

Sächsische

Rad- u. Motorfahrer-Zeitung



Organ für Radfahrer, Motorfahrer und Automobilisten

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Nr. 25.

Leipzig, den 13. September 1912.

XXI. Jahrgang.

Illustr. Kataloge umsonst und postfrei.



Dieses Plakat

kennzeichnet die Verkaufsstellen der in vornehmer Ausstattung, gediegener solider Arbeit, Schnelligkeit und langer Lebensdauer in gleicher Weise hervorragenden

Wartburg-Räder.

Unser Fahrrad-Reisender wird Sie schon in allernächster Zeit besuchen, um Sie über unsere neuesten Modelle und günstigen Bedingungen zu unterrichten.

Sichern Sie sich die Vertretung

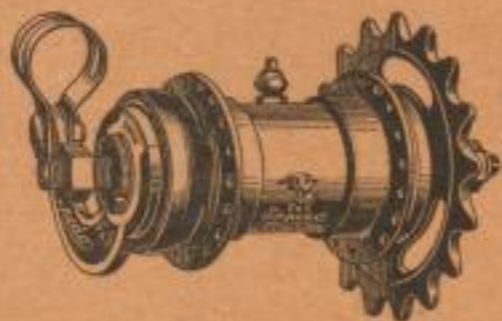
der **Wartburg-Räder**; Sie bekommen dann einen ständig wachsenden zufriedenen Kundenkreis, denn unser Umsatz in Fahrrädern ist im letzten Jahre wiederum

um fast 30 Prozent gestiegen.

Fahrzeugfabrik Eisenach in Eisenach.

Fahrräder, Automobile und Kriegsfahrzeuge.

Fast in jedem Rade



Überall zu haben.

Halten Sie Umschau bei den in Gebrauch befindlichen Fahrrädern. Sie werden diese Tatsache bestätigt finden.

Idealer Freilauf, absolut sichere Bremse, elegante Form, präzise Ausführung waren die Ursache der beispiellosen Verbreitung dieser Freilaufnabe mit Rücktrittbremse.

TORPEDO - NABE

Berger

Sächsische

Rad- u. Motorfahrer-Zeitung

Organ für Radfahrer, Motorfahrer, Automobilisten

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Erscheint aller 14 Tage Freitags

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

Anzeigen-Preis:

die viergespaltene Petitzeile 30 Pfg., bei größeren Aufträgen und Wiederholungen entsprechenden Rabatt. — Schluß der Schriftleitung: Freitag vor Erscheinungstag
Schluß der Anzeigen-Annahme: Dienstag vor Erscheinungstag

Silber, Gold und Diamant

Die Stellung der Rennreklame treibenden Fabriken zum Radrennsport ist auch unter den dem Industrieverbande zur Regelung des deutschen Straßenrennwesens angehörenden Firmen verschieden. Die einen betrachten den Radrennsport oftmals nur als ein notwendiges, womöglich überlästiges Übel, und sein ganzer Wert liegt für sie darin, daß er ihnen Gelegenheit gibt, eine mehr oder weniger geschmackvolle Reklame zu machen, andere wieder haben auch Sinn für die ethische und nationale Bedeutung des Radfahrersportes und fühlen sich hierdurch zu einer Förderung nicht nur des Radrennwesens, sondern des gesamten Radfahrersportes überhaupt veranlaßt.

Zu den Firmen, die in der Wertung unseres Sportes als eines wesentlichen Faktors unserer nationalen Erziehung vorangehen, gehören auch die Diamant-Werke Gebr. Nevoigt, Aktiengesellschaft in Reichenbrand bei Chemnitz, ja wir behaupten sicher nicht zuviel, wenn wir sagen, daß sie unter diesen Firmen mit in der ersten Reihe stehen.

Ihre große Wertschätzung des Radfahrersportes und ihr Bestreben, zu seiner Förderung auch ohne Rücksicht auf eigene Vorteile beizutragen, haben die Diamant-Werke erst in diesen Tagen wieder in der allen ihren sportlichen Unternehmungen innewohnenden bekannt großzügigen und wahrhaft vornehmen Art bewiesen gelegentlich des dreißigjährigen Geschäftsjubiläums der Firma.

Dreißig Jahre sind verflossen, seit die Brüder Wilhelm und Friedrich Nevoigt die Firma Gebrüder Nevoigt gründeten, die später in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde, mit den Gründern als Direktoren an der Spitze, von denen Wilhelm Nevoigt den technischen, Friedrich Nevoigt den kaufmännischen Teil der Leitung übernahm. Nach dem Tode des letzteren ist der in der Branche seit langem rühmlichst bekannte Herr E. Heilbrock an seine Stelle als kaufmännischer Direktor in die Firma eingetreten, die heute außer dem erstklassigen Markenrad „Diamant“ auch Hand- und Motorstrickmaschinen sowie als ältesten und ebenfalls recht bedeutenden Fabrikationszweig Stahlfedern von bekannter Güte erzeugt.

Anläßlich der dreißigsten Wiederkehr des Gründungstages der Firma hat nun gutem Vernehmen nach die Direktion die Herausgabe einer Diamant-Medaille beschlossen. Diese Nachricht war für uns wichtig genug, um an zuständiger Stelle uns nach Näherem hierüber zu erkundigen, und was wir dabei erfahren haben, hat uns mit aufrichtiger Freude erfüllt, denn es gereicht unserem schönen Sport und den Diamant-Werken gleichermaßen zur Ehre. Wohl waren wir, da es sich um ein Unternehmen der Diamant-Werke handelt, von vornherein auf eine ganze Sache gefaßt, aber dieselben haben sich unseres Erachtens mit ihrer Medaillenstiftung selbst übertroffen. Die Diamant-Medaille soll nämlich durch-

aus nicht etwa nur erfolgreichen Diamant-Fahrern vorbehalten werden, sondern auch für im Inland errungene Siege an Fahrer anderer deutscher Markenräder zur Verteilung kommen, während bezüglich im Ausland errungener Erfolge auf deutschen Rädern Bestimmungen noch nicht getroffen worden sind. Versandhausräder sind natürlich in jeder Hinsicht ausgeschlossen.

Die Diamant-Medaille gelangt in vier Klassen zur Verteilung, und zwar als

- a) große goldene Diamant-Medaille,
- b) kleine goldene Diamant-Medaille,
- c) große silberne Diamant-Medaille,
- d) kleine silberne Diamant-Medaille.

Die Diamant-Medaille wird zwar auch für Berufsfahrer-Bahnrennen verliehen, in der Hauptsache aber ist sie für Amateur-Straßenrennen bestimmt, um eine weitere Belebung des Straßenrennsportes auch in den Kreisen der Herrenfahrer herbeizuführen, und zwar soll die Verleihung nach folgenden Bestimmungen erfolgen:

Die Goldene Diamant-Medaille wird nur für ganz bedeutende Amateur-Wettbewerbe auf der Landstraße gegeben, wie z. B. bei Rund um Köln, Rund um Berlin, Rund durch Sachsen usw., und zwar muß die Mindestlänge der Strecke eines solchen Rennens 200 km betragen. Von solchen Rennen werden prämiert: dem Deutschen Radfahrer-Bunde 12, der Allgemeinen Radfahrer-Union 9 und dem Sächsischen Radfahrer-Bunde 5, deren Bekanntgabe geschieht, sobald sie festgelegt sind.

Es kommt hierbei für gewöhnlich die kleine goldene Diamant-Medaille an die Sieger zur Verleihung, handelt es sich aber um einen Fahrer auf Diamant-Rad, so erhält er die große goldene Diamant-Medaille. Besitzt der Sieger aber bereits die kleine goldene Diamant-Medaille, so erhält er, auch wenn er nicht Diamant-Rad, sondern irgendein anderes deutsches Markenrad fährt, die große goldene Diamant-Medaille. Benutzer eines Versandhausrades indessen erhalten eine Diamant-Medaille in keinem Fall.

Die Silberne Diamant-Medaille wird gegeben für Vereinsmeisterschaften auf der Straße bei sämtlichen Radfahrer-Vereinen Deutschlands, wobei allerdings Voraussetzung ist, daß der Sieger ein deutsches Markenrad benutzt, während Versandhausräder auch hier durchaus ausgeschlossen sind. Jedem Verein wird nur eine Meisterschaft gewertet, und die Richtigkeit des Sieges muß vom Vereinsvorsitzenden gemeinsam mit einem Fahrradhändler am Ort beglaubigt werden. Ist ein Diamant-Vertreter am Platze, so muß dessen Beglaubigung eingesandt werden.

Anträge auf Verleihung der Diamant-Medaille für die Vereinsmeisterschaften 1912 wolle man schon jetzt stellen. Es gibt hierfür im allgemeinen die kleine silberne Diamant-Medaille, benutzt der Sieger aber ein Diamant-Rad, so erhält er die große silberne Diamant-Medaille.

Für Berufsfahrer-Bahnrennen werden ebenfalls Diamant-Medaillen gegeben. Die Verleihung erfolgt auf Antrag seitens der betreffenden Rennbahnen. Diese Anträge müssen im Jahre 1913 mindestens 14 Tage vor dem Rennen bei den Diamant-Werken gestellt werden.

Diesen vorstehenden Bestimmungen zufolge beabsichtigen die Diamant-Werke mit ihrer wunderbaren Medaillenstiftung offenbar ein Zweifaches, eine Belebung des Rennsportes, insbesondere des Straßenrennsportes der Herrenfahrer auf der einen Seite, auf der anderen aber eine Förderung des Geschäftes in deutschen Markenrädern und damit des gesamten gesunden Fahrradhandels. Im übrigen sind die Bedingungen, an die die Erlangung der Diamant-Medaille geknüpft ist, äußerst liberal, denn keine deutsche Marke wird ausgeschlossen, und wenn den Diamant-Fahrern daneben gewisse Vorrechte eingeräumt werden, so ist dies nicht mehr wie recht

und billig und dürfte allgemein als selbstverständlich empfunden werden, so daß die großartige Stiftung der Diamant-Werke sich einer begeisterten Aufnahme bei der ganzen deutschen Radfahrerschaft erfreuen dürfte.

Nicht unerwähnt wollen wir schließlich lassen, daß die Diamant-Medaillen massiv Gold bzw. massiv Silber und sämtlich mit Öse und Ring zum Tragen an der Uhrkette versehen sind, und daß sie in beschränkter Anzahl auch an solche Herren zur Verleihung kommen sollen, die zwar selbst keine Rennen bestreiten, wohl aber durch ihre anderweitige Tätigkeit im Sport dem Sport lediglich um des Sportes willen besondere Dienste geleistet haben.

Den Diamant-Werken aber gratulieren wir zu ihrem so überaus glücklichen Gedanken, und wir danken ihnen gleichzeitig für die dem deutschen Herrenfahrsport erwiesene tatkräftige, opferwillige Förderung. All Heil Diamant! Es lebe der Sport!

Am Scheidewege!

In unserer vorigen Nummer haben wir die Tatsache festgestellt, daß es sich bei dem „Großen Sachsenpreis“ nicht um ein von der Industriekommission genehmigtes Rennen handelt. Demgegenüber bringt die „Radwelt“ in ihrer Nummer vom Donnerstag, den 5. September 1912, nachstehende Notiz:

„In der letzten Nummer der ‚Sächsischen Rad- und Motorfahrer-Zeitung‘ wurde mitgeteilt, daß das Rennen von der Industriekommission nicht genehmigt worden sei. Demgegenüber teilt uns die Geschäftsstelle des Verbandes auf Anfrage mit, daß der Große Sachsenpreis sowohl von dem Ausschusse des Industrieverbandes wie vom Sportausschusse in Hannover ordnungsgemäß dem Gau 21 des D. R.-B. genehmigt worden sei.“

Diese Notiz beweist gar nichts, denn es ist und bleibt Tatsache, daß mehr als eine der zur Industriekommission gehörenden Firmen sich mit der Veranstaltung eines Großen Sachsenpreises auch in der abgeänderten Weise nicht einverstanden erklärt hat und daß die Industriekommission zu keinem Resultate gekommen ist, aber sie gibt uns doch Veranlassung, der Berechtigung oder Nichtberechtigung dieses Rennens einmal von Anfang an nachzuforschen.

Am 9. Dezember 1911 traten die Vertreter der Industrie mit den Abgeordneten der drei großen Sportverbände zusammen, um eine Reorganisation des Straßenrennsportes herbeizuführen, und nach eingehender Beratung einigte man sich dahin, zur Regelung und Überwachung des Straßenrennsportes zwei Kommissionen zu bilden, von denen die eine die Interessen der Industrie, die andere die des Sportes zu vertreten habe. Beide Kommissionen arbeiten vollständig selbstständig und treten nur unter geeigneten Voraussetzungen zu gemeinsamer Arbeit zusammen.

Die Industriekommission soll in erster Linie auf Grund der Vorschläge der Sportkommission diejenigen Rennen nennen, die für die Industrie Wert haben und von ihr zu honorieren sind, um solchergestalt einer Überfüllung von Straßenrennen vorzubeugen.

Aufgabe der Sportkommission ist es, festzulegen, welche Rennen im Laufe des Jahres von jedem der drei Verbände und an welchen Terminen sie ausgefahren werden sollen.

Die Renntermine sind bis spätestens 1. März 1912 festzulegen und dann öffentlich bekanntzumachen.

Diese Festlegung erfolgte dann in einer gemeinsamen Sitzung der Industriekommission und der Sportkommission zu Berlin am 18. Februar 1912, in welche dem Deutschen Radfahrer-Bunde 26 von der Industriekommission zu unterstützende Rennen bewilligt wurden. Unter diesen Rennen findet sich ein Großer Sachsenpreis nicht.

