

Sächsische Rad- und Motorfahrer-Zeitung

Organ für Rad- und Motorfahrer und Automobilisten.



Offizielle Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

und des

Kartelles deutscher und österreichischer Rad- und
Motorfahrer-Verbände im Königreich Sachsen.



Nr. 12.

Leipzig, den 26. März 1910.

XIX. Jahrgang.

Unsere Rennfahrer

fahren katalogmässige

Dürkopp-Räder.

Wünsche nach Extra-Konstruktionen
wurden nicht gestellt.

Dürkopp & Co., A.-G.,
Bielefeld.

Unsere neue Rennfahrerkartenserie
— 16 Karten — ist erschienen.
Jedermann erhält sie kostenlos.



Hervorragende

Siege

auf

Dürkopp

*Wer will
uns weis machen*

*dass ein anderes Rad so
stabil und leicht ist wie*

Dürkopp

Henri Mayer auf Dürkopp gewinnt das Hauptfahren in Paris

und schlägt Sekilling, Jacquelin, Bader, Didier.

Otto Meyer auf Dürkopp gewinnt das Hauptfahren in Berlin-Treptow

Fritz Hoffmann auf Dürkopp ^{belegt den} 2. Platz im Hauptfahren in Berlin-Treptow

Otto Meyer auf Dürkopp siegt am 20. 3. 10 abermals im Hauptfahren zu Berlin-Treptow

10 km Eröffnungsrennen, Dresden 1. Preis auf Dürkopp

10 km Eröffnungsrennen, Dresden 2. Preis auf Dürkopp

Mira Mar—Vergara-Cerro de la merced-Valparaiso—Mira Mar (Republ. Chile)

Strassenrennen 1. Preis auf Dürkopp

Küstrin—Frankfurt a. O.—Küstrin 1. Preis auf Dürkopp

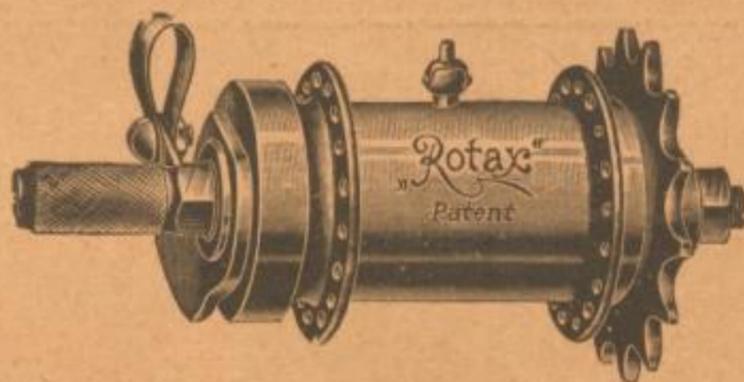
50 km-Eröffnungsrennen Altona 1. Preis auf Dürkopp

Strassenrennen

**: Mehr als 100 erste Preise, :
34 zweite und 35 dritte Preise**

sind in der letzten Saison ausschließlich bei größeren
Rennen auf

„ROTAX“



der unbesiegbaren gewonnen worden.

Viele Tausende von Kilometern wurden dabei ohne Defekte, ohne Störungen und ohne Versagen gefahren.

Ihre Vollkommenheit, ihre Unverwüstlichkeit
: haben sich wiederum glänzend bewährt. :

„ROTAX“ kann nicht überboten werden.

F. Gottschalk & Co., Dresden-
Neustadt.

Sächsische Rad- und Motorfahrer-Zeitung.

— Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes. —

Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

Alle redaktionellen Einsendungen sind an Herrn Wilh. Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21, zu richten.

Nachdruck von Original-Artikeln, soweit nicht ausdrücklich verboten, nur mit genauer Quellenangabe „Sächsische Rad- und Motorfahrer-Zeitung“ gestattet. — Für Rückgabe unverlangter Manuskripte keine Verbindlichkeit.

Schluss der Schriftleitung: Sonnabend vor d. Erscheinungstag.

Anzeigen-Bedingungen:

die viergespaltete Petitzelle 80 Pfg.
Bei Wiederholungen entsprechender Rabatt.

Alle die Inserate betreffenden Einsendungen sind nur nach Leipzig, Promenadenstr. 21, zu richten.

Schluss d. Anzeigen-Aufnahme: Dienstag vor d. Erscheinungstag.

XIX. Bundesfest des Sächs. Radfahrer-Bundes, Reichenbach i. V. vom 9.—12. Juli 1910.

Kameraden, auf zur Osterfahrt!

Die Macht des Winters ist gebrochen. Wenn er auch noch hin und wieder kalt über die Felder bliess und mit einem Schneegestöber wenigstens den Schein seiner Herrschaft zu wahren sucht — vergeblich! Es ist aus und vorbei mit ihm. Täglich steigt die Sonne höher am Horizonte empor, täglich strahlt sie länger auf die wärmebedürftige Erde hernieder. Schon sind die Wiesen grün angehaucht; die Knospen schwellen, das erste junge Grün schaut schüchtern hervor, und die erstengefederten Sänger künden uns ihre Rückkehr mit schmetterndem Schlag!

Ist's auch noch zeitig im Jahr, das Osterfest naht doch im Schmucke des jungen Frühlings. Da kann uns Radler nichts länger im dumpfen Zimmer halten. Aus Werkstatt und Schreibstube, aus den Mauern des Hauses und der Strassen Enge treibt es uns hinaus in die freie Gottesnatur. Und welch anderes Ziel könnte sich da ein treuer Sachsenbündler für die kommenden Ostertage erwählen als Oschatz, das Ziel der diesjährigen Bundes-Osterfahrt. Von allen Seiten, aus allen Gauen un-

seres lieben Vaterlandes werden sie herbeieilen, die wackeren Sachsenbündler, um inmitten des unter der tatkräftigen Leitung seines unermüdlichen Bezirksvertreters Oberlehrer Kötz in erfreulichstem Aufblühen begriffenen Bezirkes Mügeln-Oschatz, um im trauten Vereine alter Bundesfreunde wieder einmal einige frohe und fröhliche Stunden zu verleben.

Es werden Stunden der Erinnerung an das Einst, Stunden der Freude über das Heute unseres Bundes sein, der jetzt so hoch und herrlich steht. Mancher Handschlag wird unter alten Freunden getauscht werden. „Weisst Du noch?“ wird eine oft gehörte Frage sein. Die Becher werden klingen und die Lieder schallen, und wenn die Scheidestunde schlägt, dann wird die Radlerschar dem heimatlichen Heerd zustreben in dem stolzen Bewusstsein: „Schön ist's in unserm Sachsenbund, noch lebt die alte Treue.“ Darum, liebe Bundeskameraden, soll unser aller Losung zu Ostern sein:

Auf nach Oschatz!

B. B.

Fröhliche Ostern!

Wenn nach des rauhen Winters Scheiden
Die Frühlingssonne wieder glüht
Und in den duft'gen Blütenzweigen
Der Lenz durch alle Lande zieht. —

Wenn in dem jungen Fichtenstange
Die Drossel ihre Weisen singt
Und aus dem grünen Buchenhaine
Der Ruf des Kuckucks wieder klingt. —

Wenn in das blaue Meer der Lüfte
Sich jubelnd hoch die Lerche hebt
Und süßer Hauch der Blütendüfte
Leis über Berg' und Täler schwebt. —

Wenn von dem eisgekrönten Gipfel
Der Gletscher schäumend niederstürzt
Und harz'ger Duft der Tannenwipfel
Des Frühlings milde Lüfte wärzt. —

Dann zieht es auch die Radler wieder
Hin zu der göttlichen Natur,
Laut schallen helle frohe Lieder
Im grünen Wald, auf bunter Flur,

Und auf den Blüten, weissen, roten,
Erglänzt der Demant ungezählt,
Der Gottheit heiliger Lebensodem,
Er zieht beglückend durch die Welt!

Von der Wartburg bis zur Coburg.

Eine Probe aus dem neuen Bundeswanderbuche von Bernhard Böhm.

Als Manuskript gedruckt.

Der letzte Bezirksvertretertag hat die Beschaffung eines neuen, zeitgemässen Bundes-Wanderbuches beschlossen und die Begutachtung eines vorliegenden Manuskriptes, eines neuen Fahrwanderbuches von Sachsen, der Sportkommission übertragen. Nachdem diese sich ihrer Aufgabe erledigt, das Werk zur Erwerbung angelegentlichst empfohlen und den Bundesvorstand beauftragt hat, die Zustimmung der Mitglieder zur Herausgabe des Buches durch Rundfrage bei den Bezirken einzuholen, wird diesen demnächst ein entsprechendes Schreiben zugehen. Um nun den Mitgliedern für Abgabe ihrer Stimme eine Unterlage zu geben, veröffentlichen wir nachstehend den Anfang der Tour

31. Eisenach—Bayreuth über

Salzungen—Wasungen—Meiningen—Themar—Hildburghausen—Rodach—Koburg—
Lichtenfels—Kulmbach.

Jeder Bundeskamerad vermag sich auf Grund dieser Veröffentlichung selbst ein Urteil zu bilden, ob es zu viel gesagt ist, wenn behauptet wird, dass das Buch an Klarheit der Anlage sowie an Vielseitigkeit und Reichhaltigkeit des Inhalts allen das gleiche Gebiet behandelnden Führern für Wanderfahrer aller Art weit voransteht. Zu wünschen wäre, dass dieser und jener Bundeskamerad zum Vergleiche die einschlägige Literatur, soweit solche überhaupt vorhanden ist, herbeizöge: er würde ganz sicher erst recht von der Wahrheit obiger Behauptungen überzeugt werden.

In unserem neuen Wanderbuche lesen wir:

0,0. 0,0 **Eisenach.** 220. Die Stadt liegt in romantischer Gegend an der Mündung der Nesse in die Hörsel, hat u. a. bedeutende Gerbereien und namhafte Tonwarenindustrie und zählt gegen 35 000 Einwohner.

Gasthöfe: *Rautenkranz*, Markt 22; *Halber Mond*, Georgenstraße; *Kronprinz*, Bahnhofstraße; *Neuer Felsenkeller*, gegenüber dem Bahnhof; *Deutsches Haus*, Querstraße; *Reichskanzler*, am Karlsplatz; die letzten drei mit Touristenverkehr.

Reparaturwerkstätten: Fahrzeugfabrik Eisenach; Karl Schniz u. Co., Clemensstr. 9 und Langensalzaer Straße 15; Weiser, Johannisplatz 12.

Benzin- und Oelstationen: Dieselben.

Elektrische Ladestellen: Elektrizitätswerk.

Geschichtliches: Als das alte am Fuße des Petersberges gelegene Eisenach im 11. Jahrhundert abgebrannt war, wurde der Ort von 1070—73 durch den Grafen Ludwig den Springer von Thüringen näher dem Fuße der Wartburg wieder aufgebaut. Bei der Vereinigung von Thüringen mit Meissen kamen auch Stadt und Fürstentum Eisenach an die Wettiner und 1485 bei der letzten Teilung des wettinischen Gesamtbesitzes an die Ernestinische Linie. Von 1598—1741 bestand ein selbständiges Herzogtum Sachsen-Eisenach, in dem von 1596—1638 der ältere, von 1640—44 der mittlere und von 1672—1741 der jüngere Eisenacher Zweig der Ernestinischen Linie regierte, worauf Eisenach an Sachsen-Weimar fiel. 1343, 1617 und 1637 wurde die Stadt durch große Brände heimgesucht, und am 1. September 1810 brachte eine Explosion von französischen Pulverwagen großes Unheil über die Stadt. Eisenach ist Geburtsort von Johann Sebastian Bach (geb. 21. März 1685, gest. 1750 zu Leipzig).

Sehenswürdigkeiten: Am Karlsplatz das *Nikolaitor* mit dem Steinbilde Ludwigs des Bärtigen über dem Portal. Die *Nikolaikirche*, eine dreischiffige Basilika aus dem 11. Jahrhundert, 1883 erneuert, mit dem romanischen Nikolaiturm. Auf dem Karlsplatz das *Lutherdenkmal* von 1895, mit auf Luthers Beziehungen zu Eisenach hinweisenden Reliefs am Postamente. Am Markte *Rathaus* von 1641 und *Schloß*, erbaut 1742 vom Herzog Ernst August von Sachsen-Weimar; die 1188 vom Landgrafen Ludwig III. von Thüringen erbaute *St. Georgskirche*, ein 1899 erneuerter spätgotischer Bau. Davor der *Georgsbrunnen* und an der Westseite das *Bachdenkmal*. Hinter der Georgskirche das *Residenzhaus*, in dem die Thüringer Landgrafen Quartier nahmen. Daneben das *Kriegerdenkmal*. An der Ecke des Lutherplatzes das *Lutherhaus*.

173 Meter über der Stadt liegt in 426 Meter Seehöhe am Nordwestrande des Thüringer Waldes auf einem nach allen Seiten stark abfallenden Bergrücken Thüringens Glanzpunkt, die

Wartburg, die schönste aller Bergfesten in Deutschlands Gauen, einst die Residenz der Landgrafen von Thüringen, jetzt zeitweise bewohnt vom Großherzog von Sachsen-Weimar-Eisenach. Sie ist ein lebendiges Stück deutscher Kultur und Volksgeschichte; schon im ersten Morgenschimmer ihres Daseins schmückt sie der Kranz der Dichtkunst, ihre Landgrafen sind deutsche Heldengestalten, und als ihre hohe Zeit bereits vorüber war, setzte ihr Junker Jörg noch einen Ehrenkranz der Reformation auf das alternde Haupt. Als aber dieser ihr letzter Held von ihr schied, entschlief sie und war vergessen. Niemand gedachte ihrer fast 300 Jahre lang. Erst die deutschen Studenten weckten sie zu neuem Leben durch ihr denkwürdiges Wartburgfest.

Die Burg wurde in den Jahren 1067-69 vom Grafen Ludwig dem Springer im Rundbogenstil des 11. Jahrhunderts erbaut. Unter Landgraf Hermann I. (1190—1217) fand hier der sagenumwobene Sängerkrieg statt. Von 1211—1227 lebte auf ihr die heilige Elisabeth, seit 1222 vermählt mit dem Landgrafen Ludwig dem Heiligen. 1264 fiel die Burg mit ganz Thüringen an Markgraf Heinrich den Erlauchten von Meißen. Vorübergehend war sie bei den vielfachen Landverteilungen der Wettiner noch einmal (1381—1406) Residenz eines Landgrafen Balthasar von Thüringen, kam aber, als sein Sohn Friedrich der Einfältige 1440 ohne Nachfolge starb, an die Meißner zurück und wurde bei der letzten Teilung des Wettinischen Gesamtbesitzes Eigentum der Ernestinischen Linie. Da die Burg seit der Verlegung des Hofhaltes Friedrichs des Einfältigen nach Weißensee (1406) aufgehört hatte, Residenz zu sein, überließ man sie dem Verfall, bis Herzog Karl August 1720 an Stelle der baufälligen Kemenate ein steinernes Gebäude errichten ließ. Am 18. Oktober 1817 feierten auf der Wartburg die deutschen Studenten das Wartburgfest als Jahresfeier der Schlacht bei Leipzig und als dritte Säkularfeier der Reformation. Seit 1847 wurde die Burg auf Veranlassung des damaligen Erbgroßherzogs Karl Alexander vom Hofbaurat Dr. v. Ritgen aus Gießen treu der ursprünglichen Anlage und im Stile der Erbauungszeiten glanzvoll wieder hergestellt.

Die Burg besteht aus der Vorburg und der Hofburg. Der Vorburg hat man bei der Erneuerung die Eigenart des 16. Jahrhunderts bewahrt. Zu ihr gehört das Ritterhaus mit den Wachträumen und den Wohnräumen der fremden Ritter, von denen das vom 4. Mai 1521 bis 6. März 1522 von Luther bewohnte Lutherstübchen unverändert erhalten wird. Vom Ritterhaus stellen der Margarethengang und der Elisabethengang die Verbindung her mit der Hofburg, die möglichst treu in ihrer Gestalt zur Zeit ihres höchsten Glanzes im 12. Jahrhunderte erneuert worden ist. In ihr stehen Landgrafenhaus oder Palas, Kemenate mit dem Bergfried, Dirnitz Marstall und Turm. Das Landgrafenhaus enthält besonders reich geschmückte Räume: den großen Festsaal, den Sängersaal, das Landgrafenzimmer und die nach der Kapelle führende Elisabethengalerie. Die Kemenate enthält die Wohnräume der großherzoglichen Familie. Die Dirnitz enthält zu ebener Erde den großen Rüstsaal. Vom südlichen Turme, dem Pulverturme bietet sich eine schöne Rundschau. Bei hellem Wetter reicht der Blick im Nordosten bis zum Brocken, im Südwesten bis zur Wasserkuppe.

