

Sächsische

Rad- u. Motorfahrer-Zeitung



Organ für Radfahrer, Motorfahrer und Automobilisten

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Nr. 2.

Leipzig, den 20. Oktober 1911.

XXI. Jahrgang.

Etwas über Rahmenlötung.

Die Verbindungsstellen beim Fahrradrahmen müssen eine besondere Versteifung besitzen, um Verschiebungen in diesen Punkten entgegenzutreten. Gelötete Rahmen besitzen die notwendige Muffenversteifung. Sogenannte „billige“ Räder haben sehr oft geschweisste Rahmenverbindungen, und es fehlt ihnen deshalb die unbedingt notwendige Versteifung. Ausserdem sind daran auch etwaige Reparaturen viel schwieriger und auszuführen als bei gelöteten Rahmen. Mitunter sind geschweisste Rahmen gar nicht reparierbar. Wohl sämtliche Fabrikanten von Qualitätsrädern sehen deshalb von der Verschweissung der Rahmen ab. Die Rahmen der Diamant-Räder sind nicht geschweisst. Die Rahmen der Diamant-Räder, bei welchen eine nicht zu überbietende Lötungsmanier zur Anwendung kommt, besitzen Innenlötung. Die heute noch vielgepriesene Tauchlötung haben die Diamant-Werke aufgegeben. Dass zum Rahmen der Diamant-Räder nahtlose, gezogene Stahlrohre nur bestgeeigneten Materials verwendet werden, ist selbstverständlich.



Diamant-Werke Gebr. Nevoigt A.-G., Reichenbrand-Chemnitz.

**Diamant-Räder sind nur beim Fahrradhändler erhältlich,
nicht in Versandhäusern.**

4 Grands Prix

errangen die weltbekannten Schweinfurter Präzisions-
Kugel-Lager-Werke Fichtel & Sachs, Schweinfurt,
für ihre ausgestellten Erzeugnisse auf der
Internationalen Industrie- und
Gewerbe-Ausstellung
Turin 1911



*Eine glänzende, und in der Branche einzig dastehende Aus-
zeichnung für ganz hervorragende, gediegene Leistungen auf
dem Gebiete der Kugellager-Industrie*



Klasse 20	Kugellager für Mechanik und Maschinenbau	Grand Prix
Klasse 38	Kugellager für die Transport- Industrie	Grand Prix
Klasse 41	Kugellager für die See- und Binnenschifffahrt	Grand Prix
Klasse 61	Freilaufnaben und Naben für Fahrräder	Grand Prix

Sächsische

Rad- u. Motorfahrer-Zeitung

Organ für Radfahrer, Motorfahrer, Automobilisten

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Erscheint aller 14 Tage Freitags

Adresse für alle Einsendungen: Wilhelm Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21. — Nachdruck von Original-Artikeln, soweit nicht ausdrücklich verboten, nur mit genauer Quellenangabe „Sächsische Rad- u. 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: Freitag vor Erscheinungstag

Schluß der Anzeigen-Annahme: Dienstag vor Erscheinungstag

Zum Bezirksvertretertage

Das erste Jahr unter den neuen Sportgesetzen geht seinem Ende entgegen. Die Trennung der Ehrenpreisfahrer von den Geldpreisfahrern in den Straßenrennen, die vor einem Jahre im Sächsischen Radfahrer-Bunde, gleichzeitig mit dem Deutschen Radfahrer-Bunde, beschlossen wurde, hat sich in jeder Beziehung gut bewährt. Es sind dadurch die lange erwünschten, klaren Verhältnisse geschaffen worden und der Sport empfing eine neue Belebung. Das vor Jahresfrist begonnene Werk soll nun demnächst seine Krönung erhalten durch die Bildung einer gemeinsamen deutschen Sportbehörde für Straßenwettfahren seitens des Deutschen Radfahrer-Bundes, der Allgemeinen Radfahrer-Union und des Sächsischen Radfahrer-Bundes. Unter solch erfreulichen günstigen äußeren Anzeichen tritt in diesem Jahre der Bezirksvertretertag am 22. Oktober in Leipzig zusammen. Aber nicht nur die äußere Lage ist befriedigend, sondern vor allem auch die inneren Verhältnisse des Bundes. Dies werden die zum Bezirksvertretertage zum Vortrage gelangenden Berichte des Vorstandes klar erweisen.

Kräftig und gesund ist das Rückgrat des Bundes, seine Finanzen, dank dem weitschauenden verständnisvollen Wirken der dazu berufenen Bundesvertreter. Wohl sind gerade in dem soeben zu Ende gegangenen 20. Geschäftsjahre sehr große Anforderungen an die Bundeskasse gestellt worden, Anforderungen, die eine Schwächung der Vermögensverhältnisse des Bundes fast mit Sicherheit erwarten ließen. Doch es ist gelungen, allen Verpflichtungen gerecht zu werden, ohne die geldliche Lage des Bundes auch nur im geringsten zu verschlechtern. Welche bedeutenden Summen im letzten Geschäftsjahre durch die Bundeskasse gegangen sind, wird sich aus dem zum Bezirksvertretertage erstatteten Kassenbericht ergeben. Die nackten Ziffern reden eine gar beredete Sprache und lassen die klugen Grundsätze erkennen, die bei der Bundesverwaltung in dieser Richtung maßgebend sind.

Nicht minder günstig werden die übrigen Jahresberichte lauten. Der Mitgliederbestand ist ein fester geblieben und viele neue Bundeskameraden haben die Reihen der alten verstärkt. Möchten nun auch im neubegonnenen 21. Geschäftsjahre alle Bundesmitglieder sich bemühen, durch Werbung geeigneter neuer

Bundeskameraden den Sachsenbund auf seiner jetzigen Höhe zu erhalten und womöglich ihm zu noch größerer Stärke und Bedeutung zu verhelfen! Der Bezirksvertretertag soll auch nach dieser Richtung hin anregend wirken, indem die neuen Gesichtspunkte im Bundesleben, die der Bundesvorstand auf der Leipziger Tagung entwickelt, dann verständnisvoll in die einzelnen Bezirke hinausgetragen werden. Deshalb ist auch der Besuch des Bezirksvertretertages für alle in Betracht kommenden Kreise unseres Bundes unerlässlich. In den wenigen Stunden, die der Sitzung gewidmet werden können, gelangt eine riesige Fülle von Wissenswerten, von Anregungen usw. zur Kundgabe. Da kann das Opfer einer Reise nach Leipzig gar nicht in Betracht kommen, wenn es gilt, dem Bunde im allgemeinen und den Bezirken im besonderen zu dienen.

Ein Blick auf die Tagesordnung bestätigt dies recht deutlich. Wie wichtig sind die ausführlichen Berichte, die auf dem Bezirksvertretertage über das verflossene Geschäftsjahr des Bundes erstattet werden. Wie wichtig ist die Aufstellung des Haushaltplanes für das neue Geschäftsjahr, die der Bezirksvertretertag zu genehmigen hat. Und wie manche andere Frage von großer Tragweite tritt oftmals unerwartet an die Versammlung heran, die auch noch über die Anträge zu beraten und zu beschließen hat. Da möchte unbedingt jeder Bezirk unseres Bundes seinen Vertreter zu der Leipziger Versammlung entsenden. Auch nach außen hin ist der Eindruck eines lückenlos besuchten Bezirksvertretertages durchaus erwünscht.

Und dann noch eins! Wenn auch die Vertreter der einzelnen Bezirke zum Bezirksvertretertage natürlich in erster Linie mit der Wahrung der Interessen ihres Bezirks betraut werden, so dürfen sie doch darüber nie das Große, Ganze vergessen, die Grundlage, auf der sich alles aufbaut, den Bund als solchen! Mögen nun die wichtigen Aufgaben, die dem Bezirksvertretertage zu lösen bestimmt sind, die rechten Männer mit klarem, weitem Blicke finden, die, entfernt von jedem kleinlichen Gesichtspunkte, nur das Wohl und Gedeihen unseres Bundes im Auge haben. In diesem Sinne rufen wir allen Teilnehmern des Bezirksvertretertages zu:

Herzlich willkommen in Leipzig!

Volldampf voraus!

Zwei Dezennien sind am 10. Oktober dahingerauscht im Strom der Zeit, seit 10 wackre Mannen zu „Klein-Paris, wie unser großer Dichterstürm Leipzig zu bezeichnen pflegte, ein Schiffahrtskonkurrenzunternehmen ins Leben riefen. Das Bild der Schiffahrt drängt sich in der Jetztzeit unwillkürlich dem Rückwärtsschauenden auf. Das erste Schiff, welches vom Stapel gelassen wurde, trug den alten, stolzen Namen: Sachsen. Das Unternehmen prosperierte nicht nur, sondern brachte in kurzer Frist reiche Zinsen, so daß bald drei neue Schiffe in Dienst gestellt werden mußten, und zwar: „Wurzen“, Zwickau und Dresden. Bald erwiesen sich auch die Raumverhältnisse als zu klein bemessen. Man schritt deshalb zur Erhöhung der Tonnage, wie der Fachausdruck lautet. Immer neue und immer größere Schiffe gesellten sich dem alten Bestand hinzu. Verluste wurden durch Ersatzbauten wieder wettgemacht, so daß sich heute mit einem Bestand von 37 stolzen Dampfern die einstige kleine und unansehnliche, ja verspottete Konkurrenz als Erste Deutschlands unstreitig bezeichnen darf. — Ein grüner Stern im weißen Feld, so weht die Flagge am Hauptmast, geschwellt von frischer Brise das stolze Flaggschiff zu neuer Fahrt, zu neuem Sieg zu führen. Als sicherer Wegweiser dient dem tapfern, kampfmütigen Kapitän Bergmann mit seinem treubewährten ersten Steueremann Vogt ein helleuchtender silberglänzender Stern: „25“. Und fragst du, lieber Leser, nun nach dem Namen des ganzen Unternehmens, so darf ich dir verraten: „Es ist dein lieber Sachsenbund! All die wackren Kapitäne der gesamten Flottenmacht aber mit Namen zu nennen, dürfte zu weit führen, zumal sie dir ja ohnehin nicht ungeläufig sind. Du wirst sie wiederfinden, vereint zu ernster Arbeit, morgen, am 22. Oktober, in Leipzig zum Bezirksvertretertag. — Seid herzlich willkommen in Leipzigs Mauern, ihr wetter- und sturmerprobten Kämpen! Das sonnige Glück, das euch bisher geleitet auf bewegter Fahrt, es bleibe euch treu auch bei „Volldampf voraus!“ An euch aber, ihr lieben Bundeskameraden alle, die ihr, sei es als Leicht- oder Vollmatrose, sei es als Heizer, Steueremann oder Offizier, eure Kräfte in den Dienst des Sachsenbundes stellt, ergeht die ebenso herzliche, wie dringende Bitte: festzustehn und bereitwillig der Parole eures Admirals zu folgen, die er am Bundestag ausgab: „Volldampf voraus!“ — Wohl stehen wir auf der Höhe, trotzdem aber bedarf die Bundesleitung reger und tatkräftiger Mitarbeit, teils um das Gewonnene zu erhalten, teils neue Vorteile herauszuarbeiten. Dies ist aber nur möglich bei angestrengtester Werbetätigkeit jedes Einzelnen. Nur dadurch, daß wir neue Mitglieder gewinnen, neue Kräfte dem Bunde zuführen, können wir hoffen, immer weiter vorwärts auf der beschrittenen Bahn zu gelangen.

Und dies kann wahrlich nicht schwerhalten; denn die Vorteile, welche der Sachsenbund seinen Mitgliedern zu bieten in der Lage ist, sind so großartig, so in die Augen springend, daß jeder Radfahrer, einmal in geeigneter Weise hierauf hingewiesen, gewiß nicht zögern wird, sich dieselben sobald als möglich zu sichern. Drum: Alle Mann an Deck! Jeder versuche wenigstens ein neues Glied der großen Bruderkette einzufügen. Auch hierin zeigt und offenbart sich die Treue zum Ganzen, sowie die Dankbarkeit und Anerkennung für die geleistete Arbeit seitens der Bundesleitung. Treue um Treue! Dies herrliche Wort wollen wir tief in unsre Herzen graben und als Überschrift in goldenen Lettern über die Pforte des neuen Arbeitsjahres einmeißeln, damit es uns allezeit bleibe ein ernster Mahner: alle Kräfte einzusetzen zum Wohle unsers lieben Sachsenbundes! Keiner darf tatenlos zur Seite stehen. Mitzuraten und mitzutaten ist aller Pflicht. Es gilt auch für uns, wie im politischen Leben, wo wir zuweilen auch einmal unser besseres Wissen dem vielleicht minder Besseren der Partei unterordnen, um eben diese zu erhalten, die im ganzen und als Ganzes doch immer noch klüger und vor allen Dingen, was das Wichtigste ist, mächtiger ist als jeder Einzelne von uns. (Spielhagen.) Leicht genug ist es uns Sachsenbündlern ja gemacht, die Werbe-

trommel zu rühren. Man halte sich nur einmal recht klar vor Augen, welche großen Vorteile uns durch unsre Zugehörigkeit zum Bunde erwachsen, und vergleiche damit die Vorteile der Konkurrenzverbände. In Frage können hierbei natürlich für uns nur die beiden auf gleicher nationaler Grundlage ruhenden älteren Geschwister: der Deutsche Radfahrerbund und die Allgemeine Radfahrer-Union kommen. Ersterer mit rund 50 000 Mitgliedern erstreckt sich über das gesamte deutsche Vaterland. Er bietet nahezu dieselben Vorteile hinsichtlich der Unfall- und Haftpflichtversicherung, jedoch mit dem Unterschied, daß diese Versicherungen bei ihm erst mit dem vierten Tage wirksam werden, während wir bereits am ersten Tage dieser Vorteile teilhaftig sind. Die Vereinsversicherung, welche unsre Bundes- und bundesangehörigen Vereine vor allen Unannehmlichkeiten bei ihren sportlichen und festlichen Veranstaltungen bewahrt, sie fehlt ihm und der Union gänzlich. Aber gerade diese Sicherstellung der Vereine, welche leider viel zu wenig gewürdigt wird, hat sich in letzter Zeit wiederholt als äußerst segensreiche Einrichtung bewährt. Ein einziger Haftpflichtfall kann die ganze Existenz eines Vereins untergraben. Welche große Verantwortung grade in dieser Hinsicht jede Vereinsvorstandschaft trägt, hat wiederholt die neuere Rechtsprechung erwiesen. — Die neueste Errungenschaft des Bundes: die Errichtung einer Sterbekasse, ist zwar noch nicht in Erscheinung getreten, aber trotzdem wird jeder Einsichtige ihre wohltätige Wirkung nicht verkennen. Auch dieser Vorteil geht beiden andern Verbänden ab. In sportlicher Hinsicht scheint allerdings der D. R.-B. dem Sachsenbunde voraus zu sein. Wohl ist die Zahl seiner Veranstaltungen eine größere, aber sie erstreckt sich eben auf das ganze Reich. Und dann bedenke man: Wie viele Radler sind imstande, sich derartige finanzielle Opfer aufzuerlegen, um hierbei mit konkurrieren zu können? Das gleiche gilt vom Besuche der Bundesfeste. An unsern Bundesfesten kann jedes, auch ein weniger bemitteltes Mitglied teilnehmen, da die Festorte meist bequem an einem Tage mit dem Rade zu erreichen sind. Aber nur wenig Bevorzugte besitzen diese Möglichkeit bei den andern Verbänden. Welche bedeutende Kosten hat nun dort erst ein Verein zu tragen, um in Konkurrenz eintreten zu können! Und dabei kommen die Aufwendungen nicht einmal unserm lieben Sachsenlande zugute, denn auch von den Mitgliederbeiträgen fließt nur ein verschwindender Bruchteil an die Gau- und Bezirksleitungen zurück. Von der Union, einem rein süddeutschen Verbände mit etwa 12 000 Mitgliedern, gilt das Gesagte noch in weit stärkerem Maße. Anfänglich das Hauptgewicht auf das Touren- und Wanderfahren legend, hat sie neuerdings auch Straßenrennen in ihr Programm mit aufgenommen. Man vergleiche nun einmal die Streckenbesetzung bei ihren großen Fernfahrten mit einer gleichen Veranstaltung des D. R.-B. und des S. R.-B. Dort 12 000 Mitglieder über das Reich verstreut, hier 6000 in Sachsen allein. Schon diese Gegenüberstellung allein spricht eine beredte Sprache. — Nun noch ein kurzer Blick auf die Möglichkeit der zollfreien Grenzüberschreitung. Für uns kommt in der Hauptsache die österreichische Grenze in Frage, und hierbei sind wir wieder im Vorsprung. Uns ist nach erstmaliger Überschreitung auf der Zollstraße erlaubt, auch auf Nebenwegen die Grenze zu passieren. Welche bedeutenden Vorteile aber gerade hieraus erwachsen, das wissen namentlich die Grenzbezirke zu beurteilen und zu schätzen. Zum Schluß noch zum Jahresbeitrag. 6 M. des S. R.-B. stehen 6,5 M. beim D. R.-B. gegenüber. Da Tourenbuch, Bundes- und Bezirkshandbuch, Wegekarte, Zeitung und sonstige Vorteile allen drei Verbänden gemeinsam sind, können wir hiermit unsre Betrachtung schließen, welche den Beweis erbracht haben dürfte, daß der Sachsenbund tatsächlich an der Spitze marschiert. Hierdurch aber hat er seine Existenzberechtigung erwiesen. Ja er müßte geradezu ins Leben gerufen werden, wenn er noch nicht bestünde, denn nur durch die Konkurrenz, durch den edlen Wettstreit, seinen Mitgliedern immer mehr Vorteile zuzuwenden, wurden auch

die älteren Geschwister angespornt, mit dem jüngeren Bruder Schritt zu halten.

