

# **Zeitschrift des mitteleuropäi... Motorwagen-...**

# HORCH

ist wirklich an der Spitze

ist wirklich an der Spitze

sucht man nicht nur in der

## Konstruktion

sondern auch in der

## Propaganda

nachzuahmen

LS

Herren  
A. Horch & Co.,  
Motorwagenwerke  
A.-G.  
Zwickau i. Sa.

Nachdem ich jetzt ds. J. bezogenen Horch Wagen  $\frac{1}{2}$  Jahr gefahren, zu können, dass mich Ihr befriedigt hat. Wie Ihnen selbst, ohne einen Chauffeur schäftsreisen, die mich meist in Hunsrück sowie Westergrosse Anforderungen an die finde bis heute noch keinerlei Aboder Motor. Noch besonders will Wagens erwähnen. Es soll mir noch zur dadurch Ihnen mein Wohlwollen auszu- (wie dies ja schon geschelen) zuweisen

Mühlheim a. Rh.,  
den 25. 11. 05.

den von Ihnen im Mai 4-Cylinder 18/20 HP-freut es mich, Ihnen sagen Fabrikat in allen Teilen bekannt, fahre ich den Wagen zu benutzen. Meine Gesehr gebirgige Gegend, Eifel, wald, führen, bedingen sehr Zuverlässigkeit des Wagens. Ich nützung, sei es im Getriebe ich den äusserst ruhigen Gang des ganz besonderen Genugtuung gereichen, drücken, dass ich Ihnen weitere Käufer kann.

Hochachtend

gez. Heinrich Bergmann.

==== 4 Cylinder 18/22, 24/28, 35/40 HP. ====

Geräuschlos • Hochmodern • Präzisionsarbeit.

A. Horch & Co., Motorwagen-Werke Zwickau i. Sa.  
Act.-Ges.

Heft 7.  
V. Jahrgang.

# Zeitschrift

des

BERLIN,  
Mitte April 1905

## Mitteuropäischen Motorwagen-Vereins

**Herausgeber und Eigentümer:**  
Mittleuropäischer Motorwagen-Verein,  
vertreten durch den  
**Präsidenten A. GRAF v. TALLEYRAND-PÉRIORD in Berlin**  
Für die Redaktion verantwortlich  
die Geschäftsstelle des Vereines  
vertreten durch den  
**Generalsekretär OSCAR CONSTRÖM in Berlin**  
Redaktion und Geschäftsstelle des Vereines:  
Berlin W. 9, Lini-Strasse 24 I.  
Tel. VI, 1159.  
Die Mitglieder erhalten die Zeitschrift  
kostenlos zugewandt.



Die Zeitschrift erscheint monatlich zwei Mal  
Bezugspreis jährlich 90 M. Einzelhefte 1 M

**Administration:**  
**AUGUST SCHERL G. m. b. H.,**  
Berlin SW. 12,  
Zimmer-Strasse 37/41.

Preis der Anzeigen im In- und Auslande:  
Für den Raum von 1 mm hoch, 50 mm breit 30 Pf  
Bei Wiederholungen Preisermäßigungen.  
Mitglieder erhalten Rabatt

**Organ für die gesamten Interessen des Motorwagen- und Motorbootwesens.**

Ausschließliche Annahme von Anzeigen bei den Annoncenexpeditionen von August Scherl, G. m. b. H. und Daube & Co., G. m. b. H., Berlin SW. 12, Zimmerstrasse 37/41, sowie in deren Filialen: Breslau, Schwidnitzerstrasse Ecke Carlstrasse 1; Cassel, Obere Königstrasse 27; Dresden, Seestraße 1; Elberfeld, Herzogsstrasse 38; Frankfurt a. M., Kaiserstrasse 10; Hamburg, Alter Wall 70; Hannover, Georgstrasse 39; Köln a. Rh., Hohestrasse 148/150; Leipzig, Petersstrasse 191; Magdeburg, Breiteweg 184 I.; München, Kaufingerstrasse 25 (Domfreiheit); Nürnberg, Kaiserstrasse, Ecke Fleischbrücke; Stuttgart, Königstrasse 11. Wien I., Graben 28.

### Inhalts-Verzeichnis.

	Seite		Seite
General-Versammlung des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereines	185	Pariser Automobil-Ausstellung	193
Vorstands-Beschluss	191	Volkswirtschaftliche Nachrichten	200
Nachtrag zum Bericht über die Generalversammlung des K. A. C.	191	Mittleuropäischer Motorwagen-Verein	201
Anonyme Giftfeile	192	Magdeburger Automobil-Verein	201
Preisausschreiben zur Erlangung eines Geschwindigkeitsmessers	192	Mitteilungen aus der Industrie	202

## Mittleuropäischer Motorwagen-Verein. E. V.

### Generalversammlung.

Berlin, den 11. April 1906, mittags 12 Uhr, im Hotel  
„Askanischer Hof“, Königgrätzerstr. 21.

Vorsitzender: Generalmajor z. D. G. Becker.  
Protokollführer: Generalsekretär Oskar Conström.

#### Tagesordnung:

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Bericht der Revisoren über die Rechnungslegung und erteilte Entlastung.
3. Wahlen und andere satzungsgemäße Geschäfte.
4. Sonstiges.

Herr General Becker eröffnet die Versammlung mit der Entschuldigung des Präsidenten, Herrn Grafen v. Talleyrand-Périord, der durch eine im Vereinsinteresse gebotene, wichtige und unaufschiebbare Reise zurückgehalten sei, der Generalversammlung zu präsidieren. Es sei dem Vorsitzenden schwer, sich über den Grund der Abwesenheit des Präsidenten öffentlich auszusprechen, er halte es aber andererseits für nötig, hier im Vertrauen folgende Mitteilungen zu machen.')

\*) Von der Wiedergabe der vertraulichen Mitteilungen muss hier selbstredend Abstand genommen werden.

In die Verhandlung tretend, gedankt der Vorsitzende zunächst zweier verstorbener Ausschussmitglieder, der Herren Direktor Altmann und Hergersberg-Storp. Der Vorsitzende bittet, zum ehrenden Andenken an die Verstorbenen sich von den Plätzen zu erheben. (Geschicht.)

Zu Punkt 1 der Tagesordnung verliest Herr Dr. Bürner im Auftrage des Vorstandes den Geschäftsbericht, welcher dem Protokoll als integrierender Teil beigelegt wird.

Der Vorsitzende stellt den Bericht zur Diskussion und konstatiert, da das Wort nicht begehrt wird, allgemeine Zustimmung zu demselben.

Im Anschluss an den Geschäftsbericht leuchtet der Vorsitzende, dass er früher wenig Gelegenheit gehabt habe, sich um die innere Tätigkeit des M. M. V. zu kümmern, erst in der letzten Zeit sei ihm dazu Gelegenheit geworden, und er müsse dem Ausdruck geben, dass in der Geschäftsstelle des M. M. V. in intensiver, energischer Weise gearbeitet werde. So grosse Verdienste auch Herr Graf von Talleyrand um die Oberleitung des Vereines habe, er werde in der Erfüllung dieser Aufgabe ganz ausserordentlich unterstützt durch Herrn Generalsekretär Conström. Er habe selten in seinem Leben einen Mann ge-

sehen, der in so selbstloser Weise sein ganzes Können in den Dienst einer Vereins Sache gestellt habe, in den letzten Monaten habe er seine rastlose Tätigkeit geradezu bewundert. Dem Dank, den wir den Generalsekretär aussprechen wollen, werden Sie sich anschließen. Herr Conström ist ja ausserordentlich in Anspruch genommen schon durch die Relaktion, und man muss anerkennen, in welcher brillanten Weise das reichhaltige Material bearbeitet wird. So ist schon das 100. Heft von Herrn Conström herausgegeben, es liegt mir ein Gedenkblatt vor, das seine Mitarbeiter ihm hierzu dargebracht haben. Meine Herren, erheben Sie sich zum Zeichen unseres Dankes von den Plätzen. (Geschieht unter Ausdruck der Zustimmung.)

Zu Punkt 2 der Tagesordnung übergehend, konstatiert der Vorsitzende, dass der eine der Revisoren, Herr Direktor Altman, verstorben und der zweite, Herr Rechtsanwalt Axter, zurzeit in Italien sei. An Stelle dessen wolle die Versammlung gestatten, die Dechargeerteilung aus dem Protokoll der Ausschusssitzung vom 7. März zur Verlesung zu bringen. (Vergl. Heft 5 d. Z. Seite 150.) Dies geschieht, und nimmt die Versammlung Kenntnis von der Entlastung des Vorstandes.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung bringt der Vorsitzende zur Kenntnis, dass wegen Ablauf ihrer Amtsperiode die Herren Prof. Hartmann-Berlin, Hauptmann a. D. Heese-Berlin, Stadt-Elektriker Dr. Kallmann-Berlin, A. Graf v. Talleyrand-Virgord-Berlin, Prof. Gisbert-Kapp-Birmingham, Dr. Isbert-Frankfurt a. M., Direktor Freund-Berlin, Oberst Huber-Zürich, Hofwagenfabrikant Lohner-Wien, Kommerzienrat Lorenz-Karlsruhe, Geh. Baurat Rumschötel-Berlin, Prof. B. Salomon-Frankfurt a. M., und Frederick Simms-London aus dem Ausschuss ausschieden, und bittet um Vorschläge für die vorzunehmenden Neuwahlen.

Herr Ingenieur Edmund Levy bittet zum Zeichen dafür, dass die Versammlung ausserordentlich befriedigt sei durch die Tätigkeit der Herren, die Ausscheidenden ohne jede Diskussion durch Akklamation wiederzuwählen.

Es werden ausserdem zur Neuwahl vorgeschlagen die Herren Dr. Bürner, Regierungs-Baumeister Pflug und Rechtsanwalt Dr. Riel.

Die Versammlung stimmt diesen Vorschlägen durch Akklamation bei.

Als Kassenrevisoren für das neue Vereinsjahr werden auf Vorschlag aus der Versammlung die Herren Rechtsanwalt Dr. Riel und Dr. Andreas gewählt.

Beide Herren erklären sich zur Annahme dieser Wahl bereit.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung übergehend, stellt Herr Thien folgenden Antrag: „Angesichts der allbekannten Vorgänge der letzten Zeit, der eigenartigen Stellungnahme des K. A. C. und des D. A. V. den Vereine gegenüber erscheint es auffällig, dass Herr General Becker, der dem Verbandspräsidium angehört und bis zum vorigen Jahre Stellvertreter des Verbands-Präsidenten gewesen ist, anscheinend nicht in der Lage war, die jetzt zu Tage tretenden Differenzen im Verbands zu verhindern. Aufklärende Mitteilungen hierüber sind dringend erwünscht und ebenso über die eigentlichen Vorwürfe, welche nach den Mitteilungen im letzten Heft der Zeitschrift unserem Herrn Präsidenten im K. A. C. gemacht worden sind.“

Herr General Becker gibt eine eingehende Darlegung der einschlägigen Tatsachen, die nach den stenographischen Aufzeichnungen dem Protokoll beigelegt sind.)

\*) Hier als Anlage 2 auszusweise wiedergeben.

Herr Dr. Andreas: Sie sind alle den interessanten Ausführungen gefolgt und ich glaube, wir können uns vom Standpunkte des M. M. V. für das tadellose Auftreten des Herrn General Becker nur dankbar erweisen. Herr General Becker hat oben bei den Behörden, in der Industrie etc. einen hervorragenden Namen, er ist stets für die Ehrlichkeit und Richtigkeit eingetreten und hat den Mut der Ueberzeugung besessen. Ich bitte Sie, meine Herren, sich zu Ehren von Herrn General Becker von den Plätzen zu erheben. (Geschieht unter Ausdruck lebhaften Beifalls.)

Aber, meine Herren, die Sache hat auch noch eine andere Seite. Da ich erst von der Reise zurück bin, sehe ich noch nicht klar, was mit dem Verbandsbeabsichtigt wird und wie sich der M. M. V. zu einer Aufhebung des Verbandes stellt. — Sie haben mich vorhin zum Kassenrevisor gewählt, abgesehen von dem idealen, ist doch auch noch der reale Wert zu berücksichtigen. Es sind und müssen beim Verbands Gelder vorhanden sein. Inwiefern ist der Verein an dem Vermögen beteiligt? Wo bleibt das Geld?

Herr General Becker: Er wisse hierüber in allgemeiner Bescheid. Der Verband habe von Anfang an sehr sparsam gewirtschaftet und konnte auch sparsam sein, weil sich in der ersten Zeit die Clubs sehr bereit zeigten, die Kosten für Veranstaltungen zu übernehmen. Zu vielen Veranstaltungen habe der K. A. C. Gelder gegeben, und die Huldigungsfahrt sei aus Mitteln von der Ausstellung in der Flora bestritten. 1904 habe er erwirkt, dass 10% des Gewinnes von der Ausstellung, ca. 13.000 M., in die Kasse des Verbandes geflossen seien. Pro Mitglied sei ausserdem ein Beitrag von 2 M. jährlich gezahlt, so dass ein ziemliches Vermögen vorhanden sei. Dieses Vermögen muss natürlich nachgewiesen werden. Augenblicklich existiert der Verband ja noch: wenn er aufgelöst werden soll, dann sind die Bestimmungen des § 21 der Verbands-Satzungen zu berücksichtigen. (Letztere werden verlesen.)

Eine danach erforderliche Sitzung des Verbandsausschusses ist noch gar nicht einberufen. Währendem gehen die Kartellvereinigungen schon vor sich, ohne dass das Präsidium des Verbandes überhaupt von der Geschichte etwas weiss. Ein Teil der Vereine scheint sich schon los zu fühlen und geht eben vor. Wo im Falle einer Auflösung des Verbandes das Geld bleibt, darüber bestimmt § 22 der Satzungen. (Wird verlesen.)

Herr Rechtsanwalt Dr. Riel: Soweit er wisse und auch aus den Ausführungen des F. A. C. hervorgehe, sei der Verein noch im Rückstände mit den Beiträgen. Er sei sich nicht klar darüber, ob das mit Absicht geschehe.

Herr Dr. Bürner: Der Verein sei noch rückständig mit seinem Beitrag für die ersten beiden Jahre; das sei aber seinerzeit zwischen den beiden Präsidenten vereinbart, weil der Verband nur aufsparte und kein Geld brauchte. Die 1500 M. seien aber in der Rechnungslegung reserviert. Es sei noch nicht erörtert, ob die Zahlung des Beitrages zu leisten oder zu verweigern sei. Es sei event. zu konstruieren, dass ein Vertragsverhältnis vorliege, die Gegenleistung des Verbandes fehle und der Verein daher berechtigt sei, Rückzahlung der Beiträge zu verlangen.

Herr Dr. Andreas: Er glaube, dass für den Verein die Statuten in erster Linie entscheidend seien, ob wir zahlen müssen oder nicht. Was trete ein, wenn der Verein nicht bezahle? Betreffs des Verbandsvermögens seien die Bestimmungen

des § 22 verlieren. Die Gefahr liege vielleicht da, dass man das Vermögen dem neu zu begründenden Verbande sichern wollte. Es komme seines Erachtens darauf an, entschieden für Aufrechterhaltung des alten Verbandes einzutreten und diesem das Vermögen zu retten.

Herr General Becker: Es sei seinetzeit wegen der Beiträge aus 1902 und 1903 um Stundung gebeten und diese bewilligt. Es sei das sogar auf dem Breslauer Automobiltag ausgesprochen, als man den Aachener und Breslauer Automobilclub wegen chronischer Nichtzahlung gestrichen habe.

Herr Dr. Andreas: Es gelte, den Kampf, der uns aufgezwungen werde, aufzunehmen. Die Versammlung habe dem zugestimmt, dass der Verein Protest erheben solle. Aber nicht bloss Protest solle man erheben, sondern Aufrechterhaltung des Verbandes unter einem anderen Präsidium beantragen. Wenn der K. A. C. den Verband für existenzunfähig halte, so sei er selbst schuld daran. Am Schluss seiner Ausführungen spricht Herr Dr. Andreas den Wunsch aus, die Versammlung möge Herrn General Becker die Ehrenmitgliedschaft des M. M. V. antragen als Dank für sein mannaftes Auftreten.

Herr General Becker verliess hierauf den Saal und kehrte erst nach Schluss einer sich anknüpfenden Aussprache, an welcher sich besonders die Herren Dr. Andreas und Edmund Levy beteiligten, zurück. Das Ergebnis der letzteren war die einmütige und volle Zustimmung zu den Vorschlägen der Herren Dr. Andreas und Edmund Levy, und es wurde Herr General Becker zum Ehrenmitgliede des Vereins gewählt mit der Massgabe, dass seine Stellung im Vorstände hierdurch nicht berührt werden solle, sondern dass er nach wie vor Sitz und Stimme in demselben habe.

