

Sächsische
Rad- u. Motorfahrer-Zeitung



Organ für Radfahren, Motorfahren, Automobilwesen
Motor-Luftschiffahrt, Flugtechnik

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Nr. 4.

Leipzig, den 1. Dezember 1910.

XX. Jahrgang

Die nach authentischem Material herausgegebene

Rekordliste

ergibt, daß mehr als **46 %** also beinahe

die Hälfte aller Bahnrekords auf Brennabor
aufgestellt werden konnten,

ca. 600 erste Preise

wurden in der **Saison 1910** in offenen Rennen von **Brennabor-**
fahrern gewonnen und bestätigen aufs Neue die

Schnelligkeit,

Zuverlässigkeit

und

unerreichte Güte

der weltbekannten Marke

BRENNABOR.



HERM. RIEMANN, CHEMNITZ-GABLENZ 5

Laternen für Fahrräder und Automobile

Weltausstellung Brüssel **GRAND PRIX** Höchste Auszeichnung

Gegründet i. J. 1866 Preislisten nur an Händler Über 800 Angestellte
Erhältlich in allen besseren Handlungen der Branche.



Germania-Räder

gewinnen in glänzender Manier die bedeutendsten Fernfahrten dieser Saison und reihen an jedem Renntage Sieg an Sieg:

Rund durchs Vogtland
Sieger und Vierter
auf Germania

Oppeln — Cosel — Carlsruhe
200 km Rennen
des Gau 37 D. R. B.
Sieger und Zweiter
auf Germania

Nürnberg. 6 Stunden
Zeitfahren der A. R. U.
183 km, Record um 7 km
verbessert
auf Germania

Durch technisch vollendete Konstruktion, unbegrenzte Stabilität und spielend leichten Lauf beweist unsere Marke jeder Konkurrenz gegenüber ihre absolute Überlegenheit.

Aktiengesellschaft vorm. SEIDEL & NAUMANN, Dresden.

Schmidt's

„Neue Kraft“

die
Kraftnahrung

unentbehrlich für Sport.

Keine Reizmittel!

Nur reine Nährstoffe!

Ausführliche Broschüre kostenlos.

Preis: Taschenpackung M. 1.25, Kons.-Dosen M. 5.— und 10.—.

Wo noch nicht erhältlich auch **direkt ohne jeden Aufschlag durch:**

Vereinigte Chemische Laboratorien, Kötzschenbroda-Dresden 32.

Sächsische Rad- u. Motorfahrer-Zeitung

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Erscheint aller 14 Tage Sonnabends

Adresse für alle Einsendungen: Wilhelm Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21. — Nachdruck von Original-Artikeln, soweit nicht ausdrücklich verboten, nur mit genauer Quellenangabe „Sächsische Rad- und Motorfahrer-Zeitung“ gestattet. — Für Rückgabe unverlangter Manuskripte keine Verbindlichkeit

Anzeigen-Preis:

die viergespaltene Petitzeile 30 Pfg., bei größeren Aufträgen und Wiederholungen entsprechenden Rabatt. —

Schluss der Schriftleitung: Sonnabend vor Erscheinungstag.

Schluss der Anzeigen-Aannahme: Dienstag vor Erscheinungstag

Ehrenpreisfahrer und Geldpreisfahrer im S. R.-B.

Die Entscheidung ist nun endgültig gefallen. Sie konnte nach der ganzen Lage der Verhältnisse zuletzt nicht mehr zweifelhaft sein. Wir werden von nun ab im Sächsischen Radfahrer-Bunde zwei Arten von Sportfahrern anerkennen: Ehrenpreisfahrer und Geldpreisfahrer, und tragen damit einer berechtigten Forderung Rechnung. Über die Einzelheiten der wichtigen Beschlüsse des von der diesjährigen Bezirksvertreterversammlung eingesetzten Ausschusses, der am letzten Sonntag in Leipzig tagte, lese man den nachfolgenden eingehenden Bericht nach. Aus demselben sei noch hervorgehoben, daß das Bundesfest 1911 in dem reizend im Zschopautale gelegenen Städtchen Waldheim im Bezirk Leisnig stattfinden wird. Wir halten die Wahl Waldheims für eine sehr glückliche und rufen schon heute allen Bundeskameraden zu: Rüstet euch beizeiten zur Fahrt im kommenden Sommer zum Bundesfeste nach Waldheim!

Anschließend lassen wir den Bericht folgen:

Sportkommissions-Sitzung

am 27. November 1910 im Cafe Thomasring in Leipzig.

Eröffnung um 1/2 12 Uhr mittags durch den Bundesvorsitzenden, Herrn Max Bergmann.

Anwesend sind vom Bundesvorstand die Herren Bergmann, Serbe, Weniger, Engemann, Botta, Müller, Bier, Reichert, Friedrich und Bauer, ferner die Herren Uhlmann, Chemnitz, Schönbach, Zittau, Säurig, Padberg, Hentschel und Stricker, Dresden, Schön, Werdau, Pötzschner, Auerbach.

Als Gäste wohnen die Herren Weißhar und Böttcher vom Bezirk Leisnig der Sitzung bei.

Stimmberechtigt sind sämtliche Herren vom Bundesvorstand, sowie die Herren Padberg und Säurig, Dresden, Schönbach, Zittau, Uhlmann, Chemnitz, Pötzschner, Auerbach, und Schön, Werdau.

Nach Begrüßung der erschienenen Herren gibt Herr Bergmann die Tagesordnung bekannt, die wie folgt Genehmigung findet:

Erledigung der zurückgestellten Anträge,

Satzungsänderungen und Revision der Wettfahrbestimmungen,

Neuorganisation des Kennwesens im S. R.-B., Einführung von Ehren- und Geldpreisfahrern,

Genehmigung der festgesetzten sportlichen Veranstaltungen für das Jahr 1911,

Beschlußfassung über die Veranstaltung des 20. Bundestage 1911.

Verschiedenes.

Um den Herren Weißhar und Böttcher, Leisnig, baldmöglichst gerecht zu werden, schlägt der Vorsitzende vor, den Punkt 5 der Tagesordnung als ersten Punkt zu erledigen, welcher Antrag allgemeine Zustimmung findet. Herr Hentschel gibt näheren Aufschluß über die Städte Leisnig, Waldheim und Colditz. Er rät, wenn noch möglich, eine größere Stadt für das Bundesfest zu gewinnen. Es werden noch die Städte Dresden und Meissen vorgeschlagen, doch kommt nach längerer Debatte die Versammlung durch Abstimmung zu dem Beschluß, den Bundestag dem Bezirk Leisnig zu belassen, jedoch die Stadt Waldheim für das Fest zu wählen.

Den Stadträten zu Leisnig und Waldheim soll in einem Schreiben Mitteilung gemacht werden.

Es folgt nun die Erledigung der Anträge.

Punkt I, 1. Vom Bezirk Pleißenthal, Bannerschleifen betreffend. Der Antrag wird abgelehnt, jedoch wird der Bund in Zukunft Vorkehrungen durch die Satzungen treffen, damit die festgebenden Bezirke und Vereine nur echte Schleifen zu verabreichen oder für den durch Auslaufen der Farben entstehenden Schaden aufzukommen haben.

Punkt I, 2. Antrag vom Bezirk Plauen: Absatz 1, Grenzkarten betreffend, wird abgelehnt; Absatz 2 findet bei Beratung des Punkt V der Tagesordnung seine Erledigung.

Punkt I, 3. Antrag des Radl.-Klub Leipzig-West, hat insofern seine Erledigung gefunden, als die Preisrichter in Zukunft angewiesen werden sollen, bei derartigen Reigen entsprechend geringer zu werten.

Punkt I, 4. Antrag vom R.-V. „All Heil“, Zschneitz. Absatz 1: Den Damen soll auf ausdrücklichen Wunsch die Bundeszeitung zugestellt werden. Absatz 2: Wenn zwei oder mehrere Mitglieder einer Familie dem Bunde angehören, brauchen sie nur ein Tourenbuch abzunehmen, falls mit diesem Wunsch an die Bundesleitung herangetreten wird.

Punkt I, 5. Antrag des Bezirks Dresden, betreffend Wanderfahrten. Hierzu wird beschlossen, den Antrag mit folgenden Einzelbestimmungen anzunehmen:

Der Bund wird in 5 Kreise, entsprechend den Kreishauptmannschaften, eingeteilt; jeder dieser Kreise erhält 5 Wanderfahrten im Jahre zugeteilt. Für Preise werden folgende Bestimmungen getroffen:

1. Preise erhalten alle Fahrer, die 5 Wanderfahrten und 3 Bundeswanderfahrten,

2. Preise erhalten alle Fahrer, die 6 Wanderfahrten,

3. Preise erhalten alle Fahrer, die 5 Wanderfahrten ordnungsmäßig durchgeführt haben.

Mit Ausnahme der 1. Preise bleibt es den Fahrern überlassen, welche Fahrten sie bestreiten, auch ist

ihnen gestattet, an der Wanderfahrt eines anderen Kreises im Preisbewerbe mit teilzunehmen.

Als Preise werden festgesetzt: 1. Preise: Becher im Werte von 10 M., 2. Preise: Becher im Werte von 5 M., 3. Preise: Becher im Werte von 3 M. Das Nenngeld wird für alle Fahrten auf 1 M. festgesetzt. Auf Wunsch können auch Ehrenzeichen im gleichen Werte verabfolgt werden.

Der Wettbewerb um meistgefahrte Kilometer wird demnach fallen gelassen.

Punkt II. Satzungsänderungen. Zu § 31,4 der Bundessatzungen wird beschlossen, die Spesen für Übernachtungen von 2 auf 4 M. zu erhöhen. Der Betrag für die Tagesspesen bleibt wie bisher auf 3 M. bestehen.

Auf Anregung von Pötzschner wegen Leihgebühr von 50 Pf. für Ortsvertreter-Abzeichen sei erwähnt, daß die Zeichen bei Neuwahlen übertragbar sind, daß jedoch bei Nachbezug der Betrag von 50 Pf. zu entrichten ist.

Die Satzungen werden nach geschehener Durchberatung mit entsprechenden Änderungen im Ganzen genehmigt. Dasselbe geschieht mit den Wettfahrbestimmungen, jedoch mit der Bedingung, daß dieselben nicht vor 14 Tagen in Druck gegeben werden, um den anwesenden Ausschußmitgliedern Gelegenheit zu geben, dieselben in dieser Zeit prüfen und etwaige Änderungsvorschläge dem Bundesvorstand noch bekannt geben zu können.

Punkt III. Ehren- und Geldpreisfahrer im S. R.-B.

Der Bundesvorstand ist grundsätzlich damit einverstanden, im Rennsport eine entsprechende Änderung eintreten zu lassen und eine Trennung der Sportfahrer in Ehrenpreisfahrer und Geldpreisfahrer im Bunde herbeizuführen. Auf Antrag Müller wird beschlossen, daß die vom Bunde ausgeschriebenen Rennen offen

sein sollen für alle Geldpreisfahrer, daß dagegen an Bezirksrennen sowohl in Sparte Geldpreisfahrer, als auch in der Sparte Ehrenpreisfahrer nur Mitglieder des S. R.-B. teilnehmen dürfen.

Geldpreisfahrer dürfen, soweit sie Vereinsmitglieder sind, an allen Saal- und Korsofahren teilnehmen.

Ausschreibungen von Vereinen bei Straßenfahren gegenüber soll noch eine abwartende Stellung eingenommen werden. Mannschaftsfahren, von Bezirken und vom Bunde ausgeschrieben, sind nur für Ehrenpreisfahrer offen.

Punkt IV. Die sportlichen Veranstaltungen des Bundes im Jahre 1911 werden wie folgt genehmigt:

Wanderfahrten: 26. März, 14. Mai, 6. August, 10. September, 8. und 23. Oktober.

Oster-Wanderfahrt: 16. und 17. April.

Pfingst-Wanderfahrt: 4. und 5. Juni.

6-Stunden-Kontrolltour: 28. Mai (in 3 Abteilungen).

Rundfahrt durch Sachsen: Dresden—Freiberg—Chemnitz—Zwickau—Glauchau—Borna—Leipzig—Dresden (300 km): 9. Juli.

Bundestags-Wanderfahrt: 22. bis 23. Juli.

Zittau-Leipzig: 13. August (204 km).

Rund durchs Vogtland: 10. September (Adorf—Oelsnitz—Plauen—Elsterberg—Greiz—Werdau—Crimmitschau—Pelikan—Zwickau—Lengenfeld—Treuen—Neusalz—Oelsnitz—Adorf, 150 km). Start und Ziel: Plauen i. V. oder Werdau.

Bahnwettfahren: Tag und Ort noch unbestimmt.

Punkt V. Verschiedenes. Herr Padberg wird als weiterer Vertreter des S. R.-B. zur hygienischen Ausstellung in Dresden bestimmt. — Auf Antrag von Herrn Botta sollen in Zukunft die Bundesmeisterschafts-Ehrenurkunden fertig unter Glas und Rahmen verabfolgt werden.

Ende der Sitzung um 3/4 10 Uhr abends.

Deutscher Radlersmann, rede deutsch!

Bearbeitet von Hans Pötzschner, Mühlgrün-Auerbach i. V.

Gerne stellen sich die meisten deutschen Radfahrer-Vereine in den Dienst des Vaterlandes. Bei Turn-, Schützen- und Militärvereinsfesten fehlen sie selten im Umzuge. Auf einem andern nationalen Gebiete aber spürt man leider wenig von ihrer Tätigkeit. Noch immer glaubt nämlich eine große Anzahl Sportkameraden, sich in Sprache und Schrift in möglichst viel Fremdwörtern bewegen zu müssen. Leider herrscht diese alte Mode auch noch in Sachsenbündkreisen. Wenn aber seine Muttersprache ein wenig lieb ist, dem wird es weh tun, wenn er sieht, wie die Sportkameraden die deutsche Sprache auf Kosten des fremden Idioms vernachlässigen und vergewaltigen.

In den folgenden Zeilen soll nun eine kurze Betrachtung der heute auf diesem Gebiete bestehenden Zustände vorgenommen werden. Ein historischer Rückblick soll gleich anfangs Platz finden. Die fachlichen Fremdwörter im deutschen Radsport sind zum Teil mit dem Fahrrad selbst zu uns gekommen und haben sich zum Teil bis jetzt erhalten. Zum Teil haben sie sich erst später mit der Entwicklung des Fahrradwesens in Deutschland eingeschmuggelt und beim lieben „deutschen Michel“ Hausrecht erworben. Der Deutsche hatte und hat leider noch immer einen knechtischen Respekt vor allem Ausländischen. Einigermaßen tröstlich ist, daß manche Fremdwörter, die in den 80er und 90er Jahren in jeder Nummer der deutschen Fachzeitungen zu finden waren, nun verschwunden sind. Einige Beispiele werden dies beweisen. Der

Oberforstmeister von Drais hat wohl kaum angenommen, daß nach dem von ihm erfundenen und erst viel bespöttelten zweirädrigen Holzwagen zum Selbstfahren, der Draisine, die von Bahnbeamten im Nahverkehr benutzten kleinen, drei- oder vierrädrigen Schienenwagen benannt würden. Die Draisine ist der einzige Gegenstand, der mit seinem Namen an den genialen Erfinder des Zweirades erinnert. Nach der Verbesserung des Draisschen Wagens durch den Franzosen Michaux, der an Stelle der Fortbewegung durch Stoßen mit den Füßen die heute noch vorhandenen Pedale einführte, erhielt das Fortbewegungswerkzeug den Namen Velociped. (Velox = schnelllaufend, pedale = Zug, Tritt.) Noch vor wenigen Jahren war das heutige Fahrrad im Volke nur unter dem Namen Velociped bekannt. Der erste Teil des Wortes, Velo, hat sich in der Schweiz fest eingebürgert. Die deutsche Übersetzung von Velociped in Fahrrad deckt nicht den ganzen Begriff des Wortes, ist aber eine sehr glückliche Bezeichnung.


Die Engländer waren es, die sich in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts mit Feuereifer der Ausgestaltung der neuen Erfindung zuwandten. Von ihnen haben die Deutschen gelernt, und zwar mit solcher Gründlichkeit, daß heute das deutsche Fahrrad den Weltmarkt beherrscht. So bürgerte sich damals neben der französischen Bezeichnung Velociped das englische Wort Bicycle ein. Neben den Velocipedclubs entstanden Bicycleclubs. Daß ein Bicycleclub eigentlich eine Zu-

sammenkunft von Rädern — also ein Fahrradlager —, nicht aber eine Vereinigung von Personen ist, sei nebenbei bemerkt. Das Wort Bicycle findet man heute nur noch in den wenigen „alten“ Vereinen, die in den 80er Jahren gegründet wurden und ihre Firma später nicht ändern wollen. Das Verschwinden dieses englischen Bicycle und auch des französischen Velociped läßt sich wohl in der Hauptsache aus der dem Deutschen schwierigeren Schreibweise und Aussprache erklären.

In Anlehnung an das Bicycle erschienen später der Rover und das Tandem. Der gute Deutsche sagt jetzt, wie für Bicycle = Hochrad, so für Rover = Niederrad, und für Tandem = Zweisitzer. Die Fremdwörter würden viel schneller und vollständiger aus dem Fahrradwesen verschwunden sein, wenn auch die deutsche Industrie sich mehr der deutschen Sprache bedienen würde. So findet man aber in Annoncen beispielsweise immer noch angepriesen Sweaters statt Schwitzer, mit Revers statt Kragen und Aufschlägen. Ferner Spezial- statt Eigen-Marken-Fahrräder, offeriert zu Engrospreisen statt angeboten zu Großverkaufspreisen, permanentes Lager von Primafabrikaten statt dauerndes Lager erstklassiger Erzeugnisse, Tourenräder statt Reiseräder, Räder für Distanzfahrten statt Fernfahrten, Pneumatiks statt Luftreifen u. s. f. Spalten ließen sich füllen mit solchen Fremdwörtern, für die gute Verdeutschungen da sind. Hoffentlich trägt dieser Hinweis dazu bei, diesen undeutschen Ausdrücken im Fahrradwesen zu Leibe zu gehen. Es sei hierbei auf meine Aufsätze: „Radsporliche Ausdrücke“ im Jahrbuch der Südwestbezirke 1908, Seite 28, und im Bundes-Handbuch 1909/10, Seite 74—79 besonders hingewiesen.