Darum, ihr lieben Bundeskameraden alle: Laßt uns auch ferner treu zum Sachsenbunde stehen! Mag es stürmen, mag es nachten, wanket nicht in eurem Trachten! Bleibet treu! Der ist kein Mann, der die Farbe wechseln kann! Aber Treue wollen wir auch dem neuen Freundschaftsbunde halten, der uns seit längerer Zeit eng verknüpft mit dem Deutschen Radfahrer-Bunde und der Union. Gemeinsam wollen wir zusteuern dem gemeinsamen Ziele: „Wahrung und Förderung des geliebten Radfahrportes allewege!“

Sollte uns dennoch wieder einmal der Vorwurf des Partikularismus zuteil werden, dann wollen wir auch in Zukunft mit dem Dichterwort Antwort geben: Warum in die Ferne schweifen? Sieh, das Gute liegt so nah! Wir wollen wiederholen, was wir so oft betonten. Jeder Volksstamm hat seine Eigenart, seine angeborenen Anlagen. Warum sollen wir die unseren verleugnen? Wir werden nach wie vor in erster Linie pflegen die Liebe zur engeren Heimat und die alte, oft erprobte und bewährte Sachsentreue hochhalten. Wir verbinden mit der Liebe zu unserm Volke vor allen Dingen die Liebe und Treue zum angestammten Herrscherhause Wettin. Noch immer bleibt der Rautenkranz das Panier jedes echten Sachsen, noch immer Weiß und Grün des Sachsenbundes schönste Zier. Die Sachsenflagge wird auch in

Zukunft treu vereint mit der deutschen Fahne sich entfalten, so es gilt, im Kampfesringen zu beschirmen Heim und Herd. Und dabei dürfen wir uns auf unseres nie vergessenen Reichskanzlers Wort stützen: Die deutschen Stämme, durch gleiche Vaterlandsliebe und gemeinsame nationale Gesinnung in unlöslicher Einheit miteinander verbunden, können sicher sein, daß die Ansprüche der Gesamtheit niemals das Opfer ihrer Eigenart verlangen, mit deren Verschwinden das Deutsche Reich um ein wesentliches Gut verarmen würde. Drum: Eins nach außen, schwertgewaltig; um ein hoch Panier geschart, doch im Innern vielgestaltig, jedermann nach seiner Art. —

Und fragt man uns am Tag der Weihe: „Flammt noch Begeisterung in jeder Brust?“ O, alle Hände schwören Treu' aufs Neue und aus den Augen blitzt die hellste Lust. Und wo der Tod die Lücke hat gerissen, da steht auch schon ein junges Blut bereit. Vieltausendstimmig schallt es wie ein Grüßen und wie ein Schwur für Zeit und Ewigkeit:

Heil unserm Bund! Dem Sporte: Heil! Heil unserm Lande! Sachsen Heil!

(M. Marczinsky.)

Volldampf voraus!

Dr. Richard Junge.

Heimatstolz

(Vergleiche auch die Artikel über Jugendpflege in Nr. 20 vorigen und Nr. 1 dieses Jahrgangs.)

Der wirkliche und bleibende Fortschritt der Menschheit vollzieht sich nur auf dem Wege der Evolution, nicht auf dem der Revolution, nur durch die Entwicklung, nicht durch den Umsturz. Jeder einschneidenden Neuerung, die sich nicht auf dem naturgemäßen Wege der Entwicklung angebahnt und durchgesetzt hat, folgt daher mit Naturnotwendigkeit wieder eine rückläufige Bewegung, die den erfolgten Sprung ungeschehen machen möchte und mit dem Früheren wieder eine organische Verbindung herzustellen strebt.

Wir leben in einer solchen Zeit, die bewußt nach rückwärts schaut und an das Vergangene das Gegenwärtige anzuknüpfen bemüht ist. Wir haben mit der Gesetzgebung der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zum Teil ganz unvermittelte Sprünge gemacht — ins Blaue dreinlein —, und heute sehen wir, daß das nicht gut war.

Für die Gesetze über die absolute Freiheit der Person und die absolute Beweglichkeit des Eigentums war bei ihrer Einführung der Boden noch längst nicht genügend vorbereitet, und er wird das bei uns nie sein, denn schrankenlose Freiheit und Beweglichkeit verträgt sich nicht mit dem Prinzip der Selbsthaftigkeit, und wir sind ein selbsthaftes Volk.

In vieler Beziehung hat man daher auch schon wieder Beschränkungen eingeführt in bezug auf die Beweglichkeit des Eigentums und auf die ohne Rücksicht auf die Gesamtheit erfolgende Betätigung der einzelnen Person, und wo man dem durch eine übereilte Gesetzgebung angerichteten Schaden nicht wieder auf dem Wege der Gesetzgebung beikommen kann, sucht man anderweit zu helfen und zu bessern, so gut und so weit es geht.

Zu den Gesetzen aus der oben angegebenen Zeit gehört auch das Gesetz über die Freizügigkeit. Ein schönes Gesetz, des modernen Menschen würdig. Und doch hat es eine Nebenerscheinung gezeitigt, der man, je länger je mehr, Beachtung zu schenken gezwungen ist: es hat die Menschen nicht nur frei, es hat sie leider auch heimatlos gemacht, und das bedeutet für ein selbsthaftes Volk den Anfang vom Ende.

Man ist daher bemüht, die gänzliche Loslösung der einzelnen Glieder unseres Volkes von dem Boden, der sie hervorgebracht hat, entgegenzutreten, das Volk der Heimat und die Heimat dem Volke zu erhalten. Liebe zur Heimat zu erwecken, ist die Schule bestrebt, und treibt daher bodenständige Erziehung, über Heimatfeste

berichtet die Tagespresse, Heimatschutz ist ein Hauptpunkt im Arbeitsprogramm unserer Verwaltungsbehörden. Und doch vermißt man in dieser ganzen Bewegung immer noch eins: das ist die Pflege des Heimatstolzes.

Jede Gegend, und sei sie scheinbar noch so reizlos und aller Anmut bar, hat ihr Eigenes, das ihr allein gehört, das gerade sie und nur sie auszeichnet, und das ihr einen Anspruch verleiht auf Beachtung neben jeder anderen Gegend, und sei die wegen ihrer Schönheit noch so berühmt. Dieses Eigene aber, ein zweites Mal in gleicher Weise nicht Vorkommende, das ist es, was dem Sohne auch der bescheidensten Landschaft ein Recht gibt, auf seine Heimat stolz zu sein.

Dieser Heimatstolz liegt aber bei uns Deutschen noch sehr im argen, denn wenn der Deutsche an und in seiner Heimat etwas Besonderes besitzt, so hat er leider nichts Eiligeres zu tun, als es mit Fremdem, mit Ausländischem in Vergleich zu bringen und nach diesem zu benennen und so das Original zur Imitation zu erniedrigen.

Leipzig, Dresden, Chemnitz, das sind doch Namen, die die ganze Welt kennt, aber wenn der Leipziger einmal so recht stolz ist auf seiner Vaterstadt Bedeutung für die Wissenschaft und auf die urbanen Sitten seiner Mitbürger und Mitbürgerinnen, der Dresdner auf die Bedeutung seiner Vaterstadt für die Kunst, der Chemnitzer auf die für die Industrie, so sprechen sie von Pleiß-Athen und Klein-Paris, von Elbflorenz und vom sächsischen Manchester. Und so geht das weiter: Die Löbnitz ist das sächsische Nizza, das bescheidene Oppelsdorf das sächsische Teplitz, das kleine Steinbach oben bei Johanngeorgenstadt am Fuße des Auersberges das sächsische Oberhof und irgendein kleines Nest im Zittauer Gebirge das sächsische St. Moritz.

Die Bezeichnung sächsisches Sibirien für oberes Erzgebirge hört man erfreulicherweise jetzt seltener als früher; aber das Elbsandsteingebirge wird die Sächsische Schweiz bleiben für alle Zeiten. Gerade dieser Name hat Schule gemacht, denn — ganz abgesehen von den anderen Pseudoschweizen im Deutschen Reiche — außer ihr haben wir auch noch eine Hennersdorfer oder Röthenbacher Schweiz, eine Hetzdorfer Schweiz und eine Vogtländische Schweiz. Die Hetzdorfer Schweiz hat sogar wie die Sächsische Schweiz auch eine Bastei, während die Vogtländische Schweiz — was von besonderem Geschmacke zeugt — einen Loreleifelsen aufzuweisen hat.

Basteien gibt es übrigens auch sonst noch eine ganz

erleckliche Zahl; es findet sich je eine bei Tharandt, bei Ober-Pöbel, bei Glashütte, im Rabenauer Grunde; bei Augustsburg außerdem noch eine Erzgebirgische Bastei und eine Kleine Bastei bei Berggießhübel. Hier hält man überhaupt auf schöne Namen, darum hat man auch aus dem alten, ehrlichen Dürrenberge eine Panoramahöhe gemacht — wie schön!

Daß der Rabenauer Grund eine Klamm und die Gegend von Mittweida eine Via mala hat, sei nur noch erwähnt, und damit soll die Aufzählung dieser Geschmacklosigkeiten ihr Ende haben.

Wer schuld an ihnen ist? Mitunter die Verschöne-

rungsvereine, die ihre Heimat und deren Umgebung gar nicht genug herausstreichen können, öfter noch der überentwickelte Geschäftssinn von Gastwirten, Sanatorienbesitzern und Kurverwaltungen, immer aber der unserm Volke leider noch anhaftende Mangel an Heimatstolz. Der Stolz auf die Heimat aber muß ihm anerzogen werden, und dazu können auch wir Radler beitragen, wenn wir solche Geschmacklosigkeiten wie die oben geschilderten unter allen Umständen vermeiden.

Deutscher! Deine Heimat ist herrlich vom Fels bis zum Meer! Sei stolz auf sie!

Die Entwicklung des Motorrades

Im Anschlusse an den unlängst von uns veröffentlichten sachkundigen Aufsatz von C. Schwarz: Das Motorzweirad und seine Zukunft, lassen wir den nachstehenden Artikel folgen, der sich gleichfalls mit der Zukunft des Motorrades befaßt. Der Verfasser entwickelt dabei beachtenswerte Gesichtspunkte. Wir empfehlen die Ausführungen der aufmerksamen Beachtung unserer Leser, wenn wir auch bemerken müssen, daß wir nicht in allen Punkten mit dem Verfasser übereinstimmender Meinung sind.

So rasch sich die Entwicklung des Motorrades in der Vergangenheit auch vollzogen hat, so dürfte sie in nächster Zukunft doch ein noch rascheres Tempo einschlagen, und gerade im gegenwärtigen Zeitpunkte müssen diejenigen, die sich aus Geschäftsgründen oder sonstigen Rücksichten für die weitere Entwicklung des Motorrades interessieren, zu einer endgültigen Vorstellung von der künftigen Form des Motorrades zu gelangen suchen. Man hat, gesagt daß das Motorrad für die Mehrzahl der Motorradfahrer nur das Sprungbrett zum Besitze eines Wagens bildet. Diese Behauptung verliert indessen an Stichhaltigkeit, je mehr sich das Motorrad entwickelt und je mehr einerseits seine Ähnlichkeit mit dem Zweirade zurücktritt und andererseits seine Annäherung an den Wagen hinsichtlich der Beordnung und des Komforts hervortritt.

Die zunehmende Popularität und Verbreitung des Automobils hat für die Belebung und Wiedererweckung des Motorradsportes viel getan und äußert ihren Einfluß auch auf die weitere Entwicklung und Vervollkommnung des Motorrades. Alle Anzeichen weisen daraufhin, daß für die Weiterentwicklung des Motorrades das Automobil und nicht das Zweirad richtungbestimmend sein wird. Nach der Meinung vieler ist der Tag nicht mehr fern, wo die Maschine mit Riementrieb und einer einzigen Übersetzung als veraltet gelten und nur für diejenigen als geeignet betrachtet werden wird, die sich eben etwas Besseres nicht leisten können.

Der Punkt, bis zu dem das einspurige Motorrad vervollkommen und entwickelt werden kann, darf so ziemlich als erreicht betrachtet werden. Dagegen stehen wir erst an der Schwelle der Idee des Einwagens oder des Zweiwagens, die meiner Ansicht nach weitreichende Möglichkeiten in sich birgt, solange daran festgehalten wird, daß es sich um ein Vehikel mit nicht mehr als drei Rädern handelt.

Neben diesem eigentlichen Motorrad werden wir allerdings noch immer das Motorzweirad haben, aber mit dem zunehmenden Wunsche nach leichterem Beordern, größerer Elastizität und Variabilität der Motorleistung, und höherem Hutzeffekt der Transmission wird mit der Zeit das Motorrad mit variabler Übersetzung und Kardanantrieb vielmehr die Regel als die Ausnahme werden. Zu dieser Zeit wird der Motorradsport zu zweien sich im Publikum bereits einer derartigen Wertschätzung erfreuen und die Konstruktion derart beeinflussen, daß das Motorrad dem Zweirade in keiner Weise mehr ähneln und sich eng an das Automobil anlehnen wird.

Den Brennpunkt des Problems bildet die Frage der Transmission, der Konstruktion und Anordnung des Motors und der Beordernsorgane. Der Riementrieb kann gegenwärtig als auf der Höhe seiner Popularität stehend gelten. Seinen unbestreitbaren Vorzügen: der

Elastizität, Wohlfeilheit und leichten Nachstellbarkeit stehen jedoch manche Nachteile entgegen: er gleitet und reißt leicht, dehnt sich beständig, und diese und noch andere Fehler lassen ihn als ein minder geeignetes Antriebssystem erscheinen als die Kette.

Besser als Kette oder Riemen ist der Kardanantrieb; seine Vorzüge werden jedoch in den Augen vieler Leute dadurch ausgeglichen, daß Kette und Riemen billiger und leichter instandzuhalten sind und ein einfacheres und unmittelbarer System des Antriebes darstellen. Die zunehmende Verbreitung automobiltechnischer Kenntnisse im motorradfahrenden Publikum wird jedoch hier mit der Zeit Wandel schaffen, weil mit ihr die Scheu vor vermeintlich komplizierten Mechanismen beseitigt wird. Tatsächlich ist der Kardanantrieb um nichts komplizierter als andere Systeme, und es wäre auch unrichtig, zu glauben, daß er auf das vierzylindrige Motorrad beschränkt bleiben muß. Die Kombination des Vierzylindermotors mit seinem stetigen, ausgeglichenen, elastischen Gang und des Kegel- oder Schneckenradantriebes ergibt ein Resultat, das ein Einzylinder oder Zweizylinder mit Riemen- oder Kettentrieb niemals erreichen kann, und hier ist das Beispiel des Automobils als vorbildlich für das Motorrad anzusehen. Jedoch hat die Verwendung des Kardanantriebes durchaus nicht den Vierzylinder zur Voraussetzung. Wäre dies der Fall, dann würden wir freilich noch recht lange darauf warten müssen.

Die rasche Verbreitung des Motorrades ist als unmittelbare Folge des Freilaufes und der Doppelübersetzung zu betrachten. Eine ganze Kategorie von Motorfahrern, insbesondere ältere und minder kräftige Personen, würden sich niemals dem Motorrad zugewendet haben, wenn Freilauf und Doppelübersetzung gefehlt hätten. Wie man sieht, ist die Anzahl der Anhänger des Motorradsportes in dem Maße gestiegen, als sich die Vorzüge des Automobils auf das Motorrad als anwendbar erwiesen.

Heute allerdings besteht, insbesondere unter der jüngeren Motorfahrerschaft, noch eine starke Nachfrage nach dem einsitzigen, einspurigen Motorrad mit einer einzigen Übersetzung, und diese Nachfrage wird noch eine geraume Zeit anhalten. Tatsache jedoch ist, daß die Zahl derjenigen, die sich dem Motorrad mit variabler Übersetzung und all den genannten Vervollkommnungen zuwenden, stetig zunimmt. Es scheint also die Annahme berechtigt, daß die Zukunft ein Motorrad der dreirädrigen Type zeitigen wird, das ganz allgemein Verwendung finden wird, und zwar darum, weil es sich als ein Vehikel darstellt, das dem Komfort des Automobils ziemlich nahekommt, ohne in Ankauf und Betrieb auch nur annähernd soviel zu kosten als selbst der wohlfeilste Wagen. Der Motorfahrer wird also Motorfahrer bleiben, wird aber seinem früheren Stadium des Motorzweiradfahrers nur mehr sehr wenig ähnlich sehen. Immerhin besteht die Möglichkeit, daß das Leichtgewicht-Motorrad in noch leichter Form, mit Riementrieb und fixem Motor, sich noch lange Jahre hindurch behaupten wird. Bis zu einem gewissen Grade dürfte diese Maschine an die Stelle des gewöhnlichen Zweirades treten. In der Stadt und für kurze Fahrten wird diese ganz leichte Type Verwendung finden, die wirkliche Entwicklung und Vervollkommnung in der Motorradkonstruktion jedoch wird sich in der Richtung einer Annäherung an das Automobil vollziehen.

Sächsischer Radfahrer-Bund

Amtlicher Teil

Bundesverwaltung: Max Bergmann, 1. Vorsitzender, Leipzig, Lilienstraße 21, Fernsprecher 2499; Telegramm-adresse: „Lithiasis“. Wilhelm Vogt, Zahlmeister, Leipzig, Promenadenstraße 21, Fernsprecher 4477.

Bundeschäftsstelle: Robert Weniger, Leipzig, Hohe Straße 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, Promenadenstraße 21 II, Fernsprecher 4477. Geöffnet 8—12, 2—7 Uhr. Sonntags geschlossen. An die Kassenstelle sind nur kassengeschäftliche Sendungen zu richten. Postscheckkonto 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, den 2. November in Leipzig, Café Thomasring, Gottschedstraße 30.

