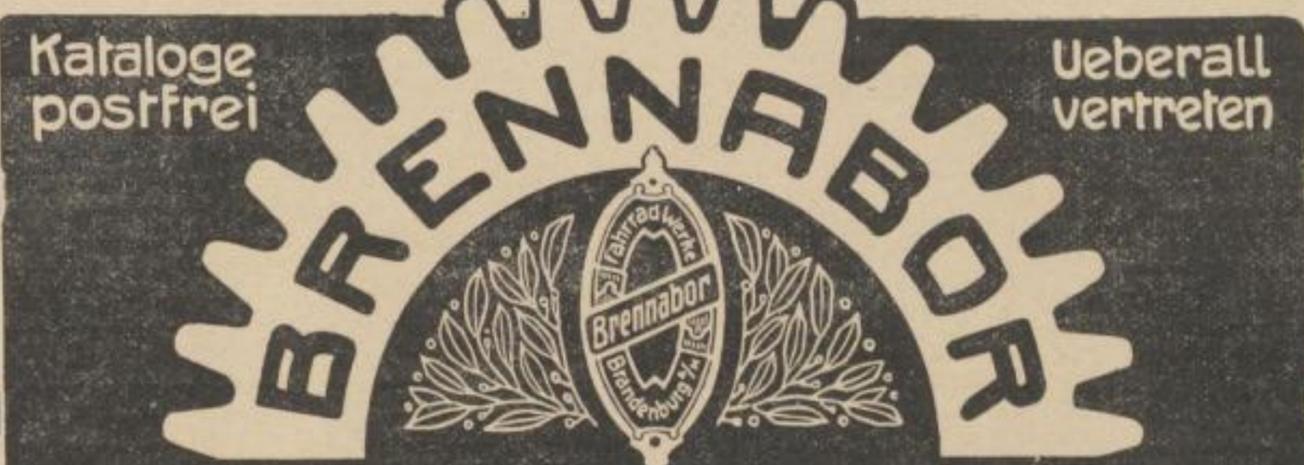
mit 39 Abbildungen, statt Mk. 2,50 nur Mk. 1,—.

**Liebe und Ehe ohne Kinder** von Dr. Ernst mit Abbildungen Mk. 1,50. Beide Werke zusammen Mk. 2,60 frei verschlossen, gegen vorherige Einsendung oder Nachnahme zu beziehen durch A. Günther, Versandthaus wissenschaftlicher Bücher, Kuriositäten, in Machtlos, Post Hönebach (Bezirk Cassel).

Der heutigen Nummer liegt ein Prospekt des Braunschweiger Prämien- und Serienlos-Vereins „Brunonia“ bei, auf welchen wir hiermit besonders hinweisen.

Kataloge postfrei Ueberall vertreten

# BRENNABOR



**das Ideal aller Radler.**

Ein tüchtiger Geschäftsmann (Kaufmann) sucht

## Platzvertretung für Dänemark

in billigen Rad und Motor-Rädern und Zubehö-  
teilen direkt aus Fabrik. Großer Lagerplatz. —  
Guter Reklameplatz. — Gute Referenzen. Offert.  
sub H. L. 3678 befördert Rudolf Mosse, Hamburg.

**J. Müller, Lucka S.-A.**  
akrob. Kunstfahrer

**frei für Sportfeste.**

Besitzer der behördlichen Konzession für gymnast.  
Schaustellung.

Absolviere also Gastspiele auf eigene Rechnung  
bei den refl. Vereinen.

## Katalog 1906

über

# Wartburg-Räder

und

# Ajax-Motorzweiräder

ist erschienen

und wird an Interessenten  
gratis und franko versandt.

## Fahrzeugfabrik Eisenach

Niederlausitzer Fahrradwerke  
Prochnow & Bergemann  
Finsterwalde N.-L.

**Dauerhaft!**

**Billig!**

## Neueste Modelle in Fahrrädern

3 verschiedene Doppelglockenlager.  
Spezialmaschinen.

Preislisten und Abbildungen gratis und  
franko.



**Georg Speier, Berlin**  
Füretenwalderstraße Nr. 18 a

### Automobil-Material

Motorwagen und Motorräder. — Mitglieder erhalten Vorzugspreise.  
Händler u. Fabrikanten erhalten hohen Rabatt. III. Preisliste gratis.