Recht schlecht kommt unsere deutsche Sprache in den Rad-Rennberichten weg. Bekanntlich sind da viele Ausdrücke aus dem älteren Pferdesport entnommen, denn beim Radrennen entwickelt sich ja ein ähnliches Bild wie beim Rennen auf dem grünen Rasen. Es sei nur erinnert an den Sattelplatz, die Tribüne, das Handicap, das Match, die Lizenz und Ausdrücke wie: der Sieg im Handgalopp u. a. m. Im Rennen soll sich zeigen, wer die beste Taktik (Berechnung) im Endspurt anwendet und sich als Matador (Ausgesuchter) herausstellt. Bei einem solchen Rennen fällt die Bummeltechnik (Kenntnis der Vorteile) weg, namentlich auch bei Rekordfahrten (Bestzeitfahrten). Zugelassen (oder engagiert (verpflichtet) werden überhaupt nur solche Fahrer, die im Besitze einer Lizenz (Erlaubnisschein) sind. Mancher betrachtet zunächst einmal die Racer (Rennräder), auf deren leichte Holzfelgen die Bahnschlauchreifen festgeklebt sind. Er kann daraus aber keinen Schluß auf die Chancen (Siegesaussichten) der Fahrer ziehen. Hier schleppt ein Trainer (Zurichter, Abrichter, Gehilfe des Rennfahrers) 2 gleichmäßig gebaute Maschinen mit modernen (neuzeitlichen) Lenkstangen, deren Griffe in Höhe des Vorder-Gummis liegen; dort stellt ein anderer den Sattel auf 15 cm hohe Stütze. Einer schnell den Zeigefinger gegen die Luftreifen und hört an Klang, ob dieselben die nötige Elastizität (Federkraft) besitzen. Er untersucht den aufgeklebten Protektor (Schützer) auf seine Stärke und Brauchbarkeit, damit Defekte (Schäden) nach Möglichkeit ausgeschlossen sind. Nun ruft die Glocke! Im Renn-Dreß (Kleidung) stellen sich die Fahrer dem Starter (Ablasser). Die Photographen arbeiten. Ein Knall aus der Pistole und langsam setzt sich das Feld in Bewegung. Die Konkurrenten (Wettbewerber) defilieren (ziehen vorbei) unter Akklamationen (Zurufen) des Publikums (der Zuschauer) und fahren die Begrüßungsrunde. Unter den Zuschauern bilden sich Meinungen über den Crack (besten Fahrer); andere Sportman (Sportliebhaber, Sportmenschen) tippen (vorschlagen, angeben) ihren Favoriten (aussichtsreichsten Fahrer). Das Flieger-Rennen beginnt. Hier und da findet ein Positions- (Stellungs-) Kampf statt, wird eine Gruppe passiert (überholt), das Tempo (Zeitmaß) verschärft sich oder wird gemindert. Plötzlich spurtet in der letzten Runde ein gut disponierter (veranlagter) Fahrer davon und gewinnt mit „Längen“ im „Kanter“ „aus dritter Position“, indem er mittelst eines 450-m-Spurtes (Spritzer, letzter Kraftaufwand) in „einem gewaltigen Rush (Anlauf) an den Rivalen (Neben-

buhlern, Mitbewerbern) vorbeizieht und das erste Geld macht, während die andern mit verzweifelter Energie (Kraftanstrengung) dem „Ausreißer“ nachsetzen. Bei dem kolossalen (gewaltigen) Tempo (Fahrschnelligkeit) fällt auch ein Champion (Meisterfahrer) ab. Mancher behindert absichtlich oder unabsichtlich den andern und erschwert durch solch unfaires (unvornehmes) Fahren die regulären (regelmäßigen) Ergebnisse. Dem Sieger des Finale (Endes) wird gratuliert (beglückwünscht). Er fährt auf Wunsch, dekoriert (geschmückt) mit den Siegestrophäen (Siegeszeichen), unter Ovationen (Beifallsbezeugungen) des Publikums (Zuschauer) die Ehrenrunde. — Ganz anders wird das Interesse (Aufmerksamkeit) der Zuschauer erregt, wenn die schweren starken Schrittmachermotore zum Steherrennen auf die Rampe (Auffahrt) geschoben werden. Nach dem Schuß des Starters entsteht ein wildes Rencontre (Treffen), ein raffiniertes (fein durchdachtes) Ausnutzen der Situation (Stellung) seitens der Schrittmacher. Hat ihr Schützling in der Kurve (Krümmung) Anschluß, so sind beide bestrebt, die Spitze zu erlangen. Es kommt aber vor, daß der Fahrer das höllische Tempo nicht zu halten vermag, abfällt oder schwimmt oder sonst durch einen Schwächeanfall Terrain (Raum) verliert. Plötzlich setzt der Motor des einen Gegners aus oder einer hat Defekt (Schaden), bei einem dritten funktioniert (arbeitet) die Zündung nicht und der Letzte im Felde kann Revanche (Wiedervergeltung) für den anfangs erlittenen Verlust nehmen. Er forciert (beschleunigt) die schon ohnehin schnelle Fahrt und nachdem er kurz vor dem Ziele ein Doping (Reizmittel) genommen, knöpft er im Handumdrehen dem ausgepumpten Gegner noch eine Runde ab, geht nochmals in Front (erste Stelle) und passiert (überschreitet) mit einem phänomenalen (wunderbaren) Spurt das Zielband als Sieger. Somit hat er der Konkurrenz (Mitbewerber) mit Hilfe seiner Chauffeure (Motorlenker) dokumentiert (bestätigt), daß er durch gewissenhaftes Training (Übung) jedes besser dotierte (bezahlte) Rennen bestreiten und gewinnen kann. Natürlich läßt sich



**Peters Union
Gebirgsreifen**

über den Ausgang oft nichts genaues prognostizieren (voraussagen), wie sich die einzelnen Fahrer rangieren (ordnen), da durch Abnutzung der Pneumatiks, durch Indisposition (Unwohlsein) der Fahrer usw. divergierende (unterschiedliche) Resultate (Ergebnisse) erzielt werden. Die Fahrradindustrie (Fahrradbau) ist natürlich sehr bemüht, die von ihr engagierten (verpflichteten) Fahrer nur mit prima Präzisionsarbeit (erstklassiger, ausgesucht sauberer Arbeit) zu unterstützen, damit die Liste der Siege ihrer Marke von Sonntag zu Sonntag wachse.

Diesen sprachlichen Auswüchsen gegenüber sei nochmals betont: Deutsche Radler, redet und schreibt deutsch! Was Germanisten auf anderen Gebieten gelungen ist, muß auch im Radsport zu erreichen sein.

Deutsche Überlandflüge 1911.

Unsere deutsche Heimat wird im nächsten Jahre voraussichtlich der Schauplatz einer Reihe von Überlandflügen mit Flugmaschinen sein. Im Interesse der sehr erwünschten Förderung der nationalen Flugschiffahrt und der Erhöhung der Wehrkraft Deutschlands sind diese Wettflüge auf das freudigste zu begrüßen. Bis jetzt sind die nachstehenden Projekte bekannt geworden:

Ein Rundflug durch Sachsen wird von den Vereinen für Luftschiffahrt im Königreich Sachsen für den kommenden Mai geplant. Der Wettflug soll u. a. Chemnitz, Dresden und Leipzig berühren. Offen soll der Wettbewerb nur für deutsche Flugzeugführer sein. In Verbindung mit diesem Rundfluge sollen in den Städten, die die einzelnen Tagesziele bilden, besondere Fliegerwettbewerbe stattfinden.

Ein Rundflug Berlin—Hamburg—Hannover—Berlin kann als gesichert gelten. Der Kaiserliche Automobilklub, der Kaiserliche Aeroklub, der Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller und die technische Kommission der Berliner Luftschiffahrtsverbandsvereine suchten in einer gemeinsamen Sitzung in Berlin eine Basis zu finden, auf der der notleidenden deutschen Flugmaschinen- und Motorenindustrie geholfen werden könne. Es wurde dafür ein Überlandflug Berlin—Hamburg—Hannover—Berlin in Aussicht genommen, der mit 500 000 Mark an Preisen ausgestattet sein soll. Es wurde beschlossen, nur Flugzeuge, die in allen Teilen, einschließlich des Motors, in Deutschland hergestellt sind, zugelassen. Die Frage, ob der Führer deutscher Reichsangehöriger sein müsse, wurde einstweilen offen gelassen.

Zu einem Überlandfluge Friedrichshafen—Ulm hat Graf Zeppelin einen Preis in Höhe von 25 000 M. gestiftet. Der Flug soll einen rein nationalen Charakter tragen. Die Veranstaltung wird durch den Verein deutscher Flugtechniker erfolgen.

Ein südwestdeutscher Überlandflug. Das neu gegründete südwestdeutsche Luftschiffahrtskartell, das seinen Sitz in Frankfurt a. M. hat und die Luftschiffahrtsvereine in Konstanz, Freiburg, Karlsruhe, Mannheim, Darmstadt, Wiesbaden, Frankfurt a. M. usw. umfaßt, veranstaltet im Mai einen Überlandflug in der oberrheinischen Tiefebene, zu welchem Zwecke 300 000 M. aufgebracht werden sollen. Der Plan sieht folgende Etappen vor: Sonntag: Start in Freiburg, Ankunft in Straßburg. Montag: Abfahrt in Straßburg und Ankunft in Karlsruhe. Dienstag: Ruhetag und Veranstaltung von Schauflügen. Mittwoch: Abfahrt von Karlsruhe und Ankunft in Mannheim (Veranstaltung von Schauflügen). Donnerstag: Abfahrt in Mannheim und Ankunft in Frankfurt a. M. In Frankfurt a. M. erfolgt sodann der Start zur letzten Etappe nach Wiesbaden und dort Verkündigung der Preisträger. Der Überlandflug zerfällt in zwei Teile: Eine Zuverlässigkeitsprüfung und eine Schnelligkeitsprüfung. Letztere findet zwischen Wiesbaden und Frankfurt a. M. statt.

Das deutsche Volksempfinden muß behandelt werden ähnlich wie der Trinker in der Heilanstalt — nämlich es muß ihm Abscheu vor seiner bisherigen Gewohnheit beigebracht werden. Jedenfalls ist durch diese kurze Schilderung der Beweis erbracht, daß sich die Fremdworte im Radsport verdeutschen lassen und dann den Sinn ebensogut, wenn nicht noch besser, treffen. Darum zum Schluß wiederholt die dringende Mahnung:

„Deutscher Radlersmann, rede deutsch! Deine Muttersprache ist so reich an Redewendungen, daß du die ganze Fülle deines Wissens und Könnens in ihr ausdrücken kannst!“

Der Überlandflug Paris—Berlin ist bereits in einigen Einzelheiten in bezug auf Zeit und Strecke festgesetzt worden wie folgt: Der Start zum Fluge Paris—Berlin, der den ersten Teil des internationalen Wettfliegens zwischen den Städten Paris—Berlin—Brüssel—London bilden wird, soll am 4. Juni in Paris erfolgen. Die Flieger werden von Paris ihren Weg über Lüttich, Aachen, Düsseldorf, Bielefeld, Hannover und Magdeburg nach Berlin nehmen. Bei der Landung in Berlin werden Preise in Höhe von 100 000 Mark an die Sieger verteilt werden. Nach zweitägigem Aufenthalt in Berlin wird der Flug über Hamburg, Bremen, Oldenburg, Münster und Köln nach Nymwegen, Utrecht und Brüssel fortgesetzt werden. An einen kurzen Aufenthalt in Brüssel schließt sich der Flug nach London über den Kanal und zurück an. Die erste Überquerung des Kanals wird via Calais—Dover, die zweite auf der Rückkehr via London nach Paris über Folkestone—Boulogne sur Mer nach Paris erfolgen. Von den 100 000 Mark werden zunächst 40 000 Mark den Fliegern deutscher Nationalität vorbehalten bleiben. Außerdem aber werden für die deutsche Strecke noch erhebliche Etappenpreise ausgeschrieben. Die Einzelheiten der Ausschreibung werden veröffentlicht, sobald das internationale Komitee und die verschiedenen nationalen Komitees, deren Bildung bevorsteht, ihre Beschlüsse gefaßt haben. Unter den Fliegern Frankreichs, Deutschlands, Belgiens, Englands, Amerikas, Italiens und Österreichs macht sich bereits für diesen sehr hoch dotierten Rundflug ein so lebhaftes Interesse geltend, daß man das Erscheinen von mindestens 100 Aeroplanen am Start erwarten darf.

Angesichts der kommenden Ereignisse ist es sicher von Interesse, einmal unsere deutschen Flieger, die das Führerzeugnis erworben haben, Revue passieren zu lassen:

1. August Euler (Euler)
2. Hans Grade (Grade)
3. Paul Engelhard (Wright)
4. Ellery von Gorrissen (Euler und Voisin)
5. Fridolin Keidel (Wright)
6. Emil Jeannin (Aviatik)
7. Adolf Behrend (Schultze-Herfort)
8. Eugen Wiencziers (Antoinette u. Bleriot)
9. Robert Thelen (Wright)
10. Otto E. Lindpaintner (Sommer)
11. Th. Schauenburg (Wright)
12. H. R. Krastel (Bleriot)
13. Erich Thiele (Euler)
14. Gabriel Poulain (Poulain)
15. Erich Lochner (Euler)
16. Ernst Plochmann (Grade und Aviatik)
17. Oblt. v. Tiedemann (Sommer)
18. Hermann Dörner (Dörner)
19. Felix Laitsch (Voisin)
20. Simon Brunhuber (Albatros)
21. Oscar Heim (Wright)
22. Dr. Lissauer (Grade)
23. R. v. Möbner (Wright)

24. Heinr. Haas (Wright)
 25. Oscar Müller (Aviatik)
 26. Hellmuth Wilberg (Grade)
 27. Orla Artzen (Wright)
 28. Fritz Heidenreich (Heidenreich)
 29. Oblt. Wilh. Grade (Grade)
 30. Bruno Jablonsky (Wright)
 31. Oswald Kahnt (Grade)
 32. Oberlt. Mente (Wright)
 33. Franz Rode (Grade)
 34. Gustav Otto (Farman und Aviatik)
 35. Br. Hanuschke (Hanuschke)
 36. Friedrich Treitschke (Grade)
 37. Heinr. Oelerich (Schultze-Herfort)
 38. Prinz Heinrich von Preußen (Euler)
 39. R. Eyring (Dr. Huth)
 40. Benno König (Albatros)
 41. R. Müller (Albatros)
 42. R. Grulich (Harlan)
- Außerdem erwarben folgende deutschen Flieger

in Frankreich ihr Führerzeugnis: Alfred Frey (Farman), W. von Mumm (Antoinette), James Schwade (Farman) und Gustav Weiß (Bleriot).

Diese Liste nimmt sich immerhin schon stattlich aus, aber recht bedeutend ist die Zahl der bisher Ausgeschiedenen. Plochmann, Haas und Mente deckt bereits der grüne Rasen. Keidel, Behrend, Heim, Frey und Mumm haben dem Flugsport Valet gesagt, und noch mancher soll sich mit der gleichen Absicht tragen. So ist es auch fraglich, ob von Gorrissen und Oberleutnant von Tiedemann, wenn sie sich von den Folgen ihrer schweren Stürze vollkommen erholt haben, wieder fliegen werden. Es wären also rund 20% der während eines Jahres herangebildeten Flieger ausgeschieden. Der Zuwachs geht nur sehr langsam vor sich.

Sollen die zahlreichen Wettbewerbe des kommenden Jahres genügend deutsche Bewerber finden, dann ist es dringend nötig, daß bei uns eifriger als bisher die Heranbildung von Fliegern betrieben wird.

Vom Wert des Motorrades für die Allgemeinheit.

Plauderei von Gerichtsvollzieher A. Finhold, Bensberg.

Wenn der Jahresschluß mit seiner drohenden Verjährung der bis dahin seit den letzten 2—3 Jahren nicht eingegangenen Forderungen herankommt, setzt sich wohl Mancher schweren Herzens hin, zieht aus den Büchern eine lange Liste von Namen säumiger Zahler heraus, um durch Erwirkung eines Zahlungsbefehls anzudeuten, daß die Schuld noch nicht erloschen ist, und daß man für Leistung eine Gegenleistung beansprucht.

Pfänden ist nun eine furchtbar einfache Sache, im Volke ist ja die prachtvolle Analogie bekannt: „Kam ein Vogel (Kuckuck) geflogen...“ Aber, ob die Pfändung „wirksam“ erfolgt, ob alle Faktoren genau abgewogen sind, daß eine spätere Aufhebung durch das vom Schuldner angerufene Gericht nicht möglich ist und dadurch die Realisierung des berechtigten Anspruchs erfolgen kann, ist eine ernste, ganz andere Sache!

Der gewandte Gerichtsvollzieher, der sich wirklich Mühe gibt auf alle Fälle dem Gläubiger sein Recht zu verschaffen, wird in vielen Fällen auf das radikale Mittel der Pfändung verzichten — weil es doch nichts nützt —, sondern er wird, wie der Arzt, zur Suggestion in mildem Sinne greifen! Lachen Sie nicht, mein lieber Leser. Suggestieren heißt doch im nacktesten Sinne des Wortes „beeinflussen“. Das Beeinflussen ist im Leben wirklich oft sehr, sehr leicht, bei schwierigen Fällen bedarf es schon größerer Mühe, den Eindruck des Willens des einen auf den andern wirken zu lassen. Genau so ist es bei dem Gerichtsvollzieher. Sieht er daß er mit der Pfändung nichts ausrichten kann, dann hält er dem Schuldner eine längere Leichenrede, die die bereits im Sarge ruhende Schuldforderung betrifft. Wie ein Seelsorger sich am meisten entzückt, wenn er, wie Fritz Reuter in dem hübschen Gedicht „Wer is kläuker?“ sagt, „sin leiw Gemein mit spitze Würd“ und dristen Tadel so recht tau Water riden künn“, macht es dem Gerichtsvollzieher eine heillose Freude, wenn die Frucht seiner Ermahnungen, wenn auch keine Tränen, aber nicht selten freiwillig aus irgend einem verborgenen Kaffeetopf oder einer Unterrockfalte hervorgezauberte Goldstücke sind, die bei wiederholter Anwendung dieses Rezeptes sicher zur Tilgung der Schuldsumme führen!

Wenn ich nun weiter den Prediger in dem oben zitierten Reuterschen Gedichte hier anführe: „Was tun wir aber alten Sündern, die, überlegt, mit kaltem Blute uns in das Angesicht belügen?“ Die Radikalkur von den „Pird'appehn“ will ich aus ästhetischen Gründen unerwähnt lassen, aber bildlich kann der Gerichtsvollzieher ihrer nicht entbehren. Er muß, mit anderen Worten gesagt, geeignetenfalls stärkere Mittel gebrauchen und nun komme ich auf unser liebes Motorrad, den Kern meiner Abhandlung!