Aus Eisenach vom Karlsplatz immer die Strassenbahn entlang durch das Mariental ansteigend bis zur 5,7 Hohen Sonne, Gastwirtschaft mit dem berühmten Blick auf die Wartburg; hier bei der Strassenteilung (l. nach Ruhla) r. mit Fall (Vorsicht!) 2,3 Wilhelmsthal mit Schloss und Park. Bergig weiter 2,7 Etterwinden; 4,6 Waldfische; in starkem Fall (Vorsicht!) hinein nach 2,5 Gumpelstadt. Hier (l. nach Schweina) r. über 1,8 Witzelroda 4,2 nach

23,8 23,8 **Salzungen**. 250. Die an der Werra gelegene meiningensche Stadt hat Metallindustrie und ist ein sehr besuchtes Solbad mit gegen 6000 Einwohnern.

Gasthöfe: *Sächsischer Hof*, Johannisstraße 27-28; *Krone*.

Reparaturwerkstätten: Zwenger, Obertor; Eckardt, Ratsgasse 109.

Benzin- und Oelstation: Dieselben.

Elektrische Ladestelle: Jung und Dittmar.

Geschichtliches: Das Salzunger Salzwerk wird urkundlich bereits 775 erwähnt. 1821 wurde von der Pfännerschaft ein Bad errichtet. Seit 1872 ist die Saline Aktienunternehmen.

Sehenswürdigkeiten: Der Salzunger See, 11 ha groß und bis zu 30 m tief, von schönen Anlagen umgeben. Auf steiler Felswand

Schloß Schnepfenburg, 1212 von Kaiser Otto und 1295 von Adolf von Nassau erobert, später indessen als die unüberwindliche bezeichnet. Der Name stammt von dem Wappen ihrer ehemaligen Besitzer, der Herren von Craluk, die eine Schnepfe im Wappen führten. Durch Kauf kam es an Herzog Johann Ernst von Sachsen-Eisenach und brannte 1786 ab. 1792 wurde der jetzige Bau vollendet

Von Salzungen im Werratale aufwärts 1,0 Allendorf; 1,8 Ettmarshausen; 1,0 Immelborn. Hier l. über die Werra in 1,7 Barchfeld r. am linken Werraufer aufwärts über 3,2 Grumbach und 1,3 Alten-Breitungen nach 1,3

Herrenbreitungen. Die hier auf einer sich gegen 20 m über den Werraspiegel erhebenden Hochfläche liegende Gebäudegruppe hat ihren Ursprung in der ehemaligen Benediktinerabtei Herren-Breitungen. Das Kloster wurde im 10. Jahrhundert gegründet, stand später unter Hennebergischer Schutzherrschaft und wurde 1553 säkularisiert. An seine Stelle trat ein

Schloß, ein stattlicher Bau in spätgotischen Formen, in dem Graf Boppo XII. von Henneberg (gest. 1574) residierte. Die alte

Klosterkirche ist nur noch teilweise erhalten, aber heute noch ein bedeutsames Denkmal aus der Zeit des romanischen Baustils, bei dem die Reinheit der Formen und die Einfachheit der Verhältnisse auf seine frühe Entstehungszeit hinweisen. Im Innern ist besonders der Wechsel von Pfeilern und Säulen am Südschiff bemerkenswert, der sächsische Einflüsse erkennen läßt. Querschiff und Tor sind der Zeit zum Opfer geworden, und wo früher die Apsis oder die Apsiden gestanden haben, ist jetzt ein Baumgarten.

Von 4,6 Herrenbreitungen am Gasthaus Gut Todenwarth vorüber 6,4 Zwick und 3,0 Schwallungen 4,0 nach

23,3. 47,1 **Wasungen.** 276. Die am rechten Werraufer gelegene meiningensche Stadt ist bekannt durch die ihren Bürgern zugeschriebenen Schwabenstrieche, hat u. a. Holzstoff-, Papier- und Pappenfabrikation und zählt gegen 3000 Einwohner.

Gasthöfe: *Schwan*, Hauptstraße; *Bär*; *Deutsches Haus*; *Adler*; *Hirsch*.

Reparaturwerkstätten: *Krech*; *Schmidt*; *Artur*; *Vogel*.

Benzin- und Oelstation: Apotheke von E. Fink.

Geschichtliches: Wasungen wird bereits 874 urkundlich erwähnt. Nach dem Aussterben der Henneberger Grafen kam es 1583 an die Wettiner ernestinischer Linie und 1681 an das Herzogtum Sachsen-Meiningen. 1747—48 Wasunger Krieg zwischen Gotha und Meiningen, weil von zwei Damen des Meiningen Hofes keiner der andern den Vortritt bei Hofe lassen wollte.

Sehenswürdigkeiten: Wasungen besitzt noch verschiedene malerische Holzbauten im althennebergischen Stil, so z. B. das *Freiherrlich von Marscha'sche Damenstift*. Auf dem Schloßberge als Ueberrest der alten Burg Maienluft ein *Turm*, von dem aus man schöne Aussicht hat.

Von Wasungen am rechten Werraufer weiter aufwärts 7,0 Welkershausen; 0,7 Jerusalem 2,9 nach

10,6. 57,7 **Meiningen.** 290. Die an der Werra in einer an malerischen Punkten überreichen Gegend schön gelegene Haupt- und Residenzstadt des Herzogtums Sachsen-Meiningen ist Sitz der staatlichen Oberbehörden und zählt gegen 15000 Einwohner.

Gasthöfe: *Sächsischer Hof*, am Englischen Garten; *Erbprinz*, Ecke Georgs- und Sedanstraße; *Hirsch*, am Markt; *Deutsches Haus*.

Reparaturwerkstätten: Gebr. Blaufuß, am Markt; Daniel Kuhn, Louisenstraße.

Benzin- und Oelstation: Blaufuß; Pfannschmidt, Markt 16 a; Adler-Drogerie, Anton-Ulrichstraße 38.

Geschichtliches: Das bereits im 7. Jahrhundert erwähnte Dorf Meiningen wurde im Jahre 1008 von Kaiser Heinrich II. zur Stadt erhoben und dem Bistum Würzburg als Lehen gegeben. 1542 kam die Stadt durch Tausch an die Grafen von Henneberg, nach deren Aussterben sie 1583 an die ernestinischen Wettiner fiel. 1686 wurde sie die Hauptstadt des selbständigen Herzogtums Sachsen-Meiningen.

Sehenswürdigkeiten: Auf dem Markte die 1884—89 nach dem ursprünglichen aus dem 11. Jahrhundert stammenden Plane von Grund aus erneuerte *Stadtkirche*, die romanische und gotische Stilformen in sich vereinigt; vor dem neuen Rathause ein *Brunnen* mit dem Standbilde Heinrichs II. Am Anfang der Grenzstraße das *alldutsche Henneberger Haus*, das die Sammlungen des Hennebergischen altertumsforschenden Vereins birgt. Ferner das *Residenzschloß*, von Herzog Brenhaar 1682 erbaut und zu Ehren seiner Gemahlin Elisabethenburg genannt, an Stelle einer 1511 erbauten bischöflich-würzburgischen Burg. Im Schloß das Münzkabinet, die herzogliche öffentliche Bibliothek sowie Gemäldegalerie. Der herzogliche Englische Garten mit der herzoglichen Familiengruft, dem Kriegerdenkmal, dem Jean Paul-Denkmal und dem Bachusdenkmal ist einer der schönsten in Deutschland.

Von Meiningen zunächst auf dem rechten Werraufer weiter bis 4,6 Untermaassfeld; bei der 1,7 Strassenteilung (r. nach Neubrunn) l. im Werratal weiter 4,8 Behlrieth; 3,0 Vachdorf; mit starker Steigung und scharfem Fall (Vorsicht!) 2,0 Leutersdorf 5,3 nach

21,4. 79,1 **Themar.** 320. Die an der Werra gelegene betriebsame meiningensche Stadt zählt gegen 3000 Einwohner.

Gasthöfe : *Deutscher Kaiser*; *Grüner Baum*; *Schwarzer Bär*; *Rathaus*; *Hirsch*.
Reparaturwerkstätte : Schreieck.
Benzin- und Oelstation : W. Geuscher, Städtisches Elektrizitätswerk.
Sehenswürdigkeiten : Teile der alten *Ringmauern* und *Türme*.

Hinter Themar bei der 2,2 Wegteilung (l. nach Schleusingen) r. über die Schleuse stark hügelig 3,5 Siegritz; 2,8 Ebenhardt; 2,7 Haselrieth; 2,1 nach

13,3. 92,4 **Hildburghausen**. 378. Die ehemalige Haupt- und Residenzstadt des Herzogtums Sachsen-Hildburghausen liegt am rechten Ufer der Werra in einem fruchtbaren Hochtale am südlichen Saume des Thüringer Waldes, hat lebhaftere Industrie und zählt gegen 10000 Einwohner.

Gasthöfe : *Englischer Hof*, am Markt; *Sächsischer Hof*; *Goldener Hirsch*; *Schwan*.
Reparaturwerkstätten : Horn, Bahnhofstraße 8; Herlt, Rosengasse 6.
Benzin- und Oelstation : Horn.
Elektrische Ladestelle : Technikum.

Geschichtliches : Die Stadt gehörte im 13. Jahrhundert den Grafen von Henneberg, kam in 14. Jahrhundert als Brautschatz an Burggraf Albrecht von Nürnberg und auf gleiche Weise 1374 an den Landgrafen Balthasar von Thüringen, der in diesem Jahre Margarete von Nürnberg heimführte. Von 1683—1826 war sie Residenz des Herzogtums Sachsen-Hildburghausen. Seit 1826 gehört sie zum Herzogtum Sachsen-Meiningen.

Sehenswürdigkeiten : Das *Rathaus* aus dem 14. Jahrhundert. Das 1685—95 erbaute *Residenzschloß*, jetzt Kaserne. Im Schloßpark *Denkmal der Königin Louise von Preußen*. Die *Stadtkirche*, ein 1785 entstandener Spätrenaissancebau. In der Bismarckstraße *Kriegerdenkmal*.

Aus Hildburghausen über die Werra, aus dem Werratale heraus und stark bergig weiter 3,1 Sophiental; 2,9 Steinfeld; hier (r. nach Heldburg) l. 1,0 Eishausen; 1,4 Adelhausen; 3,6 nach

12,0. 104,4 **Rodach**. 320. Das an der Sächsischen Rodach gelegene koburgische Städtchen fabriziert Porzellan und Papiermachéwaren und zählt gegen 3000 Einwohner.

Gasthöfe : *Löwe*; *Deutscher Kaiser*; *Sächsisches Haus*; *Schwan*.
Reparaturwerkstätten : Müller, Spitalgasse; Strecker, Heldburger Straße.

Weiter über 2,2 Schweighof; 5,5 Neida; 3,3 Wiesenfeld; 2,2 Beiersdorf, 2,3 Neuses, wo Fr. Rückert gewohnt hat und begraben liegt, mit einem Denkmal des Dichters; 2,8 nach

18,3. 122,7 **Coburg**. 292. Die Hauptstadt des Herzogtums Sachsen-Coburg und abwechselnd mit Gotha Residenz des Herzogs von Sachsen-Coburg und Gotha liegt im freundlichen Itztale am Südabhange des Thüringer Waldes, ist Sitz der Regierungsbehörden, hat keramische und Textil-Industrie und zählt gegen 25 000 Einwohner.

Gasthöfe : *Leuthäuser*, Spitalgasse; *Grüner Baum*, am Markt; *Goldene Traube*, Judengasse; *Deutsches Haus*, Heiligkreuzstraße; *Goldener Anker*, Rosengasse.
Reparaturwerkstätten : Kohles, Kreuzwehrstraße 26 c; Balzer, Steinweg.
Benzin- und Oelstationen : Dieselben.
Elektrische Ladestelle : Flecken, Kallenberger Straße 11.

Geschichtliches : Urkundlich wird die Stadt Coburg zuerst 1207 erwähnt; 1273 kam sie an Henneberg. 1353 als Mitgift der Katharine von Henneberg-Schleusingen an Friedrich den Strengen und 1485 an die ernestinische Linie der Wettiner. 1542—1553 bestand vorübergehend unter Herzog Johann Ernst, dem Bruder des Kurfürsten Johann Friedrich des Großmütigen, ein selbständiges Herzogtum Sachsen-Coburg. Bei der Teilung des ernestinischen Besitzes unter die Söhne dieses Kurfürsten, Johann Friedrich den Mittleren und Johann Wilhelm, gründete letzterer 1566 die ältere Coburger Linie, die bis zum Vergleich zu Erfurt zwischen Johann Wilhelm und den beiden Söhnen Johann Friedrich des Mittleren im Jahre 1572 bestand. Von diesen Söhnen gründete Johann Kasimir 1596 eine neue coburgische Linie, die 1633 wieder erlosch. Bei der Teilung von 1640 gründete Herzog Ernst der Fromme die gothaische Linie, und von dieser zweigte sich bei der Teilung von 1680 die von Herzog Albrecht gegründete coburgische ab, die aber mit ihm 1699 wieder ausstarb. Coburg gehörte nun bis 1826 zu Sachsen-Saalfeld. In dem in diesem Jahre abgeschlossenen Erbteilungsvertrage zu Hildburghausen trat das Haus Sachsen-Saalfeld das Fürstentum Saalfeld an Sachsen-Meiningen ab, dafür wurde Coburg mit Gotha vereinigt als Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha.

Sehenswürdigkeiten : Am Markte das *Rathaus*; das *Regierungsgebäude*, ein 1598 bis 1599 entstandener Spätrenaissancebau; das 1616—21 erbaute *Zeughaus* mit der über

(Fortsetzung siehe Seite 184.)

100 000 Bände starken herzoglichen öffentlichen Bibliothek. — Die *Moritzkreche*, ein spät-gotischer Bau aus dem 15. Jahrhundert, enthält die Ruhestätten mehrerer Wettliner mit einem Marmorkmal Johann Friedrich II. und kunstvollen Metallplatten. Vom 102 m hohen Turm schöne Aussicht. — Das *Residenzschloß*, die Ehrenburg, wurde 1549 von Herzog Johann Ernst aus einem Barfüßerkloster umgebaut und 1628 von Herzog Johann Kasimir erweitert. Nach einem großen Brande im Jahre 1690 baute sie Herzog Abrecht 1693 wieder auf. Herzog Ernst I. ließ sie endlich nach den Befreiungskriegen im Anfange des vorigen Jahrhunderts im englisch-gotischen Stile erneuern. — Auf dem Markte *Standbild des Prinzen Albert*, von Thee, enthält 1865. Vor dem Schlosse das des Herzogs Ernst I., von Schwanthaler. Im Hofgarten *Reiterstandbild Herzog Ernst II.* Auf dem Ernstplatz *Kriegerdenkmal*.

Auf einem Vorsprunge des Bausenberges liegt über der Stadt in 461 m Seehöhe die *Veste Coburg*. Sie tritt erst mit Lather in die deutsche Geschichte ein, das Licht der Reformation wirft das erste weithin sichtbare Glührot auf ihre Mauern. Und während die Wartburg schon schlief, stand sie mit ihrem Ehrenkranze der Reformation hohen Hauptes im 30jährigen Kriege. Dann verträumte auch sie fast zweihundert Jahre und erhob ihr Haupt erst wieder im Befreiungskriege, als ihr Herzog sie mit eroberten französischen Kanonen schmückte. Seitdem ist sie, die in neuer Pracht strahlende fränkische Krone, ein von Jahr zu Jahr mehr bevorzugter Liebling der Deutschen unter den Burgen der Berge geworden. Auf die Frage nach dem Gründer der Burg schweigt die Geschichte. Urkunden haben als älteste Jahrszahl verbürgter Begebenheiten 1057 erhalten. In diesem Jahre vermählte Richza, die Tochter eines Pfalzgrafen des Kaisers Otto III., die von ihrem Vater ererbten Reichsdomanen Snaalfeld und Coburg dem Erzbischof Arno von Köln. Der spätere vielfache Besitzwandel hängt meist mit dem Wechsel des Gaugrafenamtes zusammen. Zu 'einigem Ansehen gelangte die Burg erst, als die Grafen von Henneberg ihre Herren wurden. Durch die Vermählung einer hennebergischen Erbin, Katharina, mit dem Markgrafen Friedrich dem Strengen von Meissen, kam die Coburg 1353 an das Haus Wettin, dem sie noch heute angehört. Das alte Schloß enthält eine Naturaliensammlung und eine Mineralien- und Konchliensammlung. In einer Halle des ersten Hofes die Trophäen des Sieges bei Eckernförde am 5. April 1849, wo Herzog Ernst II. zugegen war. Im Fürstenbau Sammlungen von Kunstgegenständen und Altertümern, der Rüst- und Waffensaal, eine Sammlung von Feuerwaffen, das Münzkabinett, eine Kupferstich- und Holzschnittsammlung und eine Handschriftensammlung. Von der hohen Bastei an der Ostseite schöne Fernsicht über Thüringer Wald, Rhön und Fichtelgebirge.