Die nachträgliche unberechtigte, den getroffenen Abmachungen direkt zuwiderlaufende Einschlebung dieses Rennens sucht man nun dadurch zu rechtfertigen, daß man den „Großen Sachsenpreis“ als Ersatzrennen

für das ausgefallene Rennen „Rund durch Mitteldeutschland“ hinzustellen sucht. So meint es wohl auch die Deutsche Rad- und Kraftfahrerzeitung, wenn sie schreibt: „Das schöne Sachsenland wird auch dieses Jahr sein großes Straßenrennen haben. Mit Bedauern hörten die sportliebenden Sachsen, daß die Fahrt „Rund durch Mitteldeutschland“ vom Gau Leipzig des D. R.-B. fallen gelassen worden war. Um so größere Freude erregt der Große Sachsenpreis, an dem in diesem Jahre jeder Amateur (vom D. R.-B. natürlich nur D. R.) und Berufsfahrer teilnehmen kann.“

Indes ist dies eitel Spiegelfechtere! Wenn der Deutsche Radfahrer-Bund ein von ihm unter Zustimmung der Sportkommission festgelegtes und von der Industriekommission genehmigtes Rennen hat ausfallen lassen, so ist dies Rennen eben erledigt, aber plötzlich an Stelle dieses anerkannten Rennens ein anderes unter dem Widerspruch der Vertreter des Sächsischen Radfahrer-Bundes und der Allgemeinen Radfahrer-Union in der Sportkommission und dem von den Vertretern mehrerer Verbandsfirmen in der Industriekommission einfach mit Unterstützung nur eines Teiles der Verbandsfirmen einzuschleiben, dazu hat der Deutsche Radfahrer-Bund gar kein Recht, und somit ergänzen wir unsere eingangs zitierte Behauptung: „Der Große Sachsenpreis ist von der Industriekommission nicht genehmigt“ noch dahingehend: „Der Große Sachsenpreis wird vom Deutschen Radfahrer-Bunde widerrechtlich veranstaltet, unter größlicher Verletzung der zwischen ihm und den anderen beiden großen Sportverbänden getroffenen Vereinbarungen.“

Die Veranstaltung des „Großen Sachsenpreises“ stellt sich demnach dar als ein Gewaltakt, als eine Vergewaltigung des Sächsischen Radfahrer-Bundes und der Allgemeinen Radfahrer-Union sowie eines Teiles der Verbandsfirmen durch den Deutschen Radfahrer-Bund und die übrigen Verbandsfirmen unter Führung der Prestowerke, Chemnitz. Diese Vergewaltigung muß und wird schwerwiegende Folgen haben.

Es unterliegt doch zunächst wohl keinem Zweifel, daß die Prestowerke und die etwa hinter ihnen stehenden Firmen, wenn sie Tausende um Tausende für den „Großen Sachsenpreis“ aufbringen, auch mit Siegen in diesem Rennen Reklame machen wollen und werden. Dem steht aber die am 9. Dezember 1911 zu Berlin getroffene Abmachung gegenüber:

„Sämtliche angeschlossene Fabriken sind verpflichtet, mit anderen als den von der Industriekommission genehmigten Rennen weder direkt noch indirekt Reklame zu machen. Wird einer Fabrik eine Verletzung dieser Bestimmung direkt nachgewiesen, so zahlt sie eine Konventionalstrafe von 500 M. für sportliche Zwecke nach Verfügung der beiden Kommissionen. Im Wiederholungsfalle erfolgt Ausschluß aus der Vereinbarung.“

Eine Ausnutzung des Rennens zu Reklamézwecken seitens der beteiligten Firmen würde sie also straffällig

machen, doch würde die ganze Wirksamkeit der Industriekommission hierbei zur bloßen Farce werden, da die bestraften Firmen die Mehrzahl hätten und somit wieder selbst über die Verwendung der von ihnen gezahlten Gelder bestimmen würden. Die Minderheit in der Industriekommission und auch im Industrieverband ist eben in diesem Falle — und ebenso, sooft sich solche Fälle wiederholen — völlig machtlos der Majorität ausgeliefert, und sie kann sich nur ducken oder — von den getroffenen Vereinbarungen auch ihrerseits zurücktreten, nachdem diese durch den Gewaltstreich einer rücksichtslosen, schlecht beratenen Majorität sowieso durchbrochen sind.

Und wie stellen schließlich wir vom Sächsischen Radfahrer-Bunde uns zu der Sache? Hier ist es zunächst Tatsache, vor der wir unser Auge nicht verschließen dürfen, daß dieser „Große Sachsenpreis“ uns schweren Schaden zuzufügen geeignet ist. Bis jetzt war innerhalb unseres Bundesgebietes unser Bund in sportlicher Beziehung voran, stand er unbestritten an erster Stelle ganz besonders hinsichtlich des Straßenrennsportes. Durch den „Großen Sachsenpreis“ hat sich das geändert, durch ihn sind wir, dank des Vertrags-

bruches des großen Herrenfahrer-Bundes, an die zweite Stelle zurückgedrängt worden. Das ist für uns keine Schande und für die anderen keine Ehre.

Nun stehen wir vor der Frage: „Wollen wir uns mit diesem zweiten Platze für die Zukunft begnügen, oder ist es nicht Ehrensache für uns, alles daran zu setzen, uns die früher innegehabte Stelle wieder zu erringen?“ Wir sind überzeugt, den gesamten Bund hinter uns zu haben, wenn wir rufen: „Auf zum Kampf! Der Sachsenbund muß wieder voran!“

Dann allerdings ist unsere fernere Zugehörigkeit zur Sportkommission ein Ding der Unmöglichkeit, durch sie sind uns die Hände gebunden, denn wir legen wieder vertragsgemäß unsere Rennen für das ganze Jahr 1913 fest, und der Deutsche Radfahrer-Bund macht hinterher wieder, was ihm beliebt. Wollen wir aber in unsere alte Stellung einrücken, dann brauchen wir volle Bewegungsfreiheit nach allen Seiten, nur so ist es uns möglich, unsere jetzt triumphierenden Gegner die alten Wahrheiten wieder einmal als solche erkennen zu lassen: „Unrecht Gut gedeiht nicht!“ und „Recht muß Recht bleiben!“
W. Vogt.

Im Schwarzatal

„Thüringen, du holdes Land,
Wie ist mein Herz dir zugewandt:
Hier die alte Klostermauer,
Dort des Bergs verfallnes Schloß,
Wo in Freude und in Trauer
Manche heiße Träne floß.
Und wohin auf Höhen, in Gründen
Mein begeistert Auge blickt,
Hat mit ihren Duftgewinden
Poesie das Land geschmückt.“

Ludwig Storch.

Thüringen ist Deutschlands Herz, dessen Pulsschläge das deutsche Leben oft erfrischt haben, es ist der klassische Boden deutscher Kultur und Geschichte, deren große Erinnerungen, von Poesie und Sage verklärt, noch jetzt durch das Land gehen.

Der schönste Teil des Thüringer Landes ist der „Wald“. Seine Berggipfel tragen herrliches Laub- und Nadelholz. Die Talwände sind häufig mit umbuschten Felsen geschmückt. Klare Bäche beleben mit munterem Rauschen die grünen Täler. Schmerlen und Forellen plätschern in dem klaren Wasser. Vögel aller Art lassen ihre lieblichen Weisen erschallen, und auf den zahlreichen kräuterreichen Waldwiesen und in den schattigen Talgründen ertönt fast überall das harmonisch abgestimmte wohlklingende Glockengeläut weidender Herden.

Seit es einen Radtourismus gibt, ist daher Thüringen und insbesondere der Thüringer Wald ein Ziel rüstiger Wanderfahrer gewesen. Es lassen sich auch im Thüringer Walde wegen der zahlreichen das Gebirge kreuzenden Landstraßen und des dichten Straßennetzes in den Vorbergen Radtouren in großer Fülle zusammenstellen.

Allgemeine Regeln für eine genußreiche Wanderfahrt durch den Thüringer Wald lassen sich natürlich nicht gut angeben. Das hängt eben ab vom Geschmack, von der verfügbaren Zeit, den Mitteln und Kräften, sehr oft auch von der Witterung.

Wer indes als Wanderfahrer von Osten her den mit landschaftlichen Schönheiten so überaus reich, ja wohl reicher als jedes andere deutsche Mittelgebirge, ausgestatteten Thüringer Wald kennen lernen will, benutzt als Einbruchsweg am besten das Tal, das das schönste aller Täler des Thüringer Waldes, sein Ruhm und sein Stolz ist, das Schwarzatal.

Die Mittagssonne eines Julitages brannte heiß hernieder, als wir — Gevatter Arthur, der allen alten Sachsenbündlern wohlbekannte Arthur Hanisch, Mägeln, und der Schreiber dieser Erinnerungen — auf dem Salfelder Bahnhof unsere Räder am Packwagen in Empfang nahmen. Schiebend rückten wir in dem am linken

hohen Saaleufer gelegenen Saalfeld ein, schwangen uns dort auf dem Marktplatz auf die Räder und schlugen die Straße nach Rudolstadt ein. Bei der Straßenteilung in Schwarzatal schwenkten wir von unserer bisherigen Richtung nach links ab heraus aus dem Tale der Saale.

Auf ganz unmerklich ansteigender Straße erreichten wir bald das liebevolle Blankenburg, das Kufstein Thüringens. Denn wie Kufstein den Eintritt in die Schönheiten des Inntales und der Alpen bedeutet, so bedeutet Blankenburg den in die des Schwarzatales und des Thüringer Waldes.

Hinter der Schwarzabücke führte die Straße links am linken Ufer der Schwarzatal aufwärts ins wunderliche Schwarzatal, eines der reizendsten Täler im deutschen Mittelgebirge, dessen schönster Teil sich von Blankenburg bis Schwarzburg erstreckt.

Die hohen Wände des malerischen Tales sind unten von Gebüsch, oben von uralten Tannen bekleidet, und aus dem Grün der Bäume blickt überall das rötliche Grau nackter, wildzerrissener Tonschieferfelsen hervor. Im engen Grunde ist der Straße neben dem über Gesteinstrümmern rauschenden klaren Waldbache streckenweise im Felsen kunstvoll Platz gemacht worden.

„Salus intrantibus!“ grüßt es von einem Felsen herab, und da wir doch die Räder ebenfalls „treten“ mußten, bezogen wir den Genuß auch auf uns Radler. Ein weiterer Felsen trägt die Inschrift „18. Juni 1871“, an welchem Tage das Rudolstädter Bataillon aus Frankreich zurückkehrte. Hinter dem Gasthaus Weidmannsheil erhebt sich rechts die hohe Ingoklippe, wo zum Teil Gustav Freytags „Ingo und Ingraban“ spielt, dann folgt auf derselben Seite der Griesbachfelsen und links der 1844 als Jagdhaus erbaute steinerne Turm des Ebersteins, weiter das steinerne Wehr und der Kirchlilienstein.

Bei der Gastwirtschaft zum Schweizerhaus passierten wir das Wildgatter, und bald darauf belohnte ein wundervoller Blick auf Schloß und Dorf Schwarzburg uns für die bis hierher gehabte Mühe.

In einem Gasthause an der Straße kehrten wir ein. Leider war der im Garten bedienende schwarzbefrackte Ganyemed durch nichts zu bewegen, von der Anwesenheit zweier bestaubter Wanderfahrer Kenntnis zu nehmen, und so verließen wir denn die ungastliche Stätte.

Aber es fährt sich nicht gut, wenn einen der Durst plagt. Unsere Ausschau galt denn auch auf dem Weiterwege vornehmlich einem guten Unterkommen. So gelangten wir über das von hohen Bergen im Kessel eingeschlossene Sitzendorf, über Blechhammer, Obstfelderschmiede und Glasbach nach Blumenau, wo uns ein Schild: „Gasthof Blumenau, Bernhard Zeitler, Forellensstation“, freundlich zur Rast einlud. Und so machten

wir die Forellenstation auch noch zur Radfahrerstation.

Nachdem wir uns auf unserem freundlichen und peinlich sauberen Zimmer einigermaßen vom Staube der Straße gesäubert und mit mehreren Gläsern eines ganz vortrefflichen frischen, leichten Bieres den ersten Durst gestillt hatten, gingen wir an die Beratung, was wohl mit dem Reste des Nachmittags bis zum Abendessen anzufangen sei.

Forellenstation! Forellen sind Fische; Fische werden geangelt! Laßt uns sehen, ob wir nicht eine Stunde angeln können. Wir wandten uns an den freundlichen Wirt mit unserem Anliegen, und siehe: es ging. Er selbst war der Pächter des Fischwassers, erteilte uns die Erlaubnis und ließ uns auch noch die Angel. Freilich lächelte er hierbei etwas merkwürdig, aber das fiel uns nicht weiter auf. Wir nahmen die Angel und rückten aus in der Überzeugung, reichbeladen mit der Beute wieder zurückzukehren.

Ach! es war nichts. Dort, wo die Straße das Knie macht nach dem Zirkel zu, wo der Mühlgraben von der Glashütte wieder in die Schwarza mündet, wo das Wehr sich erhebt und ein weiterer Mühlgraben wieder abzweigt, dort haben wir die Angel ausgeworfen, wieder und wieder, und die geehrten Forellen waren auch so freundlich, die Würmer abzufressen, aber gefangen? —

gefangen haben wir nichts, bis wir endlich das Vergebliche unseres Bemühens einsahen und das Angeln aufgaben, dies möglicherweise auch, weil wir wenigstens das eine erreicht hatten, daß der Angelhaken abgerissen war — ich weiß es nicht mehr genau, es kann auch sein, wir hätten ohne Haken noch weiter geangelt, wenn wir noch Hoffnung auf Erfolg gehabt hätten.

Unser Wirt lächelte wieder, als wir ihm die Angel zurückstellten, und war so zartfühlend, den Abgang des Hakens nicht zu bemerken und über unseren Fang kein Wort zu verlieren, aber daß er uns jetzt sofort sein Bassin mit zahlreichen wundervollen Forellen zeigte, war wohl eine kleine Andeutung, in welchem Mißverhältnis mitunter Wollen und Können stehen.

Aber so kamen wir wenigstens noch zu Forellen — gesotten auf dem Tisch. Wundervoll haben sie geschmeckt, reichlich waren die Portionen bemessen und billig der Preis. Zur Feier des Tages haben wir sie in einem ausgezeichneten kühlen Mosel schwimmen lassen, so daß wir in recht zufriedener, ja gehobener Stimmung uns in die weichen Betten verkrochen.

