

DIE RADLERIN

Sportblatt der radfahrenden Damen
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns.

Herausgeberin: Josa Malzner Edle von Heilwerth, geb. Scharfsmid Edle von Adlerkreu.



Touring-Club Suisse

Silberne Medaille



Sportausstellung Hamm.



Schweizer Touring-Club



Goldene Medaille München 1897



Radtourist. Ausstellung

Einziges offizielles Organ der Damen des
„Oesterreichischen Touring-Club“, „Deutschen Radfahrer-Bund“, „Touring-Club Suisse“,
„Pommerschen Radfahrer-Verband“, „Tiroler Radfahrer-Verband“.

Fernsprech-Anschluss:
Amt VI, No. 1146.

Redaktion und Expedition: Berlin W., Derfflingerstrasse 16.

Giro-Conto:
Nationalbank für Deutschland.

No. 10. II. Jahrgang.

Berlin W., den 25. Februar 1898.

Preis der Nummer 35 Pfg.

M Erbgrossherzogin Hilda von Baden.

Mit der Vervollkommnung des Fahrrades ist die Vorliebe für den Radsport gewachsen und in immer höhere Kreise gedrungen. Unter der Zahl der fürstlichen Damen, die Freundinnen des modernen Fortbewegungsmittels geworden sind, befindet sich seit ungefähr Jahresfrist auch die Erbgrossherzogin Hilda von Baden. Sie ist am 5. November 1864 als Tochter des damaligen Herzogs von Nassau, jetzigen Grossherzogs von Luxemburg geboren, steht mithin im 34. Lebensjahre und ist seit dem 20. September 1885 mit dem Erbgrossherzog Friedrich von Baden vermählt. Die Ehe ist bekanntlich kinderlos.

Die hohe Frau siedelte am 3. Mai v. J., nachdem ihr Gemahl am Kaisersgeburtstage zum kommandierenden General des 8. Armeekorps ernannt worden war, von Freiburg i. B. nach Koblenz über. Seitdem bewohnt das erbgrossherzogliche Paar das am Kastorhof gelegene Generalkommando, das von der französischen Zeit her, als sich dort die

Präfektur befand, einen wohlgepflegten und geräumigen Park besitzt. In diesem, der nach der Strasse zu durch eine hohe Mauer für neugierige Blicke verschlossen ist, widmeten sich alsbald der Erbgrossherzog und seine Gemahlin sehr eifrig der edlen Kunst des Radens. Die prächtigen Wege des Gartens hat der jetzige Kommandeur des 14. Armeekorps, General v. Bülow, seiner Zeit für seine reitenden und radfahrenden Kinder besonders herrichten lassen. Der Hauptweg allein bildet eine Strecke von ungefähr 1000 Metern.

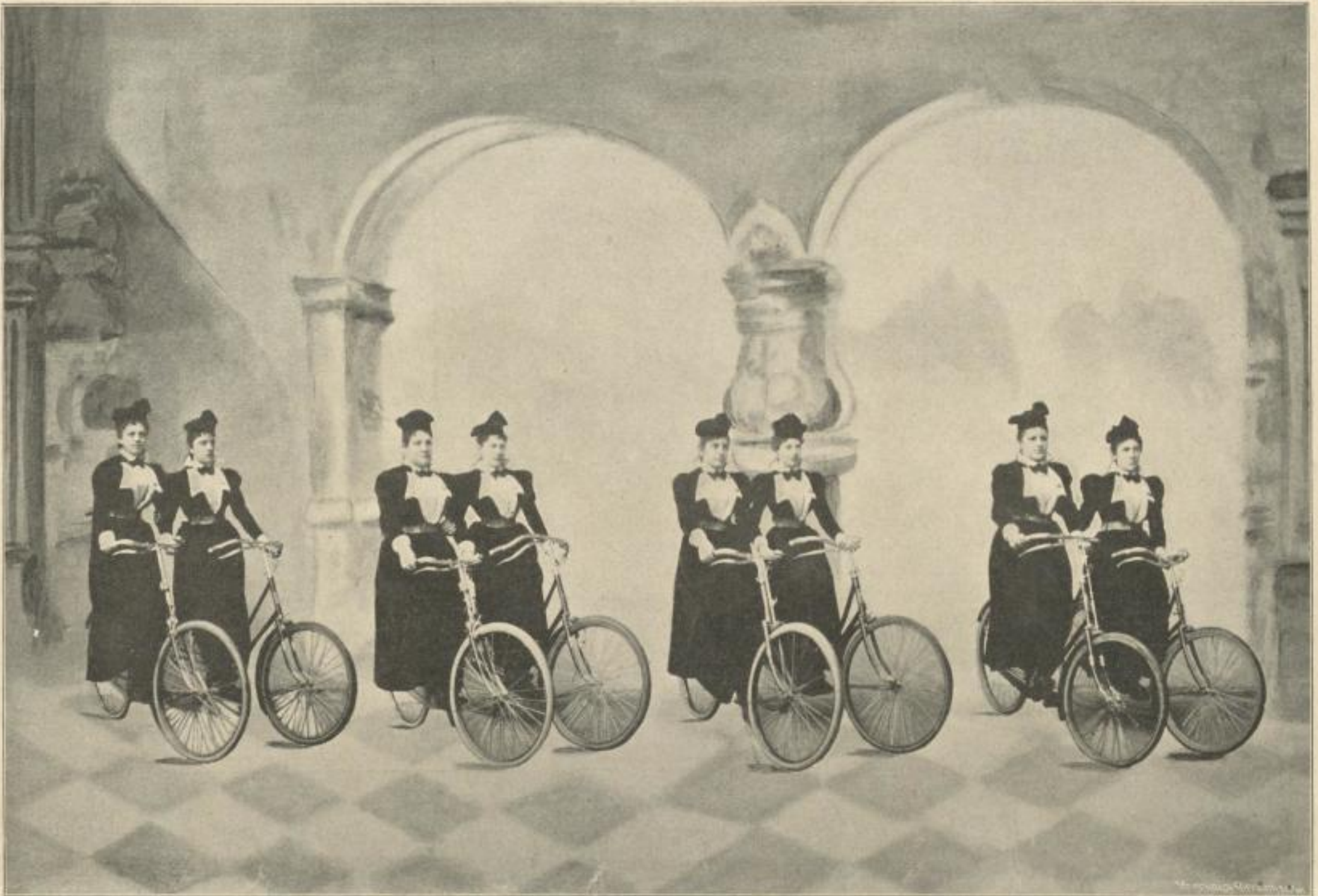
Meist fährt das hohe Paar, das sich der bei einer Koblenzer ersten Fahrrad-Firma gekauften „Adler“-Räder bedient, allein; öfter ist es auch vom persönlichen Adjutanten des Prinzen und einer zum Hofstaat der Erb-grossherzogin gehörenden Dame begleitet. Denn hier, im Park des Generalkommandos, radelt alles, das gesamte Personal des Hofhaltes, fast hätte ich gesagt, herab bis zum Küchenjungen. Der Eifer des erbgrossherzoglichen Paares scheint ansteckend gewirkt zu haben. Se. Kgl. Hoheit



Erb-grossherzogin Hilda von Baden.

Eine hohe Protectorin des Radsports der Damen.

Nach einer Photographie aus dem Atelier des Hofphotographen C. Ruf in Freiburg i. B.



Achter-Reigen der Damen-Abteilung des Ersten Breslauer Radfahrer-Vereins. („Volte zu Zweien“.)

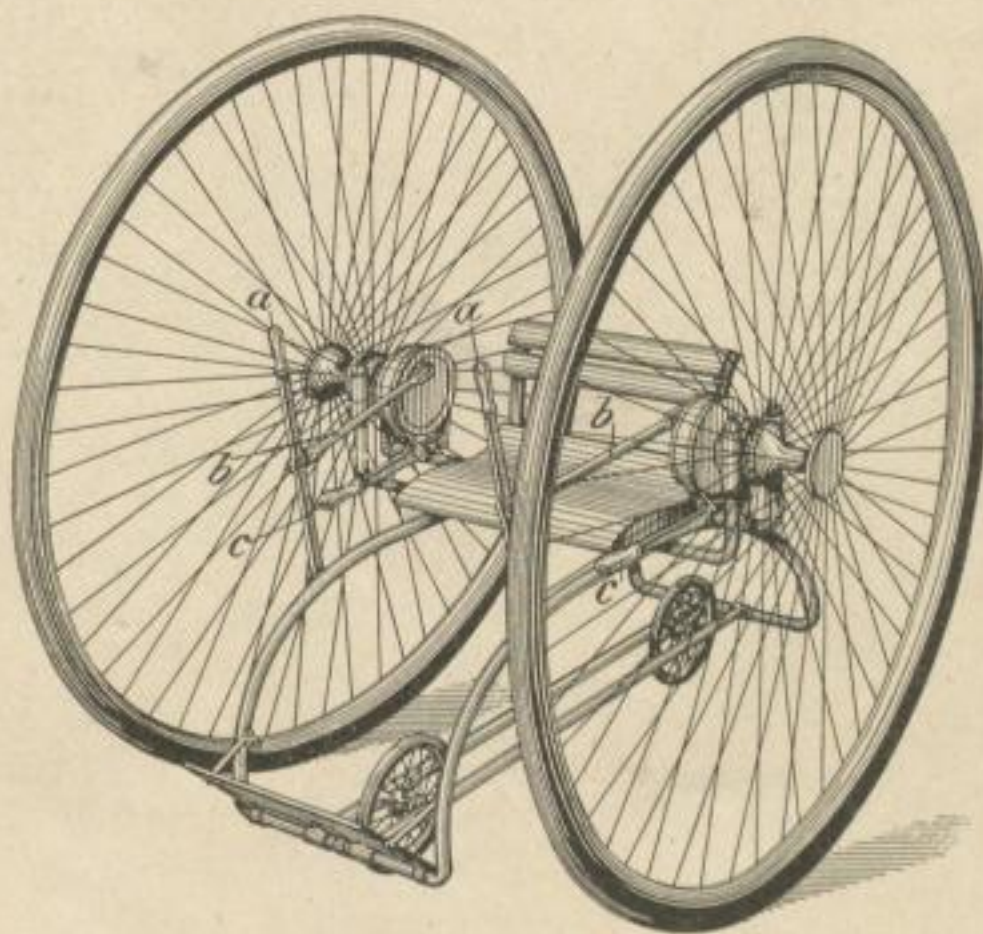
Nach einer Photographie von Gust. A. Abel, Breslau.

trägt gewöhnlich Uniform, seine Gemahlin ein einfaches dunkelblaues Kleid, kein Sportkostüm. Beide, der Erbgrossherzog wie die Erbgrossherzogin, zeigen sich schon in jeder Beziehung als Meister der Kunst. Mit grosser Sicherheit nehmen sie die Curven der vielgeschlungenen Wege und überwinden spielend alle Schwierigkeiten. Oeffentlich haben sie sich noch nicht gezeigt; man sagt, es werde auch nicht geschehen. Sie leben in Koblenz in denkbar einfachster Weise, wenn sie sich selbstverständlich auch nicht der geselligen Verpflichtungen ihres Standes entziehen und die freundlichsten Beziehungen zur Bürgerschaft unterhalten, die noch ganz in der Erinnerung an die Zeit lebt, als Kaiser Wilhelm I. und die Kaiserin Augusta, die Grosseletern des Erbgrossherzogs, sich dort lange Jahre aufhielten. Vielleicht verlockt aber im Sommer die schöne Umgebung der Stadt das jetzt dort residierende hohe Paar doch zu weiteren Ausflügen.

Achter - Reigen der Damen - Abteilung des Ersten Breslauer Radfahrer-Vereins.

Abweichend von dem bisherigen Rahmen veranstaltete der Erste Breslauer Radfahrer-Verein sein diesjähriges Winter-

fest. Die Damen und der Tanz waren die Parole und nur als angenehme Würze kam der Sport zur Geltung. Den Glanzpunkt des Festes bildete aber doch das erste sportliche Auftreten der Damen-Abteilung des Ersten Breslauer Radfahrer-Vereins, welche mit ihrem von acht Damen ausgeführten Reigen grossen Erfolg erzielte. Die exakte Durchführung der mitunter sehr schwierigen Figuren des abwechslungsreichen Reigenes fand allseitig die grösste Bewunderung und lebhafteste Anerkennung. Die sehr eleganten Galaanzüge bestanden aus dunkelbraunen Sammetkleidern mit Kragen, Stulpen und Einsatz von weisser Seide, hellbraunem Ledergürtel, kleinem, braunem Shlips, weissen Handschuhen und einer kleid-



Das sturzsichere Zweirad.

samen Sammetmütze mit weissen Federn. Die Damen fuhren mit grosser Sicherheit und anmutiger Grazie; sie sahen sich durch stürmischen Beifall belohnt und wurden vom Vorstande des Herrenvereins sowohl mit prachtvollen Blumensträssen mit Erinnerungsschleifen, die die Vereinsfarben zeigten, ausgezeichnet, sowie ihnen auch später noch ein schriftlicher Dank dafür ausgesprochen wurde, dass sie durch ihre Mitwirkung so wesentlich zum Gelingen des Festes beigetragen hatten. Die nebenstehend vorgeführten Bilder, welche leider nach nicht gut gelungenen photographischen Aufnahmen hergestellt werden mussten, bringen die beiden Touren „Volte zu Zweien“ und „Die Mühle“ zur Ansicht. Wir können der Damen-Abteilung des Ersten Breslauer Radfahrer-Vereins zu ihrem glücklichen und erfolgreichen Debut auf sportlichem Gebiete nur herzlichst gratulieren.



Das sturzsichere Zweirad.

Wir führen heute unseren geschätzten Leserinnen eine interessante Neuheit im Bilde vor: das sturzsichere Zweirad. Dasselbe vereinigt die Vorzüge absoluter Gefahrlosigkeit und leichter Lenkbarkeit in sich und ermöglicht eine besonders gesunde Bewegung für den Fabrenden. Dieses neuartige Fahrzeug, welches in beistehender Abbildung klar veranschaulicht ist, besteht aus zwei Hochrädern, welche nebeneinander laufen. Zwischen denselben befindet sich auf der gekröpften Achse der Sitz für

den Fahrer mit Lehne und Fussbrett. Die Maschine hat ein Ruder oder einen Handhebel a für jedes Rad mit Antrieb durch Zugstange b ohne Anwendung von Ketten. Jedes Rad ist unabhängig von dem anderen zu bewegen, zu steuern und zu bremsen. Dieses letztere geschieht durch zwei Bandbremsen c , welche auf die Antriebskurbelscheiben einwirken. Die Maschine ist zu vollkommenen Kehrbewegungen befähigt. Eine Modellmaschine ist bereits im Auftrage des Erfinders, des Fabrikanten H. Wülbern in Lehe durch das mech.-elektr. Institut der Firma Gebr. Vielhaben zu Bremerhaven hergestellt und funktioniert ohne Tadel. Alle Anforderungen der zu Grunde gelegten Aufgabe werden in vollkommener Weise erfüllt. Nach einer Mitteilung des Patent- und technischen Bureaus von Richard Lüders in Görlitz hat der Erfinder die Maschine in und ausserhalb Europa's durch Patente geschützt, und es darf wohl erwartet werden, dass hier eine wichtige Bereicherung der Fahrrad-Industrie vorliegt, weil nun Jedermann dem Radfahrersport (hier mit Rudersport fast identisch) obliegen kann, ohne der geringsten Gefahr der Unannehmlichkeit ausgesetzt zu sein. Besonders die an den heutigen grossstädtischen Verkehrsverhältnissen beteiligten Kreise werden ein Fahrrad willig aufnehmen, welches so gut wie jedes vierrädrige Fuhrwerk absolut sicher und stabil ist, mit dem man beliebig halten und weiterfahren kann, ohne abzustiegen, und das die kürzesten Wendungen bei grosser Schnelligkeit gestattet. Der Tourist wird die Maschine zu würdigen wissen, weil er findet, dass der Antrieb sich selbst-



Achter-Reigen der Damen-Abteilung des Ersten Breslauer Radfahrer-Vereins. („Die Mühle.“)

Nach einer Photographie von Gust. A. Abel, Breslau.



Frau Lisa Elsner, Berlin, Mitarbeiterin der „Radlerin“.
Nach einer Photographie aus dem Atelier Becker & Maass, Berlin, Leipzigerstr. 94.

thätig ausschaltet, so dass bei Bergabfahrten entweder nur eine gelegentliche Ruderbewegung erfolgt oder nur die sicher und sehr energisch wirkenden Stahlbandbremsen zu benutzen sind. Als Damenrad ist die Maschine geradezu ein Ideal und wird dieselbe schon deshalb ein wichtiger Faktor des Fahrradmarktes werden.

Sportbrief aus San Francisco.

Eigenbericht der „Radlerin“.

Nachdruck verboten.

San Francisco, Californien,
28. Januar 1898.