Motorrad, Gerichtsvollzieher, Schuldbeitreibung!

Welche unsinnige Zusammenstellung, wird manche freundliche Leserin ausrufen. Doch, es folgt gleich die Erklärung! Ich kann auf einen siebenjährigen Krieg mit den widerspenstigen Elementen, die da heißen Vergaser, Zündung, Kolbenringe, Pneumatik, Rahmenbau, Speichen, Schrauben, Kerzen, zurückschauen. Sieben Jahre habe ich die schwere Bürde meines Amtes auf das treue, manchmal treulose Motorrad gepackt. Wenn ich von den Erfolgen erzählen wollte, die meine Auftraggeber lediglich durch mein infolge der Benutzung einer 5½ PS. Wanderer-Kanone erfolgtes plötzliches Erscheinen beim Schuldner dort, wo er sich am sichersten fühlte, erzielten, würde ich sehr viel Raum gebrauchen. Wie schnell und prompt das Motorrad die Ausführung der Aufträge ermöglichte, ist mir oft dankend vom Publikum und auch von meiner vorgesetzten Behörde quittiert. Daß die Anstellung von zwei oder drei Gerichtsvollziehern für den von mir allein zu bereisenden größten Landbezirk der Rheinprovinz sonst für notwendig gehalten wäre, will ich nur nebenbei erwähnen. Der Staat hat also aus Sparsamkeitsrücksichten Vorteil, und die Allgemeinheit weiß, wenn ich telephonisch von einer weit entfernt gelegenen Stelle gerufen werde, um plötzlich einzugreifen, daß ich in wenigen Minuten über Berg und Tal, Stock und Stein (mit letzteren meine ich die Wald- und Feldwege) geflogen bin. Alles danke ich dem Motorrade!

Durch das tägliche Erscheinen in Feld und Flur und Stadt, durch die sichere Handhabung meiner eminent schnellen Maschine kennt mich „jedes Kind“, „Dat wor de Finhold“, lispelt es oft bebend von den Lippen eines schuldbewußten hartgesottenen Sünders, wenn ich knatternd an seinem Hause vorbeijage, innerlich sich freuend, daß das heransausende Ungewitter vorübergegangen ist, daß das Motorrad nicht plötzlich vor seinem Hause anhielt und dadurch die Aufmerksamkeit der Umgebung auf sich zog.

Es ist ein eigenes Ding. Der Mensch ist nach theologischer Ansicht ein Sünder, im allgemeinen hat er auch das Bewußtsein, daß er ein Sünder ist und doch ärgert er sich, wenn man ihn seiner Sünden zeihet. Genau so ist's mit den Schulden. Viele Menschen ertragen sehr gern das für andere quälende Gefühl, Schulden zu haben. Sagt man aber diesen Seelenvergnügten diesen Mangel direkt ins Gesicht, dann werden sie diesen Mangel aufgebracht und spielen die gekränkte Unschuld. Hier in diesem Falle ist das Motorrad das enfant terrible; hält es vor irgend einem Hause, dann sagt es der Allgemeinheit ohne Absicht: „Hier in diesem Hause stimmt es sicher nicht!“ Und da liegt der ungewußte, aber schwerwiegende Wert des Motorrades. Es ist gewissermaßen ein Schild, das warnend hinausruft: Leute seid vorsichtig in dem Geschäft mit dem Bewohner dieses Hauses. Hinter diesem Schild steht lachend der

Gläubiger und sagt sich, wenn ich den Gerichtsvollzieher auch zehnmal vergeblich in dies Haus schicke, endlich mache ich den Bösewicht doch mürbe!

Nun ist ja ganz erklärlich, daß jemand, der verklagt wird, wenn er eben kann, seine Schulden bezahlt, hat er doch zu gewärtigen, daß das „Puff, Puff“ „in et Hus erin kütt!“ Welcher Schrecken vor diesem Vehikel herrscht beweisen Tausende von Briefen aus dem Kreise des Publikums, in denen ich gebeten werde, doch mein Motorrad nicht vor dem betreffenden Hause stehen zu lassen, welchem Wunsche ich je nach den Umständen nach Möglichkeit gern nachkomme. Soweit ist das Motorrad ein Mittel zur Erziehung des Volkes. Ebenso, wie manche Kinder erst nach Erhalt der Rute folgen, geschieht es,

wenn ich mit meinem Motorrad öfters vor demselben Hause Halt mache und dort hineingehe. In vielen Fällen ist es bloße Nachlässigkeit, die die Verpflichtung anderen Menschen gegenüber außer acht läßt. Diese Nachlässigkeit wird in meinem Bezirk oft bitter bereut.

Dadurch, daß ich nun fast sieben Jahre Tag für Tag die 50 km lange Gegend bereise und das Publikum mich fast nur motorfahrend sieht, hat das Motorrad auch in anderer Hinsicht vorbildlich gewirkt. Anfangs fuhr nur unser Tierarzt und ich, jetzt haben wir etwa 40 motorfahrende Bürger und Geschäftsleute, von denen nur ganz ausnahmsweise Klagen über das Motorrad laut werden, die größte Zahl ist aber voll des Lobes über dasselbe.

International einheitliche Vorschriften über den gesamten Fahrverkehr.

Eine interessante Denkschrift hat der Württembergische Automobilklub gelegentlich des jüngst stattgefundenen Kartelltages der deutschen Automobilklubs überreicht. Zu dem Ersuchen des Württembergischen Automobilklubs:

„Der Kaiserliche Automobilklub wird gebeten, bei der nächsten internationalen Konferenz der anerkannten Automobilklubs den Antrag zu stellen, daß die Vorschriften für den Fuhrwerksverkehr auf den Landstraßen international geregelt werden“,

wird nachstehende ausführliche Begründung gegeben: Nachdem der Automobilverkehr auf den Landstraßen in neuerer Zeit sehr an Bedeutung gewonnen hat, und nachdem für denselben scharfe, zum Teil rigorose Bestimmungen von fast allen zivilisierten Staaten erlassen worden sind, wäre es an der Zeit, daß auch für den übrigen Fuhrwerksverkehr scharfe und vor allem einheitliche Fahrvorschriften erlassen würden. Es ist allgemein bekannt, daß gegenwärtig auf den Landstraßen unhaltbare Zustände herrschen, welche im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit dringender Abhilfe bedürfen.

Die Versuche, bei den einzelnen Landesregierungen den Erlaß solcher einheitlichen Vorschriften anzustreben, waren leider bisher immer erfolglos. Nicht ganz mit Unrecht beriefen sich die betreffenden Behörden darauf, daß die zurzeit geltenden Vorschriften auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnitten seien, daß die Fuhrwerksbesitzer eine Änderung gar nicht wünschten, und schließlich, daß eine Änderung nur dann Zweck und Erfolg haben werde, wenn sie in allen deutschen Bundesstaaten einheitlich durchgeführt werde. Wir gehen nun weiter und möchten wünschen, daß eine internationale Konferenz sich dieser überaus wichtigen Fragen die früher oder später doch gelöst werden muß, annehmen möge.

Einige Wünsche und Anregungen folgen:

1. Allgemeine Einhaltung der linken Straßenseite. Begründung:

Der Fuhrmann geht stets auf der linken Seite des Satteltieres, weil er zur Ausübung seines Handwerkes die rechte Hand benützen muß. Wenn er rechts zu fahren hat, ist er genötigt, in der Mitte der Straße zu gehen, was er, wenn dieselbe schmutzig, staubig oder frisch beschottert ist, niemals tut. Er geht in der Regel links auf dem Gehweg oder dem sonst besseren Straßenteil.

Soll nun das Fuhrwerk ausweichen, so muß es die ganze Straße nach rechts überschreiten. Der Fuhrmann selbst befindet sich nun sowohl beim Ausweichen, wie beim Vorfahren aus dem vorerwähnten Grunde links vom Gespann zwischen seinem eigenen Fuhrwerk und dem an ihm vorüberfahrenden fremden Fahrzeug. Je nach dem Zustande der Straße ist dies ein sehr schlechter, unter Umständen gefährlicher Platz für ihn. Wäre es Vorschrift, links zu fahren, so hätte der Fuhrmann nur nötig, sein Gespann ein wenig nach links zu nehmen, wobei dann auf der rechten Seite bequem ausgewichen und vorgefahren werden könnte. Der Begegnende oder Vorfahrende hätte dann nicht mehr so lange zu warten, wie es jetzt der Fall ist, bis nämlich der Fuhrmann von der linken Seite über die ganze Straße nach rechts ausgewichen ist.

2. Alle Fahrzeuge, auch Handwagen usw., haben die vorgeschriebene Straßenseite einzuhalten, so daß die andere Seite für überholende und entgegenkommende Fahrzeuge frei bleibt.

3. Der Name des Fuhrwerksbesitzers sowie dessen Wohnort muß in deutlich lesbarer Schrift an einer bestimmten Stelle des Wagens angebracht sein.

4. Von Anbruch der Dämmerung bis Sonnenaufgang sollen alle auf der Straße verkehrenden oder dort stehenden Fahrzeuge genügend beleuchtet sein, und zwar von vorne und hinten. Die Laternen müssen so angebracht sein, daß sie gut sichtbar sind, der Lichtschein darf nicht nach der Seite fallen.

5. Das Aufsitzen auf den Wagen ist den Fuhrleuten nur dann zu gestatten, wenn sich auf demselben ein Bock befindet, und wenn eine von dort aus leicht zu bedienende Bremse vorhanden ist, ferner nur wenn mit Doppelzügeln gefahren wird. Andernfalls ist das Aufsitzen zu verbieten.

6. Der Fuhrmann soll die Zügel stets zur Hand haben. Dieselben dürfen also nicht, wie dies häufig zu bemerken ist, herunterhängen oder irgendwo festgeknotet werden.

7. Strenge und häufigere Kontrolle der Landstraßen in bezug auf Verfehlungen gegen diese Vorschriften ist auszuüben.

8. Mutwillige Verunreinigungen, Liegenlassen von Steinen, Flaschenscherben usw. sind unter Strafe zu stellen.

Gegen allerlei Radlerunsitten!

Nehmet Kinder nicht auf Zweiräder mit! Es ist kaum glaublich, daß es immer noch so leichtsinnige Väter gibt, die ihre Kinder einem so leicht möglichen Unfälle aussetzen. Wenn man wirklich gar nicht in Betracht zöge, daß die erschwerte Lenkbarkeit des Rades, die weniger leichte Übersichtlichkeit des Fahrweges einen Unfall mitverschulden können, so weiß doch jeder Radfahrer, wie unberechenbar, wie

unerwartet manchmal die Zufälle sind und wie unscheinbar zuweilen ein Hindernis ist, um eine Katastrophe herbeizuführen. Beinbrüche des großen und Gehirnerschütterungen des kleinen Fahrers sind die gewöhnliche Folge. Auch wenn es nicht gerade zum Unfälle kommt, so ist doch leicht einzusehen, daß die staubige Landstraße und der scharfe Luftzug dem jungen Organismus unbedingt schädlich sind. Also, ihr Väter, laßt

ab von der Unsitte, und ihr Mütter, laßt es überhaupt nicht dazu kommen!

Nehmt keine Hunde als Begleiter mit, oder jedenfalls nur solche, die einer so großen Aufgabe gewachsen sind. Bei unsern einheimischen Hunden ist letzteres übrigens nie der Fall. Und wenn der „Ami“ noch so bittet und bittelt: Landgraf bleibe hart! Dein Hund ist wohl ein gutes Tier, ein liebes Tier und manchmal auch ein gescheites Tier, aber hier wird es von seinem Verstande doch im Stiche gelassen und nach ein paar Kilometern kommt die Reaktion. Dann, lieber Radfahrer, sei du der Gescheitere. Kehre

langsam zurück, und alles ist verziehen. Aber nimm den Hund nicht mehr mit! Ein Tierhalter sei immer auch ein Tierfreund.

Laßt keine Knaben auf dem Auftritt mitfahren! Eine wirkliche Gefahr besteht zwar hier meistens nur im Sommer und auf dem Lande, weil da die barfuß gehenden Mitschüler bei den fahrenden Kameraden hospitieren. Eine kleine Unaufmerksamkeit, die Kette fährt über seine nackten Zehen... und weg sind sie! — Die Erschwerung des Fahrens und die vermehrte Un-icherheit sind demgegenüber nur Kleinigkeiten.

Vermischtes.

Wechsel im Vorstand des Vereins Sportplatz z. Leipzig. Im Verein Sportplatz zu Leipzig wird mit Ablauf des Geschäftsjahres eine Veränderung in der Besetzung des Vorsitzenden-Amtes eintreten. Der seit über 10 Jahren an der Spitze des Vorstandes des Vereins Sportplatz stehende Juwelier Heinrich Schneider hat auf das bestimmteste seinen Rücktritt für die Hauptversammlung des Vereins erklärt. Als Amtsnachfolger wird Herr Dr. med. Erwin Jäger genannt, der sich im sportlichen Leben der Stadt Leipzig bzw. Sachsens bereits einen guten Namen gemacht hat.

Die Radrundfahrt durch Deutschland 1911, die vom Deutschen Radfahrer-Bund veranstaltet wird, ist nunmehr in ihren Einzelheiten festgelegt worden wie folgt: Die Raddauerfahrt Rund durch Deutschland ist offen für ordentliche (Herrenfahrer) und außerordentliche (Geldpreisfahrer) Mitglieder des Bundes, die in getrennten Klassen in fünf Tagesetappen am Pfingstsonntag beginnend, folgende Strecken zu bewältigen haben: 1. Tag (Pfingstsonntag): Start in Berlin-Mariendorf, über Zossen, Baruth, Luckau, Kalau, Spremberg, Hoyerswerda, Königsbrück, Großkrilla, Dresden-Wildermann zur Rennbahn bzw. Sportausstellung, ca. 212 km. 2. Tag: (Pfingstmontag) Start in Dresden-Löbtau, über Naundorf, Freiberg, Chemnitz, Zwickau, Neumark, Netschkau, Plauen, Hof, Münchberg, Bayreuth, Pegnitz, Gräfenberg, Nürnberg-Rennbahn, ca. 310 km. 3. Tag (Dienstag): Start in Nürnberg-Thoner Höhe, über Bamberg, Kaltenbrunn, Lichtenfels, Koburg, Rodach, Hildburghausen, Schleusingen, Stützerbach, Ilmenau, Plaue, Arnstadt, Erfurt-Rennbahn, ca. 216 km. 4. Tag (Mittwoch): Start in Erfurt-Waldschlöchen, über Langensalza, Mühlhausen, Gernrode, Duderstadt, Herzberg, Osterode, Seesen, Hildesheim, Hannover-Rennbahn ca. 230 km. 5. Tag (Donnerstag): Start in Hannover-Pferdeturm über Peine Braunschweig, Königslutter, Helmstedt, Erxleben, Eichenbarleben, Magdeburg, Burg, Genthin, Plaue, Brandenburg, Potsdam, Klein-Machnow (Berlin), ca. 280 km.

Nachspiel zum Bremer Sechstagerennen. Den Siegern des Bremer Sechstagerennens wird von den Mitkonkurrenten Wilhelm Zeeh und Karl Wittig öffentlich der Vorwurf gemacht, daß sie Zeeh und Wittig durch vorherige Abmachung gezwungen hätten, nur den dritten Platz zu belegen, die ersten beiden Preise aber Arend-Stabe und Rudel-Pawke gewinnen zu lassen. Der Verband deutscher Radrennbahnen hat sich nun wohl oder übel mit den Vorgängen bei dem Bremer Sechstagerennen des Näheren zu beschäftigen, um etwa Schuldige gebührend streng zu bestrafen.

Sechstagerennen in Deutschland schießen wie Pilze empor. So gelangt jetzt das zweite Kieler Sechstagerennen für die Zeit vom 2. bis 8. Januar zur Ausschreibung. Weitere derartige Projekte, die auch ihrer Verwirklichung bereits sehr nahe stehen, liegen für Hamburg und Köln vor. Das Hamburger Sechstagerennen soll am 14. Januar seinen Anfang nehmen und am 23. Januar soll bereits Köln folgen. Man muß sich fragen, wo eigentlich die Teilnehmer für alle diese Rennen herkommen sollen. Sieht man von Stabe, Pawke, Arthur Stellbrink und Rudel

ab, so hat in den bisherigen Sechstagerennen noch keiner der deutschen Rennfahrer die für eine derartige Konkurrenz nötige Ausdauer und entsprechendes Können gezeigt. Am allerwenigsten sind unsere Rennfahrer genügend trainiert, um innerhalb kurzer Zeit zwei oder gar mehr solcher Rennen zu bestreiten, selbst wenn sie, wie in Bremen, regelmäßig auf Stunden unterbrochen werden.

Das dritte Berliner Sechstagerennen soll im März in dem neueröffneten Berliner Sport-Palast stattfinden. Die Räume würden sich, wie wir uns durch den Augenschein überzeugt haben, bestens zur Veranstaltung eines solchen Rennens eignen. Es ist in dem jetzt die Eisbahn aufnehmenden Oval reichlich Platz für eine Radrennbahn vorhanden und die Zuschauerplätze sind dafür sehr günstig angelegt. Heizung und Beleuchtung lassen nichts zu wünschen übrig.

Das New-Yorker Sechstagerennen findet in diesem Jahre vom 4.—10. Dezember, wiederum auf der kleinen gedeckten Bahn im Madison Square Garden statt. Rütt-Stol nehmen an dem Rennen teil.

Radspport bei den Olympischen Spielen 1912 in Stockholm. Der Stockholmer Ausschuß hat die Vorstellungen des Deutschen Reichsausschusses wohl erwogen und nach mehrfachen Beratungen vorläufig festgelegt, daß neben dem schon zugesagten Einer-Rennen auch Mannschafts-Länderwettbewerbe stattfinden werden, und zwar in folgender Form: Ein jedes zu den Mannschaftsrennen meldende Land nennt zwölf Fahrer, von denen jene sechs besonders zu bezeichnen sind, die im Länderwettkampf starten. Von diesen wird der Viertbeste gewertet, und es siegt das Land, dessen Mannschaft die beste Durchschnittszeit erzielt. Als Auszeichnungen sind die goldenen, silbernen und bronzenen Olympia-Denkmünzen nebst Ehrenurkunden bestimmt. Auch die Sieger im Einer-Straßenrennen werden in gleicher Weise prämiert.