Wie die Murmeltiere haben wir geschlafen, und der grauende Morgen bereits fand uns nach herzlichem Abschiede von unseren freundlichen Wirtsleuten frisch und neugestärkt wieder auf unseren Rädern.

(Fortsetzung folgt.)

Gefärbte Gläser als Jagd-, Schnee- und Schutzbrillen.

Von Sanitätsrat Dr. Fritz Schanz, Augenarzt in Dresden.

Die Jagd geht auf, der Jäger rüstet sich, das Jagdzeug wird geprüft, das Auge erprobt, ob es noch imstande ist, das Visier, das Ziel scharf zu erfassen. Mancher sieht, daß da nicht mehr alles klappt. Das Auge hat sich verändert. Viele Jäger besorgen sich jetzt zum erstenmal eine Brille. Bei vielen genügt sie nicht, sie sind zu weitsichtig geworden. Ich habe versucht, im Spiegelvisier¹⁾ ihnen ein neues Hilfsmittel zu geben, mit dem es ihnen gelingt, wieder zu schießen wie in der Jugend. Für diejenigen, die sich mit der Brille noch behelfen können, empfiehlt sich die Verwendung gefärbter Gläser.

Empirisch haben die Jäger herausgefunden, daß Gläser gewisser Färbung ihren Augen wohl tun. Man hat erkannt, daß gelbe, braune und gelbgrüne Gläser zu Schießbrillen sich am besten eignen. Durch solche Gläser aber wird das Licht, das in das Auge gelangt, geschwächt. Es ist auffällig, daß die Jäger, die doch sehr hohe Anforderungen an ein scharfes Sehen stellen, das Licht, das in das Auge fällt, schwächen. Man hat vielfach nach einer Erklärung hierfür gesucht. Man meinte, diese darin zu finden, daß bei monochromatischem Licht die Kimme dem Auge schärfer erscheine, und daß die chromatische Aberration des Auges dabei weniger zur Geltung komme. Ganz abgesehen, daß sich diese Gläser bei genauer Untersuchung gar nicht als monochromatisch erwiesen, müßte dieser Umstand auch bei andersgefärbten Gläsern, beispielsweise bei den blauen, zur Geltung kommen. Diese haben aber nie zu diesem Zwecke Verwendung gefunden, obgleich sie gerade sonst als Schutzgläser sich großer Beliebtheit erfreuen. Ich glaube jetzt in der Lage zu sein, die Erklärung für den Nutzen, welchen Gläser gewisser Färbung für den Jäger haben, geben zu können: Durch diese Gläser werden Strahlen vom Auge abgehalten, die den Sehakt nachteilig beeinflussen.

Zerlegt man nämlich das Licht durch ein Prisma und fängt es dann auf einem Schirm auf, so erhält man ein Spektrum. Läßt man das Licht auf einen Fluoreszenzschirm oder auf eine photographische Platte fallen, so erscheint das Spektrum wesentlich länger als

sonst. Es liegt dies daran, daß das Licht Strahlen enthält, die das Auge nicht mehr wahrzunehmen vermag. Sie werden erst durch den Fluoreszenzschirm und die photographische Platte nachgewiesen. Sie liegen im Spektrum jenseits von Violett, man nennt sie deshalb ultraviolette. Sie spielen in der Natur eine wichtige Rolle, zum Sehakte werden sie nicht gebraucht, für das Auge sind sie die Verunreinigung des Lichtes. Da, wo sie intensiv einwirken, vermögen sie sogar am Auge heftige Entzündungen auszulösen. Bei Wanderungen im Hochgebirge erzeugen sie die Entzündung der Gesichtshaut, den Gletscherbrand, am Auge die Erkrankung, die man als Schneeblindheit bezeichnet. Bei intensiver Einwirkung künstlichen Lichtes entstehen dieselben Entzündungen, sie sind bekannt als elektrische Ophthalmie. Bei weniger intensiven Einwirkung ist es schwer, ihre Wirkungen abzugrenzen von denen der sichtbaren Strahlen, doch kennen wir jetzt schon drei verschiedene Arten von Störungen des Sehaktes bei Einwirkungen, die in ihrer Intensität die Grenze des Physiologischen nicht überschreiten.

Auf dem letzten Ophthalmologentage habe ich gezeigt¹⁾, wie solche Strahlen, die direkt nicht sichtbar sind, indirekt sichtbar werden und den Sehakt nachteilig beeinflussen. Ich hatte an der Rückwand eines Kastens einen Spiegel, in der Seitenwand ein dunkelblaues Glas angebracht. Hält man diesen Kasten wie ein Stereoskop dicht an das Gesicht und stellt sich so, daß diffuses Tageslicht durch das blaue Glas auf das Auge fällt, so sieht man im Spiegel die Pupille des eigenen Auges grau. Das Auge sieht aus, als litte es an reifem grauen Star. Der Versuch wird jetzt auch gezeigt auf der Hygienischen Ausstellung „Der Mensch“, die Exzellenz Lingner in Darmstadt aufgestellt hat.

Die Erklärung des Versuchs ist folgende: Die Linse des Auges fluoresziert unter Einwirkung der kurzwelligeren, nicht direkt als Licht wahrnehmbaren Strahlen des diffusen Tageslichtes. Noch schöner wird der Versuch, wenn man sich so stellt, daß Sonnenlicht oder das Licht einer Bogenlampe das Auge durch die blaue Glasscheibe direkt beleuchtet. Wie das Fluoreszenzlicht der Linse nach außen strahlt und im Spiegel wahr-

¹⁾ Schuß und Schrot, Mitteilungen der Deutschen Versuchsanstalt für Handfeuerwaffen in Berlin-Halen-see, 1912.

¹⁾ Wochenschrift für Therapie und Hygiene des Auges, XV. Jahrg., 1912, Nr. 45.

nehmbar wird, strahlt es auch gegen die Netzhaut. Die kurzwelligeren Lichtstrahlen bedingen gleichsam das Leuchten eines Glühwürmchens im Augeninnern. Auch die Netzhaut fluoresziert in derselben Weise, das Licht dringt nur nicht aus dem Auge. Dieses Fluoreszenzlicht erregt indirekt die lichtempfindlichen Elemente, es erschöpft die Sehstoffe der Netzhaut. Bei intensiver Einwirkung erzeugt es einen Schein, der sich über das Auge legt.

Von den nicht sichtbaren Strahlen erreicht aber noch ein großer Teil, ohne in Fluoreszenzlicht umgewandelt zu werden, die Netzhaut. Was bewirken diese Strahlen? Wir wissen von Birch-Hirschfeld, daß sie bei sehr intensiver Einwirkung in der Netzhaut anatomisch nachweisbare Veränderungen hervorrufen, vor allem in der Körnerschicht. Neuerdings hat Behr gezeigt, daß diese Strahlen eine hochgradige Herabsetzung der Dunkeladaptation der Netzhaut hervorzurufen imstande sind. Halten wir diese Strahlen von unseren Augen ab, so erhöht sich deren Anpassungsfähigkeit an geringe Lichtreize ganz erheblich. Ein Auge, von dem am Tage die kurzwelligeren Strahlen abgehalten werden, vermag bei der Dämmerung besser zu sehen.

Auch Farbensinnstörungen sind von Birch-Hirschfeld bei Patienten, die andauernd beim Licht der Quecksilberdampflampe gearbeitet hatten, beobachtet worden. Die Strahlen, die diese Störungen hervorrufen, fehlen nicht im Tageslicht. Wenn sie darin auch nicht in dieser Intensität vorhanden sind, so sind sie doch keinesfalls wirkungslos.

Wir haben hier von den nicht direkt sichtbaren Strahlen schon drei Wirkungen, die bei Intensitäten, die noch im Bereich des Physiologischen liegen, den Sehakt nachteilig beeinflussen. Das sind keineswegs alle störenden Wirkungen, die von diesen Strahlen ausgehen. Sie fallen unter den Begriff der Blendungserscheinungen, von denen natürlich auch die sichtbaren Strahlen wesentlich beteiligt sind. Wir können diese Störungen jetzt nur unvollkommen voneinander abgrenzen. Auf jeden Fall spielen die nicht direkt sichtbaren Strahlen dabei eine viel wichtigere Rolle, als man es bis jetzt angenommen hatte. Zu diesen nicht direkt wahrnehmbaren Strahlen gehören Strahlen aus dem Wellenlängenbereich der blauen, violetten und vor allem die ultravioletten.

Untersucht man nun nach Kenntnis dieser Verhältnisse die Gläser, die der Jäger empirisch als die besten für sein Auge herausgefunden hat, so wird man finden, daß es die Gläser sind, welche diese direkt nicht sichtbaren Strahlen am besten absorbieren. Die blauen Gläser, welche die störenden Strahlen am besten durchlassen, haben die Jäger abgelehnt. Den Gläsern aber, die die Jäger empirisch als die besten herausprobiert haben, haften immerhin bei genauer Prüfung noch erhebliche Mängel an. Sie absorbieren nur teilweise diese Strahlen, oder da, wo sie vollständig absorbieren, ist dies mit einem großen Verlust von sichtbaren Strahlen

verknüpft. Es kam daher darauf an, ein Glas zu gewinnen, daß diese nicht direkt sichtbaren Strahlen vollkommen absorbiert und die sichtbaren dabei möglichst wenig schwächt. Dieses Glas ist jetzt als Euphosglas im Handel. Als Jagdbrille eignet sich am besten Euphoslicht A.

Dieses Glas ist auch am geeignetsten für Wasser-, Automobil- und Luftsport und für alle Personen, welche viel der Einwirkung direkten Sonnenlichtes ausgesetzt sind. Als Schneebrille für Hochtouren empfiehlt sich Euphoslicht B. Dieses Glas eignet sich auch ausgezeichnet für Arbeiter, die anhaltend intensiver Lichteinwirkung ausgesetzt sind. So haben sich diese Gläser besonders bewährt bei Glasbläsern, deren Augen häufig infolge Einwirkung jener kurzwelligeren Strahlen an Glasmacherstar erkranken. Für Arbeiter, die mit dem Einregulieren elektrischer Bogenlampen, beim autogenen Schweißverfahren usw. beschäftigt sind, ist es nötig, außerdem noch die sichtbaren Strahlen möglichst gleichmäßig abzuschwächen. Für solche Fälle eignen sich am besten die Euphosgrau-Gläser, die in verschiedenen Abstufungen zu haben sind.

Die Euphosgläser haben in der Praxis ihre Probe glänzend bestanden: Stabsarzt Dr. Flemming, Assistent der Augenklinik der Charité, der bei einer Ballon-Hochfahrt eine Höhe von 8000 m überschritt, hat bei dieser Fahrt eine leichte Euphosbrille getragen, sein Begleiter eine gewöhnliche rauchgraue Schutzbrille. Er selbst blieb von Störungen, die wir als Schneeblindheit bezeichnen, verschont, während sein Begleiter in typischer Weise daran erkrankte.

Aber die Euphosbrillen sind auch mit am Südpol gewesen. Roald Amundsen schreibt mir darüber: „Es freut mich sehr, erklären zu können, daß die Schneebrillen, die Sie meiner Expedition mitsandten, mit allerbestem Erfolg verwandt wurden. Helmer Hanssen und ich selber machten die ganze Zeit nach dem Südpol davon Gebrauch und vernahmen keine Zeichen von Schneeblindheit, wogegen meine anderen Genossen, die mitunter andere Gläser benutzten, alle mehr oder weniger vom Schnee geblendet waren.“ Die Euphosbrillen, die der Südpolentdecker trug, waren Euphoslicht B. Der Lichtverlust stellt sich etwa 5–7 Proz. höher als der gewöhnlicher heller Gläser. Mit welchen dunklen Gläsern sieht man vielfach den Hochtouristen ausgerüstet, wieviel geht ihm am Genuß der Natur verloren durch die übertriebene Abblendung des Lichtes!

Das Licht unserer intensiven künstlichen Lichtquellen ist noch stärker mit diesen nicht direkt sichtbaren Strahlen verunreinigt als das Tageslicht. Es enthält Strahlen von noch geringerer Wellenlänge. Diese dringen gar nicht bis zur Netzhaut, sie wirken nur auf die vorderen Teile des Auges. Sie veranlassen die unangenehmen Gefühle, die wir bei Blendung und Ermüdung an unserem Auge wahrnehmen. Beim künstlichen Licht bedürfen wir als Schutz keiner Brillen, da umgeben wir am besten die Lichtquellen mit Glocken, Zylindern, Augenschützern aus Euphosglas.

*Forrior! Ein
großes Linsen!*

Wie leicht sind sie zu erklettern! Haiho, wie wenig schrecken mich Sonnenbrand und weiter Weg! Ein sieghaftes Kraftgefühl, ein jubelndes Glück, erzielt durch

die echten
KOLA-
Pastillen
Marke Dallmann
Schachtel 1 M. in Apotheken
und Drogenhandlungen.

DALLMANN & Co., Schierstein a. Rh. bei Wiesbaden.

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 3. Oktober, in Leipzig, Café Thomasring, Gottschedstraße 30.

Zur gefälligen Beachtung!

Der Bundesvorstand gibt hierdurch bekannt, daß die Delegierten des Bautzener Bundestages zum Bezirksvertretertag in Chemnitz zur Vertretung der zurückgestellten Anträge Sitz und Stimme haben. Wenn nur ein Delegierter vom Bezirk entsandt wird, so kann diesem die Vollmacht über die Anzahl Stimmen, die dem betreffenden Bezirk für diese Anträge vom Bundestage zustehen, übertragen werden. Die zum Bundestage ausgegebenen Delegiertenkarten haben hierzu Gültigkeit und wolle man dieselben den betreffenden Vertretern aushändigen.

Der Bundesvorstand.

Max Bergmann, 1. Vorsitzender.

Bekanntmachung.

Aus technischen Gründen konnten die erst in den letzten Tagen vor dem Erscheinen dieser Nummer eingegangenen Anträge zum Bezirksvertretertage, um das rechtzeitige Herauskommen der Zeitung nicht zu verhindern, noch nicht zum Abdruck gelangen! Sie werden in nächster Nummer veröffentlicht werden.