Ihr Kabel-Telegramm, welches in liebenswürdigen Worten den Dank für mein treues Festhalten an der „Radlerin“ zum Ausdruck brachte, habe erhalten. Aufgefordert, der „Radlerin“ recht Interessantes zu senden, erbat ich ein Interview bei Miss Chiquita, der kleinsten Radfahrerin der Welt, und ward mit Freuden empfangen. Die kleinste Radfahrerin der Welt ist eine „Lady“ im vollsten Sinne des Wortes. Sie hat elegante Formen, ihre von Damenschneidern gefertigten Kleider sitzen wie angegossen, sie spricht und schreibt verschiedene

Sprachen, singt, tanzt, kurz: ist ein kleines Welt-Wunder. Sie sahen gewiss schon viele „Zwerge“, gestaltlos, missformt, schrunzelig im Gesicht, dabei allerdings klein. Aber ein reizendes, jugendliches Dämchen, voll entwickelt, 65 Centimeter hoch, mit Manieren wie eine Königin, steht einzig in der Welt: es ist Miss Chiquita.

Beifolgend übermittle ich Ihnen verschiedene Photographien; diejenige, welche Miss Chiquita auf dem Fahrrad zeigt, sowie Miss Chiquita's Fahrrad im Vergleich zu dem meinigen, sind extra für „Die Radlerin“ angefertigt und keiner anderen Sportzeitung zugänglich. Ich will nun getreulich über mein Interview berichten.

Doch lassen wir das Fräulein selbst erzählen; auf meine Fragen antwortete sie: „Ich bin in Matanzos, auf Cuba geboren und zwar am 14. Dezember 1869. Als ich zwei Jahre alt war, war ich noch so klein, dass eine Postmarke meine Handfläche bis zum Handgelenk bedeckte.

Meine Eltern legten mich in eine Cigarrenkiste und schlossen den Deckel — ich konnte bequem darin ruhen. Man nannte mich allgemein „Chiquita“ (spanisch: die Kleine); diesen Namen behielt ich bis heute; mein rechter Name indess ist Espiridiana Cenda.

Als ich älter ward, wollte ich etwas lernen. „Warte, bist Du grösser bist“ sagten die Eltern. Ich ward aber nicht grösser. Endlich setzte ich es durch, nach Havana in die Schule zu kommen. Später nahm ich Privatunterricht und eignete mir die Bildung an, die ich solange ersehnte und die meinen Landsleuten leider zum grössten Teile mangelt.

So lebte ich dahin, bis Spanien's Hand so grausam auf Cuba fiel. Die Metzeleien unschuldiger Frauen und Kinder vermögen andere besser zu schildern, als ich. Meines Vaters Heim und Farm ward niedergebrannt, die Arbeiter grausamlich getötet, einer meiner Brüder fiel, während er mich verteidigte und ein anderer, der mich versteckte und meinen Aufenthaltsort nicht nennen wollte, ward andern Morgens in der Festung Morro Castle erschossen. —

Mein dritter Bruder Rosario unternahm es, mich aus dem Lande zu bringen. Zehn Tage blieben wir versteckt. Ein Freibeuterschiff brachte uns des Nachts heimlich aus dem Lande und nach einer stürmischen Fahrt landeten wir in Tanipa, Florida.

Dort blieben wir und dort war es auch, wo Herr Frank C. Bostock, mein jetziger Manager, mir den Antrag machte, mit mir eine Tournee durch die Vereinigten Staaten zu unternehmen, was ich indess stets ablehnte. Endlich gab ich seinem Drängen nach und bin dessen froh. Mein Auftreten glich überall einem Triumphzuge.

In New-York erschien ich vor neun der leitenden medizinischen Autoritäten. Nachdem sie mich sorgfältig untersucht und bemessen hatten, gaben sie ihr Urteil dahin ab, dass sie eine regelmässiger geformte Dame — selbstredend alles im kleinsten Massstabe — niemals gesehen hätten und nannten mich „eine lebende Puppe“.

Meine Eltern, meine Schwestern und Brüder sind normal gewachsen.

Welches Land ich mehr liebe, Amerika oder Cuba? Beide.

Krank bin ich noch niemals gewesen; ich esse gut und trinke gut und das Bicyclefahren bekommt mir vorzüglich. Der „Golden Gate Park“ ist hierzu ein reizender Platz, und San Francisco ist die herrlichste Stadt in



Original-Vignette.
Für die „Radlerin“ gezeichnet von
Lisa Elsner, Berlin.

Amerika; seine Blumen im Winter erinnern mich an mein geliebtes Cuba.

Ob ich heiraten möchte? „Nein“ entgegnete Miss Chiquita und lächelte verschämt hinter ihrem vorgehaltenen Fächer.

Ob Miss Chiquita nach Deutschland kommen wird, ist noch fraglich. Jedenfalls aber ist „Die Radlerin“ das erste Blatt, dem gegenüber sich Miss Chiquita ausspricht und das erste Sportsblatt Europas, für welches die kleinste Radlerin der Welt sich eigens photographieren liess und deren Leserinnen Miss Chiquita ein herzliches „All Heil!“ zurnft.

Berthold A. Baer.

allein ein weltberühmter Zentralpunkt des Handels und der Wissenschaften, der Kunst und der Industrie, sondern auch eine werdende Pflegstätte des Damen-Radfahrsports.

Das vergangene Jahr — um gleich mit einem kurzen Rückblick zu beginnen — ist zwar insofern der Ausübung des Sports bei uns nicht gerade günstig gewesen, als unsere Damenwelt, und zwar besonders die der grossen Gesellschaft, von den mancherlei Pflichten, welche die verflossene Sächsisch-Thüringische Industrie- und Gewerbe-Ausstellung mit sich brachte, vollständig in Anspruch genommen worden ist. Infolgedessen blieb während der Sommermonate so gut



Leipziger Brief.

Eigenbericht der „Radlerin“.
(Nachdruck verboten.)

Leipzig,
am 10. Februar 1898.

In der Reihe der internationalen Berichte der „Radlerin“ über das Damen-Radfahren in den verschiedenen Städten und Ländern ist Leipzig, die Grossstadt von über 400 000 Einwohnern, bisher leider ein weisses Blatt geblieben. Ganz gewiss unverdient! Denn unsere Stadt Leipzig ist nicht



wie gar keine Zeit zum Radeln. Man promenierte des Nachmittags im Park der Ausstellung, lauschte den Konzerten und traf sich am Abend in den verschiedenen Restaurants und Vergnügungs-Lokalen. Dabei wurde es gewöhnlich recht spät, und man suchte sich für die entgangene Nachtruhe durch längeres Schlafen am Morgen zu entschädigen.

Miss Chiquita, die kleinste Radlerin der Welt, in San Francisco, Californien.

Nach Spezial-Aufnahmen für die „Radlerin“ aus dem photographischen Atelier Theo S. Marceau in San Francisco, Phelan Building.

Fig. 1. Miss Chiquita. Fig. 2 u. 3. Miss Chiquita und ihr Impresario. Fig. 4. Das Rad unseres Correspondenten in San Francisco und das Rad Chiquitas.

So ging es während der Ausstellung beinahe täglich bis in den Herbst hinein.

Und doch hat die Ausstellung, welche den Leipzigern eine unvergessliche, liebe Erinnerung bleiben wird, auch ihren Nutzen für die Ausbreitung des Damen-Radfahrsports gehabt. Vielfach kam nämlich der Ausstellungsbesuch, den ja jede bessere Leipziger Familie zu verzeichnen hatte, zu Rade nach unserer Linden-Stadt, und draussen auf dem Ausstellungsplatze konnte man alltäglich die verschiedensten Kostüme der fremden Radlerinnen und Radler sehen. Auch die zwei im vergangenen Jahre stattgehabten, vorzüglich gelungenen Preis-Blumen-Corsos lenkten die Augen der Oeffentlichkeit auf den Radfahrsport; am allermeisten gelang dies aber der Sonderausstellung der Fahrrad-Industrie des Ausstellungsgebietes der Sächsisch-Thüringischen Industrie- und Gewerbeausstellung.

Die verlockend blitzenden Rädchen der vornehm arrangierten Fahrrad-Ausstellung haben es so mancher unserer Mitschwester angethan, und bereits in den herrlichen Tagen des Spätherbstes zeigte sich eine ganz bedeutende Zunahme des Damen-Radfahrens.

Im November und Dezember und auch zu Anfang dieses Jahres konnten unsere radfahrenden Damen jede Woche mehrere kürzere Ausfahrten unternehmen, von denen sie jedesmal neu gestärkt an Körper und Geist zurückkehrten. Wir sind auch alle dankbar für das milde Wetter, das uns diesmal bescheert worden, das uns sogar um die Jahreswende die Ausübung unseres geliebten Sports noch erlaubt und sie begünstigt hat. Es ist zwar jetzt in Leipzig auch dafür genügend gesorgt, dass der Radfahrsport selbst bei ungünstigem Wetter in geschlossenen Hallen ausgeübt werden kann. Das jeden Montag, Mittwoch und Freitag Mittag in der prächtigen, weiten Turnhalle des Leipziger Turnvereins unter Leitung eines bekannten hiesigen Fahrradhändlers stattfindende Damen-Reigenfahren mit Musikbegleitung erfreut sich einer immer regen Teilnahme von Radlerinnen aus der besten Gesellschaft.

So recht augenfällig zu Tage trat jedoch das Interesse, welches die feinen Kreise unserer Stadt dem Radfahren entgegenbringen, bei der Eröffnung der Orth'schen Radfahrbahn, über deren Einrichtung wir jüngst berichtet haben. Die über 300 Köpfe zählende, geladene Gesellschaft, welche der Eröffnungsfeier anwohnte, bestand fast zur Hälfte aus Damen, wovon die Mehrzahl bereits flott radelt. Auch in dieser Radfahrbahn wird das Reigenfahren der Damen fortan be-



An dem Ufer des Nil.

Original-Vignette.

Für die „Radlerin“ gezeichnet von Lisa Eisner, Berlin.

sonders gepflegt werden, und so können wir denn nach dieser Richtung freudig in die Zukunft blicken. Doch auch noch in anderer Hinsicht.

Die Organisation der Leipziger Radlerinnen hat nämlich seither nicht mehr wie Alles zu wünschen übrig gelassen. Ein nicht in den rechten Händen befindlicher Damen-Club ist längst schlafen gegangen, und Damen-Abteilungen gehörten in Leipzig lange Zeit zu den unbekanntem Begriffen. Im Herbst vorigen Jahres ging endlich ein allerdings meist jüngere Herren umfassender hiesiger Club bahnbrechend vor, und jetzt hat auch der älteste und grösste Verein am Platze, der über 100 Mitglieder zählende Leipziger Bicycle Club von 1881 einen Ausschuss eingesetzt, welcher die Gründung einer Damen-Abteilung in die Wege leiten soll.

Dieser hochangesehene Club scheint uns allerdings Garantie dafür zu sein, dass eine Damen-Abteilung unter seinem Schutze sich gedeihlich entwickeln kann. Ich hoffe Ihnen in meinem nächsten Briefe von einem günstigen Fortgange dieser für unsere Organisation wichtigen Angelegenheit berichten zu können.

Felicie B.

Pariser Brief.

Eigenbericht der „Radlerin“.

Nachdruck verboten.

Paris,

18. Februar 1898.



In meinem letzten „Pariser Brief“ habe ich die geschätzten Leserinnen der „Radlerin“ auf den Opernball geführt; heute lade ich sie zu einem Besuch im Nouveau Cirque ein. Der Neue Circus hat sich auch von der modernen Strömung mitreissen lassen, und

bietet den Besuchern als Hauptnummer seines Programms eine Apotheose des Fahrrads. Ich will nicht von den vorzüglichen Leistungen der Pferde, der Akrobaten, dressierter Bären etc. etc. sprechen, die nacheinander die Arena belegen, uns Radlerinnen interessiert es eher unsern Sport verherrlicht zu sehen. Mr. Houcke, der Direktor des Nouveau Cirque, hat mit seinem Ballet blanc (weisses Ballet) einen glücklichen Griff gethan; lange war man darauf gespannt, was der rührige Unternehmer dieses mal herausbringen würde, denn ganz mysteriöse Annoncen erschienen zeitweise in Pariser Zeitungen, wie z. B.:

Der Nouveau Cirque verlangt hübsche Damen; Hauptbedingung: sie müssen radfahren können! Das war denn doch selbst für Paris — wo man sich nicht so leicht über etwas wundert — unerwartet. Jetzt hatten wir die Lösung: In der Revue, die den zweiten Teil des Programms ausfüllt, sieht der Besucher ein Défilé vieler gekrönter Häupter, so den König der Belgier, die Königin von England, Zar und Zarin, Chulalongkorn, Felix Faure, die Königin von Holland — auf Niederrad — u. A. m.; dann wird eine andere Königin, die Reine Bicyclette annonciert! Der Circus ändert seine Dekoration: ein dicker weisser Teppich

wird in die Bahn gelegt und das Gas abgedreht; nur sechs elektrische Laternen werfen ihr blendend weisses Licht in die Arena, in welche jetzt eine Serie weiss gekleideter Radfahrer einfährt, die eine gut geschulte Quadrille fahren. Ein Glockenzeichen, und zwei Serien Radfahrerinnen halten ihren Einzug auf weiss emaillierten Rädern; sie tragen ein Kostüm Louis XV. aus weissem Satin mit kurzem, sehr graziösem Rock, weisse Strümpfe, weisse Satin-Halbschuhe, gepuderte Perrücken mit weisser Kopfbedeckung und lange weisse Glacéhandschuhe, ein donnernder Applaus begrüsst schon das Entrée dieser feschen

NAUMANN'S GERMANIA-FAHRRÄDER SIND WELTBERÜHMT.



SEIDEL & NAUMANN DRESDEN



Meisenbach, Riffarth & Co.
in BERLIN-Schöneberg
erlauben wir uns besonders hinzuweisen.
Proben und Preisanschläge stehen Interessenten kostenlos zu Diensten.

Brunsviga-Fahrräder sind **Mustermaschinen I. Ranges**

und besitzen einen

überraschend leichten Lauf.

Dieselben haben ihre Leistungsfähigkeit nicht nur auf **Rennbahnen**, sondern besonders auf **Dauerfahrten** teilweise von mehr als **7000 km ohne Maschinenwechsel** bewiesen, welche Resultate allein wohl genügend für die durchaus

● ● **erstklassige Qualität der Brunsviga-Räder** ● ●

sprechen.

Braunschweiger Fahrradwerke

Aktien-Gesellschaft

Braunschweig.

Gepäckdreiräder
in tadelloser Ausführung.

Kataloge
gratis.



VICTORIA RADER
VICTORIA - FAHRRAD-WERKE AGT - GES - NUERNBERG



EXCELSIOR-FAHRRAD-WERKE.
Gebr. Conrad
Brandenburg a. H.
Fabrikation von
Touren-, Damen-, Rennmaschinen.
Elegant — solid — preiswert —
[121] spielend leichter Gang.



Photographisches Atelier
BECKER & MAASS
Berlin W., Leipziger Strasse No. 94.
Spezialität: Sport - Aufnahmen.



Colibri **Colibri**
Das Rad der Zukunft!
Fahrrad-Werke Nitsche & Kausmann
[135] Brandenburg a. H.

Martin Hirschlaff
Ingenieur-Patentanwalt
Berlin NW., Mittelstr. 39 part.
Spezialbureau d. Fahrradbranche.
[126]

Meine reizenden, originellen
CLICHÉS
FÜR DIE FAHRRAD-BRANCHE
WEISS man überall zu erwerben. Nicht nur Kataloge, sondern auch Alles, was diesbezügliche Empfehlungen etc. und sollte man damit ausstattet, werden dadurch ganz bedeuend besser Erfolge erzielt!
Man verlange: **PRACHTKATALOG!**
EMIL TRAUTMANN
DRESDEN-PLAUEN
Grösste Spezialität: Holzschmitz u. Clichés für die Fahrradbranche in einzig dastehender Ausführung! • **PRAMIERT DRESDEN 1894 1896**

sehr preiswerte Sport-Blusen nach Mass-angabe auch nach ausserhalb
Damen-Sport-Kostüme
* versendet *
Frau Luise Leibnitz,
Elsholzstr. 15 p.
[142]

Wer sich Aerger und Unannehmlichkeiten ersparen will, wähle **R. Temmel's Patent-Compensationsreifen**
Keine Luft! Keine Pumpe! Kein Platzen! Kein Flickent!
D. R. P. 85 538, Mod. 97.
In allen Kulturstaaten patentiert.
Volle Garantie für angegebene Vorzüge.
Prospekt gratis und franko durch **Kemmerich & Co.**
[174] Berlin SO. 33, Schlesische Strasse 6.



Preis-, Fest- und Jubiläums-Medaillen in echt und unecht
Nadeln, Vereinsabzeichen und Ehrenzeichen in geprägter und feiner Emaille-Ausführung fertigt
L. Chr. Lauer,
Münzanstalt, Nürnberg
[128] (gegründet 1790)
Fabrik-Musterlager: Berlin, Ritterstrasse 81 part.