Zurückgekehrt, nahm Herr General Becker diese Wahl an, worauf die Versammlung demselben auf Antrag des Herrn Levy ein dreifaches Hurrah darbrachte.

Das Wort wurde weiter nicht begehrt und die Versammlung geschlossen.

Geschehen wie oben:

Der Vorsitzende:	Der Schriftführer:
gez.: G. Becker.	gez.: Oskar Conström.
gez.: Dr. R. Bürner.	gez.: Dr. Andreas.

#### Anlage I zum Protokoll.

### **Tätigkeitsbericht über das Vereinsjahr 1904/05.**

Erstattet durch Herrn Dr. R. Bürner.

In dem Berichte über die Tätigkeit des Vereins, den ich Ihnen im Auftrage des Vorstandes zu erstatten habe, kann ich Ihnen insofern ein erfreuliches Bild entrollen, als nicht allein die Mitgliederzahl ein stieliges Wachstum, sondern auch das Tätigkeitsfeld des Vereins während des Geschäftsjahres 1904/05 einen kräftigen Ausbau erfahren hat. Trotzdem in das Berichtsjahr die Nachwirkungen der im Vorjahre gegen den Verein gerichteten Agitationen insofern fallen, als etwa 100 Mitglieder am 31. Dezember 1904 gelöscht werden mussten, weil sie entweder vielfach unter ausdrücklicher Bezugnahme auf jene Vorfälle, zu diesem Zeitpunkt ihren Austritt erklärt hatten oder wegen Nichtzahlung des Beitrages nicht fortführt werden konnten, trotz dieser widrigen Umstände weist der Mitgliederbestand am Ende des Geschäftsjahres 1904/05 einen Zugang von 208 Mitgliedern bzw. einen Mehrbestand von 94 Mitgliedern auf. Die hierdurch bewirkte Vermehrung der Einnahmen und eine sparsame Finanzgebarung ermögllichten eine Herabsetzung der früheren Schuldenlast von 9085,00 Mk. auf 6739,74 Mk., also eine Verminderung um 2345,86 Mk. Einen näheren Ueberblick über die Finanzlage des Vereins hat der satzungsgemäss dem Ausschuss erstattete detaillierte Rechnungsbericht gegeben, doch darf ich wohl nebenbei bemerken, dass die weitere Entwicklung unseres Vereins im neuen Geschäftsjahre eine derart günstige ist, dass voraussichtlich recht bald eine vollständige Abtossung der alten, fühligen in keiner Weise drückenden Schulden gelacht werden kann.

Die Erfüllung der Vereinsaufgaben, nämlich das Motorwagenwesen nach jeder Richtung hin zu fördern, insbesondere den Mitgliedern in automobilistischen Angelegenheiten mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, die Fortschritte der Automobiltechnik zu untersuchen und bekanntzugeben, die Interessen der Automobilisten in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden zu vertreten, alles dies bedingte bei der gesteigerten Mitgliederzahl naturgemäss eine erweiterte Tätigkeit der Geschäftsstelle, die schon äusserlich dadurch, zum Ausdruck kam, dass die Zahl der Ein- und Ausgänge im Geschäftsjournal von 3364 im Jahre 1903/04 auf 3501 im Berichtsjahre stieg, wobei aber die zahlreichen Rundschreiben und dergleichen unberücksichtigt gelassen sind. Namentlich der Verkehr der Geschäftsstelle mit den Mitgliedern gestaltete sich sehr rege, was als der beste Beweis dafür angesehen werden kann, dass die Mitglieder sich immer mehr daran gewöhnten, in unserer

Geschäftsstelle eine massgebende und unparteiische Ratgeberin in allen automobilistischen Fragen zu ertlichen. In zahlreichen Fällen war die Geschäftsstelle den Mitgliedern behilflich bei dem Ankauf von Motorwagen und Einzelteilen, bei dem Abschluss von Haftpflichtversicherungen, bei der Zusammenstellung von Reiserouten im In- und Auslande und bei der Einführung von technischen Neuheiten; sehr häufig gelang es, Differenzen zwischen Lieferanten und Käufern von Automobilen beizulegen, leistungsfähige und vertrauenswürdige Chauffeurs nachzuweisen, mit Winken bei dem Vorgehen gegen ungerechtfertigte polizeiliche Anzeigen zu dienen, endlich auch bei Prozessen massgebende Sachverständige namhaft zu machen. Von der Erleichterung durch die Geschäftsstelle Grenzkarten zum zollfreien Passieren benachbarter Grenzen beziehen zu können, machten unsere Mitglieder sehr oft Gebrauch, so dass nach Oesterreich 69 Grenzkarten (1904: 33), nach der Schweiz 24 (1904: 6), nach Italien 27 (1904: 3) und nach Holland 1 Grenzkarte (1904: 0) ausgestellt werden konnten. Die umfangreiche Bibliothek, die durch Einreichung der neuesten buchbändlerischen Erscheinungen auf dem Gebiete der Technik, des Sports und der Kartographie auf dem laufenden gehalten wurde, fand lebhaften Zuspruch aus Techniker- und Laienkreisen. Einer sympathischen Aufnahme erfreute sich auch die vom Verein eingeführten Wagenschilder, die zum Selbstkostenpreise den Mitgliedern zur Verfügung gestellt und bereits in nennenswertem Umfange bezogen wurden.

Als wichtigstes Bindeglied zwischen Geschäftsstelle und Mitgliedern muss die Vereinszeitschrift angesehen werden, die, gemäss der Zusammensetzung des Vereins, aus Technikern und Laien, nicht allein alles aufbieten muss, was dem derzeitigen Standpunkte der Technik entspricht und ebenso jedes nicht technische Mitglied auf allen in Betracht kommenden Gebieten interessiert, sondern auch die Aufgabe hat, dem Automobilismus stets neue Freunde zuzuführen. Im letzten Jahre erfuhr die Zeitschrift eine wesentliche Bereicherung ihres Inhaltes gegen früher: es gelang, verschiedene angenehme Persönlichkeiten als Mitarbeiter zu gewinnen, und endlich sah man sich veranlasst, einen technischen Assistenten zu engagieren, um die umfangreicheren Arbeiten auf redaktionellem und anderen technischen Gebieten bewältigen zu können. Dass Tendenz und Inhalt der Vereinszeitschrift das Interesse der Leser stets wachgehalten haben, beweisen nicht allein die durch sie hervorgerufenen zahlreichen Korrespondenzen und Zusatzenungen,

sondern auch die Tatsache, dass gerade unser Organ mit viele neue Mitglieder zuführte. Auf publizistischem Gebiete sei nach der Herausgabe des Werkes „Automobil-Kritik“ von Herrn Zivilingenieur Max R. Zechlin von Vereins wegen gelacht.

Auch die vom Verein arrangierten Vorträge erfreuten sich eines regen Besuches seitens der Mitglieder und Behörden; als Thematia wurden behandelt:

14. November 1904: „Maudereien über eine Reise quer durch die Vereinigten Staaten“ von Herrn Zivilingenieur Neuberg.

16. Februar 1905: „Das Kraftfahrzeug und seine Verwendung für militärische Zwecke“ von Herrn Oberingenieur Valentin.

16. März 1905: „Die Steuerung der Automobilen“ von Herrn Diplomingenieur Fhrn. von Löw  
 11. April 1905: „Automobil-Getriebe“ von Herrn Zivilingenieur Schwenke.

Hedlich das in verschiedenen geschlossenen Berufskreisen behandelte Thema: „Die Entstehung, Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung des Automobils“ vom Berichterstatter.

Hier dürfte auch die Stelle sein, der rührigen Tätigkeit der sogenannten „Fahrer-Aufsichts-Kommission“ Erwähnung zu tun, die aus den Herren Major Roland, Dr. Oebelhäuser und Leutnant Voigt bestand und, in Ausführung eines Beschlusses des Deutschen Automobilklages in Breslau 1904, die Form von Diplomen und besonderen Abzeichen für zuverlässige Fahrer entwarf. Sie sicherte sich die Mitwirkung des Königlichen Polizei-Präsidiums in Berlin, liess eine Anzahl von Fahrerabzeichen herstellen und veranlasste auch mehrere Vereinsmitglieder, ihre erprobten Chauffeure für die Auszeichnung in Vorschlag zu bringen. Leider konnte sie aber ihre Tätigkeit nicht zum Abschluss bringen, weil auf dem deutschen Automobilklage zu München bereits Bedenken gegen die Zweckmässigkeit des Breslauer Beschlusses geussert und dieser schliesslich durch den ausserordentlichen Automobilklage zu Berlin wieder umgesselt wurde.

Auch die Arbeiten für das unter Mitwirkung der Königlich Preussischen Ministerien veranlassete Preisausschreiben für Automobilgeschwindigkeitsschein konnten noch nicht zu Ende geführt werden, da sich infolge der überaus zahlreichen Beteiligung die Notwendigkeit herausstellte, den Einlieferungs-termis bis zum 31. März 1906 hinauszuschieben. Bekanntlich verfügt der Verein über einen Preis von 6000 M., zu dem ein Teil aus Mitgliederkreisen, der andere Teil von behördlicher Seite gezeichnet wurde.

Dagegen fand das vom M. M. V. in Gemeinschaft mit dem Deutschen Automobil-Club und dem Deutschen Acetylen-Verein veranlassete Preisausschreiben für Acetylen-Laternen und Scheinwerfer seine Beendigung durch das in unserer Zeitschrift No. 17 Jahrgang 1905 veröffentlichte Urteil des Preisgerichts und durch die Ausstellung der eingelieferten Apparate auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin 1905.

Dass unser Verein auch repräsentativ bei allen grösseren automobilistischen Veranstaltungen, so bei der Hierkormer-Konkurrenz, den Ausstellungen zu Frankfurt a. M., Leipzig usw., vertreten war, braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden.

Hauptsächlich den Interessen der Automobil-Industriellen soll die im Berichtsjahre eingeführte „Kommission für Versuche und Auskunftserteilung“, auch kurzweg wirtschaftlich-technische Kommission genannt, dienen, die ihre Tätigkeit mit dem 1. Januar 1905 begann. Das Entgegenkommen von drei grossen Firmen, welche sich zur Zahlung eines jährlichen Extrabeitrages von je 500 M auf drei Jahre verpflichteten, sowie ein Zuschuss aus der Vereinskasse ermöglichten es, einen Volkswirt als Schriftführer zu gewinnen und die weiter benötigten Mittel für die Geschäftsführung der Kommission zu erhalten. Diese war von Anfang an bestrebt, die wirtschaftlichen und technischen Arbeiten der Geschäftsstelle zu unterstützen, leistete bei der Veranstaltung der Vorträge Hilfe und wendete ihre Aufmerksamkeit auch der Ausgestaltung der Vereinszeitschrift zu, in der auf ihre Veranlassung ein besonderer Abschnitt, „Volkswirtschaftliche Nachrichten“, geschaffen wurde.

Mit Hilfe amtlicher Stellen wurde ein äusserst wertvolles Material zur Hebung unserer Auskunfts- und Motorwagen-gesamtheit erschöpfende Auskunft über die Zölle, die Absatzverhältnisse, die Adressen von Importeuren und Vertreter in den fremden Staaten und andere wichtige Winke gibt und den Fabrikanten fortlaufend als „geheime Mitteilungen“ übermittelt wurde. Dem Reichsamt des Innern wurden Wünsche bezüglich der Einführung von Motorwagen, Motorfahrzeugen und Motorbooten im Entwurfe des amtlichen Warenverzeichnisses zum deutschen Zolltarife unterbreitet, dem Kaiserlichen Statistischen Amte solche bezüglich eines neuen statistischen Warenverzeichnisses. Mit zwei leistungsfähigen Auskunftsstellen schloss man ein Abkommen, wonach die Vereinsmitglieder bei Abonnements auf Anfragezettel einen beträchtlichen Preisnachlass erhalten. Da die Handelserträge mit verschiedenen Staaten noch zu erneuern waren, erforschte die Kommission die diesbezüglichen Wünsche der deutschen Motorwagenfabrikanten und übermittelte sie den zuständigen Behörden. Sowohl auf amtliche wie auf private Anfrage wurden verschiedene volkswirtschaftliche und technische Auskünfte erteilt. Auf die weiteren Arbeiten der Kommission einzugehen, erübrigt sich hier, weil sie in enger Föhlung mit der Geschäftsstelle sich vollzogen und erst mit Beginn des Vereinsjahres 1905/6 einen grösseren Umfang annahm.

Im Anschluss hieran sei erwähnt, dass der Verein aus Anlass des 25jährigen Geschäftsjubiläum der Adler-Fahrradwerke in Frankfurt a. Main am 1. März 1905 Herrn Generaldirektor Kommerzrath Heinrich Kleyer, der seit 1898 Mitglied des Vereins ist und auch dessen Ausschuss angehört, die Vereins-Medaille in Gold mit der Inschrift „Für Förderung der deutschen Motorwagen-Industrie“ verlieh.

Es dürfte nun einleuchtend sein, dass der Verein zur Durchführung seiner vielgestaltigen Tätigkeit der wohlwollenden Unterstützung der massgebenden Reichs-, Staats- und Kommunalbehörden bedurfte, und tatsächlich gelang es ihm auch, während des Berichtsjahres seine guten Beziehungen zu diesen Stellen zu festigen und auszuweiten. Von den verschiedensten Seiten wurde er um Meinungsäusserungen über automobilistische Angelegenheiten angegangen, namentlich aber zu vertraulichen Beratungen über eine einheitliche deutsche Verkehrsordnung für Kraftfahrzeuge und über den Entwurf eines Haftpflichtgesetzes für Automobilbesitzer herangezogen, so dass auch in diesen überaus wichtigen Fragen die durch den Verein vertretenen Motorwagenbesitzer und Industriellen zum Worte kamen. Von besonderer Bedeutung waren die Automobil-Probefahrten, die der M. M. V. am 17. März und 22. Mai mit Vertretern des Reichsamtes des Innern, der Königlich Preussischen Ministerien der öffentlichen Arbeiten, für Landwirtschaft, des Innern und für Handel und Gewerbe, der Inspektion der Verkehrsstrassen sowie der Königlich Preussischen Polizeipräsidien in Berlin nach Frenswalde und nach Wannsee unternahm, um die verschiedensten Arten von Erkennungszeichen für Automobilen in beleuchtetem und unbeleuchtetem Zustande zu erproben. Das zu Tage geförderte Resultat war ein sehr befriedigendes und lässt erwarten, dass die Früchte dieser Bemühungen für den Automobilverkehr nicht ausbleiben werden.

Fassen wir schliesslich das Ergebnis dieser Ausführungen zusammen, so kann man wohl mit gutem Rechte behaupten, dass der M. M. V. im letzten Vereinsjahr seinen Aufgaben nach allen Richtungen hin gerecht wurde und einen nicht unerheblichen Teil dazu beigetragen hat, dem neuesten, aber bedeutungsvollsten Verkehrsmittel die Wege zur allgemeinen Verbreitung zu öffnen und zu ebnet. Dass dieses Ziel noch lange nicht erreicht ist, dass noch viele Hemmnisse beseitigt werden müssen, wissen wir ja alle, aber unser Verein wird stets auf dem Platze und bereit sein, der zukunftsreichen Sache des Automobilismus zum Siege zu verhelfen. Er kann mit Genugthuung feststellen, dass sein Arbeitsprogramm und seine Tätigkeit die Anerkennung der beteiligten Kreise findet, er kann dies zum wenigsten aus der Zustimmung und der Mitarbeit vieler Mitglieder, namentlich aber aus dem stetigen Anwachsen der Mitgliederzahl schliessen, die im laufenden Jahre das erste Tausend überschritten hat und dadurch dem M. M. V. auch in Zukunft eine massgebende Rolle unter den automobilistischen Interessenvertretungen sichert.

## Anlage 2 zum Protokoll:

**Bericht über die Darlegungen des Herrn General Becker zum Antrage Thien.**

Herr General Becker wandte sich zunächst zu der Frage betreffs des abwesenden Herrn Grafen von Talleyrand und skizzierte den Sachverhalt so, wie er aus der auf Seite 191 dieses Heftes abgedruckten Korrespondenz hervorgeht, und der darin gipfelt, dass, soweit es unseren Präsidenten betrifft, der von Herrn Dr. Levin-Stoelpling zum Ausdruck gebrachte Vorwurf nicht aufrecht erhalten wird.