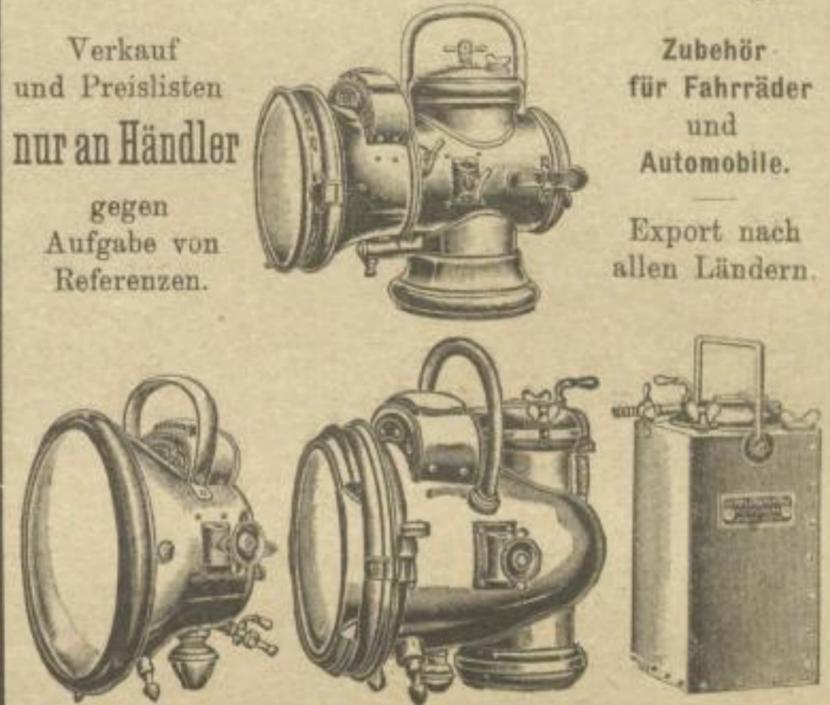
Fabrikmarke.

Gegründet 1866
ca. 800 Angestellte

Herm. Riemann, Chemnitz-Gablenz
Größte Spezialfabrik für Fahrrad-, Motorrad- u. Automobil-Laternen.

Verkauf
und Preislisten
nur an Händler
gegen
Aufgabe von
Referenzen.

Zubehör
für Fahrräder
und
Automobile.
Export nach
allen Ländern.

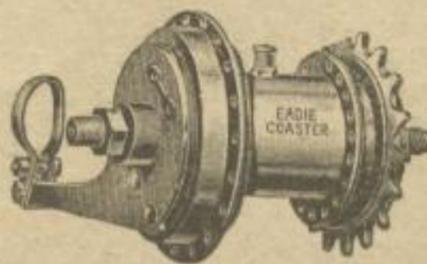


Das Gute bricht von selbst sich Bahn!

Den besten Beweis dafür bietet die enorme Nachfrage nach der

Eadie-Freilaufnabe

**ihre Vorzüge
sind allseitig!**



ihre Bremse hat sich
in den vielen Jahren praktischer
Ausprobe als die
vollkommenste
erwiesen.

Über für ihre
unbegrenzte Haltbarkeit

spricht sich Herr H. STODTMEISTER in Salzwedel folgendermassen aus:

„... ich selbst habe diese Nabe seit Jahren in Gebrauch ohne jegliche Reparatur und höre fortgesetzt von meiner Kundschaft nur lobenswerte Anerkennungen und brauchte bisher noch kein Ersatzteil ...“

Generalvertreter für Deutschland:
FRED. O. WARRICK
Nürnberg.

Amtlicher Teil.

Telegramm-Adresse: „Lithiasis“.

Bundesverwaltungsstelle: **Max Bergmann**, 1. Vorsitzender, L.-Reudnitz, Lilienstrasse 21, Telephon 2499; **Arthur Serbe**, 2. Vorsitzender, Leipzig, Windmühlenstrasse 44; **Wilhelm Vogt**, Zahlmeister, Leipzig, Promenadenstr. 21, Teleph. 4477.

Zur gefl. Beachtung!

Die **Bundesgeschäftsstelle** **Robert Weniger**, Leipzig, Hohestr. 48, Telephon 5684 ist geöffnet: von 8—12 Uhr und 2—7 Uhr — Sonntags geschlossen. — Alle den Bund und Sport im allgemeinen betreffenden Sachen sind ausschliesslich an die Geschäftsstelle zu richten.

Die **Bundeskassenstelle** **Wilhelm Vogt**, Leipzig, Promenadenstr. 21, II, Telephon 4477 ist geöffnet von 8—12 Uhr und 2—7 Uhr. — Sonntags geschlossen. — Ausser den Kassenstunden werden keinerlei Abfertigungen vorgenommen.

Es sind an die Kassenstelle nur allein kassengeschäftliche Mitteilungen zu richten, andere Notizen wolle man den zuständigen Ressorts zugehen lassen. (Siehe Handbuch, Ausgabe 1909/10, Seite 7).

Bekanntmachungen des Bundesvorstandes.

Die nächste **Bundesvorstandssitzung** findet am Donnerstag den 31. März und 14. April 1910, in Leipzig, „Café Thomasring“, Gottschedstr. 30 statt, wozu alle Bundesvorstandsmitglieder um Beteiligung ersucht werden.

Sportliches.

a) Tourenfahrwartamt.

Briefadresse: **Robert Weniger**, Leipzig, Hohestr. 48.

Zur allgemeinen Kenntnisnahme!

Die geehrten Bezirke, Vereine und Einzelfahrer werden höflichst ersucht, den Bekanntmachungen besondere Aufmerksamkeit zu widmen, insbesondere bitten wir die Herren Fahrwarte sich bei Festlegung von sportlichen Veranstaltungen nur nach dem Programm des Bundes zu richten.

Auf zur Bundes-Oster-Wanderfahrt nach Oschatz!

I. Preis-Wanderfahrt.

Allgemeine Bundes-Oster-Wanderfahrt am 27. und 28. März 1910.

Offen für alle Bundesmitglieder.

Letztmalig ergeht hiermit die Einladung zur Teilnahme und verweisen wir auf das Programm in Nr. 10 und 11 unserer B.-Zeitung.

Alle in Preisbewerb tretenden Mitglieder haben genau den gegebenen Vorschriften gemäss die vorgeschriebene Tour zu fahren. II. Tag ab Oschatz über Dahlen, Torgau, Eilenburg nach Leipzig.

II. Preis Wanderfahrt nach Meissen, Meerane, Waldheim am Sonntag, den 17. April 1910.

Offen ist die Fahrt für alle Mitglieder des S. R.-B. — Gewertet werden nur die zurückgelegten Kilometer des **direkten Weges** vom Wohnsitz des Preisbewerbers bis zum Zielorte. — Bestätigungen haben von 25 zu 25 Kilometer zu erfolgen. — Einsatz für sämtliche Wanderfahrten 1910 pro Fahrer Mk. 3.—. Preise: Die Fahrer werden prämiert, sobald selbige die festgesetzten Bedingungen erfüllt haben (siehe Wertung bei Bundes-Wanderfahrten). — Die Fahrzeiten sind unbeschränkt, jedoch müssen die Fahrer spätestens bis nachmittags 4 Uhr in die ausgelegte Liste am Zielorte eingetragen sein und ihre Bestätigungskarte abgegeben haben. — Nennungen sind unter genauer Angabe der Postadresse, sowie unter postfreier Einsendung des Einsatzes bis Montag vor der angesetzten Tour beim Unterzeichneten, Leipzig, Hohestrasse 48, einzureichen. —

Ziel in **Meissen B.-Hotel Goldner Ring.**

„ „ **Meerane B.-Hotel de Saxe.**

„ „ **Waldheim Restaurant Zschopauterasse, Niederstadt 8.**

Wanderfahrten, Wettbewerb um meistgefahrte Kilometer betr.

Unter Hinweis auf die in Nr. 9 der B.-Ztg. erlassenen Ausschreibungen wird einer zahlreichen Beteiligung entgegengesehen und können die Anmeldungen jederzeit beim Unterzeichneten bewirkt werden. Bei der Anmeldung wolle man genau angeben den Namen nebst Adresse, Beruf, Mitgliedsnummer, den betr. Wettbewerb und die Sparte.

Grenzkarten betr.

Bei Gesuchen um Ausstellung einer Grenzkarte, die kostenlos abgegeben wird, ist die neue Mitgliedskarte 1909/10 ausgefüllt nebst Photographie an den Unterzeichneten einzusenden. Gleichzeitig ist lt. Beschluss ein Bürge zu stellen, da durch die vielen in den letzten Jahren vorgekommen Missbräuche dem Bunde erhebliche Zollstrafen auferlegt wurden, für die jedes Mitglied bei Nichtbeachtung der bestehenden Vorschriften selbst haftbar ist.

Alle Gesuche ohne Bürgschaftsstellung sind erfolglos, da Ausnahmen unstatthaft sind. Bürgschaftsformulare sind durch die Geschäftsstelle zu beziehen.

Robert Weniger,

Fahrwart für Touren- und Wanderfahrten.

Erteilung von Herrenfahrer-Lizenzen 1910 betr.

Unsere werten Mitglieder machen wir hierdurch aufmerksam, wonach sich alle Herrenfahrer, welche sich am Bahnrennen beteiligen wollen, wegen Erlangung einer Lizenz an die Geschäftsstelle des Sport-Ausschuss des D. R.-B. in Hannover, Osterstr. 84 zu wenden haben. Die Lizenzgebühr beträgt 5.40 Mk. Antragsformulare können von obiger Geschäftsstelle kostenlos bezogen werden.

Der Rennfahrwart, Jul. Engemann.

Kassengeschäftliches.

Achtung Bundeskameraden!

Der Ruf zur Werbetätigkeit ergeht hiermit nochmals in ernster Mahnung an Sie. Noch sind wir lange nicht am Ziel, welches wir uns gesteckt haben, und zu welchem wir der Mitarbeit eines jeden Mitgliedes bedürfen. Wir richten deshalb nochmals das Ersuchen an Sie, in der Werbung von neuen Mitgliedern für den Bund, alle Kräfte einzusetzen. Schon jetzt ermöglicht die schöne Witterung den Radfahrverkehr in unbeschränkter Weise und ist deshalb gegenwärtig die beste Zeit, Mitglieder zu werben.

Der Bezirksvertretertag hat für die Werbetätigkeit wiederum einen ansehnlichen Betrag für die Ehrenpreise ausgeworfen; ausserdem sind von befreundeter Seite Stiftspreise hierzu eingegangen, sodass wir dieses Jahr in der Lage sind, eine grössere Anzahl sich um die Werbetätigkeit verdientgemachter Mitglieder auszeichnen zu können.

Des weiteren ist in der letzten Bundesvorstandssitzung beschlossen worden, allen den Mitgliedern, welche im Monat April mindestens 5-6 Anmeldungen bringen, eine Extra-Anerkennung in Form einer Ehrennadel zu überreichen. Versäume deshalb keiner die günstige Zeit! Werbt alle für den Bund, denn gross sind die Forderungen, die an denselben gestellt werden! Nur durch angestrengteste Arbeit aller Mitglieder wird es möglich sein, den gesteckten Zielen näher zu kommen. Nicht unerwähnt wollen wir lassen, dass diejenigen, welche jetzt ausgezeichnet werden, ihrer Anmeldungen für die Herbstprämierung nicht verlustig gehen. — Anmeldekarten gehen auf Wunsch von der Kassenstelle sofort zu.

Der Bundesvorstand des S. R. B.
Max Bergmann, I. Vorsitzender.

Neuanmeldungen für 1910.

30 Neuaufnahmen von Nr. 17 578 bis 17 607 vom 15. März bis 21. März 1910.

Bezirk Auerbach.

- 17581 Oskar Petzold, Sticker, Brunn No. 14.
17582 Max Petzold, Kaufmann, Brunn No. 22 b.
17583 Hugo Herold, Lagerist, Brunn.
17593 Max Müller, Sticker, Grün, Polenzstr. 9 c.
17594 Otto Fritzsche, Restaurateur, Grün, Polenzschlösschen.

Bezirk Bautzen.

- 17587 Kurt Cuarg, Steindrucker, Bautzen, Gerbertor 9.

Bezirk Döbeln.

- 17585 Wilhelm Bräuer, Schmied, Sörnitz, Bergstr. 1.

Bezirk Dresden.

- 17591 Albin Klein, Verleger, Dresden-N., Gehestr. 11 IV b. Barthel.
17592 Hermann Paul, Fenster-Rein.-Inst., Dresden, Lortzingstr. 29.
17602 Walter Geißler, Eisendreher, Dresden-Löbtau, Löbtauerstraße 85 I.

Bezirk Glauchau.

- 17588 Arthur Sturm, Bahnarbeiter, Oberlungwitz No. 602.
17589 Curt Hillig, Kaufmann, Gersdorf No. 5.
17595 Eduard Rösler, Schnittw.-Geschäfts-Inhaber, Meerane, Augustusstr. 32.
17596 Emil Heilemann, Bäckermeister, Meerane, Crotenlaidstr. 46.
17597 Joh. Pößnecker, Webmstr., Meerane, Rosental 38.

- 17598 Frd. Edm. Max Tetzner, Postschaffner, Meerane, Wehrg. 2
17600 Richard Schaarschmidt, Strumpfwirker, Hermsdorf N. 41.

Bezirk Leipzig.

- 17607 Marta Nowotny, Cafeinhaberin,
17578 Ernst Rich. Ebert, Beamter, Leipzig-Connewitz, Bornaische-
straße 49 I.
17607 Marta Nowotny, Cafeinhaberin, Leipzig, Töpferstr. 4.

Bezirk Markneukirchen.

- 17584 Max Wunderlich, Tischler, Landwüst No. 33.

Bezirk Mügeln-Oschatz.

- 17586 Albert Siebert, Schmiedemstr., Schweta No. 13 b.

Bezirk Pirna.

- 17590 Emil Schreiber, Gastwirt, Mühlen zu Nenntmannsdorf,
Seidewitztalstraße.

Bezirk Plauen.

- 17580 Paul Portug, Oelsnitz, Wilhelmstr. 47 II.

Bezirk Reichenbach.

- 17599 Albert Böttiger, Zimmermann, Hauptmannsgrün.

Bezirk Zittau.

- 17597 Reinh. Engler, z. Z. Geschäftsgeh., Reichenau, f. Firma
H. Engler.
17601 Reinh. Wilh. Förster, Expedient, Eckartsberg No. 61 e.
17603 Bruno Imer, Juwelier, Zittau, Markt 16.
17604 Joh. Schmidt, Webmstr., Zittau, Gutenbergstr. 2.
17605 Wenzel Heinisch, Schumachermstr., Zittau, Gutenbergstr. 2.
17606 Hermann Kahlert, Versteigerer, Zittau, Amalienstr. 4.

Achtung!

Die für nachstehende Mitglieder abgesandten Nachnahmen für den diesjährigen Bundesbeitrag kamen mit dem Bemerkens zurück, dass die Adressaten unbekannt verzogen seien. Wir richten deshalb an unsere werten Mitglieder die höfliche Bitte, falls sie über den jetzigen Wohnsitz genannter Personen Näheres wissen, diesbezügliche Mitteilungen an unsere Kassenstelle, Herrn W. Vogt, Leipzig, Promenadenstrasse 21^{II} gelangen zu lassen. Es wird grosser Wert darauf gelegt, dass unsere werten Bundeskameraden uns in dieser Angelegenheit unterstützen.

Bezirk Auerbach.

