

DIE RADLERIN



*Internationales Sportblatt
der radfahrenden Damen.*



Silberne Medaille



Schweizer
Touring-Club.



Goldene Medaille
München 1897.



Sportausstellung Hamm.

Einziges offizielles Organ der Damen des
„Deutschen Radfahrer-Bund“, „Oesterr. Touring-Club“, „Touring-Club Suisse“,
„Pommersch. R. F.-Verband“, „Tiroler R. F.-Verband“, „Steirisch. R. F.-Gauverband“,
„Kärntner R. F.-Gauverband“, und zahlreicher Radfahr-Vereine u. Clubs.

Fernsprech-Anschluss:
Amt VI, No. 1146.

Redaktion u. Expedition: Berlin W., Derfflingerstr. 16.

Giro-Conto:
Nationalbank für Deutschland.



Radtour-Ausstellung.

No. 1. III. Jahrgang.

Berlin W. und Wien, den 15. Oktober 1898.

Preis der Nummer 50 Pfg.

Prinzessin Heinrich XXX. Reuss.

Weit über Breslaus Mauern hinaus erklang in den letzten Septembertagen die Kunde von einer fürstlichen Hochzeit. Die liebliche Braut, deren wohlgetroffenes Bild wir nach einer aus jüngster Zeit stammenden Aufnahme aus dem Atelier des K. u. K. Hof- und Kammer-Photographen Carl Pietzner, Wien, nebenstehend bringen, war Prinzessin Feodora von Sachsen-Meiningen, der glückliche Bräutigam Prinz Heinrich XXX. von Reuss. — Die Eltern der Braut, Erbprinz und Erbprinzessin von Meiningen, befinden sich seit einigen Jahren in Breslau, woselbst der Erbprinz die Stellung eines Korps-Kommandeurs bekleidet.

Die Hochzeit fand im Beisein vieler Fürstlichkeiten — u. a. der Kaiserin Friedrich, des Königs von Sachsen — und vieler hoher Gäste statt und gab dem Breslauer Publikum reichlich Gelegenheit, zu bewundern und seine Sympathien kund zu geben, denn der überaus stattliche



Prinzessin Heinrich XXX. Reuss j. L.

Nach einer Photographie aus dem Atelier des K. u. K. Hof- und Kammer-Photographen Carl Pietzner, Wien.

Hochzeitzug bewegte sich durch viele Strassen zu der weit hinausliegenden neuen Lutherkirche, und die höchsten Herrschaften fuhren in offenen Wagen.

Für Anhängerinnen des Radsports bietet die Persönlichkeit der neunzehnjährigen Prinzessin Feodora insofern erhöhtes Interesse, als dieselbe ebenfalls dem Radsport huldigt. Die Mutter Prinzessin Feodora's, Ihre Kgl. Hoheit Charlotte, Erbprinzessin von Meiningen, hatte im Noakschen Velodrom zu Breslau zugleich mit einem Teil ihres Hofstaates das Radfahren erlernt. Als heuer die erbprinzliche Familie nach Erdmannsdorf im Riesengebirge übersiedelt war, wurden alsbald Herr und Frau Noak nach Erdmannsdorf berufen, woselbst in dem schönen Parke Erbprinzessin Charlotte ihre Radfahrübungen fortsetzte und der Erbprinz von Meiningen sowie die Tochter des hohen Paares, Prinzessin Feodora, sich in der Kunst des Radfahrens unterrichten liessen. Als später Prinz Reuss als Bräutigam Prinzessin Feodora's wiederholt auf Schloss Erdmannsdorf zu Besuch

weilte, nahm derselbe als geübter Radfahrer häufig an den Radausflügen teil, welche Prinzessin Feodora, die bald eine gewandte Radlerin geworden, gemeinsam mit ihren hohen Eltern veranstaltet hatte.

Voraussichtlich wird die junge Frau in steter Begleitung

ihres Gatten sich dem schönen Sport auch fernerhin fleissig widmen.

Die Wünsche zu einer „glücklichen Fahrt“ in zweifacher Beziehung folgen der nunmehr aus Breslau geschiedenen Prinzessin herzlich nach.

An unsere Leserinnen und Leser!

An der Schwelle des dritten Jahrganges stehend, in welchen „Die Radlerin“ mit vorliegender Nummer hoffnungsfreudig eintritt, drängt es uns vor allem, den geschätzten Leserinnen dieses Blattes, den verehrlichen radsportlichen Verbänden, Clubs und Vereinen, sowie den geehrten Fabrikanten, Fahrradhändlern und sonstigen Interessenten der Fahrradbranche, endlich zuletzt, doch nicht zum wenigsten, auch unseren liebenswürdigen Mitarbeiterinnen und Korrespondenten, herzlichst Dank zu sagen für die ausserordentliche Förderung, welche sie alle insgesamt und jeder im besonderen unserem Unternehmen haben angedeihen lassen. Dem freundlichen Zusammenwirken aller dieser schätzenswerten Faktoren verdankt „Die Radlerin“ den mächtigen Aufschwung, den dieses Organ in der verhältnismässig kurzen Zeit seines bisherigen Bestandes genommen, indem es sich zum hervorragendsten und daher tonangebenden Sportblatte der radfahrenden Damen emporgeschwungen hat. Ja, „Die Radlerin“ hat sogar gewissermassen sich selbst übertroffen, da sie den Rahmen ihres Wirkungskreises bereits im zweiten Jahrgange schon überschritten, und aus den ihr ursprünglich gezogenen Grenzen tretend, aus einem Sportblatt der radfahrenden Damen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns sich zu einem bisher unerreicht dastehenden **internationalen Sportblatte der radfahrenden Damen** herausgebildet hat. Von dem Bestreben geleitet, den Wirkungskreis dieses Blattes noch weiter auszudehnen und unserem Organe hierdurch eine noch höhere Bedeutung zu verleihen, zugleich **den Wünschen eines grossen Teiles des Leserkreises dieses Blattes Folge leistend**, hat der Verlag der „Radlerin“ sich entschlossen, von nun ab auch dem Radsport der Herren eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und als Pendant zum Damensportblatt „Die Radlerin“ ein internationales Sportblatt der radfahrenden Herren unter dem Titel „Der Radler“ herauszugeben. Damit soll nun unser Organ alle Zweige des Radsport umfassen und unter dem Kollektivtitel

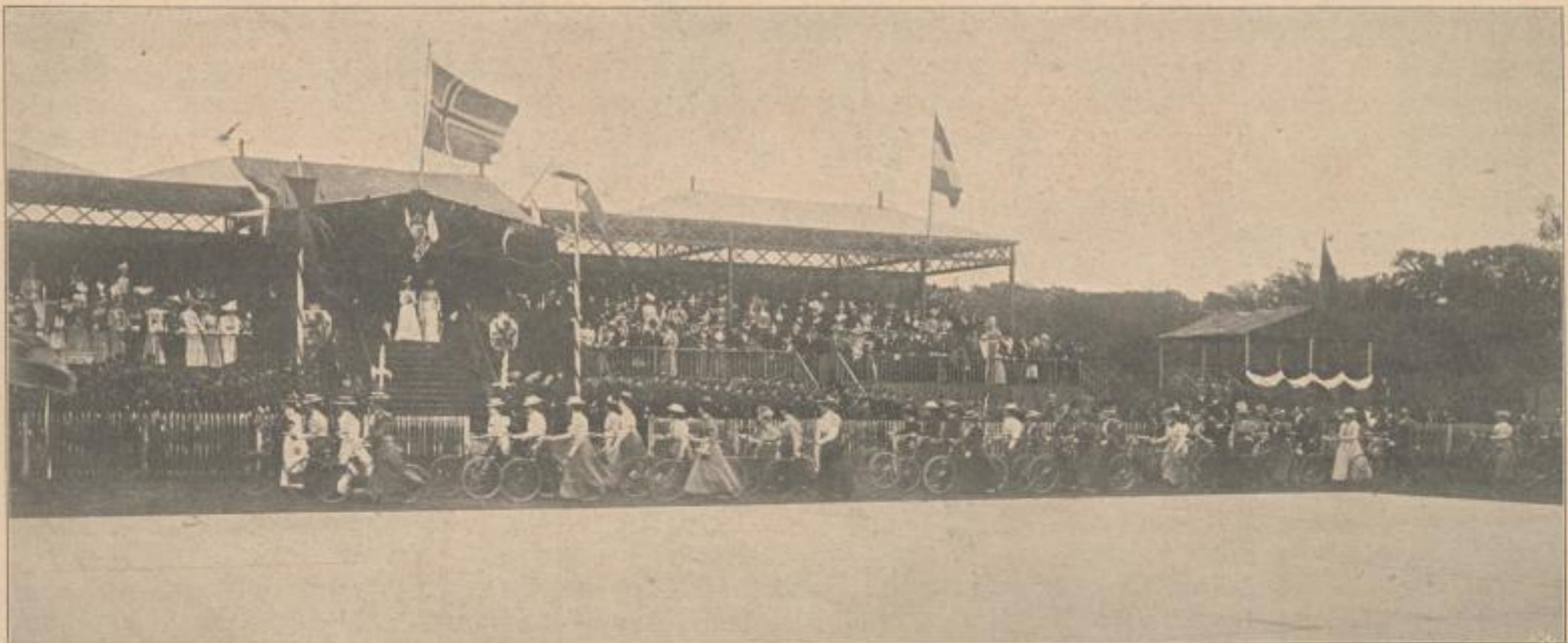
„Radlerin und Radler“

den gesamten Radsport in Wort und Bild zur Darstellung bringen. Ueberdies wollen wir aber auch unseren geschätzten Leserinnen und Lesern in dem illustrierten Beiblatt „Motor-Sport“ eine fesselnde Revue über die fortschreitende Entwicklung des einer grossen Zukunft entgegengehenden Automobilismus bieten.

Trotz dieser wesentlichen Vermehrung des Inhaltes unseres Organes tritt **eine Erhöhung des Abonnementsbetrages nicht ein** und erfolgt eine Aenderung in der Erscheinungsweise nur insofern, als das Blatt unter dem Kollektivtitel „Radlerin und Radler“ nunmehr am 15. und 30. jeden Monats zur Ausgabe gelangen soll.

In der zuversichtlichen Erwartung, dass unser Organ sich in seiner Neugestaltung nicht nur seine zahlreichen bisherigen Freunde erhalten, sondern auch neue weitere Kreise von Interessenten gewinnen wird, beginnt mit zielbewusster Schaffensfreudigkeit den neuen Jahrgang: der dem geneigten Wohlwollen der verehrlichen Leserinnen und Leser dieses Blattes sich empfehlende

Verlag Josa von Matzner.



Defilé der radfahrenden Damen mit dem Damen-Club „Honni soit qui mal y pense“ an der Spitze im National-Sportfest zu Haag.

Spezial-Aufnahme für die „Radlerin“ von G. A. Moegle, Photograph in Haag, Bazarstraat 10.



Das National-Sportfest im Haag.

Zu Ehren der Thronbesteigung
Ihrer Majestät der Königin
Wilhelmina der Niederlande.

Eigen-Bericht der „Radlerin“.

Den Haag, 1. Oktober 1898.

Zum Schlusse der Krönungsfeierlichkeiten fand am 25. September auf der grossen Rennbahn zu Clingendaub bei den Haag ein grosses nationales Sportfest statt, wobei alle sporttreibenden Vereine in ihren Vereinskostümen und mit Fahnen und Bannern vertreten waren. Schon in aller Frühe hatten sich bei herrlichem Wetter Tausende und abermals Tausende von Menschen aus allen Himmelsgegenden auf dem Festplatze eingefunden, um Zeuge der Huldigungen zu sein, welche aus der sportliebenden Vereinswelt der jungen Königin dargebracht werden sollten. Inmitten des grossen freien Platzes erhob sich eine hohe Tribüne, auf welcher sich die Loge für die junge Königin und deren Mutter befand. Die Loge war prachtvoll mit schwerem Sammet dekoriert, über dem Baldachin wehte die niederländische Flagge. Links von der Rennbahn hatten sich die verschiedenen Clubs aufgestellt. Welch ein buntes Bild von all den Fahnen und Bannern, farbigen Tricots, Dresses und Uniformen! Kurz nach zwei Uhr erschienen Ihre Majestäten auf dem Festplatze; laute Hurrahs ertönten, die zahlreichen Musikcorps spielten das Wilhelmuslied. Ihre Majestäten wurden am Eingange des Terrains von dem Fest-Komitee begrüsst. Nachdem die Mitglieder des Fest-Komitees den Majestäten vorgestellt waren, begann der Vorbeimarsch der einzelnen Vereine; Baron van Thuyt van Serooskerken, Vorsitzender des Haupt-Komitees, gab den Majestäten die einzelnen Erklärungen. Die Aufstellung der Vereine und Clubs war folgende: I. Jagd; II. Rennvereine; III. Eis-



Frl. Hedwig Binder, Wolfenbüttel.
Detailbild vom Preis-Korso in Wolfenbüttel.
Nach fotogr. Aufnahme von Adolf Herbst, Wolfenbüttel.

wieder. Nachdem der Huldigungszug vorbeigezogen und sich die einzelnen Vereine aufgestellt hatten, wurde von den Musikkapellen das „Ond Wilhelmus“ gespielt. Die Ehrenwache präsentierte die Gewehre, und es erscholl aus Tausenden von Kehlen: „Es lebe die Königin!“ Ihre Majestäten verblieben bis zum Schlusse der Festlichkeiten auf dem Festplatze und sprachen den Veranstaltern des Festes zum Schlusse huldvoll ihren Dank aus. — Hiermit haben die Krönungsfeierlichkeiten ihr Ende erreicht.
W. Wiese.



Frau und Herr C. Roselieb, Wolfenbüttel.
Detailbild vom Preis-Korso in Wolfenbüttel.
Nach fotogr. Aufnahme von Adolf Herbst, Wolfenbüttel.

sport (46 Clubs); IV. Schwimmsport (6 Clubs); V. Ruder-Clubs (8 Vereine, darunter auch der deutsche Turn- und Ruder-Verein Rotterdam); VI. Kegel-Clubs (16 Vereine); VII. Schiess- und Fecht-Clubs (16 Vereine); VIII. Radfahr-Clubs (6 Vereine, darunter die erste niederländische Damen-Radfahr-Vereinigung „Honni soit qui mal y pense“); IX. 1 Boxer-Verein; X. 6 Clubs vom Golfbund; XI. Athletik-, Cricket- und Fussball-Clubs in 22 Abteilungen; XII. Schiess-Vereine (3 Clubs).

Sämtliche Vereine waren in ihren zumeist sehr kleidsamen Vereinskostümen und zogen mit einem Musikcorps sowie mit Fahnen und Bannern an der Spitze zur Huldigung vor der Loge Ihrer Majestäten vorbei.

Ein ganz besonders schönen Eindruck machte die Damen-Radfahr-Vereinigung „Honni soit qui mal y pense“, welche beim Vorbeimarsch vor der königlichen Loge mit allgemein bewundener Exaktheit defilierte. Die Majestäten verbeugten sich wiederholt und gaben, sichtlich befriedigt, ihren Beifall zu erkennen. Unsere Illustration auf Seite 2 giebt ganz genau den Augenblick des Defils der Damen

Preis - Korsos in Wolfenbüttel.