Zu der ihn selbst betreffenden Anfrage des Herrn Thien führte Herr General Becker nach kurzem Hinweis auf die bereits in der Zeitschrift mitgeteilten Vorgänge aus:

Ich war Präsident-Stellvertreter des Verbandes bis Ende 1904. In einer auf Antrag des F. A. C. in Frankfurt stattgehaltenen Versammlung verschiedener Vereine am 10. März er. wurde ein Referat verlesen (ebenfalls in der Zeitschrift veröffentlicht), in dem gesagt wird, dass schon im März 1904 der F. A. C. ersucht worden sei, er möge den Antrag stellen, den Verband aufzulösen und den K. A. C. mit Vertretung der Interessen zu betrauen. Zu der Zeit war ich also noch Präsident-Stellvertreter und Herr v. Brandenstein Schriftführer des D. A. V., und von einer Tätigkeit, wie dort in Frankfurt, hätte ich wissen müssen. Vielleicht konnte statt meiner der Herr Herzog selbst Herrn v. Brandenstein Auftrag gegeben haben. Dass etwas vorging, wussten ich und alle, die dem Breslauer Automobilgilde anwohnten, woselbst vom Kölner Automobil-Club ein solcher Antrag gestellt, aber nicht vertreten wurde. Damals schon sagte man, der Antrag sei in der Dorotheenstrasse entstanden. Als ich nun jetzt im Referat des F. A. C. (Veigl. Heft 5, S. 145) las, dass schon im März 1904 bei dem F. A. C. ein erfolgloser Versuch gemacht worden war, wandte ich mich in folgenden Schreiben an den Herzog von Ratibor:

Westend, den 12. März 1906,

An Se. Durchlaucht Victor, Herzog von Ratibor, Berlin.

Euer Durchlaucht!

beehre ich mich ehrenbietig vorzutragen:

In einem durch Druck vervielfältigten und an die Presse versendeten Referat des Frankfurter Aut.-Clubs, erstattet in einer Versammlung der Aut.-Verbandsvereine in Frankfurt a. M. am 10. er., wird behauptet: „Schon im März 1904 trat Baron von Brandenstein an den Fr. A. C. mit dem Ansuchen heran, einen Antrag zu stellen, den Deutschen Aut.-Verband aufzulösen und an seiner Stelle den D. A. C. mit der Vertretung der Interessen sämtlicher deutschen Aut.-Clubs zu betrauen.“

Im März 1904 hatte ich die Ehre, durch Euer Durchlaucht Vertrauen das Amt als Präsident-Stellvertreter des D. A. V. zu führen und war nach § 14 der Satzungen mit der Oberleitung der Geschäftsstelle betraut.

Fürh. von Brandenstein war zu dieser Zeit General-Sekretär des D. A. C. und damit auch der Schriftführer und Leiter der Geschäftsstelle des D. A. V.

Von einem Beschlusse des Präsidiums des D. A. V. oder auch des Repräsentanten-Ausschusses des D. A. C., durch welchen der Schriftführer des D. A. V. mit der Führung von Verhandlungen in dem Sinne beauftragt worden wäre, wie sie nach Angabe des Referates in Frankfurt ohne Vorwissen des Präsident-Stellvertreters versucht worden sind, ist mir absolut nichts bekannt. Zur Klärstellung der Angelegenheit, welche zweifellos auf dem Aut.-Verbandstage zur Sprache gebracht werden wird und bei welcher ich als derzeitiger Präsident-Stellvertreter — dem die Geschäftsführung

oblag — wesentlich beteiligt bin, bitte ich Euer Durchlaucht in aller Ehrerbietung um eine geneigte Auskunft, ob der Herr Schriftführer des D. A. V. zu jener Zeit von Euer Durchlaucht beauftragt worden ist, ohne Vorwissen Euer Durchlaucht Stellvertreters, die im Referate behaupteten Anträge und Aamtionen in Frankfurt a. M. zu machen, welche in ihrem weiteren Verfolge naturgemäss zum Verschlagen des D. A. V. bez. zur Entlassung der Führung aus den Händen des D. A. C. führen mussten.

Dass schon im Herbst 1903 begannen eine auf Auflösung des D. A. V. hinarbeitende Tätigkeit bemerkbar war, darüber habe ich Euer Durchlaucht bereits im Januar 1904 Vortrag halten dürfen, auch bemerkt, dass ich bei solchen Verhältnissen eine erspriessliche Tätigkeit vom D. A. V. nicht erwarten könne und Euer Durchlaucht bitten müsse, nach Ablauf des Kalenderjahres 1904 von einer weiteren Stellvertretung durch mich absehen zu wollen.

Es war mir dann peinlich, noch im Hochsommer 1905 — obgleich ich bereits anfangs des Jahres in einem Schreiben an die Geschäftsstelle ausdrücklich auf den Ablauf meiner Amts-tätigkeit hingewiesen hatte, an der Spitze des offiziellen Verbands-Organes meinen Namen als Präsident-Stellvertreter vermischt zu finden und damit auch mit meinem Namen die allgemeine Unzufriedenheit erregende Unzulänglichkeit des D. A. V. noch weiter decken zu müssen.

Mit vorzüglichster Hochachtung und Ehrerbietung

G. Becker,  
Generalmajor a. D.

Ehe ich auf dieses Schreiben eine Antwort erhalten hatte bekam ich vom K. A. C. eine Einladung zu einer Beratung auf den 26. März d. J. Auf diese habe ich folgendes geantwortet:

Westend, den 25. März 1906

An das Präsidium des Kaiserlichen Automobil-Clubs  
Berlin.

Unter dem Datum des 19. März d. J. erhielt ich vom Kaiserl. Automobil-Club eine Einladung zur Teilnahme an einer privaten Besprechung in der Verbandsangelegenheit mit den Präsidenten der Verbands-Clubs am 26. März 1906. Ich bedauere der Einladung des Präsidiums des Kaiserlichen Automobil-Clubs so lange nicht nachkommen zu können, als mir nicht die durch das in Abschrift hier beigefügte Schreiben an Seine Durchlaucht den Herrn Herzog von Ratibor vom 12. März erbetene Auskunft zuteil geworden ist.

Sollte mir diese Auskunft auch nicht bis zum 28. März d. J. gegeben werden, so muss ich annehmen, dass das Vorgehen des Herrn Schriftführers des D. A. V. im Auftrage bzw. Einverständnis des Herrn Präsidenten erfolgt ist.

Wie ich über die gegenwärtige Aktion des K. A. C. gegen den D. A. V. denke und welchen Erfolg ich davon erwarte, habe ich in meinem Antwortschreiben an Herrn Grafen von Sierstorff vom 25. Februar 1906 dargelegt und empfehle, von dem Inhalte Kenntnis zu nehmen, denselben auch dem am 26. cr. erscheinenden Präsidenten des D. A. V. vorzulegen.

Mit vorzüglichster Hochachtung

G. Becker  
Generalmajor z. D.

Auf dieses Schreiben hatte ich bis zum 26. März keine Antwort, und zwar, wie sich später herausstellte, infolge einer Reise des Herzogs von Ratibor. Nachher erhielt ich ein Telegramm vom Herzog von Ratibor aus Athen des Inhalts: „Anfrage leider von hier aus nicht zu beantworten.“ Später schrieb mir dann Fürst von Hohenlohe:

Berlin, den 31. März 1906.

Herrn Generalmajor z. D. G. Becker, Hochwohlgeboren.  
Westend.

Euer Hochwohlgeboren

beehre ich mich in Verfolg meines Briefes vom 25. d. Mts. ergebend zu benachrichtigen, dass mir heute vom Herzog von Ratibor, d. d. Athos, 25. März 1906, Ihr an den Herzog gerichtetes Schreiben vom 12. d. Mts., mit dem Ersuchen zur Klarstellung der fraglichen Angelegenheit zugegangen ist.

Indem ich daher vor allem darauf hinweisen möchte, dass es dem Herzog offenbar fern gelegen hat, dass Euer Hochwohlgeboren aus der Verpflanzung seiner Antwort auch nur eventuell ausnehmen könnten. Ihnen die gewünschte Auskunft zu versorgen, bin ich in der Lage, nach Erörterung der Angelegenheit in der heutigen Ausschusssitzung, festzustellen, dass Herr Baron Brandenstein im März 1904, gelegentlich seiner Anwesenheit in Frankfurt a. M., daselbst wieder einen Antrag auf Auflösung des Verbandes gestellt, nach dem Frankfurter Automobil-Club veranlasst hat, einen solchen Antrag zu stellen. Baron Brandenstein hat damals vielmehr lediglich streng vertraulich und privatim seine persönliche Ansicht dahin zum Ausdruck gebracht, dass es für den gesamten Automobilismus nach seiner Ansicht zweckmäßiger sei, wenn die deutschen Automobil-Clubs sich unter den Deutschen Automobil-Club stellen würden. Dabei hat Baron Brandenstein bei seinen Ausführungen in Frankfurt a. M. ausdrücklich betont, dass er Generalsekretär des Deutschen Automobil-Clubs und Schriftführer des Deutschen Automobil-Verbandes sei und sich somit auch nur ganz privatim zu dieser Frage äußern könne.

Baron Brandenstein hat übrigens, ehe er von Euer Hochwohlgeboren Brief an den Herzog von Ratibor vom 12. d. Mts. Kenntnis hatte und haben konnte, in dem von ihm bei der vertraulichen Besprechung am 26. d. Mts. gehaltenen Referat sich schon selbst gegen die Behauptung, welche in der am 10. März er. abgehaltenen Versammlung in Frankfurt a. M. ausgesprochen wurde, sehr scharf geäußert und dabei betont, dass es ungebührlich sei, vertraulich gemachte private Äußerungen in einer öffentlichen Sitzung zu verwerthen. Den betreffenden Passus aus dem Protokoll der Besprechung vom 26. d. Mts. füge ich in der Anlage ergebend bei.

Aus vorstehendem wollen Euer Hochwohlgeboren ersuchen, dass es sich im März 1904 in Frankfurt nicht um Stellung von Anträgen oder um Anerbietungen gehandelt hat, woraus sich des weiteren ergibt, dass der Herzog keinen derartigen Auftrag an Baron von Brandenstein erteilt hat, wie auch der Herzog von den hier persönlichen und privaten Äußerungen des Baron von Brandenstein vorher keine Kenntnis hatte.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung beehre ich mich zu sein

Euer Hochwohlgeboren  
ergebeuer  
Chr. Kraft Fürst zu Hohenlohe.

Die Äusserung des Herrn v. Brandenstein lautet:

Aus dem stenograph. Protokoll der Sitzung vom 26. März (Besprechung mit den Präsidenten der Verbände-Clubs).

Baron Brandenstein:

Das Referat des Frankfurter Automobil-Clubs beschäftigt sich unter anderem auch mit meiner Person. Es wird erwähnt, dass ich schon im März des Jahres 1904 versucht habe, dafür Stimmung zu machen, die Vertretung der Interessen sämtlicher deutscher Clubs vom Verband auf den Deutschen A. C. zu übertragen und einen diesbezüglichen Antrag aus der Mitte des Verbandes herbeizuführen. Da dies im Referat besonders hervorgehoben wird, sehe ich mich veranlasst, diesen Hinweis als eine freundliche Widrigung meiner senerzeitigen Voraussicht dankend zu quittieren.

Ich kann aber doch nicht umhin, an dieser Stelle meiner Verwunderung Ausdruck zu geben, dass meine damaligen, streng vertraulich gehaltenen Besprechungen in dieser Angelegenheit nunmehr in öffentlicher Versammlung kundgegeben und so dem in

Druck gelegten Referate des Frankfurter Automobil-Clubs zu polemischen Zwecken verwendet wurden. Wenn ich es nicht für meine Pflicht hielt, die Diskretion über vertrauliche Besprechungen unter allen Umständen zu wahren, würde ich in der Lage sein, diejenigen Herren anzulohnen, die sich damals mit wahrem Feuerifer meine Idee angeschlossen und für die Auflösung des Verbandes ausgesprochen haben.

Der Gedanke, den ich damals gefasst und privatim zum Ausdruck gebracht hatte, dass bei der fortschreitenden Entwicklung des Automobilismus in Deutschland in absehbarer Zeit Verhältnisse eintreten würden, unter welchen ein enger Anschluss der deutschen Automobil-Clubs an den D. A. C. zur wirksamsten Betätigung aller Verbände-Clubs unter seiner einheitlichen Führung als die günstigste und vorteilhafteste Form des Zusammenschlusses erscheint, hat seither im Verlaufe selbst immer mehr Abgang gewonnen und sich schließlich zu dem Antrage verdichtet, der jetzt vom hiesigen Automobil-Club gestellt wird, und der bereits in weiten Kreisen der Verband-Clubs Zustimmung gefunden hat. v. H.

Auf den Brief des Fürsten Hohenlohe habe ich folgendes geantwortet:

Westend, den 2. April 1906.

An  
den Zweiten Präsidenten des Kaiserlichen Automobil-Clubs,  
Seine Durchlaucht den Herrn Fürsten von Hohenlohe,  
Berlin.

Euer Durchlaucht geneigtem Schreiben vom 31. März 1906 entnehme ich:

1. Die von Seiner Durchlaucht dem Herrn Herzog von Ratibor erbetene Auskunft stellt zwar noch aus, doch darf ich aus dem Umstände, dass Seine Durchlaucht meine Schreiben vom 12. März d. J. Euer Durchlaucht zur Klarstellung der Angelegenheit übersendet hat, bis auf weiteres folgern, dass die gegen den Bestand des D. A. V. gerichtete Tätigkeit des kaum erst in sein Amt eingetretenen General-Sekretärs zugleich des Schriftführers des D. A. V., — wie oben und gegen Vorwissen des Präsidenten-Stellvertreters — so auch ohne und gegen Vorwissen des Herrn Präsidenten ausgeübt worden ist.
2. Dem in beigelegtem Stenogramm vom 26. März 1906 hervorgehobenen Unterschiede zwischen amtlicher und privater Tätigkeit des auf einer im Auftrage des K. A. C. ausgeführten Dienstreise befindlichen General-Sekretärs des D. A. C. vermag ich nicht zu folgen. Die Tätigkeit in Automobil-Angelegenheiten blieb eine amtliche, durch die Autorität des Clubs gedeckter, mag sie hinter verschlossenen Türen ausgeübt worden sein oder nicht.

Handelt es sich um die Zerstörung eines Vorhandenen, so finden sich unzufriedene, dienstbereite Helfer jederzeit.

3. Der Voraussicht, dass der D. A. V. einer nimmer 21-jährigen Tätigkeit, die sich von vornherein auf Zerschlagen des Deutsch. Aut.-Verbandes richtete, der zu seinem Schutze und zu seiner Hut berufenen Organe nicht Widerstand leisten konnte und zusammenbrechen musste, dieser Voraussicht habe auch ich mich schon im Januar 1904 nicht verschlossen, und diese Voraussicht hat mich auch bewegt, schon damals Seine Durchlaucht den Herrn Herzog von Ratibor zu bitten, von einer weiteren Stellvertretung durch mich Abstand nehmen zu wollen.
  4. Aus der ohne weiteren Zusatz erfolgten Uebersendung des Stenogramms vom 23. März d. J. entnehme ich weiter, dass das Vorgehen des Herrn General-Sekretärs in Frankfurt a. M. 1904 und späterhin bei dem Kölner Automobil-Club die Billigung des Präsidiums des Kaiserlichen Automobil-Clubs gefunden hat, und dieser Unstimm veranlasst mich, hiedurch meinen Austritt aus dem Repräsentanten-Ausschuss des Kaiserlichen Automobil-Clubs zu erklären.
- Mit vorzüglicher Hochachtung und Ehrerbietung  
G. Becker,  
Generalmajor z. D.



Darauf erfolgte dann die Bestätigung des 2. Präsidenten wie folgt:

Berlin, den 4. April 1906.

Euer Hochwohlgeboren

beehre ich mich, den Empfang Ihres gefälligen Schreibens vom 2. d. Mts. ergebenst zu bestätigen, aus welchem ich als 2. Präsident der K. A. C. die Erklärung Ihres Austrittes aus dem Repräsentanten-Ausschuss des Kaiserlichen Automobil-Clubs zur Kenntnis genommen habe.

Indem ich nicht unterlassen möchte, mein lebhaftes Bedauern auszusprechen, dass Sie zu dieser Entschliessung sich veranlassen gesehen haben, habe ich den Vorzug, mit dem Ausdruck ausgereicherter Hochachtung zu sein

Euer Hochwohlgeboren

ergebener

Chr. Kraft Fürst zu Hohenlohe.

Sie sehen, wie es mir ergangen ist. Der D. A. V. hätte eine erfolgreiche Tätigkeit hinter sich bis zur Huldigungsfahrt vor Sr. Majestät, bei der es durch die Einigkeit der Vereine möglich war, bei Sr. Majestät einen so hervorragenden Eindruck

zu machen, dass der Kaiser dem Automobilismus gewonnen wurde; auch das Publikum wurde mehr als vordem dem Automobilismus geneigt. Aber bald nachdem dieser Erfolg erzielt worden war, habe ich gefühlt und bemerkt, dass man sich in massgebenden Kreisen, durch den Erfolg des Verbandes unbehagen beeinflusst fühlte. Bald darauf begann die Agitation.