Haftpflicht der Gemeinde für schlecht verwahrte Straßen. Eine für Radfahrer wichtige Entscheidung hat das Reichsgericht gefällt. Hiernach ist derjenige, der auf einer Gemeindestraße an einer Wegebiegung einen nicht ordnungsmäßig verwahrten Abhang hinunterstürzt, befugt, die in Frage kommende Gemeinde für den ihm entstandenen Schaden in Anspruch zu nehmen. Der Einwand, daß dem Verletzten der Weg wie auch der Abhang an der Wegebiegung bekannt war, greift nicht durch, Keinesfalls kann, wie das Reichsgericht ausführt, verlangt werden, „daß jemand, der eine dem öffentlichen Verkehr übergebene Landstraße im allgemeinen kennt, ehe er sie einschlägt, die Erwägung anstellt, ob er nicht möglicherweise an eine Stelle kommt, die in der Dunkelheit nur mit einer gewissen Gefahr passiert werden kann, die er aber im gegebenen Augenblick vielleicht gar nicht im Gedächtnisse hat“. Alle Radfahrer sollten mehr, als es bisher der Fall zu sein pflegt, bei Schadenfällen auf öffentlichen Straßen die betreffenden Gemeinden in Anspruch nehmen.

Die ersten Radrenntermine für 1911 sind bereits festgesetzt worden. Die Berlin-Treptower Bahn will die Saison am 19. März eröffnen, am 26. März soll Frankfurt a. M. folgen. Der Kölner Sportplatz will am 2. April beginnen. Zu Ostern eröffnen eine ganze Reihe deutscher Rad-

rennbahnen die Saison, darunter auch der Leipziger Sportplatz, dessen Renntage in nächster Zeit bekanntgegeben werden. Von der Errichtung einer neuen Berliner Radrennbahn an Stelle der abgerissenen Steglitzer ist es vorläufig ganz still geworden. Falls bis zum Frühjahr der Bau nicht gesichert ist, werden eine Anzahl der gegenwärtig in Berlin wohnenden Rennfahrer ihr ständiges Trainingquartier nach außerhalb verlegen. Einige Rennfahrer beabsichtigen, Leipzig zum Saisonaufenthalt zu wählen. — Guignard dürfte nicht wieder nach Leipzig kommen, nachdem er zur Union Cycliste Internationale übergegangen ist und sich dadurch außerhalb des Verbandes deutscher Radrennbahnen gestellt hat.

Zu Ehrenmitgliedern ernannt hat der Touring-Club de Belgique den Vorsitzenden und den Wanderfahrwart des Deutschen Radfahrer-Bundes, die Herren Theodor Böckling und Gregers Nissen.

10jähriges Stiftungsfest des Berliner Automobilklubs. Im Hotel Adlon feierte der Berliner Automobilklub das 10jährige Bestehen durch ein glänzendes Festmahl von 200 Gedecken. Nach kurzer Begrüßung der Ehrengäste, Gäste und Mitglieder durch den Vorsitzenden des Klubs, Bolzani, brachte General Becker das Kaiserhoch aus. Namens der Stadtbehörden von Berlin übermittelte Stadtverordneter Thiemer, namens der Königl. Polizeidirektion Berlin Regierungsrat Dr. Haasela Glückwünsche. Dr. Valentin hob in längeren Ausführungen wichtige Daten aus der Geschichte des Berliner Automobilklubs hervor. Konteradmiral Rampold brachte namens des Kaiserlichen Automobilklubs das Hoch auf den Berliner Automobilklub aus. Weiter sprachen noch Dr. Strohschein für den Königlich Sächsischen Automobilklub, Tewes für den Frankfurter Automobilklub, Felix Burkhardt für den Leipziger Automobilklub, Dr. Sperling für den Verein deutscher Motorfahrzeug-Industrieller.

Geheimer Kommerzienrat Lingner hat sich gezwungen gesehen, wegen seiner durch die Leitung der Vorarbeiten zur Internationalen Hygieneausstellung Dresden 1911 außerordentlich gesteigerten Inanspruchnahme das Amt als Präsident des Königlich Sächsischen Automobilklubs, das er seit Gründung des Klubs inne hatte, niederzulegen. Er wurde zum Ehrenmitglied des Klubs ernannt.

Deutsche Kraftwagen Sieger im Großen Preis von Amerika. Auf der Rundstrecke von Savannah kam das Automobilrennen um den Großen Preis von Amerika zum Austrag, und zwar über 668,960 km. Es starteten 20 Wagen, darunter drei deutsche Benz und drei italienische Fiat. Zwischen diesen beiden Marken lag die Entscheidung. Als erster und zweiter Sieger gingen aus dem Rennen hervor: Bruce Brown auf Benzwagen in 5 Stunden 53 Min. 5 Sek., Hemery auf Benzwagen in 5 St. 54 Min. 46 Sek. Das Ergebnis des Rennens bedeutet einen neuen großen Erfolg der deutschen Automobil-Industrie. Die Stundenschnelligkeit der Sieger betrug weit über 100 km. Der Sieger Brown hat zum ersten Male an einem so bedeutendem Rennen teilgenommen. Sein Gewinn besteht in einem ersten Preise von 40 000 Mark und einem Goldpokal im Werte von 20 000 Mark; Hemery erhielt 8000 Mark. Die Benzwagen sind 4-Zylinder-Wagen mit 185 Bohrung und 200 Hub. Sie dürften gegenwärtig wohl die schnellsten der Welt sein. Auf dem Circuit von Savannah konnten sie wegen der zahlreichen Kurven, die die 24 Runden erforderlich machten, ihre Schnelligkeit nicht voll zur Geltung bringen.

Kartellausschußsitzung des deutschen Automobilklubs. Im Kaiserlichen Automobilklub zu Berlin fand die Herbstsitzung des Kartellausschusses der deutschen Automobilklubs statt. Es waren 26 Klubs vertreten. Unter Leitung des Generals v. Rabe wurde die umfangreiche Tagesordnung in mehrstündigen Verhandlungen erledigt, denen Vertreter des Reichsamtes des Innern und des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beiwohnten.

Zunächst erfolgte formell die Aufnahme des Kgl. Bayerischen Automobilklubs in das Kartell. Im Hinblick auf eine demnächst stattfindende Sitzung im Reichsamte des Innern wurde über den Ausbau der Streckenorganisation durch Aufstellung von internationalen Warnungstafeln gesprochen. Das gesamte Gebiet des Reiches soll zu diesem Zwecke durch den Kaiserlichen Automobilklub unter den Kartellklubs aufgeteilt werden. Zur sorgfältigen Durchführung des Warnungstafelsystems wird behördlicher Schutz der Warnungstafeln erbeten werden. Er ist auch in Aussicht gestellt. Zur rechtlichen Stellung der herrschaftlichen Chauffeure in der Reichsversicherungsordnung beschloß die Sitzung, der Einreihung der Chauffeure unter das Hausgesinde zuzustimmen. Die Mitteilungen des Kaiserlichen Automobilklubs über die Prinz-Heinrich-Fahrt 1911 nahmen die Delegierten genehmigend zur Kenntnis. Als wünschenswert wurde die Zulassung der Sirene für den Verkehr auf den Landstraßen bezeichnet. Mitgeteilt wurde, daß die Grenzüberschreitungskarten nach Österreich ab Neujahr auf das ganze Kalenderjahr Geltung erlangen. Genehmigt wurde die Veranstaltung einer Automobilfahrt nach Thüringen für Mai 1911 durch den Mitteldeutschen Automobilklub. Für die nächsten Jahre ist eine Tourenfahrt für alle Kartellklubs in Aussicht genommen deren Vorbereitung dem Kaiserlichen Automobilklub obliegt. Als wünschenswert wurde neuerdings eine international-einheitliche Gestaltung der Vorschriften über den gesamten Fahrverkehr auf den Straßen bezeichnet. Bei den deutschen bundesstaatlichen Regierungen soll eine gleichmäßige Vorschrift über das Vorbeifahren an Straßenbahnwagen zu erlangen gesucht werden. Der Aufnahme des Chemnitzer Automobilklubs in das Kartell wurde unter der Voraussetzung der Erfüllung gewisser Vorbedingungen zugestimmt.

Vom Königlich Sächsischen Freiwilligen-Automobil-Korps, das bekanntlich eine besondere Abteilung des Königlich Sächsischen Automobilklubs bildet, und dessen Mitglieder durch Vereinbarung mit dem Königlich Kriegsmministerium verpflichtet sind, mit ihren Fahrzeugen nach Maßgabe besonderer Bestimmungen bei dem Königlich Sächsischen Militärkontingent im Kriege und im Frieden Dienst zu tun, waren in diesem Jahre 6 Mitglieder zu den Herbstübungen der beiden sächsischen Armeekorps eingezogen. Die Herren waren auf die Stäbe der Generalkommandos XII und XIX sowie auf die Stäbe der 23., 24., 32. und 40. Division verteilt und hatten die Aufgabe, wie üblich, die Leitenden zu befördern sowie die Befehle von diesen an die Führer und Truppenteile zu überbringen. Die von den Fahrzeugen zurückgelegte Gesamtstrecke betrug ca. 4600 km, wobei zu erwähnen ist, daß auch in diesem Jahre die an die Freiwilligen sowohl, als auch an deren Fahrzeuge gestellten Anforderungen keineswegs geringe gewesen sind. Den Mitgliedern des Korps wurden auch diesmal wieder, wie in den vorhergehenden Jahre, Dienstpferde zur Berittenmachung zur Verfügung gestellt, um den Leitenden nach allen Punkten des Geländes bequem folgen und deren Befehle direkt entgegennehmen zu können. Irgendwelche Unglücksfälle haben sich während der 12tägigen Übungsperiode nicht zugetragen, obwohl sich die Fahrer oft in sehr kritischer Situation befanden, da sie mehrfach in schnellem Tempo Landstraßen passieren mußten, die durch Marschkolonnen stark besetzt und infolgedessen sehr beengt waren.

Dürfen Automobilfahrer nur mit eintönigen Huppen Warnungssignale geben? Eine prinzipielle Entscheidung ist in dieser Frage vom Königl. Sächsischen Oberlandesgericht gefällt worden. Der praktische Arzt Dr. med. Hallenberger in Königsbrück hatte von der Amtshauptmannschaft Kamenz eine Strafverfügung wegen Zuwiderhandlung gegen die Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen erhalten; weil er auf der fiskalischen Kamener Straße bei Königsbrück mit seinem Automobil gefahren sein sollte, ohne Warnungszeichen mit der vorgeschriebenen eintönigen

Huppe gegeben zu haben. Dr. Hallenberger beantragte richterliche Entscheidung, indem er behauptete, wiederholt die vor ihm herfahrenden Geschirre durch Signale aus seiner eintönigen Huppe gewarnt zu haben, die jedoch nicht gewirkt hätten. Erst darauf habe er zur Verstärkung der Warnungszeichen Signale mit einer Trillerpfeife wegen ihres Schillertones gegeben, worauf, aber auch jetzt erst, die Fuhrwerke ausgewichen seien. Das habe er deshalb getan, weil er sich bei dem starken Fuhrwerksverkehr nicht anders habe helfen können. Das Schöffengericht schenkte diesen Angaben Glauben und erkannte auf Freisprechung, ebenso das Landgericht Bautzen, das die Berufung der Staatsanwaltschaft verwarf. Letztere beruhigte sich hierbei nicht, sondern legte Revision ein, rügte die Verletzung von § 21 der Verordnung mit dem Bemerkens, Warnungssignale dürften niemals anders als nur mit der eintönigen Huppe abgegeben werden. Der Verteidiger machte demgegenüber geltend, daß die Betonung nur auf das Wort „eintönige“ zu legen sei, weil die Verwendung mehrtöniger Huppen untersagt ist, nicht aber auf das Wort „nur“. Der Angeklagte habe mehr getan als was die Verordnung verlange, das könne ihm aber nicht zur Last gelegt werden. Übrigens habe er sich gegenüber den vor ihm herfahrenden Geschirren in einem gewissen Zustande der Notwehr befunden. Das Oberlandesgericht hat die Revision unter Übernahme der Kosten auf die Staatskasse verworfen und damit das freisprechende Urteil bestätigt. Es sei festgestellt, daß der Angeklagte Warnungssignale mit der vorgeschriebenen eintönigen Huppe gegeben und nur daneben sich der Trillerpfeife bedient hat, jedoch nur deshalb, um die Fahrzeuge, die den Weg nicht freigaben, zum Ausweichen zu bestimmen. Wenn der Angeklagte noch etwas mehr getan hat im Interesse des Verkehrs, als was die Verordnung für zulässig erkläre, so könne ihm das nicht zur Schuld angerechnet werden. Gegenüber dem Zweck der Bestimmung, die der Gesetzgeber im Auge gehabt habe, könne der strenge Wortlaut der Verordnung nicht maßgebend sein. Der Angeklagte habe nur etwas getan, was die Verkehrssicherheit erhöhte.

Automobilverkehr in Berlin und in Paris. Welch großen Zuwachs in den letzten drei Jahren die Zahl der Automobile im Landespolizeibezirk Berlin erfahren hat, zeigt folgende Zusammenstellung: Am 1. Januar 1907 waren in Berlin zum Verkehr zugelassen: 3074 Automobile, am 1. Januar 1908 3594, am 1. Januar 1909 4375 und am 1. Januar 1910 5289 Kraftfahrzeuge. Die Zunahme betrug demnach von 1907—1908 = 520, von 1908—1909 = 781, von 1909—1910 = 914 Fahrzeuge. Aller Voraussicht nach wird die Zunahme im Jahre 1910 die des Jahres 1909 ebenfalls übersteigen. Wenn sich die Verhältnisse nur annähernd so weiter entwickeln wie bisher, so steht Groß-Berlin noch eine ganz bedeutende Zunahme des Automobilverkehrs in nicht ferner Zeit bevor. Es läßt sich dies nach den folgenden Ziffern beurteilen, die einer polizeilichen Ermittlung entnommen sind, die in Paris in den Champs Elysees an mehreren Tagen des Februar 1908 und des April 1910 durch Zählung der dort in der Zeit von 3—4 Uhr nachmittags verkehrenden Automobile vorgenommen wurde. Die Anzahl der dort zu den angegebenen Stunden vom 3.—9. Februar 1908 gezählten Automobile bewegte sich zwischen minimal 2783 und maximal 3464, während die Zählung im Monat April 1910 in gleichem Zeitraume ein Minimum von 4752 und ein Maximum von 6280 Kraftfahrzeugen, also gegen 1908 fast eine Verdoppelung des Automobilverkehrs an dieser Hauptverkehrsstraße nach Versailles ergeben hat. Da die Straße von Paris nach Versailles ihrer Lage und ihrem Verkehre nach mit der Hauptverkehrsstraße Berlin—Potsdam verglichen werden darf, so ist aus den erwähnten Feststellungen auch ein Schluß auf die für die Berlin—Potsdamer Hauptverkehrsstraße noch zu erwartende außerordentliche Steigerung des Automobilverkehrs zu ziehen.

Eine Neuregelung des Luft-Verkehrs wird durch einen Erlaß der preußischen Ministerien des Innern und der öffentlichen Arbeiten angestrebt. Der Erlaß enthält Anweisungen, die als Grundlagen für

polizeiliche Verfügungen gelten sollen. Es ist zunächst nicht in Aussicht genommen, diese Anordnungen in mit Strafvorschriften ausgestattete Polizeiverfügungen zu fassen, vielmehr soll versucht werden, durch einfache polizeiliche Verfügungen an die in Betracht kommenden Vereine und Einzelpersonen den Verkehrsgrundsätzen zur Geltung zu verhelfen. Die Regelung bezieht sich sowohl auf Flugmaschinen wie auf Lenkballons und Freiballons. Für die Flugmaschinen wird u. a. bestimmt, daß Flugversuche von nicht mit einem Führerzeugnis ausgestatteten Personen außerhalb der eingefriedigten Flugplätze nur da zuzulassen sind, wo eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit nicht zu befürchten ist. Geprüfte Führer sollen im allgemeinen überall außerhalb der bewohnten Ortschaften aufsteigen dürfen. Ein Verbot des Fliegens soll aber gegebenenfalls erlassen werden können. Dagegen soll von einem allgemeinen Verbot des Überfliegens bewohnter Ortschaften abgesehen werden. Flüge über Befestigungen sind aber auf jeden Fall verboten. Ferner soll auch von einer besonderen Kennzeichnung von Flugmaschinen Abstand genommen werden. Bezüglich der lenkbaren Luftschiffe werden etwas strengere Bestimmungen in Kraft treten. So sollen die Führer von Lenk-Luftschiffen, in denen Fahrgäste mitgenommen werden, im Besitze eines Zeugnisses für Luftschiffführer sein. Der Veranstalter der Passagierfahrten hat unter polizeilicher Kontrolle darüber Buch zu führen, wann und wie die einzelnen Teile des Luftschiffes einer Prüfung auf ihre Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit unterworfen worden sind. Ebenso müssen die Führer von Freiballons, in denen Fahrgäste mitgenommen werden, im Besitze eines Führerzeugnisses sein. Fahrgäste dürfen im übrigen nur dann mitgenommen werden, wenn ein Zeugnis darüber aufgebracht wird, daß der Freiballon hinsichtlich des Materials und der Ausstattung einer Prüfung mit einem von der Landes-Polizeibehörde zu bestimmenden Vereinen oder Sachverständigen unterzogen worden ist. Außerdem sind noch für Fesselballons Bestimmungen erlassen worden.

Prinz Heinrich und Frau Prinzessin Heinrich im Aeroplan. Auf dem Darmstädter Truppenübungsplatze ist Prinz Heinrich von Preußen wiederholt mit einer Eulerschen Flugmaschine geflogen. Nachdem der Prinz mit Euler selbst einen längeren Passagierflug auf einer neuen Militärflugmaschine ausgeführt hatte, der über Bäume und Telegraphenleitungen hinweg führte, flog er allein etwa 2 km auf einer anderen Maschine. Kurz darauf traf Prinzessin Heinrich auf dem Flugplatze ein und unternahm mit Euler einen Passagierflug von etwa 20 km Länge. Bei diesem Fluge wurden Höhen von über 120 m erreicht. Die Landung erfolgte glatt mit abgesteuertem Motor. Die Prinzessin war entzückt von dem schönen Fluge. Darauf unternahm Euler mit der Hofdame Fräulein v. Oertzen eine Fahrt, wobei der Truppenübungsplatz zweimal umkreist wurde. Prinz Heinrich unternahm dann allein noch mehrere wohlgelungene Flüge über die ganze Länge des Platzes und zeigte dabei, daß er die Steuerung der Maschine vollkommen beherrscht. Ein paar Tage hiernach hat Prinz Heinrich die von der Internationalen Luftschiffahrtsvereinigung geforderten Bedingungen für den Erwerb des Flugzeugführerpatentes vor Zeitnehmern des deutschen Luftschiffverbandes auf einer Euler-Flugmaschine erfüllt.