Anlässlich des Bezirkstages des Ostbezirkes des Gau 17 des „Deutschen Radfahrer-Bundes“ wurde



Frau Anna Haltrich und Frä. Emma Guggenberger, Mediasch.
Ein Tandempaar aus Siebenbürgen. Die zwei ersten Radlerinnen Mediasch's.
Amateur-Photographie von unserem Korrespondenten Fritz Guggenberger in Mediasch.

in Wolfenbüttel ein Preiskorso gefahren, welcher als sehr gelungen bezeichnet werden kann, wieweil die auswärtigen Vereine sich nicht sehr zahlreich an dem Korso beteiligten. Es waren aber besonders die beiden Vereinigungen von Wolfenbüttel, und zwar der Radfahrer-Verein „Germania“ und der Radfahrer-Verein „Wolfenbüttel 1890“, welche durch ihre wunderbar blumengeschmückten Räder dem Korso ein prunkvolles Gepräge gaben. Ein belebendes Element unter den gleichartigen Dresses der Herren-Vereinungen bildeten die hellen Toiletten der Radlerinnen, die sich am Zuge beteiligten, und man hörte aus der zahlreich angesammelten Zuschauermenge vielfache Rufe der Bewunderung, welche dem exakten Fahren und dem reizenden Aussehen der Damen galten. In erster Linie waren es die beiden Schwestern Binder und das Tandempaar Frau und Herr Roselieb, welche durch das geschmackvolle Arrangement ihrer Räder angenehm auffielen und wohlverdienten Beifall erteten. Fräulein Hedwig Binder, welche wir unseren Leserinnen auf Seite 3 im Bilde vorführen, hatte ihr Rädchen ganz allerliebste geschmückt, und glauben wir nicht fehlzugehen, wenn wir annehmen, dass die Ausschmückung dieses Rades vielseitig nachgeahmt werden wird.

Auch das Tandempaar Frau und Herr C. Roselieb (Ab-

bildung Seite 3) zeigte viel Geschmack in der eigenartig schönen Dekoration seines Zweisitzers, den es mit sehr viel Geschick lenkte und mit welchem es sich den verschiedenen Gruppen des Preis-Korsos vorteilhaft anschloss. Die Veranstalter des Bezirkstages in Wolfenbüttel können mit grosser Befriedigung auf das gute Gelingen ihres Werkes zurückblicken. R.

Sportbrief aus Siebenbürgen.

Von Fritz Guggenberger.

Mediasch, im September 1898.



Wenn jemand vor drei Jahren die Kühnheit besessen hätte, vorauszusagen, der Radfahrersport würde binnen nicht allzulanger Zeit auch bei unseren Damen eine Schar warmer Anhängerinnen finden, so hätte dieser jemand zuversichtlich einen kleinen „Krieg im Frieden“ heraufbeschworen, aus dem er keinesfalls als Sieger hervorgegangen wäre, und sich im besten Falle noch den Ruf eines nicht ganz normal veranlagten Menschen zugezogen.



Mediascher Radlerinnen.

Amateur-Aufnahme von unserem Korrespondenten Fritz Guggenberger in Mediasch.

Ich frug vor längerer Zeit — gelegentlich einer Reise — eine mir befreundete, nebenbei bemerkt, sehr reizende Dame unter den nötigen Vorsichtsmaßregeln und unter diplomatischen Einleitungsworten „... warum sie denn eigentlich nicht radfahren lerne“. Nun, ich hatte eine schöne Geschichte angezettelt. Wir kamen bei diesem Thema in solch eifrigen Disput, der von meinem hübschen Vis-à-vis mit einer derartigen Hartnäckigkeit geführt wurde, als handle es sich zumindest um eine sehr wichtige Staatsangelegenheit. Worte wie: Männersport, gefährlich, unweiblich etc. etc. schwirrten nur so in der Luft herum, und als ich mir zum Schlusse gegen diese Aeusserungen in ganz bescheidener Weise Protest einzulegen erlaubte, wurde besagte P. T. Dame ordentlich böse und redete sich in solchen Eifer hinein, dass ich mich in ihr hübsches, vom Polemisieren lieblich erhitztes Gesichtchen beinahe verliebt hätte, wenn sie nicht mein unerbittlicher — Gegner gewesen wäre.

Und siehe da, was geschah? — Vor kurzer Zeit sah ich sie hoch zu — Stahlrad sitzen, eine ebenso chike als gute Radfahrerin. Oh, wandelbare Frauenlaune!

Solche „bezähmte Widerspenstige“ stehen nicht vereinzelt da, ja, ich möchte mich zu der Behauptung versteigen, dass jede der gegenwärtig radelnden Damen vor mehr oder minder langer Zeit „contra“ Radfahren gewesen und erst hübsch langsam sich damit ausgesöhnt hat, nachdem sie die gewissen Vorurteile, die anfangs dagegen herrschten, als unnötigen Ballast über Bord geworfen.

Fährt man jetzt in den späteren Nachmittagsstunden auf unseren teilweise vortrefflich gehaltenen Strassen, so trifft man erfreulicherweise recht viele Damen, die unter fröhlichem Gepoluder ihre obligate Spazierfahrt, teils zu zweien, teils in grösserer Gesellschaft vereinigt, mitunter mit einem Stab lebens-

würdiger Begleiter hinter sich, machen. Welch' lustiges, lebensfrohes Völkchen! Schon von weitem hört man sie, die jugendfrischen Gestalten, die sich lachend und scherzend in Gottes herrlicher Natur herumtummeln, glücklich, dass sie den beengenden, dumpfigen Stadtmauern für eine Zeit lang den Rücken kehren können.

Die Saison brachte auch heuer wieder mehrere interessante sportliche Veranstaltungen. So z. B. hielt der „Mediascher Radfahr-Club“ vor kurzer Zeit seine Bannerweihe, verbunden mit dem II. Strassen-Wettrennen und einem Lampen-Korso, bei welchem letzterem auch die Damen in stattlicher Anzahl vertreten waren, ab. Am selben Tage wurde auch die vom „Bund deutscher Radfahrer Siebenbürgens“ ausgeschriebene „Meisterschaft im Strassen-Rennen über 50 km“ ausgetragen, welche sich sehr anziehend gestaltete und aus der der bisherige Meisterfahrer A. Haltrich als Sieger hervorging.

Indem ich diesen Zeilen zwei Aufnahmen aus meiner amateur-photographischen Mappe beifüge, welche Mediascher Radlerinnen zur Darstellung bringen, hoffe ich den Wünschen der Redaktion der „Radlerin“ entsprochen und zugleich die Leserinnen dieses allseits beliebten Blattes befriedigt zu haben.

Das Fechten der Damen.

Bald werden die schönen Spiele im Freien aufhören, das wechselvolle Wetter, die kurzen Nachmittage zwingen die so zuträgliche und liebgewonnene Gymnastik in frischer Luft auszusetzen. Was sollen die jungen Damen nun für eine Leibesübung betreiben? Den Damen ist jedes Feld des Sports eröffnet, und mit Recht; es nicht ausarten zu lassen, liegt in den Händen der Frauen und Mädchen, die Wirkung wird dann

PETER'S UNION Pneumatic

PETER'S UNION PNEUMATIC · DEUTSCHES REICHS-PATENT N^o 78534.



Mitteldeutsche Gummiwaaren-Fabrik
LOUIS PETER, FRANKFURT A/M.

nicht ausbleiben: köstliche Gesundheit und Leibes-schönheit bis ins späte Alter.

Alle Sports haben ihre Apostel gehabt, die mit Wort und That für die gute Sache eintraten, und denen es gelang, den Damensport auf die heutige Höhe zu bringen. Allerdings hatte man schon längst in anderen Ländern Damen den Platz eingeräumt, wir sind in Deutschland nur Nachzügler. Jeder Sport wird seitens des weiblichen Geschlechts betrieben, und freudigerweise mit Lust und Ausdauer.

Nur einer, vielleicht der edelste, hat nur einen kleinen Kreis von Anhängerinnen aufzuweisen: das Fechten. Es ist schon oft in Wort, Bild und That eine Lanze für diese prachtvolle

Gymnastik gebrochen worden. In Anbetracht der jetzt günstigen Zeit möchte ich nun darauf auch an dieser Stelle aufmerksam machen.

Nicht zu unterschätzende Vorzüge berechtigen das Florettieren, als Erziehungsmittel für die weibliche Jugend in Aufnahme zu kommen.

In erster Linie ist es die Decenz, die in der Ausübung liegt, dann der Ausschluss der Oeffentlichkeit, die immer, und nicht ganz mit Unrecht in einer Millionenstadt gescheut wird, dann, dass nur Damen unter ihresgleichen unter Aufsicht einer Lehrerin ihre Uebungen machen. Es sind dies Vorteile, in gewissem Sinne vielleicht auch — Nachteile, denn die Eitelkeit kann nicht die Nahrung finden bei geschlossenen Thüren und ohne Zuschauer.

Das Florettfechten ist ein prächtiges Spiel der Klingen, in dem Eleganz, Grazie, Geschicklichkeit und Kraft sich offenbaren. Eine einfache, korrekt ausgeführte Uebung, ein kleines Gefecht, übt selbst auf den Zuschauer einen Reiz aus, denn der Körper zeigt sich in aufrechter Haltung in seiner schönsten Form. Jede Muskel des Ober- und Unterkörpers ist in Thätigkeit. Die Brust atmet frei und die Augen gewöhnen sich an ruhiges, scharfes Sehen. Die ganze Haltung nimmt schon nach den ersten Lektionen etwas Sicheres, Elastisches an, der Gang wird leicht und hoheitsvoll.

Eine Ausartung ist einfach ausgeschlossen, denn jede Uebung wird unter Leitung und Aufsicht ausgeführt. Gleichzeitig mit der wohlthuenden Gymnastik wird der Geist beschäftigt und angeregt, gedankenlos, mechanisch kann keine Uebung ausgeführt werden.

Das Interesse der Lernenden nimmt mit dem Schwierigerwerden der Lektionen ständig zu und macht die Anstrengungen des Anfangs schnell vergessen.

Alle diese Vorzüge und Schönheiten des Florettfechtens sind im Auslande schon bereits seit langer Zeit anerkannt.



Zwei Schülerinnen der Fechtschule E. Teege in Berlin.

Nach einer Photographie aus dem Atelier des Hofphotographen Albert Meyer in Berlin C.

Schon vor Jahren gab es in Italien und Frankreich flotte Fechterinnen.

Im Frühjahr und Sommer dieses Jahres konstatierte ich auf meiner Reise durch Frankreich und die französische Schweiz die Zunahme der Anhängerinnen des edlen Fechtsports; in Paris floriert die Fechtschule einer Mad. Gabrielle. Den geehrten Leserinnen will ich noch zur Aneiferung verraten, dass ein wenig Eitelkeit auch befriedigt werden kann, denn Geschmack und Schönheitssinn können auch im Fechtanzug angewendet werden.

Eine Bluse und daran festsitzender Plissérock (in der Hüfte von einem Ledergürtel gehalten), aus Tuch oder Sammet in kleidsamer Farbe für die Trägerin, darunter eine geschlossene Hose vom selben Stoff oder Seide, ist ein praktischer und reizender Anzug.

Schwarzseidene Strümpfe, absatzlose ausgeschnittene Lackschuhe, an den Händen die kleinen Stulphandschuhe, Maske und Florett, und das Bild einer chiken Fechterin ist fertig.

Dem Drängen einiger Anhängerinnen des Fechtens nachgebend, beabsichtige ich einen Damen-Fecht-Club zu gründen, der in würdiger Weise diesen edlen Sport vertritt, später durch Beteiligung an sportlichen Veranstaltungen denselben veranschaulicht und ihm dadurch den gebührenden Platz sichert. Meldungen nimmt entgegen und Auskunft erteilt bereitwilligst Frau Universitätsfechtmeister E. Teege, Luisen-Strasse 41.



Der Blumen-Korso in Berlin.

Das Herbstfest des „Deutschen Sport-Vereins“ am 25. v. M. wurde mit einem Blumen-Korso eingeleitet, welcher unter den Klängen verschiedener Musikkapellen sich vom Brandenburger Thor aus die Charlottenburger Chaussee entlang zur Trabrennbahn Westend bewegte. Die ganze Strecke entlang hatte eine vielköpfige Menge Posto gefasst, welche die einzelnen Vereine und Gruppen mit lauten Beifallsrufen begrüßte. Berlin hat noch keinen Blumen-Korso gesehen, an welchem sich so viele Radfahrerinnen und Radfahrer beteiligt hätten und bei welchem so grosses Gewicht auf die geschmackvolle Dekoration der Räder gelegt worden wäre. Die Damen besonders hatten sich es angelegen sein lassen, ihre zierlichen Maschinen auf das herrlichste zu schmücken und dadurch dem ganzen Zuge ein festliches und prunkhaftes Gepräge zu geben. In geschlossener Reihe, durch die Gleichheit ihrer hübschen Kostüme und die reizende Dekoration ihrer

Excelsior
 bester
 Pneumatic



HANNOV.-GUMMI-KAMM-CO.
 ACT. GES.
 HANNOVER.

[994]

Wer ein gut gearbeitetes,
 zuverlässiges
 Fahrrad sucht und eine kleine
 Mehrausgabe nicht scheut, wähle
 die altbewährte Marke



„Wanderer“.

Wanderer-
 Fahrradwerke
 vorm. Winkelhofer & Jaenicke,
 Chemnitz-Schönau.

[206]

D.-R.-P.

D.-R.-P.

Calcium Carbid

garantirt ca. 300 Liter Acetylen pro Kilo erzeugend.

In Dosen $\frac{1}{10}$ -10 Ko. und Trommeln ca. $\frac{40}{50}$ -100 Ko.
 offerirt Wiederverkäufern billigst

Dr. Ed. Wiederhold, Cassel,
 chem. techn. Fabrik.

Gegr. 1865.

Gegr. 1865.

Kölnische Unfall-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Köln a. Rhein.

Grundkapital Mk. 3 000 000.—

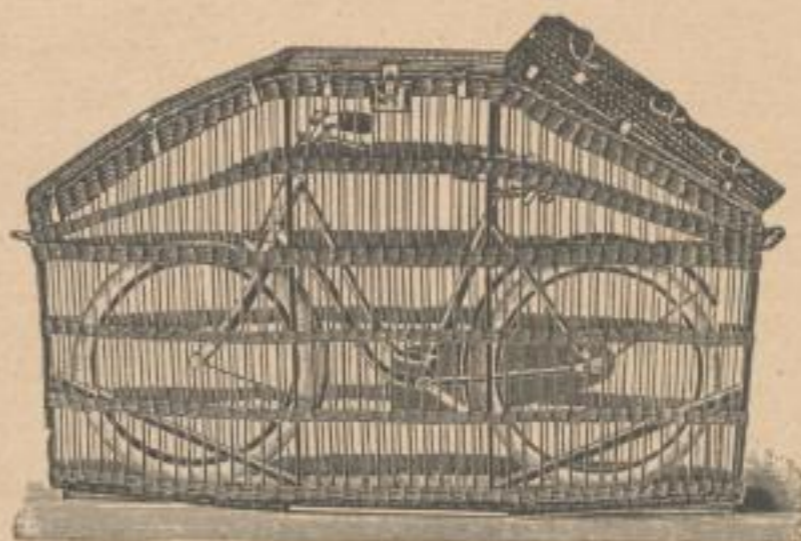
gewährt unter den günstigsten Bedingungen zu mässigen festen Prämien Rad-
 fahrerversicherungen für Damen und Herren. Die Versicherung erstreckt sich
 auf die Folgen körperlicher Unfälle beim Radfahren unter Einschluss der, der
 Radfaherin erwachsenden Haftpflicht.

