

Sächsische

# Rad- u. Motorfahrer-Zeitung



Organ für Radfahrer, Motorfahrer und Automobilisten

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Nr. 4.

Leipzig, den 24. November 1911.

XXI. Jahrgang.

Der  
**Neue  
Diamant-Katalog**

ist erschienen. Er ist ein Meisterwerk der Buchdruckerkunst und ein radsporth-literarisches Ereignis. Die im Katalog enthaltenen Diamant-Modelle stehen auf konkurrenzloser Höhe. Es ist **keine Versandhausware.**

Wer beabsichtigt, einen Wechsel in seiner Marke vorzunehmen, versäume nur nicht, sich den neuen **Katalog** über **Diamant-Fahrräder** kommen zu lassen.

**Diamant-Werke, Gebr. Nevoigt, A.-G.,**  
Reichenbrand-Chemnitz 3.



# Brennabor

geräuschlos

der am meisten nachgefragte

## Motorwagen

auf der Berliner Automobil-Ausstellung.

Gebr. Reichstein, Brennabor-Werke, Brandenburg (Havel)

Filialen: Berlin SW, Lindenstr. 35 — Hamburg, Spitalerstr. 12.

# HERM. RIEMANN

## Chemnitz-Gablenz 5

### Laternen für Fahrräder u. 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.



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 Petitzelle 30 Pfg., bei größeren Aufträgen und Wiederholungen entsprechenden Rabatt. —

Schluß der Schriftleitung: Freitag vor Erscheinungstag

Schluß der Anzeigen-Annahme: Dienstag vor Erscheinungstag

## Berufsfahrer und Radsport

Die Berufsfahrerfrage ist alt, fast so alt wie der Radsport selbst, und Ströme von Tinte sind schon geschrieben worden, um sie — wenigstens auf dem Papiere — zu lösen. So oft man aber auch geglaubt hat, eine allseitig befriedigende Lösung gefunden zu haben, immer war es nur Schein, und bald zeigten sich die dem Sport aus dem Berufsfahrertum entstehenden Schädigungen aufs neue.

Das ist aber eine ganz natürliche Erscheinung, es mußte so kommen und wird immer wieder so kommen, denn Berufsfahrertum und Radsport haben gar nichts miteinander gemein. Wo das Geldverdienen anfängt, hört der Sport eben auf.

Der Deutsche Radfahrer-Bund hatte darum mit seiner lange behaupteten Stellung den Berufsfahrern gegenüber gar nicht so unrecht, wenn er sie einfach in seine Reihen nicht aufnahm, von größerem sozialen Verständnis den Berufsfahrern gegenüber zeugend verfuhr indes der Sächsische Radfahrer-Bund, der Berufsfahrern wohl die Mitgliedschaft nicht vorenthielt und ihnen so den Genuß aller seiner zahlreichen und wertvollen Wohlfahrtseinrichtungen zugänglich machte, sie aber von allen vom und im Bunde veranstalteten sportlichen Wettbewerben ausschloß.

Beide Verbände haben gleichzeitig ihr Verhalten den Berufsfahrern gegenüber geändert und eine ganz gleiche Stellung in dieser Frage eingenommen: Berufsfahrer können nunmehr bei beiden die Mitgliedschaft erwerben und können sich an den sportlichen Wettbewerben in besonderen eigens für sie eingerichteten Abteilungen beteiligen.

Das hatte seinen guten Grund, denn im Straßenrennsport waren nach und nach ganz unhaltbare Zustände eingerissen. Ausschließlich zu diesem Zwecke ins Leben gerufene Vereinigungen oder auch Privatpersonen veranstalteten außerhalb der Radsportverbände Straßenrennen über Straßenrennen, rein nur, um von den Fabriken so viel als möglich Geld zu verdienen. Daß es bei diesen wilden Veranstaltungen nicht immer einwandfrei, ja nicht immer ehrlich zugeht, daß durch sie vielmehr dem Schwindel Tür und Tor geöffnet wurde, ist ja bekannt und war eben der Grund, daß man verbandsseitig die oben erwähnte Änderung in der Stellung zu den Berufsfahrern vornahm, um eine scharfe Kontrolle im Berufsfahrerwesen herbeizuführen.

Hat nun dieses Vorgehen den erhofften Erfolg gehabt? Wir glauben, die Frage verneinen zu müssen und sind der Meinung, daß es richtiger gewesen wäre, diese wilde, schwindelhafte Rennerei an sich selbst zugrunde gehen zu lassen, was jedenfalls, wenn nicht alle Anzeichen trügen, heute schon eingetreten wäre. An Stelle dessen hat man jetzt die Schwindelei in den Verbänden.

Denn wenn eine große Fabrik, die jährlich viele, viele Tausende von Mark für Rennreklame ausgibt, be-

kannt macht, dies oder jenes Rennen sei auf ihrem Fabrikat gewonnen worden, und dann nach einigen Tagen widerrufen und berichtigen muß, daß der betreffende Fahrer bei dem genannten Rennen gar nicht ihr Fabrikat benutzt habe, sondern auf einem Konkurrenzfabrikate als Sieger durchs Ziel gegangen sei, so ist ohne weiteres anzunehmen, daß sie das Opfer eines Betrügers geworden und auf dessen Falschmeldung eingegangen ist. Gespräche wie das nachstehende jüngst in der Deutschen Bundes-Zeitung wiedergegebene sind sicher gar nicht selten. Dort unterhalten sich zwei Rennfahrer nach beendetem Rennen wie folgt: „Wem sollen wir nun depeschieren? A oder B?“ „Mensch, wat biste dämlich, A ist doch so knickerig!“ „Na, dann werde ich B depeschieren.“

Die in den Verbänden zur Geltung gekommene Überzeugung, man werde dadurch, daß man verbandsseitig Berufsfahrer-Rennen veranstalte, Ordnung in die Sache und die Ehrlichkeit wieder zur Geltung bringen können, hat sich demnach als Irrtum erwiesen, nicht erfüllt scheint sich aber auch die damit zusammenhängende Hoffnung zu haben, daß nunmehr auch im Herrenfahrersport jede Durchstechung und unerlaubte Verbindung der Wettfahrer mit den Fabriken unterbleiben werde. Wenigstens ist von Seiten der beteiligten Sportbehörden wiederholt die Mahnung an die Industrie ergangen, nicht mit Leistungen bei Herrenfahrer-Wettbewerben Reklame zu machen. Dies ist also vorgekommen, wiewohl zunächst bis zur Erledigung eines solchen Falles durch die zuständige sportliche Behörde dem betroffenen Fahrer die vorläufige Aussperrung von allen Wettbewerben seines Verbandes und schließlich nach Befinden der Verlust der Herrenfahrereigenschaft droht.

Wir sind also genau auf dem alten Standpunkte, und wenn tatsächlich die wilden Rennen abgenommen haben, so hat das nicht das Vorgehen der Verbände, sondern der Umstand bewirkt, daß den Fabriken die Sache zu kostspielig und der Schwindel zu groß wurde. Um in dieser Beziehung nur ein Beispiel anzuführen: Einer Fabrik war von einem Rennfahrer eine Falschmeldung zugegangen. Die Fabrik ersuchte daraufhin die Vereinigung deutscher Straßenrennfahrer, den Mann wegen seiner unlauteren Handlungsweise von allen Veranstaltungen auszuschließen. Daraufhin erhielt sie die Antwort, der Mann sei aufgefordert worden, die durch Falschmeldung herausgeholt Prämie zurückzugeben, widrigenfalls er von den weiteren Veranstaltungen ausgeschlossen würde. Es genügt also ein erfolgreich durchgeführter Betrug noch nicht, diesem eigenartigen Sportmann seine sonderbare sportliche Betätigung für alle Zukunft unmöglich zu machen.

Gleiche und ähnliche Fälle aber sind einer über den andern passiert, kein Wunder, wenn die davon betroffenen Firmen sich von der Unterstützung nicht

bundesseitig veranstalteter Rennen mehr und mehr zurückzogen, um auf diese Weise dem Verband deutscher Straßenfahrer und ähnlichen Verbänden, die lediglich die massenweise Fabrizierung von Straßenrennen auf Kosten der Fabriken zum Programm erhoben haben, den Lebensfaden abzuschneiden. Die Fabrikspesen dieser unnötigen Rennen wuchsen eben so gewaltig, daß mancher Fabrik die Rennreklame überhaupt verleidet wurde, was wieder vom sportlichen Standpunkte aus zu bedauern ist.

Was ist nun hier zu tun, ja läßt sich überhaupt etwas tun? Wir denken ja und wollen zur Begründung unserer Meinung einen Vorschlag machen, der allerdings auf den ersten Blick wohl den meisten sportverständigen Lesern etwas seltsam vorkommen mag, aber bei genauerem Zusehen vielleicht doch als Grundlage einer Neuordnung der Berufs- und Herrenfahrerfrage erscheinen kann.

Wir schlagen vor: In Zukunft werden Wettbewerbe für Berufsfahrer von den Verbänden nicht mehr veranstaltet, den Fabriken ist dafür erlaubt, mit den erzielten Erfolgen bei Herrenfahrerwettbewerben Reklame zu machen.

Dieser Weg ist freilich nur dann gangbar, wenn Verbände und Fabriken Hand in Hand gehen, die Fabriken aber werden dazu bereit sein, weil sie auch auf diese Weise genügend Gelegenheit zur Reklame bekommen und zwar weit billiger als bisher, und weil sie auch selbst von der Berufsfahrer-Reklame nicht mehr viel halten.

Der bezahlte Rennfahrer ist an das Fabrikat gebunden, für welches er engagiert ist, und die Behauptung ist schwerlich zu widerlegen, daß er auf einem andern Fabrikate ebenso gute, vielleicht bessere Resultate erzielt haben würde. Der Rennerfolg hängt nicht allein von der Rennmaschine, sondern in weit höherem Maße von der Leistungsfähigkeit des Fahrers ab. Das ist die schwache Seite der Berufsfahrer-Rennreklame, und auch von Fabriken wird daher die Ansicht geäußert, daß die Erfolge auf gekauften und bezahlten Rennmaschinen höher zu werten sind, als die Siege bezahlter Berufsfahrer.

Wenn aber die Fabriken auf die ungeheueres Geld verschlingende Berufsfahrer-Reklame keinen rechten Wert mehr legen, so werden sie ohne Zweifel sehr gern bereit sein, darauf zu verzichten, wenn ihrem Reklamebedürfnis durch die Verbände dadurch entgegengekommen wird, daß ihnen gestattet ist, mit Herrenfahrererfolgen Reklame zu machen. Das aber kann geschehen, ohne daß diese Herrenfahrer in irgend einer Beziehung zu den Fabriken stehen müßten, wenn ihnen die Möglichkeit geboten wird, auch an großen Rennen teilzunehmen, indem man ihnen die sich hieraus für sie ergebenden Kosten verbandsseitig abnimmt.

Daß die Verbände die auf diese Weise entstehenden erheblichen Ausgaben selbst tragen, ist natürlich ausgeschlossen, aber hier wird ohne Zweifel recht gern die Industrie einspringen. Wir denken uns dies so, daß die Verbände sich mit den Fabriken dahin einigen, daß die für die Rennen erforderlichen Beträge durch diese aufgebracht werden, indem Fahrradfabriken, Reifenfabriken und Freilaufnabenfabriken für ihr Fabrikat pro Fahrer und Kilometer an den veranstaltenden Bund einen bestimmten Betrag zahlen, wofür ihnen dann das Recht zusteht, einen errungenen Sieg zu Reklame-

zwecken zu benutzen. Diese Gelder dienen dann dazu, die Preise zu beschaffen und den Teilnehmern an der Fahrt die notwendigen Auslagen für Bahnfahrt zum Start oder vom Ziel in die Heimat, für Verpflegung usw. wieder zurückzuerstatten. Natürlich müßten dann jedesmal vor Beginn der Saison die Zahl der Rennen, die Strecken derselben, die Veranstalter der zu zahlenden Einheitssätze usw. durch gegenseitiges Übereinkommen festgelegt werden.

Wir wollen versuchen, an einem konkreten Beispiele das eben Gesagte nochmals vorzuführen. Wir nehmen unsere klassische Fernfahrt Zittau—Leipzig und runden die Entfernung der Einfachheit halber auf 200 km ab. Nehmen wir nun an, es seien rund 100 Fahrer an dem Wettbewerb beteiligt und die vertretenen Fabrikanten von Rädern, Pneumatiks und Freilaufnaben zahlten pro Fahrer und Kilometer den Betrag von 5 Pfg., so betrüge die Einnahme des Bundes  $3 \cdot 5 \cdot 100 \cdot 200$  Pfg. = 3000 M. Daß damit das Rennen in angegebener Weise zu bestreiten wäre — wenn überhaupt der Betrag aufgebraucht wird —, ist wohl anzunehmen. Das Geld, was jetzt die Berufsfahrer schlucken, flösse dann eben in die Bundeskasse und käme somit in Wirklichkeit dem Sport zu Gute. Von den Fabriken aber ist anzunehmen, daß sie sich mit diesem Modus ihrer Ausgaben für Rennreklame einverstanden erklären werden, denn er bedeutet für sie eine gewaltige Ersparnis. Nehmen wir z. B. an, eine Fabrik habe in obigem Rennen 20 Maschinen, also 20% sämtlicher Räder, laufen, so hätte sie  $5 \cdot 20 \cdot 200$  Pfg. = 200 M zu zahlen, und das ist doch bei den unter diesen Verhältnissen winkenden Siegesaussichten rein gar nichts, vollends wenn man dagegen hält, was wohl jetzt der Sieg eines Berufsfahrers im gleichen Rennen kosten mag. Und wenn eine kleinere Fabrik nur 5 Maschinen im Wettbewerbe hätte, glaubt man, daß ihr der von ihr zu zahlende Betrag von  $5 \cdot 5 \cdot 200$  Pfg. = 50 M zu hoch sein würde bei der doch stets vorhandenen Möglichkeit, den Sieg oder doch einen ehrenvollen Platz in einem absolut einwandfrei gefahrenen Rennen zu gewinnen?

Für die Fabriken aber fiele unter diesen Verhältnissen die Notwendigkeit, Fahrer zu kaufen, weg. Deshalb aber geben wir uns freilich noch lange nicht der Meinung hin, als ob nun in Zukunft alles gut sei und Gratislieferungen sowie pekuniäre Leistungen an besonders erfolgreiche Fahrer ausbleiben würden, aber sehr selten dürfte es sicher vorkommen.

Denn wer sich in Zukunft noch eines solchen Vorgehens schuldig machen würde, der käme eben nicht nur um seine Herrenfahrereigenschaft, an der ihm vielleicht so übermäßig viel gar nicht gelegen ist, um dann als Berufsfahrer Lorbeeren und Gold zu ernten, für den wäre es mit einer Betätigung im Radsportsport überhaupt und für immer vorbei. Dieses Risiko auf sich zu nehmen, das wird wohl aber niemandem leicht fallen, und wenn die an ihn herantretende Versuchung noch so stark ist.

Ein Vorschlag ist es, wie schon gesagt, was wir oben ausgeführt haben, ein neuer Gedanke, soweit wir die Sache kennen. Möge man an seine Prüfung von Seiten aller Beteiligten, der Radsportverbände wie der Fahrradindustrie, vorurteilsfrei herantreten, vielleicht erweist er sich doch als geeignet, als Grundlage einer Neuordnung zu dienen.

## Das Karnickel

(*Lepus cuniculus saxonicus radulescens*)

Ein Beitrag zur Zoologie des Radsports von S. P. Assmann.

Wenn jemand aus der Überschrift erraten kann, wo ich in nachstehenden Zeilen hinaus will, dem zahle ich einen Taler, oder vielmehr, er mag sich ihn einfordern bei unserm Bundeszahlmeister, denn der ists den ich hier als Karnickel vorführen will.

Natürlich will ich ihn nicht etwa als ein richtiggehendes Karnickel im Krautfeld herumhopsen und Männchen machen lassen, sondern ich will nur einmal zeigen, daß es ihm geht wie dem Karnickel im Sprich-

wort, von dem der Fuchs sagte, nachdem er es gefressen hatte, daß es „angefangen“ habe.

Unser Bundeszahlmeister wird sozusagen nur ein einziges Mal im Jahre seines Zahlmeisterlebens so recht froh, das ist zum Bezirksvertretertage. Wenn bei dieser Gelegenheit die Kassenrevisoren auftreten und mit anerkennenden Worten über die Führung der Kasse nicht kargen, wenn sie dabei auf die Riesenarbeit hinweisen, die auf der Kassenstelle geleistet wird und zu der die

bundesseitig gezahlte Vergütung in gar keinem Verhältnis steht, da zieht ein freudiger Schimmer über sein sonst so sorgenvolles Zahlmeistergesicht als Abglanz der Freude, die ob der gefundenen Anerkennung sein Herz erfüllt, und wenn dann der Bundesvorsitzende ihm den Dank des Bundes ausspricht und die Versammelten sich zum Zeichen ihrer Zustimmung von den Plätzen erheben, so bringt das seinen Entschluß, sich von den Bundesgeschäften zurückzuziehen, immer wieder ins Wanken und läßt ihn ein weiteres Jahr den Unseren sein.

Diese Freude ist ihm aber auch zu gönnen, denn sie fällt in seine arbeitsreichste Zeit und in die Zeit des meisten Ärgers, nämlich in die der Erneuerung der Mitgliedschaft, wenn an die Bundesmitglieder die Notwendigkeit herantritt, in den Beutel zu greifen und ihren Beitrag für das neue Geschäftsjahr abzuladen.

Mit dem Bezahlen der Bundesbeiträge geht es aber wie mit dem Steuernzahlen: niemand macht es gern, und wenn es dennoch sein muß, so sucht man den schmerzlichen Augenblick der Trennung von dem fälligen Mammon so weit wie möglich hinauszuschieben.

Da kommt der Zahlmeister mit der Nachnahme. „Na, ist denn das so eilig?“ „Der hätte doch noch warten können!“ „Ich werde schon bezahlen, was fällt denn dem ein!“, so und noch anders heißt es dann überall, denn daß der Zahlmeister nur den Satzungen entsprechend vorgegangen ist, nur so gehandelt hat, wie er muß, wenn er sein Amt treu und gewissenhaft ausfüllen will, daran denkt man gar nicht, man fühlt sich von ihm persönlich beleidigt, statt die Schuld in der eigenen Bummelei zu suchen. Der Fuchs ist unschuldig, das Karnickel hat angefangen.