- 14223 Carl Heckel, Schlosser, Rodewisch i. V., Nr. 198.
14368 Paul Fischer, Viehhdr., Lengenfeld, Treuenschestr. 18.
15495 Hermann Franz, Maurer, Grün b. Lengenfeld,
Polenzstraße 71.

Ausser Bezirk.

- 11481 Jos. Schepella, Werkführer, Naumburg a. Saale,
Gartenstraße 15.
14843 Carl Ed. Fuchs, Zeichner, Göppingen in Württem-
berg, Ullrichstraße 14.

Bezirk Bautzen.

- 13217 E. Oskar Auerswald, Bureaudiener, Bautzen,
Schlachthofstraße 13, I.
15211 Friedrich Sägger, Oberschweizer, Kreckwitz Nr. 1.
15322 Josef Pieschel, Böttcher, Bautzen, Gerberstraße 26,
kath. Gesellenhaus.

Bezirk Chemnitz.

- 15365 Altfred Söllner, Schmied, Chemnitz, Kappel.

Bezirk Döbeln.

- 14862 Otto Görne, Molkereigeh. Ostrau.

Bezirk Dresden.

- 6566 Hans Kleeberg, Buchhalter, Dresden-A., Pragerstr. 34,
15366 Max John, Handlgs.-Geh., Dresden-A., Cottaer-
straße 3b, I.
15576 Osw. Bernh. Glöss, Buffetier, Dresden-A., Mittel-
bacher Bierhallen.
16856 Franz Wagner, Photograph, Dresden-N., Königs-
brückerstraße 89, II.

Bezirk Kamenz.

- 15927 Otto Richter, Zimmermann, Läckersdorf, Nr. 61.

Bezirk Leipzig.

- 15683 Oskar Ernst Fritzsche, Sommerfeld, Hauptstr. 15.
 15868 Adolf Hering, Markthelfer, Leipzig, Kolonnaden-
 straße 22, III.
 16335 Stubenrauch, Fleischer, Bayerischestraße 86, I.

Bezirk Leisnig.

- 15148 Alfred Keilhau, Gastwirt, Brösen Nr. 21.

Bezirk Markneukirchen.

- 15236 Friedrich Müller, Bäckergeh., Schöneck, Leidholdstr.

Bezirk Olbernhau.

- 15565 Conrad Iser, Kaufmann, Blumenau.

Bezirk Plauen.

- 11775 Hermann Scheinert, Musterzeichner, Ölsnitz, Wilhelm-
 straße 10, I.
 14219 Ernst Deidelm, Architekt, Plauen, Leißnerstr. 54, III.

Bezirk Pleissental.

- 15660 Georg Burger, Fabrikarbeiter, Ruppertsgrün.
 16116 Otto Lucke, Eisengießer, Fraureuth.

Bezirk Reichenbach.

- 14728 Artur Muntschick, Restaurateur, Mylau, Greizerstr. 5.

Bezirk Rochlitz.

- 14958 Paul Winkler, Elektromonteur, Eiederau.
 15882 Hugo Pötzsch, Tischler, Wiederau.
 16554 Albert Seyselt, Bäckergeh., Wiederau.
 16682 Paul Brehmer, Porzellanmaler, Geringswalde,
 Markt 169.

Bezirk Wurzen-Grimma.

- 15984 Artur Sauer, Geschirrführer, Neuchen b. Herrn Pfütze.

Die Kassenstelle des Sächs. Radf. Bundes
 Wilh. Vogt, Promenadenstr. 21.

Bekanntmachungen der Bezirke.

Redaktionsschluss: Sonntag, den 20. März 1910. Erscheinungstag: Sonnabend, den 26. März 1910.

Alle Einsendungen sind zu richten an den Verlag W. Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21, II. Manuskripte sind nur auf einer Seite zu beschreiben, und zwar mit deutlicher, gut lesbarer Schrift; sie sind so knapp wie möglich zu halten und rechtzeitig abzusenden. Der grösste Vorzug eines Berichtes liegt in seiner Kürze. Je weniger Platz von den Bezirken und Vereinen für ihre Berichte beansprucht wird, destomehr Platz steht der Redaktion für ihre Arbeit zur Verfügung und desto reichhaltiger und interessanter wird die Zeitung. Verspätet eingehende Berichte können auf keinen Fall berücksichtigt werden. Bei Eilbriefen wolle man ausdrücklich vermerken: „Zwischen 10 Uhr abends und 7 Uhr früh nicht zu bestellen.“

Achtung Bundeskameraden!

Der Ruf zur Werbetätigkeit ergeht hiermit nochmals in ernster Mahnung an Sie. Noch sind wir lange nicht am Ziel, welches wir uns gesteckt haben, und zu welchem wir der Mitarbeit eines jeden Mitgliedes bedürfen. Wir richten deshalb nochmals das Ersuchen an Sie, in der Werbung von neuen Mitgliedern für den Bund, alle Kräfte einzusetzen. Schon jetzt ermöglicht die schöne Witterung den Radfahrverkehr in unbeschränkter Weise und ist deshalb gegenwärtig die beste Zeit, Mitglieder zu werben.

Der Bezirksvertretertag hat für die Werbetätigkeit wiederum einen ansehnlichen Betrag für die Ehrenpreise aus-
 geworfen; ausserdem sind von befreundeter Seite Stiftspreise hierzu eingegangen, sodass wir dieses Jahr in der Lage sind, eine grössere Anzahl sich um die Werbetätigkeit verdientgemachter Mitglieder auszeichnen zu können.

Des weiteren ist in der letzten Bundesvorstandssitzung beschlossen worden, allen den Mit-
 gliedern, welche im Monat April mindestens 5-6 Anmeldungen bringen, eine Extra-Aner-
 kennung in Form einer Ehrennadel zu überreichen. Versäume deshalb keiner die günstige Zeit! Werbt alle für den Bund, denn gross sind die Forderungen, die an denselben gestellt werden! Nur durch angestrengteste Arbeit aller Mitglieder wird es möglich sein, den gesteckten Zielen näher zu kommen. Nicht unerwähnt wollen wir lassen, dass diejenigen, welche jetzt ausgezeichnet werden, ihrer Anmeldungen für die Herbstprämiierung nicht verlustig gehen. — An-
 meldekarten gehen auf Wunsch von der Kassenstelle sofort zu.

Der Bundesvorstand des S. R. B.
 Max Bergmann, I. Vorsitzender.

Bezirk Auerbach.

Einladung zur Bezirksversammlung am 3. April, nachmittags
 3 Uhr im Gasthaus zum „Wilden Mann“ in Grün bei Lengenfeld.
 Hans Pötzschner, I. Bez.-Vertr.

Ausschreibung: Frühjahrsfahren über 50 km am 10. April.
 Start: Restaurant Augustusruhe, auf der Höhe der alten Falken-
 steinerstraße in Mühlgrün. Strecke: Falkenstein, Plauen, Oelsnitz
 Falkenstein (Schützenhaus). Start: früh 6 Uhr. Nenngeld: 1,50 Mk.
 an unterzeichneten Fahrwart. Nennungsschluss: Donnerstag, den
 7. April. Nachnennung mit 50% Aufschlag. Preisverteilung nach
 dem Rennen in Cafe Bauer, Falkenstein, Ecke Wettin- und Schloß-
 straße. Dort sind die Preise von Sonnabend an ausgestellt. Je mehr
 Fahrer, desto mehr Preise

Für den Bezirkssportausschuß:

Max Böttcher, I. Bez.-Fahrwart,
 Ellefeld, König Albertstraße.

Bezirk Bautzen.

In der Bezirksversammlung am 20. März gab der I. Fahr-
 wart das Jahresprogramm bekannt. Sonnabend, den 2. April
 Abendausfahrt. Abfahrt abends 8 Uhr vom „Bürgergarten“.
 24. April Baumbblütpartie nach Rodewitz. Alles andere wird in
 der nächsten Bundeszeitung bekannt gegeben. Nächste Ver-
 sammlung den 9. April beim Bundeswirt Schramm in Hainitz bei
 Gross-Postwitz. Da eine sehr wichtige Tagesordnung vorliegt, ist
 das Erscheinen aller Mitglieder Ehrensache.

„All Heil“ Paul Kowodzi, 2. Schriftf.

Bezirk Chemnitz.

Der I. Vorsitzende, H. Uhlmann, eröffnete am 13. März die
 gut besuchte Versammlung und gab die aus 5 Punkten bestehende
 Tagesordnung bekannt. Punkt 1 wurde vom Schriftführer er-
 ledigt. Punkt 2 betraf die Eingänge und zwar ein Schreiben des

Bundes, daß alle die Zeitung betreffenden Sachen an die Kassen-
 stelle zu richten sind. Punkt 3, Bannerweihe. Das Programm
 wurde vom Bezirksvorstand ausgearbeitet und der Versammlung
 vorgelegt. Nach eingehender Debatte wurde dasselbe genehmigt
 und kommt in nächster Zeit zur Ausschreibung. Nur so viel sei
 jetzt schon verraten, daß der Tag der Bannerweihe für sämtliche
 Teilnehmer ein unvergeßlicher bleiben wird, und bitten wir alle
 Bezirksvereine, den 5. Juni nach Chemnitz zu kommen, um das
 Fest durch ihr Erscheinen zu verschönern. Punkt 4 betrifft das
 50 km-Fahren; es entspann sich eine längere Debatte. Vorge-
 schlagen wurde der 5. oder 8. Mai zur Austragung des Sports.
 Nenngeld 1 Mk. Punkt 5 Am 24. April findet eine Bezirksausfahrt
 früh 6 Uhr nach Frankenberg statt. Sammeln ¼6 Uhr Arnolds
 Restaurant, Theaterstraße 46. Der Ausschreibung des Bezirks-
 festes gemäß hat sich Augustusburg gemeldet; es wurde beschlossen,
 dasselbe dort abzuhalten. Der Tag wird später noch bekannt ge-
 geben. Die nächste Versammlung findet am 10. April im Tribünen-
 Restaurant „Sportplatz“, Altendorf nachmittags ¼4 Uhr statt.
 Mit „All Heil“ Willy Uhlmann, I. Bez.-Vertr.
 Max Lasch, I. Schriftführer.

NB. Bundeshotel ist nicht Stadt Nürnberg sondern Arnolds
 Restaurant, Theaterstraße 46.

Bezirk Dresden.

Ausschreibung: Sonntag, den 17. April 1910 Bezirks-Erst-
 fahren 10 Km. 3 Preise I. 6.50, II. 5.00, III. 3.00. Eins. 1 Mk.
 Gefahren wird bei jedem Wetter nach den Wettfahrbestimmungen
 des S. R. B. Bei grosser Beteiligung evtl. mehr Preise. Nen-
 nungen sind an den Unterzeichneten zu richten.

„All Heil“ Paul Braun,
 I. Rennfahrwart.

Bezirk Döbeln.

In der Bezirksversammlung am 13. März, welche in Zschaitz
 abgehalten wurde lag u. a. die Festsetzung unseres diesjährigen

Bezirksfestes vor. Ostrau und Döbeln wurden zur Abhaltung des Bezirksfestes vorgeschlagen und wählte man durch Stimmzettel Ostrau. Als Tag wurde der 24. Juli beschlossen, während das weitere dem Festausschuß zur Bearbeitung übertragen ist.

Als Fahrleiter für die diesjährigen Rennen wurde Kamerad Schlicke, als Ablasser Kameraden Brumme und Lässig, am Ziel die Kameraden Otto und Pötsch gewählt.

Die nächste Bezirksversammlung findet Sonntag, den 24. April, nachm. 3 Uhr in der Centralhalle in Roßwein statt.

W. Gjerth, Bez.-Schriftf.

Bezirk Glauchau.

Ich lade die Kameraden nochmals zu nachstehenden Veranstaltungen des Bezirks ein und bitte um zahlreiche Beteiligung: Sonntag, den 27. März, Osterausfahrt nach Remse, gemeinsame Abfahrt von Glauchau früh punkt 9 Uhr ab Gasthof Lindenhof, Auestraße; um 10 Uhr in Remse Preis-Langsamfahren. Sonnabend, den 9. April, abends 9 Uhr Bezirksversammlung im Gasthof Hirsch in Oberlungwitz, gemeinsame Abfahrt von Glauchau abends 8 Uhr Gasthof Goldene Sonne, Chemnitzerstraße. Sonntag, den 17. April, Ausfahrt nach Meerane, „Hotel de Saxe“ zum Empfang der Bundeswanderfahrer.

Allen Bezirksmitgliedern ein fröhliches Osterfest wünschend grüßt mit sportlichem Sachsen Heil

Die Bezirks-Vorstandschafft
Oettel, 1. Bez.-Vertreter.

Bezirk Wurzen-Grimma.

Noch in letzter Stunde bitten wir die geehrten Bezirkskameraden, sich an der Osterwanderfahrt nach Oschatz recht zahlreich zu beteiligen. Diese Fahrt erfolgt mit Wertung. Treffen: früh 7 Uhr im Restaurant „Kronprinz“. ¼ 8 Uhr Hotel „Viktoria“ in Wurzen.

Mit Sportsgruß Sachsen Heil

Heinrich Gütte, 1. Bez.-Vertr.
Hans Conrad, 1. Bez.-Schriftf.

NB. Der Bericht über die letzte Bezirksversammlung in Zöbda folgt in nächster Zeitung. Die nächste Bezirksversammlung wird am 17. April 1910 im Gasthof Ammelshain abgehalten. D. O.

Bezirk Zittau.

Am Sonntag, den 13. März veranstaltete der hiesige Bezirk ein Saalfest in den „Kronen-Sälen“. Nach einer Begrüßungsansprache des 1. Vorsitzenden, Herrn Simon, fand das Programm ordnungsgemäße Erledigung. Die Resultate der in Konkurrenz gefahrenen Vereine waren folgende: 1. Schulreigen: I. Adler, Kleinschönau 10,2 Punkte; II. Sturmvogel, Zittau 9,6 Punkte. 2. Kunstreigen: I. Verein 1884, Großschönau 12,6 Punkte; II. Ueber Berg und Thal, Hainewalde 11,1 Punkte. Im Duettfahren erzielte 1884 einen schönen Ehrenpreis, derselbe leistete auch mit Dreier- und Fünfer-Mannschaft Vorzügliches. Außer Konkurrenz fuhr „Rapid“-Bautzen, und waren dessen Leistungen ebenfalls glänzende. Alle Erwartungen übertrafen die Vorführungen des zu diesem Abend gewonnenen Herrn A. Müller-Leipzig und dürften sämtliche Besucher voll und ganz auf ihre Rechnung gekommen sein. Ein etwas zahlreicherer Besuch seitens der Bezirksmitglieder wäre zu wünschen gewesen. Den Herren vom Preisgericht sei hierdurch nochmals der herzlichste Dank ausgesprochen.

Mit sportl. Gruß „All Heil“

Max Birke, 1. Bez.-Schriftf.

Bezirk Zwickau.

In der am 6. März a. c. im Restaurant Braustübl, Zwickau abgehaltenen Bezirksversammlung wurden zunächst die Preisträger für Versammlungen und Ausfahrten pro 1909 bekannt gegeben. Es sind dies für erstere die Herren Pöhner, Günther und Oehler mit je 12 Versammlungen und für letztere die Herren Pöhner und Oehler mit 16 bzw. 13 Ausfahrten. Eingegangen war ein Schreiben vom Bundesvorstand, welches verlesen wurde. Betreffs des Stiftungsfestes wird in nächster Versammlung verhandelt. Weiter wurden 3 Diplome für langjährige Mitgliedschaft unter entsprechender Ansprache an die Herren Carl Crasser, Gust. Franke und Ernst Otto verabreicht. Infolge Abmeldung des 1. Fahrwarts wird Herr Oehler hierzu gewählt, während Herr Schäfer, Crossen, das Amt des 2. Fahrwarts übernimmt. Die Fahrt „Rund um Zwickau“ findet bestimmt am 24. April a. c. in der bisherigen Form statt und lade schon heute hierzu ein. Ausschreibung hierzu erfolgt in der nächsten Zeitung. Indem noch die Bekanntgabe der nächsten Versammlung, die am Mittwoch, den 6. April, im Restaurant Otto, Crossen, abgehalten werden soll, stattfand, wurde die Versammlung geschlossen.

All Heil

Otto Klüger,
W. Dörschel.

Bekanntmachungen der Vereine.

Redaktionsschluss: Sonnabend, den 20. März 1910. Erscheinungstag: Sonnabend, den 26. März 1910.