Hans Grade hat eine neue Flugmaschine fertiggestellt, die gegenüber dem alten Modell viele Vorteile besitzt. Die Spannweite der Flügel beträgt nur 8 m, das Segelareal ca. 20 qm. Der Motor kann 25 PS. entwickeln. Die Maschine, die sehr elegante Formen zeigt, wiegt mit Motor nur 200 kg. Schon bei den ersten Versuchen auf dem Flugfelde „Mars“ in Bork hat der Eindecker ganz erstaunliche Geschwindigkeiten entwickelt. Trotz des verhältnismäßig schwachen Motors wurden durchschnittlich etwas über 100 Stunden-Kilometer erzielt.

Todessturz des Höhenrekord-Fliegers Johnstone. Der Wrightflieger Ralph Johnstone hat seinen Wagen mit dem Leben büßen müssen. Johnstone,

der erst am 6. November in Belmont Park bei New York den Höhenrekord auf 3238 m gebracht hat, war wohl der verwegenste Pilot, der bisher existiert hat. Leblanc, der aus Amerika zurückkehrte, sagte voraus, daß Johnstone das nächste Opfer der Aviatik sein würde. Der Amerikaner suchte immer etwas besonderes bei seinen Abstiegen zu zeigen. Aus bedeutender Höhe ließ er den Apparat hunderte von Metern plötzlich herunterfallen, um dann wieder aufzusteigen oder im Gleitflug zu landen. Diese Kunststücke riefen natürlich insbesondere beim amerikanischen Publikum großen Beifall hervor. Als Johnstone nun in Denver seinen Abstieg in gewohnter verwegener Weise begann, schrie ihm das Publikum stürmisch Hurra zu. Johnstones Apparat überschlug sich jedoch und stürzte aus 800 Fuß Höhe zu Boden. Der Aviatiker wurde als eine unförmige Masse unter dem vollständig zertrümmerten Apparat hervorgezogen.

Ein Luftsportklub für Deutschland hat sich in Berlin gebildet. Zweck des Klubs, dem bereits eine Reihe bekannter Sportleute angehört, ist vor allem, durch die Hebung des Interesses am Luftsport die Fliegerei auf deutschen Apparaten zu fördern. Der Klub will vom Frühjahr ab Fliegerschulen auf eigenen, am Wasser gelegenen Flugplätzen unterhalten, auf denen jedes Mitglied unentgeltlich in der Steuerung von Aeroplanen unterrichtet werden soll. Der Klub beabsichtigt ferner eine Umgestaltung der Flugkonkurrenzen in die Wege zu leiten. Die vom Klub ausgeschriebenen Fliegerwettbewerbe sollen nach Art der Rennen mit gleichzeitigem Start mehrerer Maschinen ausgetragen werden. Andere als Herrenflieger sind von den Konkurrenzen ausgeschlossen. Außer den Fliegerrennen sollen auch Luftschiffrennen veranstaltet werden.

Zur Ausbildung von Militärfliegern ist vom preussischen Kriegsministerium der Flieger Simon Brunhuber verpflichtet worden. Brunhuber soll seine Tätigkeit zu Neujahr beginnen, nachdem er bis jetzt bereits Hauptmann de la Roi, Leutnant Mackenthun und Leutnant Tarnoczy sowie Oberleutnant Gerditz ausgebildet, die ihr Pilotenzeugnis auf Zweideckern erworben haben. Zurzeit werden in Döberitz weitere zehn Offiziere ausgebildet, von denen sieben bereits das Flugzeugführerzeugnis besitzen. Da die zehn Militärflieger aber späterhin als Lehrer tätig sein werden, sollen sie sämtliche Systeme, die in der Heeresverwaltung zunächst zur Verwendung gelangen, gleichmäßig beherrschen.

Von den französischen Fliegerschulen weiß ein deutscher Besucher folgendes zu erzählen: Die Fliegerschule in Paris-Buc. Schon von weitem erkannten wir etwa zwanzig massive Fliegerschuppen, die in zwei Reihen aufgeführt waren. Die vorderste Reihe gehörte der Schule von Esnault-Pelterie, die zweite, größere Reihe der von Maurice Farman an. Bei jeder Schule standen bereits die Flugzeuge zur Vorführung bereit: Bei Esnault-Pelterie, der durch seine rote Farbe von allen anderen Flugmaschinen sich unterscheidende Eindecker, bei Farman der bekannte Zweidecker, der sich von denen seines älteren und berühmteren Bruders Henry nur durch den Motor und das Gestell unterscheidet. Kaum waren die Gäste angelangt, so wurden sie eingeladen, Passagierflüge mitzumachen, und fleißig benützten die Fremden die gebotene Gelegenheit, sich einige Minuten dem neuen Verkehrsmittel anzuvertrauen. Nicht lange dauerte es, so erschienen von dem benachbarten Aerodrom Issy-les-Moulineaux bei Paris verschiedene Wright-Apparate, welche in großer Höhe zuerst riesige Kreise in der Luft beschrieben und dann fast mitten in der Zuschauermenge auf dem Platz landeten. Zeitweise waren sieben Apparate in der Luft zu sehen, die in allen möglichen Richtungen und in allen Höhenlagen herumfuhren und das war das gewöhnliche Bild, wie es alle Tage auf solchen Übungsplätzen zu sehen ist, und wie es sich auch sehr leicht durch die Tatsache erklärt, daß die meisten Fliegerschulen zwanzig und mehr Schüler haben. Bedenkt man, daß Frankreich dreißig solcher Aerodrome besitzt, und daß in jedem dieser Aerodrome meh-

rere Fliegerschulen sich befinden (z. B. in Mourmelon und St. Cyr nicht weniger als je sechs Stück), so hat man eine schwache Vorstellung davon, wieviel heute in Frankreich geflogen wird.

Flüge über die Stadt München unternahm der Bleriotflieger Wiencziers. Beim ersten Aufstieg überquerte der Pilot das Häusermeer der Stadt und beschrieb eine Kurve um die Frauentürme. Zum zweiten Male führte er dann einen Flug aus, den er über eine Stunde ausdehnte und wobei er mehrmals das Weichbild Münchens überflog. Die Landung erfolgte jedesmal glatt am Aufstiegsort auf dem Flugfeld Oberwiesenfeld.

Wintersportzüge in Sachsen. Auch im kommenden Winter wird die Staatsbahnverwaltung die bekannten und beliebten Sportzüge auf der Müglitztalbahn, auf der Hainsberg—Kipsdorfer Linie und von Chemnitz nach Oberwiesenenthal und zurück bei günstiger, für Sportzwecke geeigneter Witterung wieder in Verkehr setzen lassen. Hierbei dürfte in Sportkreisen die Neuerung begrüßt werden, daß der Chemnitzer Zug auch nach Bärenstein (Bez. Chemnitz) und Weipert fortgesetzt werden wird und abends von dort nach Chemnitz zurückfährt. Eine Vermehrung der Sportzüge ist dadurch eingetreten, daß von Werdau und Zwickau nach Schwarzenberg und Johannegeorgenstadt ein Sportzug eingerichtet worden ist, durch den nunmehr auch der westliche Teil unseres Erzgebirges für den Wintersportverkehr erschlossen werden wird. Sämtliche Sportzüge wurden Sonntag, den 27. November, erstmalig abgefertigt. Sie verkehren bei geeigneten Schneeverhältnissen an allen Sonn- und Festtagen mit Ausnahme des Frühjahrsbußtages, des Palmsonntages und des Karfreitages. Anschliessend sei noch bemerkt: Die Verkehrszeiten der Sportzüge sind folgende: ab Mügeln b. P. vorm. 8.25, in Glashütte 9.19, in Lauenstein 9.52, in Geising-Altenberg 10.7 vorm., zurück ab Geising-Altenberg 6.27 abends, in Mügeln b. P. 8.5 (in Dresden Hbf. 8.30 abends); Kipsdorfer Linie: (ab Dresden Hbf. vorm. 7.27), ab Hainsberg vorm. 8.0, in Kipsdorf 9.10, zurück ab Kipsdorf nachm. 5.25, in Hainsberg 6.37 (in Dresden Hbf. abends 7.4); Oberwiesenenthal-Weipert: ab Chemnitz Hbf. vorm. 6.26, ab Flöha 6.44 (ab Dresden Hbf. früh 4.10), mit Halten in Wilischthal, Wolkenstein und Wiesenbad, in Annaberg vorm. 8.8, in Buchholz 8.18, in Cranzahl 8.37, in Oberwiesenenthal 9.42, in Bärenstein (Bez. Chemnitz) 9.7, in Weipert 9.12 vorm., zurück ab Weipert abends 6.20, ab Bärenstein (Bez. Chemnitz) 6.26, ab Oberwiesenenthal 6.0, ab Cranzahl 7.7, ab Buchholz 7.23, ab Annaberg 7.31 mit Halten in Schönfeld-Wiesa, Wolkenstein und Zschopau (auf letztgen. beiden Stationen nur zum Aussteigen), in Flöha 8.44 (Ank. in Dresden Hbf. abends 10.40), in Chemnitz Hbf. 9.7; Werdau-Johannegeorgenstadt: (ab Leipzig Bayr. Bf. früh 4.55), ab Werdau vorm. 7.16, ab Zwickau Bf. 7.30, mit Halten in Niederschlema und Aue, in Schwarzenberg Bf. 8.41, in Johannegeorgenstadt 9.41, zurück ab Johannegeorgenstadt abends 6 Uhr, in Schwarzenberg Bf. 6.45, zum Anschluß an den dort 6.50 nach Aue, Chemnitz und Zwickau abfahrenden Personenzug, dann ab Schwarzenberg Bf. abends 8.55, im Anschluß an den von Johannegeorgenstadt abends 7.55 abfahrenden Personenzug in Aue 9.13, in Zwickau Bf. 9.52, in Werdau 10.6 (in Leipzig Bayr. Bf. nachts 11.59).

An unsere Leser

Aus technischen Gründen erscheint die diesmalige Nummer einige Tage nach dem üblichen Termin. Durch einen Irrtum der Druckerei ist die beabsichtigte vorherige Benachrichtigung unserer werten Leser in der letzten Nummer unterblieben. Die nächste Nummer erscheint unmittelbar vor Weihnachten, am 22. Dezember.

Sächsischer Radfahrer-Bund

Amtlicher Teil

Bundesverwaltung: Max Bergmann, 1. Vorsitzender, Leipzig, Lilienstrasse 21, Fernsprecher, 2499; Telegramm-Adresse, „Lithiasis“. Arthur Serbe, 2. Vorsitzender, Leipzig, Windmühlenstrasse 44; Wilhelm Vogt, Zahlmeister, Leipzig, Promenadenstr. 21, Fernsprecher 4477.

Bundesgeschäftsstelle: Robert Weniger, Leipzig, Hohestr. 48, Fernsprecher 5684. Geöffnet 8—12, 2—7 Uhr. Sonntags geschlossen. Den Bund und Sport im allgemeinen betreffende Schriftstücke sind ausschliesslich an die Geschäftsstelle zu richten.

Bundeskassenstelle: Wilhelm Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21, II, Fernsprecher 4477. Geöffnet 8—12, 2—7 Uhr. Sonntags geschlossen. An die Kassenstelle sind nur kassengeschäftliche Sendungen zu richten. Postscheck-Konto Nr. 5493. Sämtliche Einzahlungen sind nur mittels Zahlkarten zu bewirken, also nicht mit Postanweisung. Zahlkarten sind an jedem Postamt zu haben.

Bundesvorstandssitzung.

Nächste Bundesvorstandssitzung Donnerstag, 8. Dez., in Leipzig, „Café Thomasring“ Gottschedstr. 30.

Versicherungen.

Aller Verkehr in Versicherungsangelegenheiten hat ausschliesslich mit der Versicherungsgesellschaft in Dresden zu geschehen.

Amtliche Schriftstücke.

Amtliche Schriftstücke sind stets nur an diejenige Amtsstelle zu senden, für die sie wirklich bestimmt sind. Das Zusammenpacken von Schriftstücken, die durch verschiedene Amtsstellen zu erledigen sind, ist ganz unzulässig. Bei der Menge der täglich einlaufenden Briefsendungen kann nur die Erledigung der richtig adressierten Schriftstücke verbürgt werden.

Abmeldungen für 1912.

Antrittserklärungen für 1912 haben bis zum 1. August 1911 schriftlich und von jedem Mitglied einzeln beim Bundeszahlmeister zu erfolgen. Zum Militär eintretende Mitglieder haben Frist bis 15. August.

Zeitungslieferung.

Beschwerden über unregelmäßige Lieferung der Zeitung sind nur schriftlich und in rein sachlicher Form bei dem Postamt einzureichen, durch welches die Austragung der Zeitung erfolgt. Zuschriften an den Verlag sind zwecklos.

Bestätigungen.

(Fortsetzung.)

Die nachstehenden Herren werden hiermit amtlich bestätigt:

als Bezirksvertreter.

Alfred Wolf, Kirchberg für Bezirk Rödeltal.
 „ „ Mülsengrund.
 „ „ Reichenbach i. V.

Vereins-Mitgliederverzeichnis und Vereins-Versicherung betr.

Nach § 20 der Satzungen ist jeder Bundes- und bundesangehörige Verein verpflichtet, bis zum 1. Dezember eines jeden Jahres ein genaues Mitgliederverzeichnis bei der Bundesgeschäftsstelle einzureichen. Wir setzen als Endtermin den 1. Januar 1911 fest und machen die Bezirke und Vereine gleichzeitig auf die Vereinsversicherung aufmerksam. Es liegt im eigenen Interesse der Vereine, der Aufforderung sofort nachzukommen.

Bundes-Handbuch 1911.

Ungeachtet wiederholter Bekanntmachung gehen die Unterlagen von den einzelnen Bezirken und Vereinen sowie von den Gastwirten und Fahrradhändlern nur spärlich ein. Wir verweisen nochmals ausdrücklich auf die nachstehende Bekanntmachung, in welcher als letzte Frist für Einsendungen der 30. November bestimmt ist. Nach diesem erfolgt keine Aufnahme in das neue Handbuch mehr. Wer Interesse daran hat, säume demnach mit der Einsendung der erforderlichen Angaben nicht länger.

Das Bundes-Handbuch für 1911/12 soll demnächst zur Ausgabe gelangen und wird in einer Auflage von 8000 Stück an alle Mitglieder, an die Staatsbehörden, sowie an die befreundeten Sportverbände versandt und bei allen Fahrradhändlern, allen Reparaturwerkstätten, Auskunftsstellen, Bundeshotels und Gastwirtschaften des Bundesgebiets öffentlich ausgehangen.

An die Herren Vorsitzenden und Schriftführer der Bezirke und Vereine richten wir die höfliche Bitte, zwecks Aufnahme in das Handbuch genaues Adressenmaterial, Listen oder Berichtbogen der Bundes-Geschäftsstelle, Robert Weniger, Leipzig, Hohe Straße 48, bis spätestens 30. November einzusenden, andernfalls eine Aufnahme nicht erfolgen kann.

Die Listen bzw. die Berichtbogen sollen enthalten:

a) Bezirke: Genaue Angabe von Namen, Stand, Ort, Straße und Nummer der neugewählten Bezirksvorstandsmitglieder und sämtlicher Ortsvertreter, Bundeswirte, Reparaturwerkstätten.

b) Bundes- und bundesangehörige Vereine: 1. Ort des Sitzes, 2. Name des Vereins, 3. Ob Bundes- oder bundesangehöriger Verein (siehe Satzungen Seite 10. Vereine.) 4. Zahl der Mitglieder, 5. Wieviel Bundesmitglieder, wieviel Nichtbundesmitglieder, 6. Gründungsjahr und -Tag, 7. Vereinslokal, 8. Wann finden die Sitzungen statt, 9. Ob im Besitze eines Banners, 10. Genaue Angabe der Vorstandschaft mit Angabe von Namen, Stand, Wohnort, Straße und Nummer. Ferner Angabe der Ortsvertreter, Bundeswirte und Reparaturwerkstätten.

Bezirks- und Vereinslisten-Formulare können durch die Geschäftsstelle bezogen werden.

Zur Beachtung für Bundesgastwirte und Fahrradhändler: Laut Beschluß des Bezirksvertretertages 1909 werden im Branchenverzeichnis des Bundeshandbuches nur diejenigen Bundesgastwirte und Fahrradhändler mit 1 Zeile kostenlos Aufnahme finden, welche die bestehenden Verträge unterschrieben haben und sich rechtzeitig zur Aufnahme melden. Jede weitere Zeile kostet M. 3.—. Ausserdem weisen wir auf den Inseratenteil hin.

Inserate für das Handbuch werden gleichfalls noch bis zum 30. November entgegen genommen. Wir bitten nochmals im allgemeinen Interesse dafür Sorge zu tragen, daß uns noch Inserate zugehen.

Ganz besonders machen wir die Herren Gastwirte und Fahrradhändler aufmerksam.

Inseratenpreise: 1 Seite M. 30.—, ½ Seite M. 15.—, ¼ Seite M. 10.—, 1/8 Seite M. 5.—, Äußere ganze Umschlagseite M. 75.—, innere ganze Umschlagseite M. 50.—, Erste und letzte Buchseite M. 40.—.

An unsere Mitglieder.

Im Hinblick auf das mit dem 1. Oktober beginnende neue Bundes-Geschäftsjahr wollen wir unsere Mitglieder auf nachstehende wichtige Errungenschaften nochmals hinweisen:

Unsere Mitglieder sind sämtlich mit Entrichtung ihres Jahresbeitrages **kostenlos** zweifach versichert

1. Gegen Haftpflicht beim Radfahren und
2. Gegen Unfälle beim Radfahren.

Die höchst zulässigen Summen für Zuschlagversicherung werden auf

- Mk. 3000 für den Todesfall,
- Mk. 3000 für den Fall bleibender Invalidität und
- Mk. 3 pro Tag (auf die Dauer bis zu 200 Tagen) für vorübergehende Invalidität festgesetzt.