Nachruf.

Am 1. Oktober wurde unser Bundesmitglied

Herr **Max Walther, Schmiedeberg (Bezirk Dresden),**

durch Unglücksfall vom Rade aus unserer Mitte gerissen.

Wir verlieren in dem Verstorbenen einen lieben und treuen Bundeskameraden und rufen ihm ein Habe Dank! und Ruhe sanft! in die Ewigkeit nach.

Der Bundesvorstand.

Max Bergmann, 1. Vorsitzender.

Bezirksvertretertag

Der Bezirksvertretertag (erweiterte Bundesvorstandssitzung) findet am Sonntag, den 22. Oktober, in Leipzig im Saale des Buchhändlerhauses, Hospitalstraße 11, statt. Es ergeht hiermit an die Mitglieder des erweiterten Bundesvorstandes, sowie die Herren Bezirksvertreter das höfliche Ersuchen, an diesem Tage in Anbetracht der hochwichtigen Tagesordnung zu erscheinen und an den Beratungen teilzunehmen. Laut Beschluß wird den bestätigten Bundesbeisitzern und Bezirksvertretern, oder deren mit schriftlicher Vollmacht versehenen Vertretern die Eisenbahnfahrt III. Klasse vergütet.

Wir rufen allen Teilnehmern ein

Herzlich willkommen!

in Leipzigs Mauern zu.

Programm.

Sonnabend, den 21. Oktober, von abends 6 Uhr an: Treffpunkt in den Räumen des Café Thomasring, Gottschedstraße 30. Anschließend Besuch verschiedener Etablissements (Variétés usw.).

Sonntag, den 22. Oktober, früh punkt 10 Uhr, im Saale des Buchhändlerhauses, Hospitalstr. 11, Beginn der Beratungen. Durch Straßenbahn von allen Bahnhöfen zu erreichen. Mittags 1 Uhr gemeinschaftliche Tafel ohne Weinzwang.

Tagesordnung (siehe Satzungen):

1. Bericht des 1. Vorsitzenden über die Tätigkeit des Bundes im vergangenen Geschäftsjahre (Referent: Herr Bergmann).
2. Bericht des Zahlmeisters über die Kassenbewegung und den Mitgliederbestand (Ref.: Herr Vogt).
3. Bericht der Kassenprüfer und Entlastung des Bundeszahlmeisters (Ref.: die Herren Revisoren).
4. Bericht des Geschäftsstellenleiters (Referent: Herr Weniger).
5. Bericht über die Bundeszeitung (Referent: Herr Bergmann).
6. Bewilligung des Haushaltplanes für das neue Geschäftsjahr.
7. Erledigung eingegangener Anträge. (Siehe unten.)
8. Berichterstattung der Herren Bezirksvertreter. (Die Berichte sind schriftlich an diesem Tage dem Bundesvorsitzenden Max Bergmann zu überreichen.)
9. Verschiedenes.

R.-V. Alemannia, Dresden. Der Bezirksvertretertag wolle beschließen, daß die Übersetzung der Saalmaschinen nicht mehr in Frage kommt, mit Rücksicht auf die schwierigeren Übungen, welche die Fahrer darauf leisten können, zumal sowieso ein Punkt für Saalmaschinen in Abwertung kommt. — Begründung: 1. könnten Fahrer schwierigere Übungen zutage bringen, welche bei einer Übersetzung von 42 Zoll vielleicht nicht möglich sind; 2. weil die Vereine des S. R.-B. bei Konkurrenzen mit Vereinen anderer Verbände im Nachteil sind; 3. manche Streitigkeit vermieden werden könnte.

Bezirk Glauchau-Meerane. Der Bezirk Glauchau-Meerane stellt den Antrag, in Zukunft bei Korsofahrten zu den Bundesfesten in der Gruppe A und B in zwei (2) Abteilungen fahren zu lassen und zwar: Vereine bis 15 Mitglieder und solche über 15 Mitglieder. Es werden dadurch die kleinen Vereine am Korso, welcher doch das Schmuckstück des Bundestages sein soll, zahlreicher teilnehmen. Ferner in Blumenschmuck in Gruppe A und B jede Gruppe für sich zu werten. „Sachsen Heil.“

Die Bezirksleitung

Karl Jacob, 1. Bezirksvertreter.

Bezirk Plauen. 1. Antrag: Der Bezirksvertretertag wolle beschließen, daß zu Bundesvorstandssitzungen nur die vom Bundestag gewählten Bundesbeisitzer Sitz und Stimme haben. 2. Antrag: Der Bezirksvertretertag wolle beschließen, daß die Bezirksvertreter eine Anzahl Formulare zur Anmeldung von Schadenfällen für Unfall und Haftpflicht erhalten. Beschluß der Bezirkssitzung vom 2. September in Ölsnitz.

Robert Krauß, Bezirksvertreter.

R.-V. Threna. Wir beantragen zum Bundestage in Waldheim, daß der gemischte Reigen in 2 Sparten gefahren wird, und zwar soll Sparte A Mannschaften umfassen, die erste bis dritte Preise erhalten haben, Sparte B Mannschaften, die noch keinen Preis beim Bundesfeste errungen haben.

R.-V. Saxonia, Groß-Postwitz. Obengenannter Verein beantragt, dem Bezirk Löbau zugeteilt und vom Bezirk Bautzen abgetrennt zu werden.

Tourenklub Althen. Obiger Verein beantragt um Genehmigung einer Fernfahrt, offen für alle Fahrer, im Jahre 1912.

Bezirk Zittau. Der Bezirksvertretertag wolle beschließen, daß das Ausstellen von Grenzkarten nach Österreich dem jeweiligen 1. Bezirksvertreter der Grenzbezirke (unter genügender Bürgschaftsleistung) überlassen bleibt.

Unsere Zeitung!

In dem Bestreben, in allen wichtigen Fragen mit den Mitgliedern in engster Fühlung zu bleiben, hat der Bundesvorstand unterm 15. Juli d. J. ein Rundschreiben an die Herren Bezirksvertreter ergehen lassen, in dem dieselben aufgefordert wurden, sich über die Bundeszeitung zu äußern, ob sie mit ihr zufrieden seien, event. welche Änderungen gewünscht würden.

Auf die ausgeschickten Fragebogen haben 23 der angegangenen Herren dadurch ihre bedingungslose Zustimmung zu der Beschaffenheit der Bundeszeitung erklärt, daß sie — wie ausgemacht — auf eine Rückäußerung verzichteten, die 15 eingegangenen Antworten sprechen sich ebenfalls durchweg höchst anerkennend über die Zeitung aus, brachten aber diesen und jenen Wunsch vor.

Da diesen Wünschen, soweit sie berechtigt und erfüllbar waren, auf Veranlassung der die Angelegenheit bearbeitenden Kommission in der Zwischenzeit bereits entsprochen worden ist, erübrigt sich ein Eingehen auf sie, nur zwei seien hier besonders erwähnt, das ist der Wunsch bezüglich der Bezirks- und Vereinsbekanntmachungen und der bezüglich der Zeitungszustellung. Hierzu ist zu bemerken, daß es sich bei Umarbeitung dieser Bekanntmachungen nur um redaktionelle, also nur rein formelle Änderungen handelt, während sachliche Streichungen nur in ganz besonderen Fällen eintreten, wenn z. B. das Angekündigte zeitlich bereits überholt oder aber für niemand, nicht einmal für die in der betreffenden Sitzung nicht anwesenden Bezirks- oder Vereinsmitglieder von wesentlichem Interesse ist. Was die Zeitungszustellung angeht, so kann bei verspätetem Erscheinen die Schuld nur an der Post liegen. Die Zeitung kommt regelmäßig Freitag vormittag zur Post und befindet sich Freitag abend schon in den Händen der Leipziger Bundeskameraden, muß also unbedingt im Laufe des Sonnabend jedem Mitgliede zugehen. Die Zeitung ist überdies viel reichhaltiger geworden, da durch Benutzung der kleineren Schrift und des kompressen Satzes ungefähr ein Drittel ihres gesamten Platzes, das bislang nutzlos verloren ging, nunmehr als nutzbarer Raum für die Aufnahme von redaktionellen Artikeln gewonnen wurde.

Die höchst wünschenswerte Mitarbeit der Bundeskameraden beginnt in jüngster Zeit auch zur Tatsache zu werden, wie schon aus einigen Nummern zu ersehen war und wie auch die vorliegende Nummer wieder beweist. Möchten doch recht viele Mitglieder die sich ihnen auf diese Weise bietende Gelegenheit benutzen, ihre Ideen der Öffentlichkeit zu unterbreiten, und möchte man doch ganz besonders von der auf dem Bundestage beschlossenen Einrichtung des Sprechsaales Gebrauch machen. Hierbei allerdings ist es nötig, an alle zu erörternden Fragen rein sachlich heranzutreten und alles Persönliche fernzuhalten, wie überhaupt der leitende Gedanke bei Abfassung irgendeines Schriftsatzes für die Zeitung der sein muß, daß seine Veröffentlichung dem Bunde zum Segen und zur Ehre gereicht.

Der Verlag aber ist für die durch die eingegangenen Antworten erhaltenen Anregungen sehr dankbar, und hofft durch ihre tunlichste Berücksichtigung es zu erreichen, daß ein jeder Sachsenbündler mit seiner Zeitung zufrieden und stolz auf sie ist.

Max Bergmann,
I. Bundesvorsitzender.

Mitgliedsbeiträge

ohne Angabe des Absenders sind eingegangen aus:

Dresden vom 18./IX. 1911

Böhlen bei Döbeln vom 18./IX. 1911.

Groß-Postwitz vom 28./IX. 1911.

Kleinwelka vom 2./X. 1911.

Markneukirchen vom 6./X. 1911.

Absenderangabe an die Kassenstelle erbeten.

Anmeldungen

Es gehen der Kassenstelle des öfteren Anmeldekarten zu, auf denen beide Angaben: „Die Gebühr von M. folgt anbei — bitte ich durch Nachnahme zu erheben“, durchgestrichen sind.

Da der Kassenstelle die Arbeit dadurch bedeutend erschwert wird und Irrtümer unvermeidlich sind, wird höfl. gebeten, immer nur das eine oder das andere auszustreichen.

Wenn die Angabe: „Die Gebühr von M. folgt anbei“ ausgefüllt wird, der Betrag aber innerhalb 8 Tagen nicht eingegangen ist, so wird trotzdem Nachnahme gesandt.

Tourenfahrwartsamt

Robert Weniger, Leipzig, Hohe Str. 48.

Zur gefälligen Beachtung für die Bezirke und Vereine

Ausschreibungen sportlicher Wettbewerbe

Alle Ausschreibungen über sportliche Wettbewerbe, welche von den Bezirken und Vereinen erlassen werden und Aufnahme in der Bundeszeitung finden sollen, sind von jetzt ab an den Bundesfahrwart Robert Weniger, Leipzig, Hohe Str. 48, zu senden.

Alle Veranstalter von sportlichen Wettbewerben werden wiederholt darauf aufmerksam gemacht, daß für eine korrekte Ausschreibung unter genauer Beachtung der in den Wettfahrbestimmungen gegebenen Vorschriften Sorge zu tragen ist.

Zur Ausschreibung von Wettbewerben für Berufsfahrer (Geldpreisfahrer) ist nur der Bund und die Bezirke berechtigt. Die Bezirke müssen hierzu die Genehmigung des Bundesvorstandes einholen. Ebenso dürfen Ausschreibungen zu Wettbewerben von Dauer- und Fernfahrten offen für alle Herrenfahrer, keinesfalls ohne vorherige Genehmigung des Bundes erlassen werden.

Im besonderen wird auf die Formvorschriften Seite 27 I. Allgemeiner Teil § 4 hingewiesen. Ferner sind aber im allgemeinen auch die weiteren §§ zu beachten.

Die Redaktion der Bundeszeitung ist angewiesen, alle unvollständigen Ausschreibungen, oder solche, wo Genehmigung nicht eingeholt ist, nicht aufzunehmen, sondern solche dem Bundesvorstand (Sportkommission) zu überweisen, die dadurch entstehende Verzögerung in der Veröffentlichung fällt natürlich dem Veranstalter zur Last.

Teilnehmer an den Kreiswanderfahrten

am 8. Oktober 1911

Nach Delitzsch.

Alb. Walther, Leipzig, H. Feilscher, Leipzig, E. Günther, Leipzig, B. Weber, Leipzig, H. Eichhorn, Leipzig, O. Uhlmann, Leipzig, W. Falke, Leipzig, Th. Fritsche, Leipzig, A. Steinert, Leipzig, P. Damm, Leipzig, A. Dreßler, Leipzig, E. Kunz, Leipzig, O. Staudte, Leipzig, M. Walther, Leipzig, G. Friedrich, Leipzig, C. Trültzsch, Leipzig, E. Wolff, Leipzig, Gertrud Twele, Leipzig, H. Gruhnert, Leipzig, A. Sieber, Leipzig, R. Thiele, Leipzig, W. Lämmerhirt, Leipzig, K. Steplinski, Leipzig, O. Zucht, Leipzig, Schott, Leipzig, R. Lischke, Schönefeld, O. Töpfer, Ramsdorf, A. Krug, Ramsdorf, O. Schuhknecht, Ramsdorf, P. Thielemann, Heuersdorf, O. Börner, Gr.-Hermsdorf, E. Uhlemann, Heuersdorf, M. Siebert, Heuersdorf, B. Windisch, Leubnitz, P. Götz, Leubnitz.

Nach Bieleboh.

M. Helbig, Amtshainersdorf, G. Richter, Polenz, R. Ain, Bautzen.

Nach Meißen.

M. Häckel, Dresden, Th. Prasser, Dresden, G. Händler, Cossebaude, Fr. Pöttsch, Dresden, M. Schneider, Rabenau, J. Krauß, Hilmsdorf, L. Stricker, Dresden.

Nach Markneukirchen.

O. Petzold, Brunn, A. Petzold, Brunn, W. Petzold, Brunn, H. Herold, Brunn, M. Böttcher, Ellefeld, G. Böttcher, Ellefeld, P. Meier, Oberplanitz, E. Meier, Oberplanitz, K. Meißner, Oberplanitz, R. Schulz, Oberplanitz, P. Günzel, Mylau, R. Fiedler, Mylau, O. Meyer, Reichenbach, R. Wolf, Falkenstein, O. A. Böttcher, Bergen.

Nach Olbernhau.

W. Gerhardt, Glauchau, P. Rothe, Kirchbach, R. Pristel, Glauchau, K. Kern, Chemnitz, W. Uhlmann, Chemnitz, E. Türk, Chemnitz, K. Helbig, Chemnitz, R. Hammermüller, Flöha, E. Fröbel, Chemnitz, A. Krebs, Chemnitz, K. Görner, Chemnitz.

Achtung Wanderfahrer!

Die Preiswanderfahrten finden am 22. Oktober für das Jahr 1911 ihren Abschluß und ist nunmehr von jedem Wanderfahrer eine genaue Aufstellung seiner Fahrten bis spätestens den 31. Oktober er. zwecks Prüfung an den Bundesfahrwart Robert Weniger, Leipzig, Hohe Str. 48, einzureichen. Die Bekanntgabe der Preisträger erfolgt alsdann in einer der nächsten Nummern unserer Bundeszeitung.

Etwaige Unregelmäßigkeiten der Fahrer und sonstige Wahrnehmungen wolle man ebenfalls sofort melden, da spätere Meldungen unberücksichtigt bleiben. Ausgezeichnet werden

- mit I. Preis bei Teilnahme von mindestens 8 Wanderfahrten,
- mit II. Preis bei Teilnahme von mindestens 6 Wanderfahrten,
- mit III. Preis bei Teilnahme von mindestens 5 Wanderfahrten.

Auf Wunsch erhalten die Preisträger an Stelle des Bundesbechers ein Bundesehrenzeichen.

Grosse Stern-Wanderfahrt am Sonntag, den 29. Oktober 1911 nach Sebnitz i. S.

Nachstehende Bezirke: Dresden, Kamenz, Bautzen, Zittau, Pirna, Sächs. Schweiz, fordern wir hierdurch auf, sich recht zahlreich an der angesetzten Wanderfahrt (Agitationstour) zu beteiligen. Alle Bezirke wollen die Fahrzeit so einrichten, daß dieselben mittags 12 Uhr in Neustadt i. S., Hotel zur Tanne am Markt, eintreffen. Von hier aus soll dann gemeinsame Abfahrt nach Sebnitz i. S. erfolgen. Einkehr: Hotel Stadt Dresden in Sebnitz.

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.

Grenzkarten

Der Verkehr in Grenzkartenangelegenheiten hat nur mit der Bundes-Geschäftsstelle, Leipzig, Hohe Straße 48, zu geschehen.

Diejenigen werten Bundeskameraden, die für das Jahr 1911/12 eine Grenzkarte wünschen, haben die neue Mitgliedskarte oder mindestens den anhängenden Bürgerschaftsschein ordnungsgemäß ausgefüllt und unterschrieben einzusenden. Die Photographie sowie 25 Pf. in Briefmarken sind beizufügen.

Warnungstafeln und Gasthofsschilder

Vielfach wird mit den Gasthofsschildern insofern Mißbrauch getrieben, als eine Berechtigung zur Führung

gar nicht mehr vorhanden ist. Die Bezirks- und Ortsvertreter werden hiermit beauftragt, eine eingehende Revision dieser Schilder auf deren Beschaffenheit und rechtmäßigen Besitz sofort vorzunehmen und der Bundesgeschäftsstelle darüber zu berichten.

**Sportliche Bundes-Veranstaltungen 1911
Kreiswanderfahrten**

Die letzte Kreiswanderfahrt für das Jahr 1910/11 findet am Sonntag, den 22. Oktober statt.