Ob es praktischer gewesen wäre, statt des D. A. V. Kartellverträge mit den einzelnen Klubs zu machen, darüber kann man verschiedener Meinung sein. Was jetzt möglich ist, war seinerzeit im K. A. C. aber noch nicht möglich, man musste damals den Vereinen Rechte und Pflichten zumessen. Dass der Verband lebensfähig und festgefügt war, erweist sich dadurch, dass er noch jetzt nach 2 1/2-jähriger destruktiver Tätigkeit besteht. — Ich habe dann das Jahr über noch die Geschäfte geführt, aber als der Herr Herzog nicht auf meine Seite trat, nicht wirken können und mein Amt Ende 1904 niedergelegt.

Sie werden sich jetzt überzeugt haben, meine Herren, dass eine andere Wirksamkeit mir nicht möglich gewesen ist.

## Vorstands-Beschluss.

In Ausführung der von der General-Versammlung gegebenen Direktive hat der Vorstand in seiner Sitzung vom 19. April d. J. folgenden Beschluss gefasst:

„Das Präsidium des Deutschen Automobil-Verbandes zu ersuchen:

Der Delegierten-Ausschuss des D. A. V. ist in kürzester Frist (§ 21 der Verbands-Satzungen) einzuberufen und demselben nachstehender Antrag zur Beschlussfassung vorzulegen:

Angesichts der vom Kaiserlichen Automobil-Club gegen den Fortbestand des D. A. V., wie auch der gegen den M. M. V. gerichteten Massnahmen, beantragt der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein zur Klarstellung der Sachlage und zur Beseitigung des gegenwärtigen unhaltbaren Zustandes auf Grund § 5 der Satzungen beim Verbands-Ausschuss: **Beschlussfassung über die Auflösung des D. A. V.**“

Der Antrag ist sofort abgesandt worden.

## Nachtrag zum Bericht über die Generalversammlung des K. A. C.

Im Heft 6, Seite 160 hatten wir eine Äusserung des Herrn Dr. Levin-Stoelting wiedergegeben und uns ein besonderes Zurückkommen auf dieselbe vorbehalten. Im Anschluss hieran sind wir nun in der Lage, den nachstehenden Briefwechsel zu veröffentlichen. Dieser weist die Halbsichtigkeit auch dieser Beschildigung nach, und die Angenehmheit ist damit zunächst für den M. M. V. erledigt. Als bemerkenswert sei aber darauf hingewiesen, dass die betr. Mitteilung des Herrn Dr. Levin-Stoelting die einzige vorgetragene Begründung für die Abänderung des § 8 der Satzungen des K. A. C. bildete, und dass die von der Generalversammlung beschlossene Satzungsänderung auf dieser, vom Urheber nicht aufrecht erhaltenen Begründung beruht.

Nachstehend der betreffende Schriftwechsel:

Berlin, 27. März 1906.

Herrn Dr. Levin-Stoelting,

Berlin W.,

Kaiserl. Automobil-Club

Euer Hochwohlgeboren!

Sie haben gestern folgendes in der Generalversammlung des K. A. C. gesagt:

„Der Zusatz zu § 8 ist notwendig geworden, weil ein Mitglied des Repräsentanten-Ausschusses die Wissenschaft, die das Mitglied im Aussehen erhalten, in den anderen Verein getragen und zu einem

## Generalversammlung des K. A. C.

Wirken gegen den K. A. C. benutzt hat, wodurch der K. A. C. den Behörden gegenüber in unangenehme Lagen gebracht worden ist.“

Nach Rücksprache mit Ihnen gestatten habe Sie mir zugesichert, unverzüglich diese Äusserungen zu begründen und klarzulegen.

Ich veranlasse Sie hierdurch höflich, die nennmehr in einer dem obigen Sinne entsprechenden und für die Veröffentlichung geeigneten Form zu tun, welche geeignet ist, jeder Missdeutung vorzubeugen.

Hochachtungsvoll

gez. A. Graf von Talleyrand-Périgord.

Berlin, den 27. März 1906.

Hochgeborn

Herrn Grafen von Talleyrand-Périgord

Berlin W.

Sehr geehrter Herr Graf!

Infolge Ihres geehrten Schreibens vom gestrigen Tage an die Geschäftsstelle unseres Clubs beehre ich mich, Ihnen ergebenst mitzuteilen, dass ich zur Begründung des fraglichen Antrages auf Satzungsänderung angeführt habe, dass sich Missbilligkeiten ergeben könnten aus der Doppelstellung eines Herrn im Repräsentanten-Ausschuss und im Vorstände eines anderen Automobilvereins mit dem Sitz in Berlin. Ich wiederhole gern, dass ich nicht die Absicht gehabt habe, Ihnen, sehr geehrter Herr Graf, oder Herrn General Becker mit der Begründung irgendwie persönlich nahe zu treten. Wenn meine Ausführungen den Anschein erweckt haben, dass sie eine persönliche Spitze gegen

Sie oder Herrn General Becker sein sollten, so liegt das daran, dass ich keine Zeit hatte, mich darauf vorzubereiten; wenn eine solche Auslegung irgendwie möglich war, würde ich ausserordentlich bedauern.

Mit vorzüglicher Hochachtung bin ich, sehr geehrter Herr Graf, stets Ihr sehr ergebener

Dr. Levin-Stoelting.

Berlin, 30. März 1906.

Herrn Dr. Levin-Stoelting, Berlin W.

Euer Hochwohlgeborenen ged. Schreiben vom 27. d. M. hat sich mit meiner Schrift an Sie vom gleichen Tage gekreuzt. Ihre mir gewordenen Erklärungen genügten mir in keiner Weise, und ich muss Sie ersuchen, mir mein Schreiben vom 27. d. M. klipp und klar zu beantworten.

Ich muss Ihnen noch bemerken, dass sich Herr General Becker durch Ihre Äusserungen nicht getroffen gefühlt hat.

Hochachtungsvoll und ergebent  
gez. A. Graf von Talleyrand-Périgord.

Berlin, den 31. März 1906.

Seiner Hochgeborenen

Herrn Grafen von Talleyrand-Périgord, Berlin.

Euer Hochgeborenen

beehre ich mich auf das geehrte Schreiben vom 30. d. M. ergebent zu erwidern, dass ich nicht weiss, in welcher Form ich die fragliche Erklärung abgeben habe, und dies auch nicht nachprüfen kann, da

ein Stenogramm nicht vorliegt. Im übrigen habe ich meiner weitgehenden Erklärung vom 27. d. M. nichts mehr hinzuzusetzen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

bin ich, sehr geehrter Herr Graf,

Euer Hochgeborenen sehr ergebener

Dr. Levin-Stoelting.

Eingeschrieben.

Berlin, 7. April 1906.

Herrn Dr. Levin-Stoelting, Berlin W. 9.

Euer Hochwohlgeborenen!

Ihren in meinem Schreiben vom 27. v. M. angeführten Ausspruch muss ich, soweit derselbe sich auf meine Person beziehen soll, als unzutreffend und objektiv unwar erkläre. Der gleichen früheren Behauptung innerhalb des Repräsentanten-Ausschusses bin ich aus demselben Grunde entschieden entgegengetreten. Da trotzdem die Behauptung jetzt auch öffentlich ausgesprochen wurde, bewerbe meine Aufforderung zur Erklärung an Sie die öffentliche Feststellung dieser Unwahrheit.

Aus Ihren gefl. Zuschriften vom 27. und 31. v. M. ersehe ich mit Befriedigung, dass diese Behauptung nicht in Ihrer Absicht lag und von Ihnen nicht aufrecht erhalten wird.

Hienach darf ich mich auf Veröffentlichung unserer diesbezüglichen Korrespondenz beschränken.

Mit grösster Hochachtung

Euer Hochwohlgeborenen ergebener

gez. A. Graf von Talleyrand-Périgord.

## Anonyme Giftpfeile.

Unter dieser Überschrift brachte die „Radwelt“ in Nr. 31 vom 5. April die nachstehende Mitteilung:

„Durch die Post geht uns ein auf mechanischem Wege vervielfältigtes Schriftstück zu, dessen Verfasser die Gründe, aus denen der Kaiserliche Automobil-Club mit dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein in „kein irgend welches Verhältnis“ (!) treten kann, dadurch zu erhärten suchte, dass er gegen den Vorstand des M. M. V. schwere ehrenkränkende Vorwürfe erhebt.

Das saubere Schriftstück trägt weder Unterschrift noch irgend ein anderes Zeichen, welches auf den Absender schliessen lässt; die Adresse ist mit der Hand geschrieben, und der Brief am 3. d. M. auf dem Postamt Berlin W. 9 zur Bestellung aufgegeben.

Wir denken selbstverständlich nicht daran, aus einem solchen anonymen Machwerk irgend welche Schlüsse zu ziehen. Dagegen scheint es uns, als ob in erster Linie der Kaiserliche Automobil-Club ein starkes Interesse daran hat, den Verfasser resp. Absender kennen zu lernen. Allerdings wird kein vernünftiger Mensch

auf die absurde Idee kommen, als ob der Kaiserliche Automobil-Club bzw. ein Mitglied desselben in irgend einer Weise an einem derartigen feigen Bubenstreich beteiligt sein könnte; immerhin aber hat der Verfasser augenscheinlich geglaubt, dem Kaiserlichen Automobil-Club einen Dienst zu erweisen. Hoffentlich gelingt es dem letzteren, diesen ungebetenen Helfershelfer, für den kein Pranger in Berlin hoch genug wäre, zu ermitteln. Wir möchten sogar empfehlen, für diesen Zweck eine möglichst hohe Belohnung auszusetzen. Es gibt einmal nichts Feigeres und Verächtlicheres auf der Welt, als anonyme Ehrabschneider. Selbstverständlich sind wir gern bereit, das Schriftstück den beiden interessierten Verbänden auf Wunsch zur Verfügung zu stellen.“

Jede anständige Redaktion wird natürlich die Auffassung der „Radwelt“ teilen, aber mit der energischen Zurückweisung, welche die „Radwelt“ dem Anonymus gegenüber zum Ausdruck bringt, hat dieselbe kollegialen Dank verdient, der ihr hiermit gezollt sei.

## Preis Ausschreiben zur Erlangung eines Geschwindigkeitsmessers für Kraftwagen.

Die für die Ausstellung von Automobil-Geschwindigkeitsmessern in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg vorgesehene Zeit hat sich als zu kurz bemessen erwiesen, zumal die Besichtigung meist einen zweimaligen Besuch erwünscht macht. Die Besucher setzen sich fast ausschliesslich aus amtlichen, militärischen und sonstigen Verwaltungskreisen und aus sachkundigen Interessenten zusammen. Den Reichs- und den Landtagsmitgliedern war Gelegenheit zum Besuch der Ferienzeit wegen bisher im allgemeinen nicht gegeben. Auf Verwendung des Arbeits- und des Kultus-Ministeriums hat sich nun der Herr Rektor der Technischen Hochschule in entgegenkommender und dankenswerter Weise bereitwillig, die Aula noch bis zum Ablauf dieses Monats dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein zur Verfügung zu stellen, so dass die Ausstellung bis dahin verlängert werden konnte. — Der Besuch ist bekenntlich gestattet gegen Karten, die ungenügend bei der Geschäftsstelle des Vereins, Linkstr. 24, abgegeben werden. Besuchszeit wochentags 10—1 Uhr.

## Die Pariser Automobil-Ausstellung.\*)

Reg.-Baumeister Pflug-Charlottenburg.

Dem Deutschen, der Frankreichs Hauptstadt aufsucht, fällt auf, dass das Automobil im dortigen Verkehrsleben eine weit grössere Rolle spielt als bei uns, fast jedes zweite Fahrzeug im Strassenverkehr ist ein Automobil; Luxusautomobile verdrängen immer mehr die Luxusgespanne; dabei gestattet die Polizei auch schnelleres Fahren als bei uns, ohne dass eine besonders grosse Zahl von Unfällen zu beklagen wäre. Das Publikum ist schon weit mehr an das Automobil gewöhnt und weniger ängstlich, es kennt vor allem die leichte Bremsfähigkeit der Kraftfahrzeuge.

Begibt man sich zur Ausstellung, so sieht man vor dem Gebäude etwa so viel Automobile halten, die Besucher hingebracht haben, als in der letzten Berliner Ausstellung im Gebäudeinnern untergebracht waren, in den beiden Ausstellungsgebäuden etwa noch 4 bis 5 mal soviel, schon dadurch macht sich die grössere Bedeutung der französischen Industrie gegenüber der deutschen bemerkbar. Auch derjenige, der, irreführt durch deutsche Zeitungsnotizen, glaubt, dass die deutsche Industrie im Lauf von Nutzaufomobilen bald eine führende Stellung einnehmen wird, muss beim Besuch der Serres de la ville, in denen Lastwagen und Omnibusse untergebracht sind, zu seinem Leidwesen bemerken, dass uns die Franzosen auch hierin weit überflügelt haben.

Die Ausschmückung einzelner Stände war geradezu wundervoll, sind doch die Franzosen bekanntlich Dekorationskünstlern ersten Ranges, der Gesamtblick bei Beleuchtung am Abend feenhaft. Geschnacklose Reklame war vermieden. Das Interesse aller Bevölkerungsklassen war auch so ein grosses. Automobiltechnische Kenntnisse sind dort Allgemeingut.

Der Anblick so zahlreicher Automobile legt die Frage nahe, wie wird das weitergehen, wird Frankreich auch fernerhin seine führende Stellung bewahren können, da doch in allen Ländern energische Anstrengungen gemacht werden, leistungsfähige heimische Automobilindustrien ins Leben zu rufen. Dass in diesen Beziehungen auch französische Kreise Bedenken haben, darf man wohl aus Patentprozessen schliessen, die grosses Aufsehen erregen. Solange man kaum so viel fabrizieren kann wie verlangt wird, kümmert man sich wenig um Patente; tritt aber eine Stockung ein, so erinnert man sich derselben und sucht der Konkurrenz Schwierigkeiten zu machen. So dürfte viele Fabriken der Umstand sehr unangenehm sein, dass die Firma Renault einen Patentprozess gewonnen hat, indem ihr die unmittelbare Kupplung bei Höchstgeschwindigkeit als patentrechtlich geschützt anerkannt wurde.

Es ist eine Allerweltsweisheit, dass das Benzinautomobil einen Zustand der Vollkommenheit erreicht hat, der mit grossen Opfern an Geld und Arbeit erkauft worden ist, und dass jetzt, solange nicht durch besondere Umstände wieder neue grosse Gesichtspunkte auftauchen, an der Vervollkommenung der Einzelheiten gearbeitet werden muss. 1904 bot z. B. die berühmteste französische Marke, der Brasier-Wagen, ein interessantes Beispiel; die globigen Doppelcardangelenke, die im Vorjahr bei Sachverständigen Bedenken erregen mussten, sind verschwunden, die

Magnetabreisszündung ist besser durchkonstruiert und vereinfacht. Weitere Aenderungen an dieser Marke sind wohl durch Rücksicht auf billigere Herstellung bedingt.

Auf der Ausstellung waren die starken Wagen mit Motoren von etwa 35 PS besonders stark vertreten, deren Fahrgestell also die Aufnahme eines bequemen, geräumigen Wagenkastens gestattet ohne Beeinträchtigung der Fahrgeschwindigkeit. Die Preise der Fahrgestelle waren gegenüber dem Vorjahre nur wenig gesunken. Die Aussichten des Volksautomobils sind aus bekannten Gründen recht gering.

Im allgemeinen zeigt sich, dass für mittlere und kleine Motorstärken der Gelenkwellenantrieb den Kettenantrieb verdrängt, bei grossen Motorstärken überwiegt jedoch die konstruktiv einfache Reaktionsaufnahme beim Kettenantrieb die übrigen Nachteile der Kette. Von dem minderwertigen Reibradtrieb hält sich die französische Industrie fast ganz fern. Elektromobile waren in grosser Zahl ausgestellt, auch den Dampfautomobilen wendet man wieder mehr Aufmerksamkeit zu.

Von ausländischen Firmen waren Belgien, England und Holland durch tüchtige Leistungen vertreten, besonders fiel die starke Beteiligung italienischer Firmen auf. Die Automobilindustrie Italiens ist augenscheinlich in kräftiger Entwicklung begriffen. Ueber die Beteiligung Deutschlands soll später ausführlicher berichtet werden.

Bei der grossen Zahl der ausgestellten Gegenstände reicht die Arbeitskraft eines einzelnen nicht aus, um einen erschöpfenden Bericht zu liefern, besonders wenn man sich nur kurze Zeit dort aufgehalten hat. Heute, wo eine grosse Ausstellung der anderen in kurzem Abstand folgt, lohnt es sich auch nicht mehr, jedesmal ausführlich zu berichten. Es sollen deshalb im folgenden auch nur einige besonders interessante Abschnitte behandelt werden.