Phönicia-Fahrrad-Werke, A. Glöckner, Görlitz.
Aelteste Fahrradfabrik Deutschlands. Phönicia-Räder sind Mustermaschinen ersten Ranges, leicht, elegant, graziös.
Man verlange Preisliste.
Fabriklager in Berlin: Schulz & Jordan, Langestr. 35, P. Reissaus, Elisabeth-Ufer 38, A. Uhlmann, Charlottenburg, Wilmersdorferstr. 106.
[159] Reparaturen aller Art.



Jugendrad,
gebraucht, zu kaufen gesucht, Anträge unter M. E. an die Exped. d. Blattes.

Ansichtskarten-Weltverein.
Mitglieder aus ganz Europa! Tauschverkehr m. Sammlern d. g. Welt. Aufnahme M. 3,-. Keine Beiträge. Vorsitz: Wilh. Killion, Schweinfurt in Bayern. [202]

Kölnische Unfall-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft
in Köln a. Rhein.
Grundkapital Mk. 3 000 000.—
gewährt unter den günstigsten Bedingungen zu mässigen festen Prämien Radfahrversicherungen für Damen und Herren. Die Versicherung erstreckt sich auf die Folgen körperlicher Unfälle beim Radfahren unter Einschluss der, der Radfahrerin erwachsenden Halbpflcht.
Zum Abschluss von Versicherungen empfiehlt sich
Herr Peter Ganter,
Berlin W., Ansbacherstrasse 16, Gartenhaus 3. Et.
sowie die Direction in Köln.

Neue Frühjahrs-Radfahr- und Jacken-Costümes Mk. 16.50
21,-, 24,-, 30,-, 48,- bis 90,-
Englische Costümes mit Verschnürung Mk. 27,-, 30,-, 48,-, 51,- bis 85,-
Radfahr-Costümes Mk. 19,-, 24,-, 30,-, 36,- bis 72,-
Einzelne Röcke u. Beinkleider.
Für guten Sitz wird garantiert.
Auch grosses Lager in Stoffen zur Anfertigung.
Costüme-Fabrik: Adler,
Brüderstr. 4, Verkauf I Treppe.



Export nach dem Orient!
Fahrrad-Firmen,
die auf den Export nach dem Orient, speziell nach **Aegypten** reflektieren, sollten nicht unterlassen, im **Aegyptischen Kurier,** der einzigen deutschen Zeitung Nordafrikas, die im gesanten Orient stark verbreitet ist und dank ihrem französischen Teil auch von den Nichtdeutschen gelesen wird, zu inserieren. Wegen Probenummern etc. wende man sich direkt an den **Aegyptischen Kurier, Kairo, Aegypten.**



Die Damen-Abteilung des Berliner Radfahrer-Vereins „Wanderer“ 1895.

Spezial-Aufnahme für die „Radlerin“. Sportphotographie Atelier Becker und Maas, Berlin, W., Leipzigerstrasse 94.

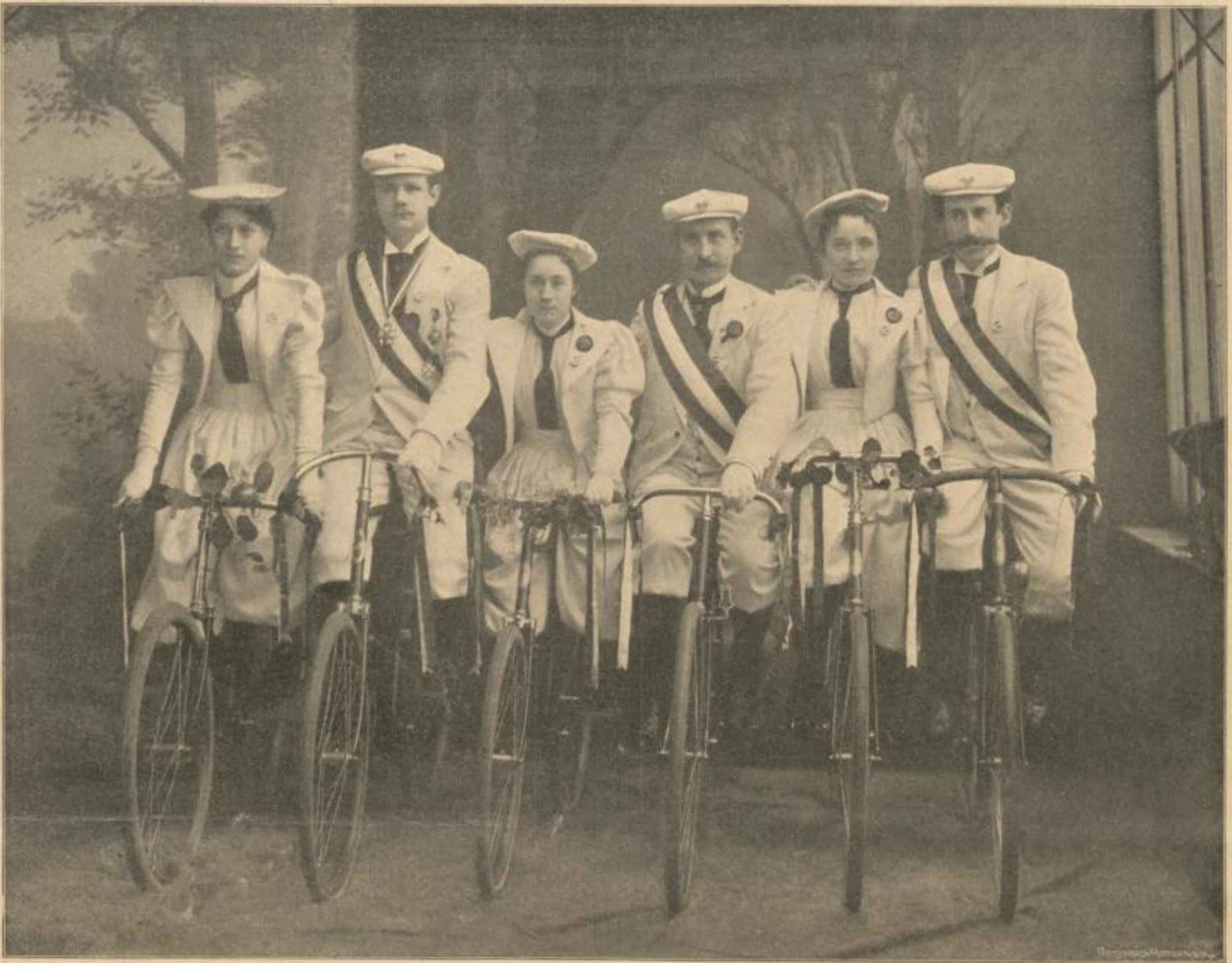
Damen, der bis zum Schluss der Vorstellung anhält. Die Radfahrerinnen fahren mit den bereits erwähnten Herren eine Polonaise und später eine Phantasie-Quadrille. Der Effekt dieses Ballet blanc ist ganz wunderbar, und als sich gar die Bilder in Farben zeigen, erst in rot, blau, mauve, gelb, grün und dann in den bekannten gemischten Serpentin- und Feuerfarben, da kennt der Jubel der Zuschauer keine Grenzen mehr; immer wieder müssen die Künstler — denn jetzt sind unsere Radlerinnen Künstler — neue Figuren vorfahren und stets wechselt die elektrische Beleuchtung mit den Farben. Einen noch grösseren Erfolg, sofern dies möglich ist, erzielte die Schlussapotheose: Auf goldenem Rad steht eine Radfahrerinnen, ungefähr drei Meter über der Erde, um sie herum gruppiert sind alle andern Künstler, das ganze in silbernem Schein gebadet . . . Der neue Cirkus hat sein Vertrauen mit Recht in das Fahrrad gesetzt, denn das erwähnte Ballet bildet bis jetzt den grössten Erfolg der Pariser Saison.

Da ich einmal daran bin von neuen Erfolgen zu sprechen, so muss ich unbedingt des ersten französischen Radlerromans Erwähnung thun, der diese Woche die Presse verlassen hat: „Voici des Ailes“ von Maurice Leblanc. Der Verfasser, Radfahrer von der ersten Stunde ab, giebt uns einige sehr interessante Erläuterungen über das „Fahrrad und Aesthetik“, ein

Punkt den man schon häufig herührt, und der stets geteilte Meinungen heraufbeschworen. Beruhigen Sie sich, geschätzte Leserin, ich habe nicht die Absicht darauf zurückzugreifen, es führte zu weit, und wäre nichts Neues; wenn ich von dem Fahrrad in Bezug auf Kunst und Aesthetik sprechen will, so ist es heute um einige neue Ideen aus dem neuen Buch bekannt zu geben. Ich hatte kürzlich Gelegenheit die Ansicht des grossen Bildhauers Mercié über das Fahrrad zu hören; der grosse Künstler ist wenig gnädig für das Rad und den Fahrer, er findet keine Harmonie in dem Ganzen und bezeichnet es als . . . anti-ästhetisch! Ein hartes Wort.

Maurice Leblanc teilt nicht seine Meinung und verteidigt wie folgt das Fahrrad und die Radlerin:

„Blind oder geschmacklos müsste man sein, wenn man dem Fahrradsport jegliche künstlerische Anforderung absprechen wollte! Weshalb uns verweigern, was man dem Reiter lässt? In welcher Hinsicht ist dieser uns überlegen? Auch er wäre lächerlich, wenn man ihn sich ohne sein Pferd vorstellen wollte, mit gespreizten Beinen, gebeugten Knieen, die Füße nach innen; aber man beurteilt ihn nur — wie es auch Recht ist — zu Pferd. Weshalb will man bei uns anders verfahren, weshalb nicht nach den Uebungen, nach unserm Zweck, d. i. rascher vorwärts zu kommen, ohne Ermüdung alle Muskeln gleich-



Marg. Haude. Richard Wiegand, Anna Brünicke, Adolf Weinhardt, Toni Brünicke, Bruno Milch.

Gruppe I aus dem Zwölfer-Reigen des Berliner Radfahrer-Vereins „Wanderer 1895“.

Spezial-Aufnahme für die „Radlerin“ aus dem Atelier Becker & Maass, Berlin W., Leipzigerstrasse 94.

mässig in Anspruch nehmend und unsere Kraft gleichmässig anwendend. Weshalb könnte man bei uns nicht wie beim Reiter sagen: dieser sitzt hübsch zu Rad, oder jener weniger elegant? In Wirklichkeit giebt es nichts harmonischeres als ein zu Rad dahinfliehendes Wesen: die Beine erinnern an alles Schnelle und Geschickte, die Brust an Kraft und Muth. — Eine Hauptschönheit, welche das Fahrrad für sich hat, das ist seine Wahrheitsliebe: Nichts verbirgt es! Alle seine Bewegungen sind sichtbar, man sieht und versteht sein Rad; das Rad proklamiert seinen Zweck: schnell, still und leicht will es dahinfliegen. Weshalb sind die Motorwagen so hässlich und wenig Zutrauen erweckend? Weil alle Bestandteile wie eine Schande verborgen sind; weil man nicht weiss was sie wollen; weil sie unvollendet scheinen; weil man etwas anderes erwartet . . .“ Der Verfasser hat tapfer eine Lanze für die Aesthetik des Fahrrads gebrochen, seinem neuen Roman — der erste über Velocipedie — wird der Erfolg nicht ausbleiben.

Bei Rückkehr der guten Witterung wird es nicht uninteressant sein, ein Blick auf die Manegen zu werfen, die den Sportsfreunden im Winter als Ersatz für die Ausfahrten ins Freie dienen. Paris zählt deren mit jedem Tage mehr und mehr,

die fast alle eine gute Wintersaison gemacht haben. Hier nämlich ist der Anfänger und mehr noch die Anfängerin ganz besonders auf diese Etablissements angewiesen, das Lernen im Freien hat nicht immer den erhofften Erfolg. Das gut geschulte Personal einer solchen Radfahrerschule besteht aus dem Chef, dem Unter-Chef und den Professoren. Während die beiden ersteren gut saläriert sind, giebt es Professoren, die oft nicht mehr als Fr. 80 per Monat fix haben, es dagegen, dank den Trinkgeldern, doch auf Fr. 270 bringen. Sie müssen des Morgens um 8 Uhr anrücken, und sind bis abends 7 Uhr — in einzelnen Manegen bis 11 Uhr — im Dienst. Als Haupterholung dienen ihnen die ersten Ausfahrten der Schüler, die sich oft in eine Vergnügungstour für sie gestalten. Besitzt ein Professor das Vertrauen des Anfängers, und weiss er ermunternd auf ihn einzusprechen, so lernt dieser das Radfahren oft nach einer oder zwei Lektionen; kommt der Schüler aber unglücklicherweise gleich bei Anfang zu Fall, so sieht man ihn selten zum zweitenmal — am Start; das Selbstvertrauen ist dahin, man hält sich für ungeschickter als andere und unser Sport zählt einen Jünger weniger. In den bekanntesten hiesigen Schulen ist schon seit einigen Jahren fast immer das gleiche



Hedwig Prüter. Alb. Dietert. Martha Prüter. Rudolf Fritsche. Franciska Simon. Otto Dembler.

Gruppe II aus dem Zwölfer-Reigen des Berliner Radfahrer-Vereins „Wanderer 1893“.

Spezial-Aufnahme für die „Radlerin“ aus dem Atelier Becker & Maass, Berlin W., Leipzigerstrasse 94.

Personal, das gewissenhaft seiner Pflicht obwaltet. Das Frühjahr wird unsern Ausflugsorten wie immer wieder neue Anhänger der Velocipedie zuführen; hoffentlich werden sie sattelfest sein und nicht allzu viel auf den speziellen Gott der Anfänger zählen! Fr. d'Y.

Wiener Brief.

Eigenbericht der „Radlerin“.

(Nachdruck verboten.)

Wien, den 18. Februar 1898.

Langsamem, aber sichern Schrittes gehen wir dem Frühling entgegen. In den Verbänden und Clubs werden überall Vorbereitungen getroffen, damit man bei Eintritt der Fahrsaison vollkommen gerüstet dastehe. In den Ausschreibungen der Wettbewerbe im Tourenfahren für das kommende Jahr, die nun nach und nach in den Fachblättern der Oeffentlichkeit mitgeteilt wurden, finden sich fast jedesmal auch die Damen berücksichtigt. Stets sind ein oder zwei Konkurrenzen der Propositionen — sei es nun Jahresleistungen oder andere

touristische Ausschreibungen — speziell den Radlerinnen reserviert. Auch der Oe. T.-C. hat abermals einen Wettbewerb seiner Damen aufgenommen. Unter seinen Ausschreibungen findet sich als novum eine Konkurrenz der einzelnen Verbandsvereine untereinander, Sieger ist jener Verein, der die meisten und an Teilnehmern stärksten Clubpartien durchgeführt hat. Der Zweck der Proposition ist ein recht löblicher, es soll die Beteiligung an den Clubausfahrten, die zum grossen Schmerz der Fahrwarte in fast sämtlichen Vereinen stets eine bedauerlich geringe ist, gehoben werden; die Zukunft muss es lehren, ob das Mittel ein erfolgreiches ist. Mir scheint noch die Idee eines befreundeten Fahrwarts aussichtsvoller, der als wirksames Remedium gegen den erwähnten Missstand den Aufschwung des Damenradfahrens betrachtet und der in der Generalversammlung seines Vereins seinen Rechenschaftsbericht nach einem längeren Lamento über die Teilnahmslosigkeit seiner werten Clubgenossen mit den pathetischen Worten schloss: „Hoffen wir, dass mit der Beteiligung der Damen das Interesse und die Teilnahme der Herren an den Clubpartien wächst.“

Doch das alles sind ja nur Zukunftspläne, vorläufig leben wir noch im Fasching und stürzen uns alle mit mehr oder

sünder behagen in den Strudel der mannigfaltigen geselligen Veranstaltungen des tausenden Wien. Das grosse Ereignis der Saison, soweit es sich um unsere radfahrenden Kreise handelt, bildet auch besser wieder ein vom Radfahrerklub „Künstlerhaus“ veranstaltetes Fest grossen Stiles. Die „Welt-Rad-Redoute“, die kommenden Montag im Künstlerhaus das Licht der elektrischen Lampen erblicken wird — bis die Leserinnen dieses Zeilen zu Gesicht bekommen, ist sie allerdings schon vorüber — dürfte sich würdig den vielen gelungenen Abenden anreihen, mit denen die Wiener Künstler um Jahr für Jahr beschenken. Die Beteiligung des Publikums scheint eine enorme zu werden, zahlreiche Clubs haben Gruppen zusammengestellt, alles vom Wiener Bicycle-Club, dem „Victoria“ und viele andere, kurz das Künstlerhaus wird Montag so ziemlich alles aufpassen, was in der Wiener Künstler- und Kallergemeinde einen Namen hat, und noch vieles mehr.