Alle Einsendungen sind zu richten an den Verlag W. Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21, II. Manuskripte sind nur auf einer Seite zu beschreiben, und zwar mit deutlicher, gut lesbarer Schrift; sie sind so knapp wie möglich zu halten und rechtzeitig abzusenden. Der grösste Vorzug eines Berichtes liegt in seiner Kürze. Je weniger Platz von den Bezirken und Vereinen für ihre Berichte beansprucht wird, destomehr Platz steht der Redaktion für ihre Arbeit zur Verfügung und desto reichhaltiger und interessanter wird die Zeitung. Verspätet eingehende Berichte können auf keinen Fall berücksichtigt werden. Bei Eilbriefen wolle man ausdrücklich vermerken: „Zwischen 10 Uhr abends und 7 Uhr früh nicht zu bestellen.“

Achtung Bundeskameraden!

Der Ruf zur Werbetätigkeit ergeht hiermit nochmals in ernster Mahnung an Sie. Noch sind wir lange nicht am Ziel, welches wir uns gesteckt haben, und zu welchem wir der Mitarbeit eines jeden Mitgliedes bedürfen. Wir richten deshalb nochmals das Ersuchen an Sie, in der Werbung von neuen Mitgliedern für den Bund, alle Kräfte einzusetzen. Schon jetzt ermöglicht die schöne Witterung den Radfahrverkehr in unbeschränkter Weise und ist deshalb gegenwärtig die beste Zeit, Mitglieder zu werben.

Der Bezirksvertretertag hat für die Werbetätigkeit wiederum einen ansehnlichen Betrag für die Ehrenpreise ausgeworfen; ausserdem sind von befreundeter Seite Stiftspreise hierzu eingegangen, sodass wir dieses Jahr in der Lage sind, eine grössere Anzahl sich um die Werbetätigkeit verdientgemachter Mitglieder auszeichnen zu können.

Des weiteren ist in der letzten Bundesvorstandssitzung beschlossen worden, allen den Mitgliedern, welche im Monat April mindestens 5-6 Anmeldungen bringen, eine Extra-Anerkennung in Form einer Ehrennadel zu überreichen. Versäume deshalb keiner die günstige Zeit! Werbt alle für den Bund, denn gross sind die Forderungen, die an denselben gestellt werden! Nur durch angestrengteste Arbeit aller Mitglieder wird es möglich sein, den gesteckten Zielen näher zu kommen. Nicht unerwähnt wollen wir lassen, dass diejenigen, welche jetzt ausgezeichnet werden, ihrer Anmeldungen für die Herbstprämierung nicht verlustig gehen. — Anmeldekarten gehen auf Wunsch von der Kassenstelle sofort zu.

Der Bundesvorstand des S. R. B.
Max Bergmann, 1. Vorsitzender.

Bezirk Bautzen.

R.-V. „Wanderfalk“. Obergurig 1895. Vereinslokal: Hänsels Gasthof, Obergurig. Versammlungen von nun an aller 14 Tage. Jeden Sonnabend Reigenfahren. Gäste stets willkommen. Unsere nächste Versammlung findet Sonntag, den 3. April, nachmittags punkt ¼ 3 Uhr statt. Da eine sehr wichtige Tagesordnung vorliegt, wie z. B. unser 15jähriges Stiftungsfest sowie das Bezirksfest des S. R.-B., ist das Erscheinen aller unserer Mitglieder dringend erwünscht.

Die Neuwahl gab folgendes Ergebnis: 1. Vorsitzender Herr Carl Richter, Singwitz; 2. Vorsitzender Herr Gotthold Hofmann, Binnowitz; 1. Schriftführer Herr Johann Karras, Singwitz; 2. Schriftführer Herr Ernst Augustin, Obergurig; 1. Kassenführer Herr Ernst Jokusch, Schwarznauslitz; 2. Kassenführer Herr Max Augustin, Obergurig; 1. Fahrwart Herr August Lieschke, Kleindöbschütz; 2. Fahrwart Herr Hermann Brösel, Singwitz; Banner-

träger Herr Richard Harnap, Bautzen. Zum Schluß wurde noch folgender Jahresplan festgesetzt: April Ausfahrt nach Warnsdorf in Böhmen; Mai Baumblutpartie nach Görlitz; Juni Rennen; August Stiftungsfest und Picknick; September Vereinsvergnügen; Oktober Katerbummel.

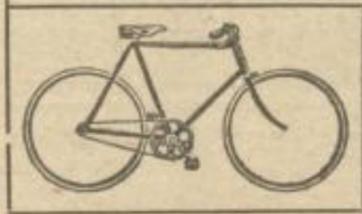
Sachsen Heil

Carl Richter, 1. Vors.
Joh. Karras, Schriftführer.

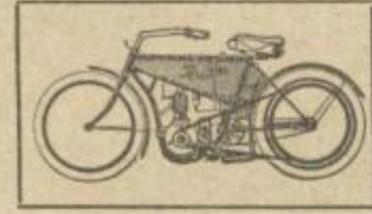
Bezirk Dresden.

R.-V. „Frohe Radler“, Dresden-A. Bundesverein des S. R.-B. Vereinslokal: Restaurant „Dlanabad“, Bürgerwiese 22. Versammlung jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat, abends 9 Uhr. Gäste sind jederzeit herzlich willkommen. Die Eröffnungsausfahrt findet am 2. Osterfeiertag nach Großenhain statt. Abfahrt mittags 1 Uhr von Melners Restaurant, Terrassengasse 18.

WANDERER



Der Name „Wanderer“ wird allgemein als genügende Gewähr für unbedingt erstklassige und zuverlässige Präzisionsarbeit erachtet.



Wanderer-Werke vorm. Winklhofer & Jaenicke H.-G., Schönau b. Chemnitz

Der Verein hat beschlossen, daß Mittwoch, den 6. April 1910, eine außerordentliche Generalversammlung stattfindet. Tagesordnung: Neuwahl der Gesamtvorstandschaft.

Mit sportlichem Gruß „All Heil“

Paul Weber, 2. Vors.
Emil Mehner, 1. Schriftf.

Bezirk Kamenz.

R.-Kl. „Frohe Fahrt“-Gelenau. Bundesangehöriger Verein des S. R.-B. Vereinslokal: Gasthof Gelenau. Jeden 1. Donnerstag im Monat Versammlung. Reigenübungsstunden Donnerstags abends von 1/29 bis 1/211 Uhr im Saale des Gasthofes. Schriftstücke wolle man an den Vorsitzenden Paul Fischer-Gelenau Nr. 35 richten.

„Sachsen Heil“

Alfred Seifert, Schriftf.

Unserm lieben Mitgliede und Ortsvertreter Herrn

Arthur Petzer

zu seiner Vermählung noch nachträglich die herzlichsten Glückwünsche.

Bezirk Leipzig.

R.-V. „Concordia“, 1902. Meisterschaftsclub auf die Jahre 1905-06, 1906-07, 1907-08, 1908-09 des S. R.-B. Klubheim: Schloßkeller, Dresdenerstraße. Allen Bundes- und Vereinskameraden zur Kenntnis, daß von jetzt ab die Versammlungen wieder Dienstags

stattfinden. Die am 12. März stattgefundene Vierteljahresversammlung hatte einen sehr guten Verlauf. Gereichte es uns zu großer Freude, als Gäste wieder die alten wackeren Förderer der „Concordia“, die Herren Otto, Pauli und Claus zu begrüßen, für dessen Erscheinen nochmals gedankt sei. Ebenso fanden die vorzüglich ausgearbeiteten Berichte allgemeine Anerkennung. — Nachdem die Tagesordnung erledigt war, hält Herr Otto einen Vortrag über den Werdegang des Vereins, der ca. 3 Stunden dauerte und manche schöne Erinnerung erweckte. Mit Spannung hörten die Anwesenden diesem Vortrag zu, freuten sich, in solch einem Verein zu sein und gaben ihrer Begeisterung durch stürmischen Beifall Ausdruck. Mit dem Vorsatz, ferner noch fester zu Concordias Farben zu halten, trennte man sich.

Der Gesamtvorstand.

Bezirk Zittau.

Einzelfahrer-Vereinigung des S. R.-B. Am 3. d. M. konnte die neugegründete Zittauer Einzelfahrer-Vereinigung das erste Mal, in die Öffentlichkeit treten, sie feierte an diesem Tage ihr Gründungsfest in den Sonnensälen. Hier zeigte sich, daß die Gründung dieser Vereinigung mit Freuden begrüßt wurde, es hatten sich viele Freunde von Nah und Fern eingefunden, und hielt die gemüthliche Stimmung bis in die Morgenstunden an.

In der letzten Sitzung wurde bekannt gegeben, daß die Vereinigung jetzt schon über 30 Mitglieder zählt und wird um weitere Anmeldungen der Einzelfahrer gebeten.

Mit „Sachsen Heil“

Rud. Hartmann, Schriftf.

Rundschau.

Ein sinnender Geist, eine tätige Hand,
sie ziehen den Segen ins Vaterland.

25 Jahre aus der Geschichte der deutschen Fahrrad-Industrie nach dem Jubiläumskatalog der Wanderer-Fahrradwerke in Chemnitz-Schönau.

Die weit vorgeschrittene Entwicklungsstufe einer wichtigen Erfindung, welche inzwischen eine ungeahnte Bedeutung für das gesamte Kulturleben der Völker erlangt hat, gab nunmehr vor rund fünfundzwanzig Jahren im neuen Aufleben ihrer Werterkennung auch in Deutschland den Anstoß zu ihrer Nutzenanwendung für das praktische Leben und führte damals zur Gründung der Firma, aus welcher sich die heutigen Wanderer-Werke entwickelten.

Zwei strebsame junge Männer, beide Jünger der Mechanik, hatte das gemeinsame Interesse des Radfahrersportes durch einen Zufall zusammengeführt

und in ihnen den Entschluss reifen lassen, sich zu gemeinschaftlicher Arbeit auf dem neuen Felde des Fahrradbaues zusammenzuschließen:

Johann Baptist Winklhofer, geboren am 23. Juni 1859 zu München-Bogenhausen, und Richard Adolf Jaenicke, geboren am 25. Dezember 1858 zu Chemnitz.

Wie der Wortlaut der neuen Firma: „Chemnitzer Velozipedfabrik“ besagt, wurde dieselbe von den Gründern mit der Absicht ins Leben gerufen, den Bau von Fahrrädern aufzunehmen; doch waren die Mittel der beiden Teilhaber zu gering, um dieses Vorhaben von Anfang an in die Tat umzusetzen. Sie sahen sich darum genötigt, einen Weg einzuschlagen, welcher ihnen Aussicht auf Vorwärtskommen aus den kleinsten Anfängen bieten konnte und die Beschaffung der nötigen maschinellen Einrichtungen ganz allmählich ermöglichen sollte.



Brennabor

ist das Rad
der
Landstrasse.

Unverwüstlich * Schnell * Leicht im Lauf

Sonntag, den 20. März 1910 **Fernfahrt Berlin-Magdeburg**
Zweiter: Weltrekordmann Hauptmann auf
BRENNABOR.

Treptow: **20 und 30 km-Rennen**
Erster: Bruno Demke auf **BRENNABOR**
Zweiter: Ad. Schulze auf **BRENNABOR**
der bewährtesten und beliebtesten Marke, auf welcher 1909
ca. 700 erste Preise gewonnen wurden.

Dieses Ziel gedachten sie zunächst durch den Handel mit englischen Hochrädern der damals sehr beliebten Marke „Rudge“, sowie durch die Erträge einer gut geleiteten Reparaturwerkstatt



Velociped-Handlung und erste Werkstatt Poststrasse 75

zu erreichen. Die gesellschaftliche Beteiligung der beiden Geschäftsinhaber am Sportleben, welches sie besonders mit ihrem Beitrag zu dem damaligen ersten „Bicycle Club“ in Chemnitz rege förderten, die Güte der von ihnen zum Verkauf gestellten Hochräder und Ausrüstungsstücke, besonders aber

die in ihrer Werkstatt fachmännisch ausgeführten Reparaturen verschafften ihnen bald einen ansehnlichen Kunden- und Bekanntenkreis am Platze. Sie bemühten sich eifrig, denselben durch abwechselnde Reisen zu Rad auch auf die weitere Umgegend nutzbringend auszudehnen und hatten dabei ein hartes Stück Pionierarbeit zu leisten; denn es galt nicht nur Absatz in ihrem Artikel zu suchen, sondern vor allen Dingen das Interesse an dem neuen Sport und damit den Bedarf zu wecken. So neigte sich das Jahr der Gründung fast seinem Ende zu, und mit der Ruhe, die im Spätherbst in der Sportbetätigung naturgemäss eintrat, konnte auch die junge Firma schon das Fazit des Erfolges ihrer angestregten Tätigkeit ziehen. Doch von einem solchen konnte noch nicht gesprochen werden; denn im Hinblick auf die fortgesetzten, wenn auch kleinen Anschaffungen, welche die Erweiterung der Werkstätte erforderte, war der Umsatz zu gering, um einen Gewinn für die Inhaber übrig zu lassen. Trotz pekuniärer Sorgen, die ihnen daher nicht erspart bleiben konnten, verloren sie aber ihr Ziel nicht aus dem Auge, sie versuchten sich schon nach Verlauf des ersten Halbjahres an der Selbsterstellung einiger Hochräder nach gediegenen Modellen und benutzten den Winter 1885/86 dazu, die Vorbereitungen zu einer kleinen Eigenfabrikation zu treffen, deren Erzeugnisse bereits im folgenden Sommer auf den Markt gebracht werden sollten. Wie geplant, konnte der Bedarf in Hochrädern in diesem Jahre schon fast ausschliesslich mit dem eignen Erzeugnis gedeckt werden, welches sich hinsichtlich gefälliger Formen und präziser Bearbeitung den besten englischen Maschinen seiner Art ruhig an die Seite stellen durfte.

Die Firmenträger gaben demselben den bescheidenen, aber sinnigen Namen „Wanderer“, welcher durch eine Schutzmarke mit der Schwalbe im blauen Felde versinnbildlicht wurde, und wollten damit zum Ausdruck bringen, dass das Fahrrad nicht nur der kunstgerechten Ausübung des Fahr-

sportes dienen, sondern auch den Wanderungen über Berg und Tal ein modernes Hilfsmittel sein sollte. Die gediegene und solide Ausführung des jungen Fabrikates erwarb demselben in wenigen



Haus Theaterstrasse 14, in welchem die Fabrikation ihren Anfang nahm.

Monaten einen so guten Ruf und so lebhaftere Nachfrage, dass für das kommende Jahr 1887 mit einem wesentlich wachsenden Umsatz gerechnet werden konnte und daher in der Beschaffung geeigneter Hilfsmittel und des Materials entsprechende Vorkehrungen getroffen wurden. (Fortsetzung folgt.)

: **Excelsior-** :

: **Pneumatic** :

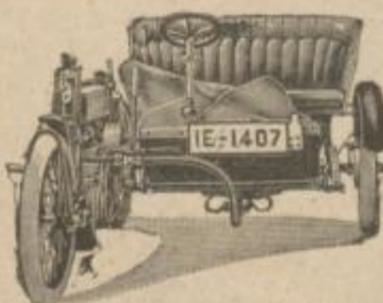
**besten Touren und
Gebrauchsreifen
leicht, schnell,
zuverlässig**

**Hannov. Gummi-
Kamm Comp. A.-G.**

Hannover-Limmer.



Auf Wunsch: Mit Klappverdeck.
Niedrigste Haftpflichtstufe.



Magnet-Selbstfahrer

4—5 PS. 1 Zyl.
6—7 PS. 2 Zyl.

in der Praxis glänzend bewährter

2-spuriger Dreirad-Wagen

mit 2-sitziger
Carosserie.

Besondere Vorzüge:) Spurweite: 1.25 m, extra starke Federung, stossfreie Handrad-Steuerung, vorzügl. Bergsteiger, grosse Leistungsfähigkeit, geringe Betriebskosten.

Wirtschaftlichkeitsfahrt 09 = 330 km: II. u. IV. Preis. Wertungsfahrt 09 = 290 km: I. u. III. Preis.