Der Bundesvorstand.

Die Abmeldungsfrist für 1913

ist satzungsgemäß mit dem verflissenen 1. August abgelaufen. Jetzt dürfen Abmeldungen für 1913 lt. § 11 der Satzungen vom 15. Dezember 1910, welche allen Mitgliedern im Januar 1911 zuzugingen, auf keinen Fall mehr angenommen werden.

An die Preisträger der Bundeswettbewerbe

Die Preisverteilung an die Preisträger der sportlichen Wettbewerbe des Bundes erfolgt durch die Bezirksvorstandsschaft eines jeden Bezirkes in einer der nächsten Bezirksversammlungen, worauf wir alle werten Bundeskameraden höflichst aufmerksam machen.

Lampions

Wir weisen die Bezirke und Vereine besonders darauf hin, daß für Lampionsausfahrten hübsche Bundes-

Lampions in runder Form, grünweißer Farbe mit Aufdruck: „Sächsischer Radfahrer-Bund“ zum Preise von 20 Pf. inkl. Stab und Licht von der Geschäftsstelle Leipzig, Hohe Str. 48, bezogen werden können und bitten, von diesem Angebote lebhaften Gebrauch zu machen.

Tourenfahrtamt

Tourenfahrtamt: Robert Weniger, Leipzig, Hohe Straße 48.

Sportliche Veranstaltungen 1912

Die geehrten Bezirks- und Vereinsfahrwarte werden höfl. 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 15. September, 6. Oktober und 20. Oktober. Der Einsatz (Nenngeld) für sämtliche Wanderfahrten beträgt für das Jahr 1912 Mk. 1,50.

Lizenzen für 1912

Die geehrten Bundesmitglieder, die sich im Jahre 1912 an den sportlichen Wettbewerben im Bahn- und Straßenwettfahren des Bundes zu beteiligen gedenken, ganz gleich ob Geldpreisfahrer oder Ehrenpreisfahrer, müssen im Besitz einer Lizenz sein. Diesen für 1912 gültigen Ausweis stellt die Bundes-Geschäftsstelle auf Antrag und gegen Erstattung der festgesetzten Kosten von 25 Pf. aus. Die hierzu erforderlichen Antragsformulare sind von der Bundesgeschäftsstelle Robert Weniger, Leipzig, Hohe Strasse 48, zu beziehen.

Warnungstafeln und Gasthofsschilder betr.

Warnungstafeln.

Die Herren Bezirksvertreter werden hierdurch höflichst ersucht, eine Aufstellung über die Standpunkte, wo Warnungstafeln stehen, wohin solche gehören, wo schadhaft gewordene zu erneuern sind, vorzunehmen. Man wende sich stets an die Geschäftsstelle, Leipzig, Hohe Str. 48.

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.

An Orten, wo noch kein Bundesgasthof oder Bundes-einkehrstelle sich befindet, versuche man solche zu gewinnen. Die Ausgabe erfolgt durch die Geschäftsstelle: Robert Weniger, Leipzig, Hohe Str. 48. Preis 2 M. und Portogebühr.

Grenzkarten betr.

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

Diejenigen Bundeskameraden, die für das Jahr 1912 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. Im Bezirk Zittau wolle man sich an den Bezirksvertreter Karl Simon, Zittau, Weberstr. 4, wenden.

Unfall-Anmeldungen

Es werden der Kassenstelle fortgesetzt Unfälle angezeigt, weshalb wir wiederholt an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, daß Unfälle nur direkt bei der Ersten Österreichischen Allgemeinen Unfall-Versicherungs-Gesellschaft Dresden, Waisenhausstraße 20, anzuzeigen sind.

Bezirksvertretertag

Der Bezirksvertretertag (erweiterte Bundes-Vorstandssitzung) findet am Sonntag, den 6. Oktober, in Chemnitz, Gasthaus Linde am Königsplatz, Börsensaal, statt. Es ergeht hiermit an die Mitglieder des erweiterten Bundesvorstandes, sowie die Herren Bezirksvertreter das höfliche Ersuchen, an diesem Tage in Anbetracht der hochwichtigen Tagesordnung zu erscheinen und an den Beratungen teilzunehmen.

Anträge zum Bezirksvertretertag müssen bis spätestens 14. September an die Geschäftsstelle Leipzig, Hohe Str. 48, eingereicht werden, um noch in der Zeitung vom 21. September veröffentlicht werden zu können. Später eingehende Anträge werden zurückgewiesen. — Zur Stellung von Anträgen sind berechtigt: der Bundesvorstand, die Bezirke, die Bundesvereine, die bundesangehörigen Vereine, welche 10 Bundesmitglieder haben und die Einzelfahrer, deren Anträge jedoch mindestens 20 Unterschriften von Bundesmitgliedern tragen müssen.

Programm.

Sonnabend, den 5. Oktober, von abends 6 Uhr an: Treffpunkt in den Räumen des Gasthauses zur Linde am Königsplatz. Anschließend Besuch verschiedener Etablissements.

Sonntag, den 6. Oktober, früh Punkt 10 Uhr, im Börsensaal des Gasthauses zur Linde am Königsplatz Beginn der Beratungen. Mittags 1 Uhr gemeinschaftliche Tafel ohne Weinzwang.

Tagesordnung (siehe Satzungen):

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

Antrag von Bezirk Brand-Freiberg

Der Bezirk Brand-Freiberg stellt hiermit den Antrag zum diesjährigen Bezirksvertretertag, daß derselbe nicht mehr heißen möchte wie obengenannt, sondern Brand-Erbisdorf.

Mit sportlichem Gruß

Paul Kircheis, 1. Bezirksvertreter.

Antrag von Bezirk Grimma

Der Bezirksvertretertag wolle beschließen, die Grenze des Bezirks Grimma teilweise dahin zu ändern, daß die Orte Threna, Großpösna, Liebertwolkwitz, Fuchshain, Seifertshain, Zuckelhausen, Holzhausen, Baalsdorf, Hirschfeld, Wolfshain, Kleinpösna, Albrechtshain, Etzoldshain dem Bezirk Grimma zugeteilt werden, damit die R.-V. Saxonia, Baalsdorf, R.-V. Threna und

ein neu gegründeter Verein in Etzoldshain Aufnahme im Bezirk Grimma finden können.

Theodor König, 1. Bezirksvertreter.

Antrag zum Bezirksvertretertag am 6. Oktober 1912 in Chemnitz

Der Bezirk Glauchau-Meerane stellt den Antrag, die Fernfahrt

„Rund ums Vogtland“

zu keiner klassischen Fahrt zu machen, sondern den Start und das Ziel abwechselnd den Bezirken Plauen, Reichenbach, Pleißental, Glauchau-Meerane und Zwickau zu übertragen.

Für 1913 soll Start und Ziel in Meerane sein.

Gründe: Durch diese Einteilung wird in den betreffenden Bezirken ein viel größeres Sportinteresse geweckt und für den Bund von hohem Nutzen begleitet sein.

Die Bezirksleitung.

Jacob, Bezirksvertreter.

Nächste Kreiswanderfahrt Sonntag, den 15. September

- Kreis I. Ziel: Wurzen, Ziellokal: Hotel Stadt Dresden.
- Kreis II. Ziel: Großenhain, Ziellokal: Bundeswirt Genno, Amalienallee.
- Kreis III. Ziel: Schirgiswalde, Ziellokal: Zum Erbgericht.
- Kreis IV. Ziel: Chemnitz, Ziellokal: Richters Restaurant am Wilhelmsplatz.
- Kreis V. Ziel: Brunn b. Auerbach, Ziellokal: Richters Gasthof.

Fernfahrt „Rund ums Vogtland“

Zum dritten Male fand am 1. September die Fahrt „Rund ums Vogtland“ statt. Es ist dies die letzte Bundesdauerfahrt des Sächsischen Radfahrer-Bundes im Jahre 1912. Die Strecke war in diesem Jahre auf 214 km verlängert worden, damit sich auch die Geldpreisfahrer beteiligen konnten, aber leider war die Beteiligung seitens der Geldpreisfahrer sehr gering.

Die Strecke „Rund ums Vogtland“ gilt als eine der schwierigsten, und zwar infolge seines gebirgigen Geländes. Trotz alledem kann man mit dem Resultat der Beteiligung sowie auch mit den Leistungen zufrieden sein.

Die Wochen vorher und auch bis zum heutigen Tage war in ganz Sachsen immer stürmisches und auch sehr regnerisches Wetter zu verzeichnen, so daß man auch bei dieser Fahrt damit zu rechnen hatte, doch war es nicht ganz so schlimm und nur strichweise gab es einmal einen kleinen Regenschauer.

Der Start, der morgens um 6 Uhr in Plauen seinen Anfang nehmen sollte, verzögerte sich um 10 Min. Von 21 gemeldeten Geldpreisfahrern starteten 18. Der Start vollzog sich bei schönem, ruhigem Wetter.

Nach weiteren 10 Min. entließ man die ersten Ehrenpreisfahrer, und zwar je 4 Fahrer in Abständen von 2 Min. Von 48 Gemeldeten starteten 44 Fahrer und ging alles glatt vonstatten. Die Organisation am Start und Ziel war mit einigen kleinen Ausnahmen eine gute zu nennen. Am Start sowie auch am Ziel war eine große Zuschauermenge erschienen, indem auch das Wetter hierzu sehr günstig war und die Sonne am Nachmittag schön warm herniederschien. Nicht nur in Plauen war das Interesse an dieser Fahrt groß, sondern auch auf der ganzen Strecke, so daß sich an den Kontrollen eine größere Zuschauermenge eingefunden hatte, besonders in Auerbach und Markneukirchen.

Die Fahrt verlief ohne jedweden Unfall, so daß die Veranstalter mit Befriedigung auf diese Fahrt zurückblicken können.

Der Oberleitungswagen war von der Fabrik Fichtel & Sachs, Schweinfurt, gestellt worden, in welchem die Herren Berger und Braune sowie der Chauffeur aus Schweinfurt und als Unparteiischer Herr Bundesbei-

sitzer Rob. Müller, Leipzig, vom Bundesvorstand Platz genommen hatten.

Das Rennen.

Über den Verlauf der Fahrt wäre noch folgendes zu berichten:

Die Fahrt, welche geschlossen in ruhigem Tempo begann, wird bald, nachdem die Stadt Plauen hinter ihnen liegt, eine lebhaftere. Man eilt auf der Straße, die hier teils eben und mehr talabwärts führt, dahin durch die Städte Elsterberg, Greiz, Werdau. Noch immer sind die Fahrer beisammen, und erst hinter Crimmitschau am Gablenzer Berg bis zum Silbernen Pelikan trennt sich die Spitzengruppe in mehrere Abteilungen, so daß die Hauptkontrolle Zwickau-Pölbitz immer nur von 2-3 Fahrern gemeinsam passiert wird und die Zwischenzeiten schon 2-5 Min. betragen. An der Spitze liegen bis dahin Bauer und Wittig, denen Fr. Suter und R. Chopard folgen. In Reichenbach hat sich der Spitzengruppe Chopard angeschlossen, dahingegen ist Fr. Suter etwas weiter zurück. Die Fahrer P. Suter, Sachs, Zeißler und Hübner geben vor Reichenbach auf. Auch Wittig fällt mehr zurück und hat allgemein Pech. Die Spitzengruppe besteht in Kirchberg aus den Fahrern Bauer, Fr. Suter und Chopard, danach Ritter. Von hier ab bleibt die Spitzengruppe bis zum Ziel zusammen und tritt eine wesentliche Änderung auch bei den übrigen Geldpreisfahrern, welche nur noch aus 8 Fahrern besteht, nicht ein.

Bei den Ehrenpreisfahrern tritt keine wesentliche Änderung ein. Die von Kirchberg ab an der Spitze liegenden bleiben als die sichersten Sieger bestehen, von denen Rosenhahn der Beste im Felde ist. Müller und Ölmann machen alle Anstrengungen, um Wehrl und Böttcher, die ihnen voraus sind, einzuholen, was ihnen auch bald gelingt. Die wechselnde Lage der Fahrer ist durch die nachstehenden Berichte aus den Kontrollen zu ersehen.

Die Reihenfolge in den Kontrollen.

Die erste Kontrolle (Kartenabwerfkontrolle) Werdau berührten die Berufsfahrer geschlossen um 7 Uhr 30 Min. Um 7 Uhr 40 Min. folgten die Ehrenpreisfahrer P. Böttcher und E. Wehrl, um 7 Uhr 43 Min. H. Schocher, Fritsch und W. Fuchs und um 7 Uhr 46 Min. eine weitere Gruppe von 5 Fahrern.

Die erste Einschreibekontrolle Zwickau-Pölbitz, Neue Welt, erreichten von den Geldpreisfahrern Bauer

und Wittig um 8 Uhr 19 Min., R. Chopard und Franz Suter 8 Uhr 21 Min., Ritter, Großkopf, Tartsch und P. Suter um 8 Uhr 22 Min., Höppner, Harnisch und Strasser passierten die Kontrolle 8 Uhr 27 Min., Kother 8 Uhr 29 Min., Zeißler 8 Uhr 33 Min. Von den Ehrenpreisfahrern folgten um 8 Uhr 40 Min. Wehrl und Böttcher, um 8 Uhr 50 Min. Müller (Borsdorf), Ölmann, Pönisch und dichtauf Rosenhahn.

Das Nebenkontrollamt Reichenbach passierten um 9 Uhr 3 Min. Bauer, Chopard, Wittig, um 9 Uhr 7 Min. folgten Fr. Suter, Ritter und Großkopf, um 9 Uhr 8 Min. folgten. 10 Minuten später trafen Tartsch und Strasser ein und um 9 Uhr 21 Min. Kother und Höppner. Von den Ehrenpreisfahrern folgen Wehrl, Böttcher und Bräutigam 9 Uhr 40 Min. und 8 Min. später Rosenhahn, Müller und Ölmann.