- Kreis I. Ziel: Großbothen, Gasthaus Tonhalle.
- Kreis II. Ziel: Radeberg, Stadt Dresden.
- Kreis III. Ziel: Pulsnitz, Ratskeller.
- Kreis IV. Ziel: Remse, Gasthof Colosseum.
- Kreis V. Ziel: Auerbach, Restaurant Schweizerhaus.

Berichtigung Bundes- u. Kreiswanderfahrten betr.

Nochmals weise ich auf die gegebenen Bestimmungen „Wettbewerb für Bundes- und Kreis-Wanderfahrten“ Seite 78—80 unserer Wettfahrbestimmungen hin und bitte genau darauf zu achten, daß die Hinfahrt auf dem Rade erfolgen muß und nur die eigenhändige Namensunterschrift in die ausgelegte Liste gültig ist.

Kassengeschäftliches**Neuanmeldungen für das Geschäftsjahr 1911/12**

58 Neuaufnahmen von Nr. 19414 bis 19466 vom 3. bis 18. Oktober 1911 (6 unter alter Nummer).

Angem. d.
Mitgl. Nr.

		Bezirk Auerbach.	
13203	19439	Max Osw. Taubner, Sticker, Neustadt i. V., Hauptstraße 1.	
13203	19444	Paul Arthur Thoß, Sticker, Falkenstein i. V., Mosenstraße 4.	
13387	19460	Richard Oskar Jakob, Handlungsgehilfe, Falkenstein, Gartenstr. 49	
		Bezirk Bautzen.	
13144	19453	Bruno Schmidt, Maler, Seidau, Unterm Schloß 24.	
		Bezirk Borna-Lausigk.	
7935	19429	Albert Laue, Inspektor, Ramsdorf, Bezirk Leipzig, Rittergut.	
		Bezirk Chemnitz.	
13280	19453	Alwin Arno Sternkopf, Handlungsgehilfe, Chemnitz, Reinhardstr. 11.	
		Bezirk Döbeln.	
11280	15503	(alte Nummer) Otto Präbuis, Zimmerer, Baderitz Nr. 30.	
11275	19431	Otto Lässig, Baderitz Nr. 20.	
		Bezirk Dresden.	
10486	10485	(alte Nummer) Joh. Alfred Fischer, Gärtner, Leuben, Dresdner Str. 8.	
14823	19421	Fanny Rümmler, Direktrice, Tolkewitz, Doberitzerstraße 3.	
14823	19422	Arthur Schellenberg, Schlossermeister, Laubegast, Liehrstr. 2.	
10172	11848	(alte Nummer) Rudolf Seifert, Kunstschlosser, Dresden-N., Fichtenstr. 17.	
10172	15727	(alte Nummer) Alfred Panfler, Schlosser, Dresden-N., Fichtenstr. 19.	
		Bezirk Glauchau.	
2210	19423	Reinhold Neuber, Schneidermeister, Waldsachsen b. Meerane.	
2210	19424	Carl Hochmuth, Vorarbeiter, Götzenthal b. Meerane.	
2210	19426	Paul Schräter, Wirtschaftsgehilfe, Waldsachsen.	
2210	19463	Alfred Bauch, Fabrikarbeiter, Meerane, Zwickauer Straße 61.	
2210	19464	Walter Röder, Schieferdecker, Meerane, Zwickauer Straße 61.	
		Bezirk Kamenz.	
16520	19446	Alfred Niemz, Steinarbeiter, Gelenau Nr. 25.	
14187	19458	Oskar Franke, Maurer, Gelenau.	
14778	19461	Oskar Opfer, Hausdiener, Kamenz, Weststraße, Stadt Dresden.	
		Bezirk Leipzig.	
17263	19425	Frdr. Paul Jahr, Musterschneider, L.-Gohlis, Äuß. Hallische Str. 32.	
3726	19436	Franz Fleck, Buchhalter, L.-Lindenau, Calvisiusstraße 3411.	

- R.-V. Falke 19450 Hugo Gamm, Tischler, L.-Anger-Crottendorf, Weißenburgstr. 16.
R.-V. Falke 19451 Hermann Moritz Müller, L.-Anger, Spichernstraße 1a.

Bezirk Leisnig.

- 11627 11455 (alte Nummer) Emil Katschmann Brösen b. Leisnig.
14003 19449 Moritz Kunze, Handelsmann, Dürrweitzschen b. Böhlen.

Bezirk Markneukirchen.

- 7502 19427 Kurt Scherzer, Instrumentenmacher, Markneukirchen, Klingenthaler Str.

Bezirk Meißen.

- 18648 19419 Franz Hausmann, Schlosser, Spaar b. Meißen, Dresdner Str. 29.
4186 19433 Gustav Müller, Feilenhauerstr. u. Stadtverordneter, Meißen, Burgstr. 4.

Bezirk Mügeln-Oschatz.

- 12252 19437 Paul Nietzschmann, Fleischerstr., Wermisdorf, Goldener Strauß.

Bezirk Plauen.

- 14999 19416 Richard Lorenz, Schiffchensticker, Ranspach b. Pausa Nr. 33.
14999 19417 Paul Jakob, Maler, Ranspach b. Pausa Nr. 43.
14999 19418 Richard Schmidt, Schiffchensticker, Ranspach b. Pausa Nr. 16.

Bezirk Pleißental.

- 13103 19414 Albin Wendler, Fabrikarbeiter, Kleinhessen, Nr. 15.
13035 19420 Curt Arthur Werler, Fabrikarbeiter, Langenreinsdorf Nr. 74.
13103 19435 Paul Matthes, Fleischergehilfe, Langenhessen, Königl. Chaussee 2b.
4060 19465 Max Schmidt, Königswalde b. Werdau.
4060 19466 Curt Flechsig, Königswalde b. Werdau.

Bezirk Rochlitz.

- 14336 19430 Gotthilf Ottwin Schulze, Schneidernstr., Tautenhain Nr. 61b.
13501 19445 Arthur Schumann, Bäckergehilfe, Tautenhain.
6555 19447 Heinrich Kittner, Handarbeiter, Rochlitz, Brückenstraße 397.
6555 19448 Paul Krauß, Gasthofsbesitzer, Noßwitz b. Rochlitz.
13501 19459 Arthur Thieme, Handarbeiter, Tautenhain.

Bezirk Wurzen.

- selbst 19428 Alwin Leonhardt, Barbier, Leulitz Nr. 24.

Bezirk Zittau.

- 11653 19434 Max Bitterlich, Bureauvorsteher, Pethau, O.-L., Nr. 51.
16643 19440 Alwin Lehmann, Wirtschaftsgehilfe, Böhm. Ullersdorf Nr. 88.
16643 19441 Richard Tuma, Eisendreher, Böhm. Ullersdorf Nr. 44.
16643 19442 Robert Rothmann, Zimmermann, Ober-Ullersdorf Nr. 106.
16643 19443 Oskar Reinisch, Maler, Ober-Ullersdorf Nr. 121.
14539 19456 Max Hermann Poppe, Maurer, Hainewalde Nr. 41.

Bezirk Zwenkau.

- 9420 19438 Hermann Staude, Wirtschaftsgehilfe, Zeschwitz b. Zwenkau.
10397 19457 Emil Zechendorf, Expedient, Eythra, Teichstraße.

Bezirk Zwickau.

- 9836 19415 Otto Arzig, Schuhmacher, Wildenfels, Wiesenburgerstraße.
9836 19432 Ernst Bruno Lang, Restaurateur, Wildenfels, Post Nr. 24.
17475 19454 Ernst Ludwig Hofmann, Holzschleifer, Mosel i. Sa., Nr. 96B.
5689 16076 (alte Nummer) Kurt Unger, Installateur, Zwickau, Roonstr. 10.
5689 19462 Max Albin Vogel, Kassenbote, Zwickau, Hohenzollernstr. 34.

Bezirknachrichten

Redaktionsschluß für Nr. 3: Freitag, den 27. Oktober. Erscheinungstag: Freitag, den 3. November. Einsendungen sind zu richten an: **W. Vogt, Leipzig, Promenadenstraße 21.** Manuskripte sind nur auf einer Seite zu beschreiben 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.

Umrandung von Bezirks- oder Vereinsnachrichten kostet 3 M., die dem Manuskripte beizufügen sind.

Bezirk Auerbach. Hierdurch werden alle Bezirkskameraden zur Hauptversammlung am 21. Oktober, abends 9 Uhr, nach Elfeld, Restaurant Bergkeller, eingeladen. Tagesordnung: Berichte, Neuwahlen.
Sachsen Heil! Pötzschnner, Bezirksvertreter.

Bezirk Bautzen. Resultat der Wahlen bei der Hauptversammlung: 1. Bezirksvertreter Paul Lehmann, 2. Georg Laveatz, 1. Schriftführer Paul Kowodzi, 2. M. Goth, 1. Kassierer Ernst Göster, 2. Rich. Harnapp, 1. Fahrwart Joh. Miersch, 2. Aug. Altmann, Bundesbeisitzer Hoffmann und Bachmann, Kassenrevisoren Hoffmann, Miersch sen., Zschirner.

Wir ersuchen die Mitglieder, zu dem Stiftungsfeste des R.-V. Blitz Seidau am 29. Oktober und des R.-Kl. Rapid Bautzen am 31. Oktober recht zahlreich zu erscheinen.

Sachsen Heil! Paul Kowodzi, 1. Bezirksschriftführer.

Bezirk Borna-Lausigk. Ergebnis der Bezirksneuwahlen: Richard Krug, Ramsdorf, 1. Bezirksvertreter, Ludwig Hönig Schleenhain, 2. Bezirksvertreter, Karl Thielemann, Heuersdorf, 1. Bezirksschriftführer, Wilhelm Franke, Schleenhain, 2. Bezirksschriftführer, Max Kupfer, Frohburg, 1. Bezirkskassierer, Ernst Uhlemann, Heuersdorf, 1. Bezirksfahrwart, Richard Hoppe, Kahnsdorf, 2. Bezirksfahrwart. Als Ortsvertreter wurden gewählt: Borna: Karl Ludwig, Stadt Leipzig; Eschefeld: Theodor Flemming, Schneidermeister, Nr. 82b; Frohburg: Max Kupfer; Greifenhain: Paul Schiller, Schuhmacher; Heuersdorf: Karl Thielemann, Aufseher; Kohren: Eduard Thienmann, Sahlis, Schafmeister, Lausigk: Gustav Nebe, Monteur; Lobstädt: Rudolf Ritter, Tischlermeister; Ramsdorf: Richard Krug; Regis: Curt Wagner, Schlossermeister; Schleenhain: Ludwig Hönig, Korbmachermeister; Zöpen: Richard Hoppe.

Bezirk Dresden. Das am 11. Oktober im Tivoli abgehaltene 20. Bezirksstiftungsfest nahm einen befriedigenden Verlauf. Die Herren Bundespräsident Bergmann und Bundeskassierer Voigt zeichneten unser Fest durch ihre Anwesenheit aus. Herr Bergmann überreichte im Namen des Bundesvorstandes dem Bezirk Dresden ein wertvolles Schreibzeug, und sei ihm hierfür bestens gedankt. Nach einem vom R.-V. Adler ausgeführten Kunststücken vereinte Terpsichore die Teilnehmer bis zum frühen Morgen.

Die am 22. Oktober geplante Wanderfahrt geht über die Haide- mühle nach Radeberg - Forellenschänke - Langebrück. Näheres durch die Bezirks- und Vereinsvorstände. Donnerstag, den 26. Oktober, Monatsversammlung im Ballhaus; Beginn Punkt 9 Uhr. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Sachsen Heil! Heinrich Padberg, 1. Bezirksvertreter.
Bruno Rothenberger, 1. Bezirksschriftführer.

Das 50-km-Mannschaftsfahren am 17. Sept. brachte folgendes Resultat: 1. R.-V. Wettin in 1 Std. 30 Min. 25 Sek., 2. R.-V. Tra- chau, 1 Std. 33 Min. 25 Sek. Die 50-km-Meisterschaft des Bezirks am 8. Okt. errang der vorjährige Sieger Steinbach, Wander- fahrer, in 1 Std. 22 Min. 15 Sek., 2. Böhme, Albatros, 1 Std. 23 Min 30 Sek., 3. Rimmner, Albatros, 1 Std. 26 Min. 55 Sek. 25 km mußten bei starkem Wind gefahren werden.

Otto Schoeps, Fahrwart.

Bezirk Eppendorf. Bezirksversammlung am 8. Oktober 1911. Herr Bezirksvertreter M. Busch eröffnet nachmittags Punkt 4 Uhr die Versammlung. Eine Hauptversammlung konnte nicht stattfinden, da Herr Schriftführer Paul Rothe die Bekanntmachung in der Bundeszeitung unterlassen hat. Dem Bezirksvertretertag am 22. Oktober in Leipzig wird Herr M. Busch beiwohnen.

Die Bezirkshauptversammlung findet am 5. November, nach- mittags 3 Uhr, im Hotel Wettin, Eppendorf, statt, und werden die Mitglieder gebeten, sich recht zahlreich zu beteiligen.

Sachsen Heil! M. Busch, 1. Bezirksvertreter.

Bezirk Glauchau. Mittwoch, den 25. Oktober 1911, abends 9 Uhr im Gasthof Seiferitz b. Meerane Bezirksvorstands- sitzung. Tagesordnung: Bericht vom Bezirksvertretertag zu Leip- zig, Sportplan, Bezirkshandbuch, Wettbewerb in Meistbeteiligung, Schnitzeljagd, Wahlvorschläge; Ortsvertreterwahlen. Im Inter- esse des Bezirks werden die Herren Vorstandsmitglieder, Orts- vertreter und Vereinsvorsteher gebeten, an dieser wichtigen Sitzung teilzunehmen. (Bezirksmitglieder haben Zutritt.)

Sachsen Heil! Jacob, Bezirksvertreter.
H. Richter, Schriftführer.

Das diesjährige 100-km-Rennen fand Sonntag, den 1. Oktober, auf der Strecke Glauchau - Altenburg - Borna - Geithain - Nars- dorf - Glauchau statt. Es starteten 20 Fahrer. Infolge des Sturmes gelang es nur 3 Kameraden, in der vorgeschriebenen Zeit das Ziel zu erreichen. Es erhielten Preise: 1. Köcher, Meerane; 2. Ebert, Meerane (7 Min. Vorgabe), 3. Pristel, Glauchau. Mit einigen Mi- nuten Verspätung trafen ein: Krasselt, Eger, Thierfelder, Posern, Mehlhorn, Scheurer, Hilbert, Eidam, Schnabel, Mitscherling und Fehrmann.

Sonntag, den 22. Oktober, Ausfahrt nach Remse. Gemein- sames Treffen nachmittags 3 Uhr im Colosseum. Anlässlich der Kreiswanderfahrt findet im Colosseum nachmittags Konzert und Ball statt. Um zahlreiches Erscheinen bittet

Die Bezirksleitung.
Gehrt, 1. Bezirksfahrwart.

Bezirk Grimma. Die Jahreshauptversammlung am 1. Ok- tober leitete Herr Theod. König, Grethen. Es wurden die Preise vom Rennfahren Zittau - Leipzig, vom 50-km-Fahren im Bezirk und für Meistbeteiligung an den Bezirksversammlungen verteilt. Die Neuwahlen ergaben als Resultat: Theod. König, Grethen, 1. Bezirksvertreter, Alb. Scheibe, Trebsen, 2. Bezirksvertreter, Ernst Büchner, Großbothen, 1. Bezirksschriftführer, Arthur Ste- phan, Wednig, 2. Bezirksschriftführer, Richard Pocher, Großbardau, Kassierer, Joh. Engel, Naunhof, 1. Fahrwart, A. Keilitz, Ammel- hain, 2. Fahrwart. Nächste Bezirksversammlung den 5. Nov. 1911, nachm. 2 Uhr bei Kamerad Petzold, Pomßen. Mit sportlichem Gruß
Theodor König, 1. Bezirksvertreter.
Arthur Stephan, 2. Bezirksschriftführer.

Bezirk Leipzig. Jeden 1. Freitag im Monat Bezirksversammlung. Unsere diesjährige Hauptversammlung findet am Sonntag, den 5. November, um 3 Uhr im Etabl. Sanssouci statt. Anträge sind bis spätestens 27. Oktober an den Unterzeichneten einzusenden. Als Kassenrevisoren wurden in letzter Versammlung die Herren Wetzold und Braune gewählt. Für die edle Stiftung, unseren Fritz Seifert betr., allen Beteiligten unseren verbindlichsten Dank. Wir erinnern nochmals an unser 20jähriges Stiftungsfest, das am Sonnabend, den 28. Oktober im Etabl. Sanssouci stattfindet. Das reichhaltige Programm weist alle Zweige des Saalsports auf. Es gelangen zur Aufführung 12 er Begrüßungs-, Kunst- und Kostümreigen, Radpolo- und Badballspiel. Ferner führt der Kunstmeisterschaftsfahrer Herr A. Müller neue Tricks vor. Die Preisverteilung findet um 2 Uhr nach dem Ball statt. Programme sind im Vorverkauf zu haben bei den Herren Robert Weniger, Karl Kreutzkamm, Bruno Günther, Georg Andrich, Hugo Günnel, Emil Wolf und O. Braune.

Sachsen Heil!

Richard Landgraf, 1. Bezirksschriftführer.

Bezirk Löbau. Unsere diesjährige Hauptversammlung findet Sonntag, den 29. Oktober, nachm. 3 Uhr im Restaurant zur Löbauer Schweiz statt. Tagesordnung: Jahres- und Kassenbericht, Neuwahlen, Anträge, Verschiedenes. Erscheinen sämtlicher Mitglieder notwendig. Anträge sind schriftlich bis zum 27. Oktober an den Bezirksvertreter Oskar Kahlich, Karlsbrunn, einzureichen.