Somit gibt es an Neuigkeiten nicht zu viel zu berichten. Die von R. d. R. Oe. (Rund deutscher Radfahrer Österreichs) eingeleitete Aktion gegen die geplante Radfahrersteuer erzielt einen glänzenden Erfolg, der Gesetzentwurf gelangte gar nicht zur Durchberatung, sondern wurde schon im voraus zurückgezogen. Trotzdem oder vielleicht gerade deshalb will der Bund in der zweiten Hälfte des März einen grossen Radfahrertag einberufen, der wie sein Vorgänger vom Vorjahr in der Vollenhalle des Rathhauses abgehalten werden soll. Auch hier soll gegen eine Beschränkung und Beschränkung radfahrender Rechte Stellung genommen werden, ein Schritt, der signallich hinsichtlich überflüssig genannt werden muss, da ja gar niemand da ist, der beschränken oder beschränken will. Umso achtungswerter sind die beiden andern Punkte der Tagesordnung, die sich um die Frage der Verbesserung unserer Strassen durch den Staat und die Mängel unseres bestehenden Eisenbahnverkehrs der Räder drehen. Das sind zwei heikle Fragen, mit deren Erledigung sich der Bund um die Radfahrer Österreichs hohe Verdienste erwerben könnte.

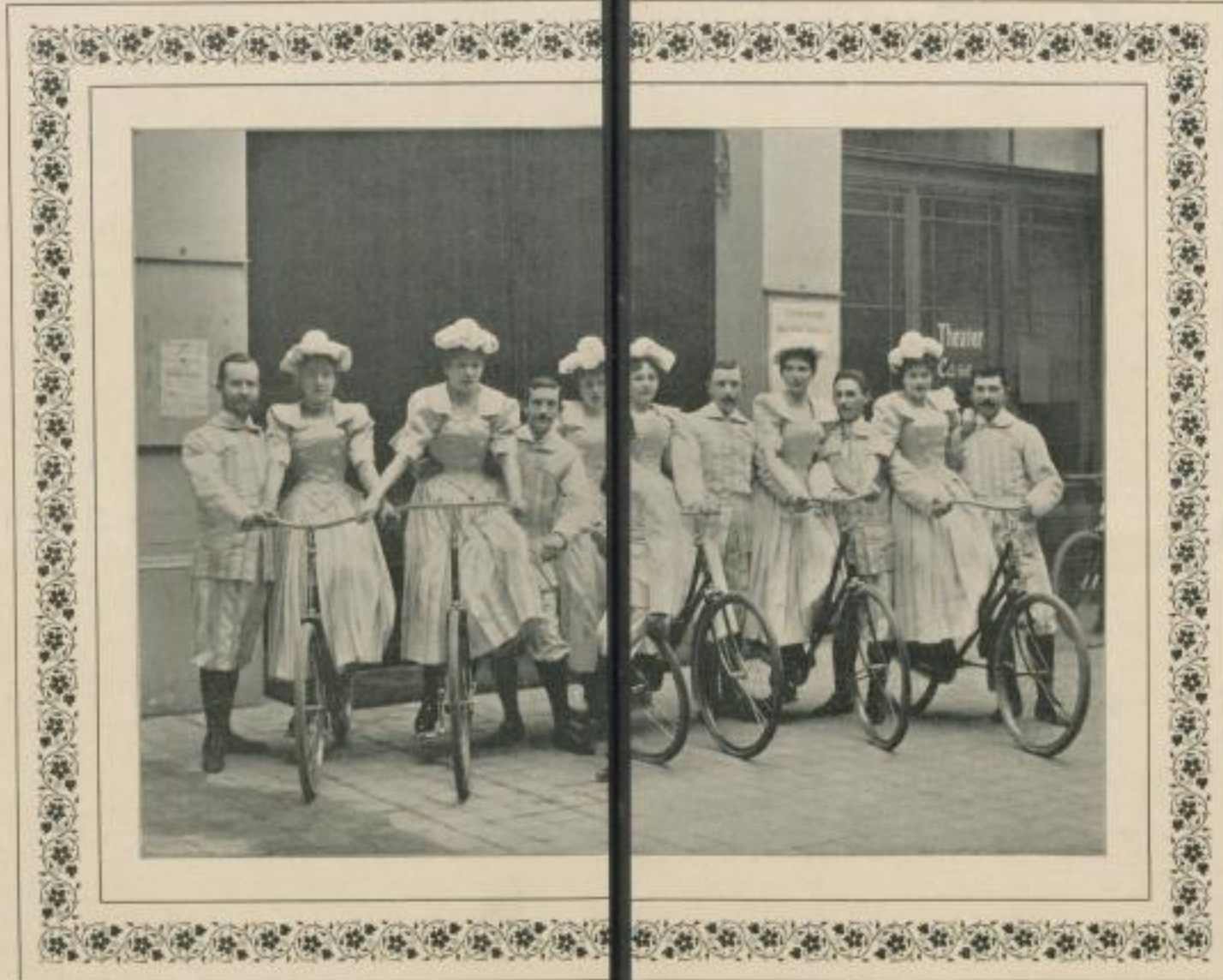
Bertha G.-L.

Auf dem Rade durch deutsche Gauen.

Ein Bericht über einen Radtour in Sommer 1897.
Von Miss Gertrude Radde.
Aus dem Englischen ins Deutsche übertragen von G. Diesel, Hamburg.

In diesem Bericht erzähle ich durch Gross-Berlin und Teltow nach Luckenwalde, wo, welche Freude, die Sonne schien und die Wege viel besser waren. Weiter ging es über Zinna nach Jüterbog, und dort angekommen, hielt ich es, meines durchschnittlichen Zustandes wegen, rascher, Nachtquartier zu nehmen und meine Kleidung zu trocknen. Es war 6 1/2 Uhr abends und mehr wie 60 km hatte ich nicht zurückgelegt. Von Schlaflos konnte freilich nicht die Rede sein, denn es war gerade Schlafenzeit, und da der Wirt

Schlafenkönig war, verbrachte die ganze Gesellschaft den grössten Teil der Nacht im Hotel mit Singen und mässigen Lärmen. Ich war deshalb sehr froh, als ich am nächsten Morgen um 8 Uhr wieder im Sattel war und auf dem Wege über Dahme



Die Gruppe der Reigenfahrer des Leipziger Radfahrer-Vereins von 1884 bei dem vom Berliner Bicycle-Club „Cyclists“ veranstalteten „Fest in der Unterwelt.“

eine herrliche Gegend durchfuhr, wie prächtig ist z. B. das Gebälge, durch welches der Weg nach Herzberg führt! Dass es bei meinem Ankniff dort wieder zu regnen begann, erwähne ich,

als selbstverständlich, nur zusehen; die Ergüsse waren wirklich wolkenbruchartig, den Versuch, weiter zu fahren, musste ich aufgeben und dort drei Stunden warten. Es war aber auch dann noch ein elendes Fahren, die Räder der Maschine ver-

Die Wolkenbrüche blieben während des ganzen nächsten Tages an, man konnte kaum vor die Thür gelangen und sehr beschwerlich wickte es auch, während des ganzen Tages das Jannern der armen Landleute zu hören. Bessert die Erste indolge der Nässe auf den Feldern zu Grunde ging. Man kann sich daher die Grösse meiner Freude denken, als eine in Weiterhinsehen so traurige Woche von einem heissenigen Sonnabend beschloren wurde, und freudig nahm ich um 10 1/2 Uhr die Fahrt auf durch Elsterwerda und Grossenhain nach Dresden. Bei Grossenhain war der Fluss, an welchem es liegt, übergetrunnen und keine Gärten, Wälder und Felder überschwennt, stufenweise war das Wasser selbst in die Häuser gedrungen.

Der traurige Anblick der Überschwemmungen ist mir im Verlaufe meiner Fahrt noch oft geworden, und ich bitte meine Leser, überzeugt zu sein, dass es nicht Härte, nicht Gefühllosigkeit gegen das Elend meiner Mitmenschen ist, wenn ich bei diesen traurigen Bildern mich mit einer kurzen Erwähnung begnüge, anstatt das Geschehene in seinen ganzen, herzzerreissenden Jammer auszumalen. Bessere Freizeite als die meine haben ja auch längst genossene Besuche in alle Welt gewandt, private Wohlthätigkeit und ständliche Hilfe haben gewisse Thiere getrocknet, manchen Verzweifelnden sich selbst wiedergruben; wer aber, wie ich, alles sah, während der Katastrophe selbst, wird sich sagen müssen, dass auch die Gaben der werthvollsten Liebe hier nur dem Tropfen gleichen können, welcher auf einen heissen Stein fällt.

Unter Mithilfe, welches ein reisender Ort ist, ging es nach Dresden, die Strassen waren zwar aufgetrocknet, aber billig und schlecht zu befahren, ich habe sehr oft das Rad drücken müssen. 69 km. Für die überwundenen Strapazen belohnte mich eine Mittagsmahlzeit im „Deutschen Herold“, Dresden, woselbst ich mich einquartiert hatte; den Rest des Tages benutzte ich zu Spaziergängen durch die schönste Gegend. Die Elbe, welche dieselbe in die Altstadt und die Neustadt teilt, ist mit bezaubernder Kraft und Schönheit schön, Bäume, Korn und alle nur möglichen Dinge in ihrem wilden Laufe mit sich führend. Bei früheren Gelegenheiten hatte ich schon Dresdens Bekanntheit gemacht und seine deshalb schon für den nächsten Tag Gültig als Ziel fest. Nach Erledigung postlicher Angelegenheiten ging es am nächsten Morgen vom „Weissen Hirsch“ aus vorwärts. Wiewol öffnete Sankt Petrus seine Schwestern, und damit ich auch recht des Fruchtraumige meiner Lage zu würdigen vermöge und keinen Trost in der Betrachtung der lieblichen Gegend finde, hüllte ein dichter Nebel rings alles ein. Meine Stimmung kann man sich denken, schrecklich, aber wahr — ich war „witzig“. Nimmer wie ich war, konnte ich ja nicht mehr werden, und so bin ich denn auch bei einem Wolkenbruch „vom reinen Wasser“ im Sattel gelassen. Die Tour Dresden-Gleiwitz ist höchst, die Regenzeit strömte nur so die Wege entlang. Welch ein mühseliges Fahren!

wenke tief im Sande und langsam dahinschleichend musste ich zum Schauer nach dem anderen über mich ergossen lassen, in Liebenwerda musste ich überhaupt aufhören, ich war nur 98 km gefahren.

Meine Stiefel voll Sand und Wasser, mein Kleid Meistwies von Nässe, am ganzen Körper kein trockener Faden.

(Fortsetzung 1897)

WANDERER - FAHRRÄDER.

DIE IMMER ZUNEHMENDE
VERBREITUNG DERSELBEN BIS
IN DIE HÖCHSTEN KREISE
HINAUF GIEBT ZEUGNISS FÜR
DEREN VORZÜGLICHE QUALITÄT.
„WANDERER“ IST DER NAME
DER FEINSTEN MARKE IM HANDEL.

WANDERER-FAHRRADWERKE
VORM. WINKLHOFER & JAENICKE
CHEMNITZ-SCHÖNAU.

Bei Anfragen beliebe man sich auf die
„Radlerin“ zu beziehen.



Vorzügliches, bewährtes Fabrikat.

Ein Fahrrad für's Leben

ist das Welt-Rad, weil sein Rahmen ungelöthet ist, also ohne jede Feuer- und Feilarbeit auf kaltem Wege gewalzt wird, nach unserem in 12 Industriestaaten geschützten Verfahren.

Unverwüstlich

sind diese Rohrverbindungen. Die mit Recht gefürchteten Zusammenbrüche der Rahmen sind bei unserer Marke völlig ausgeschlossen.

Fahrrad-Werke „Weltrad“ A.-G.
vorm. Hoyer & Glahn, Schönebeck a. E.

Das Fahrrad mit Luftpuffer-Rahmen „HYGIEIA“

— D. R. P. 90233. —

— D. R. P. 90233. —

vermeidet jeden Stoss und die unebenste
Strasse ist ohne alle Erschütterungen zu
passieren.



Ein solches Rad erhält die Gesundheit
des Fahrers und der Luftpuffer erhöht die
Haltbarkeit der Maschine. Ein jeder versuche
und gebe den Rädern mit Luftpuffer-Rahmen
„HYGIEIA“ die Chance.

Modell-Räder stehen zur Verfügung für Fabrikanten und Händler; es ertheilt gern Auskunft

Luftpuffer-Rahmen „HYGIEIA“ Janssen & Co., Chemnitz, Schloßstrasse 14.

DIES' UND DAS
für die **UND NOCH ETWAS**
Radlerin.

Preisbuch der Kayser-Fahrräder. Den in voriger Nummer

unseres Blattes vorgeführten Abbildungen aus dem diesjährigen, wie bereits erwähnt, sehr vornehm ausgestatteten Preisbuche der Pfälzischen Nähmaschinen- und Fahrradfabrik von Gebr. Kayser in Kaiserslautern, lassen wir heute die demselben Preisbuche entnommene Abbildung des Kayser-Damen-Tandem No. 34 folgen. Die Konstruktion dieser Maschine ist eine höchst stabile und die eminenten Vorteile derselben geben diesem Tandem eine ganz besondere Vollkommenheit. In dem neuesten Preisbuche der Kayser-Räder fällt u. A. auch die Abbildung einer ganz eigenartigen Bremse auf, die wir unsern Lesern zur Beachtung empfehlen und daher an dieser Stelle reproduzieren. Die „Kayser“-Bremse D. R. G. M. No. 18 732, welche sich während einer Reihe von Jahren bereits so hervorragend bewährt hat, ist von Fachleuten und Fahrern als unbedingt das Beste und Praktischste auf diesem Gebiete anerkannt worden. 1. Die Bremse wirkt nicht auf den Laufgummi, sondern gleichzeitig auf beide Seiten des Radkranzes. 2. Die Bremse kann sehr leicht vom Rade entfernt werden. 3. Sie giebt dem Rade ein schönes vollendetes Aussehen. 4. Sie funktioniert sehr leicht und sicher auch bei schlechter Witterung, sie wirkt auch bei nicht voll aufgepumpten Reifen, die Bremse versagt nie. Die Ausführung dieser Bremse bedingt gegenüber der gewöhnlichen einen wesentlichen Mehraufwand an Material und Arbeit und dadurch eine kleine Preiserhöhung, doch stehen die geringen Mehrkosten in keinem Verhältnis zu den grossen Vorzügen, welche dieselbe aufzuweisen hat.

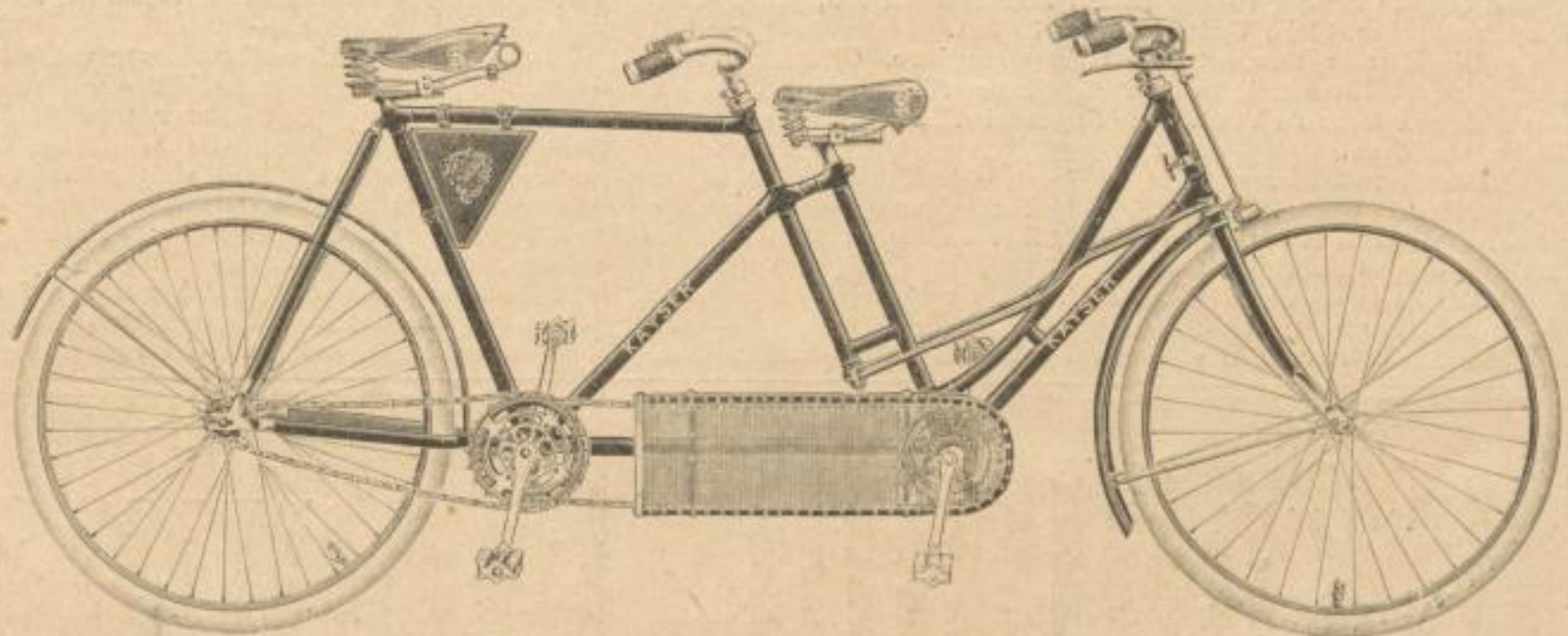
Block oder Rolle! Vor kurzem erschien seitens einer englischen Kettenfirma eine Notiz in den Sport-Blättern, in welcher für die Weiterverwendung der bisher üblichen Blockkette Stimmung zu machen versucht wurde. Man kann ruhig behaupten, dass mit dieser Notiz wohl den Interessen der Fabrik, keinesfalls aber denen des Radfahrers gedient ist, denn ein jeder Fahrer weiss, dass die Blockkette, sei sie auch aus der renommiertesten Fabrik, ganz wesentliche Nachteile hat, vor allem den des leichten Streckens. Die Ursache des Streckens der Blockkette liegt darin, dass der Block auf Zug beansprucht ist, und um ein Reißen zu vermeiden, nicht allzuhart gemacht werden darf. Die Löcher des Blocks sind dadurch einer sehr raschen Abnutzung unterworfen und im Verhältnis zu dieser Abnutzung dehnt sich die Kette in ihrer ganzen Länge. Die Teilung der Kette passt nicht mehr zu der Teilung der Kettenräder; die Kette sitzt auf den Zähnen auf, und es entsteht das sogenannte Knacken oder Krachen. Die Folge dieses Aufsitzens ist eine sehr starke Reibung — der Block wird mit Gewalt in die Zahnücke hineingepresst — und ein ausserordentlich schwerer und unruhiger Lauf des Rades ist die Folge.