Das Nebenkontrollamt Kirchberg passierten als Erste Bauer, Fr. Suter und Chopard um 10 Uhr 24 Min., ihnen folgte Ritter 10 Uhr 28 Min., Wittig um 10 Uhr 42 Min., Tartsch und Großkopf 10 Uhr 47 Min., Kother und Strasser 10 Uhr 56 Min. bzw. 10 Uhr 58 Min., und als Schluß die Fahrer Höppner und Harnisch 11 Uhr 3 Min. und 11 Uhr 11 Min. Inzwischen sind auch die Ehrenpreisfahrer gefolgt und sind als Erste Wehrl und Böttcher um 11 Uhr 6 Min. eingetroffen. Rosenhahn, Ölmann und Müller folgen um 11 Uhr 8 Min.

Die zweite Einschreibekontrolle Auerbach erreichen als Erste Fr. Suter, Bauer und Chopard um 11 Uhr 17 Min. Danach kommen Ritter und Schenkel um 11 Uhr 27 Min., Großkopf und Tartsch um 11 Uhr 53 Min. und Kother, Wehrl und Böttcher 12 Uhr 5 Min., um 12 Uhr 23 Min. folgen Müller und Ölmann.

Die letzte Einschreibekontrolle vor dem Ziel Markneukirchen passieren als erste Bauer, Fr. Suter und R. Chopard um 12 Uhr 28 Min. Um 12 Uhr 44 Min. folgen Schenkel und Ritter. Tartsch und Großkopf 1 Uhr 23 Min. Inzwischen trifft ein Ehrenpreisfahrer Wehr um 1 Uhr 28 Min. ein und folgen danach Kother mit dem Amateur Böttcher um 1 Uhr 29 Min. Es folgen nun als beste Ehrenpreisfahrer Rosenhahn 1 Uhr 37 Min., Müller und Ölmann 1 Uhr 43 Min.

Die letzte Strecke, hauptsächlich aber durch die Stadt Plauen, die steilen Bergstraßen bis zum Endziel, dem Sportplatz, war für die meisten Fahrer eine Kraftprobe, die man sich nicht wieder wünschte.

Die Ergebnisse am Ziel sind durch nachstehende Tabelle ersichtlich.

Name und Reihenfolge der Fahrer „Rund ums Vogtland“ am 1. September 1912.

Laufende Nr.	Namen	Ort	Abfahrt		Ankunft			Fahrzeit			Bemerkungen	
			Std.	Min.	Std.	Min.	Sek.	Std.	Min.	Sek.		
(Ehrenpreisfahrer)												
1	40	H. Rosenhahn	Leipzig	6	42	3	—	—	8	18	—	
2	16	G. Ölmann	Chemnitz	6	30	3	7	30	8	33	30	4 Min. Bahnaufenthalt abgerechnet.
3	43	E. Wehrl	Plauen	6	22	2	56	40	8	34	40	
4	13	H. Müller	Borsdorf	6	28	3	7	30	8	35	30	4 Min. Bahnaufenthalt abgerechnet.
5	2	P. Böttcher	Ellefeld	6	22	3	7	—	8	45	—	
6	31	A. Höhne	Borsdorf	6	38	3	39	—	8	58	—	3 Min. Bahnaufenthalt abgerechnet.
7	39	A. Döke	Althen	6	42	3	45	—	9	3	—	
8	28	W. Höhl	Chemnitz	6	36	3	45	5	9	9	5	
9	4	M. Schuster	Theuma	6	24	3	45	8	9	21	8	
10	17	E. Böttger	Ötzsch	6	30	3	55	20	9	25	20	
11	12	H. Pönisch	Leipzig	6	28	3	55	30	9	27	30	
12	23	M. Körnig	Borsdorf	6	34	4	5	15	9	31	15	
13	46	E. Knoll	Plauen	6	20	3	55	25	9	35	25	
14	19	P. Weise	Leipzig	6	32	4	21	45	9	49	45	
15	38	M. Bachmann	Hartmannsdorf	6	40	4	42	—	10	2	—	
16	9	E. Bachmann	Zweenfurth	6	26	4	34	40	10	5	40	3 Min. Aufenthalt in Kontrolle Zwickau abgerechnet.
17	7	A. Grunicke	Chemnitz	6	26	4	32	—	10	6	—	
18	27	R. Köcher	Meerane	6	36	4	42	5	10	6	5	
19	34	W. Fuchs	Dresden	6	32	4	46	50	10	8	50	
20	30	R. Lorenz	Plauen	6	40	4	54	—	10	14	—	

48 genannt, 45 gestartet, 20 am Ziel.

(Geldpreisfahrer)

1	63	Fr. Suter	Zürich	6	10	1	50	—	7	40	—	Dichtauf.
2	64	R. Chopard	Biel	6	10	1	50	$\frac{1}{5}$	7	40	$\frac{1}{5}$	
3	71	F. Bauer	Charlottenburg	6	10	1	50	$\frac{1}{5}$	7	40	$\frac{4}{5}$	
4	70	R. Schenkel	Leipzig	6	10	2	7	—	7	57	—	
5	57	A. Ritter	Reichenbach . .	6	10	2	8	—	7	58	—	
6	54	R. Tartsch	Schweinfurt . .	6	10	2	51	—	8	41	—	
7	66	G. Großkopf . . .	Nürnberg . . .	6	10	2	51	10	8	41	10	
8	59	H. Kother	Leipzig	6	10	2	56	—	8	46	—	

21 genannt, 18 gestartet, 8 am Ziel.

RennfahrwartamtJulius Engemann, Leipzig, Kohlgartenstr. 54.
Tel. 7978.

Verschiedener Umstände halber mußte das für den 15. September angesetzte Bahnrennen verlegt werden.

Dasselbe findet nunmehr am 22. September 1912 auf der Radrennbahn in Plauen i. V. statt.

Die eingegangenen Nennungen behalten ihre Gültigkeit.

Weitere Nennungen werden bis zum 16. September 1912 unter gleichen Bedingungen lt. Ausschreibung vom 2. August 1912, Nr. 22 der Bundeszeitung, entgegengenommen.

Jul. Engemann,
Bundesrennfahrwart.**Kassengeschäftliches****Neuanmeldungen für das Geschäftsjahr 1911/12**

4 Neuanmeldungen von Nr. 20318 bis 20321 vom 27. August bis 9. September 1912.

Bezirk Leipzig.

selbst 20321 Gustav Schiegner, Tanzberg b. Probstheida.

Bezirk Plauen.

selbst 20320 Arno Kunze, Plauen i. V.

Bezirk Reichenbach.

selbst 20318 Paul Baumann, Reichenbach, Anger 2.

selbst 20319 Albin Schneider, Reichenbach, Sorggasse 18.

Bezirk Sächsische Schweiz.

12043 20207 Alfred Rößler, Schuhwarenhändler, Sebnitz, Schandauer Straße 3.

12043 20208 Rudolf Rößler, Blumenarbeiter, Sebnitz, Gartenstraße 445 g.

Vom 20. September ab befindet sich die Kassenstelle Leipzig-Thonberg, Kregelstr. 4.

Wohnungsveränderungen

Mitglieder, die vor oder bis zum 1. Okt. ihren jetzigen Wohnort zu verändern gedenken, werden ersucht, ihren Umzug bis spätestens den 14. Sept. früh der Bundeskassenstelle anzuzeigen, da an diesem Tage die Post die neuen Zeitungsüberweisungslisten verlangt. Mitglieder, die diese Mitteilung unterlassen, können dann nur gegen Einsendung der nochmaligen Postüberweisungsgebühr im Betrage von 50 Pf. auf weitere prompte Zeitungszustellung im nächsten Vierteljahre rechnen. Wir bitten, hiervon Kenntnis zu nehmen. Es ist wiederholt vorgekommen, daß Mitglieder, die sich nicht umgemeldet haben, dann den Mut besaßen, uns der Bummelerei zu beschuldigen und uns Vorwürfe zu machen, daß sie keine Zeitung mehr erhielten.

Bezirksnachrichten

Redaktionschluß für Nr. 26: Freitag, den 20. Sept. 1912. Erscheinungstag: Freitag, den 27. Sept. 1912. 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 in Nummer 26 auf keinen Fall Berücksichtigung finden.

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

Bezirk Auerbach. Briefadresse: Hans Pötzschner, Auerbach i. V. Nachdem nun auch die große Fernfahrt des Bundes durch unseren Bezirk hinter uns liegt und bei uns alles gut geklappt hat, nehmen wir Veranlassung, allen Bezirkskameraden, die sich auf der Strecke und in den Kontrollen in den Dienst der Sache gestellt haben, unseren besten Dank hierdurch auszusprechen. — Die diesjährige Hauptversammlung findet am 21. September im kleinen Saale (eine Treppe) des Gerberschen Gasthofes in Auerbach (Mühlgrün) von 9 Uhr abends an statt mit folgender Tagesordnung: 1. Preisverteilung, 2. Berichte, 3. Neuwahlen, 4. Verschiedenes. Etwaige Wünsche wegen Preise für „Rund um Auerbach“ und für „Meistbeteiligung an Versammlungen“ möchten sofort durch Postkarte an den Bezirksvertreter mitgeteilt werden (Preise werden am 17. September eingekauft). Mit sportlichem Gruß!

Hans Pötzschner, Bezirksvertreter.

Bezirk Bautzen. Briefadresse: Paul Lehmann, Bautzen, Schliebenstr. 14 I. Ausschreibung! Sonntag, den 15. September cr., Ausflug mit Damen nach Wurbis. Abfahrt 2,06 Uhr mit dem Zuge über Singwitz bis Rodewitz. Von da zu Fuß bis Wurbis. Treffpunkt in Bautzen am Bahnhof um $\frac{3}{4}$ 2 Uhr. In Wurbis freie Bewirtung durch ein Mitglied. Sonntag, den 22. September cr., Sechsstundenkontrolltour. Strecke: Bautzen, Niesky, Muskau und zurück. Start: Früh $\frac{1}{2}$ 6 Uhr. 5 Uhr Sammeln in der „Sachsen-treue“, Muskauer Straße. Abfahrt von der Kippe. Nenngeld 1 M. Nennungsschluß Freitag, den 20. September, abends 9 Uhr bei Miersch, Seidau. Nachnennungen bis zum Start 1,50 M. Preise: 1. Preis 4 M., 2. Preis 3 M., 3. Preis 2,50 M. 5 Stunden 1. Preis, 5 $\frac{1}{2}$ Stunde 2. Preis, 6 Stunden 3. Preis. Für beste Leistung gibt es eine Wurst. Mindestbeteiligung 10 Mann. 6. Oktober 50-km-Fahren, „Bezirksmeisterschaft“. Strecke: Bautzen — Weißenberg — Löbau — Bautzen. Start: Früh 6 Uhr im Carolagarten (Nadelwitz). Nenngeld 1 M. Nennungsschluß Freitag, den 4. Oktober, abends 9 Uhr bei Miersch. Nachnennung bis zum Start 1,50 M. Einminutenweisen Abstand. Mindestbeteiligung 8 Mann. Sämtliche Nennungen sind an den Fahrwart Joh. Miersch, Seidau, Nr. 238, zu richten. Für die zwei besten Diamantfahrer und den besten Dürkofffahrer sind wertvolle Preise von den betreffenden Vertretern gestiftet worden. Jeder Fahrer fährt auf eigene Rechnung und Gefahr, der Bezirk lehnt jede Verantwortung gegen Unfall und Haftpflicht ab.

Sachsen Heil!

Lehmann, Bezirksvertreter.

Kowodzi, Bezirksschriftführer.

Miersch, Bezirksfahrwart.

Bezirk Chemnitz. Jahres-Hauptversammlung Sonntag, den 22. September, nachmittags 3 $\frac{1}{2}$ Uhr bei Kamerad Schindler, Tiergarten-Scheibe in Chemnitz. Tagesordnung: Jahresbericht, Kassenbericht, Neuwahlen, Geschäftliches. Die werten Kameraden werden gebeten, recht zahlreich und pünktlich zu erscheinen. Mit treudeutschem All Heil!

A. Loquai, Bezirksvertreter.

Bezirk Döbeln. Die am 18. August in „Stadt Dresden“ in Döbeln getagte Bezirksversammlung wurde vom Bezirksvertreter Herrn Gierth geleitet, der nach der Begrüßung einen Bericht vom Bundestage in Bautzen bekannt gab. Ferner wurden noch andere wichtige Punkte beschlossen. Die nächste Versammlung findet Sonntag, den 15. September cr., im „Gasthof Schepplitz“ statt. Zahlreiches Erscheinen der Kameraden erwünscht.

Sachsen Heil!

W. Gierth, 1. Bezirksvertreter.

O. Gabsch, 1. Bezirksschriftführer.

Bezirk Dresden. Versammlungsort: Ballhaus, Bautzner Straße 35. Die auf den 26. September angesetzte Monatsversammlung fällt wegen der am 29. September, nachmittags 5 Uhr, im Restaurant Immergrün stattfindenden Jahreshauptversammlung aus. Das Erscheinen aller Bundesmitglieder zur Hauptversammlung ist unbedingte Pflicht und hoffen wir, daß wegen der an diesem Tage erfolgenden Neuwahl des gesamten Bezirksvorstandes alle Bundeskameraden, Damen sowie Herren, ihr Interesse am Wohlergehen unseres Bezirkes durch zahlreiches pünktliches Erscheinen bekunden. Etwaige, seitens der Vereins- oder Einzelmitglieder zur Jahreshauptversammlung zu stellende Anträge bitten wir bis zum 20. September beim 1. Bezirksvertreter, Herrn Padberg, Dresden-N., Louisenstr. 70, schriftlich einzureichen.

Achtung! Bundeskameraden! Am 2. Oktober 1912 findet im Keglerheim das 21. Bezirksstiftungsfest statt, bestehend aus Konzert, Tanz, diversen Überraschungen und großer, reich ausgestatteter Lotterie. Der Vergnügungsausschuß hat keine Mühe gescheut, um den Abend zu einem außerordentlich genußreichen zu gestalten. Der Eintritt ist für Bundesmitglieder an diesem Tage frei, jedoch ist das Bundeszeichen unbedingt anzulegen. Es ist Ehrensache aller

Willy Lorenz auf Diamant-Rad.