Besonderes Interesse hat man den Vorrichtungen entgegengebracht, die ein Anlassen des Motors vom Sitz aus gestatten. Sie mögen deshalb zunächst besprochen werden.

### Vorrichtungen zum Anlass des Motors vom Fahrersitz aus.

Der Umstand, dass Deutsch de la Meurthe einen Preis von 10 000 Francs zur Verteilung in den Jahren 1905 und 1906 gestiftet hat, ist wohl die Ursache, dass französische Ingenieure sich mit den genannten Vorrichtungen neuerdings besonders befasst haben.

Dass der Gebrauch der üblichen Drehräder den Fahrer zum Absteigen zwingt, muss um so mehr als Uebelstand bezeichnet werden, als der Fahrer meist nur von der linken Seite des Fahrzeuges zu seinem Platz gelangen kann, beim Absteigen also auch seinen Nachbar zum Verlassen seines Sitzes zwingt. Das Betreten des Fahrdammes wird besonders lästig empfunden im Stadtverkehr, an Orten, wo starker Fuhrwerksverkehr herrscht. Das Absteigen und Aufsteigen erfordert zudem Zeit, das Anlassen der oft schmutzigen Kurbel ist keine Annehmlichkeit. Die körperliche Anstrengung spielt zwar keine so grosse Rolle, doch Vorrichtungen zur Aufhebung der Kompression wird die Arbeit sehr erleichtert, immerhin ist es un bequem; besonders bei Magnetzündung muss energisch gedreht

\*) Die nachfolgenden Ausführungen liegen aus schon längere Zeit vor; wegen Platzmangel können wir dieselben leider erst jetzt bringen.

Die Red.

werden. Um Verletzungen durch Rückschlag der Kurbel zu vermeiden, ist Vorsicht beim Einstellen der Zündung geboten. Auch dient die Kurbel kaum zur Verschönerung des Fahrzeuges.

Von den Vorrichtungen, die das Anlassen des Motors vom Fahrersitz aus gestalten, muss man vor allem Einfachheit und Betriebsicherheit verlangen, ferner geringes Gewicht, geringe Raumbespannung, Geräuschlosigkeit. Als Vorteil muss es ferner bezeichnet werden, wenn eine solche Vorrichtung möglichst an jedem Wagen verwendbar ist, also als Massenartikel zu billigen Preis hergestellt werden kann. Die Beibehaltung der üblichen Kurbel für Notfälle, sowie für die Untersuchung von Motor, Ventilen und Zündung, ist zu empfehlen.

Bei den Vorrichtungen hat man solche zu unterscheiden, bei denen die Muskelkraft des Fahrers in Anspruch genommen wird, und solche, bei denen eine andere Energiequelle, sei es die Kraft einer gespannten Feder, Pressluft, gepresste Kohlensäure oder elektrische Energie, benutzt wird, so dass der Fahrer nur einen leichten Handgriff zu machen braucht, um den Motor anzulassen. Nur die letzte Gattung kann als selbsttätig bezeichnet werden. Die Selbsttätigkeit wird stets durch eine Komplikation erkauft.

Im nachfolgenden sind bemerkenswerte Bauarten ausführlich beschrieben; die Abbildungen sind französischen Quellen entnommen. Vorausgeschickt sei eine kurze allgemeine Uebersicht und die Mitteilung, dass bei dem französischen Wettbewerb die Anlassvorrichtungen Mors und Cinogène je einen ersten Preis, die von Lemale einen zweiten Preis erhielt.

Zu den nicht selbsttätigen gehören die Anlassvorrichtungen von Cornilleau-Sainte Beuve, Richard-Brasier und Buisson-Renardy. Bei der erstgenannten wird durch einen Fusshebel mit Gestänge und Kegelradübertragung die Motorwelle in Drehung versetzt, bei den beiden letzteren geschieht dies durch einen Seilzug und Seilscheibe. Diese Seilscheibe wird bei Brasier zum Anlassen durch einen besonderen Fusstritt mit der Motorwelle gekuppelt, während bei Buisson-Renardy der Seilzug selbst beim Anspannen die Kupplung besorgt, wodurch die Konstruktion noch verwickelter wird.

Von den selbsttätigen Vorrichtungen ist die von Lemale rein mechanisch, sie benutzt die Kraft einer Feder, die vom Motor stets wieder von neuem gespannt wird; die Vorrichtung ist vierteilig und verwickelt. Mors benutzt eine kleine Luftpumpe und einen Hilfsvergaser, um die Zylinder mit Benzin-gemisch zu füllen; wird dann die Zündung eingestellt, so springt der Motor an. Die Vorrichtung ist verhältnismässig einfach und erscheint recht zweckmässig, sie benutzt keinerlei bedenkliche Organe und erscheint mir als beste der seitherigen Lösungen; ihr einziger Nachteil ist die, dass sie das Vorhandensein einer Batterie verlangt, die man sonst bei guten Magnetapparaten entbehren kann. Cinogène benutzt den Druck flüssiger Kohlen säure; auch diese Konstruktion ist einfach, zwingt aber dazu, ausser Benzin, Wasser und Öl noch einen weiteren Betriebsstoff, nämlich flüssige Kohlensäure, mitzuführen, zudem werden die Kohlensäureflaschen bei dem hohen Druck nicht leicht sein. Saurer und Renault benutzen Pressluft, die vom Motor selbst erzeugt wird. Ersterer lässt die Pressluft beim Andrehen des Motors in diesem selbst arbeiten, letzterer verwendet einen kleinen Luftmotor, der das Schwengrad des Benzinmotors durch Zahnräderübertragung treibt. Beide Konstruktionen sind nicht gerade einfach, auch wird infolge der unvermeidlichen kleinen

Unlichtigkeiten der Druck im Luftbehälter mit der Zeit nachlassen, man muss also doch öfters zur alten Handkurbel greifen, dafür kann man andererseits die Pressluft zum Aufpumpen der Reifen oder zur Beflügelung einer Signalvorrichtung verwenden. Pellorce schliesslich verwendet elektrischen Strom, den eine Batterie in eine Dynamo schiebt, so dass diese als Motor den Benzinmotor andreht und dann, von diesem getrieben, als Dynamo die Batterie wieder auflädt. Die Vorrichtung dürfte nicht billig sein.

### Nicht selbsttätige Vorrichtungen zum Anlassen des Motors vom Fahrersitz.

Anlassvorrichtung Cornilleau-Sainte Beuve. Fig. 1.

In Fig. 1 bedeutet *F* das Schwengrad des Motors, auf seiner Welle sitzen zwei Kegelräder *D* und *C*, die sich nach einer Richtung auf dieser Welle frei drehen können, während sie bei Drehung in entgegengesetzter Richtung, und zwar nach der Richtung, nach welcher der Motor laufen soll, die Schwengradwelle durch Sperrzähne und Klinken mitnehmen. Mag also

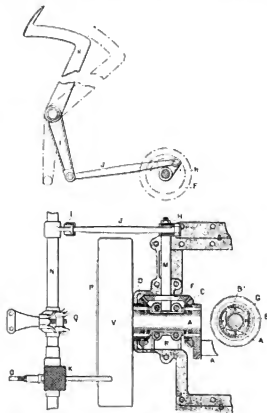


Fig. 1. Anlassvorrichtung Cornilleau-Sainte Beuve.

das dritte Kegelrad *F* durch den Fusstritt und Hebelübertragung bzw. durch die Feder, welche den Fusstritt zurückzieht, nach links oder nach rechts gedreht werden, stets wird eins der Kegelräder *C* und *D* sich in dem gewünschten Sinn drehen und dabei die Motorwelle mitnehmen. Bei wachsender Umdrehungszahl der Motorwelle kommen die Klinken durch die Wirkung der Fliehkraft ausser Eingriff, verursachen also kein Geräusch.

## Anlassvorrichtung Richard-Brasier. Fig. 2.

Durch den Fusstritt  $k$  wird die Seilrolle  $P$  nach dem Motor hinbewegt, so dass ihre Klauen in die Klauen  $A$  auf der Motorwelle eingreifen. Zieht man jetzt an dem Handhebel,

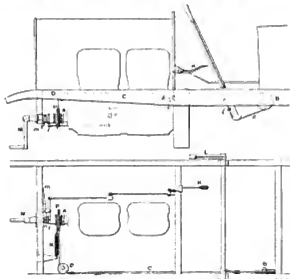


Fig. 2. Anlassvorrichtung Richard-Brasier.

so wird durch Seil und Seilrolle die Motorwelle gedreht, der Motor springt also an. Beim Loslassen des Fusstritts zieht die Feder  $R$  das Seil in die Anfangslage zurück. Will man die gewöhnliche Andrehkurbel benutzen, so bringt man die Klauen durch Hebel  $m$  zum Eingriff.

## Anlassvorrichtung von Buisson und Renardy.

Fig. 3 und 4.

Wie aus Fig. 3 ersichtlich, ist die Vorrichtung auf der verlängerten Motorwelle angebracht; sie wird vom Fahrersitz aus durch einen Fusstritt mit Hilfe eines Seilzugs betätigt.

Das Ende des Seils 5 ist über vier Gleitstücke 10 ge-

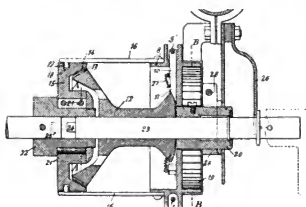


Fig. 3. Anlassvorrichtung Buisson-Renardy. Längsschnitt.

führt, die sich beim Anziehen des Seils nach der Mitte der Welle hin bewegen und dabei durch die Keilflächen am inneren Ende die Muffe 12 mit dem Lederkegel 13 nach links bewegen; der Lederkegel legt sich hierbei gegen den Metallkegel 11. Die

Arme 16 sind nämlich auf einer Seite mit der Trommel 8 vernietet, während sie auf der anderen Seite mit Nasen 17 in die Rille 18 des Kupplungsstücks 15 greifen; sie verhindern somit beim Anpressen der Kegelkupplung ein Nachlinksgehen der Kupplungshälfte 15. Beim Anziehen des Seils 5 wird also die Trommel 8 mit der Kupplungshälfte 15 fest verbunden, und letztere setzt bei weiterem Anziehen des Seils mittels Sperrrad und Klippen 21 die Motorwelle in Drehung.

Lässt der Fahrer das Seil wieder los, so wird die Trommel 8 durch eine Spiralfeder 19, deren Ende an einem mit dem Rahmen fest verbundenen Stück 20 befestigt ist, in ihre ursprüngliche Lage zurückgedreht. Die vier Gleitstücke 10

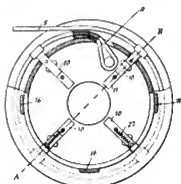


Fig. 4. Anlassvorrichtung Buisson-Renardy. Querschnitt.

werden durch Federn 27 wieder nach aussen gezogen. Die Vorrichtung kann von neuem benutzt werden. Durch einen Anschlag wird verhindert, dass Feder 19 sich ganz aufwickelt; sie bleibt stets etwas gespannt.

Dass man im Notfall die gewöhnliche Andrehkurbel benutzen kann, ist aus der Figur ohne weiteres ersichtlich; man braucht dabei nur nach Ueberwindung des Drucks der Feder 26 Wellen 23 durch Vierkant 24 mit der Motorwelle zu kuppeln.

## Selbsttätige Anlassvorrichtungen.

Anlassvorrichtung von Lemale. Fig. 5-8.

Diese Anlassvorrichtung war bereits auf dem Salon 1904 ausgestellt, und zwar in Verbindung mit einem Vierzylinder-Motor. Sie wiegt etwa 20 kg. Auf der Fig. 5 sieht man, dass die Vorrichtung aus einer Bronzebüchse  $A$  besteht, die auf der verlängerten Kurbelwelle befestigt ist. Ein leichtes Drehen der Kurbel  $V$ , wodurch eine Bremse gelöst wird, genügt zum Anlassen des Motors. Diese Kurbel  $V$  war nur für die Vortührung auf der Ausstellung bestimmt. Im Betrieb wird sie durch einen Fusstritt am Fahrersitz mit zugehöriger Geslängerverbindung ersetzt.

Zur Aufspeicherung der Kraft, die das Antreiben des Motors besorgt, dient eine flache Spiralfeder  $B$  (s. Fig. 6). Bei einem 24-pferdigen Motor ist das Federblatt 80 mm breit und 1,5 mm dick. Das innere Ende der Feder ist mit dem Stück  $D$ , welches auf die Vierkantwelle  $C$  aufgeschoben ist, vernietet; das äussere Federende ist mit der Büchse  $A$ , die das Ganze einschliesst, fest verbunden. Soll die Feder gespannt werden, so muss also entweder die Vierkantwelle  $C$  festgehalten und die äussere Hülse  $A$  gedreht werden oder umgekehrt; sol

die Feder in gespanntem Zustand erhalten werden, so muss sowohl Vierkantwelle wie äussere Büchse festgehalten werden.

Zum Festhalten der äusseren Büchse dienen die Bremsbacken *F*, die, wie aus Fig. 7 zu ersehen, durch Drehen der Kurbel *V* mit Hilfe des Gewindes bei *a* und *b* angezogen

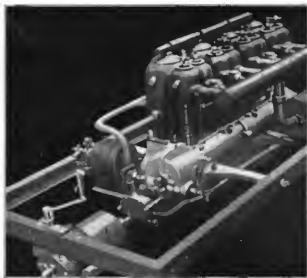


Fig. 5. Anlavsarrichtung Lemale an einem Viercylindermotor.

werden. Um die Vierkantwelle festzuhalten ist auf ihrer Verlängerung ein Rad mit Sperrzähnen aufgekittet; feststehende Klinken, die in dieses Rad eingreifen, erlauben ihm nur, sich in einer Richtung zu drehen.

Denkt man nun, die Feder sei gespannt, die Bremsbacken *F* werden abgehoben, dann wird die Vierkantwelle *C*

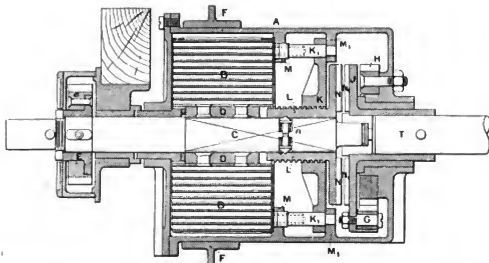


Fig. 6. Anlavsarrichtung Lemale. Längsschnitt.

durch das Sperrrad *E* festgehalten, also muss sich die äussere Büchse *A* drehen, und zwar macht sie fünf Umdrehungen, bis die Feder entspannt ist. Bei dieser Umdrehung nimmt die

Kurbelwelle *Z* des Motors durch Vermittelung des Sperrrades *H* (in fester Verbindung mit Büchse *A*) und der Klinken *G* (in fester Verbindung mit Kurbelwelle *Z*) mit, dreht also den Motor an.

Soweit ist die Vorrichtung ganz einfach; verwickelt wird die Bauart dadurch, dass man Vorkehrungen treffen muss, dass der Motor selbsttätig die Feder wieder spannt. Das geschieht in folgender Weise.

Bei dem vorhin beschriebenen Anlassen des Motors nimmt die Büchse *A* bei ihrer Drehung mit Hilfe der 2 Holzen *K*<sub>1</sub>, welche in Augen befestigt sind, die an der Büchse *A* angegossen sind, die Mutter *K* mit, während die zugehörige Schraube *L* feststeht.

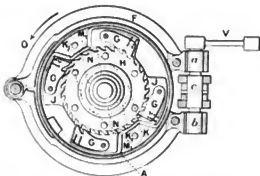


Fig. 7. Anlavsarrichtung Lemale. Querschnitt.

Dieser Teil *L* ist nämlich auf die Vierkantwelle aufgeschoben, kann sich also nicht drehen, wenn die Vierkantwelle feststeht, kann sich aber in der Längsrichtung auf ihr verschieben. Man sieht also, beim Anlassen muss infolge der Drehung der Büchse *A* die Mutter *K* zunächst von rechts nach links gehen, bis dass sie gegen die Anschläge *M* stösst, dann wird die Schraube *L* von links nach rechts gehen, bis dass die mit ihr verbundenen Klauen *N* in die entsprechenden Klauen *A*<sub>1</sub>, die mit der Kurbelwelle fest verbunden sind, eingreifen. In diesem Augenblick wird also die Motorwelle mit der Vierkantwelle *C* gekuppelt, und der Motor wickelt die Spiralfeder selbsttätig wieder auf, wenn die Bremsbacken *F* angezogen werden, hierbei muss die Mutter *K* von links nach rechts gehen, bis sie gegen die Anschläge *M*<sub>1</sub> stösst, worauf dann die Schraube *L* sich von rechts nach links bewegt, wodurch die Klauenkupplung zwischen Motorwelle und Vierkantwelle gelöst wird. Die ganze Vorrichtung ist wieder in den Anfangszustand zurückgekehrt, von neuem bereit, das

Andrehen des Motors zu besorgen. Solange der Motor läuft, werden die Klinken *G* durch die Fliehkraft von dem Sperrrad *H* ferngehalten, so dass sie kein Geräusch machen.