Zum Abschluss von Versicherungen empfiehlt sich

C. Busse, Generalvertreter,

Berlin W., Französischestr. 43. Fernsprecher I, Nr. 2334.
 sowie die Direction in Köln.

[211]



Transportkorb für Fahrräder.

Dieser Korb eignet sich nicht nur zur Ver-
 wendung auf der Reise, sondern auch zum Ver-
 sandt von Fahrrädern an Kunden, deshalb auch
 für Fabrikanten sehr geeignet.

Gewicht 12—13 kg.

Bei Bestellung ist Höhe, Breite, Länge des
 Rades anzugeben. Wenn nicht andere Masse
 vorgeschrieben, wird 184 cm lang, 112 cm hoch
 und 55 cm breit geliefert.

Zu beziehen durch:

[236]

A. Siksay, Dresden, Porsbergstr. 35.

Kgl. preussische Staatsmedaille für gewerbliche Leistungen.



R. M. Maassen, Confectionshaus

Berlin S., Oranienstrasse 165 (Ecke Oranienplatz).

Anerkannt grösste Auswahl in Strassen-, Fahr-, Theater-Mänteln, Capes, Jackets und
 Pelzconfection zu billigsten, festen Preisen in solidester, chicster Ausführung.

Specialität: Sport- und tailor made-Costumes.

[274]

Eigene Kürschnerei und Werkstätten für Maassbestellungen.

Räder auf den Beschauer angenehm wirkend, fuhr die Damen-Abteilung des B. R.-C. „Borussia“ 1896, ihre Maschinen mit vollster Meisterschaft beherrschend. Allen voran radelte Fräulein Weingärtner, die das Banner der Damen-Abteilung mit graziösem Chik und grosser Sicherheit mit sich am Rade führte.

In weissen Kostümen, die Räder mit weissen Chrysanthemen und feinem grünen Laubwerk in aparter Art geschmückt, fuhr Herr Dr. jur. Lohnstein samt seiner Tochter Fräulein Margarethe Lohnstein im Zuge mit und erregte besonders die anmutige Erscheinung der jungen Dame die vollste Aufmerksamkeit und Bewunderung des gesamten Publikums. Sehr hübsch wirkte auch die Dekoration eines Damenrades, welche in Baldachin-Façon arrangiert war.

Ferner sah man ein Rad mit Veilchen und Maiglöckchen geschmückt, ein anderes mit Asten in verschiedenen Farben, ein weiteres wieder mit roten Mohnblüten dekoriert und so weiter in stattlicher und bunter Reihe; eine Familie, Vater, Mutter und zwei allerliebste kleine Töchterchen, bot ein reizendes radsportliches Bild.

Ein Familien-Dreirad für zwei Personen und rückwärts angebrachtem Sitz für die mitzunehmenden Kinder rief auch allgemeine Anerkennung hervor. Fräulein Clärchen Görlicke brillierte wieder durch reizendes Aussehen und tadelloses Fahren. Von den vielen Herren-Vereinigungen, welche an dem Blumen-Korso mit sehr hübsch dekorierten Rädern teilnahmen, kann gesagt werden, dass sie alle ihr Bestes gaben. Alles in allem kann der Verlauf und Erfolg des ganzen Blumen-Korsos als vorzüglich gelungen bezeichnet werden und haben sich die Veranstalter desselben grosse Verdienste erworben.

Einige photographische Einzeln- und Gruppen-Aufnahmen vom Blumen-Korso, welche durch das Atelier F. Kühn für die „Radlerin“ aufgenommen wurden, bringen



Fräulein Margarethe Lohnstein, Berlin.

Detailbild aus dem Blumen-Korso, veranstaltet vom Deutschen Sport-Verein in Berlin am 25. September 1898.

Nach photographischer Aufnahme von E. Bieber, Berlin W.

Preis der R.-C. „Perle“, Rummelsburg.



Frau Klose, Fräulein Weingärtner, Frau Weingärtner Mitglieder der Damen-Abteilung des B. R.-C. „Borussia“, im Blumen-Korso am 25. September 1898.

Nach photographischer Spezialaufnahme für die „Radlerin“ von F. Kühn, Berlin W.

wir auf den Seiten 9 und 11 zur Ansicht.

Von den Vereinen I. Gruppe, welche dem „D. R.-B.“ angehören und über 20 Teilnehmer zählten, erhielten den 1. Preis der B. R.-C. „Borussia“, 2. Preis der B. R.-C. „Germania“ und den 3. Preis der R.-V. „Blitz“ zu Rixdorf. Von der II. Gruppe, weniger als 20 Teilnehmer, erwarben den 1. Preis der B. R.-V. „Wanderlust“ 1896, den 2. Preis der Stettiner R.-V. „Wanderer“, den 3. Preis der R.-V. „Charlottenburg“ und den 4. Preis der B. R.-C. „Frisch auf“. Von Einzelfahrern des „D. R.-B.“ errangen drei silberne Medaillen und eine Ehrenurkunde der Reihe nach 1. Herr Jawer, 2. Frau Herzgerodt, 3. Frau Bieber, 4. Frau Thum, während die nicht zum „D. R.-B.“ gehörenden Einzelfahrer in nachstehender Reihe mit silbernen Medaillen ausgezeichnet wurden: 1. Familie Münzer, 2. Herr Hübner, 3. Frau Hille. Ehrenurkunden erhielten Frau Leder, Fräulein Görlicke und Herr Saulmann. Von Vereinigungen, die nicht dem „D. R.-B.“ zugehören, bekamen den 1. Preis die „Berliner Taubstummen-Radf.-Vereinigung“, den 2. Preis der B. R.-C. „Adler“ 1892 und den 3.

Sportbrief aus Croatien.

Eigenbericht der „Radlerin“;



Als Pendant zu dem kürzlich in der „Radlerin“ veröffentlichten Briefe von der süd-ungarisch-slavonischen Grenze will ich berichten, welchen Aufschwung der Radsport in diesem Jahre in Essegg genommen hat. Am Ende des vorigen Jahres hatten wir 75 Radler und eine Radlerin, heute zählen wir 300 Radfahrer und mehr als 30 radfahrende Damen. Es besteht auch seit dem Jahre 1894 ein Club, der heute über 80 ausübende

Feinste deutsche Marke!



bleibt „Opel“ auch 1898!

Adam Opel, Rüsselsheim am Main.

Vertreter für Berlin:

Dumstrey & Jungck, Berlin SW.,
Markgrafenstrasse 27.

Generalvertreter für Oesterreich-Ungarn: **Opel & Beyschlag, Wien I, Körntnerring 13.**

Verbesserte ^[998]
Radfahr- und Reformhose
Hygienisch das Beste!
Bequem und praktisch
Prämiiert mit der
Silbernen Medaille 98.
**Pluderhosen-
Radfahrhose,
Hemdosen**
(Combinations)
für Sport und Haus in
18 Façons von 3,25 an.
Sweaters-Blousen, Gamaschen,
Sportorats von 4 Mk. an.
„Bazar“ **Nürnberg**
Berlin W., Französischestr. 20.
Höchste Auszeichnung Sportausstellg. 1895
Eig. Atelier. Preis. frei. Anprobierräume
Tricottailen - Reitbekleider.

Abzieh-Etiketten
für Fahrräder.
Schutzmarken. Schriften.
Troeger & Bücking
NÜRNBERG. [182]

Cito-Räder
unübertroffen!

Cito-fahrrad-Werke
Act.-Ges.
KÖLN-KLETTENBERG.

Kaiserslautern, den 15. Juni 1898.

Herren Reich, Goldmann & Co., Offenbach a. M.

Im Besitze Ihres Werthen vom 14. cr. theilen wir Ihnen auf Wunsch gerne mit, dass die von Ihnen bisher bezogenen **Celluloidkettenkästen** unseren vollen Beifall gefunden haben, und sehr gerne gekauft werden. Die Kästen verziehen sich nicht und laufen vollständig geräuschlos, was wir besonders hervorheben möchten.

Hochachtend

**Pfälzische Nähmaschinen- und
Fahrräder-Fabrik.**

Verlangen Sie!

Kettenkasten! Kleiderschutz!

Griffe und Lenkstangen

wirkliche Neuheiten!

Reich, Goldmann & Co.
Offenbach a. M. (307)

Mitglieder zählt. — Dieser Club veranstaltete heuer anlässlich der Pfingstfeiertage einen Radfahrer-Blumen-Korso, welcher aber leider mit der Ungunst der Witterung zu kämpfen hatte. Ein Gruppenbild dieses Blumen-Korsos füge ich diesem Schreiben bei.

Eine der schönsten Gruppen bildete unstreitig die von den jungen Herren Leopold Nuber und Bruno Fischer und dem liebreizenden Fräulein Stefi Šarčević gestellte Gruppe. Auf zwei nebeneinander gekuppelten, reich mit Rosen gezierten Rädern war ein erhöhter Sitz angebracht, auf welchem die allerliebste, herzige Radlerin, Fräulein Stefi Šarčević, wie eine Rosenkönigin thronte und nach allen Seiten hin graziös Blumen spendete. Diese den Glanzpunkt des Korsos bildende Gruppe füge ich in getreuer photographischer Aufnahme für die „Radlerin“ meiner Sendung bei, hoffend, dass die Reproduktion dieses Bildes (Seite 16) dem Blatte zur Zierde gereichen wird.

Als der Korso in schönster Entwicklung begriffen war, erhob Jupiter tonans plötzlich seine dröhnende Stimme und der Regen fiel leider nur zu bald in Strömen vom Himmel.

Ein eigentümlicher Umstand war es, dass von unseren Damen in puncto des Radfahrens keine den Anfang machen wollte; erst als die Vizegespanin des Veröczer Komitats, Frau-Minka von Chavrak, diesem schönen Sporte zu huldigen anfang, sah man, wie die Damen allmählich zu radeln begannen, und heute zählen wir hier bereits an 30 radfahrende Damen. Eine der besten und auch feschesten Radfahrerinnen ist Frau Dr. Diamant; sie sitzt sehr chic auf dem Rade und hat vorzüglichen Geschmack in der Kleidung; wenn sie durch die Strassen fährt, wird sie allseitig bewundert und nicht wenig beneidet.

Ein bekanntes Essegger Radlerpaar ist Herr und Frau Dr. Spitzer; beide huldigen sehr eifrig dem Radfahr-Sport. Herr Dr. Spitzer ist auch II. Obmann des Essegger Radfahrer-Clubs und hat sich um den Bestand des Clubs sowie auch für dessen Fortkommen sehr viel Verdienst erworben.

Weiteren Bericht und Bilder-sendung in Aussicht stellend, grüsst die „Radlerin“ mit sportlichem All Heil!

R. K.



Frau und Herr Birkholz
Mitglieder des B. R.-C. „Borussia“, im Blumen-Korso
am 25. September 1898.

Nach photographischer Spezialaufnahme für die „Radlerin“
von F. Kühn, Berlin W.



Frl. Clara Goericke und Frl. Anna Heinrich,
Berlin.

Spezialaufnahme aus dem Blumen-Korso am 25. September 1898
von F. Kühn, Berlin W.

Auf dem Rade durch deutsche Gaue.

Ein Bericht über meine Radtour im Sommer 1897.

Von Miss Gertrude Rodda.

Aus dem Englischen ins Deutsche übertragen von O. Diesel, Hamburg.

(Nachdruck verboten.)

(Fortsetzung.)

Wen Saargemünd aus hatte ich meinen Solicitor telegraphisch um Bankanweisung auf Metz ersucht. Bei meiner Rückkehr ins Hotel fand ich ein Telegramm vor: „Wenden Sie sich wegen des Geldes an die Banque de Metz!“, als ich aber am nächsten Morgen dorthin ging, war nichts angewiesen. Noch zweimal am selben Tage sprach ich dort vor, aber ohne Erfolg; immer hiess es: „Nichts da!“ Der Amerikaner war um 4 Uhr weiter gefahren, nachdem wir verabredet hatten, dass ich mich beeilen und versuchen sollte, ihn einzuholen. Ganz zufällig erfuhr ich am nächsten Morgen beim Verlassen des Bankgebäudes, dass das Geld an eine andere Bank gegangen sei und dort seit zwei Tagen auf mich warte.

Schnell bezahlte ich meine Hotelrechnung und fuhr um 5 Uhr nach Calais—Dover ab, mit der Absicht, so schnell wie möglich vorwärts zu streben, ohne in irgend einer Stadt Zeit zu verlieren. An der französischen Grenze wurde ich noch aufgehalten, indem ich 35 Francs für meine Maschine zu deponieren hatte, und dann ging es flott vorwärts, bis ich im Anbruch der Nacht Longuyon erreichte, so dass ich zu 65 km etwas weniger als 3 Stunden brauchte. Nachdem meinem Rade durch gründliches Reinigen sein Recht geworden war, ging ich zur Ruhe mit der Absicht, früh wieder aufzubrechen. Am nächsten Tage ging es ununterbrochen gegen den Wind auf den hügeligen Wegen Nordfrankreichs; kaum hatte ich einen Berg glücklich überwunden, so wartete schon der nächste auf mich. Auf diese Weise kam ich durch Carignay nach Mezières, wo ich Mittagsrast hielt; nach derselben führte mich mein Rad bis Maubert-Fontaine, wo ich Nachtquartier bezog und in meine Streckentafel eintrug: „120 km gegen sehr heftigen Wind“.

Ein kalter, weisser Nebel hüllte alles ein, als ich am folgenden Tage früh 6 Uhr abfuhr, er nahm der Fahrt allen Reiz. Durch La Nouvion, wo ich etwas Selterswasser trank und ein Bisquit ass, ging die Fahrt bis Le Château, wo ein strömender Regen meinem Mühen ein Ende machte für





Richard Schwartzkopff
BERLIN N.
Maschinenfabrik

Abteilung Fahrradbau!
empfiehlt seine mit verschiedenen
wichtigen **Neuerungen** versehenen
Fahrräder, welche sich durch
Eleganz, Stabilität und leichten Lauf
auszeichnen.

— BERLIN N. —
Müller-Strasse 172a

Solvente Vertreter an allen Plätzen
gesucht.

Kataloge gratis und franco.

[289]

Wieder einige erfolgreiche Sonntage für

Brennabor.

2. 10. **Magdeburg**, 50 km Amateur-Dauer-
fahren I. Preis.

Friedenau, 50 km Internationales
Dauerfahren II. Preis Dörfler.

Montluçon (Frankreich), Internatio-
nales Damenfahren I. Preis Mlle.
Dedaele.