Eine Medaillen-Stiftung

für den Radrennsport
insbesondere für Amateure

Aus Anlaß des

30jährigen Bestehens

der **Diamant-Werke** Gebr. Nevoigt, Reichenbrand
Aktiengesellschaft

hat die Direktion dieser Aktiengesellschaft die Stiftung der Diamant-Medaille beschlossen. Die Medaille hat vier Klassen:

- a) Die grosse goldene Diamant-Medaille
- b) Die kleine " " "
- c) Die grosse silberne " "
- d) Die kleine " " "

Die goldene Diamant-Medaille wird gegeben für 26 große Amateur-Wettbewerbe und zwar für 12 Rennen des D. R.-B., 9 Rennen der A. R.-U. und 5 Rennen des S. R.-B. Die Bekanntgabe der Rennen erfolgt nach ihrer Festlegung. Es kommt an den Sieger der obigen Rennen jedesmal die kleine goldene Diamant-Medaille zur Verleihung, **wenn er ein deutsches Markenrad benutzte.** Benutzer v. Versandhausrädern gehen leer aus. Benutzer der Diamant-Räder erhalten im Falle des Sieges an Stelle der kleinen die große goldene Diamant-Medaille.

Die silberne Diamant-Medaille wird gegeben für Amateur-Vereinsmeisterschaften auf der Straße bei **sämtlichen Radfahrer-vereinen** Deutschlands. Der Sieger muß ein deutsches Markenrad benutzen.



Versandhäuser sind auch hier ausgenommen. Jedem Verein wird nur eine Meisterschaft gewertet. Anträge können schon jetzt gestellt werden. Es soll für diese Fälle stets die kleine silberne Medaille zur Verleihung kommen, benutzt der Sieger aber Diamant-Rad, so wird er auch hierbei besser gestellt und bekommt die große silb. Diamant-Medaille.

Für Berufsfahrer-Bahnrennen werden ebenfalls Diamant-Medaillen gegeben. Die Verleihung erfolgt auf Antrag der betreffenden Rennbahnen. Die Anträge müssen mindestens 14 Tage vorm Rennen bei den Diamant-Werken gestellt werden.

Sämtliche Medaillen sind entweder massiv Gold oder massiv Silber und besitzen Oese und Ring zur Befestigung an der Uhrkette. Die Medaillen, deren Anzahl eine enorm große ist, sind bereits fertiggestellt und kommen 1913 zur Verleihung. Es besteht die Absicht, diese Stiftung alljährlich von Neuem zu wiederholen. Wir bezwecken in der Hauptsache den Herrenfahrsport zu heben, schließen deshalb zunächst keine Marke aus und wollen auch dazu beitragen, daß sich die Vereinsradler ausschließlich guter Markenräder bedienen.

Diamant-Werke, Reichenbrand.

bitten zu erscheinen, für vergnügte Stunden sorgen die Blasewitzer wie allgemein bekannt. Ende des Kränzchen, wenn die letzten fortgehen. Letzter Straßenbahnwagen nachts 1 Uhr. Erster früh $\frac{1}{5}$ Uhr nach Dresden. Kameraden, erscheint zahlreich, das wir Damen große Auswahl haben.

Damenabteilung „Blasewitz“.
Erna Richter, Schriftführerin.

R.-V. Saxonia, Dresden-L. Vereinslokal: Gesellschaftshaus „Löbtau“. Versammlung jeden Donnerstag, abends 9 Uhr. Briefadresse: G. Hemprich, Dresden-L., Kesselsdorfer Str. 55 I. Gäste willkommen. Neu aufgenommen wurde Herr Arno Gerold.
G. Hemprich, Schriftführer.

R.-V. Wanderfahrer. Ortsverein. Vereinslokal: Restaurant Elisens Ruhe, Böhnischplatz Ecke Wintergartenstraße. Versammlung jeden ersten Mittwoch im Monat, jeden anderen Mittwoch geselliges Beisammensein. Nächste Monatsversammlung Mittwoch, den 2. Oktober. Als neues Mitglied wurde Herr Paul Fischer aufgenommen. Ausschreibung: Sonntag, den 29. September cr., 100-km-Vereinsmeisterschaft. Einsatz: 2,50 M. Dreiminuten-Start. Mindestfahrzeit 4 Std. Wird bei jedem Wetter ausgefahren. Meldeschluß: Mittwoch, den 25. September cr. Nachnennung 50 Pf. Zuschlag. Treffpunkt früh 6 Uhr Albertplatz.

All Heil!
Alwin Hartmann, 1. Vorsitzender.
Paul Oschatz, 1. Schriftführer.

Bezirk Leipzig. R.-Kl. Falke, Leipzig 1895. Bundesverein. Klublokal: Restaurant „Pechhütte“, Reichelstraße. Briefadresse: Herm. Wagner, L.-Plagwitz, Gleisstr. 7. Programm für Monat September cr.: 15. September cr. 100-km-Meisterschaft, Start früh 6 Uhr in Paunsdorf. 22. September cr. Trostfahren, verbunden mit Ausfahrt. 25. September cr. Abendausfahrt nach Plagwitz, Restaurant „Dampfschiff“, Jahnstraße. Abfahrt $\frac{1}{9}$ Uhr Raststädter Steinweg. Gäste zu allen Veranstaltungen herzlich willkommen.

All Heil!
Emil Voigt.

R.-V. Habicht, Leipzig 1897. Bundesverein. 1. Vorsitzender Kurt Landgraf, Leipzig, Moltkestr. 38. Sitzung jeden Dienstag im Siebenmännerhaus, Bayersche Str. 1. Das 100-km-Jubiläumrennen, wozu 9 sehr wertvolle Ehrenpreise gestiftet worden sind, fand am 18. August statt. Wir sagen hiermit nochmals allen Stiftern unseren herzlichsten Dank. Die zu diesem Rennen erzielten Resultate waren folgende: 1. Karl Schreiber 3 : 12 : 40; 2. Robert Pawleck 3 : 13 : 56; 3. Alb. Walther 3 : 36 : 25; 4. W. Bätcher 3 : 38 : 59; 5. Kurt Heilmann 3 : 39 : 25; 6. Horst Eichhorn 3 : 46 : 37; 7. Gerh. Eichhorn 3 : 54 : 15; 8. R. Mai 4 : 24 : -; 9. Paul Egemann 4 : 28 : 35. Am gleichen Tage fand abends im Saale des Siebenmännerhauses unser 15. Stiftungsfest, verbunden mit humoristischen Vorträgen und Tanz, sowie Preisverteilung statt. Das Fest nahm einen sehr schönen und glatten Verlauf. Nach Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden gab der 1. Bezirksvertreter Herr Kreuzkamm die Sieger vom Sitzungsbesucherrennen des Bezirks bekannt. Hierauf fand die Siegereverkung und Preisverteilung vom 100-km-Jubiläumrennen statt. Abwechselnd humoristische Vorträge und lustige Tanzweisen hielten die Festteilnehmer bis Mitternacht zusammen. Das Tourenprogramm für Monat September setzt sich wie folgt zusammen: 1. Ausfahrt nach Lindhart, 8 Uhr vormittags; Ausflug nach Rötha, $\frac{1}{3}$ Uhr nachmittags. 4. Abendausfahrt nach Drachenfels, $\frac{1}{9}$ Uhr Johannisplatz. 8. Rund um Leipzig. Streckenbesetzung in Grimma, 7 Uhr vormittags. 15. Bundesbahnenrennen in Plauen; Ausfahrt nach Halle, 7 Uhr vormittags. 18. Abendausfahrt nach Liebertwolkwitz, $\frac{1}{9}$ Uhr Johannisplatz. 22. Rund durch Nord-West-Sachsen. 29. 100-km-Meisterschaft. Die Mitglieder werden gebeten, in der nächsten Versammlung recht zahlreich und pünktlich zu erscheinen, da eine sehr reichhaltige Tagesordnung vorliegt.

All Heil!
Kurt Landgraf, 1. Vorsitzender.

R.-V. L.-Möckern 1891 hielt am 28. August cr. seine Versammlung im „Goldenen Anker“ ab. Als Mitglied wurde aufgenommen Herr Martin Fichtner. An Ausfahrten finden statt: 4. September Modelwitz. 18. September Liebertwolkwitz. 8. September Streckenbesetzung Rund um Leipzig. 25. September Versammlung. Außer-

dem findet ein 40-km-Vereinsrennen am Sonntag, den 22. September, Leipzig-Altenburg, statt. Abfahrt Goldener Anker $\frac{1}{2}$ Uhr. Start $\frac{1}{3}$ Uhr Forsthaus Raschwitz. Gefahren wird in zwei Sparten, die Reihenfolge wird durchs Los bestimmt mit 2 Min. Abstand. Es zeichnet mit sportlichem All Heil!

Paul Escher, Schriftwart.

R.-Kl. Wettina, L.-Gohlis. Bundesangehöriger Verein des S. R.-B. Klublokal: Etablissement „Kaiser Friedrich“, L.-Gohlis, Menkestr. 24. Briefadresse: 1. Vorsitzender Bruno Günther, L.-Gohlis, Metzger Str. 1 II. Zu unserer Bannerweihe, welche am 30. November 1912 in Schloß Drachenfels, Gohlis, stattfindet, bitten wir gütigst die geehrten Vereine und Sportkameraden um recht zahlreichen Besuch, wir werden alles aufbieten, um alle Besucher zufrieden zu stellen.

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

R.-V. Bussard 1903, E. V., Leipzig-C. Vereinslokal: Restaurant Stehfest, Albertstr. 40. Jeden Freitag Versammlung. Gäste willkommen. Briefadresse: Alex Steinert, Königstr. 27 H. III. Allen Mitgliedern zur Nachricht, daß am 29. September cr. unsere 100-km-Meisterschaft ausgefahren wird. Nennungen sind bis 22. September, abends, an den Fahrwart P. Weise, Neureudnitz, Cäcilienstr. 12, zu richten. Nachnennung 50 Proz. Zuschlag. Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen des S. R.-B. An der Fahrt „Rund um Leipzig“ beteiligten sich vier Mitglieder. Sachsen Heil!

R.-Kl. Leipzig-West 1892. Klublokal: „Westendhallen“, L.-Plagwitz. Briefadresse: Th. Fritsche, L.-Lindenau, Spittastraße 26 II. Jeden Dienstag Reigenfahren. Gäste stets willkommen. Am 1. September wurde unsere 50-km-Meisterschaft ausgefahren. Trotz des schlechten Wetters wurden folgende Zeiten erzielt: 1. Paul Beyer 1 : 31 : 12; 2. Alfred Panster 1 : 31 : 13; 3. Ewald Franke 1 : 34 : 39; 4. Richard Dietze 1 : 37 : 40; 5. Paul Fiebich 1 : 39 : 50; 6. Joh. Hecht 1 : 40 : 37. Unser 20jähriges Stiftungsfest findet am 30. Oktober statt. Wir bitten die werten Sportkameraden, dieses zu beachten.

All Heil!
Paul Fiebich, 1. Schriftführer.

Bezirk Pleißental. R.-Kl. Wanderer, Crimmitschau. Vereinslokal Hotel Schwan. Versammlung jeden ersten Freitag im Monat. Am 13. Oktober findet unser Saalfest im Saale des Schützenhauses, bestehend in Konzert, Reigen-, Kunstfahren und Ball, statt (wozu Herr Kunstfahrer Müller verpflichtet ist). Reigenmannschaften, die noch an diesem Feste mitfahren wollen, müssen sich umgehend melden. Neנגeld 3 M. Zur Verteilung kommen sehr wertvolle Ehrenpreise. Wir machen die geehrten Vereine schon jetzt darauf aufmerksam und bitten, uns mit ihrem Besuch zu unterstützen.

Carl Meyer, Vorstand.

Bezirk Rochlitz. R.-V. Saxonia, Stein mit Umg. Bundesangehöriger Verein des S. R.-B. Jeden letzten Sonntag im Monat Versammlung. Versammlungslokal: Gasthof Stein. Briefadresse: Hermann Berndt, Stein, Bez. Leipzig. Sonntag, den 29. September cr., findet unser Herbstvergnügen, verbunden mit Ball, im Gasthof zu Stein statt, wozu alle Bundes- und Sportkameraden freundlichst eingeladen werden.

Sachsen Heil!
Hermann Berndt, 1. Vorsitzender.

Bezirk Zwenkau. R.-V. Einigkeit, Zeschwitz. Der Verein wird am 22. September cr. eine Kremserfahrt veranstalten, wozu unser Kamerad Pekusa ein Faß Bier und eine Flasche Kognak stiftet. Die Fahrt geht rund um den Bezirk Zwenkau und zwar mit Damen, es soll an den genannten Tagen an den Bällen der Radfahrer-Vereine „Blitz“, Eythra und Zwenkau, teilgenommen werden. Ferner wird für den 13. Oktober 1912 aus Anlaß des Herbstvergnügens der Verein ein großes Saalreigen-Konkurrenzfahren veranstalten, zu welchem als 1. Preis eine silberne Remontoir-Taschenuhr gestiftet ist, neben zwei anderen sehr wertvollen Preisen. Das Neנגeld hierzu beträgt 2 M. Alle Vereine des S. R.-B. werden zur Teilnahme hierzu freundlichst eingeladen.

All Heil!
Willy Fischer, 1. Vorsitzender.