Sollte es vorkommen, dass der Motor nicht angeht, trotz der fünf Umdrehungen, welche die Feder der Kurbelwelle erteilt, so kann der Fahrer die Feder von Hand nachspannen. Will

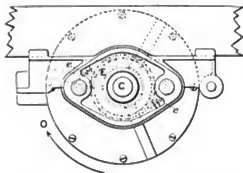


Fig. 8. Anlavsorrichtung Lemale. Vorderansicht.

der Fahrer sich beim Nachsehen der Zündung oder der Ventile der gewöhnlichen Andrehkurbel bedienen, so kann er die selbsttätige Anlavsorrichtung leicht abstellen.

Die ganze Vorrichtung ist staubdicht eingekapselt. Eine einmalige Schmierung genügt für lange Zeit, da sich das flüssige Öl im Innern der Kapsel lange hält.

#### Anlavsorrichtung Mors. Fig. 9.

Ist ein Motor vom vorherigen Gebrauch noch warm, ist also unverbranntes Benzin noch in Gasform im Zylinder enthalten, schliessen Kolben und Ventile dicht, so genügt es bekanntlich, bei Batteriezündung den Hebel auf Spätzündung einzustellen und in dem Zylinder, dessen Kolben im Explosionshub steht, einen Funken überspringen zu lassen, damit der Motor anläuft. Hierauf beruht die Anlavsorrichtung Mors. Damit diese jederzeit arbeiten kann, wird bei ihr durch einen Hand-

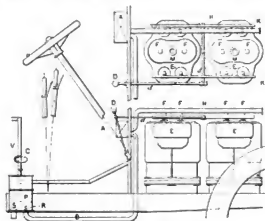


Fig. 9. Anlavsorrichtung Mors.

griff an jedem Zylinder gleichzeitig ein Hahn *E* geöffnet, der den Zylinder mit der Aussenluft verbindet, und ein Hahn *F*, der die Verbindung mit einem Hilfsvergaser *A* herstellt. Durch eine kleine Handpumpe *P* wird dann Luft durch das Benzin im Hilfsvergaser hindurchgepresst, das Gasgemisch tritt in den Zylinder ein und drängt die darin enthaltene Luft ins Freie. Schliesst man jetzt die vorher am Zylinder geöffneten Hähne

wieder, stellt die Zündung auf Spätzündung und schaltet die Zündbatterie ein, so muss der Motor anspringen.

#### Anlavsorrichtung Cinoçone (Isnard). Fig. 10 und 11.

Der aus dem Griechischen abgeleitete Name bedeutet Erzeugung der Bewegung.

Zum Anlassen des Motors wird hier Kohlensäure benutzt, die in einer Flasche unter 60 Atm. Druck aufbewahrt wird. Der Fahrer braucht nur einen Hahn zu öffnen, dabei tritt Kohlensäure aus der Flasche in einen Zylinder und schiebt einen Kolben vor sich her. Der Kolben ist auf einer Zahnstange befestigt. Letztere setzt ein kleines Zahnrad und durch



Fig. 10. Anlavsorrichtung Cinoçone.

dieses mittels Sperrad und Klänken die Motorwelle in Drehung. Am Hubende angelangt, legt der Kolben Öffnungen frei, welche die Gase austreten lassen, und wird durch eine Feder in seine Anfangsstellung zurückgezogen. Hierbei kann sich das kleine Zahnrad in Anbetracht der Klänkvorrichtung auf seiner Achse frei drehen.

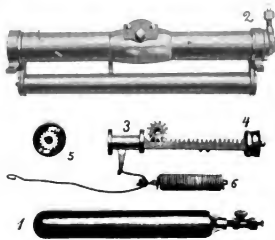


Fig. 11. Anlavsorrichtung Cinoçone. Einzelteile.

Ein Kilogramm flüssige Kohlensäure genügt, um einen 35 PS. 4 Zylinder-Motor 100mal anzulassen. Bei der Anschaffung werden zwei Flaschen, geprüft unter 250 Atm. Druck, enthaltend 400 Liter Kohlensäure, mitgeliefert, von denen der Fahrer stets eine gefüllt halten kann. Zum Nachfüllen aus den 10–20 kg-Kohlensäureflaschen, die im Handel sind, werden die entsprechenden Anschlussstücke mitgeliefert. Der Einfachheit wegen hat man davon Abstand genommen, Vorrichtungen zu treffen, die verbrauchte Energie wiederzugewinnen.

Die Vorrichtung erscheint in der Tat recht einfach; die kleinen Klinken, die dauernd auf dem Spiralfschleifen, dürften sich aber stark abnutzen.

Anlassvorrichtung von Saurer in Arbon (Schweiz). Fig. 12.

Die Grundlage dieser Vorrichtung bildet die Tatsache, dass sich ein Vierzylinder-Motor beim Abstellen resp. Auslaufen derart einstellt, dass die Kurbelwellenschelken in der Ruhelage wagrecht zu liegen kommen, indem sich der im Expansionshub stehende Kolben mit dem im VerdichtungsHub befindlichen im Gleichgewicht hält.

Es bleibt also bei üblicher Steuerung des Motors stets ein Zylinder etwa auf halbem Expansionshub stehen. Wird nun durch geeignete Vorrichtungen jenen in diesen Zylinder die einem Behälter entnommene Druckluft geleitet, so überwindet der mit Druckluft arbeitende Kolben erfahrungsgemäss noch bei einem Behälterdruck von nur 3—4 Atm. den Verdichtungs-widerstand des im VerdichtungsHub nach oben laufenden Kolbens,

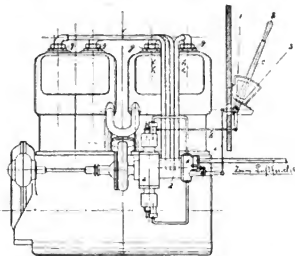


Fig. 12. Anlansvorrichtung Saurer.

indem auf halbem Hube ein beträchtlicher Ueberdruck auf ersteren Kolben ausgeübt wird, während der grösste Verdichtungsdruck des anderen Kolbens erst gegen Ende des Hubes auftritt, so die inzwischen erlangte Massenbeschleunigung die Wirkung der Druckluft unterstützt. Vom oberen Totpunkt an wird nun dem auf Verdichtung stehenden Kolben Druckluft zugeführt, so dass die Umdrehungsgeschwindigkeit der Kurbelwelle immer mehr zunimmt.

Bei diesem Anlansverfahren arbeitet der Motor also im Viertakt, der vom normalen Arbeitsvorgang darin verschieden ist, dass die Wirkung der Zündung durch diejenige der Druckluft ersetzt wird. Obiges Anlansverfahren ergibt, sofort eine grosse Tourenzahl (bis 600) und damit die Vorteile einer guten Vergasung und einer kräftigen Zündung.

Es ist also die Aufgabe gestellt, Pressluft zu erzeugen und diese der Reihe nach jeweils dem Zylinder zuzuführen, dessen Kolben im Expansionshub steht.

Wie aus der Figur ersichtlich, füllt eine wassergekühlte, vom Motor angetriebene Luftpumpe  $\alpha$  den Behälter  $\delta$  mit Druckluft von z. B. 15 Atm.; zuna Anlassen wird der Hebel  $c$  in Stellung 3 gehalten. Dadurch wird ein Ventil  $e$  geöffnet,

welches die Druckluft gegen den Drehschieber  $d$  abschliesst. Schlitzte im Drehschieber öffnen je nach der Kurbelwellenstellung eines der Rohre  $f_1, f_2, f_3, f_4$ , wobei die Druckluft durch das entsprechende Einlassventil  $g$  in den Zylinder gelangen kann. Das Ventil  $g$  wird durch eine Feder derart geschlossen, dass ein Ueberdruck von  $\frac{3}{10}$  Atm. dasselbe nicht öffnet, während es dem Ueberdruck der Druckluft nachgibt. Hebel  $c$  hat drei Stellungen.

Stellung 1. Das Ansaugventil der Luftpumpe wird durch das Gestänge  $h$  offen gehalten, so dass die Pumpe ausser Wirkung gesetzt wird.

Stellung 2. Die Pumpe arbeitet in dem Behälter; ihr Ansaugventil kann frei arbeiten.

Stellung 3. Durch das Gestänge  $i$  wird das Ventil  $e$  geöffnet und damit der Motor angelassen.

Die aufgespeicherte Druckluft kann auch zum Aufpumpen der Luftreifen und zur Betätigung einer Signallvorrichtung benutzt werden. Hierfür ist ein einstellbares Druckminderungsventil vorgesehen.

Anlansvorrichtung Renault. Fig. 13.

Ein Behälter  $B$  steht durch eine Leitung  $J$  mit dem Innern eines Motorzylinders  $C$  in Verbindung und wird von dort während des Verdichtungs- bzw. ExpansionsHubes mit komprimierten Gasen gefüllt. Ein Kugelventil verhindert den Rücktritt der Gase nach dem Zylinder. Das Schwungrad  $V$  des Motors trägt einen Zahnkranz. Soll der Motor  $M$  anlaufen, so wird zunächst

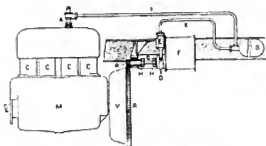


Fig. 13. Anlansvorrichtung Renault.

das kleine Zahnrad  $R$  des Luftmotors mit dem Zahnkranz des Schwungrades in Eingriff gebracht, dann wird der Hilfsmotor in Bewegung gesetzt und dreht den Hauptmotor an. Um das kleine Zahnrad seitlich verschieben zu können, ist seine Welle mit zwei Cardangelen versehen; das Stück zwischen Zahnrad und nächstliegendem Cardangel ist in einem Exzenter gelagert; durch Drehung dieses Exzenters wird das Zahnrad also aus- und eingrückt.

Anlansvorrichtung von Pellorce.

Der Benzinmotor wird durch einen Elektromotor, dem der Strom von einer Akkumulatorenbatterie zugeführt wird, in Umdrehung versetzt. Im Betrieb ladet der Elektromotor als Dynamo die Batterie wieder auf.

### Deutsche Wagen.

Die Beteiligung der deutschen Werke an der französischen Ausstellung war eine recht geringe; bei dem starken Wettbewerb der zahllosen Aussteller verspricht man sich wohl keinen Erfolg, der die Bemühungen und Unkosten aufwiegt; sicherlich hat auch der Pariser Salon infolge der in allen



Ländern jährlich stattfindenden grossen Ausstellungen an Bedeutung für den Weltmarkt verloren. Abgesehen von den Mercedes-Wagen, die als Welt-Marke überall Käufer finden, werden deutsche Wagen selten nach Frankreich verkauft. Für Benz spricht vielleicht noch der Umstand mit, dass Benz neben Daimler die älteste deutsche Motorwagenfabrik ist. Ausser Daimler und Benz waren noch Argus-Motoren-Ges. Berlin und Fahrzeugfabrik Eisenach vertreten, ferner in der Abteilung für Lastwagen die Werkstätte für Maschinenbau vormals Ducommun,

wechselfs wird durch die Querwelle der Handhebel wenig beeinträchtigt. Die Gelenkwelle wird bei der gewählten Anordnung, zumal der Wagen 4,5 m Achsstand hat, sehr lang.

Bei der Kegelradübertragung auf die Hinterachse hat das Gehäuse bekanntlich das Bestreben, sich in entgegengesetztem Sinn zu drehen wie die Triebräder; beim Anziehen der Bremse während der Fahrt sucht sich das Achsgehäuse in demselben Sinn zu drehen wie die Triebräder; in beiden Fällen wird die Drehung des Achsgehäuses durch zwei Streben (im Grundriss

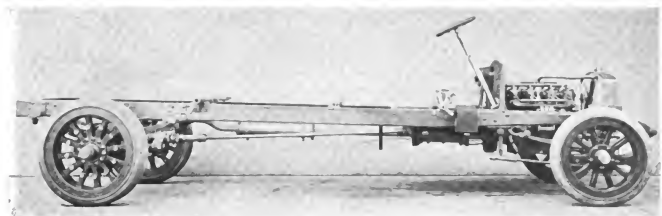
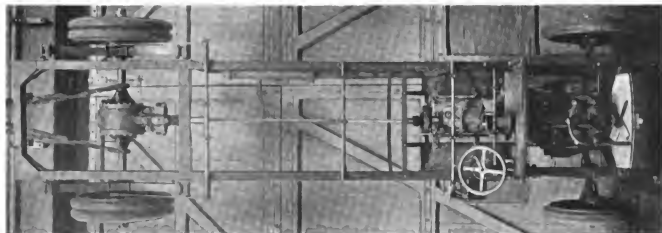


Fig. 14. 24 PS.-Fahrgestell von Ducommun, Mülhausen i. E.

Mülhausen i. E., die, dem Maschinen-Ingenieur seit langem durch ihre Leistungen im Werkzeugmaschinenbau bekannt, sich wohl erst neuerdings ernstlich dem Automobilbau zugewendet hat. Die Erzeugnisse der erstgenannten Fabriken dürfen als bekannt vorausgesetzt werden. Das 24 PS.-Fahrgestell von Ducommun sei hier wiedergegeben (s. Fig. 14).

Der Motor hat vier getrennte Zylinder, Magnet- und Batteriezündung, Bienenkorbkühler, selbsttätige Schmierung und treibt mittels Gelenkwelle die Hinterräder an. Der Geschwindigkeitswechsel mit Mercedes-Schaltung, 4 Stufen und Rücklauf ist weit nach vorn geschoben. Dies hat den Vorteil, dass der Neigungswinkel der Gelenkwelle gegen die Wagerechte klein ausfällt, damit wird die Winkelgeschwindigkeit der Gelenkwelle gleichmässiger. Die Zugänglichkeit des Geschwindigkeits-

sichtbar) verhindert, die das Gehäuse mit dem Endquerträger des Rahmens verbinden.

Die Vorderräder können bei Fahrt in Krümmungen leicht an einem Hindernis vorbeigehen, auf das die Hinterräder treffen; solche Stösse, die unter Umständen recht stark sein können, beanspruchen die genannten Streben auf Druck also ungünstig. Bei der gebräuchlicheren Anordnung dieser Streben an den Rahmenlängsträgern nach vorwärts werden ausserdem derartige Stösse an einem kürzeren Hebelarm aufgefangen. Die letztgenannte Bauart scheint mir deshalb zweckmässiger zu sein.

Das Gestell besitzt Stahlblechrahmen mit Hilfsrahmen aus Profilstahl, je eine Bremse auf jedem Hinterrad, eine dritte Bremse auf der Gelenkwelle. Das Bremsgestänge für die Hinterradbremse greift an einem in der Mitte des Wagens liegenden

Ausgleichsbel an, um die Bremswirkung gleichmässig auf die Räder zu verteilen.

Das abgebildete Fahrgestell trägt als Lastwagen 4 t bei

34 Personen (16 Innenplätze, 18 Plätze auf dem Verdeck) bei 25 km in der Stunde auf ebener Strasse.

Die Raumverteilung in dem ebenfalls ausgestellten 6t-

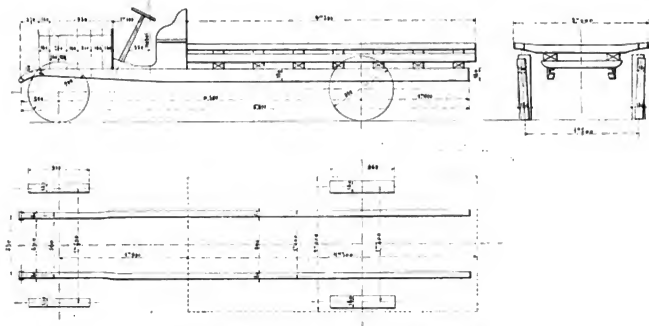


Fig. 15. Raumverteilung in 6 t-Lastwagen von Daumont, Mülhausen i. E.

20 km Geschwindigkeit in der Stunde auf ebener Strasse und nimmt Steigungen von 20%<sup>0</sup>; als Omnibus trägt dasselbe

Fahrgestell ist aus der Masszeichnung (s. Fig. 15) zu sehen. Dasselbe fährt als Lastwagen auf ebener Strasse 16 km in der Stunde.

(Forts. folgt.)