Es kommt aber noch anders. Nicht alle handeln wie die, die wohl schimpfen, aber doch ihren Verpflichtungen nachkommen und die Nachnahme einlösen. Andere lassen sie zurückgehen, weil sie sich „schon“ vor acht oder vierzehn Tagen abgemeldet haben. Daß das nach den Satzungen nicht zulässig ist, bedenken sie nicht, und wenn dann der Zahlmeister sich darauf nicht einläßt, so ist er es natürlich nur, der aus persönlichem Interesse keine Ruhe gibt, bis der Betreffende seine Schuldigkeit erfüllt hat, der sich selbstverständlich ganz im Recht und schwer benachteiligt fühlt.

Der Fuchs ist unschuldig, das Karnickel hat angefangen.

Kann man sich aber weiterhin nicht einmal auf eine verspätete und daher ungültige Abmeldung berufen, so geben manche darum die Hoffnung noch lange nicht auf, sich um den Bundesbeitrag zu drücken. „Ich habe kein Interesse mehr am Sport!“ „Ich fahre nicht mehr Rad, habe überhaupt gar kein Rad mehr!“ „Der Arzt hat mir das Radfahren verboten!“, das sind dann die üblichen Ausreden. Wenn daraufhin eine zweite, dritte, ja sogar durch den Rechtsanwalt eine vierte Mahnung eintrifft, so bequemt man sich ja schließlich dazu, dem

Verlangen des Zahlmeisters nachzukommen, diesem selbst aber geht es dabei schlecht. Rücksichtslosigkeit und Hartherzigkeit wird ihm vorgeworfen, und die Ehrentitel, mit denen ihn solche Drückeberger zum Danke für seine Vertretung der Bundesinteressen bedenken, die wollen wir lieber hier gar nicht erwähnen.

Der Fuchs ist unschuldig, das Karnickel hat angefangen.

Mancher Bundeskamerad wieder ist ganz gern bereit, seinen Bundesbeitrag zu zahlen, nur paßt es ihm im Augenblick nicht. Er bittet um Gestundung, und zwar telephonisch. Wenn ihm nun der Zahlmeister erwidert, daß seinem Ansuchen vom Bundesvorstande selbstverständlich sehr gern entsprochen werden würde, er müsse aber der Ordnung halber sein Gesuch schriftlich einreichen, so empfindet das das Mitglied als eine unnötige Belästigung, an der natürlich nur der Zahlmeister Schuld trägt, aber beileibe nicht die im Bunde geltenden Geschäftsgrundsätze.

Das Karnickel ist eben auch hier wieder, das angefangen hat. Und wie zur Zeit der Erneuerungen, so geht es das ganze Jahr. Ist der Zahlmeister bei dieser oder jener Gelegenheit zum Geben bereit, so wirft er das Geld mit vollen Händen um sich, und der Bund muß zugrunde gehn; hält er ein andermal die Bundeskasse fest zu, so tut er das nur, weil er selbst den Hals nicht voll kriegt, die Bundesinteressen werden gröblich vernachlässigt, und der Bund muß wieder zugrunde gehn.

Kurz, der Bundeszahlmeister mag es machen wie er will, so liegt es doch für jeden Neunmalklugen ganz klar auf der Hand, daß er den Bund ruiniert, und es wird eben in althergebrachter Weise weiter geschimpft bis — ja bis zum nächsten Bezirksvertretertag, wo man dann dem Zahlmeister wieder den Dank des Bundes ausspricht für seine treue und gewissenhafte Führung der Bundeskasse und allgemeine Freude herrscht, wenn er sich zur weiteren Mitarbeit im Bunde bereit erklärt.

Und vom nächsten Tage ab wird wieder geschimpft, da ist er dann wieder auf ein Jahr für jeden Bundeskameraden, dem irgend etwas Selbstverschuldetes nicht paßt, das Karnickel, das angefangen hat.

Nachschrift der Redaktion: Wiewohl der vorstehende Artikel von einem Anonymus herrührt, denn ein Mitglied S. P. Aßmann kennen die Bundeslisten nicht, so haben wir ihm doch Aufnahme gewährt, zumal er sehr beachtliche Wahrheiten in recht humorvoller Weise vorbringt. Warum hat übrigens der Verfasser seinen richtigen Namen nicht genannt? Ein Mitglied, das in der Bundeszeitung in Bundesangelegenheiten das Wort nimmt, regt hierzu auch andere an. Ein solcher freier Meinungs-austausch aber ist es gerade, was wir brauchen, er macht die Zeitung interessanter, schafft über die behandelten Fragen Klarheit und fördert hierdurch die Interessen des Bundes.

## Haftung des Radfahrers für einen Unfall

Urteil des Sächsischen Oberlandesgerichts.

(Nachdruck, auch im Auszug, verboten.) In den Straßen kann man häufig beobachten, daß Leute, meist Knaben oder junge Burschen, auf das Hinterrad eines Fahrrades steigen und sich auf diese Weise von dem Radfahrer eine Strecke schneller vorwärts bringen lassen, als dies durch Laufen möglich wäre. Dieser Unfug, als solchen kann man den Gebrauch bezeichnen, ist zweifellos geeignet, Radfahrer und Mitfahrer der Möglichkeit eines Unfalles auszusetzen. Daß aber auch der Radfahrer Gefahr läuft, für den Unfall haften zu müssen, wird wohl meist nicht bedacht. Zwar ist es dem Beklagten in nachstehendem Rechtsstreit gelungen, sich zu salvirer, dennoch sei zu beachten, daß die Entscheidung vielleicht anders ausgefallen wäre, wenn der Altersunterschied zwischen Kläger und Beklagten größer gewesen wäre. Jedenfalls sind die Entscheidungsgründe so interessant, daß sie eine Wiedergabe verdienen.

Der Kläger, der auf das Rad des Beklagten aufgestiegen war, war gestürzt und forderte vom Beklagten Ersatz des erlittenen Schadens. Das Oberlandesgericht Dresden führte u. a. aus:

Ein Verschulden des Beklagten kann nur insofern in Frage kommen, als er überhaupt das Aufsteigen des

Klägers zugelassen hat, mag er hierbei dem Drängen des Klägers nachgegeben oder ihn zum Mitfahren aufgefordert haben. Aber aus diesem Gesichtspunkte läßt sich die Klage nicht aufrechterhalten. Aus der bloßen Tatsache, daß der Kläger beim Stehen auf dem fahrenden Zweirade des Beklagten mit dem einen Fuße in das Getriebe gekommen und dadurch verletzt worden ist, folgt noch nicht, daß sein Aufsteigen, für das allein der Beklagte verantwortlich gemacht werden könnte, gefahrdrohend gewesen sei. Selbst bei den einfachsten Vorrichtungen des täglichen Lebens ist bei Ungeschick des Handelnden oder bei unglücklicher Verkettung der Umstände ein verderblicher Ausgang möglich. Die Benutzung von Zweirädern ist schon seit einer Reihe von Jahren auch in kleineren Städten und selbst auf dem Lande eine so vielfach geübte Art der Fortbewegung, daß die Besonderheiten dieses Gefährts allgemein bekannt sind und infolgedessen nicht mehr als gefahrbringend gelten, solange nicht übertriebene Anforderungen an seine Leistungsfähigkeit gestellt werden. Es braucht nicht untersucht zu werden, ob eine solche übertriebene Anforderung unter allen Umständen schon darin zu finden sei, daß sich eine zweite Person, noch

dazu eine solche von dem geringen Körpergewicht eines noch nicht zwölfjährigen Knaben, auf kurze Zeit hinter den Fahrer auf das Hinterrad stellt. Denn im Hinblick auf die Häufigkeit solchen bestimmungswidrigen Gebrauchs kann man nicht annehmen, daß der damals 16 Jahre alte Beklagte, auch wenn er nicht in der geistigen Entwicklung hinter seinen Altersgenossen zurückgeblieben ist, die Möglichkeit eines gefähr-

lichen Ausgangs erkannt oder auch nur die hierzu nötige Einsicht besessen habe.

Hiernach läßt sich die Verunglückung des Klägers nur auf sein eigenes Verschulden oder auf einen Zufall zurückführen.

Der Kläger wurde also abgewiesen.

(Vgl. Annalen des Sächsischen Oberlandesgerichts, Bd. 31, S. 281ff.) (Aktenzeichen: III. 171/08.)

## Das Automobil auf der Landstrasse

Urteil des Reichsgerichts vom 11. November 1911.

Leipzig, 12. November. (Nachdr. verb.) Die Unart vieler Passanten, sich aus purem Übermüte Automobilen mit ausgebreiteten Armen entgegenzustellen, um im letzten Momente noch zur Seite zu springen, hat sich in einem Falle bitter gerächt, der jetzt dem Reichsgerichte zur Entscheidung vorlag. Am 20. August 1909 gegen ½6 Uhr abends, also am helllichten Tage hatte sich kurz vor dem Dorfe G ü m m e r n (Hannover) ein schwerer Automobilunfall ereignet. Die strafrechtliche Untersuchung, die mit der Freisprechung des Chauffeurs endigte, gab aber hinreichend Aufschluß, daß den Verletzten, den Fabrikarbeiter B. die alleinige Schuld an dem Unfälle traf. Er hatte das Automobil auf der vollkommen übersichtlichen Straße schon auf eine Entfernung von einigen hundert Metern bemerkt, er hatte sich aus reinem Übermüte aber dem Automobil mit ausgebreiteten Armen entgegengestellt und war dann wieder zur Seite gesprungen. Dasselbe Manöver hatte er nochmals wiederholt, als dann das Fahrzeug näher war. Diesmal war er aber angerannt worden und, wie Zeugen des Unfalls erzählten, „wie ein Hampelmann“ in die Luft geflogen. Für die schweren Folgen seines Leichtsinnes suchte der Verletzte den Chauffeur und den Eigentümer des Kraftwagens, der garnicht mit bei der Fahrt gewesen war, verantwortlich zu machen. Das Landgericht Hannover hatte die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht Celle aber die Ansprüche für berechtigt erkannt. Die Beklagten hafteten, so führte das Berufungs-

gericht aus, nur dann nicht, wenn sie nachwiesen, daß der Unfall nicht durch ihre Schuld entstanden sei. Dieser Beweis sei ihnen nicht gelungen. Im Gegenteil sei festgestellt, daß das Automobil mit großer Geschwindigkeit gefahren sei, der Verletzte habe das aus dem Dorfe herauskommende Auto nicht rechtzeitig bemerkt, während der Chauffeur habe sehen müssen, daß der Arbeiter nach der Mitte der Straße zu gewollt habe. Der Chauffeur habe deshalb den Motor abstellen müssen. Daß der Kläger mutwillig auf der Mitte der Straße sich dem Auto in den Weg gestellt habe, sei zwar vom Strafrichter festgestellt worden, die Berufungsverhandlung habe aber dafür keinen Beweis ergeben. Es liege wahrscheinlich eine Täuschung der Zeugen insofern vor, als das Verhalten des Verletzten, der von der Mitte der Straße aus lebhaft mit einigen Arbeiterinnen auf dem Felde gesprochen habe, falsch gedeutet worden sei. Das Berufungsgericht könne deshalb kein eignes Verschulden des Verletzten darin erblicken, daß dieser im ersten Schrecken über das nahende Auto nicht sogleich gewußt habe, wohin er sich in Sicherheit bringen sollte. Das Reichsgericht nahm aber auf Grund der Feststellungen im Strafverfahren an, daß sich der Unfall denn doch in etwas anderer Weise zugetragen haben müsse, die ein erhebliches Mitverschulden des Verletzten erkennen ließe. Das Urteil wurde deshalb insoweit aufgehoben, als die Klagansprüche als zur Hälfte berechtigt erklärt worden seien

(Aktenzeichen VI. 4. 11.)

## Jugendpflege im Sachsenbunde

Die Aufgabe, die den Führern unserer Jugendabteilungen erwächst, ist keine leichte. Gilt es doch, die noch jungen Triebe zu veredeln, und vor dem zerstörenden Einfluß des modernen Lebens zu schützen.

Amsichersten wird sich dies meiner Ansicht nach, durch das Wanderfahren erreichen lassen. Bildet doch solch eine Fahrt durch Gottes herrliche Natur, und durch den schönen deutschen Wald selbst für den verwöhntesten Großstadtmenschen eine Annehmlichkeit, der er sich mit Freuden unterzieht. Wie vielmehr dürfte dies nun erst bei unseren noch jungen Schützlingen der Fall sein, die durch raffinierte Überkultur und durch Genüsse aller Art noch nicht übersättigt sind?

Die Antwort hierauf ist eine sehr einfache. Der Eindruck solch einer Fahrt auf die noch jugendlichen jugendlichen Gemüter wird ein überwältigender und erhebender sein. Vorausgesetzt, das dabei nur landschaftlich schön gelegene Punkte und anmutige Gegenden unseres engeren Vaterlandes berührt werden.

An solchen Glanzpunkten hat Mutter Natur unser liebes Sachsenland Gott sei Dank sehr reich bedacht. Wohl von jedem Ort aus lassen sich solche landschaftliche Perlen ohne viel Mühe erreichen.

Hauptsache dabei ist, das die Abfahrt, auch bei Halbtagspartien, möglichst frühzeitig, sagen wir um 3 oder 4 Uhr erfolgt, was sich übrigens ganz nach der Jahreszeit richtet. Jedoch gilt auch hier das Sprichwort: „Morgenstunde hat Gold im Munde“.

Das vorgelegte Tempo soll ein dauernd gleichmäßiges nicht zu scharfes sein. Auch soll das Rad bei scharfen Steigungen stets geschoben werden, um Überanstrengungen vorzubeugen.

Während der Fahrt, bei dem Passieren von Burgen, Schlössern usw. muß der Führer auch in der Lage sein, die nötigen Erklärungen geben zu können. Überhaupt

sollte bei sich darbietenden Fern- und Rundansichten und hübschen Ausblicken unbedingt abgesehen werden. Erfahrungsgemäß setzen sich solche Bilder in uns für dauernd fest, und lassen uns die Landschaft lieb gewinnen. Ich für meine Person als Führer würde darum auch der staubigen, von der schwatzenden Menge begangenen Landstraße Valet sagen und dafür stets vorhandene Nebenstraßen und Waldwege benutzen. Nur dort offenbart sich uns Mutter Natur in ihrer vollen Schönheit.

Der Führer mache es sich auch zur Pflicht, das eigentliche Fahren auf die zeitigen Früh- und späten Nachmittagsstunden zu beschränken. Mittags, wo die Sonne am höchsten steht — kurz in der Zeit von 9 Uhr vormittags bis 3 Uhr nachmittags zu fahren, sei streng verpönt. Diese Stunden sollen vielmehr dem Besichtigen von Sehenswürdigkeiten und dem Lagerleben gewidmet sein.

Namentlich dem letzteren, muß von seiten des Führers genügend Beachtung geschenkt werden. Ja es ist direkt eine Notwendigkeit, wenn der Gesamteindruck solch einer Fahrt ein vollkommener sein soll. Je nach Neigung und Bedarf wird also in einer möglichst idyllisch gelegenen Tal- und Flußniederung oder sonst einem schönen Stückchen Erde Halt gemacht und dabei der mitgenommene Proviant bei fröhlichem Gesang und munterer Unterhaltung verzehrt. Diese Stunden zählen mit zu den schönsten des ganzen Tages.

So durchgeführt, wird das Wanderfahren unseren Jugendmitgliedern eine willkommene Abwechslung im täglichen Hasten und Treiben sein. Wir aber bewahren unsere Schützlinge durch die Wanderfahrten vor allem vor dem zerstörenden Einfluß des modernen Zeitalters und erziehen dadurch unserem Sachsen-Bunde spätere, brauchbare Mitglieder. Dies zu erreichen, sei der Zweck dieser Zeilen und mein sehnlichster Wunsch. S. Ch.

# 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.

**Bundesgeschäftsstelle:** 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 30. November, in Leipzig, Café Thomasring, Gottschedstraße 30.

### 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.

### Medaillen-Verleihung

Das alleinige Recht zur Verleihung von Medaillen für sportliche Leistungen steht nur allein dem Bunde zu. Bezirke und Vereine, die Medaillen zur Verteilung bringen wollen, bedürfen hierzu der Genehmigung und sind diesbezüglich Anträge schriftlich an obengenannte Adresse einzureichen. Nichtbefolgung dieser Bestimmung zieht die Kassierung der Medaillen nach sich. — Um den Wert der Medaille für wirklich sportliche Leistungen zur vollen Anerkennung zu bringen, bitten wir unsere Mitglieder selbst auf Einhaltung dieser Bestimmungen zu achten und im Übertretungsfalle Meldung zu erstatten.

### Tourenfahrwartsamt

Tourenfahrwartsamt: Robert Weniger, Leipzig, Hohestraße 48.

### Sportliche Veranstaltungen 1912

Nachstehend geben wir das in Aussicht genommene Programm für die kommende Saison mit dem ausdrücklichen Bemerkungen bekannt, daß die einzelnen Veranstaltungen noch besonders zur Ausschreibung gelangen und dem Bundesvorstande jederzeit das Recht zu Änderungen vorbehalten bleibt.

Die geehrten Bezirks- und Vereinsfahrwarte werden höflich ersucht, die genannten Tage für den Bund freizuhalten und für starke Beteiligung an diesen Veranstaltungen in ihren Kreisen zu wirken, damit denselben ein voller Erfolg gesichert ist.

Wanderfahrten finden statt am 27. März, 7.—8. April (Osterwanderfahrt), 5. Mai, 26.—27. Mai (Pfungstwanderfahrt), 16. Juni, 13.—15. Juli (Bundestagswanderfahrt), 18. August, 15. September, 6. Oktober und 20. Oktober. Der Einsatz (Nenngeld) für sämtliche Wanderfahrten beträgt für das Jahr 1912 1,50 M.

Ferner finden statt:

am 19. Mai die 6-Stunden-Kontrolltouren (in 3 Abteilungen),

am 16. Juni Rund um die Lausitz,

„ 30. Juni Rund durch Sachsen,

„ 11. August Zittau—Leipzig,

„ 18. August Bahnmeisterschaften,

„ 1. September Rund ums Vogtland.

Die Orte für die Wanderfahrten werden später bekannt gegeben.

Bezirke und Vereine, die in kommender Saison eine Wanderfahrt nach einem in ihrem Bezirke resp. Kreise befindlichen Orte, der möglichst landschaftliche Reize bietet, verlegt haben möchten, wollen ihre Wünsche sofort dem Tourenfahrwartsamt bekanntgeben, spätesten Termin Anfang Januar.