Sachsen Heil!

Oskar Kahlich, Bezirksvertreter.
Aug. Teichert, Schriftführer.

Bezirk Mülsengrund. Die Jahreshauptversammlung am 8. Oktober wurde vom Bezirksvertreter Max Lau eröffnet. Ergebnis der Neuwahlen: Max Lau, Mülsen St. Jacob, 1. Bezirksvertreter, Paul Metzner, Mülsen St. Jacob, 2. Bezirksvertreter, Paul Otto, Mülsen St. Jacob, 1. Kassierer, Emil Wolf, Mülsen St. Jacob, 2. Kassierer, Clemens Beckmann, 1. Schriftführer, Albin Winter, Mülsen St. Jacob, 2. Schriftführer, Emil Wächter, Mülsen St. Jacob, 1. Fahrwart, Kurt Bochmann, Mülsen St. Jacob, 2. Fahrwart. Ortsvertreter für Mülsen St. Jacob Albin Winter, Mülsen St. Michel, Emil Illing, Stangendorf Paul Petzold, Thurm Paul Tümmler, Niedermülsen Paul Seidel.

Sachsen Heil!

Max Lau, 1. Bezirksvertreter.

Bezirk Reichenbach. Sonntag, den 29. Oktober, nachm. punkt 4 Uhr im Bundesrestaurant Festung Metz bei Otto Hascher, Blücherstr., Bezirkshauptversammlung. Tagesordnung: Jahres- und Kassenberichte, Wahl von Kassenprüfern, Neuwahl des Gesamtvorstandes, Preisverteilung, Verschiedenes. Um zahlreichen Besuch aller Bezirksmitglieder bittet

Der Bezirksvorstand.

Ernst Junghahn, Bezirksvertr.

Bezirk Unteres Zschopau. Sonntag, den 29. Oktober, nachm. 4 Uhr findet im Rest. Hoffnung, Mittweida, Neustadt, unsere diesjährige Generalversammlung statt. Zahlreiches Erscheinen erbeten.

Ernst Böttger, Bezirksvertreter.

Franz Seidl, 1. Bezirksschriftführer.

Bezirk Wurzen. Sonntag, den 22. Oktober, nachm. 2 Uhr, im Rest. Stadt Leipzig zu Machern Bezirkshauptversammlung verbunden mit Neuwahl. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

H. Gütte, 1. Bezirksvertreter.

P. Grieser, 1. Bezirksschriftführer.

Bezirk Zittau. Die am 1. Oktober abgehaltene Hauptversammlung wurde vom 1. Vorsitzenden Herrn Simon eröffnet. Es folgten Jahresbericht, die Berichte des Kassierers und Fahrwartes. Die Wahlen wurden vom Bundessenior Herrn Inspektor Trübenbach geleitet. Wiedergewählt wurden die Herren Simon als 1., Hartmann als 2. Bezirksvertreter. Herr Alfred Stettig als 1. und Herr Rothe als 2. Schriftführer, Herr Herm. Döring als Kassierer, sowie Herr Paul Herold als 1. und Herr Gustav Buchmayer als 2. Fahrwart. Neugewählt wurden die Herren Oswald Vogel als Zeugwart und Joneschek als Humpenwart. Als Sanitäter werden die Herren Apelt und Vollprecht beibehalten. Bei dem am 1. Oktober früh abgehaltenen Bergmeisterschaftsfahren des Bezirkes erhielt Reinh. Wagner, Hörnitz, mit 16 Min. 53³/₅ Sek. den ersten Preis vor Pech und Bormann, Zittau, Eberle und Scheibe, Hörnitz, Vietze, Ketten, Hörnig, Zittau, Ullrich, Hörnitz, und Glaser, Eckartsberg. Die für den 1. Okt. in Aussicht genommene Fuchsjagd wurde erst am 8. Okt. abgehalten. Den ersten Preis errang Herr Herold. Auf das am 31. Oktober stattfindende Sportfest sei heute nochmals hingewiesen.

Sachsen Heil!

Karl Simon, 1. Bezirksvertreter.

Alfred Stettig, 1. Schriftführer.

Bezirk Zwickau. Die Jahreshauptversammlung vom 1. Okt. wurde von dem 1. Bezirksvertreter Kam. List geleitet. Resultat der Vorstandswahlen: Hermann List, Zwickau, 1. Bezirksvertreter, und Emil Oehler, Schedewitz, Stellvertreter, Sterzel, Zwickau, 1. Bezirksschriftführer, und Max Resch, Zwickau, Stellvertreter, Bruno Günther, Zwickau, Bezirkszahlmeister, Bruno Zeißler, Zwickau, 1. Bezirksfahrwart, und P. Schäfer, Crossen-Oberrottenbach, Stellvertreter, Carl Crosser, Zwickau, Ortsvertreter für Zwickau, Meißner Ortsvertreter für Oberplanitz, Reinhold, Franke und C. Zeißler Beisitzer, Erwin Kux, Zwickau, Zeugwart und Strafgeldkassierer. Die Preise für die Meistbeteiligung an den Veranstaltungen im verflochtenen Geschäftsjahr errangen: List, Max Reinhold, Bruno Zeißler und W. Sterzel, die aber auf die Preise zugunsten der Bezirkskasse verzichteten. Preise für die Meistbeteiligung im neuen Geschäftsjahr werden wieder ausgeschrieben. Nächste Bezirksversammlung am 5. November d. J. nachm. 5 Uhr in der Römerhalle zu Zwickau.

Hermann List, 1. Bezirksvertreter.

Wilhelm Sterzel, 1. Bezirksschriftführer.

Die Bezirkskameraden werden zu dem am 29. Oktober stattfindenden Herbstvergnügen in Wallraths Gasthof zu Weißenborn ganz ergebenst eingeladen. Anfang nachmittags 4 Uhr.

Der Gesamtvorstand des Bezirkes Zwickau.

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

Vereinsnachrichten

Bezirk Auerbach. R.-V. Falkenstein. Versammlung jeden letzten Sonnabend im Monat. Die Hauptversammlung am 8. Oktober 1911 ergab folgendes Wahlergebnis: Alfred Hegner als 1., Otto Graichen als 2. Vorsteher; Albin Seidel als 1., Richard Jakob als 2. Schriftführer; Fritz Beier als Kassierer; Richard Schicker als 1., Otto Ficker als 2. Fahrwart.

Ergebnis des 85-km-Rennens: 1. Otto Graichen, 2. Richard Wolf, 3. Alfred Hegner, 4. Paul Trommer; Ebert, Taubner und Thoß trafen noch ein.

Alfred Hegner, Vorsteher.

Richard Jakob, Schriftführer.

Bezirk Bautzen. R.-K. Rapid, Bautzen. Dienstag, den 31. Oktober, findet im Klubheim Alberthof unser Gala-Saalfest statt. Es wird um recht zahlreichen Besuch gebeten. Gäste sind herzlich willkommen! Einladungskarten liegen im Alberthof unentgeltlich zur Abholung bereit. Jahreshauptversammlung am 8. November 9 Uhr. Wir bitten um recht zahlreiche Beteiligung. Neuwahlen, Preisverteilung.

Sachsen Heil!

Ernst Albrecht, 1. Vorsitzender.

Rudolf Ain, 1. Schriftführer.

R.-V. Bilitz, Seidau. Der Verein feiert Sonntag, den 29. Oktober, abends 7 Uhr, sein 12. Stiftungsfest in den Drei Linden zu Bautzen. Die Bundeskameraden sind hierzu ergebenst eingeladen. Sonnabend, den 4. November, abends 9 Uhr, Jahreshauptversammlung im Gasthof zum Schwan, Seidau.

Sachsen Heil!

Aug. Hottas, Schriftführer.

Bezirk Brand-Freiberg. Ortsverein Freiberg. Bei der in Nr. 25 gemeldeten Neugründung unseres Vereins ist leider ein Irrtum unterlaufen. Die neugewählte Vorstandschaft setzt sich richtig wie folgt zusammen: Vorsitzender Franz Nowotny in Freiberg, Schriftführer Josef Branke in Freiberg und Fahrwart Gust. Fischer, Freiberg.

Franz Nowotny.

Bezirk Döbeln. R.-V. Al Hell, Zschaitz. Die anlässlich der Generalversammlung am 13. Oktober abgehaltenen Neuwahlen hatten folgendes Resultat: 1. Vorsitzender Wilh. Gierrth, Zschaitz, 2. Vorsitzender Oskar Weinert, Zschaitz, 1. Schriftführer Hermann Lässig, Baderitz, 2. Schriftführer Otto Bernhard, Zschaitz, Kassierer Hermann Pönitzsch, Zschaitz, 1. Fahrwart Franz Ulbricht, Zschaitz, 2. Fahrwart Franz Lehmann, Zschaitz, Zeugwart Otto Gabsch, Baderitz, Ortsvertreter Oskar Weinert. — Laut Beschluß werden von jetzt ab die Versammlungen nicht mehr Sonnabends, sondern am Freitag nach dem 15. jeden Monats, abends 9 Uhr, abgehalten. — Am 31. Okt. veranstaltet der Verein sein diesjähriges Langsamfahren. Nenngeld pro Fahrer 50 Pf. Jeder Fahrer hat das Recht, zweimal zu fahren. Gestellt wird ab 1 Uhr und erfolgt Abfahrt um 2 Uhr. Zur Verteilung gelangen 5 Preise sowie ein Ehrenpreis, gestiftet von Kamerad Herm. Liebing.

Sachsen Heil!

Wilhelm Gierrth, 1. Vorsitzender.

Hermann Lässig, 1. Schriftführer.

Bezirk Dresden.

R.-V. Blasewitz. Sitzung jeden 1. Dienstag im Monat im Ver. einhaus Blasewitz. Übungsstunden im Reigenfahren Hammers Hotel. Aufnahmen: Herren E. Brückner, F. Kotzsch, E. Schubert, Fr. Neuber und Schoeps. Ausgeschlossen Herr Kaudel. Das 7. Stiftungsfest findet am 10. November im Hotel Hammer statt. Programm: 16er Reigen, Kunstreigen sowie Gruppenkunstfahren. Wir laden die geehrten Bundeskameraden hierzu höflich ein.

Otto Schoeps, Vorsitzender.

Ed. Löwe, Schriftführer.

R.-V. Wanderfahrer 1895. Am 8. Okt. 1911 fand die Jahreshauptversammlung statt. Die neugewählte Vorstandschaft setzt sich wie folgt zusammen: 1. Vorsitzender A. Hartmann, Ziegelstr. 10; 2. Vorsitzender Morgenstern, Steinstr.; 1. Schriftführer Paul Oschatz, Oststr. 7. 2. Schriftführer und Zeugwart Carl Wagner, Klein-Zschachwitz, Laubegaster Str. 38; Kassierer Paul Richter, Dürerstraße 93, Touren- und Reigenfahrwart Rudolf Hennig, Heinrichstraße 7, Rennfahrwart Ernst Brühl, Kesselsdorfer Str. 72p. Die Meisterschaft des Bezirkes über 50 km gewann in 1 St. 21 Min. 45 Sek. R. Steinbach.

Albin Hartmann, Vorsitzender.

Carl Wagner, 2. Schriftführer.

Bezirk Dresden. R.-K. Albatros, Dresden 1899. Sitzung jeden 1. und 3. Sonnabend im Monat 1/10 Uhr im Klublokal A. Tausche, Blasewitzer Str. 30. Die diesjährige Hauptversammlung ergab folgendes Wahlergebnis: 1. Vorsitzender: Max Förster; 2. Vorsitzender: Paul Rother; 1. Schriftführer: Karl Apfel; 2. Schrift-

führer: Ernst Malck; Kassierer: Paul Rother; Rennfahrwart: Friedrich Rimmler; Tourenfahrwart: Richard Höhne; Zeugwart: Hermann Paul; Kassenrevisoren: Küchler und Otto. — Ergebnis der 50-km-Vereinsmeisterschaft: 1. Rimmler, 2. Fichtner, 3. Apfel. In der Bezirksmeisterschaft belegte Böhme den 2. und Rimmler den 3. Platz. Nächste Versammlung den 21. Oktober.

Rother, Rimmler, Apfel.

Allen lieben Alemannen hiermit die schmerzliche Nachricht, daß am Donnerstag, den 28. Sept. 1911, der unerbittliche Tod in unseren Reihen Einklehr hielt und unseren treuen Kameraden, unser liebes Ehrenmitglied, den Werkführer Herrn August Mühlhahn, im Alter von 81 Jahren aus unserer Mitte genommen hat.

Nur zu schmerzlich trifft uns dieser Verlust, nachdem dieser wackere Vorkämpfer des Radsportes volle 18 Jahre in treuer Anhänglichkeit und Liebe unserm Verein angehörte und seiner Mildtätigkeit und Güte dem Verein gegenüber fast keine Grenze gezogen war; denn sein Herz schlug bis zum letzten Atemzuge nur für seine Alemannen, so daß er sich bis über das Grab hinaus ein Denkmal der Dankbarkeit in eines jeden Alemannen Herzen geschaffen hat.

Dir aber, lieber Mühlhahn, nachdem dein treues Herz nach segensreicher Arbeit für uns zu schlagen aufhörte, möge die kühle Erde leicht sein, und rufen wir dir ein herzliches Dank! und Ruhe sanft! in die Ewigkeit nach.

Max Säurig, Max Lorenz, Franz Hoffmann,
im Namen der übrigen Vorstandschaft des
R.-V. Alemannia 1891.

R.-V. Panther, Dresden. Versammlung jeden 1. Mittwoch des Monats, jeden anderen Mittwoch geselliges Beisammensein im Neustädter Löwenbräu, Königsbrücker Str. Aufgenommen: Herren Thienel und Mutze. Resultat der Vorstandswahl: 1. Vorsitzender Otto Wagner, Helgolandstr. 131, 1. Schriftführer Curt Bergelt, 2. Schriftführer Arno Edelmann, Kassierer Curt Hennig, 1. Fahrwart Alfred Mäser, 2. Fahrwart Paul Wike, Zeugwart Paul Branda, Ehrenratsmitglied Otto Wagner, Kassenrevisoren Packmohr, Unger, Gärtner. Nächste Monatsversammlung Mittwoch, den 1. November 1911.

Panther Heil! Otto Wagner, Vorsitzender.
Curt Bergelt, 1. Schriftführer.

R.-V. Habicht 1900, Dresden. Versammlung jeden 1. Mittwoch im Monat im Ballhaus; jeden anderen Mittwoch Zusammenkunft. Gäste herzlich willkommen.

Sachsen Heil! Br. Jacob, Br. Busch.

R.-V. Bussard, Dresden 1910. Versammlung jeden 1. und 3. Sonntagabend im Monat, abends 9 Uhr im Restaurant Kuckuck, Fritz Reuter-Str. Neuwahlen vom 1. Okt.: Vorsitzender M. Dietze, Schriftwart R. Dietze, Fahrwart F. Fritsch, Kassenwart R. Gehmlich, Zeugwart M. Pietzsch und Revisoren W. Klein, A. Sander. Austritte: G. Dorster, H. Guhl, H. Gretschel und Antonie Gretschel. Aufnahmen: W. Becker, Gertrud Dietze und H. Dietze. Am 29. Okt. findet zwischen M. Dietze und F. Fritsch ein Match statt: Dresden—Leipzig—Dresden.

Max Dietze, 1. Vorsitzender.
Robert Dietze, 1. Schriftwart.

R.-V. Alemannia 1891, Dresden-Pieschen. Das beschlossene Preiskegeln findet Dienstag, den 31. Oktober (Reformationstag), von vorm. 11 Uhr an bei Kamerad Oswald Schulze, Restaurant Konkordienstr. 30, statt. Um recht zahlreichen Besuch bittet.

All Heil! R.-V. Alemannia, Pieschen.
M. Säurig, H. Geibler.

R.-V. Wettin, Dresden. Die Neuwahl der Vorstandschaft, welche Herr Bezirksvertreter Padberg leitete, ergab folgendes Resultat: Vorsitzende: Dr. Junge und Banitz; Schriftführer: Brückner und Döbler; Kassierer: Gnauck, Tourenfahrwarte: Kaudel und Hofmann II; Reigenfahrwart: Buschmann; Rennfahrwarte: Hauschild und Kruschel I; Zeugwart: Siegel. Aufnahme fanden die Herren: Koch II und Schulze. Ergebnis des 25-km-Vorgabe-

fahrens: 1. Ilgen 46 : 10 (1), 2. Koch 47 : 40 (0), 3. Kruschel I 48 : 20 (3 1/2), 4. Kaudel 48 : 46 (4), nicht placiert 9 Herren. 10-km-Trostfahren: 1. Hofmann, 2. Döbler, 3. Brückner, 4. Koch II.

Sachsen Heil! Dr. Junge, K. Brückner.

Bezirk Glauchau.

R.-Kl. Meerane. Das 17. Stiftungsfest fand am Sonntag, den 8. Oktober, statt. Von den 35 Fahrern beim Hindernisfahren wurden 14 mit Preisen ausgezeichnet. Am Abend gelangte ein Schulreigen zur Aufführung; auch brachte Herr Lippmann mit Herrn List einige Kunstübungen auf dem Rad zur Vorführung. Das Radballspiel endete mit 1 : 0. Offiziell waren vertreten die Bezirke Altenburg und Pleißental, sowie die Vereine Oberschindmaas, Podelwitz, Crimmitschau, Ehrenhain. Ferner wurden die 3 Preise vom 100-km-Fernfahren am 1. Oktober sowie die Preise für Meistbeteiligung und für das Hindernisfahren verteilt. Am 25. Oktober in Seiferitz Bezirksvorstandssitzung.

Sachsen Heil! Hofmann, Vorsitzender.
Richter, Schriftführer.