Industrielle Rundschau

Ohne Kommentar soll das nachstehend Zeugnis hier abgedruckt werden, denn besser wie durch die betr. Zeilen kann man die Tatsache, daß Peters Union-Motorradreifen wirklich unübertroffen sind, nicht beweisen: „Ich nehme Veranlassung, Ihnen für Ihr Fabrikat meine volle Zufriedenheit auszusprechen. Ihr Reifen hat, ehe er durch eine scharfe, starke Glasscherbe den bösen Schnitt erhielt, ca. 3600 km gefahren, und zwar meist auf Industriestraßen. Schließlich stand der Reifen annähernd ein Jahr unbenutzt, ohne im geringsten an seiner Elastizität einzubüßen. Die Weichheit resp. Schmiegsamkeit des Gummis ist die gleiche wie im Anfang geblieben, eine Erscheinung, die ich an Mänteln anderer Fabrikate zu meinem Leidwesen nicht zu konstatieren vermochte. Witten-Ruhr, den 2. 9. 1912. gez. O. W., Chefingenieur.“

Das Urteil bedeutender Rennfahrer ist gewiß nicht zu unterschätzen, und es steht außer Frage, daß die Helden des Zements für ihr oft recht gefährliches Metier nur ein zuverlässiges Fahrrad benutzen werden. Trotzdem darf es bei dem heutigen Stande der Technik als Tatsache gelten, daß auch eine Anzahl anderer Marken,

selbst wenn dieselben nicht von den Matadoren benutzt werden, in jeder Beziehung erstklassig sind. Dies ist dem kaufenden Publikum natürlich längst bekannt, deshalb legt der Gendarm X mehr Wert darauf, daß sein Kamerad die von ihm gewählte Marke schon seit 12 bis 15 Jahren benutzt, als daß auf einem anderen ihm vorgeschlagenen Fabrikat kürzlich der Weltrekord über soundso viel Kilometer verbessert wurde. Genau so geht es dem Maurer Y, der ein Rad, bei dem nach Aussage vieler seiner Kollegen fast nie Reparaturen vorkommen, einer Marke vorzieht, von welcher er weiter nichts weiß, als daß ein bekannter Straßenfahrer jüngst bei einem großen klassischen Rennen den zweiten oder dritten Platz auf ihr belegte. Mit anderen Worten soll hiermit gesagt sein, daß gerade im Fahrradgeschäft, nachdem letzteres dadurch, daß die Verwendung des Rades im erwerblichen Beruf immer größeren Umfang annimmt, ein ganz anderes Gesicht bekommen hat, die Empfehlung von Mund zu Mund weit mehr als alles andere gilt. Durch diese Empfehlung sind die berühmten Wartburgräder, welche aus den Werkstätten der Fahrzeugfabrik Eisenach hervorgehen, in die ersten

HARBURG-WIEN

PNEUMATIC

Reihen der beliebten und gern gekauften Marken gerückt, und hat sich der stets steigende Umsatz der genannten Firma wiederum um mehr als 30 Proz. gehoben. Die Wartburgräder sind fast überall erhältlich; den reich illustrierten Katalog über die neuesten Modelle versendet die Fahrzeugfabrik Eisenach in Eisenach auf Wunsch an Interessenten umsonst und portofrei.

Matadore der Landstraße.



Jean Rosellen,
Sieger von Basel—Cleve — Sieger von Rund um Berlin
auf Continental-Pneumatik.



Erich Aberger,

Rosellen ist mit der erfolgreichste Straßenfahrer der Saison; er gewann neben dem längsten deutschen Rennen „Basel—Cleve“ auch den „Großen Straßenpreis von Hannover“, die „Meisterschaft von Bayern“, „Rund um Iserlohn“ und „Durch die Niederrheinische Tiefebene“. — Aberger nimmt außer „Rund um Berlin“, dem populärsten Rennen, die klassische Fernfahrt „Leipzig—Berlin—Leipzig“ für sich in Anspruch. Beide Fahrer benutzen seit Jahren Continental-Pneumatik. — Als Gegenstück auf der Bahn könnte man Guignard bezeichnen, der noch immer den Weltrekord der Stunde hinter Motorführung hält, und am Sonntag, den 1. September, erst wieder die Meisterschaft von Europa, Dauerrennen über 100 km, auf Continental-Pneumatik gewann.



Kudels auf Diamant schlägt in Münster im Eröffnungsfahren Wegener und Breidenbach. Diamant-Fahrräder sind in Versandhäusern nicht erhältlich.

Fritz Bauer, Charlottenburg, der Zweite von Wien—Berlin, 600 km, gewann auf Diamant-Rad am Sonntag, den 1. September, den 3. Preis und Ritter auf Diamant den 5. Preis bei Rund ums Vogtland, 214 km, Straßenfahrt des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Zu einer radsportlichen Demonstration gestaltete sich auch in diesem Jahre wieder das klassische Straßenrennen „Rund um Berlin“. Über 400 Starter, 100 000 Zuschauer, trotz schlechtesten Wetters, das sind Tatsachen von eminenter Beweiskraft für die Popularität dieses Rennens und für die außergewöhnliche Spannung, mit der es verfolgt wurde. Wie schon in den Jahren 1909 und 1910 ging in ihm auch diesmal wieder der Continental-Pneumatik als Sieger hervor. Doch nicht nur der erste, sondern auch der zweite, vierte, fünfte, sechste, siebente, achte und neunte Preisträger benutzten Continental, auf dem am gleichen Tage das Theile-Erinnerungsrennen von Walthour, das Dreiländermatch von Rütt und die Meisterschaft der Schweiz für Berufsfahrer von Reinwald gewonnen wurden.

Walter Rütt steuert sein Torpedorad von Sieg zu Sieg. Nachdem Rütt im „Großen Preis von Berlin“ die besten Flieger Europas hinter sich lassen konnte, traf er wiederum auf ein stark besetztes Feld im „Großen Preis von Kopenhagen“. Ellegaard, Perchikot, Moretti, Bader, Lorenz, Jaquard, Wegener, Stabe usw., sind gewiß Fahrer, die sich in dem internationalen Radsport einen guten Namen zu erringen wußten; jedoch dem Deutschen, Walter Rütt, konnte keiner seiner Gegner gefährlich werden, er gewann in glänzender Manier den „Großen Preis von Kopenhagen“ sowohl, als auch das Handicap vom Mal. Wenn ein Fahrer konstant die besten Konkurrenten aus dem Felde schlagen kann, so muß dieses gute Abschneiden wohl einen Grund haben, und dem ist auch so: Rütt fährt seit Jahren das leichte und zuverlässige Torpedorad, auf welchem ihm seine besten Leistungen zu vollbringen möglich war. Die Fabrikanten dieses Torpedorades sind die „Weilwerke, G. m. b. H., Frankfurt a. M.-Rödelheim“, welche, wie allgemein in Fachkreisen bekannt ist, ein ausgezeichnetes Fahrrad, in vollendeter Konstruktion und Bauart auf den Markt bringen.

Der „Große Herbstmessepreis von Leipzig“ kam am Sonntag in Gestalt von zwei Stundenrennen mit Motorschrittmachern zum Austrag. Zehn Dauerfahrer stritten um den Siegeslorbeer. Walter Ebert, der Leipziger Matador konnte im ersten Stundenrennen in glänzender Fahrt seine Konkurrenten Janke, Huybrechts, Hall und Demke niederkantern. Es ist ja bekannt, seitdem Ebert das schnelle Torpedorad fährt, wurde er wieder zur Extraklasse.

Den Pantherwerken, A.-G., in Braunschweig, wurde bekanntlich aufs neue die Alleinlieferung der Militärräder für die preußische Armee übertragen. Nachdem die Heeresverwaltung an die Qualität dieser Räder außerordentlich hohe Ansprüche stellt — das Material muß z. B. ganz bestimmte Zahlen in bezug auf Streckgrenze und Druckfestigkeit aufweisen —, steht es fest, daß die vorjährigen Lieferungen der Pantherwerke angesprochen und daß sich die den größten Strapazen ausgesetzten Räder bewährt haben.



Infolge der unbegrenzten Haltbarkeit des Militärrades wird dieses neuerdings häufig von Geschäftsleuten als Geschäftsräder begehrt. Wegen seiner hohen Tragfähigkeit eignet es sich dazu ja auch besonders gut. Die Abbildung und Beschreibung dieses Modells ist in den Katalogen der Pantherwerke enthalten. Es ist ganz interessant, über die Bauart des neuesten Militärrades etwas Näheres zu wissen, und wir empfehlen aus diesem Grunde allen, den Katalog anzufordern.

Die Pantherwerke versenden ihn auf Anfrage kostenlos und portofrei.

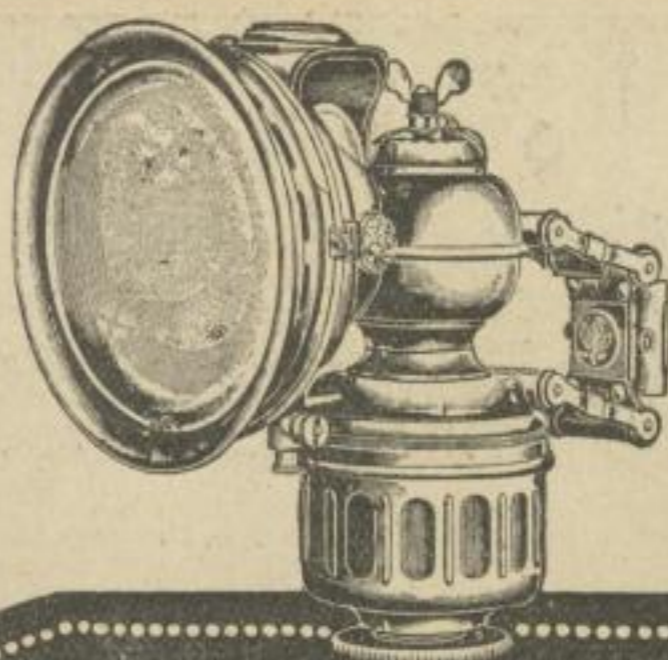
Auch in der gewaltigen Fernfahrt Basel—Cleve 1912, über 620 km, bewährte sich die Torpedo-Nabe glänzend. Die bekannten Fahrer Schulze und Herzog erreichten gleichzeitig mit dem Sieger, mit Wittig, Steingaß und Roggenbuck unter den ersten achten das Ziel. Besonders hervorzuheben ist, daß der Sieger vom Jahre 1908, Karl Todt in Duisburg, der nach langer Pause mit großem Erfolg stattgefundenen Fernfahrt, die die gewaltige Besetzung von 164 Fahrern hatte, auf Torpedo-Nabe gewann. Diesem großen Siege reihte der junge Kölner Jos. Pütz in der klassischen Fahrt des Jahres 1910, die unter der Leitung des D. R.-B stattfand, einen neuen an. Unter der vollzählig beteiligten Extraklasse wurde er in glänzender Form Erster auf Torpedo-Nabe. Diese in der ganzen Welt rühmlichst bekannte Freilaufnabe hat von jeher die größten Erfolge aufzuweisen. Auf ihr wurde die größte deutsche Etappenfahrt „Quer durch Deutschland“, 1500 km, gewonnen. Das gewaltige Gebirgsrennen „Rund um die Gletscher“ hatte fünfmal die Torpedo-Nabe als Sieger, während „Basel—Cleve“ dreimal auf Torpedo gewonnen wurde.

Torpedo, die Nabe der großen Erfolge. Sieg an Sieg hat die Torpedo-Nabe in den letzten Jahren gereiht, und es würde zu weit führen, alle die großen Triumphe aufzuführen, die unsere Matadore der Landstraße auf Torpedo errungen haben. Schnell, zuverlässig, leicht und widerstandsfähig, das sind die Vorzüge der Torpedo-Nabe, die in der ganzen Welt kaum ihresgleichen findet. Die Firma Fichtel & Sachs in Schweinfurt hat stets das Beste hergestellt, was auf dem Gebiete der Nabefabrikation geboten werden kann, und daß ihre Bemühungen von Erfolg gekrönt waren, beweisen ihre Siege in den großen klassischen Straßenrennen der letzten Jahre.

Sport in Danzig. Nach dem Verwaltungsbericht des Danziger Magistrats für das Wirtschaftsjahr 1911/12 ist seit dem Jahre 1911 in Danzig ein besonderes Dezernat für Turnen und Sport eingerichtet, dessen Verwaltung Herrn Stadtrat Dr. Deichen übertragen worden ist. Das turnerische und sportliche Leben Danzigs ist seitdem erheblich gefördert worden. Mit einem Kostenaufwande von 38 000 M., wozu noch etwa 60 000 M. Landerwerbskosten treten, ist ein großer Sportplatz, der Heinrich-Ehlers-Platz, errichtet worden, der außer Plätzen für kleinere Spiele drei große Fußballfelder sowie die nötigen Nebenanlagen enthält. Für alle möglichen sportlichen Zwecke sind transportable Tribünen für 5 240 M. beschafft worden. Für Herstellung von vier erstklassigen Tennisplätzen im Uphagenpark sind 7000 M. und für das dazugehörige Klubhaus rund 30 000 M. von den städtischen Behörden bewilligt worden, Haus und Plätze sind an den Akademischen Sportklub auf 25 Jahre verpachtet. Über die Errichtung eines Schwimmhallenbades und eines großen Tattersalls sind seitens des Sportdezernenten Denkschriften ausgearbeitet worden. Am 1. September 1912 wurde in dem Danziger Stadtteile Neufahrwasser ein neuer Turn- und Sportplatz eröffnet, dessen Kosten im ganzen etwa 50 000 M. betragen haben.

An jedem der letzten elf Sonntage Sieger in großen, von der Industriekommission genehmigten Straßenrennen war der Continental-Pneumatik. So am letzten Sonntag, dem 11. August, in Ludwigshafen—Basel—Ludwigshafen. Außerdem belegte der Continental-Pneumatik in diesem Rennen noch den zweiten bis fünften und in Zittau-Leipzig, über 200 km, den zweiten bis vierten Platz. Verschiedene Bahnrennen, darunter als bedeutendste der „Goldpokal von Breslau“, der Jubiläumspreis Mainz“ und die beiden „Großen Preise von Berlin“ für Steher und Flieger, in denen der Continental-Pneumatik ebenfalls siegte, bildeten die gewohnte Ergänzung zu den Erfolgen auf der Landstraße.

Der Höhepunkt im Radrennsport dieser Saison war Basel—Cleve, die 620 km lange und damit größte Straßenfernfahrt Deutschlands am 17. und 18. August. Sieger wurde Rosellen, dessen Continental-Pneumatiks wunderbar aushielten, denn sie brachten ihren Fahrer ohne jeden Defekt ans Ziel. Durch diesen Sieg, in Verbindung mit dem auf dieser Reifenmarke ebenfalls



Riemann Laternen

sind die besten.