### Berichtigung!

Preis-Wanderfahrten im Jahre 1911 betreffend.

I. Preis erhalten nachstehende Bundeskameraden: E. Meier, Oberplanitz; W. Uhlmann, Chemnitz; W. Gerhardt; Glauchau; M. F. Böttcher, Ellefeld; E. Stelzner, Max Ebert und W. Eidam, Merane; R. Schulz, Oberplanitz; G. Händler, Cossebaude.

II. Preis H. Eichhorn, Leipzig.

III. Preis H. Padberg, Dresden.

Bei der Nachprüfung hat sich herausgestellt, daß bei der Zusammenstellung einige Fahrten übersehen wurden und somit die Angaben der obigen Preisträger hierdurch für richtig anerkannt werden.

Die Wünsche, ob Ehrenzeichen oder Ehrenbecher, sind leider von einer großen Anzahl der Preisträger nicht erfolgt, so daß für diese das Ehrenzeichen für Wanderfahrten angefertigt wird.

### Anerkennung

Herr Max Kother, Mitglied vom R.-V. Falke des Sächsischen Radfahrer-Bundes, belegte bei der Fahrt Rund um Mitteldeutschland, welche für alle Mitglieder der deutschen Radfahrer-Verbände offen war, den 13. Platz als einziger Ehrenpreisfahrer des Sächsischen Radfahrer-Bundes, so daß wir ihm zu seinem Erfolge unsere aufrichtigsten und besten Wünsche darbringen.

All Heil!

Der Bundesvorstand  
d. S. R.-B.

## Mitgliederwerbung 1912

Werte Bundeskameraden! Der Bezirksvertretertag ist vorüber. Die Herren Delegierten sind wieder nach Hause zurückgekehrt und haben in ihren Bezirken Bericht erstattet. Jeder treue Sachsenbündler wird mit Freuden vernommen haben, dass unser lieber Bund in jeder Hinsicht durchaus auf der Höhe steht. Zu den alten Aufgaben des Bundes sind wieder neue gekommen, und neue Leistungen machen die Bundesmitgliedschaft immer wertvoller. Jeder Radfahrer unter Ihren Freunden und Bekannten wird es Ihnen daher Dank wissen, wenn er auf den Sächsischen Radfahrer-Bund aufmerksam gemacht und zum Eintritt veranlasst wird. Darum werben Sie, wertvolle Bundeskameraden, werben Sie unermüdlich für unsern Bund, damit er immer grösser und mächtiger wird und seine für die vaterländische Radfahrerschaft so überaus segensreiche Wirksamkeit immer reicher entfalten kann.

Herrliche Preise, die in nächster Nummer bekanntgegeben werden sollen, winken wie alljährlich den im Werbungs-Wettbewerb erfolgreichsten Bundeskameraden. Darum auf, wertvolle Kameraden, trachte ein jeder danach, als Sieger aus diesem Wettbewerbe hervorzugehen und den wertvollen ersten Preis zu erringen!

Der Bundesvorstand.  
I. A.: Wilhelm Vogt.

NB. Nächste Nummer wird voraussichtlich noch eine besondere frohe Überraschung für die in den Monaten Januar, Februar und März in der Werbung erfolgreichsten Bundeskameraden bringen.

## Bestätigungen

Nachdem nunmehr die Hauptversammlungen der Bezirke stattgefunden haben, und die satzungsgemäßen Neuwahlen der Bezirksvorstandschaffen erfolgt sind, werden die nachstehend benannten Herren hiermit amtlich bestätigt:

### a) Bezirksvertreter:

Bezirk Altenburg:	Herr R. Borowansky, Langenleuba-Niederhain als 1. Bez.-Vertr.
Bezirk Auerbach i. V.:	{ „ Hans Pötzschner, Mühlgrün b. Auerbach i. V. als 1. Bez.-Vertr.
	{ „ Gustav Böttcher, Ellefeld i. V. als 2. Bez.-Vertr.
Bezirk Döbeln:	{ „ Wilh. Gierth, Zschaitz als 1. Bez.-Vertr.
	{ „ Herm. Lässig, Baderitz als 2. Bez.-Vertr.
Bezirk Eppendorf:	{ „ Max Busch, Großwaltersdorf als 1. Bez.-Vertr.
	{ „ Reinh. Rasch, Kirchbach als Stellvertreter.
Bezirk Leipzig:	{ „ Karl Kreutzkamm, Leipzig als 1. Bez.-Vertr.
	{ „ Alfred Neubert, Leipzig, als 2. Bez.-Vertr.
Bezirk Rochlitz:	{ „ Arth. Thust, Rochlitz als 1. Bez.-Vertr.
	{ „ Emil Jakob, Rochlitz als 2. Bez.-Vertr.

Weitere Bestätigungen erfolgen, sobald uns das amtliche Protokoll über die stattgefundenen Wahlen eingesandt wird.

### b) Vereine:

Als bundesangehörige Vereine: R.-V. Blitz, Zobes, Bezirk Plauen i. V.

### c) Ortsvertreter:

O. Steinbach, Bernsdorf	A. Fröhlich, Meerane	} sämtlich Bezirk Glauchau.
L. Wagner, Callenberg	O. Brückner, Niederschindmaas	
P. Kästner, Glauchau	M. Thomas, Pfaffroda	
A. Schwarzenberg, Gesau	R. Albanus, Seiferitz	
P. Schröter, Waldsachsen	H. Böhne, St. Egidien	
O. Saaro, Höckendorf	R. Thierfelder, Oberschindmaas	
G. Junghans, Kuhnshappel	O. Bauer, Wuhn	
A. Sturm, Oberlungwitz	Ed. Mahler, Wernsdorf	
L. Hilbert, Meerane	R. Dörr, Niederwinkel	
P. Müller, Weidensdorf	R. Hochmuth, Götzental	
G. Seibt, Eppendorf	Neubauer, Gahlenz	} sämtlich Bezirk Eppendorf.
A. Börner, Großwaltersdorf	W. Barthel, Kirchbach	
R. Uhlig, Borstendorf.		
Paul Haufe, Friedrichswalde	Otto Büttner, Kleincotta	} sämtlich Bez. Pirna a. E.
Paul Pescheck, Großröhrsdorf	Herm. Schwenke, Breitenau	
Erwin Fröde, Nenntmannsdorf	Magnus Morgenstern, Göppersdorf	
Paul Wiedemann, Biensdorf	Otto Scheinert, Pirna	
Bernh. Kadner, Gersdorf	Paul Rehn, Pirna	
Albin Philipp, Liebstadt		



## Kassengeschäftliches

### Neuanmeldungen für das Geschäftsjahr 1911/12

56 Neuaufnahmen von Nr. 19520 bis Nr. 19576 vom 2. November bis 20. November 1911 (3 unter alter Nummer).

Angem. d. Mitgl. Nr.

#### Bezirk Altenburg.

- 17914 19521 Paul Göhring, Stellmachermstr., Altenburg S.-A., Zwickauerstr. 24.  
18252 19527 Willy Funke, Dachdecker, Langenleuba-Niederhain n. d. Straße.  
18252 19528 Arthur Kreuz, Zimmermann, Langenleuba-Niederhain n. d. Straße.  
18252 19529 Walter Haberkorn, Dekorationsmaler, Langenleuba-Niederhain n. d. Straße.  
8952 19560 Christian Pfau, Fabrikarbeiter, Dobitzschen S.-A.  
4527 19570 Richard Beer, Kaufmann, Altenburg S.-A., Kreuzstraße 80.

#### Bezirk Auerbach.

- 19088 19535 Otto Wolf, Sticker, Oberlauterbach.  
19088 19536 Paul Wolf, Sticker, Oberlauterbach.  
19088 19537 Otto Roth, Sticker, Oberlauterbach.  
19088 19538 Ewald Lorenz, Sticker, Oberlauterbach.  
19088 19539 Richard Schmidt, Sticker, Oberlauterbach.  
19088 19540 Alban Rammner, Sticker, Oberlauterbach.  
19088 19541 Arno Rammner, Sticker, Oberlauterbach.  
19088 19542 Richard Seifert, Sticker, Oberlauterbach.  
19088 19543 Richard Weigert, Sticker, Oberlauterbach.  
19088 19544 Kurt Feustel, Fleischer, Oberlauterbach.  
19088 19545 Oswald Kerner, Kaufmann, Oberlauterbach.  
19088 19546 Ernst Belk, Sticker, Unterlauterbach.  
19088 19547 Ewald Schreiter, Sticker, Unterlauterbach.  
19088 19548 Max Kropf, Sticker, Unterlauterbach.  
19088 19549 Lorenz Birner, Sticker, Unterlauterbach.  
19088 19550 Alfred Kropf, Sticker, Unterlauterbach.  
19088 19551 Albert Seidel, Sticker, Unterlauterbach.  
19088 19552 Paul Schneider, Sticker, Bergen i. V., b. Herrn Eduard Schwabe.  
13387 19568 Hermann Seidel, Malermstr., Mühlgrün, Volkmarstr.  
15040 19571 Oskar Kummer, Schiffchenstickermstr., Bergen i. V., Plauenschestr. 98.

#### Bezirk Bautzen.

- 18460 19531 Hermann Max Gietzelt, Anstaltsinspektor, Seidau Nr. 126, Bezirksanstalt.  
6966 19575 Paul Klinke, Restaurateur, Bautzen, Neusche Promenade.  
13218 19576 Oswald Neumann, Restaurateur, Bautzen, Fleischermarkt 19.

#### Bezirk Brand-Freiberg.

- 1266 19520 Robert Goldberg, Dachdeckermstr., Reichenbach Nr. 88.

#### Bezirk Chemnitz.

- 18319 19562 Karl Emil Helber, Kaufmann, Chemnitz, Kanzlerstraße 25.

#### Bezirk Dresden.

- 15522 14045 (alte Nummer) Otto Siegert, Desinfektor, Dresden-N., Jagdweg 17 II.  
selbst 19524 Friedrich Gustav Kunze, Schmiedemstr., Dresden, Gabelsbergerstr. 10.  
15011 19567 Paul Arthur Herrmann, Röster, Dresden, Cotta, Cossebauderstr. 22.

#### Bezirk Eppendorf.

- 13110 12621 (alte Nummer) Paul Wetzel, Bäcker, Borstendorf.

#### Bezirk Glauchau-Meerane.

- 9367 19526 Kurt Martin, Dreher, Höckendorf.

#### Bezirk Grimma.

- 12668 19554 Ernst Berger, Gasthaus, Pommsen, Nr. 68.

#### Bezirk Leipzig.

- 7287 10500 (alte Nummer) Johannes Musche, Privatmann, L.-Schleußig, Quandtstr. 12.  
3529 19522 Rudolf Palm, Kaffeehausbesitzer, Leipzig, Brühl 33.  
3529 19523 Johannes Steinkopf, Dr. jur., Rechtsanwalt, Leipzig, Ranstädtersteinweg 13.  
R.-V. Falke 19525 Max Temmler, Markth., L.-Stünz, Geithainerstr.  
8077 19530 Curt Richter, Kaufmann, L.-Neustadt, Ludwigstr. 82.  
12469 19564 Hermann Sauer, Schankwirt, Leipzig, Tauchauerstraße 25.

#### Bezirk Mülsengrund.

- 18501 19532 Richard Alfred Uhlig, Friseur, Mülsen St. Jakob, Nr. 30.  
18501 19553 Friedrich Anton Wächter, Ziegelmstr., Mülsen St. Jakob.  
12591 19565 Max Paul Rascher, Fabrikarbeiter, Niedermülsen Nr. 38.  
12591 19569 Albert Reinhardt, Dentist und Gastwirt, Mülsen St. Jakob, Nr. 169.

#### Bezirk Plauen.

- 9737 19553 Fritz Strauß, Malermstr., Plauen i. V., Lessingstr. 18.

#### Bezirk Pleibental.

- 8014 19534 August Schink, Mineralwasserfabrik, Fraureuth.  
6748 19559 Erich Heinig, Bahnwärter, Lichtentanne, Bismarckstraße.  
4060 19566 Albert Meyer, Restaurant Jung, Fraureuth.

#### Bezirk Sächsische Schweiz.

- 18910 19573 Oswin Vetter, Blumenfabrikant, Langburkersdorf  
18910 19574 Rudolf Blumrich, Reisender, Hilgersdorf i. Böhmen.

#### Bezirk Zittau.

- 17988 19561 Fritz Thomas, Lackierer, Zittau, Tongasse 411.

- 15834 19563 Richard Herrmann, Fabrikarbeiter, Kleinschönau Nr. 23.  
16643 19572 Ernst Thöricht, Wirtschaftsgehilfe, Böhm. Ullersdorf, Nr. 76.

## Mitgliedsbeiträge

ohne Angabe des Absenders sind eingegangen aus:  
Markneukirchen vom 6./X. 1911.  
Absenderangabe an die Kassenstelle erbeten.

## Alte Garde!



Hiermit lade ich die Mannen der alten Garde freundlichst zu dem am Sonntag, den 7. Januar 1912, vormittags 11 Uhr im Hotel Sachse in Meerane stattfindenden General-Appell der alten Garde ein.

Garden! treten wir alle an, Mann für Mann, und beweisen wir dadurch, daß wir unsere Ideale hochzuhalten und zu wahren wissen.

Die Kameraden von Meerane werden wetteifern und uns einen schönen und der Sache würdigen Empfang bereiten.

### Tagesordnung.

- Bericht des Führers.  
Kassenbericht.  
Besprechung über die Festlegung des Gardentages.  
Mit Garden Heil! A d. S c h ö n.

## Bezirksnachrichten

Redaktionschluß für Nr. 5: Freitag, den 1. Dezember.  
Erscheinungstag: Freitag, den 8. Dezember. 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.** Nächste Bezirksversammlung am Sonnabend, 25. November 1911, in Richters Gasthof, Brunn b. Auerbach. Tagesordnung: Bericht vom Bezirksvertretertag, Pläne für 1912, Ergänzungswahlen, Preise für Meistbeteiligung an Versammlungen, Fahrwärtsbericht.  
Sachsen Heil! Pöttschner, Bezirksvertreter.

**Bezirk Bautzen.** Sonnabend, den 25. d. M., abends 1/9 Uhr Monatsversammlung im Restaurant zur Gärtnerbörse, Bautzen, Fleischmarkt. Erscheinen ist Ehrensache.  
Paul Kowodzi, 1. Bezirksschriftführer.

**Bezirk Döbeln.** Die nächste Bezirksversammlung findet Sonntag, den 3. Dezember, nachm. 3 Uhr, im Gasthof zur Post, Zschaitz, statt. Die Bezirkskameraden werden dringend gebeten, in diesem Geschäftsjahr zahlreicher als im vorigen in den Versammlungen zu erscheinen, damit die Bezirksvorstandschafft nicht gezwungen ist, selbst Beschlüsse zu fassen. Vereine, welche noch keine Ortsvertreter gewählt haben, werden ersucht, dies sobald als möglich zu tun und die Namen der Gewählten in der nächsten Bezirksversammlung bekannt zu geben. Kameraden, welche noch kein neues Bundeshandbuch haben, werden ersucht, dasselbe in der nächsten Versammlung in Empfang zu nehmen oder dieselben in meiner Wohnung abzuholen.  
All Heil! Wilh. Gierth, 1. Bezirksvertreter.

**Bezirk Dresden.** Achtung Bundeskameraden! Hiermit geben wir uns die Ehre, unsere verehrten Bundeskameraden nochmals zu der am Totensonntag (26. d. M.) im Etabl. Ballhaus stattfindenden Theateraufführung ergebenst einzuladen. Die Regie hat

keine Kosten noch Mühe gescheut, ein wirklich inhaltreiches Stück zur Aufführung zu bringen. Betitelt „Der Dornenweg“, Schauspiel in 3 Akten von Philippi, gibt es div. Charaktere wieder, welche vom Schicksal hart heimgesucht worden sind, in der Liebe zu den Kindern seinen Höhepunkt findet. Der Uneigennützigkeit der mitwirkenden Bezirkskameraden ist es zu danken, daß die verehrten Bezirksmitglieder wieder einige angenehme Stunden erleben können. Zollen wir ihnen unsern Dank durch recht zahlreiches Erscheinen.

Heinrich Padberg, 1. Bezirksvertreter.  
Willy Künath, Schriftführer.  
Max Löbel.

#### Bezirk Grimma.

Die letzte Bezirksversammlung fand am 5. Nov. in Pomßen statt. Es wurde eine Bezirksausfahrt beschlossen für den 26. Nov. nach Mutzschen. Um 2 Uhr Treffen in Grimma im Schwanenschlößchen. Liste liegt in Mutzschen bis 4 Uhr aus. Nächste Bezirksversammlung am 10. Dezember 1911 um 2 Uhr bei Kam. Schmidt in Pauschwitz bei Trebsen.

All Heil! Joh. Engel, 1. Bezirksfahrwart  
Arthur Stephan, 2. Bezirkschriftführer.

**Bezirk Glauchau-Meerane.** Die nachgenannten Bundeskameraden sind als Ortsvertreter im Bezirk Glauchau-Meerane gewählt worden. Steinbach, Bernsdorf, Wagner, Callenberg, Kästner, Glauchau, Schwabenberg, Gesau, Schröter, Waldsachsen, Saaro, Höckendorf, Junghans, Kuhschnappel, Sturm, Oberlungwitz, Hilbert, Meerane, Fröhlich, Meerane, Brückner, Niederschindmaas, Thomas, Pfaffroda, Albanus, Seiferitz, Böhme, St. Egidien, Tierfelder, Oberschindmaas, Bauer, Wulm, Mahla, Wernsdorf, Dörr, Niederwinkel, Hochmuth, Götzental, Mülle, Weidensdorf. Die gewählten Bezirkskameraden wollen die Abzeichen in der nächsten Sitzung (Dezember) in Empfang nehmen. Die nachverzeichneten Kameraden wollen umgehend den Bezirksvertretern erklären, ob sie das Amt eines Ortsvertreters annehmen. Gruner, Gersdorf, Neubert, Hermsdorf, Opitz, Jerisau, Schnabel, Oberfrohna, Martin, Oberwirra, Grimman, Rüdorf, Schlick, Schlunzig.

Sachsen Heil!

Die Bezirksleitung.  
Richter, Jacob.