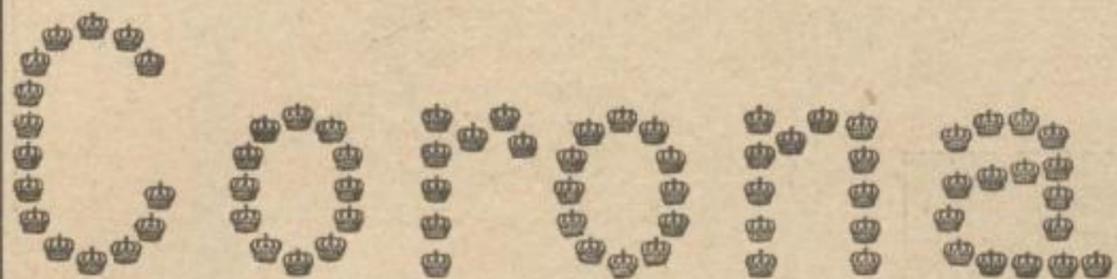
Motorenfabrik MAGNET, Magnet-Motorräder 2—6 PS. 1 u. 2 Zyl.

Berlin-Weissensee.

Seit Jahren zu Tausenden im Betriebe.

Man verlange ill. Prosp. K. mit Ia. Ref.

Doppelübersetzung, Untersetzung durch Friktionskupplung (D. R.-Pat.) Kettenübertragung, Federgabel, Vergaser-Regulierung v. d. Lenkstange etc.



Fahrradwerke u. Metallindustrie, A.-G., Brandenburg a. H.

Kataloge stehen Interessenten zur Verfügung.

Fahrräder

Motorräder
Motorwagen



:: Motor-Transportfahrzeuge ::

Überall zu haben; wo etwa nicht vorrätig, wolle man sich direkt an uns wenden.

Denkbar grösste Vorteile bieten Harburg-Wien, indem sie neben dem bisher gebräuchlichen flachen Mantel, welcher aus einem Stück gearbeitet



wie Abbildung 1 in den meisten Fällen direkt bis in die Stoffeinlagen des Mantelgerippes gehen und durch das nachträgliche Eindringen der Nässe die Leineneinlagen derart zerstören, dass sehr selten eine Reparatur noch ausführbar oder rentabel ist, wird bei einem Mantel wie Abbildung 2 der Schnitzzunächst bei den Stoffeinlagen des Protekteurs (a) aufgehalten und müsste dann erst durch die zwischen Protekteur und Gerippe liegende Gummischicht (c) dringen, um, was aber ziemlich ausgeschlossen erscheint, auch das Gerippe noch zu zerschneiden, wodurch eine vollständige Zerstörung des Mantels stattfindet.

Die neuen flachen Harburg—Wien-

ist (Abbildung 1), für die Folge auch Mäntel mit aufvulkanisierter, flacher Lauffläche liefern. Die Vorteile des letzteren Mantels, verglichen mit den Mänteln aus einem Stück gearbeitet, sind ganz hervorragende und für jedermann ohne weiteres ins Auge springend; sie bestehen darin, dass der Mantel aus zwei Teilen gearbeitet ist, und zwar a) dem Protekteur (Lauffläche), b) dem Gerippe, d. h. dem eigentlichen Mantel.

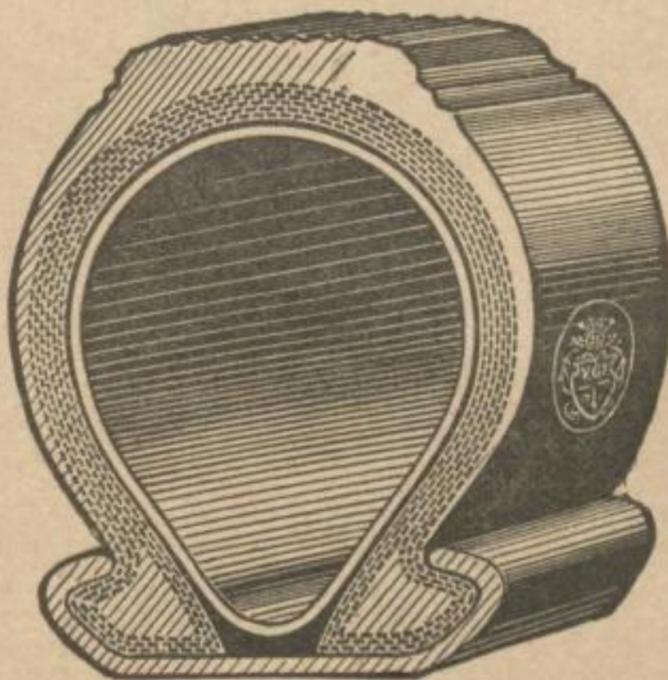


Abbildung 1.

Zieht man nun die Vergleiche dieser beiden Ausführungen, so kommt man zu folgendem Resultat: Während kräftige Schnitte oder Nägel bei Mänteln

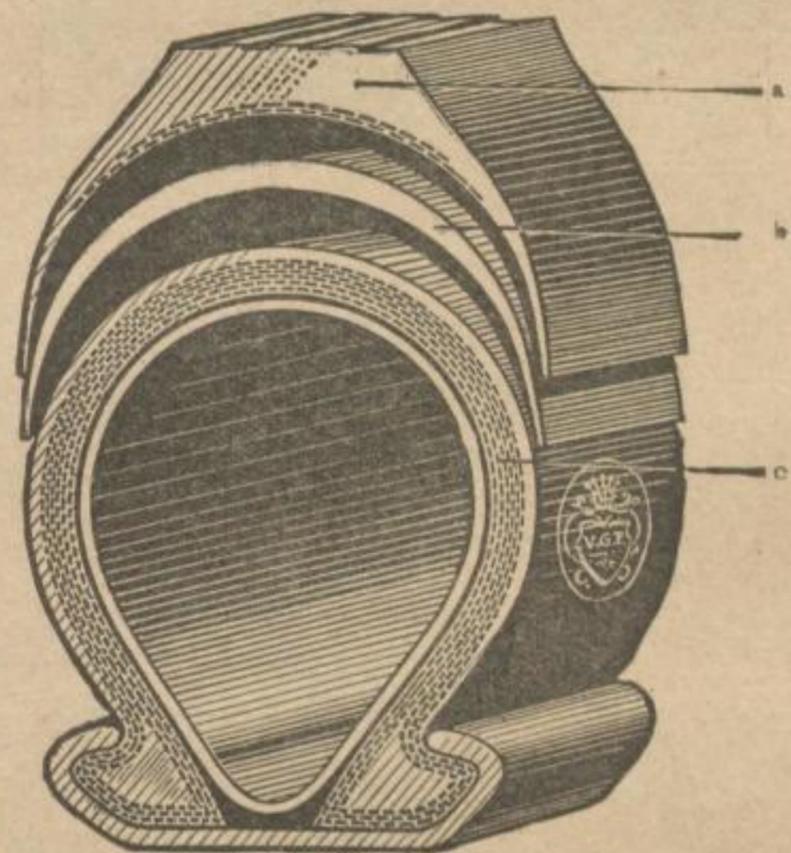


Abbildung 2.

Mäntel werden mit einem ansprechenden Kettenmuster auf der Lauffläche geliefert.

Franz Hauptmann, der in dieser Saison auf seinem flinken **Brennabor-Rade** schon verschiedene erste Preise erstritten hat, sicherte sich in der Fernfahrt Berlin-Magdeburg am Sonntag den zweiten Platz. Auf der Treptower Rennbahn ging Bruno

Demke sowohl im 20- wie im 30 km-Rennen als Erster durchs Ziel. Zweiter in beiden Rennen wurde der Zehlendorfer Ad. Schulze vor Rosenlöcher. Demke und Schulze bestreiten ihre sämtlichen Rennen auf Brennabor, der siegreichen Marke, auf welcher im vorigen Jahre ca. 700 erste Preise gewonnen wurden.

Die Eintragbarkeit von Warenzeichen. (Von Patent- und Zivilingenieur Bues, Bielefeld.) Das deutsche Reichs-Gesetz zum Schutz der Warenzeichnungen vom Jahre 1894 will bekanntlich dem redlichen Handel und der Industrie einen Schutz gewähren, indem jedermann zur markanten Unterscheidung seiner Waren andern gegenüber bestimmte Bezeichnungen, Abbildungen oder „Schutzmarken“, wie es oft handelsüblich heisst, beim Patentamt in Berlin gegen verhältnismässig geringe Gebühren eintragen lassen kann. Die Wirkung und den Zweck der Zeichen, als nicht zur Sache gehörig übergehend, soll den interessierten Kreisen einen Fingerzeig gegeben werden, wie und vor allem was man als eintragungsfähige Handelsmarken heute ansehen und empfehlen kann.

Das Gesetz selbst stellt an die Eintragungsfähigkeit eines Warenzeichens gewisse Anforderungen, deren Beachtung, Kenntnis, insbesondere in der Auslegung, von Unkundigen bisher zu wenig Wert beigemessen wurde. — Selbstverständlich soll nur derjenige ein Zeichenrecht beanspruchen können, wer einen entsprechenden Geschäftsbetrieb hat und die angemeldeten Waren auch zu führen beabsichtigt. Doch auf anderem Gebiete: Was meldet der Laie — es ist hier der Gesetzes- und Warenzeichenrechtsunkundige gemeint — fast tagtäglich an: „Ideal“, „Rekord“, „Allen voran“, „Brillant“, „Allerwelts“, „Einzig“, „Famos“, „Fortschritt“, „Garantie“ usw., abgesehen von weniger krass unzulässigen Bezeichnungen, wie z. B. „Alpina“, „Baby“, „Jugend“.

Das Gesetz verbietet mit Recht solche Eintragungen durch § 4, welche entweder Freizeichen sind, d. h. solche, die dem freien Verkehr nicht vorenthalten werden dürfen, oder weil es sogenannte unzulässige sind, das sind diejenigen, welche ausschliesslich in Zahlen, Buchstaben oder solchen Wörtern bestehen, die Angaben über Art, Zeit und Ort der Herstellung, über die Beschaffenheit, über die Bestimmung, über Preis, Mengen- oder Gewichtsverhältnisse der Ware enthalten. Ferner sind solche Angaben verboten, die ärgernisregend sind oder ersichtlich den tatsächlichen Ver-

hältnissen nicht entsprechen und die Gefahr einer Täuschung begründen. Schon die oberflächliche Kenntnis dieser Gesetzesbestimmungen reicht oft aus, um Anmeldungen z. B. der angeführten Art als aussichtslos zu unterlassen und demzufolge Kosten sowie meist kostbarere Zeit zu sparen. — Der Gesetzgeber verlangt ferner, dass Zeichen, welche in in- oder ausländischen Staatswappen oder Wappen eines inländischen Ortes, einer inländischen Gemeinde oder weiteren Kommunalverbänden bestehen, zur Eintragung nicht zuzulassen sind. — Das Patentamt und Privatunternehmer veröffentlichen von Zeit zu Zeit Listen fast aller Worte, welche nicht eintragbar erscheinen und insbesondere dem Unkundigen wertvolle Fingerzeige geben. — Doch damit sind die Erfordernisse der Eintragungsfähigkeit nicht zum geringsten Teile erschöpft. Die Anforderungen gehen noch weiter. Es wird nämlich auch mit Rücksicht auf die Verwechslungsgefahr mit älteren Zeicheneintragungen eine genügende Unterscheidungskraft verlangt, welche eine Verwechslung schlechthin ausschliesst. Macht nämlich der früher eingetragene Zeicheninhaber von seinem Widerspruchsrecht Gebrauch, so verfallen infolge dieser Feuerprobe der Übereinstimmung die meisten Warenzeichen der Abweisung. Eine vorherige Recherche in den Zeichenlisten und Rollen, oder private Anfrage bei den Frühereingetragenen hätte vor dem nutzlosen Beginnen vielleicht bewahrt. In welcher leichtfertiger Weise mit Anmeldungen von Warenzeichen umgegangen und unnütze Kosten verursacht werden, davon legt die Statistik des Patentamts ein beredtes Zeugnis ab. Im Jahre 1908 wurden von 20098 Warenzeichenanmeldungen 9390, also beinahe die Hälfte zurückgewiesen oder zurückgenommen. Das entspricht einem direkten Gebührenverlust von jährlich mindestens hunderttausend Mark abgesehen von geschäftlichen Verlusten und Unzuträglichkeiten, welche sich oft, auch nach der Eintragung durch teure Löschungs- und andere Klagen herausstellen. Es ist als feststehend anzusehen, dass der allergrösste Teil der Abweisungen auf Gesetzesunkenntnis der Anmelder zurückzuführen war. — Sollte man aber glauben, dass die alleinige Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen Fehlanmeldungen ausschliesse, so trifft das keineswegs zu, denn die Bestimmungen auch des Warenzeichengesetzes lassen oft eine zweideutige Auslegung zu, sodass zur richtigen Beurteilung einer Anmeldung und der Gesetzesaus-



Alle 6 Minuten ein Fahrrad!

Das ist unsere Produktion!

Bedarf es noch mehr Beweise für die Beliebtheit der

Panther- und Brunsviga-Räder.

Pantherwerke A.-G., Braunschweig.

Wollen Sie etwas Feines rauchen?

„Salem Aleikum“
Wort und Bild
sind gesetzl. geschützt.



Zu haben in den
Zigarren-Geschäften

Dann empfehlen wir Ihnen

„Salem Aleikum“

aus rein orientalischen Tabaken hergestellte naturell-aromatische Cigarette.

Diese Cigarette wird in Nr. 3 nur lose, in den Nummern 4 bis 10 auch in Kartons à 20 Stück Inhalt, ohne Kork, ohne Goldmundstück in einfachster Verpackung verkauft.

Bei diesem Fabrikat sind Sie sicher, dass Sie Qualität, nicht Konfektion bezahlen.

Salem Aleikum-Cigaretten sind ausser zu 3 $\frac{1}{2}$, 4, 5 Pfg. das Stück, auch in Luxusqualitäten zu 6, 8 und 10 Pfg. erhältlich.

Nur echt, wenn auf jeder Cigarette die volle Firma steht:

Orientalische Tabak-
und Cigarettenfabrik

„YENIDZE“

Inhaber: Hugo Zietz,
Dresden.

legung auch Kenntnis der einschlägigen Praxis und sogenannten Judikatur, d. h. Rechtsprechung massgebender Behörden z. B. der Anmelde- und Beschwerdeabteilung des Patentamtes, daneben Entscheidungen der Oberlandesgerichte und des Reichsgerichts gehören. Ja selbst die Kenntnisse und Studien — man kann sagen — dieses Gewirrs, versagen oft, da die Rechtsprechung sich oft ändert infolge neu auftretender Umstände oder Einwendungen. — Hier helfen zuletzt nur noch langjährige Fach-Routine, Geschäfts- und juristische Kenntnisse. — Wie ersichtlich, sind Warenzeichenanmeldungen oft verzwickte und unter Umständen zu den grössten Konsequenzen führende Geschäfte, mit denen man sich nicht befassen soll, wenn man nicht ganz auf dem Laufenden ist.

Das Elektrik-Transport-Zweirad ist die hervorsteckende Neuheit, mit der die altbekannte Firma Anhaltische Fahrzeug-Werkstätten Robert Krause, Dessau-Anhalt, ihren zahlreichen Kunden für die Saison 1910 aufwartet. In der soeben erschienenen Preisliste für 1910 empfiehlt die Firma das gesetzlich geschützte Elektrik-Transport-Zweirad als das beste, billigste und praktischste Warenbeförderungsmittel, mit dem kleinere Lasten auf schnellstem Wege bequem zu befördern sind. Da die Breite des Warenkastens nur 55 Zentimeter beträgt und das ganze Rad nur 37 Kilo wiegt, so ist die Maschine leicht handlich und beansprucht wenig Raum zum Unterstellen. Der Preis ist ein verhältnismässig niedriger und die Erhaltungskosten sind geringe. In Transport-Dreirädern führt die Preisliste verschiedene Muster bis zum Motor-Transport-Dreirad auf.

Fernfahrt Berlin — Brandenburg. Die von der Vereinigung internationaler Rennfahrer, Berlin am Sonntag veranstaltete Fernfahrt, die im Sportpark Brandenburg a. H., wonach 50 Stunden zu fahren waren, endete, sah den Weltrekordmann Franz Hauptmann als Ersten am Ziel. Der Sieger gebrauchte für die Fernfahrt nur 2 Stunden 10 Minuten und auf der Rennbahn 42 Minuten. Hauptmann fährt Brennabor, wie auch Koch und Sykora,

die den dritten bzw. sechsten Platz behaupteten. Die 268,2 km lange Fernfahrt Berlin—Cottbus—Berlin wurde von K. Dittebrandt gleichfalls auf Brennabor gewonnen. In Paris riss Fritz Theile im Match Theile-Brecco den Sieg an sich. Theile benutzt auch in diesem Jahre die bewährte Marke Brennabor, die ihm in der vorigen Saison so viele und grosse Erfolge einbrachte. Gelegentlich des Winterfestes des Gau 20 wurde am Sonntag in Berlin die Meisterschaft von Europa im Kunstfahren bestritten, auch hier fielen der erste und zweite Preis an Brennabor. Es ist hierdurch wiederum der Beweis erbracht, dass Brennabor für alle Zeit, ob Bahn, Strasse oder Kunstfahren die geeignetste und überlegenste Marke ist.