## Volkswirtschaftliche Nachrichten.)

**Die deutsche Ein- und Ausfuhr von Motorwagen** in den ersten zwei Monaten des Jahres 1906 stellte sich nach der amtlichen Statistik wie folgt: Es wurden während dieser Zeit eingeführt an Motorwagen für Personenbeförderung 5150 dz (gegen 1446 dz im gleichen Zeitraum des Vorjahres), dagegen ausgeführt 4735 dz (gegen 2622 dz im Vorjahre). Die Einfuhr von Motorlastwagen betrug 541 dz (gegen 112 dz im Vorjahre), die Ausfuhr dagegen 3265 dz (gegen 615 dz im Vorjahre). Der Import von Motorfahrern belief sich auf 378 dz (gegen 52 dz im Vorjahre), der Export stellte sich auf 203 dz (gegen 144 dz im Vorjahre).

**Ueber die Lage der Automobil- und Motorboot-Industrie** berichtet die Handelskammer zu Potsdam bezüglich des letzten Jahres. Die Automobilfabrikation hatte einen erfreulichen Aufschwung zu verzeichnen. In kleinen Wagen scheint jedoch die Nachfrage zu stocken, da die für diese in Betracht kommenden Käufer (Ärzte, Landwirte, Geschäftsreisende usw.) mit der Anschaffung eines Wagens im Hinblick auf die drohende Automobilsteuer zurückhalten. Das Exportgeschäft mit Russland, das sich im Jahre 1904 ganz gut anlies, versagte im Berichtsjahre infolge der politischen Verhältnisse ganz. Die Ausfuhr nach anderen Ländern war nicht erheblich.

Der Geschäftsgang in der Fabrikation von Motorbooten und Dampfern im vergangenen Jahre weist gegenüber dem im

Jahre 1904 keine wesentliche Veränderung auf. Die Werkstätten waren reichlich beschäftigt, allerdings waren die Preise oft infolge des Angebotes auswärtiger Firmen gedrückt. Unsere einheimische Industrie braucht jedoch trotzdem nach unserem Erachten keine Befürchtungen betr. der Einbürgerung der ausländischen Fabrikate zu hegen, da die Ausführung der betr. Modelle weniger sauber ist und dem Vergleich mit den inländischen Bauten auch bei Berücksichtigung des billigen Preises nicht standhält.

Der Bau von Motorbooten für das Ausland hat sich etwas belebt.

Gute Arbeitskräfte sind schwer und nur zu hohen Löhnen zu haben.

**Automobilverkehr Tetschen—Bodenbach.** Friedrich Leinweber beabsichtigt, einen Automobilverkehr zwischen Tetschen und Bodenbach ins Leben zu rufen.

**Projektierte Einführung staatlicher Automobilomnibusse in Bulgarien.** Das bulgarische Handels- und Ackerbauministerium hat den Ministerrat um die Genehmigung ersucht, in jenen Gegenden, wo es weder Eisenbahnen noch Wasserstrassen gibt, staatlichen Automobilverkehr einführen zu dürfen. Der Ministerrat hat beschlossen, diesen Antrag dem Bauamtministerium behufs gründlicheren Studiums zu überweisen. Sodann soll der Antrag zwecks endgültiger Entscheidung der Frage wieder dem Ministerrat unterbreitet werden.

\* Nachdruck der Original-Correspondenzen gestattet, aber nur mit genauer Quellenangabe.

**Neue Automobilfabrik in Italien.** Die Gesellschaft „Scrpellet Italiana“ wurde mit einem Kapital von 1 650 000 L. begründet und erzeugt Automobile mit Dampftrieb nach dem System Scrpellet mit einer Fabrik in Mailand.

**Ueber die Lage der amerikanischen Automobil-Industrie** heisst es in einem amtlichen Berichte aus Milwaukee: Automobile werden in der Stadt sowohl als im Lande immer mehr und mehr verwendet, wenn sie auch heute noch weniger zum Transport von Frachten als zum Personentransport dienen. Es sind mehrere Fabriken, in denen Automobile hergestellt werden, errichtet worden, und die Aussichten, dass nach den Erzeugnissen grössere Nachfrage herrschen wird, sind sehr gute.

**Preis Ausschreibungen der Mailänder Simplon-Ausstellung.** Zu der grossen Zahl internationaler Preis Ausschreibungen aller Art, welche anlässlich der heurigen Ausstellung in Mailand in Vorbereitung stehen, sind im Laufe des Februar neuerdings einige hinzugekommen, welche in weiten Kreisen Interesse hervorrufen dürften.

Hierher gehört vor allem der internationale Konkurs für Automobilomnibusse, welche dem allgemeinen Verkehre dienen sollen. Für diesen Wettbewerb, welchem Preise im Gesamtwerte von 10 000 L. gewilmet worden sind, hat das

Exekutivkomitee der Ausstellung ein ausführliches Programm veröffentlicht, welches alle näheren Bedingungen für die Teilnahme an der Veranstaltung enthält. Die Anmeldungen sind längstens bis zum 31. März laufenden Jahres einzuzeichnen. Jeder konkurrierende Wagen muss, abgesehen von dem Platze für das Lenkungspersonal, einen Fassungsräum für wenigstens zwölf Passagiere aufweisen und sich während der Ausstellungszeit einer Erprobung im praktischen Dienste, deren Art und Dauer dem Ermessen des Exekutivkomitees vorbehalten bleibt, unterwerfen.

Ein weiterer internationaler Wettbewerb, für welchen mehrere Prämien, darunter ein Geldpreis von 5000 L., ausgesetzt wurden, soll am 20. September l. J. für Automobilboote am Lago Maggiore stattfinden. Der regelmässige Anmeldetermin schliesst mit 31. August laufenden Jahres; bis zum 15. September l. J. werden Einschreibungen nur mehr bei gleichzeitigem Erlage der doppelten Taxe entgegengenommen.

Einem vom Exekutivkomitee der Ausstellung veranstalteten internationalen Konkurse für Strassenreinigungsmaschinen, ausschliesslich für die Fabrikanten solcher Apparate, hat die Gemeinle Mailand zwei Preise in der Höhe von 4000 beziehungsweise 2000 L. gewilmet.

## Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.

### Zum Mitglieder-Verzeichnis.

#### Aufnahmen:

Willy Behndt, Kaufmann, Berlin. 22. III. 06. V.  
 Deutsche Tachometer-Werke G. m. b. H., Berlin. 26. III. 06. V.  
 Fritz Dohli, Gunstbesitzer, Hönau. 24. III. 06. V.  
 Kurt Eichwede, Dr. jur., Berlin. 29. III. 06. V.  
 Theodor Georgas, Sanitätsrat Dr. med., Berlin. 28. III. 06. V.  
 Gresser, Oberstenant z. D., Wiesbaden. 24. III. 06. V.  
 Heino Kleins, Kaufmann, Buttstädt. 22. III. 06. V.  
 A. Lunat, Architekt, Mülhausen. 28. III. 06. V.  
 „Marschall“ Aut. Ges. m. b. H., König, Schmolz & Cie., Köln. 29. III. 06. V.  
 Paul Maere, Fabrikbesitzer, Berlin. 22. III. 06. V.  
 Motorwagen-Ges. m. b. H. St. Blasien, St. Blasien. 22. III. 06. V.  
 Max Ortmann, Fabrikant, Berlin. 23. III. 06. V.  
 Walther Pautz, Dr. med., Berlin. 18. III. 06. V.  
 Dr. R. Skutsch, Arzt, Charlottenburg. 22. III. 06. V.  
 von Stephan, Oberstenant, Berlin. 25. III. 06. V.  
 „Vega“ Societate anonima romäna pentru rafinarea petrolului, Bukarest. 13. III. 06. V.  
 Dr. Popelius, Glashüttenbesitzer, Sulzbach. 21. III. 06. V.  
 Emil Widmann, Architekt, Strassburg. 2. III. 06. V.

#### Neuanmeldungen:

Gemäss § 5 der Satzung sind hiermit für den Fall etwaiger Einsprüche gegen die Mitgliedschaft bekannt gegeben

Erich Böhme, Fabrikbesitzer, Birkenwerder.  
 Alfred Caba, Bankier, Berlin.  
 Hugo Caba, Kaufmann, Berlin.  
 Albert Fichtner, Baumeister, Dresden.  
 H. Glöther, Reg.-Landmesser, Rummelsburg.  
 Albert Herz, Chemische Waschanstalt, Färberei, Berlin.  
 Dr. Eugao Hirschberg, Privatier, Berlin.  
 Carl Järas, Reisender, Rüsselsheim.  
 Caesar Lichol, Fabrikdirektor, Langenbrück.  
 Chr. Michol, Techn. Beamter, Rüsselsheim.  
 Paul Neak, Direktor, Breslau.  
 Hermann Reusch, Fuhrherr, Berlin.  
 Dr. Alexander Riel, Rechtsanwalt, Berlin.  
 Dr. A. Sieby, Professor, Geh. Reg.-Rat, Charlottenburg.  
 Hans Tauber, Kaufmann, Charlottenburg.  
 W. Uren, Ingenieur, Köln.  
 Dr. Werner, Sanitätsrat, Cantonal- und Gerichtsarzt, Mülhausen.  
 P. Wolff, Rentier, Tempelhof.

Herr Direktor Boris Loutzky, der Mitbegründer des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, ist vom Kaiser von Russland für seine Verdienste um die Einführung der Motoren bei der Kaiserlich Russischen Marine in den Stand der Erbliehen Ehrenbürger des Russischen Reiches erhoben worden.

Der Berliner Automobil-Club hat das Fahrten-Programm für die diesjährige Saison festgelegt. — Es sind darin vorgesehen u. a. eine Ausfahrt am Sonntag, den 29. April, über Eberswalde, Kloster Chorin nach Oranienburg und eine zwei- bis dreitägige Pfingsttour nach dem Harz. Der Club ladet Mitglieder und Gäste zu reger Beteiligung ein.

## Magdeburger Automobil-Verein

im Anschluss an den Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein.

1. Vorsitzender: Herr Vizekonsul Richard Fischer.  
 2. Vorsitzender: Herr Kaufmann W. Kathe.  
 Schriftföhrer: Herr Kaufmann H. Brehmer, Helmsstedt.  
 Stellvertreter desselben: Herr Kaufmann C. Dietlein.  
 Kassierer: Herr Dr. Phil.

Stellvertreter desselben: Herr Kaufmann Aloys Dame.  
 Fahrwart: Herr Theodor Sauer.

Veranstaltungen im Hotel Stadt Prag. Zusammenkünfte dortselbst Donnerstags.

## Mitteilungen aus der Industrie.

**Ein zweiter Beweis.** Dass die Überlegenheit des Continental-Pneumatis in der diesjährigen Wiener Automobilausstellung kein Zufall war, beweist die jetzt eröffnete „Oesterreichische Ausstellung für Strassenfahrzeuge“ im Wiener Rathaus, auf welcher nicht weniger als 246 Räder mit Continental-Pneumatik gezählt wurden, wohingegen die dann am stärksten vertretene französische Marke nur 64 Pneumatiks aufweist, während die ausserdem noch ausgestellten 135 Gummireifen sich auf nicht weniger als 11 diverse in- und ausländische Marken verteilen.

Dieser zweite Beweis der Überlegenheit des Continental-Pneumatis in Oesterreich zeigt, welche ausserordentliche Beliebtheit unsere einheimische Reifenmarke sich auch im Auslande erfreut und dass sie trotz grosser in- und ausländischer Konkurrenz infolge ihrer tieben mit Zuverlässigkeit bevorzugt wird.

**Verzeichnis der Dapolin-Stationen 1906.** Die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft und die Amerikanischen Petroleum-Anlagen G. m. b. H., deren seit Juni vorigen Jahres in den Handel gebrachtes Automobilbenzin „Dapolin“ sich in Spritzreisen einer grossen Beliebtheit erfreut, haben soeben ein Verzeichnis ihrer sämtlichen ca. 2000 Verkaufsstellen für diesen Artikel, Dapolin-Stationen genannt, herausgegeben und versenden diese Verzeichnisse gratis und franko an alle Automobilisten und Motorradfahrer, die sich durch Einreichung einer Legitimation an die genannten Firmen als Motorfahrer ausweisen.

Der Umstand, dass es der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft und den Amerikanischen Petroleum-Anlagen, G. m. b. H., in der kurzen Zeit seit Einführung von Dapolin gelungen ist, bereits ca. 2000 Dapolin-Stationen einzurichten, ist ein Beweis für die Vortrefflichkeit des Dapolins, das nach dem Urteil hervorragender Autoritäten sich vor allem durch gute Vergassung, schiefes Arbeiten und Sparsamkeit im Verbrauch auszeichnet.

Das Verzeichnis der Dapolin-Stationen sollte daher allen Motorfahrern auf ihren Touren als ständiger Begleiter dienen, weshalb wir denselben empfehlen, sich das Dapolin-Stationenverzeichnis von einer der obengenannten Firmen, entweder von der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, Hamburg, Alterdamm 14/15, oder von den Amerikanischen Petroleum-Anlagen, G. m. b. H., Neuss und Mainz, kommen zu lassen. Das Verzeichnis wird, wie bereits erwähnt, vollständig kostenfrei zugestellt.

**Eine neue Gleitschutzdecke.** Man muss schon Fachmann sein, um zu wissen, dass die Fabrikation und Konstruktion eines Automobil-Pneumatis mit Gleitschutz technische Schwierigkeiten ersten Ranges bietet. Es dürfte daher unsere Leser interessieren, dass die Continental-Gaoutchou- und Gutta-Percha-Compagnie, Hannover, deren Name schon eine Garantie für die technische Vollkommenheit ihrer bekannten Fabrikate bietet, nach monatelangen Versuchen jetzt eine neue „Gleitschutz-Decke“ in den Handel bringt, die bei den Versuchsfahrten geradezu hervorragende Resultate gezeitigt hat. Infolge der eigenartigen Verjüngung der Stollen, wie auch der besonderen Konstruktion der Decke ist nicht allein eine ausserordentliche Wirkung gegen das Gleiten auf nassem Strassen erzielt, sondern auch quasi eine Garantie gegen das Eindringen von Nägeln und spitzen Steinen geschaffen, da die ziemlich nah aneinander sitzenden Stollen und besonders deren Unterlegscheiben keinen Platz für das Eindringen von Nägeln etc. lassen. Ein Herausreisen der Niese, wie es bei anderen Systemen oft vorkommt, soll ausgeschlossen sein. Wir machen unsere Leser auf diese Neuerung aufmerksam und empfehlen, sich die Preisliste über die neue Continental-Gleitschutzdecke von der Fabrik in Hannover direkt einzufordern.

— Im Erscheinen befindet sich: —

**Meyers** Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

**Grosses Konversations-Lexikon.**

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

30 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.  
Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Institute in Leipzig und Wien.

# Reclame

*ohne Sachkunde und Erfahrung unternommen, erfordert jährlich grosse Opfer. Man wende sich in allen Angelegenheiten der Zeitungsreclame um sachkundige Insertionspläne an die*

**Annoncen-Expedition**  
**Daube & Co. G. m. b. H. Berlin W. 8**  
(Ingrändt 1864).

Eigene Bureau in: Bremen, Berlin, Cassel, Dresden, Elberfeld, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Köln u. Rh., Leipzig, Magdeburg, München, Nürnberg, Strassburg i. L., Stuttgart.

### Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.

#### Versicherung!

Der Verein hat mit dem „Allgemeinen deutschen Versicherungs-Verein in Stuttgart“ und mit der „Transport-Versicherungs-Akt.-Ges. Agrippina in Köln“ Bedingungen vereinbart, welche den Mitgliedern des M. M. V. erhebliche Vorteile sichern.

Anträge sind an die Geschäftsstelle des Vereins, Abteilung für Versicherungen, zu richten.

# Pneumatic Harburg-Wien

bester Reifen für Automobile und Fahrräder.

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

4000 Arbeiter.



**Fahrräder, Bremsnaben,  
Motorwagen, klein und gross**

**Motorräder**

Einzylinder 2, 2 $\frac{1}{2}$ , 3 $\frac{3}{8}$ , 3 HP.  
Zweizylinder 3 $\frac{1}{2}$ , 5 HP.  
Leerlauf, Doppelüberetzung,  
Federgabel, Beiwagen.

**Motorgepäckdreiräder.**

Wenn Sie ein nicht nur **einfaches**, sondern auch absolut **leistungsfähiges  
Motorrad** kaufen wollen, so setzen Sie sich mit den in Motorrädern weltberühmten

**Neckarsulmer Fahrradwerke Act.-Ges.**

**Königliche Hoflieferanten, Neckarsulm**  
in Verbindung.

**Hochinteressanter Haupt-Katalog** steht gratis und franko zu Diensten.

**Reparatur-  
Werkstatt**

für Automobile, Elektro-  
mobile und Motorräder.  
Schnellste Ausführung  
bei billigen Preisen.

**W. Wecke, BERLIN N.**  
Chausseestr. 82  
Tel.: 11, 3489.

**Auto!** Motorenfabrik Wilhelm Hübner, Berlin SO. 26  
Inhaber: R. Gantzer.

**Motor!**

Wagenbau.

auf Lager: Werkstatt Amt IV, 2267  
25 PS. für Schlepper Lager Amt Kisdorf 842  
4-12 " " Wagen " " IV, 2267.  
6 " " Boote " " IV, 2267.