Fig. 1.
Ketten-Konstruktion
d. Diamant-Fahrrad-
werke Gebr. Nevoigt.

Es freut uns nun, mitteilen zu können, dass die Diamant-Fahrradwerke Gebr. Nevoigt für nächste Saison eine Kette fabriziren und verwenden, welche alle diese Uebelstände beseitigt, deren Konstruktion wir nachstehend näher beschreiben: Der innere Stift oder das Niet, welches die beiden Seitenteile verbindet, ist mit einer Rolle umgeben, welche aus Diamantstahl hergestellt und aufs sorgfältigste gehärtet ist und durch beiderseits angebrachte Nasen in das Seitenteil eingepasst wird, wodurch die Rolle sich nicht drehen kann. Um diese Rolle liegt eine zweite aus demselben Stahl und von derselben Härte,

in sinnreicher Weise ebenfalls mit den Seitenteilen verzapft, so dass auch hier ein Drehen unmöglich ist. Ueber diese zweite Rolle wirft sich eine dritte, beweglich und von aussen sichtbar, welche sich in die Zahnücke einrollt. Fig. 1 zeigt den Durchschnitt der Kette, Fig. 2 und 3 die obere und seitliche Ansicht. Bei der Bewegung der Kette findet eine Reibung zwischen der ersten und zweiten Rolle einerseits und zwischen der zweiten und dritten Rolle andererseits statt. Durch ausserordentlich sorgfältige Arbeit, sorgfältiges Härten und Verwendung des teuersten Diamantstahles wird eine Abnutzung und dadurch bedingte überflüssige Reibung vermieden. Die Konstruktion lässt es zu, die Rollen sehr hart herzustellen, da dieselben an und für sich nicht auf Zug, sondern auf Druck beansprucht sind. Das Dehnen der Kette wird daher sozusagen auf Null reduziert, wozu noch beiträgt, dass die Seitenteile



Kayser-Damen-Tandem No. 34.



„Kayser“-Bremse.
D. R. G. M. No. 18 732.

aus zähestem, hartem Materiale hergestellt sind. Die schleifende Reibung des Blockes in die Zahnücke bei der Blockkette wird bei dieser neuen Kette in eine wälzende umgewandelt, wobei der Reibungskoeffizient sowie die Abnutzung der Rolle und der Zähne auf das äusserste gemindert wird. Das lästige Knacken fällt weg. Der Lauf der Maschine wird ein wunderbar leichter und geräuschloser, sodass jeder, der die Kette auf seiner Maschine hatte, ganz entzückt war. Die Kette wurde über 10 000 km ausprobiert und hat sich glänzend bewährt.

Es existieren in Arbeit und Material geringwertige Nachahmungen, deren Konstruktion eine ganz andere, äusserlich jedoch fast gleiche ist. Vor diesen Nachahmungen sei gewarnt. Die beschriebene Kette kann nur in einer Fabrik tadellos hergestellt werden, welche wie die Diamantfahrradwerke seit Jahren auf musterhafte Präzisionsarbeit eingerichtet ist.

Grosse Jahres-Revue des österr. Touring-Clubs. Der Schluss der Saison wird der Wiener Gesellschaft noch ein glänzendes und an Ueberraschungen reiches Fest bringen. Aus dem Rahmen der in Wien gebräuchlichen Programme heraustretend, hat es ein Komité von Damen und Herren aus den besten Wiener Gesellschaftskreisen unternommen, eine in Paris auf der Höhe der Beliebtheit stehende Institution, die Jahres-Revue mit ihrer die Ereignisse des verflorenen Jahres auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens geisselnden Satyre auf Wiener Boden zu verpflanzen.

Dieser Aufführung, welcher eine glänzende Reihe hervorragender Kräfte der Wiener Bühnen ihre Mitwirkung zugesichert hat, sollen eine Anzahl lebender Bilder von den Damen und Herren der Wiener Gesellschaft unter Leitung eines Spezial-Komités, welches aus Mitgliedern der Wiener Künstler-Genossenschaft zusammengesetzt ist, vorausgehen.

An der Spitze des vorbereitenden Komités, bestehend aus den Herren: Gustav Grafen Pötting und Persing (Präsident), Baron Olivier Laudon, Baron Sisinio Pretis, Philipp Ritter von Haas, den Hofsekretären Dr. Gustav Breitenfeld, Dr. Eduard Suchanek und Herrn Alfred Neu, steht als Ehrenpräsidentin Ihre Excellenz Frau Anastasia Gräfin Kielmansegg.

Diesem Zentral-Komité steht ein aus Damen und Herren der besten Wiener Gesellschaftskreise sich rekrutierendes Komité zur Seite, welches in

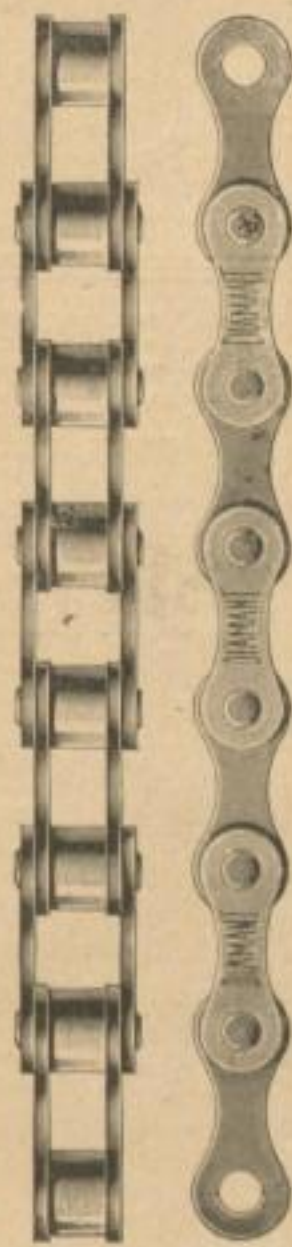


Fig. 2. Fig. 3.
Ketten-Konstruktion
d. Diamant-Fahrrad-
werke Gebr. Nevoigt.

der nächsten Zeit seine Sitzungen im Festsale der k. k. n. ö. Statthalterei aufnehmen wird.

Das litterarische Comité, welches an der Abfassung der Jahres-Revue arbeitet, besteht aus den Herren Wilhelm Anders, Bernhard Buchbinder, Sigmund Schlesinger, denen sich als weitere Arbeitskräfte die Herren Vincenz Chiavacci, Eduard Poetzel und andere zugesellt haben.

Der musikalische Teil wird hauptsächlich von Charles Weinberger, welcher bei der Vorstellung persönlich dirigiren wird, sowie dem bekannten Amateur-Komponisten Herrn Charles Vernay, weiteres den Herren Ludwig und Viktor Baron Erlanger, Richard von Goldberger etc. besorgt. Von Künstlern und Künstlerinnen haben bisher ihre Mitwirkung zugesagt, die Damen: Biedermann, Brion, Bleibtreu, Dirckens, Glöckner, Glümmer, Hruby, Kapeller, Kalmar, Kratz, Meyer, Markwordt, Medelski, Moraw, Niese, Ottmann, Pahlen, Palmy, Petri, Pohl-Meiser, Rettich-Pirk, Retty, Schönchen, Stein, Umlauf, Weiss, Kallina.

Die Herren: Devrient, Van Dyk, Giampietro, Girardi, Josephi, Klein, Krastel, Kramer, Kutschera, Ludl, Lunzer, Maran, Moser, Natzi, Pfann, Rauch, Reimers, Schildkraut, Strassmeier, Teweile, Thimig, Tuschl, Weisse und Zeska.

Die Festvorstellung findet zu Gunsten des Strassenbaufonds des Oesterr. Tourin-Clubs am 14. März l. J. im grossen Produktionsaal des Etablissements Ronacher statt und fällt an diesem Abend die gewöhnliche Abendproduktion aus.

Wie es ja allgemein bekannt ist, hat der Oesterr. Touring-Club bereits im Jahre 1897 eine Anzahl Radfahrwege gebaut und will seine Thätigkeit in dieser Richtung auch im laufenden Jahre und zwar im

vergrösserten Massstabe fortsetzen. Nachdem heutzutage bereits jeder-mann Radfahrer ist, so wird das Ergebniss des Festes wohl den meisten Besuchern desselben indirekt zu Gute kommen.

Die Preise werden in Anbetracht der eben angeführten Umstände, sowie der Novität der Aufführung, des brillanten Programmes und der Qualität der Mitwirkenden entsprechend erhöht sein.

A. Siksays Dresdner Radfahrralle hat sich rasch die Gunst des vornehmen Publikums und selbst der exklusivsten Kreise Dresdens errungen und weist eine stets steigende Frequenz auf. Die elegante Ausstattung der Halle und deren allen Anforderungen entsprechende Einrichtungen finden allseitigen Beifall und tragen wesentlich dazu bei diese Radfahrralle zu dem beliebtesten Rendezvousplatz der distinguierten Sportkreise Dresdens zu machen. Erfreulicher Weise lässt sich konstatiren, dass unter den Damen Dresdens der Radfahrersport ausserordentlich an Verbreitung gewinnt. —

Se. kgl. Hoheit den Grossherzog von Meklenburg, Durchlaucht die Fürsten Waldenburg, Prinzess Thurn und Taxis, Erbprinz Solms nebst hoher Gemahlin, die Prinzessinnen Solms, Prinzess Bentheim, Prinzess Stollberg, Graf Stollberg, Graf Witzleben, Graf Hohenau, und viele andere hohe Persönlichkeiten, sieht man jetzt allwöchentlich mehrere Male in der Siksays'schen Radfahrralle Dippoldiswaldaergasse 15 in welcher ein Geschäftsführer und 4 Fahrlehrer den Unterricht erteilen ihren radsportlichen Uebungen obliegen.

Eröffnungsfeier der Fahrradbahn Ludwigshalle Würzburg. Wir haben noch selten einem Sportsfeste beigewohnt, bei welchem sich Alles so vereinigte, um es zu einem grossartigen zu gestalten, wie das-

Excelsior-Pneumatic

in Folge

Ia Ia Gummi-Materials
Elastischer, Haltbarer Stoffeinlage
Technisch vervollkommnetster Construction
Geprüft tadellos luftdichter Schläuche

Garantirt bester Fahrradreifen.

[185]

THE PREMIER CYCLE CO. LTD.

Doos bei Nürnberg. Eger (Böhmen).

Engros-Niederlage: Berlin O. 27.

Helical Premier-Fahrräder.

Bekannteste
und solideste



Marke
Deutschlands.

Grösste und leistungsfähigste
Fahrradwerke des Continents.

[186]

Alexander-



Fahrradwerk

A. Jacobi
Brandenburg a./H.

Präcisions-Arbeit.

Technisch vollendet.

Leichtlaufend.

Feinste Ausstattung.

Fabrik-Niederlage für Berlin u. Umgegend:

E. Götze & Co., Sebastianstrasse 73.

[177]

jenige der Fahrradhandlervereinigung Würzburg am 23. v. Monats. In erster Linie trug wohl die Räumlichkeit selbst dazu am wesentlichsten bei; ist doch die hiesige Fahrradbahn Ludwigshalle einer der grössten und imposantesten von ganz Deutschland. Von aussergewöhnlicher Höhe dehnt sie sich in der Länge von ca. 120 und in der Breite auf ca. 25 Meter aus, ist also ungefähr 3000 Quadratmeter gross ohne die Nebenräume, welche zur Unterbringung der Lern- und Abonnementräder u. s. w. verwendet werden. Zur Feier des Tages war die mächtige Halle von 600 Gasflammen erleuchtet und bildete so einen prächtigen Rahmen für das vornehme Publikum, unter welchem sich u. A. der Regierungspräsident Graf von Luxburg, Armeekorpskommandeur General von Hylander, Reichsrath von Würzburg u. s. w. befanden. Unter den Klängen der Artilleriekapelle wurde das Programm zunächst durch eine Polonaise eingeleitet, an welcher sich nicht nur eine stattliche Anzahl Herren sondern auch ein feschkostümter, reizender Damenflor beteiligte. Hierauf begrüßte Herr Jaques Rosenthal die zahlreichen Gäste und hob hervor, dass derartige Feste in Zukunft dem verehrl. Abonnementkreis des Oefteren geboten werden sollen, bei welchen Arrangements jedoch die Besitzer der Fahrradbahn als alte Sportsleute nicht nur von finanziellen, sondern auch von idealen, dem Sporte dienlichen Interessen geleitet wurden. Der Begrüssungsrede folgte das Auftreten des bekannten Pedespedisten Herrn Schröder aus Nürnberg, welcher ebenso wie die 8 Würzburger mit ihrer schneidigen Quadrille grossen Beifall erzielte. Den Glanzpunkt des Tages aber bildete die entzückende Produktion der preisgekrönten Amateur-Kunstherrin Frau Emma Knuss aus Fuerth, welche durch ihre schwierigen, ebenso geschickt als decent ausgeführten Trics auf einem prächtigen Triumphrade Erstaunen der Herren-, vor allem aber auch der Damenwelt, hervorrief. Wir hörten von allen Seiten Ausdrücke der Bewunderung wie sich bei dem Schlusspromenadefahren überhaupt das Gespräch von Frauen und Mädchen nur um Frau Knuss drehte. Dieser ist wohl auch hauptsächlich die sofortige Neuanmeldung einer stattlichen Anzahl von grossen und kleinen Schülern, speziell aus vornehmen Kreisen zu verdanken.

Heinrich Struth, der erfolgreiche Mainzer, nebenbei erwähnt „Meisterfahrer“ von Deutschland“, wird dieses Jahr gleich Jörns, Hasemann, Habich, Breitling, die wegen ihrer vorzüglichen Konstruktion und dem überaus leichten Laufe so rühmlichst bekannten „Kayser“-Räder zu seinen Wettfahrten benutzen.

Das Preisbuch der Deutschen Triumph-Fahrradwerke, welches soeben für die Saison 1898 herausgegeben wurde, zeichnet sich durch vornehme Ausstattung aus und bietet zugleich einen interessanten Inhalt. Eine in Farben ausgeführte Abbildung des hübschen Plakates der Deutschen Triumph-Fahrradwerke ziert die Titelseite des nach englischem Geschmacke elegant ausgestatteten Preisbuches, welches in Mappenform gehalten ist. Der in farbigem Tondruck ausgeführte und reizend arrangierte Bilderschmuck dieses Preisbuches verleiht dem Kataloge einen Kunstwert. Instrukтив ist die darin gebotene Uebersicht über die zahlreichen Modelle, welche die Deutschen Triumph-Fahrradwerke für die Saison 1898 auf den Markt bringen. Wir führen unseren Leserinnen eines dieser Modelle, das Triumph-Modell „Chic“, im Bilde, in zwei Ansichten vor und geben auch zugleich eine getreue Abbildung der Schutzmarke der „Triumph“-Fahrräder. Aus den zahlreichen, dem Preisbuche beigefügten Zeugnis-Kopien geht sprechend hervor, dass die ausgebreitete Kundschaft der Deutschen Triumph-Fahrradwerke mit dem Fabrikate dieser bestrenommierten Firma ausserordentlich zufrieden ist. Dass eine gewandte Radlerin auf einem „Triumph“-Rade auch Triumphe feiern kann, ist wohl begreiflich; als Beweis dafür aber, glauben wir die Thatsache anführen zu dürfen, dass die bereits rühmlichst bekannte Amateur-Kunstherrin Frau Emma Knuss (Fürth), welche mit ihren radsportlichen Kunstleistungen allüberall die grössten Erfolge erzielt, ein Triumph-Rad fährt.