Herrn Riemann · Chemnitz · Gablenz

errungenen dritten, fünften, sechsten, siebenten, neunten und zehnten Platz, hat der Continental-Pneumatik wieder einmal einen glänzenden Beweis abgelegt dafür, daß er technisch von höchster Vollendung und den rück-sichtlosesten Anforderungen unbedingt gewachsen ist. Das für ihn auch auf der Bahn vom gleichen Tage bedeutende Erfolge zu verzeichnen sind, erübrigt sich eigentlich zu sagen, wie immer, bewährte er sich auch hier ohnegleichen: Der „Große Preis für Flieger, Kopenhagen“, wurde von Rütt, der „Herbstmesse-Steherpreis, Leipzig“, von Scheuermann auf Continental-Pneumatik gewonnen.

Zur Förderung eines umfassenden reich illustrierten Werkes: „Deutscher Sport in Wort und Bild“ hat sich unter dem Vorsitze des regierenden Fürsten Adolf zu Schaumburg-Lippe ein Ehrenkuratorium aus folgenden Herren gebildet: Generalmajor z. D. Becker, Major a. D. Graf A. Bismarck, Bürgermeister D. Dr. Burchard-Hamburg, Magnifizenz, Geheimer Regierungsrat Dr.-Ing. h. c. Busley, Kgl. Bayer. Kämmerer Major a. D. Maximilian Graf Drechsel, General-Feldmarschall Freiherr v. d. Goltz, Exzellenz, Edwin Graf Henckel von Donnersmarck, General der Kavallerie v. Hennigs, Exzellenz, Oberlandstallmeister v. Oettingen, Major a. D. Prof. Dr. v. Parseval, Hans Heinrich Fürst von Pleß, Durchlaucht, Freiherr von Romberg-Buldern, Stadtdirektor Tramm, C. v. Weinberg, Generalleutnant von Windheim, Exzellenz. — Dieses Werk, das Generalmajor von Bredow, Bad Harzburg, in Gemeinschaft mit einer Anzahl namhafter Sportschriftsteller herausgibt, soll eine Jubiläumsgabe für den Kaiser zu dessen 25 jährigem Regierungsjubiläum 1913 darstellen. Es wird reich illustrierte Beschreibungen der von den größeren Sport-

Göricke

Meisterschaft

von Europa

ein 100-km-Rennen hinter Motoren, gelangte am Sonntag, den 1. September, auf der Barmer Radrennbahn zum Austrag. 4 Fahrer der Extraklasse, **Guignard, Günther, Linart und Saldow**, stritten sich um den hohen Titel. Wie nicht anders zu erwarten, wurde von **Guignard** auf seinem **Göricke-Rad** der **1. Preis** gewonnen. **Guignard schlägt** wiederum **Günther, Saldow und Linart**. Guignard legte die 100 km in 1 Stunde 13 Minuten zurück, er fuhr 82,550 km in 1 Stunde, dies ist für die Barmer Bahn ein neuer **Bahn-Rekord**. Zum vierten Mal gewann Guignard dies klassische Rennen.

Rund um Berlin 228 km

426 Fahrer, darunter 90 Berufsfahrer, nahmen heuer an dieser klassischen Fernfahrt teil. Während einige Fabriken mit einer grossen Anzahl, 26 und 28 Fahrern, an diesem Rennen beteiligt waren, waren die Göricke-Werke nur mit 2 Strassenfahrern vertreten. Wie gewöhnlich beendeten beide Görickefahrer das über Kopfpflaster und durch Morast führende Rennen **ohne jeglichen Raddefekt**. Schon sah man den Görickefahrer **Kotsch als sicheren Sieger**, als er kurz vor dem Ziel einen taktischen Fehler beging, indem er sich nach seinen Gegnern umschaute. Kotsch wurde infolgedessen 2. Preisträger mit $\frac{1}{2}$ Länge hinter dem Sieger, vor Fr. Suter, Siewert, Schulze (Trebbin), Zander, Meck etc.

Hierzu schreibt die „Rad-Welt“:

Schon glaubt man in Kotsch den Sieger zu sehen, da begeht er den Fehler, sich umzuschauen, und diesen Augenblick benutzt Aberger zu einem Angriff. Langsam beginnt Kotsch zu weichen und auf dem Bande sieht er sich von Aberger um $\frac{1}{2}$ Länge geschlagen.

Noch an demselben Tage war es Kotsch vergönnt, Revanche zu nehmen. Auf der Olympiabahn hatten die Sieger des Strassenrennens ein 2000-m-Rennen, bezeichnet

Rund um Berlin

zu bestreiten. — Hier zeigte Kotsch wiederum seine Ueberlegenheit, und wurde von ihm auf Göricke-Rad der **1. Preis** gewonnen.

Ferner meldet der Draht folgende Göricke-Siege:

Meisterschaft von West-Allgäu **Erster**

Düsseldorf: Grosser Preis der Städteausstellung vor Linart, Schelling, Schipke **Guignard Erster**

Hamburg-Neumünster-Hamburg, 125 km . . **Erster**

Nürnberg:

Hauptfahren **Erster** Prämienfahren . **Erster**
Eröffnungsfahren: **Erster** Punktefahren . **Erster**

Bremen-Oldenburg-Bremen . . **Erster**

Norispreis v. Nürnberg (Nürnberg-Bayreuth und zurück) **Erster**

Basel-Cleve 620 km

In diesem gewaltigen Strassenrennen hatte Göricke-Rad seinen erstklass. Ruf in bester Weise von neuem gezeigt.

2 Mal, 1908 und 1910, wurde auf Göricke-Rad der **1. Preis** gewonnen.



Bielefelder Maschinen- und Fahrrad-Werke Aug. Göricke, Bielefeld.

vereinen geschaffenen Einrichtungen des Sportsbetriebes enthalten und sich auf alle Sportarten (Pferdesport, Körpersport und Sport mittels Maschinen und Ballons) erstrecken. Bei dem grossen Interesse, dessen sich der Sport auch in Deutschland erfreut, darf man füglich auf das gross angelegte Werk gespannt sein. Selbstverständlich ist auch eine Abteilung über Rad und Auto in Aussicht genommen, welche Herr Carl Diem und Dr. C. Valentin redigieren wird. Dieser Abteilung wird eine Einleitung über die Geschichte des Rad- und Auto-sports im Deutschen Reiche aus der Feder des Abteilungsredakteurs vorausgehen.

Basel—Cleve 1912. Deutschlands größte klassische Fernfahrt liegt hinter uns. Ein voller Erfolg war dies Rennen wiederum für die grosse und vornehme Marke Göricke. Nur zwei Fahrer sandten die Göricke-Werke in dies gewaltige Rennen, darunter der Magdeburger Herzog, der seit Anfang August wieder sein siegewohntes Göricke-Rad fährt. Er vermochte sich bis zum Schluß des Rennens in Front zu halten, bis ihm im Endspurt der dritte Platz zufiel, vor Paul Suter, G. Schulze, Wittig usw. Herzog legte die 620 km lange Strecke in der Rekordzeit von 22 Stunden 48 Minuten zurück.

Von den beiden am letzten Sonntag stattgefundenen und vom Industrieverband genehmigten **Straßenrennen** war „Quer durch Holstein“ das weitaus am stärksten besetzte. Bei diesem 243-km-Rennen wurde der 1. und 2. Preis auf Diamant gewonnen, und zwar war es Karl Zander, der den 1. Preis errang, und Emil Zander, der den 2. Preis gewann. Diamant-Räder sind von hoher Zuverlässigkeit, äusserst schnell und in Versandhäusern nicht erhältlich.

Die beiden **Torpedoradfahrer A. Dubielczyk und F. Nagel**, konnten am Sonntag in Straßburg i. Els. die Dauerrennen unter sich ausmachen. Während im „Orangerie-Preis“ und „Görnemann-Erinnerungspreis“ A. Dubielczyk als Sieger landete, während F. Nagel Zweiter wurde, konnte im „Gutenberg-Preis“ F. Nagel den ersten Platz vor Dubielczyk als Zweiten belegen. Wo Torpedoradfahrer starten, da sind sie auch unter den Siegern; denn stabil und leicht, überhaupt unerreicht ist das Torpedorad.

Ein guter Fahrer — ein gutes Rad.

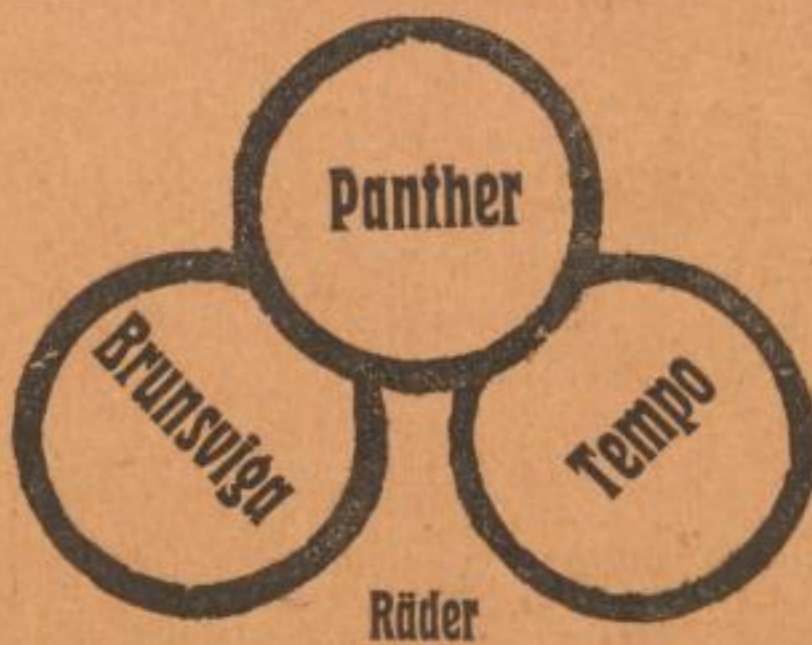


Seitdem der Magdeburger Herzog wieder Göricke-Rad zu seinen Rennen benutzt, ist er erfolgreich. Am 4. August bei Rund durch die Altmark (150 km) sah man ihn als Sieger. Das bedeutendste Rennen Deutschlands, Basel—Cleve, 620 km, legte er ohne Raddefekt in der Rekordzeit von 22 Std., 48 Min. zurück.

Göricke-Rad ist den größten Strapazen gewachsen. Ein schlagender Beweis hierfür ist auch die über 2440 km führende Rundfahrt durch Italien, bei welcher trotz der zum grossen Teil sehr schlechten Straßen Italiens der erste Preis auf Göricke-Rad gewonnen wurde.

Literatur.

Le Traducteur, The Translator, Il Traduttore, drei Halbmonatsschriften zum Studium der französischen, englischen, italienischen und deutschen Sprache. Diese Lehrschriften, deren erstere soeben den 20. Jahrgang antritt, machen sich zur Aufgabe, das Studium der fremden Sprachen, wenn Vorkenntnisse schon vorhanden sind, auf interessante und unterhaltende Weise weiterzuführen. Die dem Urtext nebenan gestellte genaue Übersetzung führt dem Leser in beiden Sprachen den richtig gewählten Ausdruck vor, wodurch der Wortschatz vermehrt und die Genauigkeit in der Wiedergabe des Sinnes erlernt werden kann. Jede Nummer enthält neben einer durchlaufenden größeren Erzählung mannigfaltigen Lese- und Lehrstoff, Gespräche, kaufmännische Briefe, Übersetzungsaufgaben sowie eine besondere Rubrik für Brief-, Postkarten- und Zeitungsaustausch. Wer sich mit Sprachstudium befaßt, dem seien diese überall gut eingeführten und bekannten Zeitschriften aufs wärmste empfohlen. Probenummern für Französisch, Englisch oder Italienisch kostenlos durch den Verlag des Traducteur in La Chaux-de-Fonds (Schweiz).



Räder

die von Kennern stets bevorzugten Marken
Pantherwerke, Aktiengesellschaft, Braunschweig.

BAND-EMAIL-U. METÄLL-VEREINSABZEICHEN
Ehren- u. Festabzeichen, Diplome, Ehrenbecher, Fahnen u. Ehrenkränze etc.
WILHELM HELBING
Fernsprech: 7621. Vereinsabzeichenfabrik. Dorotheenstr. 11. LEIPZIG

Wasserdichte Pelerinen
aus schwarzem Elastic-Stoff



ca. 100 cm lg.
à Stck. M. 5.—
Kapuze
M 1.—
extra

empfiehlt bei portofr. Zusendg.
H. Scheibe, Lohma b. Ehrenhain (S.-A.)



Mars-Gamasche

für Radfahrer beste Wickelgamasche. Leicht, porös, elegant, nicht hitzend, wasserdicht, elastisch, praktischer Verschluss.

Mars-Band.

Beste Verschlussbinde für lange Hosen. Erhältlich in allen besseren Sportgeschäften. Eventl. werden Bezugsquellen nachgewiesen vom Fabrikanten Wilh. Jul. Teufel, Stuttgart.

Thüringer Fahnen-Fabrik, Coburg 66.

Chr. Heinr. Arnold, Kaiserl. Königl. Hoflieferant

Radfahrer-Banner und Standarten,

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

Illustrierte Kataloge und Offerten frei.

ge-
gründet
1857

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.



Vereinsabzeichen

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

Gustav Brehmer,
Markneukirchen 74,
Vereinsabzeichen-Fabrik.

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

Bundesmützen



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

Mützenfabrikant
Heinrich Padberg,
Dresden - N.,
Luisenstraße 70 — Fernruf 4260 — B.-M. 8032.
Auswahlendung franko gegen franko.



Emaille-Abzeichen

Ehren- und Festzeichen,
Bannernägel usw.

fertigt sauber

Otto Riedel, Zwickau I.

W. Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21, II.

Die bedeutendsten, längsten und schwierigsten Strassen-Rennen dieses Jahres

Wien-Berlin 1912

und

Basel-Cleve 1912

wurden auf

Rotax-Flabe

**in ganz hervorragender
Rekordzeit**

gewonnen.

**Rotax ist die schnellste und erfolgreichste
Freilaufnabe der Gegenwart.**

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.