Im ersten Rennen, mit dem der Sportpark Treptow—Berlin die neue Radsportsaison eröffnet, kommt das leichte stabile Dürkopp-Rad durch den Sieg seiner Fahrer sofort wieder zur Geltung. Wie nicht anders zu erwarten, gewinnt dort Otto Meyer auf „Dürkopp“ das Hauptfahren, wobei Fritz Hoffmann auf „Dürkopp“ als 2. rangierte. Henri Mayer auf „Dürkopp“ schlägt in Paris Schilling, Jacquelin, Bader, Didier durch seinen Sieg im Hauptfahren. Dass der Strassenrennsport so früh im Jahr wieder einsetzt, lässt die Erfolgliste des leichten, stabilen „Dürkopp“-Rades kräftig anschwellen. Es gewinnt der Hamburger A., auf „Dürkopp“ das 60 km-Eröffnungsrennen, während J. B., auf „Dürkopp“ den 3. Preis im 50 km-Strassenrennen Münster — Burgsteinfurt — Münster gewann. H., auf „Dürkopp“ gewinnt die Fernfahrt Küstrin — Frankfurt a. O. — Küstrin. C. R., auf „Dürkopp“ gewinnt im fernen Chile das Strassenrennen „Miramar—Vergara—Carro de la Merced—Valparaiso—Miramar“ auf seiner leichten, stabilen „Dürkopp“-Maschine, ein Zeichen dafür, dass die unerreichten sportlichen Erfolge der Dürkopp-Fahrer in 1909 auch im fernsten Ausland Wiederhall fanden und die strebsamen Fahrer zur Anschaffung des mustergiltigen Dürkopp-Produktes veranlassten und dabei zum Sieg führten.

Aluminiumlot

von Reichs- und Staatsbehörden
als gut anerkannt und gekauft.

Man verlange Prospekt. ———

OTTO NICOLAI, Boppard a. Rhein.

Jede Lagerschale, Konus, sowie jede Schraube und Mutter werden bei den Göricke-Rädern vor der Montage in der Kontrollstation genau auf Haltbarkeit geprüft. Das fertig montierte Fahrrad, welches versandbereit steht, wird nochmals kontrolliert. Daher ist auch jedes Göricke-Rad der Bielefelder Maschinen- und Fahrrad-Werke Aug. Göricke, Bielefeld, ein Musterrad und sind Reparaturen an demselben ausgeschlossen. Eine derartige scharfe Kontrolle kann natürlich nur bei einem Fabrikate wie die Marke Göricke herrschen, welche in Einzelsendungen an die Händler geschickt wird, nicht in Waggonladungen an Versand- und Warenhäuser, denn letztere können nur billige Ware, welche natürlich keine Qualitätsware ist, zu Schleuderpreisen verkaufen. Denn diese Ware ist auch nicht mehr wert, als der dafür angesetzte Preis.

Parseval-Ballonfahrten. In dem Terrain der Ausstellung München 1910 ist vor kurzem mit dem Betonieren des Fundamentes für die Halle begonnen worden, in welcher während der Ausstellungsdauer der Parseval-Ballon untergebracht werden soll. Die Halle wird bestimmt bis zum Mai fertiggestellt sein und wird München die erste Stadt in Deutschland sein, die einen geregelten Luftschiffverkehr mit bestimmtem Reiseziel (Oberammergau) unterhält. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass dieses Unternehmen eine grosse Anziehungskraft auf das reisende Publikum ausüben wird.

6. Auszug aus unserer Zeugnis-Mappe über **Magnet-Selbstfahrer mit Handradsteuerung.** Neuhaldensleben, 21. Februar 1910. Sie wünschen mein Urteil über die Betriebssicherheit und die Einfachheit der Handhabung des im September 09 bezogenen 2sitzigen Selbstfahrers 4—5 PS. 1 Zyl. mit Handradsteuerung zu erfahren. Dafür spricht wohl am besten der Umstand, dass ich bis heute auch nicht eine Schraube nachverlangen musste, oder auch nur die kleinste Reparatur habe machen lassen müssen. Die spielend leichte Handhabung des Gefährtes ersehen Sie auch daraus, dass mein 11 jähriger Sohn dasselbe in den belebtesten Strassen leitet. Den zweisitzigen Wagen mit einem einsitzigen zu vergleichen, ist kaum möglich, da ersterer so grosse Vorteile bietet, durch die Art der Steuerung, durch seine stabile Bauart und die normale Spurweite der Räder. Letztere ist ein grosser Vorzug bei Schnee und Schmutz und erleichtert das Fortkommen auf den Landstrassen und Feldwegen. Die Betriebskosten stellen sich nach meiner Erfahrung für den Zweisitzer nur unwesentlich höher, als für ein Motorrad.

gez.: Dr. Otto, prakt. Arzt.

Stolp i. Pomm., 18. Februar 1910. Seit Juli vorigen Jahres benutze ich fast täglich und zu sehr ausgedehnten Fahrten den von Ihnen bezogenen 6—7 PS. 2 Zyl. Magnet-Selbstfahrer mit Handradsteuerung und hat sich derselbe auch auf den schlechtesten Wegen als zuverlässig und leistungs-

fähig erwiesen. Ich habe es nie bereut, dass ich mir anstatt eines grossen Wagens dieses praktische Fahrzeug angeschafft habe, denn ich habe dieselbe Bequemlichkeit, wie bei einem grossen Wagen und spare doch kolossal an Benzin und besonders an Reifen. Ich kann daher Ihr Fahrzeug aus eigener Erfahrung bestens empfehlen.

gez.: Willy Troike i. Fa. Herm. Klemm.

Rennfahrerurteilen über **Göricke-Rad!** Cöln. a. Rh. den 20. Oktober 1909. Titl. Bielefelder Maschinen- und Fahrrad-Werke Herrn Aug. Göricke, Bielefeld. Infolge Ihres sehr geehrten Schreibens vom 18. cr. erwidere ich Ihnen höflichst, dass ich Ihrer Maschine den Vorzug gegenüber allen anderen Fabrikaten geben muss. Das Material und die Bauart Ihres Rades ist eine vorzügliche, was schon allein dadurch bewiesen wird, dass ich auf der in diesem Jahre von Ihnen gekauften Maschine, Modell „Basel-Cleve“ schon mehr als ca. 10000 Kilometer gefahren habe. Dieselbe Maschine, welche bereits schon über 10000 Kilometer gefahren und die grössten Strapazen mitgemacht hat, wird auch noch zu weiteren grösseren Strassenrennen benutzt. Alle meine Siege in diesem Jahre



Attila

seit 21 Jahren
beste deutsche Marke
Attila-Fahrradwerke
Kretschmar & Co
DRESDEN-A.1
Florastr. 5

Billigste **Qualitätsmarke.**
Reparaturen, Vernicklung u.
Emaillierung aller Fabrikate in
bek. gut. preisw. Ausführung.
Katalog A 1910 gratis.

wurden auf dieser Maschine gewonnen, u. a. auch das grösste Strassenrennen Berlin-Köln. Ich empfehle mich Ihnen Hochachtungsvoll Jos. Pütz.

Die Presse urteilt über **Göricke-Rad!** „Rad-Markt“ Fachzeitschrift für Händler. Etwas über die leichten Tourenmaschinen. In den letzten Jahren machte sich bei dem kaufenden Publikum immer mehr der Wunsch geltend, nicht nur eine stabile Maschine zu besitzen, sondern auch ein leicht gebautes Fahrrad zu kaufen. Diesem Umstand gemäss haben nun die Fabriken zu ihren bisherigen Modellen in den meisten Fällen je ein leichtes Damen- und Herrenrad hinzugenommen. Es ist jedoch selbstverständlich, dass man nicht, ohne bisher Erfahrungen gerade in dieser Bauart gesammelt zu haben, ein wirklich haltbares, leichtes Fahrrad bauen kann. Die Bielefelder Maschinen- und Fahrrad-Werke Aug. Göricke, Bielefeld, haben daher vorher ein leichtes Rennrad gebaut und dieses Modell speziell auf der Landstrasse ausprobieren lassen. Es ist dies das Modell „Basel-Cleve“. Welch grossartigen Erfolg die Werke gerade mit diesem Modell gehabt haben, braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden, betont sei nur, dass der vorjährige Sieger dieser Fernfahrt das 620 km lange Rennen in Rekordzeit auf dem Modell „Basel-Cleve“ gewonnen hat. Die Erfahrungen, welche der Konstrukteur in dieser Zeit sammeln und aus den verschiedensten Bahn- und Strassenrennen ziehen konnte, sind nun in allem berücksichtigt worden und ist das diesjährige Modell „Basel-Cleve“ der Firma Göricke geradezu ein Meisterwerk der deutschen Fahrradtechnik. Was die Firma Göricke bei diesem Modell als vorteilhafte Verbesserung herausfinden konnte, hat dieselbe nun auch zu ihren leichten Tourenmaschinen nutzbringend angewandt.

Die Brennabor-Werke haben soeben ihren Motorwagen-Katalog zur Ausgabe gebracht und mit demselben einen zuverlässigen und praktischen Ratgeber für den Käufer eines guten Touren- oder Lieferungswagens geschaffen. Das gediegen ausgestattete rote Büchlein ist mit vielen Illustrationen ausgestattet und 72 Seiten stark. Das Titelblatt zeigt eine Abbildung der Werke in ihrer jetzigen Grösse; letztere wird durch das einleitende Vorwort näher erläutert. Nach den Lieferungsbedingungen folgt dann eine ausführliche allgemeine Beschreibung, der wir entnehmen, dass die Brennabor-Werke besonders zwei Typen von Motorwagen bauen, die in die erste Steuerklasse fallen. In Vorbereitung befindet sich jedoch ausser diesen 6—8 PS. Zweizylinder und 12—14 PS. Vierzylinder-Wagen ein neuer Typ, der im April des Jahres herauskommt und 20—24 PS. stark sein wird. Die der allgemeinen Beschreibung beigegebenen Abbildungen sind mit fortlaufenden Nummern versehen, welche bei Reparaturen und Bestellungen angegeben werden sollen. Nach einer kurzen Beschreibung der Windschutzscheibe folgen Abbildungen der einzelnen Typen mit gegenüberstehender Beschreibung und hierauf die genaue Bezeichnung der vorerwähnten Nummern. Eine Zusammenstellung der Mehrpreise und Abbildungen von Wagenlaternen schliessen sich daran, dann

kommt die lange Reihe der letztjährigen Siege und Erfolge. Die Zufriedenheit der Käufer von Brennabor-Wagen erhellt am besten aus der stattlichen Anzahl von freiwilligen Zeugnissen, die den Schluss der Preisliste bilden.

Die Fernfahrten haben neben ihrer sportlichen Bedeutung auch noch einen besonderen Wert für die Industrie, und zwar in erster Linie für die Pneumatik-Industrie. Was nützt einem erstklassigen Fahrer das beste Training, wenn er bei einer Fernfahrt seine besten Chancen durch ein minderwertiges Reifenmaterial verloren gehen sieht! — Von jeher hat sich als bester Touren- und Gebrauchsreifen der **Exzelsior-Pneumatik** bewährt, die bedeutendsten Konkurrenten auf der Landstrasse, wie Wien—Berlin 1908, Berlin—Köln 1909 und andere sind auf dem Exzelsior-Pneumatik der Hannoverschen Gummi-Kamm-Co. A.-G., Hannover-Limmer gewonnen worden. Was die Saison 1910 anlangt, so haben die bisher stattgefundenen Fernfahrten, nämlich Berlin—Cottbus—Berlin, sowie Rund um Dresden wiederum gezeigt, dass der Exzelsior-Pneumatik nach wie vor an der Spitze steht, denn beide Prüfungen sind auf diesem Reifen gewonnen worden. Exzelsior-Pneumatik bedeutet Qualitäts-Reifen!



Willy Arend im „6-Tagerennen“. Wer hätte es wohl geglaubt, dass Willy Arend noch einmal zu einer derartig hohen Form gelangen kann, um ein „6-Tagerennen“ zu gewinnen. Er gewann bekanntlich mit Stabe das „Kieler 6-Tagerennen“. Beide, treue Anhänger des leichten, stabilen „Dürkopp“-Rades, sind ausserordentlich zufrieden mit dem leichten Lauf und der Haltbarkeit dieses Musterproduktes, ebenso wie das zweite Paar Janke-Kendelbacher, welche ebenfalls diese hochwertige Qualitätsmarke benutzten. Den Kopf von Arend bringen wir im obigen Bilde.

Die Dürkopp-Fahrer kommen in Form. Henry Mayer telegraphierte aus Paris: Hauptfahrer vor Schilling, Jacquelin, Beder und Didier gewonnen.

Henry Mayer fährt das leichte, stabile Dürkopp-Fahrrad, die Marke, auf der Parent die Weltmeisterschaft gewonnen.



Die deutsche Fahrrad-Industrie. „Dürkopp“. Unter grosser Anstrengung schleift dieses Tier eine Last auf dem Boden; so ist auch bei Fahrrädern, Automobilen, Nähmaschinen und Milchzentrifugen der Antrieb mühevoll zu bewerkstelligen, wenn die Lagerungen nicht auf der Höhe sind. (Fig. 1.)

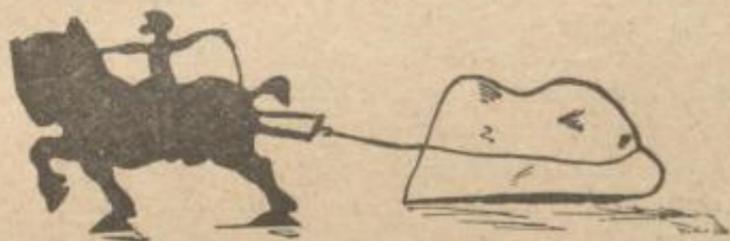


Fig. 1.

In dieser Beziehung tonangebend ist die A.-G. Dürkopp & Co., Bielefeld, deren Produkte der deutschen Industrie zur Ehre gereichen.

Die Fabrik hat sich aus kleinen, im Jahre 1867 begonnen Anfängen zu ihrer jetzigen ausserordentlichen Grösse entwickelt.

An der Spitze des Unternehmens stehen der Generaldirektor, Herr Nikolaus Dürkopp, sowie zwei kaufmännische Direktoren, Herr Otto Dörries und Herr George Hartmann. Ausserdem stehen den einzelnen Abteilungen Abteilungsleiter vor, die fast alle Prokuristen sind.

Die Dürkopp-A.-G., wohl die grösste der Branche, beschäftigt mit ihrem Grazer Hause etwa 4000 Arbeiter, davon kommen etwa 600 auf das eigene Hammerwerk und die Eisengiesserei der Firma. Diese Fabrikanlage befindet sich getrennt vom Hauptetablisement in Bielefeld an einer anderen Stelle dieser Stadt. Allein diese Abteilung ist grösser als manche andere Fahrradfabrik.

Von den gangbaren Belobigungen bezüglich der Herstellung, des Materials und der Konstruktion der „Dürkopp“-Produkte kann ruhig abgesehen werden. Die „Dürkopp“-Erzeugnisse haben ihr eigenes Renommee.

Eine Wendung der deutschen Fahrradindustrie haben die „Dürkopp“-Werke dadurch zu wegen gebracht, dass sie die bereits seit längeren Jahren an ausländische, rennreklametreibende Firmen für deren leichte Rennmaschinen gelieferten Fahrradsätze im vorigen Jahre in Deutschland für leichte Maschinen herausbrachte.

Man hat zwar schon vor 15 bis 18 Jahren leichte Maschinen gehabt, jedoch handelte es sich dabei in den meisten Fällen um Spezialsachen. Die Dürkopp-Werke brachten jedoch ihre leichten Maschinen katalogmässig heraus, sodass denjenigen

Fabriken, die mit der Zeit mitgehen wollten, nichts übrig blieb, als wohl oder übel den gleichen Weg zu gehen.

Die „Dürkopp“-Werke, die Pioniere der leichten, stabilen Fahrräder, haben damit einen kolossalen Erfolg gehabt.



Fig. 2.