Am Sonntag, den 5. November, nachm. ½5 Uhr, hielt der Bezirk im Hotel de Saxe, Meerane, seine Monatsversammlung ab. Nach der Bekanntgabe der Eingänge erstattet Herr Jakob-Meerane Bericht über den am 22. 10. stattgefundenen Bezirksvertretertag in Leipzig. Außerdem wird der Bezirksfahrwart Herr Gerth-Glauchau mit der Ausarbeitung eines Bezirkssportplanes für 1912 beauftragt. Zur Fertigstellung eines Bezirkshandbuchs besorgen die Vereine sowie die Ortsvertreter die Annoncen und sonstigen Unterlagen. Im Februar 1912 wird ein größeres Vergnügen im Gasthof Hockendorf abgehalten. Auch soll einer Einladung des R.-V. Wanderer, Glauchau, zu einer am 5. Januar 1912 stattfindenden Weihnachtsfeier entsprochen werden. Die nächste Versammlung wird am 3. Dez. in Schloßers Restaurant in Glauchau abgehalten. Weiter beschließt man auf Antrag, sämtliche Preise vom Bund und Bezirk nur bei Vereinsfestlichkeiten zur Verteilung zu bringen, womit jedesmal eine Bezirksausfahrt verbunden werden soll. Bei Veranstaltung von Langsamfahren im Bezirk soll künftig ein jeder Fahrer nur einmal starten können. Insgesamt werden 31 Ortsvertreter gewählt. Bewilligt werden 3 M. für 1 Ehrenbecher, welcher dem Turnerbund Meerane zu dessen am 29. 10. stattgefundenen Dauermarsch gestiftet wurde. Für Meistbeteiligung werden wie im Vorjahre 25 M. bewilligt. Der bisherige Bezirksvertreter Herr Ottel, Glauchau, wird seitens des Bundes für langjähriges erfolgreiches Wirken im Bund und Bezirk mit dem Verdienstkreuz ausgezeichnet, welches ihm von Bezirksvertreter Herrn Jakob in feierlicher Weise überreicht wurde. Aus gleichem Anlaß ehrt der Bezirk denselben durch seine Ernennung zum Bezirks-Ehrenmitglied.

Sachsen Heil!

Die Bezirksleitung.  
Jakob, Bezirksvertreter.  
Richter, Bezirkschriftführer.

Sonntag, den 3. Dez., nachm. ½4 Uhr, Bezirksversammlung in Schloßers Restaurant in Glauchau. Einweisung der neugewählten Ortsvertreter, und Ausgabe der dazugehörigen Abzeichen. Infolge einer hochwichtigen Ehrung werden die Mitglieder um allseitige Beteiligung gebeten.

Sachsen Heil!

Jakob, Bezirksvertreter.  
Richter, Bezirkschriftführer.

**Bezirk Kamenz.** Der Bezirk hielt seine diesjährige Hauptversammlung am 15. Oktober 1911 ab. Der Bezirksvertreter sowie der 1. Fahrwart erstatteten für 1910-1911 Jahresberichte, der Bezirkskassierer legt seinen Bericht vor. Die Rechnungen wurden durch die Rechnungsrevisoren geprüft und für richtig befunden. Dem Kassierer wurde Entlastung erteilt. Durch Erheben von den Plätzen wurde der verstorbene Bundeswirt Herr Fährlich, Königsbrück, geehrt. Freiwillige Geschenke zur Bannerkasse gingen ein von Herrn Hentschel 2,50 M.; die weitere Sammlung ergab 5 M., mithin ein Gesamtbetrag von 7,50 M. Der neugewählte Vorstand setzt sich wie folgt zusammen: 1. Bezirksvertreter G. Steinborn, 1. Schriftführer R. Freudenberg, 2. Schriftführer Niklich jun., 1. Fahrwart A. Synatschke, Lükersdorf, 2. Fahrwart Wehner, Gelenau, 1. Kassierer Niklich, Kamenz. Die Wahlen leitete Herr Bundesbesitzer Hentschel. Die nächste Bezirksversammlung findet Sonnabend, den 2. Dezember 1911, abends ¾9 Uhr im Bundesgasthof Moritzbad, Lükersdorf, statt, wozu ganz ergebenst einladet

Sachsen Heil! Gustav Steinborn, 1. Bezirksvertr.

**Bezirk Leipzig.** Versammlung jeden 1. Freitag im Monat im Etabl. Sanssouci, Elsterstr. 12. Briefadresse: Richard Landgraf, Leipzig-Lindenau, Kanzlerstr. 3111. Die am 5. Nov. stattgefundene Generalversammlung nahm einen glatten Verlauf. Die Berichte der einzelnen Vorstandsmitglieder lauten sehr günstig und sind die Kassenverhältnisse tadellos. Ergebnis der Neuwahlen:

1. Bezirksvertreter Karl Kreutzkamm, 1. Bezirkschriftführer Richard Landgraf, 2. Bezirkschriftführer Paul Heynemann, Bezirkszahlmeister Bruno Günther, Bezirksrennfahrwart Georg Andrich, Bezirksstourenfahrwart Herm. Wagner (neu) Bezirkskunstfahrwart Gustav Friedrich, Bezirkszeugwart Otto Uhlmann. Für die vortreffliche Leitung der Neuwahlen Herrn 2. Bundespräsidenten Robert Müller nochmals unseren herzlichsten Dank. Die Sammlung unseres seeligen Fritz Seifert brachte die ansehnliche Summe von 231,50 M. und sei den edlen Stiftern nochmals herzlich Dank. Die Liste liegt zur gefl. Einsicht für jedermann in der Bezirksversammlung aus. Die nächste Bezirksversammlung findet am 1. Dezember, d. J. statt. Auf der Tagesordnung stehen die Wahlen der Ortsvertreter sowie eines 2. Bezirksvertreters. Ferner findet an diesem Abend die Preisverteilung für Meistbeteiligung für das Geschäftsjahr 1910/11 statt. Für die Bibliothek werden immer noch Stiftungen entgegengenommen und bitten jedes einzelne Mitglied, die gute Sache zu unterstützen.

Sachsen Heil! Richard Landgraf, 1. Bezirkschr.

**Bezirk Löbau.** Resultat der Neuwahl: Bezirksvertreter May Steuer, Strahwalde, Ortsvertreter Oskar Kahlich, Karlsbrunn. Sämtliche anderen Herren sind wieder gewählt worden. Herr Steuer, Strahwalde, gab Bericht über die Bezirksvertreterversammlung am 22. Okt. zu Leipzig.

Sachsen Heil! Aug. Teichert, Schriftführer.

**Bezirk Markneukirchen.** Unsere Hauptversammlung findet am Sonnabend, den 25. November 1911, abends punkt ¾9 Uhr beim Bundeswirt Eckardt, im Reichsadler, Markneukirchen statt und werden alle Mitglieder höfl. gebeten, an dieser wichtigen Sitzung teilzunehmen. Allseitiges Erscheinen ist unbedingt erforderlich.

All Heil! Paul Lindner, Bezirksvertreter.

**Bezirk Meissen.** Versammlungen finden an jedem 1. Dienstag im Monat statt. Nächste Bezirksversammlung Dienstag, den 5. Dez. im Hotel Ring. Alle Bezirkskameraden sind hierzu herzlich eingeladen.

Erich Pickhardt, Schriftführer.

**Bezirk Pleißental.** Bezirksversammlung am 5. Nov. in Fraureuth. Kamerad Schön teilt mit, daß dem Bezirk mit dem 1. Okt. die ersehnten 300 Bundesmitglieder angehören und wünscht in der Werbung rege Tätigkeit, damit Ende des Geschäftsjahres 400 genannt werden können. Der Bericht über die Verhandlungen des Bezirksvertretertages wird entgegengenommen. Vereine, welche für 1912 das Bezirksstiftungsfest zu übernehmen gedenken, wollen sich bis 1. Dez. d. J. beim Bezirksvertreter melden. Der General-Appell der alten Garde findet am Sonntag, den 7. Januar 1912 im Hotel de Saxe in Meerane statt. Strafgelder gehen 1,30 M. ein. Die nächste Bezirksversammlung findet am 3. Dez., nachm. punkt 4 Uhr in Ruppertsgrün, Rest. Post, statt.

Heil! Ad. Schön.

**Bezirk Reichenbach.** Bezirkshauptversammlung am 29. 10. (11.), Festung Metz, Blücherstr., Reichenbach, nachm. 6 Uhr. Berichterstattung des Bezirksvertreters vom Bezirksvertretertag in Leipzig. Resultat der Neuwahl des Gesamtvorstandes: 1. Bezirksvertreter Ernst Junghahn, 2. Bezirksvertreter Paul Seiler, Kassierer Hermann Häfner, 1. Schriftführer Paul Rockstroh, 2. Schriftführer Paul Franke, 1. Fahrwart Otto Maier, 2. Fahrwart Albin Sachs. Beschlossen wurde, ein Weihnachtsvergnügen. Nächste Versammlung am 10. Dezember (11.), nachm. 4 Uhr in Netschkau, Goldenes Becher. Alle kommen!

Ernst Junghahn, Bezirksvertreter.  
Paul Franke, Schriftführer.

**Bezirk Rödental.** Unsere nächste Hauptversammlung findet am 26. d. M. in Leistners Restaurant, Saupersdorf, von nachm. 4 Uhr an pünktlich statt. Tagesordnung: Rechnungsabschluß, Neuwahl usw. Um recht pünktliches und zahlreiches Erscheinen wird höflichst gebeten.

Sachsen Heil! Alfred Wolf, Bezirksvertreter.

**Bezirk Sächsische Schweiz.** Bezirksversammlung am 12. Nov. 1911. Herr Bezirksvertreter Paul Lehmann eröffnet nachm. punkt 4 Uhr die Versammlung. Es erfolgten Berichte vom Bezirksvertretertag. Ferner überreichte der 1. Bezirksvertreter Herrn Eisold und Herrn Hartmann eine Ehrennadel für Werbetätigkeit. Als Ortsvertreter für Berthelsdorf wurde Herr Eisold einstimmig gewählt, desgleichen für Hilgersdorf Herr Schierz. Nächste Versammlung findet den 6. Januar 1912, Erbgericht Berthelsdorf, statt. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Sachsen Heil! Paul Lehmann, 1. Bezirksvertreter.  
Karl Strohbach, 1. Schriftführer.

**Bezirk Unteres Zschopautal.** Ergebnis der Neuwahlen: Bezirksvertreter Ernst Böttger, Kassierer Max Bretschneider, 1. Schriftführer Otto Berger, 2. Schriftführer Anton Aurich, 1. Fahrwart Paul Brabandt, 2. Fahrwart Franz Seidel, Ortsvertreter Max Schäfer, Bahnhofstr., Mittweida.

Otto Berger, 1. Schriftführer.

**Bezirk Wurzen.** Die Bezirkshauptversammlung fand am 29. Oktober bei Kamerad Wilhelm in Machern statt. Die Neuwahlen, welche von Herrn Bundesbesitzer Bier geleitet wurden, hatten folgendes Ergebnis: Als 1. Bezirksvertreter wurde H. Gütte gewählt; besonders erwähnt sei, daß Herr Gütte jetzt im 17. Geschäftsjahr als Vertreter tätig ist. 2. Bezirksvertreter Paul Müller, Nerchau, 1. Schriftführer Paul Grieser, Gerichshain, 2. Schriftführer Paul Möhler, Nerchau, Kassierer Max Geißler, Machern, 1. Fahrwart Krebs, Nerchau, 2. Fahrwart Hans Conrad, Gerichshain. Als Kassenrevisoren wurden Adamowitsch - Nerchau und Martin Hauck, Gerichshain gewählt. Die nächste Versammlung findet am 26. Nov., nachm. 2 Uhr, im Etablissement Schützenhaus Mutzschen, statt. Da eine wichtige Tagesordnung vorliegt, bitten wir um zahlreiche Beteiligung.

All Heil! H. Gütte, 1. Bezirksvertreter.

P. Grieser, 1. Bezirkschriftführer.

**D**ie 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 Bautzen. R.-Cl. Bapf.** Bundesverein. Gegründet 1899. Briefadresse: Rudolf Ain, Bautzen. Jeden 1. Mittwoch im Monat — Versammlung — im Alberthof. Die Jahreshauptversammlung am 8. XI. war sehr gut besucht. Ergebnis der Neuwahlen: Ernst Albrecht wieder als 1. Vorsitzender, Georg Hähnel als 2. Vorsitzender, Rudolf Ain wieder als 1. Schriftführer, Alwin Heinrich als 2. Schriftführer, Kurt Handrick wieder als 1. Kassierer, Paul Lehmann als 2. Kassierer, Alwin Fröde wieder als Straßenfahrwart, Karl Schiemank als Saalfahrwart, Hermann Preußner als Vereinsboten, Schweitzer und Richter als Kassenrevisoren. Ich bitte die Klubkameraden, sich im neuen Geschäftsjahr recht zahlreich an allen Veranstaltungen zu beteiligen! Nächste Monatsversammlung, Mittwoch, den 6. Dezember d. J.  $\frac{1}{2}$  9 Uhr.

Sachsen Heil! Ernst Albrecht, 1. Vorsitzender.  
Rudolf Ain, Schriftführer.

Unserem Klubmitglied und früheren Vorstand Paul Kowodzi zu seiner — Vermählung — die herzlichsten Glückwünsche.  
Der Vorstand.

**R.-V. Freundschaft, Kl. Welka u. Umg., B.-A. V.** Vereinslokal Pöntsches Gasthof. Jeden 1. Sonnabend im Monat Versammlung. Schriftstücke erbeten an den 1. Vorsitzenden Gustav Weißbach, Kl. Welka. In der letzten Hauptversammlung wurden folgende Herren in den Vorstand gewählt. Als 1. Vorsitzender Gustav Weißbach, 2. Vorsitzender Heinrich Richter, 1. Schriftführer Hermann Müller, 2. Schriftführer August Wobst II, Kassierer Fritz Schmöger, 1. Fahrwart Karl Jentsch, 2. Fahrwart August Wobst I, Zeugwart August Heide, Vergnügungsvorstand Karl Jentsch. Zur nächsten Versammlung wird zahlreiches Erscheinen gewünscht, da wichtige Tagesordnung vorliegt.

Sachsen Heil! H. Müller, 1. Schriftführer.

**R.-V. Blitz, Seidau.** Bundesangehöriger Verein. Versammlung jeden 1. Sonntag im Monat im Gasthof zum Schwan, Reigenfahren jeden Montag und Mittwoch. In der am 4. November abgehaltenen Jahreshauptversammlung hatten die Neuwahlen folgendes Resultat: Hermann Gude, 1. Vorsitzender, Oskar Bärwald, 2. Vorsitzender, August Hottas, Schriftführer, Heinrich Tschirner, Kassierer, Johann Wüdowenz, 1. Fahrwart, Georg Laveatz, 2. Fahrwart, Johann Miersch, Saalfahrwart. Nächste Versammlung Sonntag, den 3. Dezember, nachm.  $\frac{1}{2}$  3 Uhr im Vereinslokal.

Sachsen Heil! Aug. Hottas, Schriftführer.

**Bezirk Chemnitz. Ortsverein Chemnitz des S. R.-B.** Bundesverein. Sitz Richters Restaurant, Wilhelmplatz. Die am 2. November stattgefundene Versammlung war schwach besucht. Eingegangen waren eine Einladung vom D. R.-B. zum Herbstgautag, Muster und Kataloge über Vereinszeichen, sowie die Einladungen zum Stiftungsfest. Der erste Vorsitzende wird beauftragt, 50 Paar kleine Sträußchen zum Stiftungsfest zu besorgen und wird ihm das Nähere überlassen. Die Sammeliste zur Beschaffung eines Blumen- und Pflanzenarrangement zum Stiftungsfest ergibt 11,30 M., doch sind noch weitere Eingänge zu erwarten. Die Vereinszeichenfrage wird wegen nicht genügendem Besuch der Versammlung vertagt, doch kommt dieselbe demnächst bestimmt zur Erledigung. Zur nächsten Versammlung wird das Erscheinen aller Mitglieder erwünscht, da eine hochwichtige Tagesordnung vorliegt, Anschaffung neuer Vereinszeichen, Christbaumvergnügen usw.

Sachsen Heil! Rud. Hänsel, 1. Vorsitzender.  
Arno Langer, 2. Vorsitzender.

**Bezirk Dresden. R.-V. Alemannia 1891.** Sonntag, den 1. Okt. hielt der Verein seine Jahreshauptversammlung ab. Ergebnis der Vorstandswahl: 1. Vorsitzender Max Säurig, Dresden 22, Oschatzerstr. 35, Kassierer Max Lorenz, Dresden 22, Markusstr. 14 II, Schriftführer Hans Geißler, Dresden 11, Leipzigerstr. 38 I, 1. Fahr- und Reigenwart Paul Imhof, Dresden 22, Rehefelderstr. 76, 2. Fahr- und Reigenwart Gust. Damm, Dresden 30, Bunsenstr. 7. Nächste Monatsversammlung Freitag, den 1. Dezember.

Hans Geißler, Schriftführer.

**R.-V. Sturmvogel.** Vereinslokal Stadt Braunschweig, Jakobsgasse 4. Sitzung jeden Mittwoch. Ergebnis vom 25-km-Vorgabefahren: 1. W. Kunze, 2. O. Scharf, 3. K. Lehmann, 4. W. Pohl, 5. H. Ender. Ergebnis vom 10-km-Entschädigungsfahren: 1. G. Fischer, 2. W. Hausehke, 3. G. Geißler. Neu aufgenommen: Herren Scharf, Schröder, Georgie, Schurig. Gäste sind herzlich willkommen.

Sachsen Heil! Walter Kunze, 1. Vorsitzender.  
Kurt Rippe, Schriftführer.

**R.-V. Panther, Dresden.** Bundesverein. Vereinslokal Neust. Löwenbräu, Königsbräckerstr. Briefadresse: Otto Wagner, Helgolandstr. 131. Versammlung jeden 1. Mittwoch im Monat, jeden anderen Mittwoch Zusammenkunft. Nächste Versammlung Mitt-

woch, 6. 12. Erscheinen eines jeden Mitgliedes erwünscht, da wichtige Tagesordnung. Aufgenommen wurde G. Heinze, ausgeschlossen G. Zobelt. Angemeldet H. Herrmann.

Mit Panther Heil.

Otto Wagner, Vorsitzender.  
Richard Bergell, 1. Schriftführer.

**Bezirk Grimma. R.-V. Triumph, Naunhof.** Jeden Sonnabend nach dem 1. des Monats Versammlung. Vereinslokal Goldener Stern und Schloßmühle, Naunhof. Ich mache die Kameraden nochmals auf die Bezirksausfahrt aufmerksam, welche am 26. November stattfindet; Abfahrt 2 Uhr Schwanschloßchen, Grimma. Liste liegt bis 2 Uhr im Schützenhaus Mutzchen aus.