Bezirk Leipzig. R.-V. Gloria, Leipzig-Gohlis. Ergebnis vom 25-km-Rennen: 1. M. Fichtner, 48 Min. 32 Sek., 2. W. Sieber, 48 Min. 36 Sek., 3. R. Thiele, 52 Min. 55 Sek., 4. H. Becker, 53 Min. 25 Sek., 5. O. Mundt, 53 Min. 43 Sek., 6. E. Lutz, 55 Min. 35 Sek., 7. E. Bauer, 57 Min. 55 Sek., 8. B. Clauß, 1 St. 1 Min. 43 Sek., 9. H. Gruhnert, 1 St. 7 Min. 41 Sek., Schneider und Otto aufgegeben. Neu aufgenommen: B. Clauß, Paul Jahr.

All Heil! A. Sieber, Fahrwart.

R.-Kl. Neustadt-Leipzig 1887, e. V. Klublokal: Thiemische Brauerei, Tauchaer Str. 25. Versammlung jeden Dienstag. In der am 3. Oktober stattgehabten Generalversammlung übernahm der Ehrenvorsitzende Herr Fritz Rübner die Leitung der Neuwahl des ersten Vorsitzenden. Unser alter Vorsitzender Karl Otto wurde einstimmig wiedergewählt. Ferner wurden gewählt: 2. Vorsitzender Hermann Colditz, 1. Schriftführer Karl Seiler, Protokollant Max Sigrist, Kassierer Willi Gröbe, 1. Fahrwart Otto Pauli, 2. Fahrwart Arthur Polich, Zeugwart Max Vogel, Sportkassenverwalter Bruno Birnbacher. Zum Jubiläum sind die Vorbereitungen im Gange. Neu aufgenommen: Max Wittig. Nächste beschlußfähige Sitzung am 17. Oktober. Recht zahlreichen Besuch erbeten.

All Heil! Karl Seiler, 1. Schriftführer.

R.-Kl. Wettina, L.-Gohlis. Versammlung jeden 2. Sonntagabend im Monat im Kaiser Friedrich, Gohlis, Menckestr. 24. 20-km-Straßenfahren: 1. P. Dietrich in 43 Min. 17 1/2 Sek., 2. O. Lippert in 43 Min. 29 1/2 Sek., 3. H. Haupel in 45 Min. 5 Sek., Sturz und Reifenschaden, 4. W. Möller in 45 Min. 16 1/2 Sek., 5. M. Möller in 57 Min. 6 1/2 Sek., 6. G. Mann. Die 1-km-Meisterschaft gewann O. Lippert.

All Heil! Bruno Günther, 1. Vorsitzender.
J. G. Bergmann, 1. Schriftführer.

Bezirk Leisnig. R.-V. Adelheid, Schönerstadt. Versammlung jeden ersten Freitag im Monat. Die Generalversammlung am 6. Oktober ergab folgendes Wahlresultat: Max Gärditz, 1. Vorsitzender, Max Streul, 2. Vorsitzender, Edmund Möhler, Schriftführer, Arno Gärditz, Kassierer, Max Fuhrmann, Zeugwart. Unser diesjähriges Herbstvergnügen findet am 5. November statt, wozu wir alle Vereins- und Bundeskameraden freundlichst einladen.

Sachsen Heil! Max Gärditz, 1. Vorsitzender.
Edmund Möhler, 1. Schriftführer.

Bezirk Zittau. Einzelfahrer-Vereinigung S. R.-B., Bezirk Zittau. In der am 11. Oktober abgehaltenen 2. Hauptversammlung wurden als Vorstandsmitglieder gewählt: Herr Kloß, Vorsitzender; Herr Rothe, Schriftführer; Herr Schmidt, Kassierer; Herr Rauch, Tourenfahrwart; Herr Döring, Reigenfahrwart; Herr Bittner, Vergnügungsvorstand. Gleichzeitig fand Preisverteilung für beste Anteilnahme an Ausfahrten und Versammlungen statt. Zu der am 8. November stattfindenden Versammlung werden die Mitglieder ersucht, die Mitgliedskarten mitzubringen. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

All Heil! Franz Kloß, Vorsitzender.
Rich. Rothe, Schriftführer.



Wartburg

vornehmste Marke





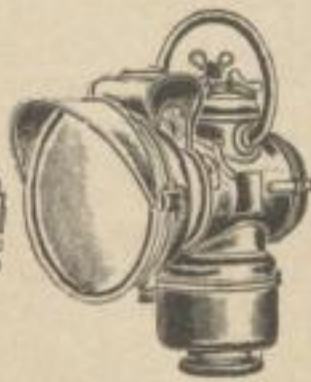
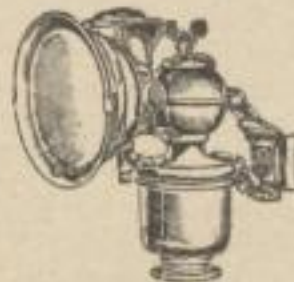
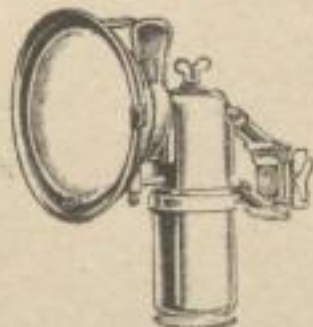
HERM. RIEMANN :: CHEMNITZ-GARLENZ 5

Laternen für Fahrräder und Automobile

Brüssel 1910: **GRAND PRIX** ♦ Turin 1911: **2 GRANDS PRIX**

Gegründet i. J. 1866 Preislisten nur an Händler Zirka 900 Angestellte

Erhältlich in allen besseren Handlungen der Branche.



Internationale Automobilausstellung Berlin 1911

Die beispiellose Entwicklung der Automobilindustrie verlangt gebieterisch, daß der Öffentlichkeit von Zeit zu Zeit ein Gesamtbild des bisher Erreichten geboten wird. Automobilausstellungen sind daher als notwendig anzuerkennen, und zwar liegen ihre Vorteile ebenso auf kaufmännischem wie auf technischem Gebiete.

Für den Kaufmann ist es wichtig, daß durch Ausstellungen die Kauflust im großen Publikum besonders angeregt und entwickelt wird, und daß auch kleinere Firmen hierbei Gelegenheit finden, ihre Fabrikate der breitesten Öffentlichkeit vorzuführen; der Techniker wieder hat Gelegenheit, durch Vergleiche neue Anregungen zu gewinnen und zukunftsreiche Erfindungen bekanntzumachen.

Für Deutschland hat eine Automobilausstellung insofern noch besondere Bedeutung, als durch sie die Vorzüglichkeit der deutschen Automobilindustrie, die der eines jeden anderen Landes mindestens gleichwertig ist, urbi et orbi gezeigt werden kann. Die letzte deutsche Automobilausstellung fand im Jahre 1907 statt, also vor vier Jahren, und daß das in der Entwicklung einer aufstrebenden Industrie eine lange Zeit ist, das zeigt uns so recht die heurige Ausstellungsschau durch den Rahmen, in den sie gestellt worden ist. Das Auge schweift in der großen Ausstellungshalle am Zoologischen Garten über ein diskretes, lichtgedämpftes Gesamtbild, dem alles Schreiende, Jahrmarktähnliche ferngehalten worden ist. Mit gelber Seide verblendete Lichthalter ziehen sich auf weißen Sockeln schnurgerade in zwei Reihen durch die riesenhaften Räume, und durch einen Stand wie den andern ziehen sich weiße Balustraden, auf deren Stirnwand die Firmen in Schwarz auf weißem Schilde stehen.

Im Erdgeschoß befindet sich in der 2. Halle mit Nr. 56 bezeichnet der Stand der **Brennabor-Werke**. Aus der mit erlesenem Geschmack zusammengestellten Gruppierung sämtlicher drei Typen von Brennabor-Wagen fällt zunächst das Untergestell des 6/18 PS. Brennabor-Fahrzeuges heraus. Die vier Zylinder des Motors (70 mm Bohrung zu 102 mm Hub) sind paarweise zu je einem Block zusammengelassen; die Ein- und Auslaßventile, die sich sämtlich auf einer Seite befinden, sind gesteuert und gegeneinander auswechselbar. Sie sind zur Erzielung größter Geräuschlosigkeit eingekapselt, eine Einrichtung, die außerdem dem Motor ein glattes und ruhiges Aussehen verleiht. Der Ölbehälter ist direkt an dem hinteren Block befestigt. Diese Anordnung verdient besonders hervorgehoben zu werden, da sie eine denkbar einfache Kraftübertragung zur Betätigung der Ölpumpen zuläßt und außerdem das Dickwerden des Öls im Winter infolge der Motorwärme unmöglich macht. Charakteristisch für die Brennabor-Wagen ist

auch die Vorwärmung des Spritzvergasers, dem der Betriebsstoff durch natürliches Gefälle zugeführt wird. Das zur Kühlung des Motors verwendete und durch diesen erwärmte Wasser umspült auf dem Wege zu den Zylindern die Drosselklappe und wärmt dadurch nicht nur diese, sondern auch das Ansaugrohr derart, daß die Gase genügend vorgewärmt in die Zylinder treten.

Neben dem 6/18 PS. Untergestell zeigen eine aufgeschnittene Hinterachse sowie ein geöffnetes Getriebe die Wirkungsweise dieser Übertragungsorgane und weisen gleichzeitig auf die außerordentlich sorgfältige Werkstattarbeit hin, die in den Brennabor-Werken geleistet wird. Die 6/18 PS. Type, die sich als Bergsteiger besonders einen Namen gemacht hat, finden wir neben dem vorher beschriebenen Chassis als elegantes offenes Sportfahrzeug in hellgrauer Lackierung und gleichfarbiger Lederpolsterung sowie als typischen Doktorwagen karossiert.

Die kleinste Type der Brennabor-Wagen, ein schneidiges Fahrzeug, das in seiner äußeren Formgebung sowie in seinen karossablen Abmessungen dem 6/18 PS. Wagen kaum nachsteht, ist durch ein dunkelgrünes viersitziges Doppelphaeton mit Windhaube und verstellbarer Glasscheibe vertreten. Das Chassis des 5/12 PS. Brennabor-Wagens ist hinsichtlich der Konstruktion der einzelnen Aggregate und deren Anordnung dem 6/18 PS. Wagen analog gebaut und unterscheidet sich hauptsächlich durch seinen Motor, dessen vier Zylinder (in den Abmessungen 64,5 mm Bohrung und 100 mm Hub) in einem Block zusammengelassen sind.

Die Einheitlichkeit der Konstruktion ist auch bei dem 10/28 PS. Brennabor-Wagen gewahrt, dessen langhübiger Vierzylinder-Motor die Abmessungen 82 mm Bohrung und 123 mm Hub hat. Das 10/28 PS. Modell erhält neuerdings ein Getriebe mit vier Vorwärtsgängen (an Stelle der bisherigen drei Stufen). Dem 10/28 PS. Brennabor-Wagen, der übrigens noch in die zweite Steuerklasse fällt, wird der Vorzug gegeben, wenn für mehr als vier, d. h. bis zu sieben Personen Platz vorhanden sein soll, oder wenn das Bedürfnis vorliegt, geräumige resp. große geschlossene Oberbauten zu besitzen. Aus diesem Grunde sind sämtliche drei zur Schau gebrachten Brennabor-Wagen dieser Pferdestärke mit derartigen Karosserien montiert. — Eine Verbindung zwischen offener und geschlossener Karosserie stellt ein dunkelgrünes Phaeton-Landaulet aus den Werkstätten der Firma Georg Kruck, Hofwagenbau, Frankfurt a. M., dar, das ebenfalls auf einem 10/28 PS. Brennabor-Untergestell aufgebaut ist. Unter völliger Wahrung der für diese beiden Karosseriearten charakteristischen Formen läßt sich der Oberbau mit wenigen Hand-

habungen in ein geschlossenes resp. halbgeöffnetes Landulet oder in einen offenen Sportwagen verwandeln. Die Zusammenstellung von Gebrauchs- und Luxusfahrzeugen vervollständigt ein Lieferwagen für eine Tragfähigkeit bis zu 1000 kg, der für die bekannte Zigarettenfabrik A. Batschari in Baden-Baden bestimmt ist und für den ebenfalls ein Brennabor-10/28-PS.-Chassis gewählt wurde.

Der Kundige sowohl als der Laie hält, wenn er beim Besuche der Ausstellung auf der Galerie den Stand unserer führenden deutschen Reifefabrik „Continental“ besichtigt, überrascht inne vor so viel technisch vollendeter Arbeit, die sich dem Auge des Beschauers zeigt. Was da auf dem Raume von knapp 90 Quadratmetern in übersichtlicher und geschmackvoller Gruppierung geboten wird, dürfte das denkbar Vollendetste der heutigen Bereifungs-Technik darstellen, die Summe von Erfahrungen erster Fachleute seit 1907, dem letzten Ausstellungsjahre. Unter diesem Gesichtspunkte muß der Stand des Continental-Pneumatik zu einem der interessantesten der ganzen Ausstellung gerechnet werden.

Da es nicht möglich ist, bei der Beschreibung dieses Standes jeden einzelnen Gegenstand erschöpfend zu behandeln, müssen wir unserer Chronistenpflicht in gedrängtester Form genügen. Zunächst ist es der Continental-Pneumatik in seinen verschiedenen Modellen, die die Aufmerksamkeit fesselt. Wir sehen hier die verstärkte Ausführung als Dreirippenprofil, das als besonders haltbar auf der ganzen Welt populär geworden ist, und den beliebten Continental-Gleitschutz „rotschwarz“ mit Nieten. Sehr interessant ist ein mit Continental-Zwillings-Pneumatik montiertes Rad. Kutschwagenräder mit Continental-Equipagen-Reifen montiert zeigen die Art dieses Typs. Auch der Continental-Vollgummireifen, der im In- und Auslande für schwere Lastwagen ausgedehnte Verwendung findet, ist auf zwei massigen Lastwagen-Rädern vertreten. Diverse Reifen-

pyramiden und eine größere Anzahl von Radsegmenten, Schaukästen und Tafeln mit Pneumatik- und Vollreifen-Abschnitten veranschaulichen die verschiedenen Stärken dieser Reifengattungen.

Als besondere Attraktion des Standes muß noch die neue (bedeutend vereinfachte) abnehmbare Continental-Felge Modell 1911 genannt werden. Dieses wertvolle Hilfsmittel gewährleistet das bequeme Ab- und Aufmontieren einer Felge mit vollständig aufgepumptem Pneumatik innerhalb weniger Minuten. Montage und Demontage werden am Stande formgerecht vorgeführt. Als Seitenstück repräsentiert sich die Continental-Luftflasche mit komprimierter Luft, die das leichte Aufpumpen eines Pneumatiks in denkbar kürzester Zeit ermöglicht.

Der Sportfreund, der nicht nur für die Details der Technik, sondern vornehmlich für sportliche Erfolge ein Auge hat, kommt hier ebenfalls auf seine Rechnung, denn die Siege, die die „Continental“ mit ihren Fabrikaten auf der Erde und in der Luft erzielt hat und die zum Teil durch photographische Riesenbilder dargestellt werden, sind zu zahlreich, als daß sie hier aufgeführt werden könnten. Wir erwähnen nur besonders die drei Sieger der Prinz-Heinrich-Fahrten, den Sieger in der Targa Florio 1911 und den berühmten englischen Motorradfahrer Harry Martin mit Continental-Pneumatik auf ihren Fahrzeugen, ferner das lenkbare Luftschiff „Schwaben“ und den Albatros-Doppeldecker Königs, des Siegers im Deutschen Rundfluge. Zur Konstruktion dieser Luftfahrzeuge wurde Continental-Ballon- bzw. Continental-Aeroplar-Stoff verwendet.

Der Originalität halber sei noch auf eine Sammlung von verschiedenartigen Gegenständen hingewiesen, die als „Feinde des Pneumatiks“ bezeichnet sind und einen Begriff davon geben, wie gefährlich die Landstraße mit ihren oft unscheinbarsten Anhängseln der Lebensdauer der Pneumatiks werden kann. Es handelt sich um die seltsamsten Dinge, die während

Weltmeister Otto Meyer

siegte am 15. Oktober in Frankfurt a. M. im Eröffnungsfahren und im Preis von Mainkur sowie im Mannschaftsfahren und Tandemrennen mit **Julius Bettinger**, der auch noch das Prämien- und Ausscheidungsfahren gewann.

Meyer-Bettinger auf Dürkopp waren unbesiegbar!

In Strassburg unterlagen **Lorenz** und **Schilling** im Tandemfahren gegen

Henry Mayer auf Dürkopp.

Das Zweistundenrennen in Leipzig musste wegen einsetzenden Regens abgeläutet werden, doch zeigte der Stand des Rennens bereits die Ueberlegenheit der Marke Dürkopp:

Gustav Janke war Erster.

In Bochum wurde die Zuverlässigkeitsfahrt „Meisterschaft vom Industriegebiet“ (135,4 km)

von Roitzheim auf Dürkopp gewonnen.

Die unbedingte Ueberlegenheit der Dürkopp-Maschine wird am besten durch die Tatsache illustriert, dass sie die einzige ist, auf der **dreimal hintereinander: 1909, 1910 und 1911** die

Meisterschaft der Welt

gewonnen wurde.

An der Spitze aller Radmarken steht

Dürkopp-Diana!

Dürkopp & Co., A.-G., Bielefeld.

der Fahrt von den Reifen aufgelesen wurden und das Zerstörungswerk im kleinen bereits begannen.