Die Prämie für jedes Tausend Mark beträgt 1 Mark. Wer also beispielsweise besonders 1 Mk. Prämienbeitrag zahlt, ist mit dem doppelten Betrag der bisher gültigen Summen versichert, nämlich mit Mk. 2000 bei Todesfall, Mk. 2000 bei bleibender Invalidität und Mk. 2 pro Tag bei vorübergehender Invalidität. bei einer Nachzahlung von Mk. 2 Prämie mit dem dreifachen Betrag, nämlich Mk. 3000 bei Todesfall, Mk. 3000 bei bleibender Invalidität und Mk. 3 pro Tag bei vorübergehender Invalidität.

Die Zuschlagversicherung gilt für das Geschäftsjahr des Bundes (bis 30. September) gleichviel, wann die Anmeldung für die Versicherung auf höhere Summen erfolgt. Die Anmeldungen haben direkt bei der Generalrepräsentanz der Ersten Österreichischen Allgemeinen Unfall-Versicherungsgesellschaft, Dresden, Waisenhausstraße 20, zu erfolgen und die Zuschlagsprämien sind porto- und gebührenfrei, also auch bestellgeldfrei, dorthin einzusenden. Die Bestätigung über die erhöhte Versicherungssumme erfolgt seitens der Gesellschaft direkt an die Versicherten.

Des weiteren ist als eine neue, große Errungenschaft die bevorstehende segensreiche Einrichtung einer Sterbekasse im Bunde zu verzeichnen.

Tourenfahrwartamt, Robert Weniger, Leipzig, Hohe Str. 48.
Wettbewerb um die meistgefahrenen Kilometer 1910.

Die Ergebnisse der meistgefahrenen Kilometer 1910 werden in nächster Nummer zur Veröffentlichung gebracht werden. Gleichzeitig wird hierdurch darauf aufmerksam gemacht, daß alle diejenigen Preisbewerber, die ihre Bestätigungsbücher erst nach dem 10. November eingesandt haben, oder deren Bücher unvollständige Bestätigungen aufweisen, unberücksichtigt bleiben müssen.

Reisetouren 1910.

Reisetouren haben gefahren Frl. Hedwig Heinze und Alexander Steinert, Leipzig. Dieselben haben in der Zeit vom 14. bis 26. August 1211,0 km laut eingesandtem Bestätigungsbuch und schriftlich eingereichter Reisebeschreibung vorschriftsmäßig gefahren. Vom Bundesvorstand ist dies anerkannt worden. Die Touren gelangen zur Auszeichnung.

Berichtigung zu den Preiswanderfahrten 1910.

Mitglied F. Thurm, Leipzig, hat nicht 1468,6 km, sondern 1571,7 km zurückgelegt. Es fehlte in der Aufstellung die letzte Tour nach Großenhain von 103,1 km

Kassengeschäftliches.

Neuanmeldungen für 1910/11.

41 Neuaufnahmen von Nr. 18489 bis Nr. 18529 vom 8. November bis 25. November 1910 (3 unter alter Nummer).

Angem. d. Mitgl. Nr.

Bezirk Auerbach.

18100 18505 Albert Schreiter, Sticker, Hintertain, Dorfstr. 12.
13387 18511 Oswin Fritzsche, Sticker, Dorfstadt Nr. 17.
13387 18512 Albin Thürmler, Weber, Falkenstein, Brüderstr. 5.
13387 18513 Otto Seidel, Sticker, Dorfstadt, Kaiserstr. 69D.

Bezirk Borna-Lausigk.

15649 18495 Arthur Walther Theilemann, Konditor, Lausigk, Badestr. 41.
16083 18496 August Willy Kemme, Friseur, Regis, Auengasse 2 I.
7935 18514 Alfred Krug, Schmied, Kitzscher.
7935 18515 Edwin Schuhknecht, Fabrikarbeiter, Ramsdorf.
7935 18516 Emil Schuhknecht, Fabrikarbeiter, Ramsdorf.
7935 18517 Oswin Schuhknecht, Fabrikarbeiter, Ramsdorf.
7935 18518 Edwin Myrrhe, Zimmermann, Ramsdorf.
7935 18519 Edwin Zöpfer, Handarbeiter, Ramsdorf.
7935 18520 Albin Hildebrand, Handarbeiter, Ramsdorf.
7935 18521 Albin Franke, Handarbeiter, Ramsdorf.

Bezirk Dresden.

6741 18497 Joh. Karl Max Höhne, Dresden-N., Löbnitzstr. 13.
10172 18510 Kurt Hennig, Packer, Dresden-N., Radeberger Straße 14.

Bezirk Leipzig.

16308 18493 Richard Dietze, Markthelfer, Probstheida, Grimmaer Straße 23.
8689 18525 Walther Köhler, Leipzig-Seh eußig, Ecke Könnerritz- und Seumestraße, bei Herrn Eugen Pendlep.
12469 18526 Rosa Flechtner, Verkäuferin, Leipzig, Südplatz 7. H. part.
12469 18527 Frl. Joh. Elsa Köhler, Leipzig-Reudnitz, Lillienstr. 32.

Bezirk Mülsengrund.

12591 18501 Emil Ernst Wächtler, Handarbeiter, Mülsen-St. Jacob.
12591 18502 Arthur Rud. Krauß, Maler, Mülsen St. Jacob Nr. 148.
12591 18503 Paul Willy Landgraf, Schieferdecker, Mülsen-St. Jacob Nr. 188.
12591 18504 Robert Schwarz, Bäckergehilfe, Mülsen-St. Jacob.

Bezirk Plauen.

9737 18489 Albert Pempel, Zeichner, Syrau.

Bezirk Pleißenthal.

9193 18494 Paul Hilbert, Malermeister, Chursdorf.

Bezirk Reichenbach.

selbst 11798 (alte Nr.) Franz Seeling, Fleischermeister, Mylau, Netzschauer Straße 46.
9336 18492 Otto Hascher, Restaurateur, Reichenbach, Blücherstraße 70.

Bezirk Rödental.

12910 18490 Hühner Kendler, Kaufmann, Obererinitz Nr. 23C.

Bezirk Wurzen-Grimma.

12452 18498 Arthur Öhmich, Arbeiter, Nerchau, Gornewitzer Straße.
12452 18499 Max Rost, Arbeiter, Nerchau, Fabrikstraße.
11191 18506 Paul Siegel, Brandis, Rathausstr. 151.
11191 18507 Hermann Kießling, Barbier, Großsteinberg.
12452 18508 Max Rich. Hübner, Fabrikarbeiter, Fremdiswalde.
12452 18509 Hermann Buttig, Fabrikarbeiter, Fremdiswalde Nr. 16.

Bezirk Zittau.

selbst 15063 (alte Nr.) Albert Bür, Töpfer-Baude b. Oybin.
16643 18491 Gust. Herm. Lehmann, Gutsbesitzer, Böhmisches Ullersdorf Nr. 14.
4247 18500 Alfred Bruntzsch, Techniker, Zittau, Theaterstraße.
16140 18523 Gustav Schneider, Bäckergeselle, Walddorf.

Bezirk Zwickau.

8101 16574 (alte Nr.) Franz Haßinger, Zwickau, Bosenstr. 9.
8101 18522 Elsel, Möbelfabrikant, Zwickau, Marienthaler Str. 7.

Bezirknachrichten.

Redaktionsschluss: Donnerstag mittag, den 15. Dezember 1910. Erscheinungstag: Donnerstag, den 22. Dezember 1910. Einsendungen sind nur zu richten an **W. Vogt, Leipzig Promenadenstr. 21.** 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 zu senden. Zu spät eingehende Berichte können auf keinen Fall berücksichtigt werden.

Bezirk Auerbach. In der Vorstandssitzung am 28. Oktober wurde nach dem Berichte der Kassenprüfer Hegner und Wolf die Kasse mit einem Bestande von 57,41 M. dem neuen Bezirkskassierer Forner übergeben. — In der Bezirksversammlung am 12. Nov. in Falkenstein fand die Preisverteilung von Rund um Auerbach statt; ferner wurden die Preise bekannt gegeben für Werbetätigkeit und für Meistbeteiligung am Besuch der Bezirksversammlungen 1910. Auf das neue Bundeshandbuch werden besonders die Ortsvertreter hingewiesen und gebeten, Fahrradhändler und Bundeswirte auf die günstigen Bedingungen zur Aufnahme aufmerksam zu machen. Der Haushaltplan für 1911 wurde mit einigen kleinen Änderungen einstimmig genehmigt. Im Sportplane werden sich als neu finden: Ein Vereinsmannschaftsfahren und eine Alte-Herren-Fahrt. — Die Bezirksversammlungen finden bis März Sonntags statt. Nächste Bezirksversammlung Sonntag, 11. Dezember, um 3 Uhr im Gasthof zum goldenen Anker, alte Falkensteiner Straße in Mühlgren-Auerbach (Jagdzimmer) beim Bundeswirt Seidel. Vortrag: „Erfolge der deutschen Flugtechnik“ von Hans Pötzschner.

Die wiederholt bei mir eingelaufenen Beschwerden wegen verspäteter Zustellung oder Nichtlieferung der Bundeszeitung durch den Briefträger veranlassen mich, darauf hinzuweisen, daß zunächst eine schriftliche (höfliche) Beschwerde bei dem betreffenden Postamt mit Angabe der fehlenden Nummern mit dem Erscheinungstage anzubringen ist. Wenn dies nicht nützt, hilft eine Beschwerde an die Oberpostdirektion in Chemnitz sicher!

Sachsen Heil! Hans Pötzschner, 1. Bez.-Vertr.

Bezirk Bautzen. Nächste Bezirksversammlung Sonntag, den 4. Dez., um 3 Uhr, im Restaurant „Neu-Texas“, Neusalzaer Straße. Wir erwarten zahlreiches Erscheinen, da die Ortsvertreter gewählt werden müssen.

Sachsen Heil! Georg Hähnel, 2. Bez.-Schriftf.

Bezirk Borna. Nächste Bezirksversammlung Sonntag, den 4. Dezember, um 3 Uhr, in Borna bei Karl Ludwig, Stadt Leipzig. Wahl der Ortsvertreter, sowie Beschluß über den 2. Antrag, welcher von der Hauptversammlung zurückgesetzt worden ist. Um zahlreiches und pünktliches Erscheinen bittet

Rich. Krug, 1. Bezirksvertreter.

Bezirk Eppendorf. Nächste Bezirksversammlung Sonntag, den 4. Dezember, um 4 Uhr, in Uhlig's Gasthof, Eppendorf. Die Kameraden werden gebeten, sich recht zahlreich zu beteiligen. Vorher, um 3 Uhr, Vorstandssitzung.

All Heil! M. Busch, 1. Bez.-Vertr.

Bezirk Glauchau. Bezirksversammlung in Meerane, am 6. November. Der Versammlung ging am Vormittag die Überreichung der Bezirks-Ehrenmitgliedsurkunde an Herrn Fabrikbesitzer Batky, Meerane, voran. Herr Batky empfing zu diesem Zwecke eine Vertretung unter Führung des Herrn Bezirksvertreter Oettel. Der Geehrte versicherte den Vertretern, daß er jederzeit dem Radsport sein Wohlwollen zuwenden werde. — Die Bezirksversammlung wurde durch Herrn Oettel geleitet. Weiter wurde einem verdienstvollen Mitgliede die Ehrenmitgliedsurkunde überreicht, und zwar dem langjährigen früheren Bezirksvertreter Herrn Julius Krämer, Glauchau. Für Meistbeteiligung im Bezirk wurden 30 M. bewilligt: 1. Preis 5 M., 2. Preis 4 M., 3. Preis 3 M., 4. Preis 2,50 M., 5. Preis 2,— M., 6. Preis 1,50 M., und die nächsten 9 Preise je 1 M. Als Ortsvertreter wurden gewählt für: Glauchau: Oettel, Meerane: Jacob, Hohenstein: Layritz, Waldenburg: Brumm, Gesau: Schwarzenberg, Oberschindmaas: Thierfeld, Niederlungwitz: Hans, Oberwiera: Paul Martin, Gersdorf: E. Gruner, Bernsdorf: Steinbach, Wernsdorf: Mahler, Niederwinkel: Bergner, Weidensdorf: Müller. Nächste Bezirksversammlung Sonntag den 4. Dezember, um 3 Uhr in Glauchau, Schlossers Restaurant.

Sachsen Heil! Oettel, Bezirksvertreter, Walther, Schriftführer.

Bezirk Grimma. Bezirksversammlung am 6. November bei Kam. Zeibig in Ammelshain. Als 2. Schriftführer wurde Rich. Zeibig, Ammelshain, gewählt. Als Ortsvertreter wurden gewählt für Ammelshain: Rich. Zeibig, Grethen: Theodor König, Großsteinberg: Carl Kohlmann, Grimma: Max Gumprecht, Großbardau: Arthur Geißler, Naunhof: Johann Engel, Trebsen: Albin Scheibe, Pomßen: Arno Gerstenberger. Als Preisrichter: Arno Keilitz, Theodor König, Richard Poehrer, Johann Engel, Albin Scheibe. Der Antrag des Bezirksvertreter König, das Bezirksfest jedesmal einem Vereine mit einem Zuschuß von 25—30 M. zu übergeben, wurde angenommen. Die Versammlungen werden in der Reihe nach dem Alphabet stattfinden. Zuspätkommen von über ½ Stunde wird nicht gewertet; Preise werden bis zu 8 Besuchen von 3 M. abwärts ausgegeben. Eine Sammlung für die Kasse des neuen Bezirks ergab 2,05 M. — Nächste Bezirksversammlung am Sonntag, 4. Dezbr., um 2 Uhr bei K. Breitenborn in Altenhain.

Sachsen Heil! König, 1. Bezirksvertreter, Kohlmann, 1. Bez.-Schriftf., Engel, 1. Bezirksfahrwart.

Bezirk Leipzig. Briefadresse: Richard Landgraf, Leipzig, Kanzlerstr. 31 II. In der Bezirks-Hauptversammlung wurde beschlossen: 1. Die Ausfahrten wieder Mittwochs zu veranstalten; 2. dem Bezirksvorstand Vertretungsgelder in der Höhe von 100 M. zu gewähren; 3. für Meistbeteiligung an Versammlungen und Ausfahrten mehr Preise zu bewilligen; 4. einen Lokalwechsel vorzunehmen und das Restaurant Sieben-Männer-Haus zu wählen; 5. der Freiwilligen Sanitätskolonne vom Roten Kreuz als korporatives Mitglied beizutreten. — Bei der Prämierung der Mitglieder, die bei Versammlungen und Ausfahrten die höchste Punktzahl erreichten, konnten eine größere Anzahl von Mitgliedern berücksichtigt werden.

Die nächste Bezirksversammlung findet am Freitag, den 9. Dezember, und zwar noch im Etabl. Sanssouci, Elsterstraße, statt. Die Tagesordnung besteht aus folgenden Punkten: 1. Wahl eines 2. Kassierers, 2. Wahl eines Bundesbeisitzers, 3. Wahl der Ortsvertreter, 4. Mitteilungen über das Gala-Sportfest, 5. Verschiedenes. — Die Vorarbeiten zum Gala-Sportfest sind ziemlich beendet und das Programm ist aufgestellt. In Anbetracht der wichtigen Tagesordnung erwarten wir starken Besuch.

Der Bezirksvorstand:
Richard Landgraf, 1. Bez.-Schriftf.

Ausschreibung.
Radrennen auf der Bühne.

Anläßlich des am 1. Weihnachtsfeiertag stattfindenden Gala-Sportfestes findet u. a. ein Radrennen auf Home-trainer statt. Offen nur für Bezirksmitglieder. Startgeld 2 M. pro Fahrer. 3 wertvolle Ehrenpreise und dem 4., 5. und 6. Sieger je eine echt silberne Ehrennadel. Bei größerer Beteiligung Vorläufe und Zwischenläufe über je 1000 m. Entscheidung 2000 m. Nennungen sind abzugeben an Hugo Günnel, Leipzig, Johannisplatz 25, part., oder beim Unterzeichneten in Leutzsch, Bahnecker Straße 17 part. Nennungsschluß: Sonntag, den 11. Dezbr.

Die aus der Saison 1910 noch rückständigen Preise sind sobald als möglich beim unterzeichneten Rennwart abzuholen, da der Verfalltag derselben der 31. Dezbr. 1910 ist.

Der Fahrausschuß: Emil Kern, Rennwart.

Bezirk Markneukirchen. Zu dem am Sonntag, den 4. Dezember, von abends 7 Uhr ab im Hotel zur Post in Adorf stattfindenden Unterhaltungsbend mit Preisverteilung werden die werten Mitglieder sowie Damen und Sportfreunde nochmals freundlichst eingeladen. Vollzähliges Erscheinen der Mitglieder wird erwartet.

Sachsen Heil! Paul Lindner, Bez.-Vertr.

Bezirk Plauen. In der Bezirksversammlung am 5. Novbr. in der Kaiserblume, Plauen, wurde beschlossen, das Bezirksvergnügen in Ölsnitz fallen zu lassen. Am 6. Januar findet Christbaumvergnügen in der Zentrallhalle, Chrieschwitz, statt. Die vom Bezirk Auerbach gewünschte Abtrennung der Grenzorte wird einstimmig abgelehnt, da die Beteiligten selbst beim Bezirk Plauen sein wollen. — Nächste Bezirksversammlung am Sonntag, den 11. Dezbr., um 3 Uhr in Leupolds Gasthof zu Theuma. Stellen aller Plauer Kameraden mittag 1 Uhr am Kellerhaus, Punkt 3 Uhr Zusammentreffen mit den Chrieschwitzern am Waldfrieden.

All Heil! Robert Krauß, Bezirksvertreter, Arno Richter, Bezirksschriftführer.

Bezirk Pleißental. Die Bezirksversammlung am 6. November in Crimmitschau war von 46 Bezirksmitgliedern besucht und wurde vom Bezirksvertreter Schön geleitet, der die beiden dem Bezirk zugetretenen Vereine: „Wanderer“, Crimmitschau, und „Edelweiß“, Steinpleis, herzlich begrüßte. Die Bezirksversammlung beauftragt den Bezirksvertreter, an den Bundesvorstand ein Dankschreiben für die Errichtung der Sterbeunterstützungskasse zu richten. Im Dezember wird durch den Bezirksvertreter ein Kursus für Preisrichter veranstaltet. Die Ortschaften bzw. Vereine werden ausgelost, in welchen die kommenden Bezirksversammlungen 1910/11 veranstaltet werden. Strafen wurden 3,50 M. eingenommen. — Nächste Bezirksversammlung am Sonntag, den 4. Dezember, um 4 Uhr in Sielers Gasthof, Leubnitz. Hierzu werden die Herren Kameraden geladen, pünktlich und zahlreich zu erscheinen.