All Heil! Joh. Engel, 1. Vorsitzender.

**Bezirk Leipzig. R.-V. Falke 1895, Leipzig.** Vereinslokal Rest. Bechhütte. Hielt am 15. Okt. seine Generalversammlung ab. Die neugewählte Vorstandsschaft setzt sich wie folgt zusammen: 1. Vorsitzender Hermann Wagner, 2. Vorsitzender Emil Vogt, Schriftführer Max Köther, Kassierer Emil Herrmann, Fahr- und Reigenwart Kurt Weraer, Zeugwart Ernst Weraer, 1. Kassenprüfer Karl Zapf, 2. Kassenprüfer Albin Knoch, 3. Kassenprüfer Paul Kleeberg. Versammlung jeden 2. Mittwoch, abends 9 Uhr.

Sachsen Heil! Hermann Wagner, 1. Vorsitzender.  
Max Köther, Schriftführer.

**R.-Cl. Neustadt-Leipzig 1897 E.-V.** Klubheim Thiemsche Brauerei, Tauchaerstr. 25. Versammlung jeden Dienstag. Briefadresse: 1. Vorsitzender Karl Otto, Blumenhalle, Kochstr. 25. Die Preisverteilung fand am 5. November 1911 statt. Am 25. Nov. treffen sich sämtliche Kameraden beim R.-Cl. Wettin, Stadt Nürnberg. Dienstag, den 12. Dezember 1911, fällt die Sitzung aus, dafür ist am Mittwoch, den 13. Dezember, Familienabend, bestehend aus Tanz sowie Vortrag unseres 1. Vorsitzenden Karl Otto über unser 25jähriges Stiftungsfest am 9. März 1912. Zahlreiche Beteiligung unbedingt erforderlich. Dienstag, den 5. Dezember, Monatsversammlung. Voranzeige: Christbescherung am 6. Januar 1912. Gäste zu allen Veranstaltungen herzlich willkommen.

All Heil! Karl Seiler, 1. Schriftführer.

**R.-V. Teutonia 1899, Leipzig.** Klublokal Gutenbergkeller im Deutschen Buchhändlerhaus. Versammlung jeden Mittwoch abends 9 Uhr. Am 15. Nov. 1911 hielten wir bei sehr gutem Mitgliederbesuch unsere diesjährige Halbjahreshauptversammlung ab. Aus den Berichten der Vorstandsmitglieder können wir folgendes bekanntgeben. Unser Kassenumsatz in diesem halben Jahre betrug 600 M., das Vereinsvermögen beziffert sich jetzt auf 721 M. An Mitgliedern sind 46 zahlende und 3 Ehrenmitglieder zu verzeichnen. Versammlungen wurden 26 abgehalten, welche insgesamt von 510 Mitgliedern besucht waren. Ausfahrten wurden 46 veranstaltet. Achtung! Sportskameraden! Am 3. Dezember d. J. halten wir im Deutschen Buchhändlerhaus, Hospitalstraße, einen Familien- und Walzerabend ab, verbunden mit humoristischen Vorträgen usw. Eintritt und Tanz frei. Wir bitten um zahlreichen Besuch. Ferner geben wir jetzt schon bekannt, daß unser Stiftungsfest am 3. März 1912 im Deutschen Buchhändlerhaus stattfindet. Für Vereine, welche an diesem Abend den stärksten Besuch aufzuweisen haben, sind 3 wertvolle Preise gestiftet worden.

All Heil! Richard Rube.

**R.-V. Gloria, Leipzig-Gohlis,** hielt seine Generalversammlung im Vereinslokale ab. Sämtliche Vorstände wurden einstimmig wiedergewählt wie folgt: 1. Vorsitzender H. Gruhnert, 1. Kassierer M. Otto, 1. Schriftführer W. Sieber, 1. Fahrwart A. Sieber. Die Preisverteilung von der Saison 1911 findet am 21. Januar, verbunden mit Theaterabend, im Eldorado statt. Wir laden alle Sportskameraden hierzu freundlichst ein.

All Heil! A. Sieber, Fahrwart.

**R.-V. Habicht 1897, Leipzig.** Bundesverein. Versammlung jeden Dienstag 9 Uhr im Sieben-Männer-Haus, Bayerschestr. 1. Gäste willkommen. Briefadresse: Kurt Landgraf, Gohlis, Mückenschestr. 38 I. Resultat der Wahlen zur Generalversammlung am 31. Okt. 1911: 1. Vorsitzender Kurt Landgraf, 2. Vorsitzender Martin Walther, Kassierer Joh. Löttsch, 1. Schriftführer Reinhold Walther, 2. Schriftführer Kurt Kirbach, 1. Fahrwart Br. Weber, 2. Fahrwart Rich. Mai, Zeugwart Hugo Eichhorn. In vergangener Saison erzielte der Verein: 1. Preis vom Korso beim Bundesfest in Waldheim sowie 2. Preis für Blumenschmuck. 1. Preis im Mannschaftsfahren um die Bezirksmeisterschaft auf der Bahn über 5000 m und auf der Straße über 50 km, sowie 3. Preis in der Bundesmeisterschaft auf der Bahn. Preise für Meistbeteiligung an Touren 1. A. Walther, 2. M. Walther, 3. Br. Weber, meistbesuchte Versammlungen 1. A. Neubert, 2. A. Walther, 3. R. Mai. [Christbescherung und Preisverteilung am 21. Januar 1912.]

Martin Walther, 2. Vorsitzender.

**Bezirk Leisnig. R.-V. Über Berg und Tal, Commichau.** Bundesangehöriger Verein. Versammlung jeden Sonnabend nach dem 15. im Monat. Hauptversammlung am 21. Oktober. Ergebnis der Wahlen: Paul Seifert, 1. Vorsitzender, Artur Köpping, 2. Vorsitzender, Oswin Hentzschel, 1. Kassierer, Hermann Wagner, 2. Kassierer, Hugo Völker, 1. Schriftführer, Franz Stark, 2. Schriftführer, Bruno Graupner, Zeugwart, Alfred Weinert, 1. Fahrwart, Emil Müller, 2. Fahrwart, sämtlich in Commichau. Ortsvertreter für Commichau Oswin Hentzschel, für Podelwitz Richard Möbius. Unser langjähriger 1. Vorsitzender und Mitbegründer des Vereins, Kamerad Wilhelm Uhardt, Podelwitz, wurde zum Ehrenmitglied ernannt.

Sachsen Heil! Pau Seifert, Vorsitzender.  
Hugo Völker, Schriftführer.

**Bezirk Meissen. R.-Cl. Sport, Meissen.** Am Sonnabend, den 4. Nov., fand unsere diesjährige Generalversammlung im Hotel Albertshof statt. Der Gesamtvorstand setzt sich wie folgt zusammen:

Richard Rühle, 1. Vors., Artur Richter, 2. Vors., Edmund Weichhold, Kassierer, Erich Pickhardt, Schriftführer, Hermann Peukert, Fahrwart, Willi Gerhardt und Rich. Krämer, Kassenprüfer. Die 5 Ausfahrtpreise vom vergangenen Jahre erhalten: 1. Preis Willi Gerhardt, 2. Preis Hermann Peukert, 3. Preis Erich Pickhardt, 4. Preis Artur Richter, 5. Preis Edm. Weichhold. Auch für dieses Jahr sind wieder 5 Ehrenpreise ausgesetzt. Nächste Versammlung Donnerstag, den 30. Nov., im Hotel Alberthof. Beratung über Anschaffung von Saalmaschinen. Erscheinen aller Klubkameraden erwünscht.  
Erich Pickhardt, Schriftführer.

**Bezirk Sächsische Schweiz. R.-Cl. All-Heil, Berthelsdorf.** Bundesangehöriger Verein. Am 10. Nov. fand unsere Jahreshauptversammlung statt; die neugewählte Vorstandschaft setzt sich wie folgt zusammen: 1. Vorsitzender Reinhold Lange, 2. Vorsitzender Richard Pförtner, 1. Schriftführer Paul Westerkowsky, 2. Schriftführer Ewald Teichert, 1. Fahrwart Emil Friedrich, 2. Fahrwart Paul Lehmann, Kassierer Rich. Eisold. Vereinsbote Arno Brüner, als Kassenrevisoren wurden Karl Strohbach und Reinhold Lange gewählt. Am 9. Dezember findet eine Wanderung nach dem Valtenberg statt. Abmarsch punkt 8 Uhr abends. Angemeldet hatte sich Arthur Hartmann und wurde einstimmig aufgenommen. Nächste Versammlung findet im Erbgericht statt, wozu sämtliche Mitglieder wegen dringender Besprechung erscheinen wollen.

All Heil! R. Lange, Vorsitzender.  
P. Westerkowsky, Schriftführer.

**R.-Kl. Pfeil, Neustadt.** Bundesangehöriger Verein. Klublokal Gasthof zum Hirsch. Jeden 2. Sonnabend im Monat Versammlung. Sämtliche Schriftstücke sind an den 1. Vorsitzenden Otto Pöche, Neustadt i. S., zu richten. Sonnabend, den 2. Dezember, wird unser diesjähriger Herbstball im Gesellschaftshaus Neustadt abgehalten. Hierzu laden wir alle Sportskollegen herzlich ein.

All Heil! Otto Pöche, Vorsitzender.  
Richard Böhme, Schriftführer.

**Bezirk Zittau. Einzelfahrer-Vereinigung, Zittau, S. R.-B.** Am Mittwoch, den 8. 11. fand unsere 1. Versammlung im neuen Geschäftsjahr statt. Reigenfahrwart Döring gab die Übungsstunden wieder bekannt und hofft auf regelmäßigen pünktlichen Besuch. Herr Thomas, Zittau, wurde neu aufgenommen.

Sachsen Heil! i. V. d. Schriftf.  
H. Döring, Reigenwart.

**R.-V. 1884, Großschönau.** Bundesang. Verein. Alle Zuschriften sportlichen Inhalts richte man an den Fahrwart Franz Flamminger, Hauptstr. 58. Einen schönen Erfolg hatte der Verein am 31. Okt. beim Sportfest in Zittau zu verzeichnen. Im Kunstreigen erhielt die erste Mannschaft mit 15,8 Punkten den 1. Preis, gestiftet vom Bundesvorsitzenden Herrn Max Bergmann, Leipzig; im Schulreigen erhielt die zweite Mannschaft den 4. Preis. In der am 2. Nov. in der Krone abgehaltenen Versammlung, die der Vorsitzende P. Unger leitete, wurde beschlossen, unser Wintervergnügen Sonntag, den 14. Jan. 1912 abzuhalten. Anfang 6 Uhr. Beim Preislangsamfahren (100 m) wurden folgende Zeiten erzielt: 1. A. Prasse, 8 Min. 57 $\frac{1}{2}$  Sek., 2. F. Flamminger, 8 Min. 57 Sek., 3. H. Melzer, 7 Min. 43 $\frac{1}{2}$  Sek., 4. F. Flegl, 4. Min. 42 $\frac{1}{2}$  Sek. Das Preiskegeln am 5. 11. war sehr gut besucht und erhielten bei 15 Kugeln mit 84 Punkten A. Schäfer den 1., H. Kahlert mit 83 den 2., E. Gyra mit 80 den 3., H. Melzer mit 74 den 4. Preis. Nächste Versammlung den 7. Dez. im Weinhaus.

All Heil! Hermann Melzer.

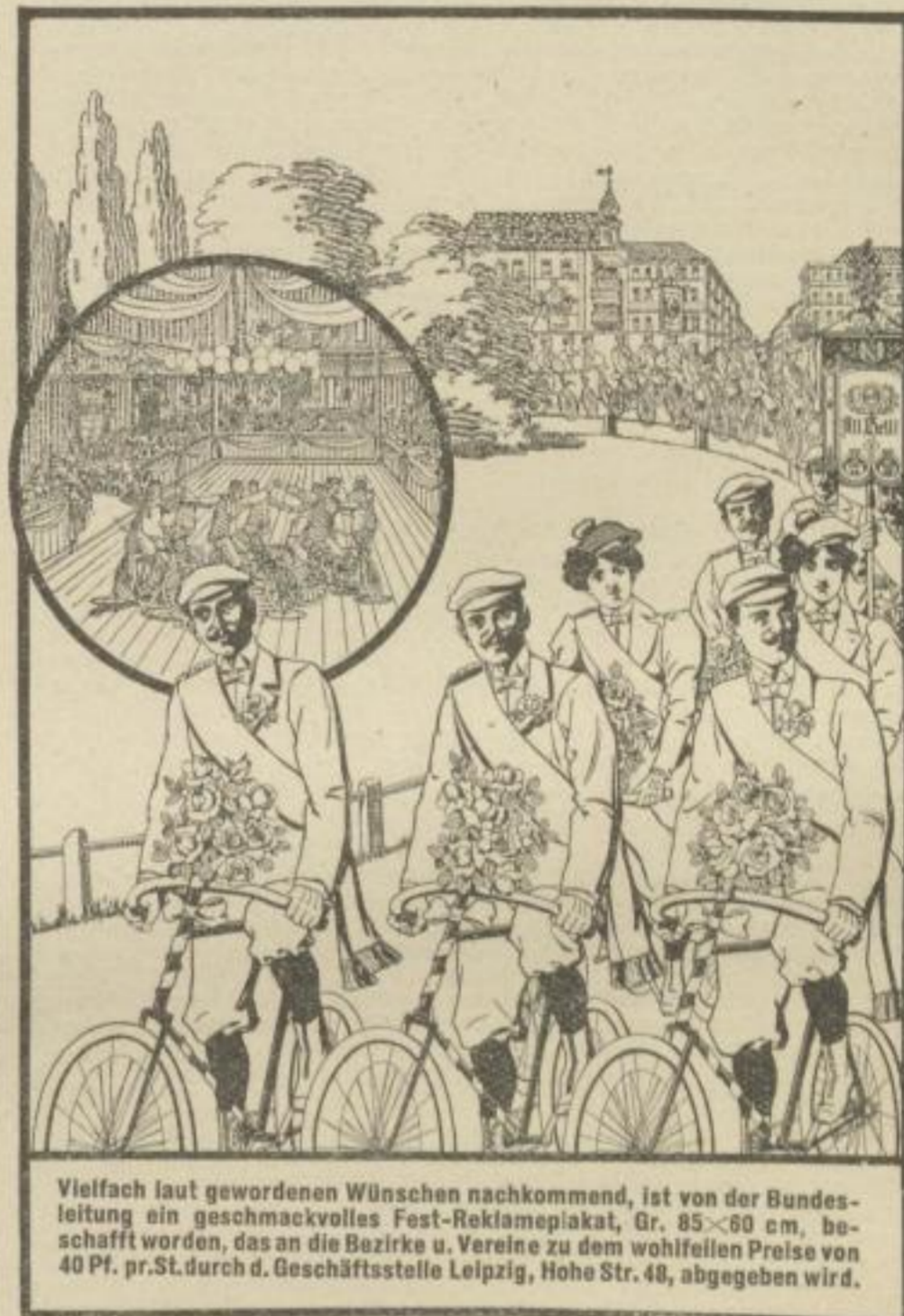
**R.-V. Adler, Kleinschönau.** In der am 11. d. M. stattgefundenen Monatsversammlung wurde u. a. beschlossen, das ausgefallene Vereinspreisschießen am Sonntag, den 3. Dezember, zu veranstalten. 3 Ehrenpreise sind ausgesetzt. Anfang nachm. 3 Uhr. Sonntag, den 10. Dezember, findet nachm. 4 Uhr Generalversammlung statt. Tagesordnung: Eingänge, Berichte, Neuwahlen u. Verschiedenes. Alle Steuerrestanten, welche trotz wiederholter Mahnung nicht Zahlung leisten, sollen aus dem Verein ausgeschlossen werden. Eine lebhaft debattierte die sonderbare Meinung des Preisgerichts vom letzten Sportsfeste des Bezirks Zittau betreffs der Anzugsfrage beim Reigenfahren hervor. Unser Verein erhielt beim genannten Feste im Schulreigenfahren mit 14,5 Punkten den 2. Preis. Die Mitglieder werden gebeten, zu den Veranstaltungen des Vereins zahlreich zu erscheinen.

Sachsen Heil! Gustav Schubert, 1. Vorsitzender.  
Max Baumerth, Schriftführer.

## Briefkasten

**Bezirk Borna-Lausigk.** Diplome für langjährige treue Mitgliedschaft im Bunde werden nur auf Wunsch und auf Antrag beim Bundesvorstand angefertigt. Die Überreichung wird durch den derzeitigen Bezirksvertreter dem betreffenden Mitglied in einer Bezirksversammlung oder bei einer anderen passenden Gelegenheit feierlichst ausgehändigt.

## Ein Fest-Reklame-Plakat



Vielfach laut gewordenen Wünschen nachkommend, ist von der Bundesleitung ein geschmackvolles Fest-Reklameplakat, Gr. 85x60 cm, beschafft worden, das an die Bezirke u. Vereine zu dem wohlfeilen Preise von 40 Pf. pr.St. durch d. Geschäftsstelle Leipzig, Hohe Str. 48, abgegeben wird.

## Reigenfahrer

für Kunst- und Schulreigen können einem Dresdner Verein beitreten. Maschinen und Übungslokal vorhanden. Werte Offerten unter „S. R. 86“, Postamt 12, Dresden.

## Wie die Freilaufnabe entsteht

Von M. D. Weise, Köslin.