Bellinzona (Schweiz), Kanton-Meister-
schaft I. Preis Farinelli.

Dillingen, 150 km Chausseerennen
I. und II. Preis.

9. 10. **Kl. Machnow - Trebbin**, 50 km
Chausseerennen I. Preis Köcher.

Brest (Frankreich), Internationales
Dauerrennen I. Preis Dutrieu.

[12]

Der neueste Roman „Die Regimentstante“ von

Preis des Wochenheftes
nur 20 Pfg.

Nataly von Guffring

Preis des Wochenheftes
nur 20 Pfg.

erscheint in der kraft-
voll aufblühenden

Sonntags-Zeitung für Deutschlands Frauen

Illustrierte Zeitschrift mit den 6 Beilagen:
1. Grösse deutscher Dichter. 2. Album moderner Handarbeiten. 3. Illustrierte Jugendzeitung. 4. Praktische Mitteilungen für Küche und Haus.
5. Illustrierte Zeitung für Mode und Handarbeit (bringt farbige Moden). 6. Schnittmuster.

Verlag von W. VOBACH & CO., Berlin.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und Postanstalten (Postzeitungsliste 6449).

[358]



FAHREN SIE WAFFENRAD!

Unerreicht leichter Lauf (daher keine
Anstrengung), ist ein Hauptvorteil der
Fahrräder der
WAFFENFABRIK STEYR.
Grösste Specialfabrik der Welt. Ueberall vertreten.

Seidenstoffe

für **Sports-Costumes, Sports-Blousen** etc., als auch schwarze,
weisse u. farbige Seidenstoffe mit Garantieschein für gutes Tragen.
Direkter Verkauf an Private porto- u. zollfrei ins Haus zu wirklichen
Fabrikpreisen. Tausende von Anerkennungs-schreiben. Verlangen Sie
Proben mit Angabe des Gewünschten.

Seidenstoff-Fabrik-Union [352]
Adolf Grieder & Cie., Kgl. Hofl., **Zürich** (Schweiz).

diesen Tag. Bis 10 Uhr am Morgen des folgenden Tages regnete es fort, dann benutzte ich die erste Chance zur Abfahrt. Aber die bis dahin so schönen Landstrassen veränderten sich sehr zu ihrem Nachteil, immerhin überwand ich die 24 km bis Cambrai in zwei Stunden. Der Weg von dort bis Douai war schauerlich; ich hatte mich schon beglückwünscht, in der Erwartung, kein Steinpflaster mehr anzutreffen, aber diese Strecke war mit einem so elenden Pflaster versehen, dass es unmöglich war, mehr wie 6 km die Stunde zu machen. Besonders schlimm war es auch noch, dass der Wind in heftige Böen ausartete, welche mich fast von der Maschine warfen. Ich suchte Zuflucht am ersten besten Gebäude, einer Scheune, und stellte mich dort so nahe an die Thür wie möglich, das Zweirad vor mir; dort bin ich stehend eingeschlafen und erwachte erst, als mein Rad mit lautem Geräusch umfiel. Die Sonne schien hell und ein Blick auf meine Uhr belehrte mich, dass ich aufrechtstehend fast drei Stunden geschlafen hatte, zweifellos gänzlich erschöpft von dem fortwährenden Kampfe mit dem Winde während der letzten beiden Tage. Ich vergass, meinen Lesern mitzuteilen, dass ich in München meinen früheren Fabranzug getauscht hatte gegen eine enganliegende Tricottaille und einen geteilten Rock, wodurch das Fahren viel bequemer wurde; mir würde es auf dieser letzten Strecke meiner Fahrt auch gar nicht gut ergangen sein in einem gewöhnlichen Rock. Beim Mittagessen in Douai fühlte ich mich durchaus nicht wohl in meinen nassen Kleidern, aber ich liess mich nicht zurückhalten. Meine Schlafpause hatte mein Weiterkommen beträchtlich verzögert und da ich vernahm, dass die Strasse nach Lens, welche ich ursprünglich ersehen hatte, eben so schlecht sei wie die just passierte Strecke, nahm ich mir Lille zum Ziel. Ich wollte dort den Zug nach Calais abfangen, was mich in den Stand setzen würde, die Ueberfahrt nach Dover mit dem Mittagsboot am Sonntag zu machen, denn es war Sonnabend. So ging es denn noch einmal durch strömenden Regen und gegen den Wind 62 km bis Lille, wo ich den Zug noch eben erreichte.

(Schluss folgt.)



Frau Dr. Diamant, Essegg, Croatien.

Aus unserer Galerie graziöser Radlerinnen.

Nach photographischer Aufnahme aus dem Atelier M. Schiecker in Essegg.



Von
Lisa Elsner.

Ein Pfiff, ein langsames Anrücken — und vorwärts geht es, schnell und immer schneller. Noch einmal flattern die Tüchlein der „trauernden Hinterbliebenen“ auf wie ein Schwarm weisser Tauben; dann lehne ich mich in die Ecke, ganz erfüllt von dem einen beglückenden Gedanken: „heimwärts“. — Ueber mir im Netz schaukeln sich neben dem unvermeidlichen Handgepäck diverse Sträusse, deren Düfte wie ein Abschiedsgruss des Sommers zu mir niederwehen.

. . . Denn leider ja, nun ist er vorbei, der stets zu kurze Sommer; seine letzten freiwillig gespendeten Rosen sind nahe am Verblühen, und melancholisch veranlagte Seelen beginnen mit Gefühl das alte, schöne Lied: „Wenn die Schwalben heimwärts zieh'n. —“ Ich aber, nein, ich denke nicht daran, melancholisch zu sein. Wie? eine Radlerin und Melancholie? Das reimt sich nicht zusammen. Im Gegenteil, meine Gedanken sind nie heiterer wie jetzt gewesen. Eine Reihe wanderfroher und genussreicher Tage, an denen zumeist das Rad mein treuer Weggenosse gewesen, liegen hinter mir; hoffentlich folgen ihnen noch viele ebenso glückliche, wenn mich auch bald wieder die Stadt umfängt.

Und noch einmal ziehen all' die schönen Stunden, die ich dem Rade verdanke, an mir vorüber, und ich glaube, wie mir geht es allen jenen, die nach längerer oder kürzerer Abwesenheit wieder ihr Heim aufsuchen. Inniger denn zuvor mit der herrlichen Gottesnatur vertraut, gilt ihr auch unsere dankbare Erinnerung. Erfrischt, gestählt an Körper und Geist, beseelt von neuer Thatkraft, geht es nun dem Winter entgegen; wir fürchten ihn nicht. Viele sind wohl unter uns, die noch vor kurzem unserem schönen Sport mit einer gewissen Antipathie gegenüberstanden, ihm heut jedoch, ihre „Nerven“ und ihre „Migräne“ vergessend, mit höchstem Interesse huldigen. Viele auch, die durch zahllose Beispiele im Bekanntenkreis bekehrt, zwar noch nicht ausübend zu den Unseren zählen, wohl aber kaum die Stunde erwarten können, da sie zum erstenmale stolz im Sattel thronen werden . . . Ihr sportlustigen, zukunftsfreudigen Schwestern, das ahnt Ihr freilich nicht, dass noch verschiedene bittere Lektionen dazu gehören, bis das boshafte Vorderrad nicht mehr im Zickzack durch die Welt fährt, bis endlich der Tag erscheint, wo geweisste und ungeweisste Chausseesteine, Bäume und Laternenpfähle jegliche magnetische Kraft für Euch eingebüsst haben, und Ihr endlich sogar imstande seid selbst im Fahren noch dem Rock seinen malerischen Faltenwurf zu verleihen.

Wie gesagt, Ihr ahnt es zwar nicht, was Euch noch bevorsteht,





NECKARSULMER „PFEIL“

Beste

Qualitätsmarke.

Neckarsulmer Fahrradwerke, Act.-Ges.
Neckarsulm (Württ.)





Werk
Albert Falke Co.
Falke Fahrrad

Tadellose Arbeit und Material!

M. GLADBACH.
(Rheinpreussen.)

Damenräder
[186] Neueste Modelle.

Zwillingsrad.
Verkaufe meine nur einige Male gefahrene Dürkopp'sche Zwillingsmaschine, grüne, hochfeine Maschine. [363]
H. Liebaug, Schmalkalden.



**Industriewerke
Kaiserslautern**



empfehlen ihre patentirten
SPECIALITÄTEN:

Zugabe-Pumpen (neu u. billig)
Telescop-Pumpen 4 theilig und 6 theilig, beste und billigste! Luftpumpen.
Telescop-Fusspumpen
Werkstatt-Telescoppumpe (neu und sehr leistungsfähig)
Knallrohr mit Metallpatronen (per Post und Bahn versendbar)
Das beste Schreckmittel gegen Strolche und Hunde.
a. Fschüssig mit gelbem Kaliber, wodurch die Patronenhülsen leicht entfernt werden können.
b. Magazin-Knallrohr (12 schüssig)
Gummiwaffe Cyclistenschutz
Die beste verstellbare Kettenbürste
Automatische Fusshalter. Zu allen normalen Pedalen passend!
Wandradstütze, sehr praktisch.
Fahrradständer, beliebig verstellbar.
Weitere Neuheiten in Vorbereitung.
Drucksachen gratis und franco.
Galvanische Anstalt.
Anfertigung von Massenartikeln in jedem Metall nach gegebenem Muster oder Zeichnung.
Patentamtlich geschützte Artikel werden gegen Lizenz verwerthet.



Gelegenheitskauf.
Ein neues Damenrad „Möve“
noch nicht gefahren, 1898er Modell, ist sehr preiswerth zu verkaufen.
Das Rad ist zu besichtigen in unserer Exped.,
W. 35, Derfflingerstrasse 16.

1893
Rekordfahrt
Wien—
Paris.

1895
I. Preis
Bordeaux—Paris
Fr. Gerger.

1896
Distanzfahrt
Triest—
Wien
I. Preis.

1890
1898
Styria-
Fahrrad-Werke
Joh. Puch & Comp.,
Graz.

1896 und 1897
Wiener
Derby
I. Preis.

1897
100 km
Europa-
Meisterschaft
I. Preis.

1898
Grosser
Preis
von
Hannover
I. Preis.

Vertreter in allen Haupt-
plätzen der Welt.

1898
Grosser
Preis
von
München
I. Preis.
[286]



„Fortschritt“ ist das Lösungswort des Zeitalters. Vertreter werden gesucht.

Original Smith Premier Schreibmaschinen No. 3 u. 4

sind Wunder an Einfachheit und vollkommenster Konstruktion, daher

„Die Schreibmaschine des Fortschritts.“

Unentbehrlich zum Schreiben des Deutschen, weil ohne Schalttasten.

Weltgehendste Garantie! • Ueberall Kugellager. • Kostenlose Vorführung. • Unterricht gratis!

R. Rochlitz, Berlin S., Prinzenstr. 34, und Rud. Chr. Meyer, Berlin C., Burgstr. 30/31.



Gesamt-Gruppenbild der Teilnehmer am Blumen-Korso in Essegg.

ich nehme jedoch an, wäre dies selbst der Fall, dass nichts Euch mehr von Eurem löblichen Vorhaben abbringen könnte. Darum „All Heil“ vor allem Euch, Ihr neuen Jüngerinnen des Radsportes!—

Rastlos weiter braust der Zug. Die Berge treten allmählich zurück, bis nur noch ihre dunstunwobenen Konturen herübergrüssen. Flache Wiesen und bunte Wälder, einsame Alleen und versteckte Dörfer fliegen scheinbar in schneller Folge draussen vorbei.

Ja, es ist Herbst. Rote Hagebutten und Ebereschen schmücken wie Korallengehänge das gelichtete Grün; durch das braune Dorngebüsch weben sich dichte Gespinnste, mit Tauperlen übersät, und dort, dort oben im Blauen sind sie wirklich, die zwitschernden Schwalben, welche „beimwärts ziehen“. Lange sehe ich ihnen nach, den geflügelten Wanderern; aber wie mich endlich der klare, goldüberstrahlte Herbsthimmel allzu sehr blendet, sucht mein Blick wieder die Erde und entdeckt auf naher Landstrasse alsbald eine ganze Schar fröhlicher Sportgenossen. Ein Club auf der Frühfahrt begriffen . . . mit Mützenschwenken grüssen sie den „grossen Bruder“, der prahlend an ihnen vorüberjagt. Die Herren sind in übereinstimmender Dress, die Damen dagegen, je nach Wahl und Geschmack, tragen zum dunklen Rock verschiedenfarbige Blusen, durch deren bunte Abwechslung dem fesselnden radsportlichen Bilde ein eigentümlicher Reiz verliehen wird.

Aber der Zug ist fast noch schneller, als selbst der kürzeste, kritische Gedanke; längst ist er an den Radlern vorbei und eine Gruppe lachender, brauner Kinder, erregt meine Aufmerksamkeit . . . im Vorübersausen seh' ich, dass sie eine Anzahl stattlicher Obstbäume plündern, und meine ihren Jubel zu hören, wenn die rotbackigen Äpfel allzu heftig auf die kleine, lose Gesellschaft niederregnen. Und der Herbst soll traurig sein? Für den, der offenen Auges um sich schaut, ist er es ganz gewiss nicht, denn er hält ja erst, was der Sommer versprach.