„Mars.“ Die Nürnberger Filiale der „Mars“ Fahrradwerke und „Amerik. Ofenfabrik“ von Paul Reissmann in Doos bei Nürnberg wurde von Herrn Fritz Kirschenpfad dortselbst käuflich erworben. Die Filiale befindet sich Vordere Ledergasse 2, im Centrum Nürnbergs. Herr Kirschenpfad ist ebenso bekannt als energischer Geschäftsmann, wie als vorzüglicher Tourenfahrer. „Wanderlust“, Elbing. Am 23. Januar hielt der erste und jüngste Elbinger Damen- und Herrenradfahr-

verein „Wanderlust“ sein erstes Reigenfahren in der festlich geschmückten Fahrradbahn der Firma Paul Rudolphy Nachf. ab. Es war ein Vergnügen für die zahlreich erschienenen Gäste, die gewandten graziösen Fahrerinnen in ihren kleidsamen Kostümen bei ihren Leistungen zu bewundern. Eingeleitet wurde das Ganze durch ein Eröffnungsfahren, gefahren von 11 Damen und Herren des Vereins; dem schloss sich ein sehr hübsch ausgeführter Reigen, gefahren von 3 Damen und 3 Herren unter dem Kommando des Vorsitzenden, Herrn Geletneky, an. Als originelle Zwischeneinlage folgte ein elegantes durch eine Dame in Kostüm gelenktes Viergespann. Darauf wurde als Abwechslung ein Kinder-Reigen arrangiert. Zum Schluss musste der Sechserreigen wiederholt werden. — Allgemein wurde die Ruhe und Sicherheit der Damen bewundert. Der Abend führte den Verein „Wanderlust“ mit seinen Gästen in seinem Klublokal dem Gewerbevereinshause zusammen, wo ein Tänzchen stattfand.



TRIUMPH „CHIC“
Triumph-Modell „Chic“.

Deutsche Triumph-Fahrradwerke A.-G. Nürnberg, Triumph-Cycle-Company, Coventry, England.



ausgeschlossen. Die obersten Stockwerke sollen später als Lagerräume dienen. In den weit ausgedehnten Kellerlokalitäten ist eine Reparatur-Werkstatt eingerichtet, in welcher die neuesten Werkzeug-Maschinen aufgestellt gefunden haben. Die Werkstätte ist der Leitung durchaus tüchtiger Fachleute unterstellt und es wird gewiss von allen Käufern eines Brennabor-Rades auf das Freudigste begrüsst werden, dass sie in Zukunft nicht mehr nötig haben, das Rad nach Brandenburg zu senden, sondern dass es ihnen jetzt möglich gemacht ist, gleich hier an Ort und Stelle etwaige Reparaturen in kürzester Frist und unter weitgehender Garantie ausführen lassen zu können. Vor Allem wird es den radfahrenden Damen angenehm sein, zu erfahren, dass in dem ersten Stock sich ein kleines, prächtig eingerichtetes Zimmer befindet, in welchem man gleich auf die Beendigung von Reparaturen kleiner Art warten kann. Das neue Verkaufshaus der Brennabor-Fahrradwerke bildet für die Berliner sportlichen Kreise einen neuen Anziehungspunkt, in dem man sehr gern verweilen wird. Alles in Allem genommen legt aber die neue Einrichtung ein glänzendes Zeugnis ab von der Leistungsfähigkeit der deutschen Fahrradindustrie im Allgemeinen und von dem rastlosen Eifer und Streben der Brennabor-Fahrradwerke im Besonderen. Die Firma Gebrüder Reichstein hat mit der neuen Einrichtung ihren bisherigen Errungenschaften eine neue, diesmal völlig durchschlagende hinzugefügt, die ihr Niemand so leicht streitig machen wird. Möge das ernste und redliche Bestreben der Brennabor-Fahrradwerke, nur erstklassige tadellose Maschinen zu liefern, von den schönsten Erfolgen gekrönt werden.

Die Brennabor-Fahrradwerke Gebrüder Reichstein, Brandenburg) eröffneten vor einigen Tagen in der Leipzigerstrasse 111 (früheres Wertheim'sches Verkaufshaus) ihre prächtigen neuen Verkaufsräume. Die Herren Reichstein, Louis, Pundt, Alfred Köcher, und Andere hatten es in lebenswürdigster Weise übernommen, den zahlreichen Gästen aus Sportkreisen alle Einzelheiten des neuen Verkaufshauses zu zeigen und dieselben eingehend zu erläutern. In dem einen Schaufenster des aufs Prächtigste ausgestatteten Ladens ist neben einem nach den letzten Erfahrungen gebauten Bahnrenner auch eine alte Draisine, deren Erwerb der Firma nach vieler Mühe in Württemberg gelang, ausgestellt. Die Nebeneinanderstellung dieser beiden Fahrzeuge bildet einen gar seltsamen Kontrast und veranschaulicht so recht schlagend den heutigen hohen Stand der deutschen Fahrrad-Industrie. In dem anderen Schaufenster werden mehrere Damen- und Herrenräder ausgestellt, welche mit allen der Firma Gebr. Reichstein zu verdankenden praktischen Neuheiten ausgestattet sind. Bei Durchwanderung des langgestreckten Verkaufsraumes findet man zu beiden Seiten des Mittelganges mehrere hundert Räder aufgestellt; neben wunderschönen leichten Bahnrennern fallen ganz besonders die elegant ausgestatteten Damenräder auf. An gediegenen Tourenrädern, Jugend- und Strassenrennern, wahre Modèles de luxe, ist ebenso wenig Mangel wie an Dreirädern für alle möglichen Zwecke. Aufsehen erregen insbesondere auch die zahlreichen Zwei- und Mehrsitzer für Tourensport und Rennbetrieb. Der erste Stock des Verkaufshauses dient als Ausstellungsraum; hier sind ebenfalls ungezählte Modelle aller Maschinengattungen untergebracht, welche in ihrer Gesamtheit ein prächtiges Bild darbieten. Der zweite Stock ist als Lehrraum eingerichtet. Der lange Raum ermöglicht ein bequemes Fahren, und da die Wandpfeiler gut gepolstert sind, so ist jegliche Beschädigung des Lernenden von vornherein ganz

Damentandem

zu kaufen gesucht. Offerten unter
H. P. 10. [212]
an die Expedition der „Radlerin“.

Hübsche „Mars“-Postkarte

in Packetchen zu 10 Stück versenden
gratis an Sammlerinnen
„Mars“-Fahrrad-Werke
Doos bei Nürnberg.

Radfahr-Regen-Mantel

Marke: „Moni.“
dunkelgrau Kammgarn mit Gummi-
Unterlage, äusserst solid, praktisch
und preiswert, 80 cm lang.
Mk. 11.—

Allgemeines Versandhaus „Schropp“
Hindelang, bair. Hohegebirge.
Vers. u. Nachnahme. [204]

**Hartwig & Vogel
Dresden**

empfehlen für Radfahrer und auf
Märsche:

Kau-Gummi (Chewing-Gum) in Päck-
chen à 10 und 30 Pfg., beliebtes
amerikanisches Erfrischungsmittel
zur Beförderung der Verdauung.
Kola- und Eucasin-Chocolade in Kar-
tons von 20 Tafelchen 50 Pfg., leicht
verdaulichste Ernährungs-Mittel in
konzentriertester Form.

Ess-Chocoladen, Picknick-, Touristen-
Alpenvereins-Chocolade u. s. w. in
handlicher Packung.

Pfefferminz-Pastillen, extra stark,
Rollen à 5 und 10 Pfg. [186]

Abzieh-Etiketten

für Fahrräder.
Schutzmarken. Schriften.

Troeger & Bücking

NÜRNBERG. [182]



Kretzschmar's

„Attila“

Fahrräder.

Ein Meisterwerk der Technik.
10 Jahre an der Spitze der Fahrrad-Industrie.

Attila-Fahrrad-Werke A.-G.
E. Kretzschmar & Co.
Dresden. Teplitz. Budapest.
Fabrik-Niederlage: Hannover
Lave-Strasse 61.

Preisliste frei!

Reclame Ges.
Dresden, J.

[208]



Die vornehme Welt fährt nur

Herros

von der

Süddeutschen Gummiwaarentabrik

Offenbach a. Main.



Illustrirter Rathgeber der Damen für Sport-Toilette-u. andere Angelegenheiten.

Drei Bicycle-Kostüme, Modelle der „Wiener Mode“. Unser heutiges Modebild veranschaulicht drei reizende und durch ihre feine Einfachheit höchst elegant wirkende Kostüme, deren Modelle in Oesterreichs Metropole componiert wurden. Durch die liebenswürdige Zuverlässigkeit der „Wiener Mode“, des tonangebenden und künstlerisch vollendet ausgestatteten Modeblattes, sind wir in der angenehmen Lage unsern Leserinnen den echten Wiener „Chik“ vor Augen zu führen und zur Nachahmung zu empfehlen. Verehrerinnen der Bloomers finden hier ein allerliebstes Modell in Figur 1 des Bildes. Der untere Rand der Beinkleidteile ist 180 cm weit und durch Gummizüge unter dem Knie festgehalten, während vorne am Taillenschluss zwei gegenseitige Falten das glatte Anliegen an den Hüften bewerkstelligen. Das in spitze Enden zulaufende, durch Spangen geschlossene Jäckchen ist ebenso wie die Hose aus rehfärbigem Cheviot gefertigt. Von hellblauem Seidenstoff mit brauner Musterung ist das lose Blusenhemdchen gearbeitet. Sowohl Gürtel als auch der Putz des hellrethfarbigen Seidenhütchens sind von dunkelbraunem Sammet. Die zu dieser Dress gehörenden Gamaschen können aus Stoff oder feinem Leder gewählt werden. Figur 2 zeigt einen kurzen 3,50 m weiten Rock von grünen Loden dessen Vorderteile durch Passepoilen von dunkelstem Stoff begrenzt und am obern Rande durch Knöpfe geschlossen sind. Unter diesem mit leichter gleichfarbiger Seide gefütterten Rock werden nicht zu weite Pumphosen von dem Stoff des Rockes getragen. Das lange Schösseljäckchen ist aus dunkelgrünem Tuch gefertigt und weist als Aufputz gleichfarbige Schnüre auf, welche in drei Reihen um den Rand des Jäckchens und in Sattelform von den Achseln zu der vordern Kante sich ziehen. Aus steingrünem Stroh mit braun und dunkelroten Streifen durchflochten besteht das Stulphütchen, welches mit zwei dunkelroten Federn-Pompons geschmückt ist und in der Farbenwahl mit dem ganzen Kostüm vortrefflich harmoniert.

Hohe Knopfstiefel oder naturfarbe Ledergamaschen vervollständigen den Anzug. Das kleidsame Dress von Figur 3, aus dunkelblauem Cover-coat gearbeitet, besteht aus kurzem 3,50 m breiten, mit Seide gefüttertem Rock, gleichfarbigen Flanell-Pumphosen und einer mit Schossansatz versehenen Blouse, welche über den weissen Gürtel ringsherum etwas überhängt und vorne mit Stahlknöpfen geschlossen ist. Die dreifachen Klappvers der Blouse sind mit weissem Seidenstoff bezogen. Dunkelblauer Sammet ist für die lange Cravatte und als Band um den hellen Basthut verwendet. Hohe Schnürstiefel aus bräunem Leder mit Lackbesatz werden mit Vorliebe zu derartigen Sportkostümen gewählt. Die Sporttoilette hat sich allenthalben schon ein weites Feld erobert und wird derselben nicht nur in der Konfektion sondern auch in den Modeblättern grosse Bedeutung beigelegt. Die „Wiener Mode“ lässt es sich ganz besonders angelegen sein, durch Schaffung stets neuer und dezenter Modelle ihre Leserinnen zu befriedigen und dadurch dem Radsport der Damen immer neue Anhängerinnen zu verschaffen.



Bicycle-Kostüme, Modelle der „Wiener Mode“.

Club-Chronik.



Die „Radlerin“ ist das einzige offizielle Organ der Damen nachstehender Radfahr-Vereine und Clubs:
(Der Nachdruck der Clubabzeichen und zugehörigen Daten aus unserem Blatte wird strafgerichtlich verfolgt.)

Damen-Radfahr-Club

Berlin.

Vorsitzende: Frau A. Rother, SW., Blücherplatz 1 I. (F. A. VI. 3027) an die alle Schriftsachen zu richten sind.

Schriftführerin: Fr. M. Hoffmann. Kassiererin: Frau C. Hansmann, N., Hussitenstrasse 7. 1. Fahrwart: Fr. C. Beyer, SO., Reichenbergerstr. 114. 2. Fahrwart: Frau E. Schirmmeister. Clubabend: Freitag, 8 1/2 Uhr, „zum Auerbach“, Leipzigerstr. 44. F.-A. I., 7528. Damen und Sportkameraden als Gäste von 9 1/2 Uhr herzlich willkommen.

„Draisena“, Erste Vereinigung radfahrender Ehepaare Deutschlands zu Berlin.

Vorsitzender: Apoth. F. Zitelmann, Invalidenstr. 94. Fernsprechanschluss Amt III, 8052. Schriftführer: M. Stenglein, Berlin N. 58, Schönhauser Allee 141a, an den alle Zuschriften zu richten sind. Fernsprechanschluss Amt III, 8123. Kassierer: Herr Köhn, Königl. Regierungs-Baumeister, SW., Kreuzbergstrasse 32. Fahrwarte: Herr Kaufmann Teschendorf, SO., Michaelkirchplatz 19 und Herr Kaufmann Meister, N., Chorinerstr. 20a. Damen-Fahrwart: Frau Therese Riek, N., Gerichtsstr. 43. Teleph. Anknüpfstelle: Amt III, 8052. (Flora-Apotheke.) Vereinslokal: Restaurant von Gustav Haehnel, Berlin NW., Luisenstr. 36. Fernsprech-Anschluss Amt III 2357. Dasselbe alle Sonntage abends 8 Uhr Unterhaltungsabend.



Damen-Abteilung des Berliner-Radfahrer-Club „Borussia“ 1886.

Vertrauensdamen: Kassenwartin: Frau Anna Weingärtner, W., Kurfürstendamm 116. I. Fahrwartin: Frau Martha Meysel, SW., Belle-Alliancestrasse 74. II. Fahrwartin: Frau Bertha Brescius, Schöneberg, Gothenstrasse 8. Clubheim: „Zum alten Askanier“, SW., Anhaltstrasse 14.

Damen-Abteilung des Berliner Radfahrer-Vereins „Wanderer“ 1895.

Vorsitzende: Frau Auguste Weinhardt, Lottumstr. 4. Schriftleitung: Fr. Anna Brünicke, Prenzlauer Allee 199 I, an welche alle Schriftstücke zu senden sind. Fahrleitung: Fr. Hedwig Prüfer, Ruppinerstr. 8. Kassiererin: Fr. Toni Brünicke, Prenzlauer Allee 199 I. Vertreter des Vereines: Herr Bruno Milch, Burgstr. 29. Die Sitzungen werden jeden Dienstag mit dem Vereine im Hotel Centralhalle, Rochstrasse, Ecke der Strasse an der Stadtbahn abgehalten. Ausserdem ist an jedem ersten Montag im Monat, abends 9 Uhr, geschäftliche Sitzung der Damen-Abteilung.

Weissensee Radfahrer-Verein. (Damen und Herren.)

Vorsitzender: Herr Th. Rathmann, Weissensee, Königs-Chaussee 69. (Fernsprecher No. 27.) Schriftführer: Herr Georg Klug, Weissensee, Parkstrasse 90. Vorsitzende der Damen-Abteilung: Frau H. Rathmann, Weissensee, Königs-Chaussee 69. Zusammenkünfte jeden Dienstag, abends 9 Uhr im Vereinslokal, Restaurant „Zum Spaten“, Königs-Chaussee 22.

I. Breslauer Damen-Radfahr-Verein „Felicita“.

Gegründet den 1. März 1897. I. Vorstands-dame: Fräulein Lina Seidel, Ring 52. Kassiererin: Fr. Kern. Schriftführerin: Fr. Lüttmann, Paradiesstrasse 21, II. Fahrwartin: Fr. Marga Seidel. Wöchentlich 2 Ausfahrten. Gäste durch Mitglieder eingeführt, willkommen.



Erster Damen-Radfahr-Club

Cöln a. Rh.



Vorsitzende: Frau Krömmelbein, Fleischmenger-gasse 57. Kassiererin: Fr. Lilli Rademacher, Roonstrasse 3. Schriftführerin: Fr. Richartz, Volksgartenstr. 9. Fahrwart: Fr. Richartz, Volksgartenstr. 9. Clublokal: Hotel Kaiser Friedrich, Salier-ring 45. Die Sitzungen finden jeden Donnerstag Nach-mittag 4 Uhr statt.

Damen-Radfahr-Verein „Violetta“ in Danzig.

Vorsitzende: Frau Anna Giese, Langgasse. Schriftwart: Frau Marie Voelker, Sandgrube 27. Fahrwart: Frau Anna Kessel, Heil. Geistgasse. Kassenwart: Frau Margarethe Rubach, Grosse Wollweber-gasse 5. Sitzungen am Donnerstag nach dem Ersten jeden Monats. Im Sommer zweimal wöchentlich Club-Ausfahrten; an Sonntagen je nach Uebereinkunft. Gäste stets willkommen.