Während die meisten technischen Verbesserungen am Fahrrad zunächst von den Rennfahrern erprobt und in Gebrauch genommen wurden, und erst von hier aus zur allgemeinen Einführung bei den Wanderfahrern gelangten, haben wir bei der Freilaufnabe einmal den umgekehrten Vorgang beobachten können. Sie wurde

zuerst vom Touristen und zwar sogleich mit Begeisterung aufgenommen; die Rennfahrer hegten zunächst ein Vorurteil und entschlossen sich nur zögernd zur Annahme der Neuerung. Daß der Freilauf beim Bergabfahren äußerst vorteilhaft sein müsse, leuchtete zwar auch ihnen sogleich ein; doch befürchteten sie, daß die Nabe

dafür auf ebener Strecke und beim Bergauffahren vielleicht um so schwerer laufen und dadurch die Kraftersparnis des mühelosen Bergabfahrens wieder aufheben könnte. Die anfangs etwas schwerfällige Form der Nabe und der scheinbar komplizierte Querschnitt des inneren Mechanismus schien eine solche Befürchtung zu rechtfertigen. Bei der großen Fernfahrt des Jahres 1907 Leipzig—Straßburg wurde noch allgemein die starre Nabe benutzt, und der Schreiber dieses, der es gewagt hatte, mit der dicken Torpedo Modell 1906/07 am Start zu erscheinen, erntete darob manch mitleidiges Lächeln. Doch schon um die Mittagsstunde, als wir in Thüringen angelangt waren, änderte sich das Bild. Ich fuhr in der Favoritengruppe, welche fast alle „Kanonen“ jener Zeit vereinigte; so oft wir aber auf dem Gipfel eines Berges angelangt waren, sagte ich meinen Genossen Lebewohl und sauste ins Tal hinab, so daß ich als Neuling mit meinem Freilauf den großen Fahrern einfach davonlief. Unten angelangt, hatte ich dann jedesmal Zeit genug, mich auszuruhen und so Kräfte für die nächste Steigung zu sammeln. Todt (Duisburg), der dies beobachtet hatte, schrieb damals in seiner Fahrtschilderung folgende Zeilen, die heute im Rückblick gewisses Interesse haben und jetzt ganz altertümlich anmuten: „Auch zwei Freilauffahrer hatten wir dabei, von denen der eine uns durch rege Unterhaltung die Anstrengungen des Rennens etwas vergessen machte, obwohl ich einen kleinen Ärger über die Freilauffahrer hatte. Kam nämlich ein Berg, so blieben sie hübsch bei uns; kam aber ein Bergabhang, so ließen sie uns schmählich im Stich und freuten sich, daß wir mit unseren kleinen Übersetzungen so strampeln mußten. Ich habe aber doch die Überzeugung gewonnen, daß man sich einen großen Vorteil verschaffen kann, wenn man einen Freilauf richtig ausnutzt. Deshalb soll es mich nicht wundern, wenn nächstes Jahr bei der großen Fernfahrt die meisten Fahrer Freilauf benutzen.“ — Todt selbst sorgte dafür, daß seine Prophezeiung schon im nächsten Frühjahr in Erfüllung ging, und bei „Basel—Cleve“ 1908 wurde zum ersten Male der Freilauf zur Pflicht gemacht. Daß er bergab schneller lief, wußte man bereits; nun sollte es sich einmal auf einer völlig ebenen Strecke wie Basel—Cleve zeigen, ob er im Flachland wirklich hinderlich wäre, wie einige Gegner damals noch behaupten wollten. — Das Ergebnis wirkte geradezu überraschend und war so günstig, als es nur irgend sein könnte. Dieses mit lauter Freilaufnaben gefahrene Rennen überbot an Schnelligkeit alles bisher Dagewesene. Die Spitzengruppe legte an einem Tage 574 km zurück, eine Leistung, die damals in Deutschland noch nicht annähernd erreicht worden war, und die auch bis heute noch nicht wesentlich überboten worden ist.

So war denn auch das letzte Vorurteil glücklich beseitigt. Jahre hatten vergehen müssen, ehe sich unsere Straßenfahrer von den hohen Übersetzungen zu den niedrigen bekehrten; — bedeutend schneller aber vollzog sich nun der Übergang vom starren Rade zum Freilauf. Zwar gab es auch hier noch eine kleine Übergangszeit, in der die Fahrer noch zwei Hinterräder für nötig hielten, deren eines noch mit einer starren Nabe versehen war, aber auch dieser Zustand hat nicht lange gedauert, nachdem die Fahrer die Vorzüge der neuen Erfindung erst einmal gründlich kennen gelernt hatten.

Auch aus technischen Gründen ist es leicht zu erklären, daß eine Freilaufnabe nicht schwerer läuft, und daß ihr etwas vermehrtes Gewicht keineswegs eine Erschwerung des Laufs bewirken kann.

Eine Gewichtsvermehrung wirkt nur dann hemmend auf den Lauf der Maschine, wenn sie an den schwingenden Teilen des Rades eintritt, also z. B. an der Felge, den Reifen, Speichen usw. Die Nabe aber sitzt im Mittelpunkt dieser schwingenden Teile und macht die Umdrehungen zum Teil überhaupt nicht, oder doch nur in ganz geringem Maße mit. Und selbst die bewegten Teile der Nabe, wie das Gehäuse, beschreiben nur einen Kreis von ganz geringem Durchmesser, so daß man hier höchstens theoretisch noch von einer Schwingung sprechen kann, denn praktisch spielt diese Umdrehung wegen ihres kurzen Radius keine Rolle mehr. Gerade bei der Freilaufnabe aber verharren die eigentlich schweren Teile in absoluter Ruhe. Es ist durchaus an-

gebracht, einmal darauf hinzuweisen, daß der ganze Bremsmantel sowie der linke Hebelkonus, jene beiden Teile, welche die eigentliche Ursache der Gewichtsvermehrung bilden, während der Fahrt unbeweglich still stehen! In Umdrehung befindet sich also bei der Torpedonabe kaum mehr als bei jeder gewöhnlichen Fahrradnabe: das Gehäuse, der Gewindekopf mit dem Zahnkranz und der kleine Bremskonus.

Der Hauptwert dieser Naben beruht im Grunde aber gar nicht auf dem Freilaufmechanismus, sondern auf der Innenbremse. Solange es Fahrräder gibt, ist die Frage der Hemmung immer ein heikler Punkt gewesen. Die ältesten Druckbremsen ruinierten den Gummi und waren außerdem gefährlich, weil sie auf das Vorderad wirkten. Die meisten Fahrer benutzen sie daher auch gar nicht und duldeten sie nur von Obrigkeit wegen an ihrer Maschine; gewöhnlich funktionierten sie auch gar nicht, so sehr sie zuweilen klapperten. Nicht viel besser stand es mit den Zug- und Felgenbremsen; auch sie kranken noch heute an zahlreichen Übelständen. Vor allem an dem Umstande, daß die Räder dabei stets peinlich genau zentriert werden müssen, weil schon eine mäßige Verziehung der Felge das ganze Rad unfahrbar machen kann. Außerdem sind sie bekanntlich bei der Holzfelge ganz ungeeignet. Die Rennfahrer und Sportsleute hatten es sich daher schon seit Jahrzehnten zur Regel gemacht, überhaupt nicht zu bremsen, obwohl sie es oft am allernötigsten gehabt hätten. Erst die Rücktrittbremse der Freilaufnabe war es, die allen diesen Übelständen ein Ende gemacht hat. Der Straßenfahrer fährt heute durch die verkehrsreichsten Städte in vollem Tempo, denn er weiß, daß ihn nicht nur seine Haft- und Unfallversicherung schützt, sondern vor allem seine Rücktrittbremse.

Die Innenbremse war es ursprünglich auch gewesen, die bei der Konstruktion der Nabe die meiste Schwierigkeit verursachte. Wenn die ersten Freilaufnaben im Vergleich zu den heutigen so kompliziert waren, so ist dies ebenfalls auf die Rücktrittbremse zurückzuführen. Obwohl die Nabe heute fast auf die Hälfte ihres einstigen Gewichtes verringert ist, ist ihre Herstellung auch jetzt noch mit großen Schwierigkeiten verknüpft und erfordert eine solche Summe sorgfältiger Vorrichtungen, von denen der Laie sich nicht träumen läßt, daß sie mit der Fabrikation der gewöhnlichen Fahrradnabe gar nicht zu vergleichen ist.

Denn man darf sich die Herstellung der Freilaufnabe nicht etwa in der Weise vorstellen, daß zunächst eine gewöhnliche Hinterradnabe mit etwas erweitertem Gehäuse fabriziert wird, in das dann einfach die Innenteile des Freilaufs einzubauen wären! Denn schon das Gehäuse hat beim Freilauf eine ungleich höhere Bedeutung. Bei der gewöhnlichen Nabe dient es lediglich dazu, Kettenrad und Speichen aufzunehmen und so die beiden Lager in ihrer Parallelstellung festzuhalten, allenfalls auch noch als Reservoir für das Öl, — im übrigen aber ist es keiner wesentlichen Beanspruchung ausgesetzt. Es wird daher bei minderwertigen Fabrikaten heute schon aus einem ganz gewöhnlichen Metall hergestellt. — Ganz anders beim Freilauf. Die Beanspruchung, der das Gehäuse hier gewachsen sein muß, ist außerordentlich gesteigert. Es hat nicht nur wichtige Innenteile aufzunehmen, sondern dient auch gleichzeitig als Bremsfläche; das Material für das Gehäuse muß daher von ausgesuchter Qualität sein und vor allem gehärtet werden, was bei der gewöhnlichen Fahrradnabe bekanntlich nicht geschieht. Diese Härtung muß so intensiv sein, daß sich die Nabe auch bei mangelhafter Ölung niemals ausglühen kann. Andererseits müssen gewisse Partien wieder weich bleiben, da eine gleichmäßige Härte des Ganzen ebenfalls unzweckmäßig wäre. Die größte Sorgfalt aber erfordert die Genauigkeit aller Teile, und gerade hierin zeigt sich der Wert des einzelnen Fabrikates am besten.

Durch die Freundlichkeit des Herrn Kommerzienrat Sachs war es mir gelegentlich der Fernfahrt „Rund um Spessart und Rhön“ vergönnt, einen Gang durch das große Schweinfurter Werk zu machen, das für jeden Freund des Radsports unendlich viel des Interessanten bietet. In mehrstündiger Wanderung gelangte man durch 22 Säle, in denen ca. 2400 Menschen tätig

waren, die allerdings nicht alle mit der Herstellung von Freilaufnaben beschäftigt waren. Denn schon vor dem Aufkommen hatte die Fabrik durch ihre „Präzisions-Kugellager“ einen Ruf erlangt, und auch die Herstellung des bekannten „Sachslagers“ für Automobile nimmt einen beträchtlichen Teil der Räume in Anspruch.

Verfolgen wir den Werdegang der Nabe in allen seinen Stufen, so führt uns unser Weg zunächst in den Lagerraum für das Rohmaterial, das sogenannte Magazin, in welchem das Stahllager das meiste Interesse bietet. Auf massiven Untergestellen ruhen große Bündel von Stahlstangen in den verschiedensten Stärken bis zur Decke hinauf. Die schwersten darunter sind für das Gehäuse bestimmt, und messen 6,2 cm im Durchmesser, während ihre Länge 4—6 m beträgt. Aus einer einzelnen Stange lassen sich 40—50 Gehäuse herstellen; ihr Gewicht ist so groß, daß zwei Mann an einer einzelnen Stange vollauf zu tragen haben. Daneben sehen wir lange gelbe Metallröhren aus einer bestimmten Legierung, die für den Bremsmantel bestimmt sind. Für jeden weiteren Teil zeigt schon das Rohmaterial nicht nur die entsprechende Dimension, sondern auch eine besondere chemische Beschaffenheit.

Aus der beschaulichen Stille des Magazins wandert die massive Stahlstange zunächst in den ersten Automatenaal, der ein wesentlich verändertes und eigenartiges Bild bietet. Ein Wald von zahllosen Transmissionsriemen steigt zur Decke empor, und alles ist in unaufhörlicher Bewegung. Unter ohrenbetäubendem Geräusch bearbeiten zahllose Maschinen das harte Material; ihr Getöse ist so gewaltig, daß man kaum noch seine eigene Stimme vernimmt. Dabei erblicken wir nur eine auffallend geringe Zahl von Arbeitern in dem großen Raum, denn die Maschinen arbeiten in der Tat „automatisch“, d. h. fast ganz selbständig. Die vorerwähnte Stahlstange wird zunächst in die sogenannte Schruppbank, einen Halbautomaten, eingespannt und in der Führung festgehalten. Die Maschine teilt sich nun selbst ein genau abgemessenes Stück von der Länge eines Gehäuses ab; mehrere Schruppstähle treten hervor und bearbeiten die äußere Form, während gleichzeitig ein Bohrer den inneren Hohlraum ausbohrt. Schon nach wenigen Minuten hat die Maschine ihre Arbeit beendet; das Abstechmesser tritt in Tätigkeit, um das Gehäuse von der Stange abzutrennen und einem neuen Stücke Platz zu machen. So wiederholt sich das gleiche Spiel immer von neuem, und wir erhalten in einer Stunde eine beträchtliche Anzahl von Gehäusen, die die charakteristische Form der Torpedonabe schon deutlich erkennen lassen.

Die beiden Lagerschalen werden bei dieser Nabe bekanntlich weder eingepreßt noch eingeschraubt, sondern sind mit dem Gehäuse aus einem Stück gearbeitet. Zu diesem Zweck wandert es auf einen zweiten Automaten, der den inneren Hohlraum an den beiden seitlichen Öffnungen schalenartig erweitert und in wenigen Augenblicken die beiden Kugelläufe einfräst. Jeder dieser Automaten bearbeitet täglich mehrere hundert Nabengehäuse.

Die nächsten Maschinen arbeiten jetzt an der Verbesserung der äußeren Form. Auf einem weiteren Automaten wird die Außenseite, welche noch die von der Schruppbank herrührenden groben Linien zeigt, mit dem Fräser sauber nachgearbeitet. Die Wandstärke wird dadurch immer mehr verringert, und das Gehäuse macht nun schon einen leichten und zierlichen Eindruck. Bemerkenswert ist der ungeheure Materialverlust, der bei dieser Arbeitsweise erwächst, weil jedes Stück „aus dem Vollen“ gedreht wird. Das fertige Gehäuse wiegt nur noch 295 g, während zu seiner Herstellung ein massives Stahlstück im Gewicht von 4 Pfund = 2000 g nötig war. Sechs Siebentel des wertvollen Materials wandern auf diese Weise zum Abfall.

Während sich die bisherigen Vorarbeiten fast ganz automatisch und ziemlich schnell vollzogen, tritt nunmehr die Menschenhand immer mehr in ihre Rechte, um die feineren Einzelheiten zu besorgen. Die beiden Flanschen, d. h. die Ränder, welche die Speichenköpfe aufnehmen sollen, werden von ihren Kanten befreit und gerundet. Das darauffolgende Einbohren der Speichenlöcher vollzieht sich noch einmal rein automatisch.

Das „Versenken“ dieser Löcher, abwechselnd stark und schwach, links und rechts, wird auf einer Spezialvorrichtung besorgt. Interessant ist auch das darauffolgende Stempeln der Nabe. Ein senkrechter Schlag mit einem Prägestempel auf das leere Gehäuse würde dieses leicht oval drücken und, wenn auch nur um den Bruchteil eines Millimeters, „unrund“ machen. Das Stempelbild ist deshalb auf einer kleinen Walze erhaben aufgetragen und wird an das Nabengehäuse unter starkem Druck ange-*rollt*. Diese wird dazu auf einen Dorn gesteckt, der das Innere genau ausfüllt, so daß keine Verziehung der Rundform möglich ist. Nachdem darauf die Öffnung für den Öler gebohrt und von innen mit einem Fräser die Schmiernute zur Verteilung des Öles eingeschnitten ist, wird die Nabe zum dritten Male inwendig präzisiert. Der innere Hohlraum erhält dadurch ausgesprochenen Politurglanz und besitzt nunmehr mathematische Genauigkeit.

Ehe die Nabe zur Härtung wandert, wird sie in doppelter Hinsicht kontrolliert. Nachdem auf jeder Seite ein Kugellauf eingelegt worden ist, wird das Gehäuse auf einen Schaft gesteckt und mit der Hand in Drehung versetzt. Es ergibt sich dadurch, ob die Nabe spielend läuft, und ob auch die Länge stimmt.

Nunmehr verläßt die Nabe die Automatenabteilung und wandert in den Packraum neben der Härtereier, um für den „Einsatz“ hergerichtet zu werden. Innenwandung und beide Kugelläufe sollen Glashärte erhalten, während die Außenwandung sich eine gewisse Weichheit bewahren soll. Durch ein umständliches, aber äußerst sinnreiches Packungsverfahren — das Ergebnis langjähriger Versuche — wird dann in der Tat erreicht, daß nur ganz bestimmte Partien des Metalles während des mehrstündigen Einsatzes im Ofen mit Kohlenstoff gesättigt werden. Sobald die Nabe sich abgekühlt hat, wird sie im Sandstrahlgebläse gereinigt und endgültig gehärtet. Ihr schönes blankes Aussehen hat sie jetzt allerdings völlig eingebüßt, und erst in der Hartschleiferei erhält sie ihren Glanz aufs neue. Alle anhaftenden Rückstände, wie Zunder usw. werden beseitigt und namentlich die Innenzylinder sorgfältig geschliffen.

Ehe die Behandlung des Äußeren ihren Fortgang nimmt, muß die Nabe jetzt eine Reihe wichtiger Proben durchmachen, um zu beweisen, daß sie den mannigfachen Anforderungen, die ihrer im praktischen Gebrauch harren, auch in jeder Hinsicht gewachsen ist. Sie wandert nun in den ersten großen Kontrollsaal, und es gilt zunächst festzustellen, ob sie die nötige Festigkeit besitzt. Ein Gewindekopf mit den kleinen Walzen wird hineingesteckt, an welchem sich ein Hebelarm mit einem schweren Fallgewicht befindet. Mittels der Übersetzung ergibt sich eine Belastung von annähernd zehn Zentnern, und es wird nicht nur erwartet, daß die Nabe bei dieser gewaltigen Spreizung nicht zerspringt, sondern es dürfen nicht einmal Spuren oder gar Eindrücke der fünf kleinen Rollen hinterbleiben. Durchschnittlich finden sich auf tausend nur vereinzelte Exemplare, welche bei dieser Probe versagen und verworfen werden müssen. An einem anderen Tische wird die Nabe ringsherum mit der Feile probiert, an beiden Seiten, sowie außen und innen, um etwaige Stellen ausfindig zu machen, die nicht die erforderliche Feilhärte besitzen. Endlich wird an einem dritten Tisch jedes Gehäuse an einer Vorrichtung freischwebend aufgehängt und mit einem Hämmerchen auf den Klang geprüft. Unsichtbare Risse lassen sich dann sofort heraushören. — An einem anderen Stand sehen wir ein schweres Fallgewicht, das unter in einer meißelförmigen Schneide endet, und zur Prüfung des nicht minder wichtigen Gewindekopfes dient. Der Letztere wird darunter gelegt, und der durch das Fallgewicht beschwerte Meißel saust mit voller Wucht herunter. Der Schlag darf nur eine feine weiße Linie hinterlassen, jedoch keinen sichtbaren Eindruck; anderenfalls ist der Gewindekopf zu weich und wird verworfen. Doch muß auch er die vorerwähnte Feilprobe durchmachen, ebenso alle anderen Innenteile der Nabe.