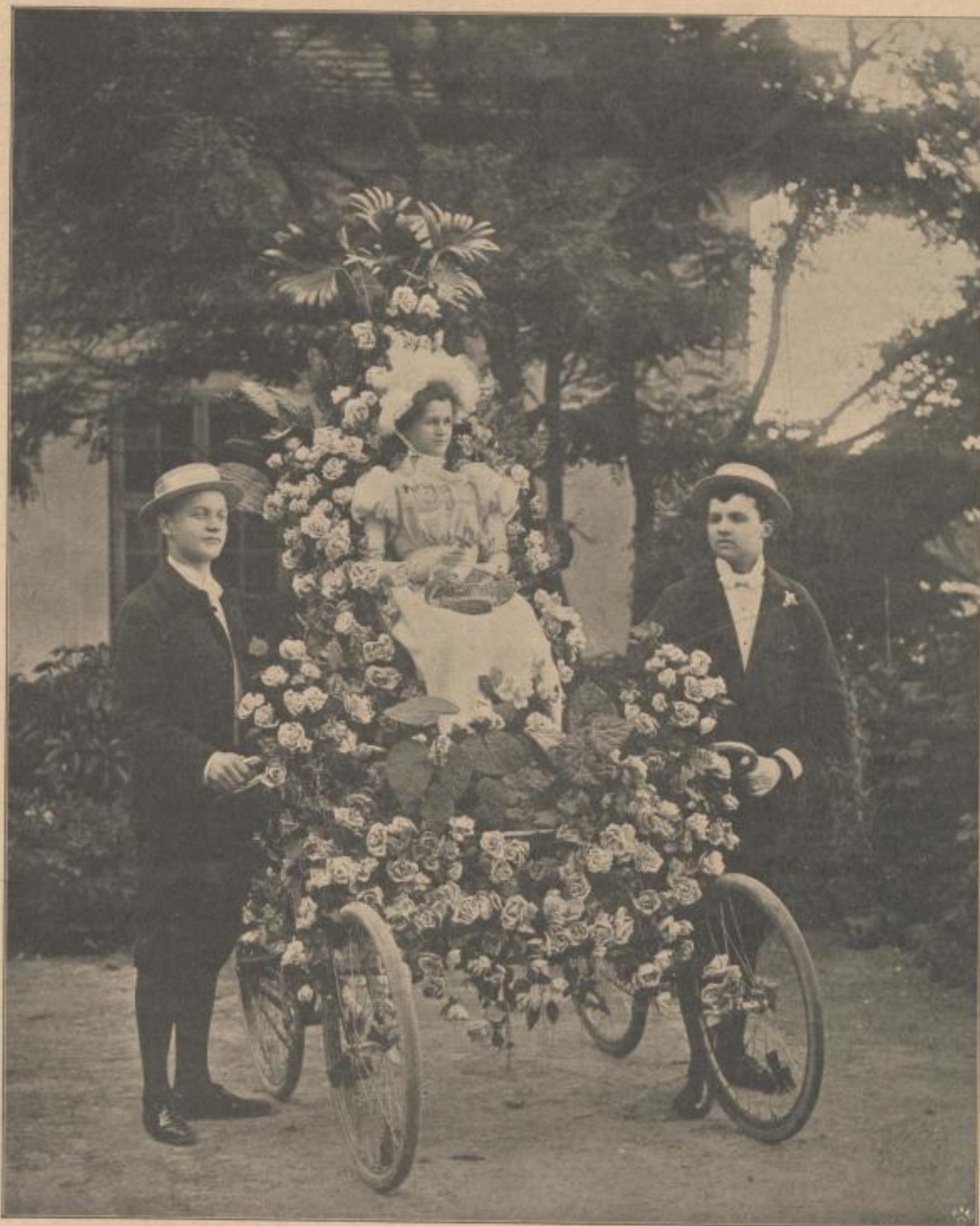
Achtung! Wieder eine grössere Station. Interessiert blicke ich hinaus, wie spärlich auch der sonstige Verkehr, Radler giebt's jetzt überall, und amüsant ist es, über Mann und Ross seine Studien zu machen. Auf der Reise erst drängt sich einem die Wahrnehmung auf, wie allgemein der Sport in allen Kreisen des Publikums, auch des ländlichen, geworden; denn die verschiedensten Gattungen an Maschinen und Radfahrern sind gerade auf den Bahnhöfen zu finden. Ohne den Herren der Schöpfung nahe treten zu wollen, muss ich gestehen, dass die Räder der Damen bei weitem sauberer erscheinen, als die des stärkeren Geschlechts . . . ein Beweis gegen die Lästerungen, dass Liebe zum Sport sehr wohl im besten Einvernehmen mit den häuslichen Tugenden der Damen stehen kann. — Das arme Rad! Sogar zum Lasttier wird es erniedrigt, denn was alles wird auf Reisen dem geduldigen Stahlross aufgepackt . . . von dem Gummimantel nebst Touristentasche bis zum Riesenpaket materiellsten Inhalts. Der schnallt Regenschirm und photographischen Apparat auf die Maschine, jener den unentbehrlichen Musterkoffer, und dort, darf ich meinen Augen trauen, lässt eine fette Martinsgans über die Lenkstange hinweg ihr schweres Haupt zu Boden hängen! Ein memento mori heiteren Stiles — denn sie hat ausgelitten, und zwar mit dem erhebenden Bewusstsein, nicht umsonst gelebt zu haben! Der Besitzer von Rad und Gans sieht nichts weniger wie sportsmässig aus, er macht mir beinahe einen verdächtigen Eindruck; während ich aber noch überlege, ob der kapitolinische Vogel nicht etwa unrechtmässig auf die rostige Lenkstange gekommen, setzt sich der Zug wieder in Bewegung.

Ueber Brücken mit schäumenden Gewässern donnert er dahin, Städte mit silhouettenhaften Türmen und Schornsteinen tauchen auf und entschwinden, und nun kommen langgestreckte Felder und braune, sandige Heideflächen. Abendwolken ziehen vorüber, oft verdunkelt durch die Rauchscheier der Maschine, und da hinter den Bäumen, kaum sichtbar und wieder vorüber,

ein tiefer, stiller Waldsee. Und die Erinnerung zaubert mir ein ähnliches Bild zurück, während ich in die beginnende Dämmerung schaue . . . vor wenigen Tagen erst war es . . . goldfarbig glühte der Himmel durch den schwarzen Kiefernwald; der Boden war glatt und nadelbestreut, dass ich vom Rade stieg, um nicht zu stürzen. Es war still wie in einer Kirche, so still, dass ich meinte die Natur atmen zu hören, und ein leises Grauen beschlich mich angesichts dieser Einsamkeit. Zögernd schritt ich weiter, und plötzlich, ausgebreitet wie ein glänzender Schmuck, schimmerte ein kleiner grünwucherter See herüber, halbversteckt unter üppigen Wasserblumen und Schilfrohr. Die Welt draussen schien versunken, und mir war, als müsste Melusine ihre weissen Arme aus der Tiefe strecken um mich zu verderben . . . Die Schilfrosen nickten flüsternd, und als ich umkehren wollte, umstrickte Dorngerank und wilde Rebe mir Rad und Füsse . . .

Endlich nähern wir uns mehr und mehr dem Ziel, und von neuem wird das beglückende Heimatsgefühl in mir rege. Viele lieben sie nicht, die Grossstadt; mir aber ist sie ans Herz gewachsen. Rüste ich mich, um Wald und Flur zu erreichen, so würde mir etwas fehlen, hätte ich nicht erst die Stadt zu durchkreuzen. Ein gewisser Reiz liegt ja in jeder Gefahr, und wie man nach der Lehrzeit kein Vergnügen mehr an der begrenzten, sicheren Lehrbahn findet, will man auch später seine Geschicklichkeit immer mehr vergrössern und erproben. Kein Platz ist aber zu diesem Zweck mehr geeignet, wie die Stadt mit ihrem ständigen Verkehr. Da schärft sich der Blick, da wächst die Geistesgegenwart mit der körperlichen Gewandtheit; und aus diesem Gesichtspunkt wird der Sport erst zu dem, was er sein soll: zur Quelle des Segens auch für unser Geschlecht, das endlich das Recht errungen, seine anezogene Schwäche abzustreifen. —

— — Das Weichbild der Stadt ist erreicht. Von den Giebeln schauen riesige Reklamebilder, und nicht zum wenigsten ist es die Fahrradindustrie, die auf diesem Gebiete auch das ihre sucht . . . Man sollte meinen, nach all diesen billigen



Leopold Nuber Frl. Stefi Šarčević, Bruno Fischer.
Die Blumen-Königin. Detailbild aus dem Blumen-Korso in Essegg.
Nach photographischer Aufnahme von Carl Jech, Essegg.

und vielversprechenden Angeboten dort, gäbe es überhaupt keinen Menschen mehr ohne Rad.

Langsamer fährt der Zug, an zahllosen Weichen und Wärterhäuschen vorbei . . . ein letzter Pfiff und die Bremsen treten in Funktion . . . glücklich am Ziel! Da steuert auch schon ein Gepäckträger auf mich zu und rückt die Mütze: „Ihren Schein, bitte; wieviel Stück?“

„Zwei Koffer und ein Damenrad.“ —

Und der Wackere brummt: „Weiss Gott, die Räder nehmen auch kein Ende mehr!“ —

Er hat recht; aber darin liegt eben der Beweis, dass unser Sport sich die ganze Welt erobert hat; und während ich dem Manne des Gepäcks meinen Obolus opfere, denke ich prophetisch, wie Cassandra: „Warte nur, balde radelst Du auch!“



Verbotene Früchte. Originalzeichnung für die „Radlerin“ von Emil Ranzenhofer in Wien.



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

Pariser Radsport-Toilette, Modell aus dem Atelier Parisien Max Singleton. Wir bringen unseren verehrten Leserinnen mit unserem heutigen Modebilde die „Haute Nouveauté“ der Rad-Kostüme für die Herbst-Saison zur Ansicht, und hoffen, dass dieselbe allgemeinen Anklang finden wird. Die Art und Weise der Zusammenstellung des ganzen Anzuges ist apart und elegant, und empfiehlt sich dieses Kostüm hauptsächlich zu den für die jetzige Jahreszeit passenden und beliebten Mittags-Bummel-Touren. Unser Modell ist aus dunkel graugrünem Tuch verfertigt und mit gleichfarbigen Borten besetzt. Ueber eine eng anschliessende Weste aus dunkelgrünem Sammet wird das lose Bulgaren-Jäckchen gezogen, welches am unteren Rande in Zacken abschliesst, die mit Borten besetzt sind. Das Jäckchen kann im Rücken oder an den Seiten geschlossen werden. Der aparte Bortenbesatz des kurzen Rockes lässt denselben scheinbar als zweifachen Rock erscheinen. Nicht zu weite Pumphosen aus Flanell von gleicher Farbe wie der Stoff des ganzen Kostümes, sowie dunkle englische Wollstrümpfe und hohe naturfarbene Schuhe vervollständigen die hübsche Dress. Ein graugrünes Filzhütchen mit dunklem Sammetputz und leichtem Federntuff fügt sich harmonisch dem ganzen Ensemble an.

Herbst- und Wintermoden. Die Farben der ziemlich starken, jedoch weichen Stoffe, welche zu den Radsport-Kostümen für die jetzige Saison gewählt werden, bewegen sich in einer etwas gedämpfteren und dunkleren Nüance, als die der vorhergegangenen Sommersaison und sind zumeist ein sehr schönes Dunkelbraun, Lederbraun, Grau, Dunkelblau, Steingrün und ein tiefdunkles Rot. Die karierten Stoffe werden zumeist nur für Blusen verwendet und sind für ganze Radtoiletten vollkommen ausgeschlossen, da sie nicht schön, zu Rock oder Hose verwendet, wirken. Das Eleganteste bleibt immer ein einfarbiger Stoff, von dem Hose, Rock und Jacke gefertigt wird. Den Blusen ist ein weiterer Spielraum gelassen und können diese von den verschiedensten Farben

und Stoffen gearbeitet sein; sie geben dadurch einer einfarbigen Dress etwas mehr Leben. Das bisher so beliebt gewesene kurze Bolero-Jäckchen mit und ohne Aermel muss jetzt einer etwas wärmeren und längeren Jacke Platz machen, welche durch einen längeren Schoss die Hüften schützend umschliesst. Nachdem die Façon dieser Jacke eine sogenannte „Doppelreihler“ ist, so kann sie geschlossen und offen getragen werden, indem die übereinandergelagerten Vorderteile als Revers an derselben Seite überzuknöpfen sind.

Matrosenhüte erfreuen sich noch immer der grössten Beliebtheit bei den radfahrenden Damen und werden solche in hellen Farben von Moiré und Filz getragen. Neben dieser Form behauptet sich noch die Façon „chasseur“, welche sehr gut kleidet und mehr Garnierung zulässt als der „canotier“. Die Pariser Modistinnen benennen, wenn man einer Zeitungsnotiz Glauben schenken darf, die neuen Hutformen, welche sie herausbringen, mit den Namen der Preisträger vom „Grand Prix“. So heisst ein Hütchen mit grünen Federn „Bourrillon“, ein Kapothütchen aus rotem Sammet „Meyers“ und ein links aufgekämpftes Filzhütchen „Broka“.

Gerne werden auch hellgraue weiche Herrenhüte getragen, doch soll man in der Wahl derselben ebenso vorsichtig sein, wie bei der Wahl einer Mütze. Manche Damen kleiden derlei Kopfbedeckungen vortrefflich und andere wieder sehen nichts weniger als vorteilhaft darin aus. Netzschleier sind noch immer sehr en vogue, doch behauptet der weisse gestickte Schleier noch immer das Feld. Gürtel werden in allen modernen Varianten, deren es so viele giebt, zu den Radfahr-Kostümen gewählt und nehmen sich auch sehr gut aus, doch ist der einfache Ledergürtel auch sehr beliebt. Sehr viel werden englische Wollstrümpfe, passend zur Farbe des Kostümes, getragen. Als neueste Neuheit gelten jedoch Gamaschen in grau, braun oder gelb, entweder aus Tuch oder Leder.

Im Konfektionshause R. M. Maassen, Berlin S., Oranienstrasse 165, hatten wir kürzlich Gelegenheit, eine stattliche Serie der hübschesten Neuheiten der Herbst- und Wintermode zu bewundern, weshalb wir Anlass nehmen, den Leserinnen unseres Blattes den Besuch dieses renommirten Konfektions-Geschäftes bestens zu empfehlen. Neben den reizenden Novitäten der Sport-Mode findet sich im Atelier R. M. Maassen eine Fülle fesselnder Konfektionsstücke der Uebergangs-Saison, worunter insbesondere die Plüsch-Capes eine hervorragende Rolle spielen. Eine detaillierte Beschreibung würde den uns knapp zubemessenen Raum weit überschreiten, weshalb wir uns darauf beschränken müssen, die Besichtigung anzuraten.



Pariser Radsport-Toilette.
Modell aus dem Atelier Parisien Max Singleton.

DIES' UND DAS UND NOCH ETWAS für die Radlerin.