Sachsen Heil! A. d. Schön.

Bezirk Reichenbach. Die in der Bezirks-Hauptversammlung am 17. November stattgefundene Neuwahl des Bezirksvorstandes ergab die einstimmige Wiederwahl sämtlicher Herren Vorstandsmitglieder: 1. Bezirksvertreter Buchhalter Ernst Junghahn, 2. Bezirksvertreter Gärtnerbesitzer Paul Seiler, Kassierer Ratsdiener Herm. Häfner, Schriftführer Kaufmann Paul Rockstroh, 1. Fahrwart Ernst Seidel, Schmiedemeister, 2. Fahrwart Otto Meyer, Appreteur, sämtlich in Reichenbach.

Mit sportl. Gruß Ernst Junghahn, 1. Bez.-Vertr.

Bezirk Rödeltal. Die Bezirks-Hauptversammlung im Bundeshotel Wettiner Hof, Kirchberg, am 13. November war von 24 Mitgliedern besucht und wurde vom Bezirksvertreter Wolf geleitet. Ein Kassenbericht konnte nicht stattfinden, da der Kassierer, Herr Aug. Brüner, Kirchberg, nicht erschienen war. Es wurde dieser Punkt zur nächsten Versammlung in Culitzsch zurückgestellt. Die Ortsvertreterwahlen ergaben folgende Herren als gewählt für: Bärenwalde: Willy Groß, Hartmannsdorf: Otto Scheibner, Burkersdorf: Walter Hirsch (Leistners Restaurant), Hirschfeld: Erwin Hohmuth, Stangengrün: Oskar Dietz (Restaurant), Sautersdorf: Richard Leistner (Restaurant), die Wahlen für die Orte Culitzsch und Wilkau stehen noch aus, da von beiden Orten niemand anwesend war. Bezirksfahrwart Reich versprach noch in diesem Vereinsjahre für den Bezirk ein Banner zu stiften. Die Weihe desselben soll im August 1911 in Kirchberg stattfinden. Herr Bezirksvertreter Wolf nimmt im Namen des Bezirks die Stiftung herzlichst dankend an. Herr Seifert, Bärenwalde, der 2. Bezirksfahrwart, wurde berufen, die Vorstandswahlen zu leiten. Als Bezirksvertreter wählte die Versammlung Herrn Wolf wieder, der die Wahl auf wiederholtes Drängen annahm, aber mit der Bedingung, daß vom Bundesvorstand ein 2. Bezirksvertreter (Stellvertreter) genehmigt wird. Weiter ergaben die Wahlen: Kassierer Paul Neef, Kirchberg, 1. Schriftführer Bruno Mockel, Kirchberg, 2. Schriftführer Arthur Troger, Bärenwalde, 1. Fahrwart Georg Reich, Kirchberg, 2. Fahrwart Paul Seifert, Bärenwalde. Der Bundesvorstand soll ersucht werden, den Bezirk mit einer Bundesfahrt zu unterstützen. An Strafgebern gingen 40 Pf. ein.

Alfred Wolf, Bezirksvertreter, Paul Neef, Bezirkskassierer, Georg Reich, Bezirksfahrwart, Bruno Mockel, Bezirksschriftführer.

Bezirk Zittau. Nächste Bezirksversammlung am Freitag, den 2. Dezember, abends 9 Uhr, im Schützenhaus, Zittau. Die Hauptpunkte der Tagesordnung bestehen in der Besprechung des nächsten Stiftungsfestes und Beschlußfassung über Schaffung eines Bezirks-Handbuchs. Zahlreiche Beteiligung der geehrten Bezirksmitglieder ist dringend erwünscht.

All Heil! Alfred Stettig, 1. Schriftführer.

Bezirk Zwickau. In der Bezirksversammlung am 6. Oktober in Zwickau Neue Welt kamen nach langer Pausen unsere Bundesliederbücher wieder zur Verwendung, die allgemeinen Anklang fanden. In diesem Jahre wird die Meistbeteiligung an den Versammlungen und an den Ausfahrten mit je 2 Preisen gewertet. Der Vorsitzende List spendete 10 M. für einen Bezirksschrank. Die Fahrwarte legen die Grundzüge für die sportlichen Veranstaltungen 1911 dar. Dieselben werden einstimmig angenommen. Programm folgt. Nächste Bezirksversammlung am Sonntag, 4. Dezember, im Restaurant Stadt Dresden, Dresdner Straße, bei Sportkollege Herrn Münch. Die Liederbücher sind zu jeder Versammlung mitzubringen.

Mit sportl. All Heil! Herm. List, 1. Bez.-Vertr., Theilemann, Bez.-Schriftf.

Nachtrag.

Bezirk Dresden. Die Theater-Aufführung am Totensonntag hatte ein ausverkauftes Haus und in jeder Hinsicht vollen Erfolg zu verzeichnen. Der Spielleiter, Herr M. Löbel, hatte sich durch die Wahl des Schauspiels „Jägerblut“ eine sehr schwierige Aufgabe gestellt, die aber von der dramatischen Abteilung durch die darstellerisch gute Wiedergabe vortrefflich gelöst wurde. Einzelne Szenen gelangen äußerst

wirkungsvoll. Außer dem Hauptdarsteller, Herrn Löbel (Forstwart), wirkten im Rahmen der Auf-führung die Damen Fräulein Walther (Marie), Fräulein Trepte (Rosa), die Herren H. Kunath (Bergmüller), F. Hoffmann (Johann), W. Kunath (Ballnus), Oertel (Schullehrer Spinne), Oehlmann (Schloßvogt), Padberg (Graf Lichtenstein) mit und führten ihre schwierigen Partien glücklich durch. Mit Genugtuung kann der Bezirk auf seine dramatische Abteilung und auf die auch pekuniär gut verlaufene Veranstaltung blicken. Allen, die sich in den Dienst des Bezirks gestellt hatten, sei hiermit gedankt.

An die Rennfahrer geht das Ersuchen, ihre Wünsche und Gesuche an das zuständige Fahrwartamt richten zu wollen, nicht an den Bezirksvertreter.

Letzte Bezirksversammlung in 1910 am 29. Dezember mit anschließender Jahresfeier.

Sachsen Heil! Padberg, 1. Bez.-Vertr.
Löbel, 1. Bez.-Schriftf.

Die Einsender von Bezirks- und Vereinsnachrichten werden dringend gebeten, sich so kurz als irgend möglich zu fassen. Andernfalls ist die Zeitung nicht in stande, alle Nachrichten aufzunehmen, da die Redaktion eine Kürzung der in letzter Minute einlaufenden Unmenge von Manuskripten nur schwer vornehmen kann.

Vereinsnachrichten.

Bezirk Bautzen. R.-V. „Blitz“, Bautzen-Seidau. Bundesangehöriger Verein, gegr. 1899. Versammlungen jeden ersten Sonntag im Monat. Hauptversammlung am 6. Novbr. Neuwahlen: 1. Vorsitzender A. Michalk, 2. Vorsitzender H. Gude, Schriftführer A. Hottas, Kassierer O. Bärwald, 1. Fahrwart A. Steglich, 2. Fahrwart J. Wudowenz, Reigenfahrwart J. Miersch. Der bisherige Vorsitzende Andreas Miersch wurde zum Ehrenvorsitzenden ernannt. 11. Stiftungsfest Sonntag, den 11. Dezbr., im Saale des Schwan, Seidau. Aufgenommen: Emil Radisch und Hermann Radisch.

Mit sportl. Gruß! A. Michalk, Vorsitzender.
A. Hottas, Schriftführer.

Bezirk Dresden. R.-V. „Frohe Radler“, Dresden-A., gegr. 1905. Bundesverein. Restaurant Max Müller, Palmstr. 25. Jeden 1. Mittwoch im Monat Versammlung und jeden 3. Mittwoch im Monat gesellige Zusammenkunft. — Hiermit beehren wir uns, die werten Bundeskameraden und Damen zu unserem am Sonntag, 3. Dezember, um 8 Uhr stattfindenden Tanzabend, verbunden mit Kappenpolonäse und Gabenverlosung ergebenst einzuladen. Eintritt und Tanz frei. Ende 2 Uhr.

All Heil! Paul Weber, Vorsitzender.
Emil Mehner, 1. Schriftführer.

R.-V. „Habicht“, Dresden-N., Ballhaus. Hierdurch beehren wir uns, alle lieben Bundeskameraden sowie deren werthe Damen zu unserem am 6. Januar 1911 im Etablissement Ballhaus, Bautzner Straße, stattfindenden 10. Stiftungsfeste herzlichst einzuladen. Für einen genüßreichen Abend werden wir bestens Sorge tragen.

Mit „Habicht“ Heil! Alfred Wolf, Schriftführer.

R.-V. „Panther“, Dresden-N. Neustädter Löwenbräu, Königsbrücker Straße 17. Zusammenkünfte jeden Mittwoch 9 Uhr im Pantherzimmer. Jeden Sonntag vormittag 9 Uhr Reigenübungen auf Saalmaschinen im Lindengarten. Mittwoch, den 7. Dezember, Monatsversammlung, Aufnahme neuer Mitglieder, Abrechnung vom Theaterabend und Strandfest, sowie Erledigung der rückständigen Vereinsbeiträge. Sonnabend, den 3. Dezember, um 1/8 Uhr in sämtlichen Räumen des Etablissement Lindengarten, Königsbrücker Straße 121, „Strandfest“, wozu wir die geehrten Bundes- und Sportkameraden und -Kameradinnen höflichst einladen. Erwünscht ist, in sommerlicher heller Kleidung zu erscheinen. Für Überraschungen ist gesorgt. Eintrittspreis inkl. Tanz, für Herren 50 Pf., für Damen 20 Pf. Ende 2 Uhr.

Mit Panther Heil! Emil Zobelt, Vorsitzender.
Curt Packmohr, Schriftführer.

R.-V. „Wettin“, 1909, Dresden-A., bundesangehöriger Verein, Restaurant Elsässer Hof, Pfortenhauerstr. 33. Versammlungen Mittwochs. Briefadresse: Max Thäle, Dresden-A., Feldherrnstr. 40. Bei der Preisverteilung wurde dem Ehrenmitgliede Herrn Ernst Dittich ein Diplom feierlichst überreicht. Vom 15. November ab verlegten wir unser Vereinslokal nach dem Restaurant Elsässer Hof, Dresden-A., Pfortenhauerstr. 33, Ecke Arnoldstraße.

Sachsen Heil! M. Thäle, Vorsitzende.
G. Koch, Schriftführer.

Bezirk Leipzig. R.-V. „Falke“, Leipzig. Rest. Stadt Kulmbach, Jacobstr. 1. Briefadresse: H. Wagner, Leipzig, Luppenstraße 12. Versammlung jeden zweiten und vierten Mittwoch im Monat.

Carl Zapf, Schriftführer.

R.-V. „Habicht“, Leipzig, e. V., Bundesverein. Restaurant Sieben-Männer-Haus, Bayrische Straße 1. Versammlungen jeden Dienstag im Habichtszimmer. Briefadresse: 1. Vorsitzender Alfred Neubert, Wettinerstraße 18. Von der Hauptversammlung am

13. November wurden die Berichte des Vorstandes beifällig aufgenommen. Der Verein hatte im vergangenen Jahre 11 Neuaufnahmen zu verzeichnen. Der Kassenbestand beträgt 209,23 M. Den Preis für die meistgefahrenen Touren erhielt B. Weber, die Preise für die meistbesuchten Versammlungen A. Neubert und H. Eichhorn, den Preis für die meistgeworbenen Mitglieder B. Weber. Ergebnis der Neuwahlen: 1. Vors. A. Neubert, 2. Vors. B. Weber, 1. Schriftführer M. Walther, 2. Schriftführer W. Ehrenberg, Kassierer J. Lötsch, 1. Fahrwart A. Walther, 2. Fahrwart P. Harnisch, Zeugwart H. Eichhorn. Neuaufgenommen: Franz Schwericke. All Heil! B. Weber, 2. Vorsitzender.

Leipzig-Gohliser Radfahrverein 1906. Restaurant Schiller-schloßchen, Menckestr. 43. Sitzungen Montags nach dem 1. u. 15. Briefadresse: Otto Seifart, Leipzig, Möckernsche Straße 25, Telefon 13 938.

All Heil! Otto Seifart, Vorsitzender.
Walter Falke, Schriftführer.

R.-Kl. „Leipzig-West 1892“, Bundesangehöriger Verein. Westendhallen, L.-Plagwitz, Zschochersche Straße. Briefadresse: Richard Wetzold, Leutzsch, Grenzstr. 11 pt. Von jetzt ab jeden Mittwoch vor dem 15. Versammlung, und jeden 2. Dienstag nach der Monatsversammlung Zusammenkunft. Christbescherung, verbunden mit Preisverteilung, am 15. Januar 1911 im kleinen Saale der Westendhallen. Reigenübungsabende jeden Dienstag ab 1/2 9 Uhr. Nächste Monatsversammlung Mittwoch, 14. Dezbr. Mit sportl. Gruß! Emil Kern, Schriftführer.

R.-V. „Weststern“, Leipzig. Klublokal: Prinz Heinrich, Gott-schedstraße. Briefadresse: Emil Bertram, Moritzstraße 2 II r. Bei der Jahres-Hauptversammlung legten die Vorstandsmitglieder einen ausführlichen Bericht ab, die Kassenrevisoren erklärten die Kasse für richtig und dem Kassierer Dorusch wurde Entlastung erteilt. Ergebnis der Neuwahlen: 1. Vorsitzender Emil Bertram, 2. Vorsitzender Max Büchner, 1. Schriftführer Hermann Neidhardt, 2. Schriftführer Adolf Hering, Rennwart Willy Zemitsch, Tourenwart E. Schade, Kassierer Ernst Dorusch, Zeugwart H. Härtel, 1. Beisitzer Schlegel, 2. Beisitzer Gotthaus. Am Sonntag, den 4. Dezember, um 4 Uhr Tafel beim Sportfreund Ernst Dorusch. Anschließend R.-V. „Teutonia“-Familienabend im Buchhändlerhaus.

All Heil! Emil Bertram, 1. Vors.

R.-Kl. „Wettina“, Leipzig-Gohlis. Bundesangehöriger Verein. Klublokal: Kaiser Friedrich, Menckestr. 24. Briefadresse: Bruno Günther, Leipzig, Metzger Straße 1. Monatsversammlung jeden 2. Sonnabend im Monat.

Mit sportl. Gruß! Bruno Günther, 1. Vors.
J. G. Bergmann, 1. Schriftf.

Bezirk Rödeltal. R.-Kl. „Rödeltal“, Kirchberg. Bundesangehöriger Verein. Donnerstag, 1. Dezember, um 8 Uhr, Brückenschloßchen: Versammlung. Alseitiges Erscheinen notwendig. All Heil! Alfred Wolf, Vorsitzender.

Bezirk Wurzen. R.-V. „Wanderlust“, Nerehau. Jahres-Hauptversammlungs-Neuwahlen: 1. Vorsitzender Paul Müller, 1. Schriftführer Thomas Adamowitsch, 1. Fahrwart Reiche, 1. Kassierer Nünning, 2. Fahrwart Rost, 1. Bannerwart E. Jesch, 2. Bannerwart Omchen, Vereinsbote Schubert. Vereinslokal Restaurant zur Post (Besitzer Zeising). Wanderversammlungen vorbehalten. Neu aufgenommen: Paul Reiche Max Schiffmann.

Paul Müller, 1. Vorsitzender.
Th. Adamowitsch, 1. Schriftführer.

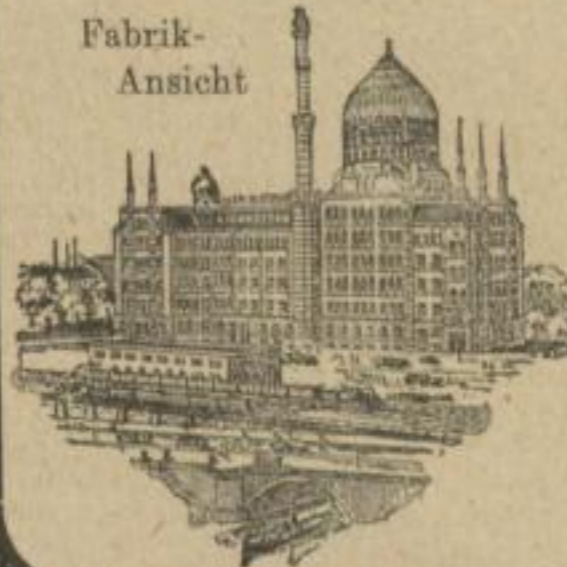
Bezirk Zittau. R.-V. „1884“, Großschönau. Bundesangehöriger Verein. Jeden 1. Donnerstag im Monat Versammlung im „Weinhaus“. Vorsitzender Kiempnermeister Paul Unger. All Heil! Hermann Melzer 2. Ortsvertreter.

Einzelfahrer-Vereinigung Zittau. Nächste Versammlung Mittwoch, den 14. Dezbr., in Stadt Prag. Reigenfahren jeden Sonnabend in Stadt Prag.

Sachsen Heil! F. Klob, Vorsitzender.
Rich. Rothe, Schriftführer.

**Edle Qualität
Bekömmlichkeit
Prima Handarbeit**
sind drei Eigenschaften der
Salem Aleikum

Fabrik-
Ansicht



Cigarette.

Echt
mit Firma
auf jeder
Cigarette:

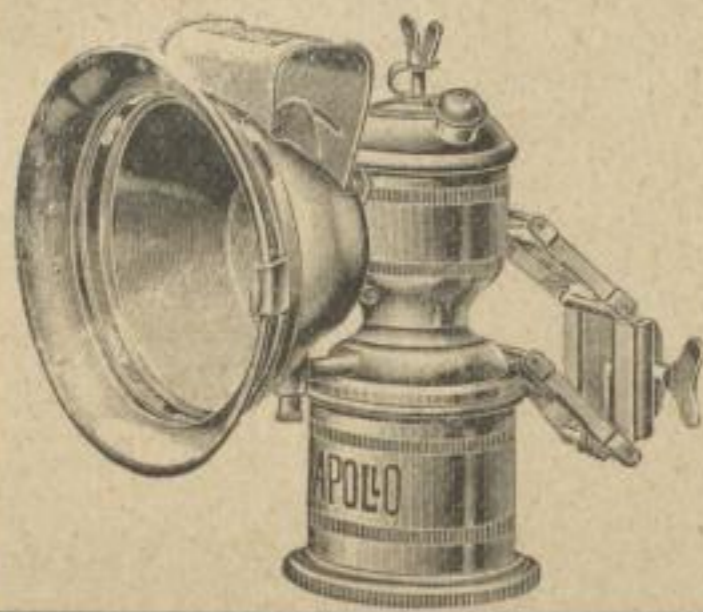
**Orient. Tab.- &
Cigart.-Fabr.**
„Yenidze“
Inh. Hugo Zietz,
Dresden.