**Reparatur-Werkstatt.**

Armaturen.

Einbau-Reisemonteurs und Chauffeurs sofort zur Verfügung.

# Süddeutsche Automobil-Fabrik

G. m. b. H.

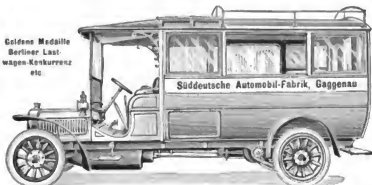
GAGGENAU (Baden)

*„Lafé“*  
Einget. Schutzmarke

Omnibusse, Lastwagen  
Luxusfahrzeuge



Goldene Medaille  
Berliner Last-  
wagen-Wettbewerb  
etc.



1905 eingerichtete Verbindungslinien im  
Schwarzwald:

Gernsbach - Ebrstein - Schloss - Baden-Baden  
Titisee - St. Blasien - Waldshut  
Freiburg - Todtnau - Faldberg  
Doneschingen - Dörrheim - Schwenningen  
Schwighausen - Seibach - Lahr  
Freiburg - Herzhausen - Au  
Schwenz - Triberg  
Staines i. W. - Tegernau

1906 bestellt für:

Thüringen: Friedrichroda - Inselberg - Tabarz  
Bremen: Vegesack - Ransbeck  
Schleswig-Holstein: Itzehoe - Lägerdorf  
Wien, London etc.

Verkaufshaus Berlin: LOEB & Co. G. m. b. H., Unter den Linden 65.

**EISEMANN'S**  
*Magnet-Zündung*  
ist die  
zuverlässigste.  
für 4 Cyl. Motor.

ERNST EISEMANN & Co. STUTTGART.

## „Dina-Gesellschaft m. b. H.“

Vermietung und Verkauf von  
elektrischen u. Benzin-Luxus-Motorwagen.

Tag- und Nachtbetrieb, sowie Monatsabonnement.

Betriebsleiter **L. Liersch**

Berlin NW. 21, Alt-Moabit 95/96.

# Ehrhardt-Decauville

Luxuswagen  
von 12—60 HP

Lastwagen für  
3 und 5 tons Nutzlast

Motoromnibusse  
für alle Zwecke

Düsseldorf



Vertreter:

G. Apel & Co., Berlin, für Berlin und  
Mark Brandenburg; W. Ph. Enders  
& Co., Nürnberg, für Bayern,  
nördl. Donau; G. Thanner, Kempten,  
für Bayern, süd. Donau; E. Gerlach,  
Dresden - A., für Königreich  
Sachsen; Jac. Friedr. Erb, Eiber-  
feld, für Westfalen, westl. Teil;  
A. Knobel, Münster, für Westfalen,  
östl. Teil; C. Weinger, Klagenfurt,  
für die österreichischen Alpenländer.

**HEINR. EHRHARDT**

Zella-St. Blasii i. Thür.

Abteilung Automobilbau.



# BAYARD Automobile

## sofort lieferbar!!

Seit Herbst vorigen Jahres haben wir **einige hundert Bayard-Automobile** in Fabrikation gegeben und teilweise hier und in unsern Filialen auf Lager genommen, wodurch wir in der Lage sind, durch sofortige Lieferung zu dienen. — Luxus- und Gebrauchswagen in vornehmer und erstklassiger Ausführung. Ueberall tüchtige Vertreter gesucht, wo noch nicht vertreten. — Man verlange Prospekte!

**Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M.**  
Automobile, Fahrräder, Motorräder und Schreibmaschinen.

Erstklassige Fabrik der Automobilindustrie sucht einen gewandten, an selbständiges Arbeiten durchaus gewöhnten

### Korrespondenten,

der mit der Branche vollständig vertraut ist. Herren, die mehrere Jahre in diesem Fache tätig waren und befristigt sind, nicht nur die eigenen Arbeiten zuverlässig zu erledigen, sondern auch dem betreffenden Bureau vorzustehen, wollen ausführliche Bewerbung mit Zeugnisabschriften, Gehaltsansprüchen und Lebenslauf einsenden unter A. P. 6424 befördert **Daube & Co., Berlin W Leipzigerstr. 26.**

Von einer grossen Automobilfabrik wird ein mit der Branche vollständig vertrauter

### Betriebsleiter

mit mehrjähriger Werkstättenpraxis **gesucht.** Reflektiert wird nur auf Herren, die bereits eine gleiche Stellung bekleidet haben und die mit grosser Energie und Organisationsstalent die nötige Ruhe und Erfahrung verbinden, die sie zum Verkehr mit Meistern und Arbeitern befähigt. Geil. Offerten mit Zeugnissabschriften, Gehaltsansprüchen und Lebenslauf unter A. P. 6423 befördert **Daube & Co., Berlin W., Leipziger Strasse 26.**

Einem der ersten deutschen Automobilwerke sucht zum baldigen Antritt einen

### ÜBERINGENIEUR

für das Konstruktionsbureau (Chefkonstrukteur). Nur Herren, die im Bau von Personenzugmaschinen, möglichst auch von Omnibussen und Lastwagen Erfahrungen haben, werden gebeten, sich unter Angabe ihrer bisherigen Tätigkeit, ihrer Gehaltsansprüche, des frühestmöglichen Eintrittstermines, sowie unter Einreichung von Zeugnisabschriften zu melden. Off. unter A. Z. 6290 bef. **Daube & Co. G m b H, Berlin W., Leipzigerstr. 26.**

### Betriebsleiter

für grössere Reparaturwerkstätte in Maschinenbranche ein akademisch gebildeter

### Ingenieur

gesucht Bewerber muss längere Werkstätten-Praxis hinter sich haben, insbesondere mit Bezug auf den Verkehr mit gutem Publikum Routine haben.

Ausführliche Offerten mit Photographie, Bildungsgang und Zeugnisabschriften, Referenzen unter A. P. 6418 bef. **DALBE & Co. Berlin W., Leipzigerstrasse 26.**

### Frankreich.

Ein in Paris wohnender Vertreter, Deutsch, bei den französischen Automobil-Fabrikanten vorzüglich eingeführt, sucht die Vertretung eines leistungsfähigen Wagens in

**Stahl und fertig faconierten Stahlteilen für Automobile,**

wie Lenkachsen, Wechselgetriebe, Zahnäder etc. Für nähere Details, Referenzen zur Verfügung. Offerten unter A. S. 6403 befördert **Daube & Co., Berlin W. S. Leipzigerstr. 26.**

### 8 HP. Panhardwagen

beabsichtige ich billig zu verkaufen.  
**Dr. Kochenburger,**  
Kaufstr. 122. (9-10).



Katalog gratis und frank.

**INSERTATE** für Heft 8 müssen bis längstens 26. April in unserem Besitze sein.





# BISCHOFF-





**Die Werkzeugstahl-Fabrik**  
**FELIX BISCHOFF, Duisburg a. Rhein**  
fabriziert u. A.

## Spezialstahle für den Automobilbau.

**Spezial-Autostahl**  
(Chrom-Nickellegierung)

a) zäh und hart  
b) zäh und weich

für Kurbelwellen und grosse konische Zahnäder, welche nicht im Einsatz gehärtet werden.  
für Achsen, Achszapfen, Differentialwellen, Differentialbüchsen, Pleuelstangen etc., sowie im Einsatz zu härtende Wechselgetriebe, Differentialgetriebe etc.

**Spezial-Nickelstahl**

Diese Stahlorten werden geliefert

1) in Stangen,  
2) in fassoniert geschmiedeten oder gepressten Stücken,  
3) in fertig bearbeiteten Stücken (Zahngeräte, aber nur gedreht, nicht gezahnt).

Vorder- und Hinterachsen aus einem Stück gepresst, nicht geschweisst.

**Spezial-Schnelldrehstahl, extra hart,**  
zur vorteilhaften Bearbeitung vorsehender Automobilstahlorten.

# STAHL

## HERM. RIEMANN

### CHEMNITZ-GABLENZ.

Gegründet 1866. Ueber 650 Arbeiter.



Fabrik-Markte.





Nur Original-Modelle.



**Export in alle Weltteile.**

**Grösste Spezialfabrik für Automobil-, Motorrad- und Fahrrad-Laternen.**

**Verkauf nur an Händler.**

== **Versicherungen** ==

gegen **Automobil-Beschädigung, Unfälle und Haftpflicht.**

Transport-, Feuer-, Glas-, Diebstahl- und **Lebensversicherungen.**

Subdirektion: Charlottenburg, Giesebrechtstr. 2.  
Teleph.: Ch. 5498.

## Julius Hamburger.

== Vertreter erhalten hohe Provision! ==

MOTOREN  
1-24 P.S.  
GETRIEBE

FAFNIR

AACHENER  
STANDLAMPENFABRIK  
ACT. & CO. GMBH





**Fried. Krupp, Aktiengesellschaft**  
Germaniawerft  
KIEL.

**Hannoversche Maschinenbau-Akt.-Ges.**  
vorm. Georg Egestorff  
LINDEN vor Hannover.

Geräusch-, geruch- und rauchloser  
Betrieb, ohne Abdampf



Bühler im Betriebe als jeden andere  
System

Dampf-Castwagen, -Omnibusse, -Crakteurs,  
-Eisenbahn-Motorwagen  
mit Sicherheits-Rohrplatten-Dampferzeugern Patent Stoltz.

General-Vertretung:  
**PETER STOLTZ, Technisches Bureau**  
Berlin NW. 6, Albrechtstr. 14.

# URBANUS-WAGEN

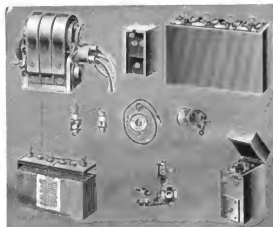


**GOTTF. HAGEN**  
ABT. AUTO-MOBILWERKE KALK REI KÖLN AM RHEIN

Vertreter für

Berlin und Provinz Brandenburg: Oberingenieur  
Limburg, Berlin W. 15.

Bayern: Hofwagenbauer Franz P. Gmelch, München.  
Hessen, Baden, Württemberg, Elsass-Lothringen:  
Vogel & Co., Frankfurt a. M.  
Petersburg: Charles Hoffmann.



**„Rapid“** Accumulatoren- und Motoren-  
Werke G. m. b. H.  
Berlin-Schöneberg, Hauptstr. 149.  
Spezialfabriken auf Wunsch.

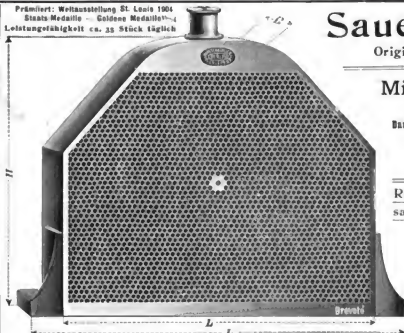
Keinen Pneumatik  
fortwerfen!



Arthur Solmitz, Köln I.

Verlangen Sie  
bitte meinen Katalog über  
Spezialitäten der Automobil- und  
Motorenbranche

Prämiiert: Weltausstellung St. Louis 1904  
Staats-Medaille - Goldene Medaille  
Leistungsfähigkeit ca. 35 Stück täglich



## Sauerbier-Kühler

Original-Bienen-Waben. D. R. G. M.

Damierliche Schutzrechte nicht verletzend.

**Mit und ohne Ventilator.**

In jeder beliebigen Form nach Zeichnung.

Durch wichtige Verbesserungen Garantie für Dichtigkeit!

Grösste Stabilität! Höchste Abkühlung!

Deutsche

Reichspatent Kühlschlangen u. Kondensatoren für Automobil- u. Dampfwagen etc.

Spezial-Rippenrohr

für Heiz- und Kühlzwecke.

Moderne Automobilhauben, Kotflügel,

Pumpen, Steigungsmesser, Auspuffköpfe,

Benzinkästen und Zubehör.

Verlangen Sie neueste Preisliste.

**FRANZ SAUERBIER, Berlin SO., Forsterstr. 5 u. 6**

Spiralfedern-, Fellen- und Werkzeugfabrik, Drahtzieherei, Kondensatoren-, Kühlschlangen-Bauanstalt  
Fabrikation und Lager von Schalldämpfern, System Omnes Freres, Gleitschutzdecken.

## PALOUS & BEUSE

Fabrikation und Vertrieb von Automobilteilen

Tel.: Amt I, No. 9704.

**BERLIN, Zimmerstrasse 30**

Tel.-Adr.: Palous, Berlin.

**Motore:** Original Buchet, Gnom etc. sofort lieferbar. Grosses Lager von 1-8 Cylinder-Motoren prima Qualität

ausserst preiswert.

**Untergestelle:** für kleine Wagen nackt oder komplett. Wir haben diesem Zweig unsere besondere Aufmerksamkeit geschenkt und sind in der Lage, besonders preiswerte Offerten abzugeben.

**Steuerungen Differentiale Vorderachsen Magnetzündungen**

Wir bitten, Spezialofferte einzuholen und können wir jedem Wunsch Rechnung tragen.

Reichhaltiges Lager von sämtlichem in Betracht kommenden Zubehör, speziell Spulen und Vergaser.

Grosse Ausstellung in unseren Geschäftslokalitäten Zimmerstrasse 30.

# MICHELIN

hat seine Preise

für

die gepanzerte Doppelsohle

reduziert!

Man verlange Preisliste!

**Michelin & Co., Frankfurt a. M.**

**Automobil-Motorzweirad- Material**  
**Ausrüstungsteile**  
**SIECKE & SCHULTZ**  
 Berlin SW. 68, Oranienstr. 120/121.  
 Gegr. 1869.

Bestfährliche Kataloge kostenfrei.

**Automobil-Spezial-Fachschule**  
 für das Automobilwesen.  
**Technikum Aschaffenburg.**  
 (Ereits darartige Schule in Deutschland.)  
 Ausbildung von Automobiltechnicern und Ingenieuren  
 Autolenkerschule für Berufsfahrer  
 Vollständige Information im Automobilwesen für G.H. Hereschäften  
 (Herrn und Damen), Benzin- und Dampfzügen.  
 Ausführl. Prospekte d. d. Direktorium des Technikums Aschaffenburg.  
 Lehrwerkstätte für Automobilbesitzer.

Fernsp. Amt II, 356A. **RÖMPLER & PETER** Fernsp. Amt II, 356B.  
 BERLIN NW. 21. Alt-Moabit 104/105 u. Kirchstr. 12.  
**Fachgemässe Ausführung von Reparaturen und Umbauten an Automobilen und Motorbooten aller Systeme.**  
 Elektrische Ledelektion. Aole, stelle für Motorboote an der Spree 2083.  
 Benzin und Oele. Städtiges Lager von Ersatzteilen.

Motor-Benzin für Wagen, Räder und Boote

**A. H. Backhaus**  
 Hamburg

**Benzin-Lager**

Fernsp. Amt I, 2781  
 Contor und Lager:  
**Gr. Ericus & Theorbel**  
 nahe dem Bahnhöfen.

Motor - Oele und -Fette

**RUTOL** unübertroffenes Öl für Motorwagen und Motorzweiräder  
 get. gesch. **W. Hubbus & Sohn** Hannover, Basel

**KRAFTWAGEN-GESELLSCHAFT**  
**„ROLAND“**  
 (Ingenieur Hacker & Ernst)  
 BERLIN  
 WILMERSDORF  
 Kaiserplatz 19.  
 FERNSPRECHER:  
 AMT WILMERSDORF 1287.

**KRAFTFAHRZEUGE ALLER ART**  
 Luxus- und Gebrauchswagen  
 Droschken, Lieferwagen, Omnibusse  
 Lastwagen.  
 Motorboote :: Motore.

Besten Material. Präzisions-Arbeit. Moderne Konstruktionen.  
 Reichs Typen-Auswahl. Elegante Formgebung. Mässige Preise.

**VERKAUFS-MONOPOL** der Marke **COTTEREAU.**

**OBERSPREE**  
 MOTOR PNEUMATIC  
**MOTOR**  
**PNEUMATIC**  
 GUMMIWERK OBERSPREE G.m.B.H.  
 OBERSCHÖNWEIDE b. BERLIN.

Niederlagen in Berlin, Breslau, Frankfurt a./M.  
 Köln a./Rhein, München.

Ausgabe 1906

soeben  
erschienen!

15



Versand an jeden Auto-  
mobilisten u. Motorradfahrer  
gegen vorherige Einsendung von

**Mk. 0,50**

für Porto und Emballage.

Der Bestellung bitten wir eine Legitimation als Automobilist oder Motorradfahrer beizufügen.



Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie  
Hannover.



Druck von Pösch & Düselb G. m. b. H., Berlin W 15.