„Genius“-Kleiderschutz und Kettenkasten. Mit Nachstehendem machen wir unsere geschätzten Leserinnen auf einen Artikel aufmerksam, welcher berufen erscheint, in der gesamten Fahrrad-Branche eine epochemachende Bedeutung zu gewinnen. Der Artikel besteht in einer insbesondere für Damenräder ausserordentlich vorteilhaften Verbesserung des Kleiderschutzes und des Kettenkastens. Ist es doch allgemein bekannt, dass der bisher an Damenrädern in Gebrauch stehende Kleiderschutz sowohl, als auch der Kettenkasten in Rücksicht auf die praktische Verwendbarkeit wie auf das Aussehen dieser Zubehörteile sehr vieles zu wünschen übrig lassen. Den in dieser Hinsicht vielfach empfundenen Mängeln abzuwehren und damit endlich einen einfachen und praktischen, zugleich aber auch sich elegant präsentierenden und wirklich sicheren Schutz gegen das gefährliche Einzwängen und Zerreißen der Kleider im Getriebe des Rades zu bieten, ist der Zweck des neuen, bereits in allen Kulturstaaten patentierten „Genius“-Kleiderschutz und Kettenkasten, dessen vorteilhafte Konstruktion in Nachstehendem einigermaßen erläutert und in den beigegebenen Abbildungen veranschaulicht werden soll. Die erste Abbildung (Fig. I) zeigt uns ein Damenrad mit dem geschlossenen „Genius“-Kleiderschutz und Kettenkasten montiert. Die Ausführung kann entweder in natürlichem Rohrgeflecht in jeder beliebigen Farbe oder auch in Seidenschürzen nach Wahl der Farbe erfolgen. Die anmutige junge Dame, die rühmlichst bekannte „Bicyclist Queen“ Miss Nelly French, welche hier im Bilde das mit dem „Genius“-Kleiderschutz und Kettenkasten montierte Damenrad vorführt, hält in der erhobenen Rechten den mühelos mit einem einzigen Griff vom Rade abnehmbaren Kleiderschutz und demonstriert damit einen eminenten Vorteil dieses ausserordentlich praktischen Artikels, den die radfahrende Damenwelt gewiss mit Freuden begrüßen wird. Das Bild Fig. II (Seite 20) zeigt das mit dem „Genius“-Kleiderschutz und Kettenkasten montierte Damenrad mit den aufgeklappten Seitenflügeln des Kleiderschützers. Unverkennbar tritt hier der namhafte Vorteil zu Tage, dass der in seinen beiderseitigen Flügeln leicht aufklappbare Kleiderschutz es jederzeit ermöglicht, ohne Schwierigkeit an das Rad selbst heranzukommen, was bekanntlich bei der bisher in Gebrauch gestandenen Kleiderschutz-Verschnürung völlig ausgeschlossen war. Während man bisher, um an die hinter dem Kleiderschutz gelegenen Teile des Rades zu

gelangen, erst eine langwierige Arbeit zu verrichten und das Seidenschnurgeflecht erst umständlich aus 64 bis 70 Oesen herauszunehmen hatte, genügt beim „Genius“-Kleiderschutz ein einziger Griff, um das Rad bloss zu legen, das Geflecht durch einfaches Aufklappen vom Rade zu entfernen und letzteres hierdurch für notwendige Reinigungs-Arbeiten leicht und bequem zugänglich zu machen. Frei und unbehindert kann man, wie schon aus der Abbildung deutlich hervorgeht, nach Aufklappen dieses Kleiderschutzes die oft selbst nach kleinen Touren notwendig werdende Reinigung der oberen wie der unteren Seite des Schmutzbleches, der Felgen, Speichen, Radnaben etc. vornehmen, mit Leichtigkeit kann man das bei verschiedenen Vorkommnissen notwendige Herausnehmen des Hinterrades bewerkstelligen, ohne dass der „Genius“-Kleiderschutz auch nur im geringsten hinderlich wäre, und bei all den an dem Hinterrade vorzunehmenden Reinigungs- oder sonstigen Arbeiten wird man die enormen Vorteile des „Genius“-Kleiderschutzes und in erster Linie dessen absolute Unabhängigkeit vom Rade kennen und schätzen lernen. Bedarf endlich der Kleiderschutz selbst der Reinigung, was schon nach kurzer Fahrt bei schlechtem Wetter unerlässlich, bei den bis heute in Gebrauch gestandenen Kleiderschutz-Geflechtern aber schwer ausführbar ist, so tritt der Vorzug des

„Genius“-Kleiderschutzes um so eklatanter hervor, da ein leiser Druck der Hand genügt, um ohne Lösen von Muttern oder Schrauben, ohne Anwendung irgend eines Werkzeugs, den „Genius“-Kleiderschutz mit einem Griff vom Rade abzunehmen. Das Rohrgeflecht lässt sich dann bequem behandeln, entweder trocken abbürsten oder mit Wasser abwaschen, und ebenso rasch wie er abgenommen wurde, lässt sich der „Genius“-Kleiderschutz auch wieder mit einem Ruck am Rade befestigen. Die hierdurch so wesentlich erleichterte Reinigung des Rades in allen seinen Teilen hat zweifellos zur Folge, dass ein mit „Genius“-Kleiderschutz und Kettenkasten ausgestattetes Damenrad stets rein und sauber aussieht, sich immer hübsch präsentiert und daher auch seiner Besitzerin stets Freude bereitet. Ein Schlaffwerden des Geflechtes, wie solches bei den bisher in Verwendung gestandenen Kleiderschützern so häufig beobachtet wurde, ist beim „Genius“-Kleiderschutz vollkommen ausgeschlossen, weil das Geflecht fest in die Rahmen geflochten ist und dadurch dem Kleiderschutz, ob derselbe in Rohr oder in Seide hergestellt ist, jedenfalls eine ausserordentliche Stabilität verliehen wird. Das Rohrgeflecht ist nicht nur in der Naturfarbe, sondern in allen Farben lieferbar, und soll besonders betont werden, dass die in Farben gelieferten Rohrgeflechte durchaus waschecht sind. Figur A stellt den rechtsseitigen Kleiderschutz dar. Der eine Flügel ist kleiner, weil derselbe über dem Kettenkasten zu stehen kommt. Fig. B stellt den mit Rohr beflochtenen „Genius“-Kettenkasten dar. Der mit vernickeltem Blech versehene Kurbelring ist so konstruiert, dass er ein Abnehmen des Kettenkastens ohne Lösen der Kurbel oder des Pedals gestattet. Der „Genius“-Kleiderschutz und Kettenkasten bietet ausser seinen bereits hervorgehobenen namhaften Vorzügen noch im besonderen für den Fahrradfabrikanten den sehr wesentlichen Vorteil, dass das Bohren von Löchern und



Fig. I. Damen-Rad mit Patent-„Genius“-Kleiderschutz und Kettenkasten.

D. R. P. und patentiert in allen Kulturstaaten.

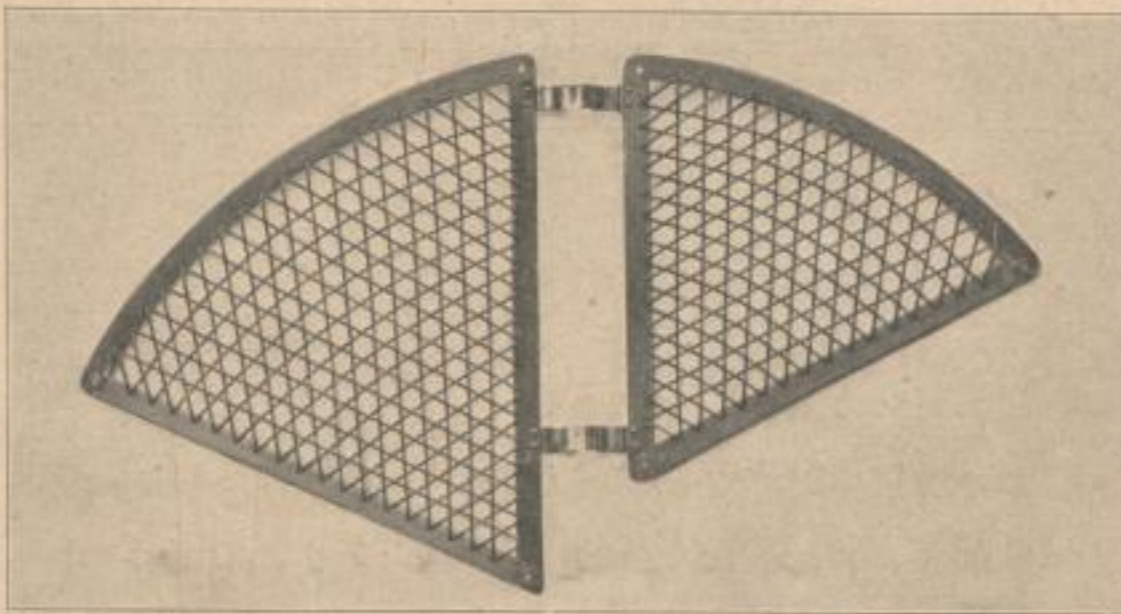


Fig. A. Rechtsseitiger Flügel des „Genius“-Kleiderschutzes.

Eindrücken von Oesen im Schmutzblech und im Kettenkasten fortfällt und überdies durch einfaches Andrücken der Schutzflügel sehr erheblich an Montage gespart wird. Der „Genius“-Kettenkasten gewährt aber auch durch seine zweckentsprechende Konstruktion eine weitgehende Regulierbarkeit und passt demzufolge an jedes Radmodell. Da der Bügel des Kettenkastens, in dem sich das Geflecht befindet, ebenso wie die Flügel des Kleiderschutzes aus Holz hergestellt sind, und das Geflecht, ob Rohr oder Seide, sehr wenig wiegt, ist das Gesamtgewicht der ganzen Garnitur ein äusserst geringes. Nach alledem unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass mit dem „Genius“-Kleiderschutz und Kettenkasten eine epochemachende Neuheit auf den Markt gekommen ist, deren eminente Vorzüge jedermann einleuchten müssen. In seiner Konstruktion **ungemein einfach**, in seiner Verwendbarkeit **ausserordentlich praktisch**, in seinem Aussehen **sehr elegant**, in seinem Gebrauche **den sichersten Schutz bietend** gegen das Einklemmen der Kleider und die daraus leicht entstehenden Unfälle, ist der „Genius“-Kleiderschutz und Kettenkasten **unstreitig das Beste, was in dieser Richtung für Damenräder in Anwendung gebracht werden kann.**

Neue kettenlose Räder. Wie bereits einmal erwähnt, ist in Graz abermals eine neue Fahrradfabrik entstanden, diesmal eine Spezialfabrik für kettenlose Räder. Der Wunsch des radelnden Publikums, insbesondere der Damenwelt, möglichst leichtgehende Maschinen zu erhalten, zugleich solche, bei welchen der Kettzugkasten weggelassen könne, ohne dass lange Beinkleider oder Röcke mit den Zahnrädern in unangenehme, oft gefährliche Verwickelung geraten, ist durch die französische Erfindung des sog. „Acaténe“-Getriebes, des neuen kettenlosen Rades, in Erfüllung gegangen, und immer grösser wird der Kreis unserer Sportkameradschaft, der sich für das neue Fahrzeug begeistert. Die Fahrradfabrik von Cless & Plessing in Graz (Steiermark) trägt nun diesem Wunsche Rechnung, sie wirft sich ausschliesslich auf die Erzeugung von kettenlosen Rädern und hat als Grundgedanken festgestellt, nicht nur den Haupt-, sondern allen, auch noch so geringen Nebenbestandteilen die denkbar beste Sorgfalt zu widmen, so dass aus den Cless-Plessing-Werken nur durchwegs beste Präzisionsmaschinen hervorgehen werden. Mit dem Betriebe der Fabrik ist bereits begonnen, die ersten Maschinen werden Mitte nächsten Monats zu haben sein.

Zur Förderung des deutschen Sports stiftete Se. Majestät Kaiser Wilhelm II. dem Deutschen Sport-Verein zu Berlin Ehrenpreise für beste Leistungen. Dieser unter dem Präsidium Sr. Hoheit des Prinzen Aribert von Anhalt stehende Sport-Verein verlieh den Adler-Fahrradwerken vorm. Heinrich Kleyer in Frankfurt a. M. für hervorragende Leistungen im Fahrradbau die „Ehren-Urkunde mit Grosser goldenen Medaille“. — Der in einer Reihe von Jahren wiederholt mit höchsten Auszeichnungen prämierten Firma gratulieren wir zu dieser neuesten Anerkennung der Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate.

Die Weltmeisterfahrerin Frl. Louise Roger wurde am vergangenen Sonntag zu Montluçon (Mittelfrankreich) von der ebenfalls hier bekannten Belgierin Mlle. Dedaele geschlagen. Mlle. Dedaele benutzte ein „Brennabor“-Rad.

Die Nützlichkeit der Schreibmaschine heute noch zu beweisen, dürfte ebenso überflüssig sein, als bei der Nähmaschine; wie diese unentbehrlich für jede Familie ist, so ist es die Schreibmaschine für jedes Bureau, namentlich für das kaufmännische; es handelt sich also nur noch um die Frage,



Fig. II. „Genius“-Kleiderschutz mit aufgeklappten Seitenflügeln.

welches System das vorteilhafteste ist. Unter den etwa sechs Systemen, die überhaupt für angestregten Bureaugebrauch in Betracht kommen, ragt die Hammond-Maschine besonders hervor. Sie bietet die Eigenschaften, auf die es in erster Linie ankommt: Schreibschnelligkeit, Schönheit der Schrift, Dauerhaftigkeit, weitestgehende Anwendung im höchsten Masse, wie ihre weite Verbreitung in Deutschland beweist, und der Sieg, den sie bei vielen eingehenden längeren Proben, wie solche z. B. von hohen Reichsbehörden kürzlich angestellt worden sind, errungen hat. Besondere Vorteile sind bei ihr die während des Schreibens sichtbare Schrift, die in wenigen Sekunden auswechselbaren Typen, vor allem der leichte kurze Anschlag und die bequeme Anordnung des Griffbrettes. Den Alleinverkauf dieser Maschine für Deutschland, Oesterreich und die Schweiz hat F. Schrey, Berlin SW., 19, von dem eingehende Prospekte gratis erhältlich sind und der auch Maschinen zur Probe versendet. (Siehe Inserat.)

Das letzte 50 Kilometerrennen in Friedenau zeigte wieder deutlich, dass bei Dauerrennen mit Schrittmachern derjenige Fahrer im Vorteil ist, der sich eines Motorrades zum Schrittmachen bedient, zumal wenn diese, wie bei jetziger Vollkommenheit, gut funktionieren. — Das stetige Wechseln der Schrittmacher bedeutet einen Zeitverlust, der nur durch forciertes Fahren wieder eingeholt werden kann. Wenn nun gar noch die Schrittmacher aussetzen, oder deren komplizierte Maschinen Schaden nehmen, dann wehe dem armen Rennfahrer! Dem in letzter Saison so häufig vom Pech verfolgten Alfred Köcher gelang es, bei scharfem Tempo bis zu 10 km Erster zu bleiben; als jedoch seine beste Schrittmachermannschaft, die Holländer Mulder, Maschinenbruch erlitt, desgleichen eine zweite Mannschaft, sah Köcher wohl das Erfolglose seines Rennens ein und gab auf, weshalb es dem mit Motor geführten Lesna leicht wurde, Erster zu werden. — Struck und Freudenberg benutzten ebenfalls gut gehende Motortandems zu Schrittmachern, trotzdem gelang es Herrn Dörfler auf „Brennabor“ sicherer Zweiter zu werden, wobei er Lesna dicht auf den Fersen blieb. — Beim Amateurfahren über die gleiche Distanz in Magdeburg, wo keine Motorräder zum Schrittmachen benutzt wurden, errang der Erste einen überlegenen Sieg über alle seine Gegner auf „Brennabor“.

Edelsteine sind die kostbarsten Erzeugnisse der Natur, unter ihnen ist der vornehmste der Diamant, dessen Glanz und Festigkeit unübertroffen ist. Gleich wie er unter der grossen Gruppe seiner Brüder hervorragt, so stehen hoch über allen sportlichen Veranstaltungen als die besten Prüfsteine für Zähigkeit und Ausdauer der Fahrer und Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Güte des Materials die Distanzfahrten. Dem unvergleichlichen Ruhmeskranze der Adler-Räder wurde am 18. September d. J. ein neues Blatt eingefügt. Bei der in diesem Jahre vom Gau 9, Frankfurt a. M., des Deutschen Radfahrer-Bundes veranstalteten Distanzfahrt Frankfurt a. M.—Karlsruhe—Frankfurt a. M., 290 km, wurde der erste, vierte und sechste Preis, trotz scharfen Wettbewerbes, auf Adler-Fahrrädern gewonnen.