Alle diese Kontrollen werden nicht etwa als Stichproben ausgeübt, sondern jedes einzelne Exemplar, das die Fabrik verläßt, hat sämtliche geschilderte und

noch weitere Kontrollen passieren müssen. Jeder Radfahrer, der die Torpedonabe benutzt, kann sich leicht selbst davon überzeugen: beim gelegentlichen Auseinandernehmen der Nabe wird man zum Beispiel jenen vom Fallgewicht herrührenden Streifen zwischen den Walzensteigungen unschwer erkennen.

Hat die Nabe alle diese Proben zur Zufriedenheit bestanden, so hat sie damit das Anrecht auf die Verschönerung ihres äußeren Gewandes erworben. Der im Härteofen verlorene Glanz wird in der Weichschleiferei auch von außen wieder hergestellt und durch Anwendung immer feineren Schleifmaterials zuletzt bis zum Politurglanz gesteigert. Ehe die Nabe dann zur Vernickelung gelangt, wird sie in einer bestimmten Flüssigkeit abgekocht, in Kalkwasser gewaschen und in reinem Wasser nachgespült. Nach dem Vernickeln, das längere Zeit in Anspruch nimmt, muß die gesamte Innenwandung wieder vom Nickel befreit werden. Zuletzt wird ihr im Polierraum auf rotierenden Scheiben der bekannte Spiegelganz verliehen.

Die Herstellung der inneren Teile erfordert ein so umständliches Verfahren natürlich nicht; immerhin haben auch sie einen recht komplizierten Werdegang durchzumachen. — Der Gewindekopf, welcher den Zahnkranz tragen und den Antrieb vermitteln soll, nächst dem Gehäuse also der wichtigste Teil der Nabe, wird zunächst roh von der Stange gearbeitet und auf einer weiteren Maschine „egalisiert“. Auf der nächsten sehr kunstvoll arbeitenden Maschine erhält er dann seine fünf „Steigungen“, welche als Auflageflächen der Walzen zu dienen haben. Auf der fünften Maschine bekommt er die Schmierlöcher, auf der sechsten die beiden Gewinde für Zahnkranz und Kontrering, und zwar wird Rechts- und Linksgewinde gleichzeitig angefräst. Ehe er zur Härtung gelangt, muß er noch eine besondere Art der Kontrolle durchmachen, wobei jedes Exemplar mit der Hand durch eine Schablone geführt wird, welche die Genauigkeit der Steigungen prüft. Da gerade diese Probe von besonderer Wichtigkeit ist, werden die Schablonen alle 14 Tage in die Hauptkontrolle eingefordert,

wo sie mit der Normalschablone verglichen und teilweise durch neue ersetzt werden. — Nach der Härtung wird auch hier die schon geschilderte Kontrolle auf Schlag- und Feilhärte ausgeübt, und schließlich wird der Gewindekopf in ein heißes Ölbad gebracht, um ihm etwa von der Härtung hervorgerufene Spannungen wieder zu nehmen.

Die Montage bzw. das Zusammensetzen der einzelnen Teile geschieht mit der Hand und bedarf keiner weiteren Ausführungen. — Der Leser wird es nunmehr verständlich finden, daß die Herstellung der Freilaufnabe sich mit der gewöhnlichen Nabenfabrikation kaum noch vergleichen läßt. Allein das Gehäuse erfordert, wie wir gesehen haben, ca. 50 verschiedene, zum Teil recht langwierige Bearbeitungen, ehe es zur Montage gelangt, und auch die übrigen Teile wandern durch eine endlose Kette von Händen, ehe sie in das Gehäuse eingebaut werden dürfen, und immer wieder muß die Bearbeitung durch Nachprüfungen unterbrochen werden. Und wenn schon die einfache Freilaufnabe solche Schwierigkeit bereitet, so mag der Leser ermessen, wieviel kunstvoller Fleiß erst in der Doppelübersetzungsnabe steckt.

Die Freilaufnabe gilt nicht nur im Publikum, sondern auch allgemein in Fachkreisen als die wichtigste Verbesserung, die das Fahrrad überhaupt in den letzten 15 Jahren erfahren hat. Sie ist ein Produkt der Feinmechanik, das mit der Annehmlichkeit des Freilaufs die Sicherheit der Hemmung des Rades in idealer Weise vereinigt und das veraltete System der Außenbremsung in kurzer Zeit weit überflügelt hat. — Ein besonderer Vorzug soll aber zum Schluß nicht vergessen werden. Während die starren Naben je nach dem Preise in verschiedener Güte hinsichtlich des Materials und der Genauigkeit hergestellt werden, gilt es für die deutsche Freilaufnabenindustrie als Grundsatz, diese neueste Erfindung der Fahrradtechnik immer nur in einer Ausführung zu fabrizieren, und zwar der besten, — und diese noch ständig zu vervollkommen.

## Industrielle Rundschau

### Eine wichtige Neuheit.

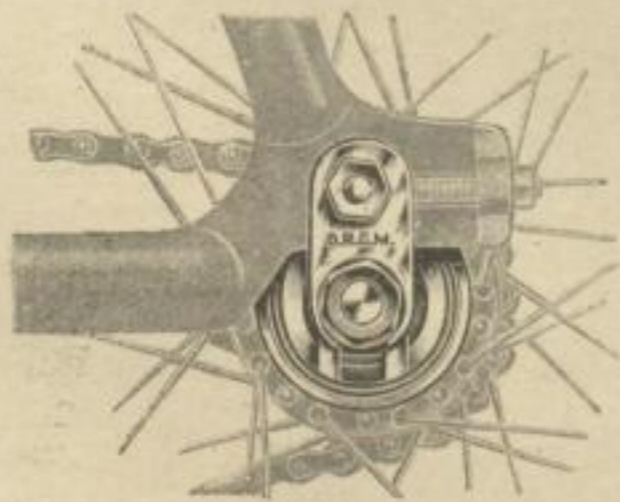
Die großen Fernfahrten der letzten Jahre haben gezeigt, daß die schnelle Entfernung und Wiederbefestigung des Hinterrades eine unerläßliche Voraussetzung für den Erfolg bildet. Was auf diesem Gebiete bis jetzt existierte, waren halbe Maßregeln, Notbehelfe und Flickwerk. Anders können wir die vorhandenen Konstruk-

tionen nicht bezeichnen, welche sich meistens auf die Anbringung nach unten offener Gabelstücke zur Aufnahme der Hinterachse beschränkten.

Diese Hilfsmittel hatten folgende Nachteile im Gefolge:

Der Hinterbau des Rades wird gehoben; infolge-

dessen fällt das obere Rahmenrohr mehr als normal nach vorne ab, was bei Straßenmaschinen unerwünscht ist. Die Hinterradachse wird aus ihrer richtigen und naturgemäßen Lage in der Mittellinie der unteren Strebe verschoben, und zwar nach unten. Meistens wird dann die Kette nicht mehr im bisherigen Maß abwärts, sondern mehr ansteigend laufen. Auch das Kurbellager wird etwas gehoben.



Bei Vorhandensein einer Freilaufbremsnabe ist der zugehörige Bremshebel ein Hindernis für die schnelle Entfernung und Wiedereinsetzung des Hinterrades.

Solche Konstruktionen, bei welchen der Freilaufnabenhebel in Fortfall gekommen ist, sind darauf zu prüfen, ob gleichzeitig die momentane Entfernung des

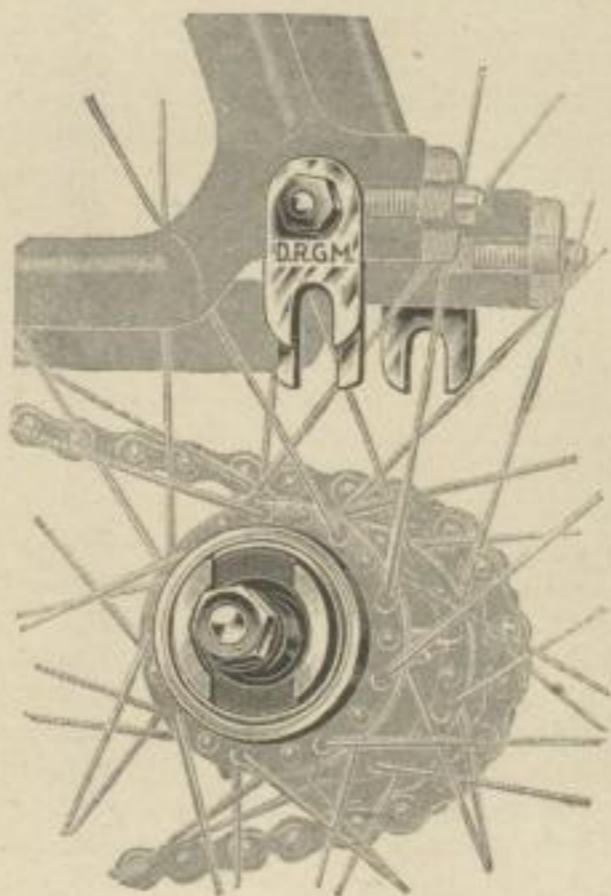
Bei Vorhandensein einer Freilaufbremsnabe ist der zugehörige Bremshebel ein Hindernis für die schnelle Entfernung und Wiedereinsetzung des Hinterrades.

Solche Konstruktionen, bei welchen der Freilaufnabenhebel in Fortfall gekommen ist, sind darauf zu prüfen, ob gleichzeitig die momentane Entfernung des

Hinterrades möglich ist, ohne die Kettenspannung zu berühren. Erfüllen sie diesen letzteren Zweck nicht oder unvollkommen, so treffen sie das Übel nicht an der Wurzel. Der bloße Fortfall des Hebels hat für den kundigen Straßen- und Fernfahrer nur ein schwaches Interesse.

Dem Fachmann genügt ein Blick auf die hier beigefügten Abbildungen, um die enormen Vorzüge und die technische Vollendung des neuen, gesetzlich geschützten Hintergabelendes der Expreß-Fahrradwerke A.-G., Neumarkt bei Nürnberg, zu erkennen und zu würdigen.

Die Gebrauchsanweisung ist so einfach als möglich; sie lautet: für die Entfernung: Löse die Achsmutter, so fällt das Hinterrad nach unten heraus; und für die



Wiederanbringung: Lege die Achse in die nach unten offenen Schlitze und ziehe die Achsmuttern fest, so steht das Hinterrad genau wie vorher, die Kette hat ihre richtige Spannung.

Der praktische und kaufmännische Fahrradhändler wird mit Genugtuung bemerken, daß diese Konstruktion die alte, bewährte Kettenspanneinrichtung beibehält, so daß er der Kundschaft über diese wohlbekanntete Einrichtung keinerlei Erklärungen zu geben nötig hat. Die neuen, gesetzlich geschützten Expreß-Hintergabelenden haben sich in der Praxis glänzend bewährt. Ein erstklassiger Straßenfahrer hat dieselben in den bedeutendsten 1911-Fernfahrten über viele Tausende von Kilometern gefahren und gegen nur erstklassige, schärfste Konkurrenz, ohne jemals einen Maschinendefekt zu erleiden, ganz hervorragende Resultate erzielt. Schon jetzt liefern die Expreß-Fahrradwerke ihre leichten Straßenrennmaschinen mit dieser epochemachenden Neuerung.

**Freilauf und Rücktritt in England.** Die Engländer waren die ersten, die die Annehmlichkeiten des freilaufenden Hinterrades zu schätzen wußten, und haben frühzeitig ihre Räder mit Free wheel-Zahnkränzen ausgestattet. Bei uns fand man zunächst wenig Gefallen daran, weil der Fahrer dadurch völlig die Herrschaft über seine Maschine verliert, wenn er nicht eine äußerst wirksame Bremse daneben besitzt. Erst nachdem die Rücktritt-Innenbremse erfunden wurde und die Freilaufnabe entstand, fand die Neuheit so zahlreiche Anhänger. — In England hat man sich anfangs nicht so gut zu helfen gewußt. Zwar gab es dort schon sehr lange Fabriken, die eine regelrechte Freilaufnabe mit eigener Innenbremse herstellten, so die alte Morrow, New Departure, Eadie und B. S. A., aber diese Firmen setzten anscheinend im Auslande mehr ab, als in Großbritannien selbst. Erst in den letzten beiden Jahren haben auch die Engländer jetzt endlich die Vorteile einer modernen Freilaufnabe mit ihrem leichten Lauf und der prompten Bremswirkung erkannt, so daß nunmehr auch dort der Freilauf täglich an Anhängern gewinnt. Außer den genannten traten noch weitere Fabriken hervor, die

vorwiegend Naben mit mehrfacher Übersetzung fabrizieren und ebenfalls starken Absatz finden. In den englischen Zeitungen findet sich heute eine Freilaufreklame neben der anderen, und eine Fabrik gab soeben bekannt, daß ihr diesjähriger Umsatz schon jetzt wieder um 20% gegen die gleiche Zeit des Vorjahres gestiegen ist, so daß sie jetzt Tag und Nacht ununterbrochen arbeiten läßt. Auch unsere deutschen Freilauffabriken sind drüben mit Erfolg auf dem Plan erschienen; Torpedo liefert jetzt große Mengen nach England und wie aus dem Briefkasten der „Cycling“ zu entnehmen ist, findet der deutsche Freilauf jetzt starke Beachtung. Doch die Sache hat auch ihre komische Seite; die Sucht der Deutschen, alles ausländische urteilslos für besser zu halten und zu kopieren, hat sich auch hier wieder bemerkbar gemacht. Jetzt, nachdem die Engländer uns glücklich nachgefolgt und auf dem Punkte angelangt sind, wo wir schon lange waren, tauchen nachträglich in Deutschland Maschinen mit veralteten englischen Bremsystemen auf! Ist es denn wirklich notwendig, daß wir die Fehler des Auslandes immer noch hinterher nachmachen?

(Aus der Rad-Welt.)

**Liga-Gummiwerke Heinrich Peter u. Co., G. m. b. H., Frankfurt a. M.-Hausen.** Es ist erstaunlich, mit welcher außerordentlichen Schnelligkeit die neu gegründete Gummifabrik in Frankfurt a. M.-Hausen ihren Betrieb aufgenommen hat. Vor kurzer Frist begründeten in Frankfurt a. M. der seitherige kaufmännische Direktor der Louis Peter A.-G., Herr Theodor Heiges, im Verein mit mehreren tüchtigen Fachleuten eine neue Gummifabrik unter der Firma Liga-Gummiwerke Heinrich Peter u. Co., G. m. b. H., Frankfurt a. M.-Hausen. Die Werke haben die Riesenräume der im Frankfurter Stadtteil Hausen gelegenen Großmühle bezogen und haben bereits mit der Fabrikation begonnen. Das vordere Verwaltungsgebäude enthält die ausgedehnten Bureaus, in den oberen Stockwerken verschiedene Wohnungen sowie unten eine große Küche nebst Kantine für die Arbeiter. Hieran schließen sich getrennte Aufenthaltsräume für die weiblichen und männlichen Arbeiter. In dem unteren Stockwerk des Hauptgebäudes befindet sich die Formendreherei (die Liga-Gummiwerke stellen ihre Formen selbst her), hieran schließen sich in dem ca. 1000 qm großen Raum die verschiedensten Maschinen für die Gummifabrikation, rechts und links davon eigene Schmiede und Schlosserei. Im zweiten Stockwerk wird an unzähligen Tischen an der Fabrikation des Liga-Pneumatiks gearbeitet. In einem Nebengebäude ist die Schreinerei in einem feuersicheren Raume untergebracht. Hinter den Fabrikationsräumen befindet sich



der Maschinenraum. Eine 350 PS starke Dampfmaschine sorgt für die nötige Kraft, außerdem liefern die Wasser der Nidda einen beträchtlichen Teil des Kraftbedarfs. Hinter dem Kesselhaus, auf dem Hofe, befindet sich die Regenerieranstalt, modern und praktisch eingerichtet. Außerordentlich groß dimensioniert ist das Rohmaterialienlager, die praktische Anordnung der Rampen, die ein bequemes Auf- und Abladen ermöglichen, die abgeteilten Einzelräume für die verschiedensten Materialien bis zum versandfertigen Fabrikat zeugen von dem praktischen Sinn der leitenden Persönlichkeiten. Auf dem Hofe befindet sich ein feuersicherer Keller für Benzin, doch noch lebhafter interessiert der Besuch des Rohmaterialienlagers, der Misch- und der dahinter liegen-



den Trockenkammer. Auch für die Arbeiter scheint gut gesorgt zu sein. Die Liga-Gummiwerke haben als Haupt-Spezialität die Fabrikation von Radreifen aufgenommen. Sie liefern die verschiedensten Profile in Wulst und Draht. Eine weitere Spezialität des Unternehmens ist die Fabrikation von Gummiabsätzen. In diesem Artikel werden die Liga-Gummiwerke mit Aufsehen erregenden Neuheiten auf dem Markt erscheinen.

**Verlosung Seidel u. Naumann, Dresden.** Am letzten Freitag fand im Direktionsgebäude der A.-G. vorm. Seidel u. Naumann bei strengster Kontrolle und unter Leitung des Herrn Rechtsanwalt und Notar Trummler die Ziehung der originellen Seidel u. Naumann-Gutschein-Lotterie statt, die auf der Internationalen Hygiene-Ausstellung zu Dresden eine Hauptattraktion in der Halle „Beruf und Arbeit“ bildete.

Die Firma Seidel u. Naumann verteilte bekanntlich während der ganzen Dauer der Ausstellung an alle Besucher ihres Standes unentgeltlich eigene Ausstellungslose, durch die jeder Empfänger ohne weiteres die Anwartschaft auf je einen der 10 gestifteten Preise erhielt.

5 wertvolle Naumann-Nähmaschinen, 3 anerkannt erstklassige Germania-Fahrräder und 2 mustergültige, zierliche Erika-Schreibmaschinen waren als Treffer aussersehen und wurden am Freitag nachmittag unter notarieller Aufsicht ausgelost. Den glücklichen 10 Gewinnern 4 Damen und 6 Herren, wurden die wertvollen Preise sofort nach Bekanntgabe des Ziehungsergebnisses kostenfrei ins Haus gesandt. Die Überraschung und Freude über den unverhofften Glückszufall war sicherlich bei allen Empfängern gleich groß.