Damen-Radfahr-Verein „Adler“ in Dresden.

Gegründet am 1. Dezember 1896.



Vorsitzende: Frau Marie Wolf, Dresden-A., Dip-poldiswaldauerstr. 15. Schriftführerin: Fr. L. Fränking, Dresden-Blase-witz, Schillerplatz 16. Kassiererin: Frau Const. Langenhorst, Dresden, Werderstrasse 12 III.

Fahrwartin: Frau Anna Zehl, Dresden, Schandauerstrasse 1a. Vereins- und Uebungslokal: Dresdner Radfahrhalle, A. Siksay, Dippoldis-waldauer-gasse 15. Im Winter jeden Dienstag abends dasselbst Saalfahren. Zusammenkünfte: Jeden Dienstag; Gäste herzlich willkommen.

Damen-Radfahr-Verein „St. Georg Wanderlust“ in Hamburg.



I. Vorsitzende: Fr. Dr. M. Wöbcke, Mühlendamm 46, St. Georg. II. Vorsitzende: Fr. A. Borges. Kassiererin: Fr. E. Johnne, Mühlendamm 13. Schriftführerin: Fr. Anna Bahr, Conventstr. 5B, Hamburg-Eilbeck. Fahrwart: Frau Frida Rinne, Steindamm, St. Georg, Hamburg.

Vereinsabend jeden 1. Mittwoch im Monat. Clublokal: Deiken & Behrmann, Steindamm, Hamburg-St. Georg. Alle Zuschriften sind an die Schriftführerin; Fr. Anna Bahr, Convent-strasse 5B, Hamburg-Eilbeck, zu richten.

Münchener Damen Radfahr-Club.



I. Vorsitzende: Frau Lina Fugina, Kaufmannsgattin. II. Vorsitzende: Frau Sophie von Trentini. Kassiererin: Frau Lisca Schuh, Kunstanstaltsbesitzers-gattin. Schriftführerin: Frau Marie Thenn, Fabrikbesitzersgattin, (Runfordstrasse 19). Clublokal: Café Schwanthaler, Schwanthalerstr. 22. Zu-sammenkunft jeden Dienstag, nachmittags 3 Uhr. Alle Schriftstücke sind an die Vorsitzende Frau Lina Fugin, München, Sonnenstrasse 2, zu richten.

Radfahr-Verein „Wanderlust“, Altona. Vereinigung von Fahrern und Fahrerinnen.



— Gegründet 20. Juni 1894. — Vors.: C. H. Reimers, Altona, Schulterblatt 23. Schriftw.: C. Korth, Hamburg, Reppoldstr. 48. Kass.: J. Verdieck, Hamburg, Hafenstr. 115. 1. Fahrw.: A. Lilienthal, Altona, Gr. Rosenstr. 31. 2. Fahrw.: A. Claus, Hamburg, Torn-quiststr. 66. Inventarw.: R. Mutz, Altona, Grüne-str. 19. Zusammenkunft jeden Dienstag in Metzger's Gesellschafts-haus, Altona. Alle Zuschriften erbeten an C. H. Reimers, Altona, Schulterblatt 23.

Verein der Anklamer Radfahrer. (Herren und Damen.)



1. Vors.: Albert Preuss, Juwelier. 2. Vors. u. Schriftf.: Postassistent G. Noack. Zahlmeister: R. Dörschner, Kaufmann. 3. Fahrwart: Alfred Krüger, Kaufmann. 2. Fahrw.: H. Wiebach, Kaufmann. Vorstands-Damen: Frau Preuss, Frau Dörschner u. Fr. Griep. Ehrenvors.: Otto Plötz, Kaufmann. Ehrenmitglied: Dr. Dos. prakt. Arzt. Vereinslokal: Schützenhaus. Fahrabende: Jeden Donnerstag-Abend. Briefe etc. sind an den 1. Vorsitz. zu richten.

Velociped-Club Ansbach (Bayern).



Damen und Herren.

Vorsitzender: G. Binder. Schriftführer: F. Göllich. Kassierer: G. Hottinger. 1. Fahrwart: M. Prager. 2. Fahrwart: F. Rötter.



**Damen-Abteilung
des Radfahrer-Verein Braunschweig 1884.**

1. Vorsitzende: Frau Emmy Fesq, Bohlweg 36.
2. Vorsitzende: Frau Antonie Roose, Viewegstr. 14.
Kassiererin: Frau Bella Monecke, Rebenstrasse 7.
Schriftführerin: Fr. Alma Klingelhöfer, Münzstrasse 6.
1. Fahrwartin: Fr. Alma Klingelhöfer, Münzstrasse 6.
2. Fahrwartin: Frau Martha Mauz, Bäckerklint 10.
Im Winter: Versammlung im Café Lück, 4 Uhr. — Gäste,
durch Mitglieder eingeführt, herzlich willkommen.

Damen-Abteilung

des Ersten Breslauer Radfahrer-Vereins. 1880/85.



1. Vorsitzende: Frau Dr. Weinhold, Ring 8.
Schriftführerin und stellvertretende Vorsitz.:
Fr. H. Heidrich, Schweidn.-Str. 27. Kassier.:
Frau M. Lustig, Teichstr. 14. 1. Fahrwartin:
Frau Ella Karow, Grünstr. 25. 2. Fahrwartin:
Frau Olga Handel, Brüderstr. 20. Sämtliche
Zuschriften sind an die Schriftführerin, Frau
Heidrich, zu senden. Clubsitzungen jeden
1. Freitag jeden Monats, im Restaurant
Tautentzien. Die Benachrichtigung betref-
fend der Ausfahrten findet durch die Vereins-
zeitung des 1. Breslauer Radfahrer-Vereins
statt. Durch Mitglieder eingeführte Gäste
sind bei allen Veranstaltungen des Vereins
stets willkommen. Mitgliederzahl jetzt 26



Darmstädter Bicycle-Club.

Gegründet 1883.

Damen-Abteilung.

Clublokal: „Stadt Pfungstadt“.
Clubabende: Donnerstag und Samstag.

Radfahrer-Verein „Stahlrad“ von 1897, Düsseldorf.

Vereinigung von Fahrern und Fahrerinnen.

1. Vorsitzender: Jean Klisner, Düsseldorf, Bilker Allee 42.
2. Vorsitzender und Cassierer: Carl Bringmann, Düsseldorf, Bismarckstr. 31.
1. Fahrwart: Otto Wehaus, Düsseldorf, Adersstr. 11.
Saal-Fahrwart und Zeugwart: Heinrich Hoch, Düsseldorf, Kronprinzenstr. 29 a.
Schriftführer: Bernhard Goerke, Düsseldorf, Graf Adolfstr. 73.



**„Wanderlust“, Verein radfahrender
Damen und Herren in Elbing.**

Vorsitzender: Herr Georg Geletneky. Stellvert. Vor-
sitzender: Frau Joh. Basilius. Kassierer: Herr Max
Stelter. Schriftführerin: Fräulein A. Hesse.
1. Fahrwart: Herr Alexander Corsopius.
2. Fahrwart: Fr. E. Hesse.
Clublokal: Gewerbevereinshaus.
Clubabend: Dienstag 1/2 9 Uhr. Gäste stets willkommen.
Fahrabende: Dienstag und Donnerstag.

Herren- und Damen-Radfahr-Club „Jugend“, Eutin.

Gegründet 2. Mai 1897.



Vorsitzender: Herr Anton Hegge, Auguststr. 6.
Vorsitzende: Fr. Adele Lassen, Schlossstr. 9.
Schriftführerin: Fr. Ely Lassen, Schlossstr. 9.
Rechnungsführer: August Klücher, Königstr. 14.
Fahrwart: Herr Arnold Lassen, Schlossstr. 90.
Fahrwartin: Fr. Christa Lubinus, Peterstr. 17.
Clublokal: Im Sommer „Jugendheim“ bei Rossburg, im Winter „Vosskaus“.

**„Fahr' wohl“, Vereinigung radfahrender Ehepaare
in Halle a. d. Saale.**



Vorsitzender: Magistratssekretär Franz Hagen, Landwehr-
strasse 12, an welchen alle Zuschriften zu richten sind.
Fahrwart: Lehrer Erich Bocattius.
Fahrwartin: Frau Sekretär Agnes Hagen.
Kassiererin: Frau Kaufmann Antonie Gramm.



**Verein radfahrender Ehepaare von 1897
in Hamburg.**

Vorsitzender: Herr F. Jaap, Rendant, Schröderstiftstrasse 6,
Hamburg.
Kassierer: Herr W. Peters.
Schriftführerin: Frau Peters.
Fahrwart: Herr P. Praesent.
Fahrwartin: Frau F. Jaap.



**Radfahrverein „Schwalbe“ 1896,
Hamburg.**

Damen und Herren.

Vorsitzender: Carl Graff, Hamburg, Hoheluftchaussee 81.
Stellv. Vorsitzender: Otto Beller, Hamburg St. P.,
Seilerstr. 13.
Schriftwart: Hans Graff, Hamburg, Hoheluftchaussee 81.
Kassenwart: Waldemar Rönhold, Bergedorf b. Hamburg.
Tourenwart und 1. Saalfahrwart: Derselbe.
2. Saalfahrwart: Hugo Wilekens Hamburg St. P.,
Wilhelminenstr. 3.
Beisitzerinnen: 1. Frau M. Timmermann, Oldenfelde bei
Alt-Kahlstedt, 2. Fr. M. Haack.
Versammlung im Winterhalbjahr: Mittwoch Abend 9 Uhr.



**Radfahrer-Verein „Deutschland“
Hannover. (Damen und Herren.)**

1. Vorsitzender: Emil Eichholz, Gr.
Packhofstrasse 21. 2. Vorsitzender: W. Rievel,
Knochenhauerstr. 52. Schriftführer: A. Keunecke,
Hermannstr. 13. Kassenwart: Fr. Haerting,
Osterstr. 85. 1. Fahrwart: Alfred Rievel, Knochen-
hauerstr. 52. 2. Fahrwart: Probst, Linden.
Schwarzer Bär, Vereinslokal: Restaurant
„Börse“, Osterstrasse 16B. Versammlungen jeden
Donnerstag, abends 9 Uhr. Anmeldungen und
Zusendungen sind an den Schriftführer zu
richten.



Fahr-Verein „Welt-Rad“, Hannover.

Damen und Herren.

1. Vorsitzender: Georg Marheinecke.
2. Vorsitzender: Wilhelm Markensen.
Schatzmeister: August Uhte, Gartenstr. 15.
1. Schriftführer: Arnold Denecke, Marienstr. 32.
2. Schriftführer: Eduard Meyer, Boedeckerstr. 98.
1. Fahrwart: Albert Braad, Finherstr. 12.
2. Fahrwart: L. Scheuermann, Schmiedestr. 31.
Fahrwart der Damen: Fräulein Alma Beckmann,
Gruppenstr. 19.



Radfahrer-Club „Borussia“, Liegnitz.

Damen-Abteilung.

Radfahr-Verein „Lübecker Adler“ von 1896.

(Damen und Herren.)



Vorsitzender: Dr. med. C. Schorer.
Vorstands-Mitglieder (Damen): Fräulein
Behrens, Frau Hasselbring, Fr. Papendiek
und Frau Dr. med. Noeving.
Herren: v. Bernsdorff, Dr. med. Noeving,
Dr. med. Ocinck, Dr. med. Pauli.

Radfahr-Club „Wanderlust“, Lübeck 1897.

(Vereinigung von Damen und Herren.)



Präsident: J. N. Nissen, Breitestrasse 20. Vor-
sitzende: Fr. Emma Hämöller, Fackenburg Allee 96/104.
Schriftführer: W. Harms, Lindenstrasse 27, an welchen
alle Zuschriften zu richten sind. Zahlmeister: August
Uter, Fackenburg Allee 58. Fahrwartin: Fr. Emma
Uter, Fackenburg Allee 58. Fahrwart: Arthur Hill,
Johannisstrasse 9. Vereinslokal: Hansa-Halle. Vereins-
abend: Gesellige Zusammenkunft jeden Mittwoch,
abends 8 1/2 Uhr.



Münchener Velociped-Club.

(Gegründet 1869.)

Damen-Riege.

Clubheim: Plinganserstrasse 109.

Radfahrer-Verein „Neckarsulm“.

Damen und Herren.

Vorsitzender: Prokurist W. Vad.
Schriftführer und Kassierer: Buchhalter R. Prittmann.
Fahrwart: Kaufmann C. Speidel.
Beisitzer: Amtmann C. Heiler und Kaufmann M. Fischel.



Premier-Radfahr-Club, Nürnberg-Doos.
Herren und Damen.

1. Vorstand: Wilhelm Kastrup, Betriebsleiter.
2. Vorstand: Jos. Röckl, Werkmeister. 1. Schriftführer: Gg. Stadelmann, Kaufmann i/H. Premierwerke, Doos, 2. Schriftführer: Fritz Heinrich. Kassierer: Fritz Albrecht, Kaufmann. 1. Fahrwart: Otto Thilo. 2. Fahrwart: Franz Jos. Dietmeyer.



Rad-Club „Ruhort“.
Damen und Herren.

1. Vorsitzender: Gustav Lohbeck.
2. Vorsitzender und Kassierer: Fritz Schubert.
Schriftführer: Adolf Kyll
1. Fahrwart: Gerh. Schmidt.
2. Fahrwart: Carl Becker.



Radfahr-Verein Stuttgart.
Damen - Abteilung.

Vereinslokal: Kaiserhof.

Wiesbadener Radfahr-Verein.

früher: Wiesbadener Cycle-Club.
Gegründet: 1884.

Damen und Herren.

1. Vorsitzender: Dr. Kurz, Stadtverordneter. 2. Vorsitzender: Emil Fischer. 1. Schriftführer: Wilh. Gg. Herrmann. 2. Schriftführer: Gustav Salm. Kassierer: Hans Herrmann. 1. Fahrwart: Hermann Conrad. 2. Fahrwart: Georg Stritter. Zeugwart: August Oesterling. Beisitzer: Heinrich Dillmann, Karl Lugenbühl, Max Joseph Betz.

Damen-Abteilung.

1. Vorsitzende: Frau Dr. Kampmann. 2. Vorsitzende: Frau Hofchauspieler Faber. Schriftführerin: Frau Redakteur Wichmann. Fahrwart: Herr Emil Fischer.



Deutscher Radfahrer-Bund.

„Die Radlerin“ ist das offizielle Organ der Damen des „Deutschen Radfahrer-Bund“ und wird sämtlichen Damen, welche Bundesmitglieder sind, stets kostenfrei zugesendet.

Die P. T. Gauzahlmeister werden gebeten, die Adressen der neu eintretenden Damen-Mitglieder des D. R. B. sofort der Redaktion der „Radlerin“ (Berlin W., Derrlingerstrasse 16) bekannt zu geben, damit auch den neu eintretenden Damen-Bundes-Mitgliedern das offizielle Organ „Die Radlerin“ unverzüglich zugesendet werden kann.

Pommerscher Radfahrer-Verband
„Stettin.“

(Damen und Herren.)



Vorsitzender: Karl Dannenfeld, Stettin, Falkenwälderstrasse 130, an den alle Zuschriften zu richten sind.
Kassenwart: Franz Liesenberg, Stettin, Stoltingstrasse 6, II.
Neu aufgenommen Herr Fahrrad-Händler Paul Schröder-Stettin, Herr Georg Cohn-Pyritz und Fräulein E. Krüger-Anclam. Das Vergnügen des Bezirkes Stettin findet am 6. März in den Greif-Sälen, Elisabethstr. 63/64, statt, wozu alle anderen Bezirke hiermit freundlichst eingeladen sind, auch werden die auswärtigen Mitglieder noch Einladungen vom Bezirks-Vorstande erhalten.

Touring Club Suisse, Genève.

Schweizer Touring Club, Genf.

(Damen und Herren.)



In der Generalversammlung des Schweizer Touring Club, welche zu Genf am 29. vorigen Monats abgehalten wurde, ist das erste Sportblatt der radfahrenden Damen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, „Die Radlerin“, zum offiziellen Organ der Damen des Touring Club verbannt worden. Demzufolge geht von nun ab allen Damen, welche Mitglieder des Schweizer Touring Club sind, „Die Radlerin“ kostenfrei zu.



Tiroler Radfahrer-Verband.

(Gegründet 1894.)

Verbandes-Leitung
für das 4. Vereinsjahr (1. Oktober 1897 bis
30. September 1898.)