Die Maschine selbst (Fig. 2) repräsentiert sich als etwas ausserordentlich Elegantes. Die grössten Fahrer der Welt fahren deshalb auch „Dürkopp“, andere Fahrer werden noch zu „Dürkopp“ übergehen, sobald sie sich von den mit anderen Fabriken eingegangenen Verträgen losmachen können. Die „Dürkopp“-Maschine ist von dem penibelsten Fahrer zu fahren, wie sie aus der Fabrik kommt.

Die „Dürkopp“-Werke treiben nunmehr erst etwa $1\frac{1}{2}$ Jahre Rennreklame; sie haben in dieser kurzen Zeit über 700 erste Preise errungen, und dies mit relativ wenigen Fahrern.

In der ersten Saison stellte A. Vanderstuyft auf „Dürkopp“ die heute noch bestehenden Weltrekords über 110, 120, 130, 140, 150, 160 und 170 km und über zwei Stunden auf. In diesem Jahre gewann Parent auf „Dürkopp“ die lange „Weltmeisterschaft“. Auch die Fliegermeisterschaft hätte „Dürkopp“ um ein Haar gewonnen. Poulain

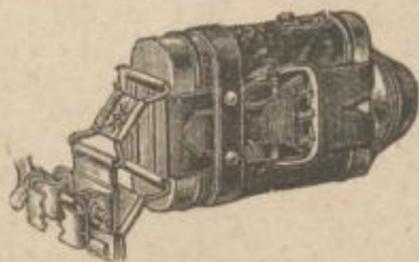


**Für jeden
Radfahrer**

ist die billigste Bezugsquelle
von nur prima Pneumatik das

Pneumatik-Spezialhaus Philipp Waller, Eisenach.

Man verlange sofort Preisliste!



D. R.-G.-M. Nr. 338633.

„Immerlicht“ das Ideal einer elektrischen Fahrradlampe

Preis nur M. 6.—, mit Akkumulator M. 8.—.

Mit grossem Scheinwerfer, Messinggehäuse u. Patent-Reflektor M. 8.—,
mit Akkumulator M. 10.—. Ersatzbatterie M. 0.50

zu haben in allen einschlägigen Geschäften.

Paetzold & Co., Leipzig-G., Gohliserstrasse 40.

wurde auf „Dürkopp“ um ein ganz geringes
Zweiter hinter Dupré.



Fig. 3.

Der sportliche und geschäftliche Erfolg, den die „Dürkopp“-Werke mit ihren leichten, stabilen Rädern hatte, hat ihr Veranlassung gegeben, leichte Modelle demnächst auch in niedriger Preislage herauszubringen. Die Werke wollen es dadurch erreichen, dass allerorts noch mehr nach ihren leichten, stabilen Maschinen gefragt wird.

Leider wird bei vielen unserer deutschen Fahrradfabriken bei der Konstruktion und Prüfung des Rades und Materials immer noch empirisch verfahren.

Die „Dürkopp“-A.-G., die wiederholt die Lieferung der Armeerräder zu bewerkstelligen hatte, und für diese die vorschriftsmässigen Prüfungsanlagen besitzt, prüft ihre leichten, stabilen Maschinen auf eine noch weit höhere Sicherheit, als die ohnehin schon strengen Prüfungsvorschriften der Behörde für die Armeerräder vorschreiben.

Die Werke benutzen oft die Gelegenheit, Rennfahrern und Besuchern die grössere Haltbarkeit der verhältnissmässig dünnen „Dürkopp“-Kurbeln mit denjenigen der Konkurrenzfabrikate vor Augen zu führen, man befrage hierüber den Rennfahrer Bettinger.



Fig. 4.

In der zum Werke gehörenden Motorwagenfabrik werden Personalfahrzeuge (Fig. 3) Luxuswagen, Kraftdroschken, Omnibusse, Feuerwehrawagen, Lieferungswagen (Fig. 4) und die bekannten, staatlich subventionierten Lastautomobile (Fig. 5) hergestellt.

Die „Dürkopp“-Werke bauen alle ihre Erzeugnisse von Grund auf.

Sie haben eigene Motorenfabrik, eigene Karosseriefabrik, eigene Kugel- und Rollenlagerfabrik und fabrizieren sogar die Zündkerzen selbst.

Besonders populär sind die kleinen „Dürkopp“-Wagen „Knipperdolling“ geworden. Diese Wagen, bei deren Konstruktion nicht nach der Richtung hin gearbeitet wird, kleine Fahrzeuge zu klappernden Spielzeugen zu machen, werden von allen Fachleuten ohne weiteres als etwas Besonderes angesehen und sind in ganz besonderer Weise zuverlässig.

Auch als Nähmaschinenfabrikantin steht die „Dürkopp“-A.-G. mit an erster Stelle.

Ohne Konkurrenz ist sie in Spezialnähmaschinen vor allen anderen deutschen Nähmaschinenfabriken.

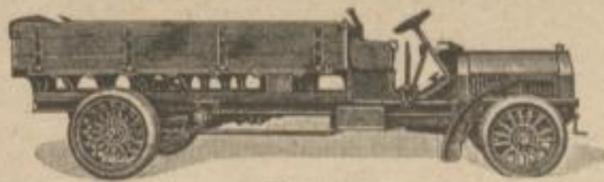


Fig. 5.

Eine besondere Abteilung fertigt in enormen Quanten Milchzentrifugen.

Wir kommen nochmals, als hier besonders am Platze, auf die Fahrradfabrikation zu sprechen.

Die Ansicht, dass die Entwicklung des Fahrrades längst beendet ist, und dass alle Fabriken auf gleicher Höhe seien, ist eine irrige.

Vom modernen Fahrrad wird ein leichtes Gewicht gefordert.

Solche Maschinen befähigen aber jedermann, schneller zu fahren.

Dadurch werden aussergewöhnliche Anforderungen gerade an die Haltbarkeit leichter Räder gestellt. Lediglich durch ganz hervorragendes Material und gediegenderste Arbeit ist eine grosse Stabilität, verbunden mit sanften Lauf nicht zu erreichen. Es muss vielmehr bei der Konstruktion beachtet sein, dass der Neigungswinkel der Steuerung in ganz bestimmten Verhältnissen steht, dass breite, einen ungeschickten Tritt verursachende Tretkurbellager vermieden werden, und dass auch der Hinterbau des Fahrrades sich in seiner Länge nach bestimmten Grundsätzen zu richten hat.

Auf diese Momente gerade wird bei Herstellung der „Dürkopp“-Räder ganz besonderer Wert gelegt.

Antilädin

Gesetzlich gesch. D. R.-P. und Auslandpatente angemeldet

verhindert selbsttätig das Entweichen der Luft aus Fahrrad-
:: **Luftschläuchen** ::

bei durch Nägel oder dergl. eintretenden Defekten.

Dauernde Wirkung!

Für Unschädlichkeit wird garantiert!

Preis **M. 1.25** für jede Schlauchfüllung. — Porto M. 0.20 extra. Gebrauchsanweisung wird beigefügt. — Einfülltrichter separat M. 0.05 pro Stück.

Bei Bezug von 2 Füllungen geben wir einen Spez.-Einfülltrichter gratis!

Antilädin-Gesellschaft

m. b. H.,

FRANKFURT a. M. 210.

Excelsior-Fahrräder

Modelle 1910

in unerreichter, hochvollendet. Ausführung schon jetzt lieferbar.

Leichtes
Tourenrad!

Excelsior

No. 50

Besonders
beachtenswert!

Alle Räder erhalten das neue elegante und leichte Tretlager.

Mit Katalog 1910 und Wiederverkaufsofferte stehen zu Diensten.

Excelsior-Fahrrad-Werke

Gebr. Conrad & Patz, A.-G.

— Brandenburg a. H. —

16

IST EINE WICHTIGE!

Nummer für Rennfahrer. So heißt nämlich das **neue leichte Rennmodell** der größten

Fahrradwerke der Welt:

:: **„PREMIER“** ::

Sie hat unerreicht leichten Lauf und ist von nicht zu übertreffender Widerstandsfähigkeit. ————— Fragen Sie unsere Vertreter.

PREMIER-Fahrrad-**Werke : Nürnberg.**

Kettenlose Räder. Solche Räder sind in vielen Kreisen sehr beliebt wegen ihres eingekapselten Getriebes, der das Eintreten von Unreinigkeiten ausschliesst und ausserdem die Reinigung des Rades vereinfacht und weiter das Beschmutzen der Kleidung, wie es durch die geschmierte Kette vorkommen kann, ganz ausschliesst. Allerdings befriedigen nicht alle Fabrikate in kettenlosen Rädern. In den meisten Fällen liegt der Grund zur Unzufriedenheit an den Getriebekegelrädern. Es genügt nicht, wenn diese in wirklich mikroskopischer Genauigkeit hergestellt sind und anfangs geräuschlos ineinandergreifen. Es bedarf auch ganz besonders raffinierter Härtungsmethoden, um die Akkuratessse der Kegelräder und damit ihre gute Funktion dauernd zu erhalten. Gerade bei kettenlosen Rädern der Marke „Dürkopp“ sind die gewünschten guten Eigenschaften ganz besonders ausgeprägt. Diese Marke befriedigt auf die Dauer jeden Liebhaber eines kettenlosen Rades.



Gummilösung und Reparaturkasten mit vorstehender gesch. Marke sind in Qualität **erstklassig** und für Radfahrer **unentbehrlich**. Bei Einkauf wollen Sie ausdrücklich vorstehende Marke verlangen und keine andere annehmen, **das bewahrt Sie vor Ärger, Zeit- und Geldverlust**. — Zu haben in den **Fahrradhandlungen**. Wo Bezugsquellen unbekannt, weist solche nach die

Fabrik für Gummilösung A.-G.
vormals **Otto Kurth, Offenbach a. M. 21.**
Gegründet 1892.

Bundesmützen

à Mk. 2.25, in Atlas Mk. 3.25, in bester Ausführung, sowie **Sportmützen** jeglicher Art, schnell, sauber und billig.
Heinrich Padberg,
Mützenfabrik, Dresden-N.,
Luisenstrasse 70. — B.-M. 8932.
Telephon 4260.



Vereinsabzeichen

aller Art, Medaillen, Orden und Ehrenzeichen in bekannter hochfeiner Ausführung.

Gustav Brehmer,
Markneukirchen 74,
Vereinsabzeichen-Fabrik.

In Ihrem eigenen Interesse liegt es, bei Bedarf meine Offerte einzuholen.



Emaill-Abzeichen
Ehren- und Festzeichen, Bannernägel etc.

fertigt sauber

Otto Riedel, Zwickau I.



Chemische Fabrik L. Pinner,
Berlin N., Exercierstrasse 18.



Orig.-Triks ohne Konkurrenz!
Gebr. Leonhardt
Meistersch.-Kunstoffahrer
Dresden 7
Phänomensle Leistungen
— billige Preise.

Sie strafen sich selbst

wenn Sie Ihre **Fahrräder** und Zubehörteile, Näh-, Wasch-, Wring-, Mangel-Maschinen und Geldkassetten nicht b. mir kaufen.



Ausführung aller Reparaturen an Fahrrädern jeden Systems. Vernickeln und Emailieren — gut, billig. Grosses Lager von Ersatzteilen mit denen jedermann selbst viel Reparaturen ausführen kann.

Preislisten gratis und franko. Mitglieder d. Sachs. Radfahrer-Bundes erhalten Vorzugspreise.

Teilzahlung gestattet.

„Glück Auf“, Fahrrad - Werke,
Oberschaar Nr. 40 bei Freiberg.

BAND-EMAIL-U. METALL-VEREINSABZEICHEN
Ehren- u. Festabzeichen, Diplome, Ehrenbecher, Fahnen u. Ehrenkränze etc.
WILHELM HELBIG
Fahnenfabrik
Fernsprecher 7621. LEIPZIG. Dorotheenstr. 119/20.

Thüringer Fahnen - Fabrik, Koburg 66.

Chr. Heinr. Arnold, Hoflieferant,
Radfahrer-Banner und Standarten,
Emaill-Abzeichen, Bannernägel, Festabzeichen, Medaillen, Ehrenkreuze, Diplome.

Illustrierte Kataloge und Offerten frei.

Ge-
gründet
1857.

**! Täuschende Anpreisungen und Redensarten tun es nicht !
allein, nur mit Beweisen kann dem Käufer gedient sein !**

Der erfahrene Fachmann läßt sich nicht so leicht verblüffen, er weiß, daß er in der

Torpedo-Freilaufnabe

eine Konstruktion besitzt, die sich seit Jahren als tonangebend und den Weltmarkt beherrschend erwiesen hat und **der Liebling des Radlers** geworden ist. Im europäischen Hochgebirge wurde diese **deutsche** Freilaufnabe zu **Tausenden praktisch erprobt** und Millionen befinden sich zur größten Zufriedenheit im Gebrauch!

Wir stehen nicht still und so haben rastlose Versuche zu dem überraschenden Ergebnis geführt, daß, ohne auch nur die geringste Änderung an der Nabe selbst vorzunehmen, die meist beanspruchten Teile durch ein neues Verfahren, was **Dauerhaftigkeit** anlangt **bis zu 400 Prozent widerstandsfähiger** wie bisher, gemacht wurden.

Es ist dies das Höchste das auf diesem Gebiete geleistet werden kann und sind wir in der Lage die weitgehendsten Garantien zu bieten.

Die Torpedo ist so leicht und so einfach zu montieren, wie jede gewöhnliche Fahrradnabe ::



Die Torpedo-Nabe besitzt:

weichen Antritt; patentierten friktionslosen Freilauf; zentrale, nicht einseitige Bremsung, sanft und doch energisch wirkend; keinen Druck

auf den Kugellagern, während des Laufes leichten Lauf, daher größte Kraftersparnis. Also **alle Vorzüge** einer **idealen Freilaufnabe** und genießt daher den Vorzug der ersten und bedeutendsten Fahrradfabriken!

Man versucht jetzt häufig, eigentlich zu unserer Ehre, die Form der Torpedo-Freilaufnabe nachzuahmen, daher **Augen auf beim Einkauf!** — Die echte Torpedo-Freilaufnabe ist mit folgenden Marken versehen:



F. & S. und Torpedo. Verlangen Sie die **echte deutsche Torpedo - Freilaufnabe**, deutsche Erfindung, deutsche Arbeit!

Patentiert in allen Kulturstaaten.

Alleinige Fabrikanten:

Fichtel & Sachs, Schweinfurt a. M.
Schweinfurter Präzisions - Kugellager - Werke.

Größte und älteste Spezial-Kugellager-Fabrik der Welt ::: 2300 Arbeiter.

HARBURG-WIEN

liefern für 1910

nachstehende Reifen in bestbewährter Qualität und Ausführung.



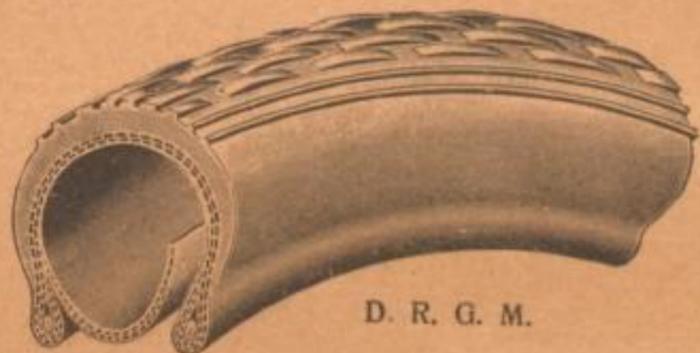
Harburg-Wien, Harburger Phönix
Iduna extra, Iduna.



Harburg-Wien-, Harburger
Phönix-, Iduna-Gebirgsreifen.



Harburg-Wien, Harburger Phönix
(Draht).



Harburg-Wien-, Harburger Phö-
nix-Drahtreifen mit Schutzstreifen.



Harburg-Wien Gummigleit.



Harburg-Wien Motorradreifen.

Transportreifen, Schlauchreifen, Schlauchrennreifen, Militär- und Postreifen.

Vereinigte Gummiwaren-Fabriken Harburg-Wien, Harburg-Elbe.

Wilh. Vogt, Leipzig, Promenaden Str. 21, II.

Verantwortlicher Schriftleiter: Wilh. Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21 II.
Verantwortlicher Schriftleiter für Bundesamtl. Bekanntmachungen, Bezirks- u. Vereinsberichte: W. Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21 II.
Verantwortlich für den Anzeigenteil: W. Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21 II. — Druck von J. Brandstätter (G. Neumann), Leipzig.