Wir wollen nicht schließen, ohne eine kleine Spezialausstellung zu erwähnen, die dem Stande des Continental-Pneumatiks angegliedert ist. Sie gewährt einen Einblick in die „Tourin-Office“ der Continental, eine Einrichtung, die von Automobilisten sehr geschätzt und in lebhafter Weise in Anspruch genommen wird. Graphische Darstellungen, Muster von ausgeführten Touren, Handbücher und Kartenwerke, im eigenen Verlage für das In- und Ausland von der Firma herausgegeben, legen Zeugnis ab von deren Sonderstellung auf dem Gebiete der einschlägigen Fachliteratur und des Tourenwesens. Gewaltige Geldopfer und eine Unsumme mühevollster Sammelarbeit war erforderlich, um das zu schaffen, was der Betrachter hier sieht. Würde doch allein die Ausgabe 1911 des „Continental-Handbuches“, das bekanntlich jährlich gratis von der Continental an alle Automobilisten verteilt wird, aufeinandergestapelt fünfmal die Höhe des Kölner Domes ausmachen.

Im Obergeschoß finden wir in Halle 1 auf dem Stande 271 die Fabrikate der **Hannoverschen Gummi-Kamm-Comp. A.-G.** — Ausgestellt werden:

1. **Excelsior-Automobil-Pneumatiks** in folgenden Profilen: flach, Gummi-Gleitschutz, Metall-Gleitschutz und Leder-Gleitschutz.

Der Excelsior Gummi-Gleitschutz hat sich als idealer Gleitschutz-Reifen seit Jahren vorzüglich bewährt, sowohl auf nassem, schlüpfrigem Asphalt wie auf trockenengepflasterten Straßen; bei Schnee und Eis ist er der beste Gleitschutz infolge Adhäsion des Gummis wie der eigenartigen Anordnung der Gummistollen.

Als besonders widerstandsfähig gegen spitze Steine, Glasscherben usw. sowie für aufgeweichte, steinige, schlechte Wege ist der Excelsior-Leder-Gleitschutz mit Stahlrieten zu empfehlen. — Beide Profile werden nur in „Type Course“, d. h. in besonders kräftiger Ausführung im Stoffmaterial, sowohl wie in der Lauffläche hergestellt und garantieren daher eine erhöhte Gebrauchsdauer.

Aus den in der Ausstellung ausliegenden Muster-Abschnitten von Auto-Reifen ist die Fabrikation der Excelsior-Automobil-Pneumatiks ersichtlich.

2. **Massiv-Vollgummi-Reifen**: Konkavreifen für teilbare Auto-Pneumatik-Felgen und Konkavreifen für glatte Felgenringe. Mit diesen Massiv-Gummireifen werden hauptsächlich Elektromobile, Lastautomobile, Auto-Omnibusse u. a. ausgestattet.

3. Als **Neuheit** stellt die Firma ein **Spezial-Stahlband** aus, welches eine betriebssichere Montage der Massivreifen ohne Verwendung einer hydraulischen Presse ermöglicht. Die Hannoversche Gummi-Kamm-Comp. A.-G. stellt auch alle von ihr zu liefernden

4. **Automobil-Zubehörteile** in besonderem Schaukasten aus.

5. **Hartgummi-, Eisengummi- und Gloria-Isolit-Fabrikate** in Platten, Röhren, Stäben und Formteilen für die Elektrotechnik und für Isolationszwecke.

Da das Gründungsjahr der Firma das Jahr 1862 ist, so feiert sie demnächst ihr 50jähriges Geschäftsjubiläum

Die **Phänomen-Werke**, Gustav Hiller in Zittau, deren Erzeugnisse seit 25 Jahren in aller Welt einen geachteten Namen haben, stellen folgende Fahrzeuge aus:

- ein zweisitziges Phänomobil mit 9 PS. Zweizylindermotor mit Magnetzündung und Verdeck,
- ein viersitziges Phänomobil mit 9 PS. Zweizylindermotor mit Magnetzündung, Verdeck und Windschutzscheibe,
- einen Phänomobil-Lieferungswagen mit 9 PS. Zweizylindermotor und Magnetzündung,
- ein Phänomobil-Landaulet mit 12 PS. Vierzylindermotor und Magnetzündung,
- einen Phänomen-Wagen, sechssitzig mit 10/28 PS. Vierzylindermotor,

ein Phänomen-Landaulet mit 10/28 PS. Vierzylindermotor.

Die neuen Phänomobil-Modelle der Firma stehen unter dem Zeichen einer ganzen Reihe gediegener, sensationeller Neuerungen, durch die die vielen Verbesserungen, welche die so überaus praktischen und hervorragend brauchbaren Fahrzeuge bereits Anfang dieses Jahres erhielten, in glücklicher Weise ergänzt werden.

Die neuen Zwei- und Vierzylinder-Motoren der Phänomobile mit parallel gestellten Zylindern erhöhen die bisher schon unübertroffene Leistungsfähigkeit dieser Gefährte um ein beträchtliches. Sie sind überaus elastisch, in weitestem Umfange regulierbar, lassen sich spielend leicht ankurbeln und arbeiten bei jeder Tourenzahl absolut stoßfrei; sie lassen in jedem ihrer Teile gewissenhafte Konstruktionsarbeit deutlich erkennen.

Eine besonders wichtige Verbesserung ist das neue Präzisions-Getriebe mit dem gesetzlich geschützten Rücklauf, welches völlig geräuschlos arbeitet. Die Rücklaufeinrichtung füllt die einzige Lücke aus, welche in der Konstruktion moderner Dreiradwagen bisher vorhanden war und die sich recht oft fühlbar gemacht hat.

Der neue Antrieb des Magnetapparates geschieht durch völlig eingekapselte Zahnräder, deren Gehäuse absolut ölhaltend und vollkommen staubdicht ist. Der neue Vergaser mit automatischer Luftregulierung ist gleichfalls eine bedeutende Vervollkommnung. Der Fahrer braucht sich also um die Zusammensetzung des Gasmisches nicht mehr zu kümmern; der Vergaser sorgt selbst und mit größter Genauigkeit für die Herstellung des explosiblen Gasmisches. Es fällt also der Hebel für die Betätigung der Luftregulierung fort, so daß die Bedienung des Motors noch einfacher geworden ist.

Die der Firma patentierte Vordergabel-Federung ist weiter verbessert. Sie zeichnet sich durch eine ganz besondere Elastizität aus, und auch hier finden wir eine sehr gute breite Lagerung der schwingenden Hebelarme, was naturgemäß gleichbedeutend ist mit einer größeren Dauerhaftigkeit. Alle diese Verbesserungen haben naturgemäß eine nicht unwesentliche Verbilligung der Betriebskosten zur Folge.

Die **Phänomen-Wagen** der rührigen Firma sind mit einem starken vorzüglich durchkonstruierten Vierzylindermotor mit 10/28 PS. ausgerüstet. Die großen Erfahrungen der Firma garantieren für muster-gültige Konstruktion und Ausführung. Sie hat von vornherein davon abgesehen, einen sogenannten kleinen Wagen zu fabrizieren. Sie stellt vielmehr nur eine einzige Type her, die in großen Serien fabriziert wird und die daher zu einem relativ mäßigen Preis verkauft werden kann.

Die rassigen Wagen, die elegante Karosserien in hochmoderner Linienführung besitzen, haben sich bereits einen geachteten Namen erworben, der durch die ganze peinlich saubere Ausführung und durch die in die Augen fallende Zweckmäßigkeit der Anordnung der maschinellen Einrichtung vollauf gerechtfertigt ist.

Die Wagen vereinigen verhältnismäßig leichtes Gewicht mit großer Leistungsfähigkeit und auffallend geringen Betriebskosten, sie entwickeln eine Stunden-geschwindigkeit bis zu 80 km, sind Bergsteiger allerersten Ranges, und ihre Qualität ist eine so hohe, daß sie den bestrenommiertesten Fabrikaten völlig gleichgestellt werden dürfen. Sie werden als ganz ideale Tourenwagen am treffendsten charakterisiert.

Fichtel & Sachs, Schweinfurter Präzisions-Kugellagerwerke Schweinfurt. Die Firma ist in Halle II, Stand Nr. 176, in einem Maßstab vertreten, wie er der Größe und Bedeutung dieser Werke entspricht. Der Stand der Firma nimmt eine Front von 11 Meter für sich in Anspruch, und seine prunkvolle Aufmachung macht ihn zu einen Glanzpunkt der ganzen Ausstellung.

Zwei hohe Säulen, die den Eingang zum Stand abgrenzen, tragen große Steinadler aus Bronze, die in verteidigender Stellung ein riesenhaft dimensioniertes Sachslager bewachen. Rechts und links befinden sich Kioske, in welchen gefällig angeordnet alle Arten von

Kugellagern, Ringlagern, Drucklagern, Stützlager, Freilaufnaben mit ein- und mehrfachen Übersetzungen, Freilaufzahnkränze und Fahrradnaben zur Schau gestellt werden.

Ein dreiteiliges Prachtgemälde, die Rückwand des Standes, bringt die verschiedenartigen Verwendungszwecke der von Fichtel & Sachs hergestellten Erzeugnisse im Bilde. Speziell die „Universal-Torpedo“ mit vier veränderlichen Übersetzungen oder Geschwindigkeiten, eine Neuheit für die Saison 1912, ist zweifellos die höchste Vervollkommnung einer Freilaufnabe, und ist der Radfahrer damit imstande, selbst den steilsten Berg ohne Mühe und Anstrengung zu bezwingen.

Bei der Ausstellung der Firma Fichtel & Sachs kommt auch der Humor zur Geltung! Zwei riesige Delphine speien in Zeitabständen von ungefähr 2 Sekunden blanke Stahlkugeln, wie sie bei den Sachslagern Verwendung finden, aus. Die Kugeln fallen klingend auf eine gehärtete Stahlplatte, welche aus F. & S.-Kugellagermaterial hergestellt ist, und springen infolge der durch die Härtung beider Teile erzeugten Elastizität in hohem Bogen in entgegengesetzter Richtung in die Mäuler zweier Riesenfrösche, die sich dieses endlose Kugelspiel mit glotzenden Augen gefallen lassen müssen. Es soll damit demonstriert werden, daß Sachslager nur aus bestem Material hergestellt werden und in denselben mit größter Präzision hergestellten Kugeln Verwendung finden, denn sonst würde der ganze Demonstrationsvorgang nicht möglich sein, weil die Kugeln bei der geringsten Ungenauigkeit seitlich abspringen. Ein weiteres Demonstrationsstück veranschaulicht den außerordentlich leichten Lauf der F. & S.-Kugellager. Zwei gleich große Schaufelräder, wovon das eine mit dem veralteten Gleitlager, das andere aber mit F. & S.-Kugellagern ausgestattet ist, liegen hintereinander angeordnet und werden durch gleich große und gleich schwere Kugeln in Drehung gebracht. Es zeigt sich dann die bedeutend geringere Tourenzahl des viel Reibung erzeugenden Gleitlagers gegenüber dem mit leichtlaufenden Kugellagern ausgestatteten Schaufelrades. Bemerkenswert ist der eminente Reibungsunterschied dieser beiden Lagerkonstruktionen. Der Reibungskoeffizient eines Gleitlagers beträgt 0,03, derjenige des F. & S.-Kugellagers dagegen nur 0,0012, mithin tritt bei Anwendung von F. & S.-Kugellagern eine Kraftersparnis von ca. 30% ein. Die dadurch erreichbare enorme Einsparung an Kraft- und Betriebsmaterial muß jedem Fachmann einleuchten und sollte ihn veranlassen, alle Wellen und Achsen seines Betriebes auf Kugellager zu lagern. F. & S.-Kugellager finden heute Anwendung im Automobil-, Wagen-, Schiff-, Luftschiff- und Maschinenbau, kurz überall da, wo es gilt, die Reibungen zu verringern und dadurch die Leistungsfähigkeiten zu erhöhen.

Metzeler & Co., Aktiengesellschaft, München. Der Stand der Firma, Nr. 171 in Halle II, Obergeschoß, sticht recht vorteilhaft durch seinen architektonischen Aufbau und ebensolche Einfriedigung heraus.

Auf zweiteiligem Sockel erhebt sich in Anlehnung an die Fabrikmarke der Firma als Kapital ein aus Lindenholz in natürlicher Größe geschnitzter Elefantenkopf. Der aufrecht gestreckte Rüssel hält markant einen Autoreifen empor. An den 4 Seiten des in warmem Ton gehaltenen Sockelgesimses lehnen ebenfalls Autoreifen, die sich vom Hintergrund sehr vorteilhaft abheben.

Die originelle Einfriedigung, Gitter aus Autoreifen gebildet, fügt sich sehr gut ins Ganze ein und bringt das Fabrikat wirkungsvoll zur Geltung.

Das Ganze ist in harmonisch zusammengestimmten Farben gehalten und gibt dem Arrangement trotz kräftiger Farbenwirkung einen vornehmen Ton.

Massig wirkende Stöße Pneumatiks und Massivreifen an den 4 Grenzpunkten, mit von erster Münchener Künstlerhand geschaffenen Blumenkörben gekrönt, zeigen, daß es wohl möglich ist, die Gegensätze trockener Industrie und warmblütiger Kunst in freudigem Effekt harmonisch zusammenzustimmen. Das rein technische Moment wird dabei, was besonders hervorgehoben werden muß, durch den künstlerischen Schmiß keinesfalls beeinträchtigt, sondern im Gegenteil in auffallender Weise hervorgehoben. Die Aktiengesellschaft Metzeler & Co. hat mit ihrem Aufbau einen Treffer gemacht, und es ist sicher, daß der Stand der Firma, deren Fabrikate weltbekannt sind, den vollen Beifall aller Besucher finden wird.

Ein Fest-Reklame-Plakat



HARBURG-WIEN

PNEUMATIC

Industrielle Rundschau

Der Continental Pneumatik ist auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin in beispiellos vorherrschender Weise vertreten. Nicht weniger als ca. 83% aller Räder der zur Schau gebrachten Wagen sind mit Continental Pneumatik bereift. Der Rest verteilt sich auf 9 verschiedene Reifenmarken. Diese Gegenüberstellung kennzeichnet auf das anschaulichste die außerordentliche Beliebtheit, deren sich die genannte Reifenmarke in Fabrikanten-, Händler- und Verbraucherkreisen erfreut.

Rund um Köln auf Diamant gewonnen. Dieses über 231 km gehende Berufsfahrerstraßenrennen, zu dem sich 100 Fahrer gemeldet hatten, darunter alle bedeutenden Deutschlands und die Gebrüder Suter, wurde auf dem modernen Rad „Diamant“ gewonnen. Auf „Diamant“ erzielten Straßenfahrer Leistungen, wie sie auf einem andern Rad bisher nicht möglich waren. Huschke gewann die große Straßenmeisterschaft von Berlin 8 Tage vorher, und jetzt auch wieder dieses kolossale starkbesetzte und heiß umstrittene Rennen.



Die einzige bis jetzt zur Verleihung gekommene höchste Bundes-Auszeichnung, die goldene Bundes-Medaille besitzen die Diamant-Werke; sie erhielten diese alleinige Auszeichnung für das überlegene Abschneiden ihrer Räder bei Wien-Berlin. Der Bund hat nur bei Wien-Berlin Fabrikprämierungen vorgenommen.

Hohe Auszeichnung. In Anerkennung ihrer vorzüglichen Leistungen sowohl auf dem Gebiete der Fahrrad- als auch der Automobil-Beleuchtung erhielt die Firma Herm. Riemann, Chemnitz-Gablenz, auf der Weltausstellung Turin die höchsten Auszeichnungen, 2 Grand Prix, zuerkannt, nachdem sie auch bereits im vorigen Jahre auf der Weltausstellung in Brüssel mit dem „Grand Prix“ ausgezeichnet wurde.

Billig und schlecht. Das sind Eigentümlichkeiten, die man auch beim Fahrrad nebeneinander findet. Die Diamant-Räder sind deshalb nicht teuer, wenn für sie ein angemessener Preis gefordert wird, da dieser durch die Güte des Fabrikates bedingt wird. Tüchtige Konstrukteure, Ia. Material und erstklassige Arbeitskräfte verlangen ganz bestimmte Ausgaben, und deshalb sind gediegene Räder, auch anderer Herkunft, zu Schleuderpreisen niemals erhältlich. Die wirkliche Güte eines Fahrrades und damit dessen Wert kann nach dem Äußeren nicht beurteilt werden. Zwar sieht man die Eleganz beim Rade, die Materialqualität aber ist Vertrauenssache. Wer vorsichtig ist, wählt Diamant, die Siegesmarke von Rund um Berlin, Rund um Köln und der Straßenmeisterschaft von Berlin.



Geschweiste Rahmen befinden sich bei dem Diamant-Fahrrade nicht. Weil solche Rahmen die unbedingt notwendige Muffenversteifung in den Knotenpunkten nicht besitzen, kommt bei den extraklassigen Diamanträdern nur die solide Innenlötung zur Anwendung. Daß die Diamant-Räder äußerst zuverlässig sind, hat der Deutsche Radfahrer-Bund durch Verleihung der großen goldenen Bundesmedaille an die Diamant-Werke anerkannt.

Wie uns die Premier-Werke, Nürnberg-Doos, mitteilen, entspricht die in letzter Zeit vielfach verbreitete Nachricht der völligen Auflassung ihrer Fahrradfabrikation nicht im geringsten den Tatsachen. Die Werke werden im Gegenteil der sorgfältigen und verfeinerten Herstellung ihrer schon seit Dezennien an erster Stelle marschierenden Fahrräder erhöhte Aufmerksamkeit zu-

wenden, so daß Aufträge, gleich welcher Größe, ohne Verzug zur Effektivierung gelangen können.

Lediglich sind bei der Fabrikation die billigen und markenlosen Spezialfahrräder ausgeschaltet, doch werden Spezialmaschinen mit geschützten eigenen Marken sowie in erster Linie Original-Premier-Räder nach wie vor in tadelloser, verbesserter Weise hergestellt.