Apollo- Fahrrad- Laterne

zum Pat. angem.



Eine Erfindung von **größter Bedeutung**. Schlägt alle bisherigen Systeme aus dem Feld



Die Apollo-Laterne

ist ganz aus Messing gearbeitet und hochfein vernickelt!

Sie ist die **Laterne der Zukunft!**

Vorzüge der Apollo-Laternen:

Überaus praktische einfache Handhabung!

Unveränderliche intensive Flamme!

Verstopfen des Brenners ausgeschlossen!

Keine Reinigung nötig, weil keine inneren Teile!

Plakate und Prospekte zur Verfügung.

Man verlange Offerte vom alleinigen Fabrikanten

Ernst Jul. Arnold Nchf., Dresden-N. 11.

Spezialität: **Fabrikation von Fahrradlaternen, Glocken, Automobilbeleuchtung und Kornets.**

Industrielle Rundschau.

Der Kaiser auf der Brüsseler Weltausstellung. Zu dieser in voriger Nummer unseres Blattes abgedruckten Notiz schreibt uns die Firma Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik Louis Peter, Frankfurt a. M.: Zu unserem lebhaften Bedauern müssen wir feststellen, daß wir seinerzeit falsch unterrichtet worden sind. Es liegt eine Personenverwechslung seitens des jungen Mannes (eines Belgiers) vor, welcher sich auf unserem Stande zur Bedienung der Kundschaft aufgehalten hat. In Wirklichkeit besuchte die Kaiserin mit der Prinzessin Viktoria und der Königin von Belgien nebst Gefolge den Teil der deutschen Abteilung in welchem sich die Stände der Firmen Calmon, Hamburg, Pahl, Düsseldorf, Kuehl & Ruchlstein, Berlin, sowie unser Stand befanden. Dabei glaubte der junge Mann in einem der Herren Offiziere den deutschen Kaiser erkannt zu haben. Dieser Irrtum ist begreiflich, der junge Mann wurde aber trotzdem sofort entlassen.

Der Fahrradkatalog 1911 der Neckarsulmer Fahrradwerke, Königliche Hoflieferanten, Neckarsulm, über Neckarsulmer Pfeil-Räder ist in einem handlichen Format und in einfacher, gediegener Ausführung erschienen. Die neuen Modelle zeichnen sich besonders durch eine schicke Form und leichte, stabile Ausführung aus. Die Hauptteile des Rades, die Kugellager, sind eine alte Spezialität der Neckarsulmer, welche 1890 das erste staubdichte und ölhaltende Kugellager brachten. Der leichte Lauf der Neckarsulmer Pfeilräder, insbesondere des Straßenrennrades Nr. 70, ist sprichwörtlich geworden, die hervorragenden Siege der Saison 1910 legen ein beredtes Zeugnis davon ab. 6 Seiten des Kataloges füllen die vielen Rennerfolge aus. Besonders waren es die schwierigen und großen Straßenrennen, aus welchen der Neckarsulmer Pfeil siegreich hervorging. Auch die Neckarsulmer Bremsnabe hat sich gut bewährt: ein neues leichteres und einfacheres Modell kommt jetzt heraus, welches gewiß noch mehr Anhänger finden wird. Die Auswahl der Modelle ist klein, aber fein. Selbst das billigste Modell Nr. 25 weist eine raffiniert gediegene Ausführung bis in die kleinsten Teile auf. Der neue Pfeil 6b mit Außenlötlung, Kurbelkeillager, aparter Hinterstrebenpartie, wird von den Anhängern dieser Ausführung gerne gekauft werden. Alles in allem, der Neckarsulmer Pfeil 1911 verrät eine feine Aufmachung bis in die kleinsten Punkte. Interessenten sollten nicht versäumen, sich den Katalog kommen zu lassen.

Die nach authentischem Material herausgegebene **Rekordliste** besagt, daß mehr als 46%, also beinahe die Hälfte aller Bahnrekorde, auf Brennabor aufgestellt werden konnten. Ca. 600 erste Preise wurden in der Saison 1910 in offenen Rennen von Brennaborfahrern gewonnen und bestätigen aufs neue die Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und unerreichte Güte der weltbekanntesten Marke Brennabor.

Die Abteilung Luftschiffbau der Firma Franz Clouth, Rheinische Gummiwarenfabrik, Köln-Nippes, hat sich mit der Luftfahrzeug-(Parseval-) Gesellschaft in Berlin vereinigt. Der Anfertigung und Lieferung von gummierten Stoffen für Ballons, Luftschiffe und Flugapparate und von vollständig ausgerüsteten Ballons, deren vorzügliche Qualität und tadellose Ausführung allgemein anerkannt wurde, wird dagegen die Firma Franz Clouth auch fernerhin und zwar in noch höherem Masse als bisher, ihr besonderes Interesse widmen.

In Mainz fanden die Schlußrennen für diese Saison statt, bei welchen die Marke „Torpedo“ dominierte. Hans Leis, der vielversprechende junge Mainzer, gewann das Hindernisfahren und mit Würtz als Partner das Verfolgungsrennen. Leis benutzte zu seinen Erfolgen das leichte und zuverlässige Torpedo-Rad. Walter Rütt war mit dem von ihm benutzten Torpedo-Rad dermaßen zufrieden, daß er dasselbe auch in der kommenden Saison 1911 zu allen seinen Rennen benutzen wird. Rütt lobt immer wieder und wieder die Stabilität und den leichten Lauf seines Torpedo-Rades, welchem er zum großen Teil seine großartigen Erfolge in dieser Saison zuschreibt.

Die Sieger im Bremer Sechstagerennen, Arend-Stabe, benutzten Continental-Pneumatik. Damit ist das dritte Sechstagerennen innerhalb Jahresfrist auf Continental-Pneumatik gewonnen worden.

Das schöne Wetter der letztverfloßenen Wochen war Veranlassung, daß noch verschiedene Vereinsrennen zum Austrag gebracht werden konnten. So wurde in dem Rennen Berlin-Trebbin-Berlin der 1. Preis auf Torpedo-Rad gewonnen. Auch in Kaiserslautern kamen noch Rennen zum Austrag. Dabei wurde im Eröffnungsfahren über 10 km der 1. Preis und im Hauptfahren über 35 km der 1. und 3. Preis auf Torpedo-Rad gewonnen. Die unbestreitbare Überlegenheit des von den Weil-Werken, G. m. b. H., Frankfurt a. M.-Rödel-

heim, fabrizierte Torpedo-Rades zeigt sich mit jedem Reittage aufs neue.

Die respektable Leistung von ca. 4000 km vollbrachten zwei Motorreifen Marke „Peters Union“. Herr Ingenieur M. Dietz-Berlin schreibt an die Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik Louis Peter A.-G., Frankfurt a. M.: „Die verblüffend guten Erfahrungen die ich in der verflissenen Saison mit den von Ihnen gelieferten $26 \times 1\frac{3}{4}$ Motorzweiradreifen gemacht habe, zwingen mich, Ihnen meine vollste Zufriedenheit damit auszusprechen. Abgesehen davon, daß die Reifen anlässlich der Sternfahrt nach Görlitz des D. R.-B., 2774,2 km, ohne Defekt gelaufen sind, habe ich sie während meiner 16tägigen Übung im Kaisermanöver mit gleichem Erfolge ca. 1200 km benutzt. Ich fahre dieselben noch und kann nur wiederholen, daß weder Luftschlauch- noch Manteldefekt bis heute eingetreten ist. Die Reifen werden gut noch ca. 600—1000 km reichen. Also nochmals: Volle Anerkennung! Berlin W., 30. den 8. 11. 10. Mit vorzüglicher Hochachtung gez. Max Dietz, Ingenieur.“ — Neuheiten in Motorzweiradreifen bringt die Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik Louis Peter A.-G., Frankfurt a. M., zu jeder Saison heraus. Sehr beliebt ist die Gummischutzeinlage, die Nagel- und Scherbandefekte des Luftschlauches zur Unmöglichkeit macht.

Verlegung der Leipziger Continental-Niederlage. Die Geschäftsräume der Leipziger Niederlage der Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie sind nach dem Neubau Berliner Straße 18 (Hofgebäude) dicht an der Blücherstraße und in der nächsten Nähe des künftigen Hauptbahnhofes verlegt worden. Die bisherige Telegrammadresse „Contireifen Leipzig“ und die Fernsprechnummern 2873 und 3987 bleiben bestehen. Mit dieser Geschäftsverlegung ist gleichzeitig eine bedeutende Vergrößerung des gesamten Betriebes eingetreten und die Lagervorräte sind, entsprechend der ständig wachsenden Nachfrage nach Continental-Erzeugnissen, erhöht worden.

Das Geschäft des Fahrradhändlers setzt die Vertretung einer vorzüglichen Maschine voraus. In den weitaus meisten Fällen ist das Geschäft eines Fahrradhändlers in seinem ganzen Bezirke bekannt, und etwaige üble Erfahrungen, die ein Kunde mit seinem Rade gemacht hat, sprechen sich deshalb sehr bald herum. Das gleiche gilt auch für den Fall, wenn die Kunden durch den Fahrradhändler ein gutes Rad erhalten, das alle ihre Ansprüche voll auf befriedigt. Sie erzählen auch dies in ihrem Bekanntenkreise weiter und es bildet deshalb die beste Geschäftsempfehlung für einen Fahrradhändler, wenn er eine moderne Marke mit hervorragenden Eigenschaften führt. Diese lange erkannte Tatsache sollte die Fahrradhändler, die nicht die richtige Marke führen, veranlassen, bei der Dürkopp & Co. A.-G., Bielefeld, wegen Übernahme der Vertretung der Dürkopp-Diana-Räder anzufragen.

Es ist durchaus nicht gleichgültig, welche Fahrradmarke der Händler führt. Hat er eine überlebte, also nicht gangbare Marke, so nimmt ihm der dadurch getätigte Abschluß die Möglichkeit, auch die Vertretung moderner Fahrräder besten Rufes zu führen. Jeder Fahrradhändler sollte daher bei Tötigung seiner Abschlüsse sich vorerst die Frage vorgelegt haben, welche Marke vom Publikum bevorzugt ist. Das ist unzweifelhaft die Marke Dürkopp, deren leichtes Gewicht und hohe Haltbarkeit anerkannt sind. Auch mit ihren leichten kettenlosen Dürkopp-Diana-Rädern ist die Dürkopp A.-G. vorbildlich.



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.

Literarisches.

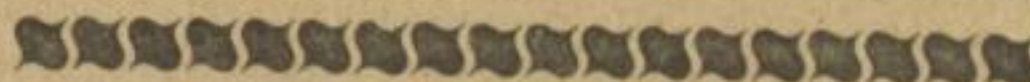
Braunbecks Sport-Lexikon für Automobilismus, Motorbootwesen und Luftschiffahrt. Herausgegeben von Gustav Braunbeck. Auf Kunstdruckpapier gedruckt, in vornehmer und geschmackvoller Ausstattung. Mit Braunbecks Sport-Lexikon ist das klassische, bisher noch ungeschriebene Werk geschaffen, das die gesamte Geschichte des leichten Explosionsmotors umfaßt: Automobilismus, Motorbootwesen und Luftschiffahrt. Auf allen drei Gebieten ist Gustav Braunbeck, der Herausgeber des Werkes, eine bekannte Persönlichkeit, sei es als ausübender Sportmann oder als Verleger der führenden Fachliteratur. Mit dem Erstarken des Sports und der Industrie auf allen drei Gebieten ist auch der Werdegang Gustav Braunbecks eng verbunden, so daß er wohl dazu berufen war, ein solches Buch zu schaffen. Doch zu dem Werk. Es übertrifft alles, was bisher ähnliches auf diesem Gebiete erschienen ist, an Umfang, Ausstattung und Reichhaltigkeit des Inhalts; umfaßt es doch rund 1800, genau 1782 Seiten in Großoktav auf feinstem Kunstdruckpapier, dem die 1771 Bilder, die das Werk enthält, ihre große Klarheit verdanken. Die Bilder setzen sich zusammen aus: 607 Illustrationen im geschichtlichen Teil, 623 Porträts (17 ganzseitigen, 130 ovalen, 476 eckigen), 537 Flaggen, Schutzmarken, Abzeichen und Standern, meist koloriert, einzelne 5—12farbig. Insgesamt sind in dem Werk 132 Kunsttafeln vorhanden. Das ganze Werk gliedert sich in drei Hauptteile, die bereits eingangs bezeichnet wurden: Automobilismus, Motorbootwesen und Luftschiffahrt, wobei natürlich dem Automobilismus, als dem Erstgeborenen, auch der Löwenanteil zugefallen ist. Der reiche Inhalt des Lexikons macht dasselbe zu einem besonders für Vereine unentbehrlichen Nachschlagewerk. Ausgabe A, Handausgabe, Preis 25 M., Ausgabe B, Luxusausgabe, Preis 40 M. Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder durch Verlag Braunbecks Sport-Lexikon, Berlin W. 35.



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.





„IMMERLICHT“

das Ideal einer elektrischen Fahrradlampe,
mit Oerzinu-Osram-Glühbirne.

Wer sie einmal probiert wird stets ein Freund dieser **Lampe** bleiben.

Garantierte ununterbrochene Brenndauer **5—6 Stunden.** — **Gewicht nur 304 Gramm.**

Ausgezeichnet für Straßenrennfahrer, da kein Windfänger, und eventl. leicht in der Tasche zu tragen.

Lieferung nur an Fahrradhändler.

Zu haben bei **Wilh. Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21, "**

Neuheit für Radfahrer.

Sehr empfehlenswert sind meine **Rodelwesten** an Stelle eines **Swaters**, ziert **Brust und Hals** und schützt vor **Luftzug.** Pro Stück Mk. 1,50 in weiss u. grau per Nachnahme.
O. Reinhold,
Waldkirchen N. 76 bei Lengsfeld Vgtl.

Klubabzeichen

„Medaillen“

in geprägter galvanoplastischer und feiner Emaille-Ausführung in echt u. unecht, künstlerisch hergestellt.
L. Chr. Lauer, G. m. b. H.
Münzpräge-Anstalt
Herzoglich Sächsischer Hoflieferant
Nürnberg E. O., Kleinweldenmühle 12
Zweigfabrik Berlin E. O., Ritterstr. 46.



Gegründet 1790.

Thüringer Fahnen-Fabrik, Coburg 66.

Chr. Heinr. Arnold, Kaiserl. Königl. Hoflieferant,
Radfahrer-Banner und Standarten,
Emalle-Abzeichen, Bannernägel, Festabzeichen
Medaillen, Ehrenkreuze, Diplome.
Illustrierte Kataloge und Offerten frei.

ge-
gründet
1857



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.,
Luisestrasse 70. — B.-M. 8932.
Telephon 4260.



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

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. Ver-
nickeln und Emaillieren — gut, billig. Grosses
Lager von Ersatzteilen mit denen jedermann selbst
viel Reparaturen ausführen kann.
Preislisten gratis und franko. Mitglieder d. Sächs.
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 HELBING
Farnsprediger Vereinsabzeichenfabrik Dresdenstr. 11
LEIPZIG



Grosser Posten

zurückgesetzte **Hutblumen u. -Blätter**,
zu Corsogarnierung passend, **verkaufen**
100 Dtz. für **5 M.**

Manufaktur künstlicher Blumen
Hermann Hesse
Dresden, Scheffelstrasse 10/12.

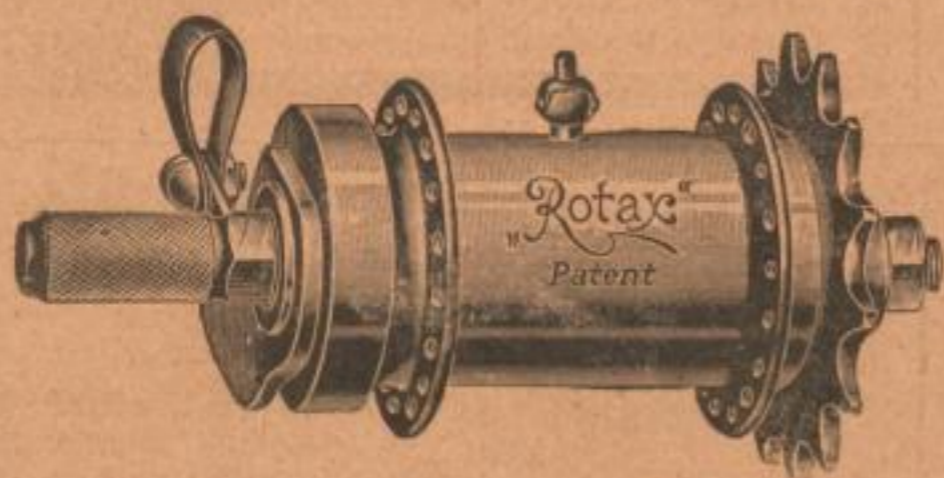
Die **weltbekanntesten Erfolge** bei allen Konkurrenzen, bei **großen Tourenfahrten**, bei **Bergfahrten**, im **täglichen Gebrauch** bestätigen immer wieder aufs neue, daß

„ROTAX“

die **leichtlaufendste** Freilaufnabe der Welt ist.

Ungezählte freiwillige Anerkennungen über Touren, bei denen Tausende von Kilometern in allen Weltteilen ohne Störungen und ohne Versagen gefahren wurden, beweisen,

dass



„ROTAX“

unverwüstlich ist und die zuverlässigste, nie versagende, kräftigste Bremse der Welt besitzt.

Seit Jahren unveränderte Konstruktion, absolut reiner, reibungsloser Freilauf, immer gleichbleibende präziseste Ausführung sind die Ursache,

dass

„ROTAX“

in der ganzen Welt **hochgeschätzt** und **begehrt** ist.

F. Gottschalk & Co., Dresden-N.

Verantwortlicher Schriftleiter: Wilhelm Vogt in Leipzig.

Verantwortlich für die bundes-, bezirks- und vereinsamtlichen Nachrichten, die Bundes- bezw. Bezirks- bezw. Vereinsvorstandschäften.
Druck von J. Brandstätter (G. Neumann) in Leipzig.