Es wird nun die Gewinner sowohl als auch alle Freunde und Gönner von Seidel u. Naumann interessieren, zu erfahren, daß das Preisrichter-Kollegium der Internationalen Hygiene-Ausstellung den Erzeugnissen dieses Welthauses in richtiger Würdigung ihrer mustergültigen und erstklassigen Präzisionsarbeit den Königl. Sächs. Staatspreis zuerkannte.

**Panther-Katalog 1912.** Als uns die Post kurz vor Redaktionsschluß den neuen Panther-Katalog ins Haus brachte, kam uns unwillkürlich der Gedanke: Was ist denn das? Wir waren, ehrlich gesagt, verblüfft, denn wir hatten nicht erwartet, daß dieses, als ein Prachtwerk von durchgreifender Schönheit in die Augen fallende, vornehme Bilderbuch ein Katalog sein könne. Endlich mal etwas Anderes! Endlich mal eine Eigenart und nicht mehr der immer wiederkehrende „Fahrrad-Katalog“ in seiner, von jedem Kinde erkennbaren Aufmachung. Es ist zweifellos ein guter Gedanke, ein edles und als ein solches anerkanntes Erzeugnis der Industrie mit dem Produkt der schönen Kunst zu verbinden und beide auf diese Weise zu einer schon lange angestrebten Interessengemeinschaft zu vereinigen. Industrie und Kunst müssen Hand in Hand gehen. Das war zwar früher schon der Fall, als in den goldenen Blütenzeitaltern der Antike und Renaissance sich Handwerk und Kunst verbanden und den Geschmack des Publikums so durchbildeten, daß es den Begriff „Geschmacklosigkeit“ in der Kundenwerbung gar nicht kennen lernte. Aber die Zeiten hatten sich geändert, bis man neuerdings wieder zu dieser alten Erkenntnis zurückgegriffen hat. Man muß den neuen Panther-Katalog sehen, um in ihm ein Beispiel dafür zu erblicken. Farbige Reproduktionen von alten Meistern, dem angesehenen braunschweigischen Landesmuseum mit ausdrücklicher Erlaubnis des Benutzungsrechtes entnommen, schmücken die Umschlagseiten. Interessante Illustrationen der einzelnen Seiten mit abwechselnden Wiedergaben bedeutsamer Ereignisse des letzten Jahres auf den Panther Werken und nicht zuletzt die unter Ausnutzung höchsten Könnens der graphischen und Buchdruckkunst geschaffenen Abbildungen der einzelnen Fahrradmodelle machen den Katalog zu einem harmonischen Prachtstück, das das Auge von Seite zu Seite erfreut. Der textliche Inhalt paßt sich diesem eng an. Übersicht, Klarheit und sachlicher Ausdruck sind in Verbindung mit einer geschickten Anordnung die hauptsächlichsten Vorzüge. Der Leser nimmt bei Durchsicht des Kataloges schon von vornherein die Garantie hin, daß ihm kein Pathos vom Stile des alltäglichen „Was

wir können! Was wir bringen!“ überwältigen wird. Große Aufgaben werden nicht durch große Worte leichter! Einfache, schlichte Worte umhüllen das Geleit zum Inhalt, und in ebenso würdiger Weise reihen sich Beschreibungen, belehrende Winke für den Radler und andere Erfordernisse eines Kataloges dem an. Das ist der diesjährige Panther-Katalog, der ohne Frage eine Sensation für die Branche bedeutet und in seinem eigenartig schönen Gewande ein glänzender Vermittler der von ihm vertretenen Marke „Panther“ ist. Einer ausführlicheren Besprechung der einzelnen Modelle selbst, die in ihrer bisherigen technischen Vollkommenheit eine Änderung im großen und ganzen wünschenswert erscheinen ließen, möchten wir uns deshalb enthalten, um den zahlreichen Freunden des Panther-Rades das genauere Studium des begehrenswerten Kataloges zu überlassen. Derselbe wird Privatleuten wie Fahrradhändlern auf Wunsch sofort kostenlos und portofrei von den Pantherwerken A.-G., Braunschweig, übersandt.

**Phänomobil in Turin und Dresden 2 Goldene Medaillen.** Sehr ehrenvolle Auszeichnungen wurden den bekannten Phänomobil-Werken Gustav Hiller, Zittau i. S., zuteil, deren Fabrikate — Fahrräder und Motorfahrzeuge — seit ca. 25 Jahren Weltruf genießen. Die Firma war mit ihren Phänomobilen sowohl auf der Internationalen Hygiene-Ausstellung, Dresden, als auch auf der Weltausstellung in Turin vertreten und die Preisrichterkollegien beider Veranstaltungen fällten — obwohl sie miteinander in keinem Zusammenhang standen und sowohl räumlich als auch zeitlich getrennt arbeiteten — das gleiche Urteil über den mit Recht so beliebten, überaus praktischen und hervorragend brauchbaren kleinen Wagen, indem sie dem Phänomobil in beiden Fällen die Goldene Medaille zuerkannten. Die rührige, vorwärts strebende Firma darf auf diesen nicht eben leicht zu erringenden Doppelerfolg stolz sein.

**In 12 Wochen 8 erste Preise auf der Marke Wartburg** konnte Herr G. L. der Fahrzeugfabrik Eisenach außer 8 zweiten und 3 dritten Preisen unterm 30. Oktober d. J. melden; auch aus zwei im Laufe dieser Zeit veranstalteten Klubrennen ging derselbe als erster Preisträger hervor. Die ersterwähnten guten Plätze erzielte der siegreiche Rennfahrer bei hervorragenden sportlichen Veranstaltungen, deshalb wurde ihm von der Leitung der Fahrzeugfabrik die zur Bestreitung seiner Rennen geliehene hochwertige Maschine als Lohn für seine guten Leistungen geschenkt überlassen. Die Firma engagiert, wie bekannt sein dürfte, keine Rennfahrer gegen bestimmte Prämien, sondern ist bemüht, ihre Fabrikate durch ein wohlorganisiertes Händlernetz, Anzeigen an den geeigneten Stellen, geschmackvolle, wirksame Drucksachen und namentlich durch die Güte und Zuverlässigkeit ihrer Erzeugnisse bekannt zu machen. Daß der beschrittene Weg der richtige ist, beweisen die vielen vorliegenden Anerkennungen und Zeugnisse, trotzdem ist die Geschäftsleitung aber nicht abgeneigt, wirklich tüchtigen und strebsamen Radfahrern, die befähigt sind, im friedlichen Wettstreit ein gutes Können zu zeigen, ein Wartburg-Rad leihweise zu überlassen und dessen spätere Dedikation von den Leistungen abhängig zu machen. Daß die in allen ihren Teilen mit größter Sorgfalt und unter Verwendung erstklassiger Materialien hergestellte, schnell laufende Marke Wartburg zielbewußten Fahrern den Sieg wesentlich erleichtert, beweist der vorliegende Fall zur Genüge.

**Das große Bundesrennen durch das Herzogtum Oldenburg,** welches sportlich von großer Bedeutung war, brachte die bedeutendsten Straßenfahrer an den Start. Wie so viele bedeutende Straßenrennen wurde auch dieses Rennen sowohl in der Berufsfahrerklasse als auch in der Amateurklasse auf Diamant gewonnen. Anhänger des Straßensports, welche die Fahrer im Bilde vor sich sehen möchten, finden im neuen Diamant-Katalog eine wohlgelungene Startaufnahme. Die Diamant-Werke, Gebr. Nevoigt, A.-G., Reichenbrand-Chemnitz, versenden den Katalog Privaten und Händlern umsonst, **Fichtel u. Sachs auf der Internationalen Hygiene-**



**Ausstellung zu Dresden.** Wir hatten vor wenigen Wochen Gelegenheit, eine ausführliche Beschreibung des herrlichen Standes dieser Firma zu bringen. Mechanische Radfahrer, bergauf und bergab fahrend veranschaulichten hier die Wirkungsweise der Torpedo-Freilaufnabe mit Rücktrittbremse, insbesondere aber der „Doppeltorpedo“ mit zwei Geschwindigkeiten und nicht zuletzt der Universal-Torpedo, welcher neben Freilauf und Rücktrittbremse sogar vier Geschwindigkeiten oder Übersetzungen in sich vereinigt. Heute können wir unseren Freunden zur Ehre dieses größten Weltbetriebes seiner Art berichten, daß der Firma Fichtel u. Sachs von der Jury die Goldene Medaille zuerkannt wurde. Diese rührige Firma, deren Fabrikate heute den Weltmarkt beherrschen, konnte sich innerhalb Jahresfrist die hohe Zahl von acht der höchsten Auszeichnungen erringen (Weltausstellung Brüssel 2 Grands Prix, 1 Goldene Medaille, Turin 4 Grands Prix, Dresden 1 Goldene Medaille), wohl der glänzendste Beweis für die hohe Vollkommenheit der F. u. S.-Fabrikate.

**Bis zur letzten Stunde** bleibt Peters Union Pneumatik erfolgreich und die Fahrer dieser Reifenmarke erringen Sieg auf Sieg. Als neueste Siegesmeldung ging der Mitteldeutschen Gummifabrik Louis Peter, A.-G., Frankfurt a. M., Zweigfabrik Corbach i. W., die Nachricht zu, daß bei dem 200-km-Rennen Rund durchs Sieg- und Lahntal der erste Preis wiederum auf Peters Union-Pneumatik gewonnen wurde.

**Eine exorbitante Leistung** bedeutet die Erdenrundfahrt des zähen Motorfahrers Wm. Streiff. Dieser hat sich die hohe sportliche Aufgabe gesetzt, alle Erdteile auf einem Motorzweirad zu durchqueren. William Streiff berichtet, daß er auf seinen Fahrten einen Gloria-Keilriemen gebraucht; während einer Reise von mehr als 3100 engl. Meilen entsprach derselbe den höchsten Anforderungen. Jedermann weiß, daß beim Motorfahren in erster Linie die Zähigkeit und Ausdauer eines Keilriemens von ausschlaggebender Bedeutung sind. Streiff schreibt auch, daß er bei Durchquerung der Schweiz und südlicher Länder Gloria-Keilriemen wieder für mehr als 3000 Meilen benutzte. Solch ein Weltfahrer wie Streiff sucht sich für seine Rekordleistung naturgemäß das allerbeste Fabrikat aus und das hat er nach seiner eigenen Versicherung in den bekannten Gloria-Keilriemen gefunden!

**Anerkennung.** Anerkennungen von Rennfahrern über die Beschaffenheit eines Fahrrades haben nur dann



Wert, wenn es sich um einen großen Straßenfahrer handelt, oder um einen neuen Fahrer, der andere große Fahrer besiegen kann. Huschke, der Sieger von Rund um Köln, Rund um Berlin und vieler anderer großen Rennen, hat erklärt, daß er bisher mit keinem anderen Rade solche Erfolge zu erzielen vermochte wie mit Diamant. Näheren Aufschluß über Huschke, seine riesigen Erfolge und über die Qualität des Diamant-Rades gibt der neue, hervorragend schöne Diamant-Katalog. Dieser Katalog enthält sämtliche 1912-Diamant-Modelle. Die Diamant-Werke, Gebr. Nevoigt, A.-G., Reichenbrand-Chemnitz, versenden den Katalog Privaten und Händlern umsonst und portofrei.

**Nahezu 400 erste Preise** wurden in dieser Saison auf dem leichten und zuverlässigen Torpedo-Rad auf Landstraße und Rennbahn gewonnen, welche Zeugnis von der vorzüglichen Beschaffenheit des Torpedo-Rades ablegen. Rütt, Salzmann, Ebert, Weiß, Großmann, Pawke, Straßner, Höppner, Schallwig konnten in so manchen Rennen der Saison ihr Torpedo-Rad zum Siege führen. Walter Ebert verbesserte noch zum Jahreschluß den 100 km Weltrekord auf seinem leichtlaufenden Torpedo-Rad. Fast täglich einlaufende Zeugnisse lassen erkennen, daß jeder Käufer eines Torpedo-Rades mit seinem Handel zufrieden war, denn in eins laufen die Anerkennungen immer zusammen: Stabil und leicht, überhaupt unerreicht ist das Torpedo-Rad.

**Die tadellosen Eigenschaften des Peters Union-Pneumatik** finden nach wie vor bei allen Radfahrern Anerkennung; so schreibt ein Herr A. J. aus Leipzig wie folgt an die Mitteldeutsche Gummi-

warenfabrik Louis Peter, A.-G., Frankfurt a. M., Zweigfabrik Corbach i. W.: „Von der vorzüglichen Qualität ihres Fabrikates überzeugt, habe ich mir wiederum Peters Union-Schlauchreifen bestellt. Ich kann nicht umhin, meine Freude und Anerkennung über die tadellosen Eigenschaften dieses Pneumatiks auszusprechen und hoffe sämtliche Rennen wiederum ohne Defekt durchzufahren.“

**Spezial-Katalog Dürkopp-Kettenlos.** Die Dürkopp-Werke, Bielefeld, geben von ihren sensationellen Neukonstruktionen in kettenlosen Maschinen einen Spezial-Katalog heraus. Dieser Katalog ist nicht — wie vielfach üblich — nur ein illustriertes Preisverzeichnis, sondern es ist in erster Linie Hauptwert darauf gelegt, den Interessenten in die Konstruktion der neuen Kettenlosen einzuführen. Der Leser überzeugt sich an Hand dieser hochinteressanten Ausführungen, daß die Dürkopp-Werke keine Kosten und Mühe gescheut haben, um wirklich erstklassige Modelle kettenloser Maschinen herauszubringen, die sich mit Erfolg mit der Kettenmaschine messen können. Die Seiten 24—29 zeigen die drei Modelle der neuen leichten Kettenlosen. Diana 46 a, ein hochfeines, leichtes Herren-Tourenrad, Diana 47 a, eine elegante, leichte Damenmaschine und Diana 46 r, kettenlose Rennmaschine. Auf letzterem Modell gewannen Weltmeister Otto Meyer und Julius Bettinger am 22. 10. d. J. in Mainz und am 29. 10. d. J. in Würzburg sämtliche Rennen gegen Fahrer von Kettenmaschinen. Hiermit wurde der beste Beweis geliefert, daß die neuen Kettenlosen in Leistungsfähigkeit den Maschinen mit Kette gleichkommt. Da auch die Preise der Dürkopp-Kettenlosen durchaus mäßig sind, dürfte diesen Rädern eine große Zukunft beschieden sein. Wir können jedem Interessenten die Lektüre der Broschüre Dürkopp-Kettenlos der Firma Dürkopp u. Co., A.-G., Bielefeld, bestens empfehlen.

**Der Continental-Pneumatik** ist auch im glänzenden Rahmen der Olympia-Ausstellung in London in einer seiner Bedeutung würdigen Aufmachung vertreten. Gehörte schon der Stand der Berliner Automobil-Ausstellung zu den anziehendsten und besuchtesten, so trifft dies nicht minder für die Olympia-Schau zu. Selbstverständlich sind alle Gattungen von Continental-Reifen und Zubehörteilen, wie in der Berliner Ausstellung, auch in der Olympiahalle zu finden, doch sei insbesondere auf die neue abnehmbare Continental-Felge hingewiesen, die ebenfalls jenseits des Kanals rasch beliebt geworden ist und eine beachtenswerte Stellung auf dem englischen Markte einnimmt. Wie bekannt, erfreuen sich Continental-Fabrikate überall des besten Rufes.

**Herr Marchese Guerrini-Gonzaga, Milano,** benutzt seit 3 Jahren Peters Union Pneumatik und ist mit diesem so sehr zufrieden, daß er der genannten Firma unaufgefordert das nachstehende Zeugnis übersendet: „Ich bin seit 3 Jahren Kunde der Firma Peters Union und erkläre hiermit gerne, daß ich mit der Qualität des mir gelieferten Reifen ebenso zufrieden bin, als mit der Coulanz des genannten Hauses. Ich habe mit den Reifen immer gute Resultate erzielt und stehe nicht an, dieselben jedem Automobilisten auf das Beste zu empfehlen.“

**Victoria-Werke A.-G., Nürnberg.** In der stattgefundenen Aufsichtsrat-Sitzung der Victoria Werke, A.-G. wurde der Abschluß für das Geschäftsjahr 1910/11 in Vorlage gebracht. Nach Abschreibungen in Höhe von rund 82 000 M. verbleibt zuzüglich des vorjährigen Gewinnvortrages ein verfügbarer Reingewinn von 143 000 M. Hieraus sollen 6% Dividende (96 000 M.) an die Aktionäre verteilt werden. Es wird ferner beantragt, dem gesetzlichen und Reservefond ca. 20 000 M. zuzuweisen, das Delkredere Konto um 10 000 M. zu erhöhen und ca. 13 500 M. auf neue Rechnung vorzutragen.

**Schon wieder ein großes Rennen auf Diamant gewonnen.** Breslau—Groß-Strehlitz—Breslau 225 km gewann am 22. Oktober der jugendliche Breslauer Straßenfahrer Dörschlag auf Diamant, dem modernen Rade, Diamant ist die einzige Fahrradmarke, die von dem deutschen Radfahrerbund mit einer goldenen Medaille ausgezeichnet wurde.



**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. mit kauf.



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

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



**Vereinsabzeichen**

aller Art, Medaillen, Orden  
 und Ehrenzeichen in be-  
 kannt. hochf. Ausführung.

**Gustav Brehmer,**  
 Markneukirchen 74,  
 Vereinsabzeichen - Fabrik.

In Ihrem eigenen Interesse liegt es, bei Be-  
 darf 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

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



**Emaille-  
 Abzeichen**

**Ehren-  
 und Festzeichen,  
 Bannernägel usw.**

fertigt sauber

**Otto Riedel, Zwickau I.**



**Grosser Posten**

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

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

**BAND-EMAIL-U. METÄLL-  
 VEREINSABZEICHEN**

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

**WILHELM HELBING**

Fernsprecher 7621, Vereinsabzeichenfabrik, Leipzigerstr. 11, Leipzig

**Thüringer Fahnen - Fabrik, Coburg 66.**  
 Chr. Heinr. Arnold, Kaiserl. Königl. Hoflieferant **ge-**  
**Radfahrer-Banner und Standarten, gründet**  
 Emaille-Abzeichen, Bannernägel, Festabzeichen, **1857**  
 Medaillen, Ehrenkreuze, Diplome.  
 Illustrierte Kataloge und Offerten frei.

**Bau moderner Kunst- und Saalmaschinen**  
 nach Bundesvorschrift, ff. vernickelt und preiswert.  
 Auch Teilzahlung. **H. Thöne, Hannover, Perlstr. 4A.**

**NATIONAL** 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.

**HARBURG-WIEN** PNEUMATIC



# 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. vereingt. 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.