Die Radlerin in Indien. Das Neueste, was wir von unserer kühnen Mitarbeiterin, der geschätzten Schriftstellerin Mrs. F. B. Workman erfahren, ist, dass sie nun mit ihrem Gemahl den Norden Vorderindiens erreicht hat und in Leh angekommen ist, trotz Krankheit und Mühseligkeiten und Gefahren aller Art. Von hier wollen die unternehmenden Radreisenden noch weiter nordwärts bis ins Innere von Turkestan dringen. Möge ihr unerschrockenes Unternehmen von Glück begünstigt sein!

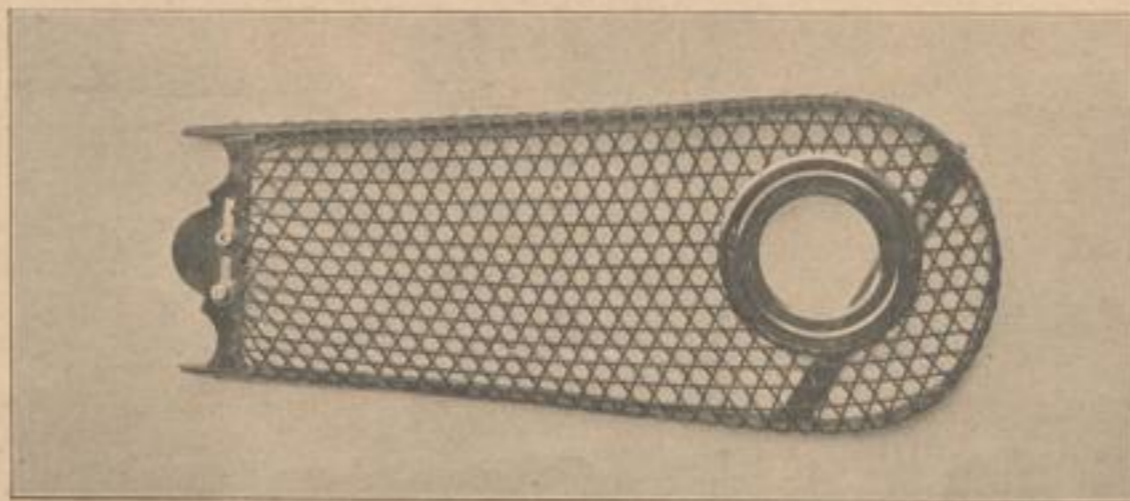


Fig. B. „Genius“-Kettenkasten mit Rohrgeflecht



DER RADLER



*Internationales Sportblatt
der radfahrenden Herren.*

Fernsprech-Anschluss:
Amt VI, No. 1146.

Redaktion u. Expedition: Berlin W., Derflingerstr. 16.

Giro-Conto:
Nationalbank für Deutschland.

Was wir wollen.

Man hat das seinem Ende zuneigende Jahrhundert das eiserne genannt, weil es mit Hilfe seiner vollendeten Maschinen den gewaltigsten Stoff bändigte und fügsam wie Papier machte. Mit gleichem Rechte könnte es jedoch auch das papierne Zeitalter geheissen werden, da es dem schwächsten Stoffe titanenartige Gewalt verlieh und mit der Stärke des Eisens ausstattete. Beide Namen hätten deshalb wohl am meisten Aussicht, dereinst der dahingeschiedenen Zeit als dauernde Grabschrift zu dienen, wenn es nicht noch eine bei weitem höhere und umfassendere Kennzeichnung unseres Jahrhunderts gäbe, die des Verkehrs!

Sind die zu kühnen Brücken und pfeilschnellen Rädern verschmiedeten Eisenmengen, welche die Menschen selbst zusammenführen, die kaum zu berechnenden Quantitäten beschriebenen und bedruckten Papiers, welche die Gedanken der räumlich Getrennten vermitteln, doch einzig und allein nur Werkzeuge des mit Fertigkeit und Blitzeseile sich abwickelnden, Zeit und Raum besiegenden Verkehrs!

Dieser Umgang der Menschen untereinander, das Hin und Her von Stadt zu Stadt, von Land zu Land, hat im letzten Viertel des neunzehnten Jahrhunderts seine Krönung gefunden in der, überraschende Erleichterung und ungeahnte Beweglichkeit gewährenden Erfindung des Fahrrades! Fürwahr, es ist nicht zuviel gesagt, wenn wir behaupten, dass das zauberhaft leichte und schöne Stahlgespinst dieses flügelleihenden Fahrzeugs nicht

nur als Wahrzeichen unserer gesamten Bestrebungen und besonderes Kennzeichen der ganzen Zeit, sondern auch als das Prinzip eines jeden Fortschrittes auf Erden, als Sinnbild der Bewegung und des Lebens anzusehen ist!

Diese ungewöhnlich hohe Bedeutung des Fahrrades findet nun eine entsprechende Würdigung in der Litteratur. Ja, das gedruckte Wort, das noch nie solche Macht auf den Menschen ausübte, wie gerade jetzt, hat nicht zum geringsten

für die schnelle Erkenntnis des Nutzens des Fahrrades Bahn gebrochen und dem Menschen klar gelegt, welche ein Wohlthäter ihm in dem scheinbar so gebrechlichen und schwierig zu benutzenden Gefährt erstand. Das den Fuss beflügelnde Stahlrad lieb auch dem Geiste Schwingen!

So war es nur zu natürlich, dass mit der zunehmenden Beliebtheit des Fahrrades auch die Vervollkommnung der Litteratur gleichen Schritt hielt. Wollte man z. B. Ende der siebziger Jahre sich über die Lage des Radfahrersports in fremden Ländern unterrichten, dann musste man schon dorthin reisen und sich selbst umsehen; wollte man die Herstellung des neuen Vehikels studieren, so war es erforderlich, sich hierzu in eine Fabrik zu begeben; eiferte man irgend einem der damaligen wenigen Meisterfahrer nach, so gelang das nur, wenn man dessen Lehrling wurde.

Wie entsetzlich schwerfällig erscheint dies heute, wie langwierig! Kein Wissen, keine Kunst des Radfahrens, die nicht zwischen zwei Pappdeckel gefasst oder auf den endlosen Zeitungsrollen festgehalten, uns bequem zugänglich ist; Handbücher und Zeitschriften legen



Muslim Baba Bar Ischaia aus Tabris in Persien während seiner Tour durch Europa auf „Cito“, dem bewährten Fabrikat der Cito-Fahrrad-Werke Act.-G. Koeln.

uns alles zurecht, und es bedarf keines weiteren als des Könnens!

Ja, gewissermassen kann man schon von einer literarischen Ueberproduktion sprechen, von einer Ueberflutung mit sportlichen Presserzeugnissen. Angesichts dessen erschiene es kaum denkbar, der Literatur des Radfahrens noch irgend welche Erweiterung zu schaffen, wenn nicht dieser Zweig gar zu viele minderwertige Blüten triebe und zwischen den wenigen guten Erzeugnissen klaffende Lücken liesse.

So wird in den Kreisen der radsportfreundlichen besseren und besten Gesellschaft der Mangel eines unabhängig von irgendwelchen Verbänden, sportlich und schöngeistig gut redigierten und künstlerisch gleichartig ausgestatteten Familiensportblattes lebhaft empfunden. Denn abgesehen von einigen periodisch erscheinenden, nur in kleinen Kreisen gelesenen Fachblättern, sowie den wenigen, hin und wieder in andere illustrierte Familienjournale verirrt, sportlichen Plaudereien, wenig sachgemässen Inhaltes, geht das nach wirklich guter, wohl unterrichtender und von der Kunst unterstützter Lektüre verlangende Publikum noch immer leer aus.

Ermutigt und gestützt nun durch die stetig sich steigernde freundliche Aufnahme und das, unserer gediegen ausgestatteten Zeitschrift „Die Radlerin“ entgegengebrachte Wohlwollen, wagen wir es, unter Beibehaltung der bisherigen Erscheinungsform und Tendenz, den anfänglich eng gezogenen Rahmen derart zu erweitern, dass wir uns nun auch den Sportinteressen der Herren zuwenden und unter dem Titel „Der Radler“ ein Beiblatt herausgeben; so dass von jetzt ab „Die Radlerin und der Radler“ als ein Familiensportblatt allerersten Ranges unseren hochgeschätzten Lesern dargeboten wird.

Entsprechend den Interessen des Radsports wird unser Programm ein überaus reichhaltiges sein. Nicht „von der Parteien Hass und Gunst getragen“ werden „Radlerin und Radler“, neben ausländischen Berichten bewährter Korrespondenten, sich mit Eifer der Besprechung brennender Tagesfragen widmen, weiter besonderes Augenmerk auf die Veröffentlichung anregender, organisatorischer Artikel legen und, neben Skizzen und Plaudereien, der wachsenden Radtouristik durch gute Schilderung von Wanderfahrten in Wort und Bild die grösste Beachtung zuwenden. Fürwahr, ein weites Feld der Thätigkeit, auf das wir uns jedoch mit gutem Willen und Schaffensfreudigkeit wagen, da wir der Unterstützung der besten Künstler- und Schriftstellerkräfte versichert sind.



Originalzeichnung von Frank Cheyne-Pape, Berlin.

tung und zum anregenden Gedankenaustausche zu geben.

Die Liebe zum Radfahren zu fördern, zum geistigen und körperlichen Nutzen der Menschheit, ist unser eifrigstes Bestreben, und seiner Erfüllung sehen wir hoffnungsfreudig entgegen.

Welchen Nutzen haben die Veranstaltungen des Deutschen Sport-Vereins.

Während unsere Kultur grosse Fortschritte auf den Gebieten der Wissenschaft, Technik und Produktion, des Handels und des Verkehrs im Laufe des letzten halben Jahrhunderts erzielte und eine mächtige Entwicklung erfuhr, die das gesamte öffentliche Leben auf gänzlich neue Bahnen führte, blieben Körperpflege und Gesundheit hinter dem geistigen Ringen weit zurück.

Wird doch, trotz vielfach verbesserter Schuleinrichtungen, die Jugend schon durch die überwiegende Inanspruchnahme der geistigen Organe in der körperlichen Entwicklung zurückgehalten, in den späteren Jahren greifen dann Beschäftigungs- und Lebensweise, die oft leidenschaftlichen Kämpfe des öffentlichen Lebens und nicht zum wenigsten die gesteigerte Genussucht gesundheitsstörend ein und erzeugen je nach der individuellen Widerstandskraft bei dem einen Krankheit und Siechtum, bei dem anderen Nervosität und Unruhe. Kraft und Lebensfreude sind aber immer im höchsten Grade beeinträchtigt und lassen im Gefühl der körperlichen Schwäche um so mehr jene Verstimmung hervortreten, aus der die heute so verbreitete, alle Bevölkerungsschichten vergiftende Unzufriedenheit und Verbitterung entspringt.

Ein Ausgleich aller der vorgenannten schädlichen Einflüsse durch regelmässige Leibesübungen, sowie durch Einfachheit der Sitten ist's allein, was der drohenden Degeneration vorbeugen kann; ein starkes, sitt-



Ein Wunderding.

Originalzeichnung von Lisa Elaner, Berlin.

Nicht eine überraschende, staunenerregende Neuschöpfung wollen wir bringen, sondern an Erfahrung reich und wohlgerüstet einen vorgezeichneten Weg weiter verfolgend, hoffen und wünschen wir einzig den Wert unserer Zeitschrift zu erhöhen und in der Erweiterung, die dem Radsport huldigenden Familienangehörigen beiderlei Geschlechts im traulichen Radlerheim zu versammeln und ihnen reichhaltigen Stoff zur sportlichen Unterhaltung



Gruppenaufnahme der Ersten Vereinigung radfahrender Ehepaare Deutschlands zu Berlin, „Draisena“.

liches Aufrufen ist nötig, um das durch Vernachlässigung physischer Kultur verloren gegangene Gleichgewicht wieder herzustellen.

Es ist nur zu klar, dass die vorwiegend in geschlossenen Räumen gesuchten Freuden der Erholung, ebenso die Anstrengungen des Berufs nicht allein die körperliche Kraft lähmen, sondern auch das sittliche Vermögen derartig schwächen, dass es sich nicht mehr stark genug zeigt, um sich noch zu Leibesübungen oder auch nur zu einem Spaziergange durch die freie Natur aufrufen zu können. So hält die Trägheit der Glieder von der Bethätigung der Leibeskraft ab.

Diese Hindernisse zu beseitigen, wird jedoch erst gelingen, wenn die Lust an der einfachsten, schönsten, umfassendsten und gesunden Leibesübung, am Radfahren, dem deutschen Volke in Fleisch und Blut übergegangen sein wird; wenn man seine Ausübung von seiten der Behörden nicht mehr hindert oder zähneknirschend duldet, sondern für förderlich und segensreich ansieht und wenn bei den Herren am grünen Tisch die Einsicht soweit gewachsen ist, der gesunden Ansicht entsprechend auch zu handeln; die Lust am Radfahren wird dann wachsen, wenn durch schützende und fördernde Massnahmen von seiten der Regierungen die

Pflege des Radfahrens zu einer lebendigen Sitte unseres Volkes geworden ist!

Diese Erkenntnis führte den unter dem Vorsitz Sr. Hoheit des Prinzen Aribert von Anhalt stehenden Deutschen Sport-Verein zu der Ueberzeugung, dass die öffentlichen Schaustellungen einzig von Berufsfahrern bestrittener Rennen am allerwenigsten geeignet seien, im deutschen Volke das Interesse an der Leibesübung wieder zu erwecken. Man fühlte, dass man tiefer in das Wesen des Radfahrens eingreifen und andere Seiten der menschlichen Natur anregen und berücksichtigen müsse; dass nicht dem Nervenkitzel und der Wettlust des Publikums, nicht dem Gelderwerb trainierter Berufsfahrer, sondern ehrlichen Wettkämpfen und gesundem Ehrgeiz freie Entfaltung geboten werden müsse, wenn das Radfahren einen guten Einfluss auf das öffentliche Leben gewinnen und nicht nur einzelne Kreise und Stände, sondern das Volk in seiner Gesamtheit interessieren solle.

Auf Anregung eines der rührigsten Berliner Rad-enthusiasten, des auch ausserhalb der Künstler- und Radlerkreise wohlbekannten und gern gesehenen Malers Peter Gehgriff der Deutsche Sport-Verein auf die vor Jahren zwischen zwei Berliner Vereinen veranstalteten Mannschaftsrennen zurück

und erweckte sie zu neuem, hoffentlich lang dauerndem Leben. Die Ergebnisse dieses Wettbewerbes gehören nicht in den Rahmen dieses Essays, das nur die ethische Seite des Mannschaftsrennens, wie der gesamten Veranstaltung des Deutschen Sport-Vereins beleuchten soll.

Niemand wird die erheblichen Schwierigkeiten verkennen, welche die Durchführung eines solchen Festes, das ein neues deutsches Ideal aufstellt, bei seinem ersten Versuche zu überwinden hat. Diesen entsprang wohl auch das in wirtschaftlicher Beziehung nicht ganz befriedigende Ergebnis, zu dem auch noch andere Zufälligkeiten beitrugen, die hier zu erörtern nicht geziemt. Welch ein ausserordentliches Bedürfnis nach einem derartigen Sportfeste vorhanden, zeigte die ungewöhnlich starke Beteiligung der radsporthfreundlichen und -verständigen Bevölkerung. Eine Wiederholung dieses idealen Wettbewerbes im nächsten Jahre wird sicher Glanzpunkte sportlichen Lebens zeitigen!