Weltmeister Otto Meyer konnte in Frankfurt a. M. seinen Erfolgen wieder eine Reihe erster Siege zufügen. Er gewann das Eröffnungsfahren, den Preis von Mainkur sowie mit Julius Bettinger das Mannschaftsfahren und Tandemrennen. Letzterer siegte außerdem noch im Prämienfahren und Ausscheidungsrennen. Henry Mayer erzielte in Straßburg im Tandemfahren einen überlegenen Sieg vor Lorenz und Schilling. Die „Meisterschaft vom Industriegebiet“ (Fernfahrt 135 km) brachte dem Düsseldorfer Roitzheim auf Dürkopp den ersten Platz. Das Zweistundenrennen in Leipzig mußte wegen eintretendem Regen abgeläutet werden, doch war die Überlegenheit des Dürkopp-Rades schon deutlich ersichtlich: Gustav Janke war an der Spitze.

Drei Grand Prix als höchste Auszeichnung sind den weltbekanntesten Fabrikaten der Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Co., Hannover, auf der Internationalen Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in Turin zuerkannt worden. Bekanntlich wurden „Continental“-Fabrikate auch auf den Argentinischen Zentener-Ausstellungen in Buenos Aires 1910, auf der Weltausstellung in Brüssel 1910 sowie auf allen beschickten Weltausstellungen früherer Jahre mit dem Grand Prix prämiert.

Das goldene Rad von Chemnitz (100 km h. M.); gewann Albert Schipke vor Stellbrink, Salzmann usw. Kann ein besserer Beweis für die unerreichte Qualität des Dürkopp-Rades erbracht werden als die unaufhörliche Folge erster Siege dieser Marke? „Rund um Braunschweig“ gewann der bis jetzt nahezu unbekannteste Fahrer Erich Gehrke auf Dürkopp, Zweiter wurde O. Rank auf gleicher Marke. Otto Meyer, Bettinger und Schürmann siegen in Nürnberg, Darmstadt und Düsseldorf ebenfalls auf Dürkopp.

Was bringt die Automobil-Ausstellung Neues? Die Deutsche Dunlop-Gummi-Compagnie als Ausstellerin. Das neue Modell der abnehmbaren Dunlop-Felge. Eine Ueberraschung. Mit von Tag zu Tag gesteigertem Interesse sah man der Eröffnung der Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin 1911 entgegen. Denn man war sich darüber klar, daß die Schau ganz hervorragend beschickt werden würde, und daß sie der Industrie ein willkommener Anlaß sei, einem großen und interessierten Publikum ihre Fabrikate und speziell Novitäten vor Augen zu führen. Am Donnerstag nun öffneten sich den Besuchern zum ersten Male die Tore, und es muß gesagt werden, daß ganz hervorragende Leistungen zu verzeichnen sind. — Natürlich wird sich aber das Interesse der Ausstellungsbesucher hauptsächlich denjenigen Firmen zuwenden, die etwas Exzeptionelles bieten. Und da soll vor allen Dingen der Deutschen Dunlop-Gummi-Compagnie A.-G., Hanau a. M., lobend Erwähnung getan werden. Sie bringt tatsächlich Neues und Unerreichtes. Zunächst fällt einem auf ihrem Stand Nr. 256 der instruktive Charakter und die strenge Sachlichkeit, auf die alles eingestellt ist, angenehm auf. Wir sehen da die verschiedenen von der Firma fabrizierten Autoreifen-Dessins in Profilschnitten und ganzen Pneumatiks. Uns werden die Vorteile dieser und jener Decke eingehend erläutert. Wir lernen die Vorzüge des Querrillenreifens kennen, den die Dunlop-Compagnie als Spezialität fabriziert, usw. Aber besonderes Interesse erweckt die neue abnehmbare Dunlop-Felge: sie muß als Ideal eines jeden Automobilisten bezeichnet werden. Denn sie überrascht durch ihre verblüffende Einfachheit und Stabilität; sie erweckt unsere Bewunderung durch ihre genial durchdachte Konstruktion, und sie entzückt durch ihre überaus leichte und schnelle Montagemöglichkeit. Sie vermeidet alle Nachteile anderer Systeme und vereinigt tatsächlich nur Vorteile in

sich. Sie ist der unerlässliche Bestandteil eines jeden Automobils. Die Handhabung bei der Montage der Felge ist die denkbar einfachste! Denn kein Teil braucht dabei vom Rade entfernt zu werden und jede Gefahr des Verlierens und Verbiegens einzelner Teile ist direkt ausgeschlossen. Auch jedes Klappern der Felge auf dem Radkranz ist unmöglich, da sie durch einen Spanning, dessen Befestigungsschrauben für die Montage lediglich gelockert zu werden brauchen, fest auf den Radkranz gepreßt wird. Weitere Erläuterungen sind hier überflüssig, da die Felge Interessenten auf dem Stande jederzeit bereitwilligst demonstriert wird. Und nun sei noch der besonderen Ueberraschung gedacht, die die Dunlop-Compagnie damit bringt, daß sie einen kompletten Satz ihrer abnehmbaren Felge nebst Reservefelge jedem Privatmann, der auf der Ausstellung von einer der ausstellenden Firmen für seinen eigenen Gebrauch ein Personenautomobil mit Dunlop-Pneumatik montiert käuflich erwirbt, vollständig gratis liefert. Es muß das direkt als der Clou der Ausstellung bezeichnet werden. Denn das damit offerierte Objekt repräsentiert einen Wert von 200 bis 350 Mark. — Ueber weitere Details der interessanten Dunlop-Ausstellung werden wir in der nächsten Nummer berichten.

Die beiden Firmen: „Nürnberger Feuerlöschgeräte- und Maschinenfabrik vormals Justus Christian Braun A.-G.“ und „The Premier Cycle Co. Ltd.“, Werke in Nürnberg-Doos, letztere Zweigniederlassung des Stammhauses in Coventry, haben sich unter der Firma Justus Christian Braun-Premier-Werke A.-G. vereinigt. Die von den bisherigen beiden Firmen betriebene Fabrikation wird in vollem Umfange aufrecht erhalten und in einzelnen Sparten noch erweitert werden. Die neue Firma befaßt sich also nach wie vor mit der Fabrikation von Feuerlöschgeräten aller Art, Feuerwehrautomobilen, elektromobilen, benzinautomobilen und benzinelektromobilen Fahrzeugen jeder Art, Benzinmotoren, Radnabemotoren, wendet ganz besondere Aufmerksamkeit dem Ausbau des Geschäfts in Lastautomobilen zu, liefert nach wie vor die bekannten „Kaiser“-Filter und übrigen Maschinen für den Kellereibetrieb der Brauereien, Wasserpumpen für alle Zwecke, hydraulische Pressen und Pumpen, Metall-, Eisen- und Stahlguß. Die Reparaturwerkstätten für Automobile jeder Art und jeder Konstruktion werden unter fachmännischer Leitung weitergeführt. Insbesondere wird bemerkt, daß auch die Fabrikation und der Verkauf von Fahrrädern nach wie vor fortbetrieben werden und besonders auch der Ausführung der Fahrräder größte Aufmerksamkeit gewidmet werden soll. Die Leitung der neuen Firma liegt in den Händen der Herren Direktoren Justus Kaiser und G. H. Rotherham, welche den beiden Stammfirmen schon seit einer Reihe von Jahren vorstanden und die Leitung der neuen Firma in der gleichen bewährten Weise weiterführen werden.

Hochwichtige Konstruktionsverbesserung für 1912. Obwohl es bei der Vollkommenheit des modernen Fahrrades ausgeschlossen erscheint, dasselbe noch mit wirklich zweckmäßigen Neuerungen zu versehen, gelangt jetzt doch eine Verbesserung von weittragender Bedeutung auf den Markt. — Dieselbe wird von den **Expres-Fahrradwerken**, Aktiengesellschaft in Neumarkt bei Nürnberg, fabriziert, welche als erste Konstrukteure der wirklich leichten Rennmaschine für Bahn und Straße (im Jahre 1906) einen rühmlichen Ruf genießen. — Der durch die gesetzlich geschützte Neuheit vollkommen erreichte Zweck besteht darin, daß ohne Veränderung der Höhenlage der Hinterradachse eine momentane leichte Demontage des Hinterrades bei Straßenrennmaschinen ermöglicht ist, und zwar ohne irgendwelche Berührung der Kettenspannvorrichtung. — Bei Vorhandensein von Freilaufnaben mit Rücktrittbremse kommt der Bremshebel der Nabe vollständig in Fortfall. — Die ganze Manipulation beschränkt sich auf das Lösen der beiden Achsmuttern. — Die genaue Wiedereinstellung des Hinterrades in die Mittellinie und die richtige Spannung der Kette ergeben sich zwangsmäßig von selbst. — Beschreibung und Abbildungen versendet die vorgenannte Gesellschaft auf Anfrage.

Ausstellung zu Sofia 1912. Die Internationale Ausstellung in Sofia wird am 1. Juni (14. Juni) eröffnet und am 31. August (13. September) 1912 geschlossen. Diese Ausstellung, welche unter dem Ehrenpräsidium des Herrn königl. Ministers für

Handel und Landwirtschaft steht, wird sämtliche Erzeugnisse der Industrie, des Handels, der Landwirtschaft, der Kunst, des Unterrichts wesens, der Gesundheitslehre, der Nahrungsmittel und des Sportwesens umfassen. Dieses Unternehmen, welches unter dem Schutze der Stadtgemeinde und der Handels- und Gewerbekammer zu Sofia steht, während des Jubiläumsjahres 1912 veranstaltet, wird zur Hauptstadt Bulgariens eine große Anzahl Besucher heranziehen. Interessenten wollen sich an das ausführende Komitee für die Internationale Ausstellung 1912 in Sofia, Alexanderplatz Nr. 5, wenden.

Die Preisrichter der Ostdeutschen Ausstellung in Posen verliehen der Nähmaschinen- und Fahrräderfabrik Bernh. Stoewer A.-G., Stettin, das „Diplom für hervorragende Leistungen“. Diese höchste Wertung gesellt sich zu den übrigen zahlreichen Auszeichnungen des bedeutenden Stettiner Werkes, dessen Fabrikate (Nähmaschinen, Fahrräder und Schreibmaschinen) den Namen „Stoewer“ in alle Länder getragen haben.

Ein Inserat

in der
„Sächsischen Rad- und Motorfahrer-Zeitung“
bietet Ihnen die
denkbar günstigsten Chancen.



Für jeden Radfahrer unentbehrlich

Gummilösung u. Reparaturkasten m. vorstehender, ges. gesch. Marke sind in Qualität unübertrefflich u. f. Radfahrer unentbehrlich. Bei Einkauf wollen Sie ausdrücklich obige Marke verlang. u. keine andere annehmen, das bewahrt Sie vor Aerger, Zeit- u. Geldverlust. Vorrätig i. d. Fahrradhdl. Wo nicht erhältlich, weist Bezugsquellen nach: Fabrik für Gummilösung A.-G. vorm. Otto Kurth, Offenbach a. M. No. 21.

BAND-EMAIL- u. METALL-VEREINSABZEICHEN

Ehren- u. Festabzeichen, Diplome, Ehrenbecher, Fahnen u. Ehrenkränze etc.

WILHELM HELBING

Fernsprecher 7621. Vereinsabzeichenfabrik. Leipzig. Dorotheenstr. 11.

Radfahrer 

kaufen ihren Bedarf am vorteilhaftesten durch uns. Reichhaltigste Preisliste gratis.

Hans Hartmann A.-G. Eisenach 6m

Größtes Sporthaus Mitteldeutschlands.

Rennbericht vom 15. Oktober 1911:

- Leipzig-Lindenau. **Zweistundenrennen** hinter Motorschrittmachern.
 Erster: R. Scheuermann auf Brennabor.
 Zweiter: T. Hall auf Brennabor
 vor Stellbrink, Ebert und Janke.
- Strassburg i. Els. **Grosser Herbstpreis.** 40-km-Rennen hinter Motorschrittm.
 Erster: J. Boeschlin auf Brennabor.
Vogesenpreis. 20-km-Rennen hinter Motorschrittmachern.
 Erster: J. Boeschlin auf Brennabor.

Der Sieger verbesserte den Bahnrekord über 20 km

- Frankfurt a. O. **Eröffnungsrennen.** Erster: W. Techmer auf Brennabor.
Grosser Herbstpreis. Erster: W. Techmer auf Brennabor.
Handicap. Erster: W. Techmer auf Brennabor.
- Amsterdam. **Grosser Herbstpreis.** 90-km-Rennen hinter Motorschrittm.
 Erster: P. van Nek vor van Gent u. Vanderstuyff auf der bewährten Marke

Brennabor

für deren Güte und Zuverlässigkeit auch die letzten bedeutenden Rennen in dieser Saison Zeugnis ablegen.



Vereinsabzeichen

aller Art, Medaillen, Orden und Ehrenzeichen in bekannt. hochf. Ausführung.

Gustav Brehmer,
 Markneukirchen 74,
 Vereinsabzeichen-Fabrik.

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

Bundesmützen



in rein Wolle M. 2.25,
 prima Atlas M. 3.25,
 in Filz u. Baumwolle
 zu M. 1.25, 1.50, 2.—,
 sowie Sportmützen
 jeglich. Art empfiehlt

Mützenfabrikant
Heinrich Padberg, Dresden - N.,
 Luisenstraße 70 — Fernruf 4260 — B.-M. 8932.
 Auswahlendung franko gegen franko.



Emaillier-Abzeichen

Ehren- und Festzeichen, Bannernägel usw.

fertigt sauber

Otto Riedel, Zwickau I.

Thüringer Fahnen-Fabrik, Coburg 66.

Chr. Heinr. Arnold, Kaiserl. Königl. Hoflieferant

Radfahrer-Banner und Standarten,

Emaillier-Abzeichen, Bannernägel, Festabzeichen,
 Medaillen, Ehrenkreuze, Diplome.

Illustrierte Kataloge und Offerten frei.

ge-
 gründet
 1857



Grosser Posten

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

Manufaktur künstlicher Blumen
Hermann Hesse

Dresden, Scheffelstrasse 10/12.



„Pinnerol“
Gummilösung
 besitzt stärkste Klebe- und Bindekraft
 & trocknet schnell.

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

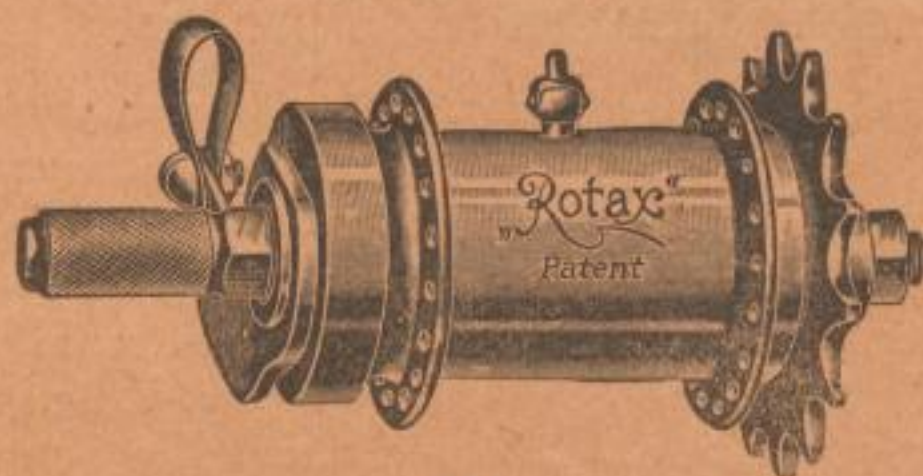
Sie strafen sich selbst

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



Ausführung aller Reparaturen
 an **Fahrrädern** jeden Systems.
 Vernickeln und Emallieren — gut, billig. Grosses
 Lager von Ersatzteilen, mit denen jedermann
 selbst viel Reparaturen ausführen kann.
 Preislisten gratis und franko. Mitglieder des
 Sächs. Radfahrer-Bundes erhalten Vorzugspreise.
 Teilzahlung gestattet.

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



Die grosse Überlegenheit der Rotax-Freilaufnabe

bei den Rennen der letzten Jahre zeigt sich aufs neue auch wieder
in dieser Saison.

Bei

Berlin—Leipzig—Berlin	300 km	Berlin—Breslau	325 km
Berlin—Hamburg	301,4 km	Berlin—Köln	626 km
Strassenderby von Berlin	304 km	Rund durch Sachsen	300 km
Grosser Strassenpreis von Hannover	355 km	Rund um Dresden d. vereinigt. Verbände	256 km
Rund um Dresden des S. R.-B.	120 km	Rund um Wien	288 km
Zittau—Leipzig (Gruppe der Amateure)	204 km	Rund um die Uckermark	242 km
Rund um Berlin (Gruppe der Amateure)	270 km	Rund um Breslau	200 km
Bochum—Wesel—Münster—Bochum	240 km		

gingen

die Ersten auf ROTAX durchs Ziel

Bei Wien—Berlin wurde der dritte Preis auf ROTAX gewonnen

Beim grossen Sachsenpreis der „Prestowerke“ A.-G.
ging der Erste, Dritte, Vierte, Fünfte auf ROTAX über das Band

Rund durch Mitteldeutschland in Gruppe Amateure I. Preis

Alle diese Siege wurden gegen die **namhaftesten Fahrer**,
die meisten gegen **grosse Konkurrenz errungen.**

F. Gottschalk & Co., Dresden-N.

Verantwortlicher Schriftleiter: Wilhelm Vogt in Leipzig.

Verantwortlich für die bundesamtlichen Nachrichten Robert Weniger in Leipzig, für die bezirks- und vereinsamtlichen Nachrichten die Bezirks- bzw. Vereinsvorstandschaffen, Druck von Richard Hahn (H. Otto) in Leipzig.