1. Vorsitzender: Heinz Bederlangor, (R.-C. „Vorwärts“), Herzog Friedrichstrasse, Innsbruck.
2. Vorsitzender: Ferd. Pattis (R.-C. „Hall“)

1. Schriftwart: Arthur Gratzler (B.-C. „Innsbruck“) Innsbruck. 2. Schriftwart: Camillo Karner (B.-C. „Innsbruck“), Bahnhof Innsbruck, Schriftleiter des

„Tiroler Radsport“: Karl Gstrein (R.-C. „Union“) Pfarrgasse Innsbruck.
1. Fahrwart: Ludwig Kirschner (B.-C. „Innsbruck“), Schlossgasse 7, Innsbruck.
2. Fahrwart: Sigmund Bartsch (B.-C. „Innsbruck“), Maria Theresienstrasse, Innsbruck. Verbands-Kassierer: Rudolf Gatt (B.-C. „Innsbruck“) Herzog Friedrichstrasse, Innsbruck. Verbands-Gasthöfe: Gasthof „Goldener Hirsch“ (Verbandsstube) und Hotel „Post“. Verbands-Café: Café Central.



Oesterreichischer Touring-Club.

Präsident: Hof- und Ministerialsekretär Dr. Eduard Suchanek. I. Vize-Präsident: Dr. Richard von Stern II. Vize-Präsident: Prof. Dr. Peithner v. Lichtenfels. I. Schriftführer: Felix Mayer, Ritter von Tennenburg. II. Schriftführer: Carl Drey, Zahlmeister: Rudolf Spielmann. Fahrwarte: Dr. M. Oranzs, Hermann Kalliwoda. Beisitzende: Baurat Jacob Bacher, Victor Baron Erlanger, Rudolf Grossmann, Victor v. Henning, Dr. Ludwig Koessler, Hofsekretär Dr. Gustav von Breitenfeld, Gustav Graf Pötting, Dr. Gustav Stransky, Hermann v. Suttner, Professor Rudolf Weyr. Generalsekretär: Feinrich Freiherr von Prochaska.

Sämtliche Zuschriften sind ans Generalsekretariat Wien I, Nibelungengasse 8, Geldsend. an den Zahlmeister Herrn Rud. Spielmann, I, Schottenring 4, zu richten. (Wechselstube J. H. Singer's Nachf.)

Grazer Damen-Bicycle-Club.

(Gegründet 16. Februar 1893.)

Vorsitzende: Frau Ida Elmar, Hauptmannsgattin, Katzianergasse No. 10, Parterre. Fahrwartin Frau Marie Langheinz. Schrift- und Säckelwartin Frl. Olga Nowotny, Reichenauerstrasse 36B, I. St. 1 Geldsend. an die Säckelwartin Frl. Olga Nowotny Sämtliche Zuschriften sind an die Vorsitzende, Frau Ida Elmar, zu richten.



I. Oberösterreich. Damen-Radfahr-Verein in Steyr.

Vorsteherin: Frau Emma Hochhauser. Vorsteherin-Stellvertreterin: Frau Malvine Wernndl. Schriftwart: Frl. Anna Pehersdorfer. Schriftwart-Stellvertreterin: Frl. Mathilde Steidl. Cassenwart: Frl. Marie Tumlöcz. I. Fahrwart: Frau Olga Angermann. II. Fahrwart: Frau Rosalie Schnatter.

Abbazianer Bicycle-Club.

Damen und Herren.

Club-Hôtel: „Ertl“ mit Rad-Remise.

Club-Kanzlei: Bureau Steidl.

1. Obmann: Anton Kiener, Privat-Beamter.

2. Obmann: Em. Poinstingl, Hôtelier.

3. Obmann: Dr. Franz Tripold, Kurarzt.

1. Kassierer: Franz Ertl, Hôtelier.

1. Schriftführer: Hans Lang, Kaufmann.

1. Fahrwart: Heinrich Steidl, Speditour.

2. Fahrwart: Louis Zopis, Hausbesitzer.

1. Hanswart: Jvo Kegievich, Pensionsbesitzer.

1. Zeugwart: Florian Supantsch, Kaufmann.



Radfahr-Verein „Franzensbad 1897“

(Damen und Herren.)

Vorsitzender: Dr. Otto Wolf.

Stellvertreter: Architekt Gustav Wiedermann.

Fahrwart: Franz Köppl. Schriftf.: Rudolf Stark.

Kassierer: Josef Forster.

Damen-Mitglieder: Frau Rosa Wolf-Streschnak,

(Vorsitz. des Damen-Komitees des R. V. F. 1897)

Frl. R. Forster, Frl. I. Wiedermann, Frl. R. Köfend,

Frl. M. Wunschel, Frl. R. Klein, Frl. E. Habermann,

Frl. R. Hologer.



Grazer Velo-Club (Damen und Herren).

Präsident: Dr. Wilhelm Edler von Kann.

Präsident-Stellvertreter: Rudolf Ritter von Stankiewicz

de Moglio, Bezirkskommissär.

Säckelwart: Excellenz. Irma von Kindermann, Feld-

marshalllieutenants-Witwe.

Schriftwart: Louise Heschl.

Fahrwart: Ivo Kranz, cand. mech.

Ohne bestimmte Funktion: Olga Kranz, Dr. Karl Baron

Hayn.

Gemeinschaftliche Fahrübungen finden jeden Donnerstag zwischen 6 und 9 Uhr abends in dem Uebungssaale der Meteor-Fahrrad-Werke in der Kolosseum-Kaserne statt. — Gefällige Zuschriften sind zu richten an Herrn Dr. Wilhelm Edlen von Kaan, Rechtsanwalt, Graz, Kalchberggasse 1a.



Radfahrclub Klagenfurt vom Jahre 1895.

Damen und Herren.

Obmann: Dr. Jos. K. Mareesch.

Schriftführer: Hans Schartner, mag. pharm.

Clubheim: Hotel Sandwirt.

Clubabend: Jeden Freitag.





Laibacher Bicycle-Club.

Damen und Herren.

Obmann: Dr. O. Gratzy.
Schriftführer: Gustav Eger.

Eigener Fahrssaal, Damen-, Herren- und Werkstättzimmer, Mariatheresenstr. Clubzimmer und Clubcafé im Casino



Radfahrerverein „Juvavia“, Salzburg.

(Damen und Herren.)

I. Vorstand: Robert Sauter.
II. Vorstand: Johann Schäffler.
Schriftwart: Georg Böhmer.
Säckelwart: Johann Hangler.
Fahrwart: Sylvio B. v. Alessandrini.
Clublokal: Gasthof zum Hofwirt.
Clubabend: Jeden Mittwoch.

Radfahrer-City-Club, Wien.

Verbandsverein des Oe. T. C.

(Damen und Herren.)

Eigenes Clubheim: Wien, IX, Berggasse 17.
Täglich Mitglieder zu treffen.

Clubleitung: Präsident: Balduin Grollner; I. Vice-Präsident und Schatzmeister: Adolf Brecher; II. Vice-Präsident: Julius Breisach; Schriftführer: Adolf Schlesinger, Max Fränkel; Fahrwart: B. Grollner jr., Vincenz Richter; Hauswart: Josef Spitzer, Siegmund Schlesinger; Zeugwart: Richard Kallab; Beiräte: Adolf Kofler, Julius Magyar, Willy Kohn, Oswald Kallab, Siegmund Tafler.



Radfahr-Verein „Fliegender Holländer“, Wien (Damen und Herren.)

Obmann: Herr Eduard von Gerbert, Beisitzerin: Frau Gertrud von Gerbert, Frau Amalie von Traun. Obmann Stellvtr: Herr Otto Raab. Schriftführer: Herr Victor Schiroky. Zahlwart: Herr Dr. Moriz Mergler. Fahrwart: Herr Julius Scheffold. Beisitzer Herr Gustav Ochler. Club-Lokal: Hotel „Theresienhof“ Wien II. Engerthstrasse 235.

Wiener Radfahr-Club „Swift“ 1895

Damen und Herren.

(Verbandsverein des „Oesterreichischen Touring Club“.)
Postsparkassen-Konto Nr. 841 276.

I. Obmann: Ludwig Egenl, Zuschriften an denselben III., Pfefferhofgasse 1a. II. Obmann: Al. Weinberger, I. Schriftwart: Arnold Beran, II. Schriftwart: Albert Kende, I. Säckelwart: Siegmund Lewitus, II. Säckelwart: Ludwig Fischer, I. Fahrwart: Hugo Holzhauser, II. Fahrwart: Max Fleck. Zeugwart: Leo Stein. Club-Archivarin: Frä. Minna Flusser. Beiräte: Moritz Friedmann, Bernh. Mengering, Leop. Neufeld, August Menze. Revisoren: Arnold Gruner, Jacques Löwy. Club-Lokal: Restauration „zum grünen Baum“, VII., Mariahilferstr. 56. Offizieller Clubabend jeden Dienstag 8 Uhr abends. Club-Café: Geyer, VII., Mariahilferstrasse 94.

Wiener Radfahr-Club „Victoria“.

Verbandsverein des „Oesterr. Touring-Club“.
Gegründet 11. April 1893.

Verbandsverein des „Verband Wiener Radfahrvereine für Wettfahrtsport“. Rennbahn k. k. Prater.

(Damen und Herren.)

Club-Café: Café „Austria“, IV., Pressgasse 17 (Ecke Margarethenstrasse).
Clubabend: Jeden Mittwoch, 8^{1/2} Uhr abends.
Clubheim: I. Wollzeile 38, Alt-Pilsenetzner Bierhalle. Gäste stets willkommen.

I. Obmann: Felix Mayer Ritter von Tenneburg, I. Bellariastrasse 4; II. Obmann: Karl Drey; I. Schriftwart: Rudolf Steiner; II. Schriftwart: Eugen Kment; I. Fahrwart: Leon Müller; II. Fahrwart: Arthur Baumann; Kassawart: Anton Kürt, IV., Hauptstrasse 2, Freihaus (Geldangelegenheiten); Hauswart: Gustav Handl; Beisitzende: Arthur Kment, Karl Schleifer; Revisoren: Richard Fried, Ludwig Baumann; Clubredakteur: Leon Müller, VIII., Schlüsselgasse No. 11 (Sport-, Fahrleitungs- und Zeitungs-Angelegenheiten). Alle übrigen Zuschriften sind an den I. Obmann Felix Ritter von Mayer, I., Bellariastrasse 4, zu richten.



Wiener Radfahr-Club „Wanderfalke“.

Verbandsverein des Oe. T. C.

Damen und Herren.



I. Obmann: Dr. Elkan; 2. Obmann: J. Feith; I. Schriftwart: H. Kertész; 2. Schriftwart: Frä. Melanie Müller; I. Fahrwart: J. Spitzer; 2. Fahrwart: H. Flohr; Kassierer: Niessner; Beiräte: L. Elkan und Schwewitz; Revisoren: Schlechter und Podhrasky; Archivar: S. Bettelheim; Schiedsgericht: S. und Th. Bettelheim, Schlechter, Koref und R. Spitzer. Clubplatz: Bodensteiner's Radfahrerschule nächst der Hundstürmer Linie. Clublokal: J. Zehetner's Restauration „Zum goldenen Hechten“, IV., Waaggasse. Alle Zuschriften sind an den I. Schriftführer Heinrich Kertész, V., Hundstürmerstrasse 135, zu richten. Clubabend jeden Mittwoch. Clubcafé: „Prokop“, V., Hundstürmerstrasse 1.

Wiener Radfahrerverein „Wanderrad“.

Gegründet 1894.

Damen und Herren. Verbandsverein des Oe. T. C.



Eigenes Vereinsheim mit Winterfahrralle, Sommerfahrplatz, Gesellschaftsräumen und Radeinstellraum: XVII., Hauptstr. 13.

Offizieller Clubabend jeden Donnerstag 8 Uhr abends. Vorstandssitzung jeden Samstag 8 Uhr abends.

Derzeitige Vereinsleitung: Obmann: Dr. Moriz Oransz, VIII., Bennogasse 28; Obmann-Stellvertreter: Carl Löwit, XVII., Palfy, 14; Säckelwart: Heinrich Hebak, IX., Moserg. 8; Säckelwart-Stellvertreter: Adolf Eisenmann, XVIII., Leiternmayerg. 44; I. Schriftwart: Max Fischer, XVIII., Zimmermann, 9; II. Schriftwart: Emil Kübler; I. Fahrwart: Johann Jenik, XVI., Hauptstr. 15; II. Fahrwart: Georg Touba; Haus- und Zeugwart: Max Gerstl; Beisitzer: Anton Dworschak und Carl Koller; Sportausschüsse: Dory Ehrenfreund, S. Mittler, A. Dworschak; Schiedsrichter: J. U. Dr. S. Weiner, Gotthard Freiherr v. Haan Carl Ullmann; Revisoren: Val. Klein, Carl Schmied.

Wiener Radfahr-Club „Wienerwald“

Damen- und Herren-Verbandsverein d. Oe. T. C.

(II. Untere Augustenstrasse 28.)



Obmann: Dr. Gustav Stransky. Obmann-Stellvertreter: J. Wachslar. Kassierer: Max Morgenstern. I. Schriftwart: Dr. Arthur Kohn. II. Schriftwart: Max Winkler. I. Fahrwart: Leopold Freund. II. Fahrwart: Theodor Brandeis. Hauswart: Alfred Sonnenschein. Zeugwart: Emanuel Grossmann. Beisitzer: Dr. Franz Wittmann, Maxim. Zirner. Revisoren: F. W. Schuller, kais. Rat Wilhelm Schwarz.

Ehren- und Schiedsgericht:

Obmann: Dr. Siegfried Drüll. Beisitzer: Dr. Julius Adler, Dr. Julius Fischer, J. Bettelheim.

Clubberichterstatler: für die „Radlerin“ (Berlin) Frau Emilie Stransky, für das „Centralblatt“ (Wien) Dr. Arthur Kohn.

Deutscher Radfahrer-Bund.

Abteilung für Wanderfahren, Gasthaus- und Auskunftswesen.

Vorsitzender: Hans Traugott Hirsch, Gera-Untermhaus. Auskünfte über Wanderfahrten, Grenzübergang u. s. w. werden jederzeit gern erteilt, Mitgliedern — Mitgliedsnummer ist anzugeben — kostenlos; Nichtmitgliedern geg. Rückporto.



Verband deutscher Fahrradhändler.



1. Vorsitzender: Gustav Braunbeck, kgl. Hoflieferant, Stuttgart.

Stellvertretende Vorsitzende: Arthur Klarner-Leipzig, Ernst Kukulik-Berlin.

Kassierer: Hugo Grün-Wiesbaden.

Vertrauensmänner für Berlin und die Provinz Brandenburg: Emil Halbarth, Königlicher Hoflieferant, Berlin; für Bayern und Württemberg: Ed. Härting, Kgl. Hofl., München; für Baden, Pfalz, Elsass-Lothringen: Alwin Vater-Karlsruhe; für Hessen

und Hessen-Nassau: Alfred Hupfeld-Kassel; für Hannover, Bremen, Oldenburg: L. M. Meyersbach-Oldenburg; für Ost- und Westpreussen: H. Rehländer-Königsberg i. Pr.; für Pommern und Mecklenburg: Fr. Brinkmann-Schwerin i. M.; für die Rheinprovinz und Westfalen: G. C. Berger-Mülheim a. Rh.; für das Königreich Sachsen: Arthur Klarner-Leipzig; für die Provinz Sachsen: Wilh. Riebe & Söhne, Magdeburg; für Schlesien und Posen: Noak & Co., Breslau; für Schleswig-Holstein: Ernst Dello-Hamburg.

Alle Briefe sind an Gustav Braunbeck-Stuttgart, alle Zahlungen an Hugo Grün-Wiesbaden zu richten.

An sämtliche besseren Fahrradhändler und Händler der damit verwandten Branchen, welchen das Gedeihen ihres Standes am Herzen liegt, ergeht das dringende und höfliche Ersuchen, die Statuten des Verbandes zu verlangen und mit dafür einzutreten, dass der deutsche Fahrradhandel immer mehr und mehr gebessert und gekräftigt werde.

Der Verband deutscher Fahrradhändler bezweckt keineswegs, dem Publikum gegenüber die Fahrräder beim Einkauf zu verteuern, sondern der Verband kämpft an gegen unlauteren Wettbewerb, vertritt die berechtigten Interessen der Händler gegen Fabrikanten, wie der Fabrikanten gegen Händler und schliesslich finden auch berechtigte Ansprüche von Privaten gegen Fahrradhändler Erledigung. Dies sind die Hauptprinzipien.



Die **feinste** und
leichtlaufendste
Maschine ist und bleibt

SUPERBE

Fahrradwerke
Karl Kircher & Co.

Mannheim.



[181]

Beste

Unerreicht an Haltbarkeit und Ausführung.
Solid und unverwüstlich.
Farbe: „Grau“. (Para Qualität.) Farbe: „Rot“.



Marke

Prima-Luftschläuche (tadellos dicht.)
Bremsklötze, Pedale, Griffe etc.

S. Herz, Gummiwarenfabrik,
Berlin SO. 33, Köpenicker Strasse 187-188.
Telephon: Amt IV. No. 730. Telegr.-Adr.: „Herzdor Berlin.“ [189]



[207]

FALKE Fahrräder

FALKE FAHRRADWERKE, ALBERT FALKE & CO. M. GLADBACH.

[188]

Verlag und für die Redaktion verantwortlich: Josa Matzner, Edle von Heilwerth.
Druck von Pass & Garleb. Auslieferung für den Buchhandel durch Eduard Rentzel. Sämtlich in Berlin W.