In einer Plauderei des amtlichen Organs des Deutschen Radfahrer-Bundes wurde zur Erreichung dieses Zieles vorgeschlagen, die Mannschaftsrennen durch Erweiterung der Beteiligung zu einem „Sammelpunkte der sportlichen Vollkraft der Gaue“ auszugestalten und um einen Wanderpreis zu gruppieren, der vom siegenden Vereine mehrmals verteidigt werden müsse, bevor er eigentümlich in dessen Besitz überginge. Hierzu wurde als Preis ein Banner vorgeschlagen, dessen Erringung dem jeweiligen Sieger während der Zeit seines Triumphes einzelne Vorrechte sichern würde.

Wir müssen gestehen, dass derartige, von reinen Herrenfahrervereinigungen ganz Deutschlands bestrittene Wettbewerbe eine Veredlung des Wettfahrens im vollkommensten Sinne darstellen und sicher zu regem Eifer im Gruppenfahren anspornen werden, dadurch gelangt aber das Wanderrfahren in hervorragendster Masse zur Entwicklung und die Pflege dieser Mannschaftsrennen wird so zur treibenden Kraft für gemeinschaftliche Ausflüge. Damit wäre dann das Ideal erreicht: körperliche Bewegung in der freien Natur und dadurch erweckter gesunder Ehrgeiz, der im friedlichen Wettkampfe zeigt, zu welcher körperlich und geistig gesunden Menschen das Radfahren selbst, die zur angestrengten Thätigkeit in geschlossenen Räumen gezwungenen Leute machen kann und macht.

Welchen Nutzen haben also die Veranstaltungen des Deutschen Sport-Vereins?

Die Förderung des reinen Herrensports und in seiner Ausübung die Förderung des körperlichen Wohlbefindens. Die körperliche Frische, die Stählung des Leibes reicht aber weit hinaus über das bloss leibliche Gebiet und



Herr Dr. jur. M. Lohnstein, Berlin.
Detailbild aus dem Blumen-Korso in Berlin am 25. September 1898.
Nach photographischer Aufnahme von E. Bieber, Berlin SW.

reicht tief hinein in das Gebiet der Erziehung, ja auch darüber hinaus in das Gebiet der Sittlichkeit und in das Gebiet der intellektuellen und verstandesmäßigen Bildung und auch noch darüber hinaus in das Gebiet der rechten Wahrnehmung der bürgerlichen Berufe, auch der gelehrten Berufe, und damit können und werden sich hoffentlich unabsehbare gedeihliche Folgen an die weitere Entwicklung knüpfen.

Wer nun, von Liebe zu seinem Vaterland und für die Wohlfahrt des deutschen Volkes erfüllt in den Ideenkreis dieses Planes eintritt, der wird zu der Ueberzeugung gelangen, dass ein Sportfest des Deutschen Sport-Vereins im Geiste unserer Zeit liegt, da es unmittelbar an nationale und soziale Bedürfnisse anknüpft, und dass dies vaterländische Unternehmen daher der aufopfernden Mühe, der hingebenden Arbeit und der

Sympathie aller wohlgesinnten Kreise des Volkes wert ist!

Vom Blumen-Korso in Bad Ems.



in fesselndes Detailbild aus dem Blumen-Korso, welcher heuer in Bad Ems abgehalten wurde, führen wir auf Seite 25 nach einer gelungenen Aufnahme von Carl Schwarz in Bad Ems unseren Lesern vor. Das Bild zeigt ein Kompagnon-Rad, gefahren von den Herren Albert Fister und Heinrich Cunz aus Coblenz, mit dem Ehrenpreis-Banner, gestiftet von der Kurkommission in Bad Ems. Das Banner erhielten die Mitglieder des Coblenzer Velociped-Clubs 1889, welche privatim an dem Korso teilnahmen, da der Club eine offizielle Beteiligung abgelehnt hatte.

Stiftungsfest des Potsdamer R.-V. Germania 1888.

Am Sonntag, den 25. September, feierten wir in den Räumen von Café Sanssouci unser zehntes Stiftungsfest. Dasselbe wurde vormittags unter reger Beteiligung der Radfahr-Vereine und des Potsdamer Publikums durch einen urgemütlichen Frühschoppen eingeleitet. Mittags begab sich eine Vereinsdeputation zum ersten Vorsitzenden, Herrn Herm. Steppin, um ihn zum Ehrenmitgliede zu ernennen. Pünktlich um 4 Uhr begann die Aufstellung zu dem in zwei Abteilungen gefahrenen Korso. Unter den Klängen des Bundesmarsches setzte sich der Zug langsam in Bewegung.

Überall hatte sich ein nach Tausenden zählendes Publikum aufgestellt, so dass das Fahren beinahe unmöglich war. Das Publikum begleitete den Umzug der Radler mit lebhaften Bravos. Am prächtigsten hatte der Luckenwalder R.-V. von 1895 sein Blumenarrangement getroffen, und wurde diesem Verein denn auch von den Preisrichtern für die schöne Leistung der Preis für Räderschmuck zuerkannt. Aufsehen erregte das Riesen-Zweirad des Herrn Kunstfahrers R. Jatho. Bei der Preisverteilung der acht in Konkurrenz getretenen Vereine (der festgebende Verein fuhr ausser Konkurrenz) gingen als Sieger folgende Vereine hervor: I. Gruppe (Vereine über 20 Mitglieder): 1. Preis Rixdorfer R.-V. „Wanderei“ mit 10,3 Punkten, 2. Preis Rixdorfer R.-V. von 1895 mit 10 Punkten, 3. Preis Berliner R.-V. „Velocitas“ mit 9,8 Punkten. II. Gruppe (Vereine bis 20 Mitglieder): 1. Preis Luckenwalder R.-V. von 1895 mit 10,8 Punkten, 2. Preis R.-V. Zossen mit 9,7 Punkten, 3. Preis R.-V. Trebbin mit 8,7 Punkten. — Ausser den bereits genannten Vereinen waren noch folgende vertreten: R.-V. Moabit, R.-V. Tegel, Luckenwalder R.-V. „Sport“, Luckenwalder Touren-Club, R.-V. Ketzin, Potsdamer R.-V. von 1885, Genthiner R.-V., Brandenburger Touren-Club, Zehlendorfer R.-V.

„Hohenzollern“, Potsdamer Damen-R.-V., Berliner Damen-R.-V., Potsdamer Ruderclub, Potsdamer Ruderclub „Vineta“. — Am Nachmittage von 5—8 Uhr war im Garten des Café Sanssouci grosses Militär-Konzert, ausgeführt von der Kapelle des I. Garderegiments z. F., welche ein dem Tage entsprechend gewähltes Programm zu Gehör brachte. Punkt 8 Uhr begann der Ball. Hieran schloss sich der Damenreigen, dann das Auftreten des Kunstfahrers Herrn Otto Belger aus Dessau, der in geschickter Weise die schwierigsten Evolutionen auf dem Niederrade ausführte, und endlich ein von acht Herren des Vereins gefahrener Reigen, welcher ebenfalls wie der Damenreigen und die Ausführungen



Compagnon-Rad, gefahren von den Herren Albert Fister und Heinrich Cunz, Coblenz.

Detailbild vom Blumen-Korso in Bad Ems. Ehren-Preis.

Nach photographischer Aufnahme von Carl Schwarz in Bad Ems.

des Kunstfahrers vielen Beifall errang. Um 10 Uhr erfolgte die Polonaise, bei welcher jede Dame ein hübsches Radlerbild zum Andenken erhielt. Die Begrüßungsrede hielt Herr Steppin. Herr Wittenberg, Vorsitzender des Gau 20, erstattete in beredten Worten Grüsse und Glückwünsche vom Gau, und überreichte im Namen desselben dem Verein eine prachtvolle Bannerschleife. Ebenso wünschten die Vorsitzenden der erschienenen Vereine dem Verein weiteres Blühen und Gedeihen und überreichten je einen Bannernagel. — Heiterer, ungezwungener Tanz hielt die glückliche Schar in schönster Harmonie bis zur frühen Morgenstunde beisammen. Die stattliche Gruppe des Potsdamer R.-V.

„Germania“ 1888 im Preis-Korso, sowie ein interessantes Detailbild aus demselben, das prachtvoll dekorierte Tandem des Herrn Steppin, Vorsitzenden des R.-V. „Germania“ 1888, führen wir nach gelungenen Aufnahmen des Hofphotographen Ernst Zink in Potsdam im Bilde vor.

Pariser Brief.

Eine angenehme Kunst, die des Photographierens, haben sich unsere Sportbrüder und -Schwestern bald aneignen gewusst. Die Photographie erscheint gegenwärtig eng verknüpft mit dem Radfahrwesen; bald wird man keine Ausflügler mehr sehen ohne ihren Apparat, denn fremde Länder, herrliche Gegenden, interessante Punkte möchte man doch gern später nochmals im Bild an sich vorbeiziehen lassen! Zeichnen und malen kann nicht jeder, aber die Kunst des Photographierens eignet man sich schnell an und da der gute Geschmack der Damen sich auch dabei sehr vorteilhaft geltend macht, stehen sie keineswegs hinter ihren männlichen Kollegen zurück.

Zur Verallgemeinerung der Photographie hat es sich hier ein Radfahrverein zur Aufgabe gemacht, periodisch einige Ausflüge zu veranstalten, bei welchen mehrere, oft vier bis sechs photographische Aufnahmen zu machen sind. Es wird dabei der besten Zeit des Radfahrers und der besten technischen und künstlerischen Ausführung seiner Photographien Rechnung getragen. „Sport“ kann man diese Thätigkeit nicht nennen, obgleich bei den stattfindenden Preisausschreibungen mit dem grössten Eifer gekämpft wird.

Einen Hauptpunkt hat jener Club glücklich zu lösen gewusst: Mancher Amateur möchte gern Photographie treiben, wenn er einen Apparat hätte; aber die für manche Tasche bedeutende Summe kann nicht immer sofort verausgabt werden. Der Verein dient nun als Vermittler zwischen seinen Mitgliedern und einer Spezialfabrik, welche letztere sich dadurch ratenweise die Kaufsumme abzahlen lässt.

Zeitweise veranstaltete Ausstellungen nebst Verkauf der prämierten Photographien liefern das Grundkapital des Clubs, der ausser seinen zahlreichen Camera obscura (!) doch auch ein freundliches Lokal zu wissenschaftlichen Vorträgen und gemüthlichen Vereinigungen für seine Mitglieder beiderlei Geschlechts haben muss.

Um eins könnte man die glücklichen Photographen beneiden: es giebt keine Saison für sie! Fr. d'Y.

Die Stafettenfahrt Posen-Breslau.

Die für Sonntag, den 25. September, vom Ersten Breslauer Radfahrer-Verein 1880/85 in Aussicht genommene Stafettenfahrt fand ordnungsgemäss statt und zeitigte nachstehende Ergebnisse:

Die Verteilung der Obmänner und einzelnen Posten erfolgte in der am Mittwoch, den 21. Septem-

ber cr., abgehaltenen Sitzung und bereitete keinerlei Schwierigkeiten, da die Bereitwilligkeit der Mitglieder sehr gefördert wurde durch die Unterstützung, welche die Königlichen Generalkommandos des V. und VI. Armeekorps und die bezüglichen Landratsämter dem Unternehmen entgegenbrachten.

Die Gesamtstrecke von 179 km mit ungefähr 160 km Chaussee und 19 km schlechtem Pflaster wurde besetzt durch 5 Obmänner und 24 Fahrer, und zwar in Posen, Kosten, Lissa i. P., Rawitsch und Obernigk, welche als Mindestleistung eine Strecke von 8 km, als höchste eine solche von 23 km in schnellstem Tempo zur Beförderung der Depesche zu durchfahren hatten.

Ein Teil der Mannschaften bezog Posten Sonnabend und Sonntag früh per Bahn, der andere per Rad. Die Uebergabe der Depesche erfolgte in Posen im Gebäude des Königl. Generalkommandos früh 5,55, die Abfahrtpunkt 6 Uhr, was durch Telegramm sofort nach Breslau gemeldet wurde. Sonnabend Nacht hatte es im Posenschen geregnet und Sonntag Vormittag herrschte heftiger Seiten-, zum Teil Gegenwind mit Regenschauern. Die Witterung war kühl und machte sich den einzelnen Stafetten beim Warten auf freiem Wege häufig recht unangenehm fühlbar, während andererseits die durch Kirchenbesucher und Landleute überfüllten Marktplätze und Strassen in mehreren kleinen Städten die Fahrt sehr behinderten.

Dem im schärfsten Tempo anlangenden Stafettenfahrer wurde die Depesche im Fahren abgenommen und zog nun mit dem alten Posten der neue in gleicher Gangart los.

Durch das Zusammenfahren der alten und der neuen Stafette, welche erstere die Pflicht hatte, bis zum nächsten Posten als Begleitfahrer zu fungieren, wurde die Zeit, soweit der Abgelöste das Tempo noch mithalten konnte, durch gegenseitigen Ansporn nicht nur eine recht gute, sondern es war durch die Begleitfahrer die Möglichkeit gegeben, im Falle eines Sturzes oder Maschinendefekts der Stafette, die Depesche ohne Aufenthalt weiter befördern zu können.

Es wurde so möglich, dass für die Gesamtstrecke eine



Die Gruppe des Potsdamer Radfahr-Vereins „Germania“ in dem anlässlich des Stiftungsfestes veranstalteten Preis-Korso.

Nach einer photographischen Aufnahme von Ernst Zink, Potsdam.

Zeit von 6 Stunden 44 Minuten erzielt wurde, d. h. für den Kilometer $2\frac{1}{4}$ Minuten. Der Personenzug fährt dieselbe Strecke in circa $4\frac{1}{2}$ Stunden.

Die Ankunftszeit der Depesche wurde am Königlichen Steueramt auf der Trebnitzer Chaussee 12 Uhr 44 Min. von dem Wachthabenden der eben aufziehenden Carlowitzer Wache und einem Beamten der Steuerbehörde bestätigt und hierauf nach langsamer Fahrt durch die Stadt auf dem Königlichen Generalkommando abgeliefert.

In Posen und auf der Strecke wurde den Mitgliedern des Ersten Breslauer Radfahrer-Vereins seitens der Radfahrer-Vereine von Posen, Lissa und Rawitsch die liebenswürdigste Aufnahme und Unterstützung zu teil.

Besonders ist noch hervorzuheben, dass alle Teilnehmer mit hoher Befriedigung und Freude auf ihre bei dieser Gelegenheit entwickelte sportliche Thätigkeit zurückblicken und zwar in weit höherem Masse, als bei irgend einem mit Preisen dotierten Rennen. Jeder erklärte sich gern bereit, seine Kräfte abermals zur Verfügung zu stellen und befürwortete auf das wärmste die Wiederholung einer derartigen sportlichen Veranstaltung, und ist demzufolge eine solche auch für das nächste Jahr seitens des Ersten Breslauer Radfahrer-Vereins in Aussicht genommen.

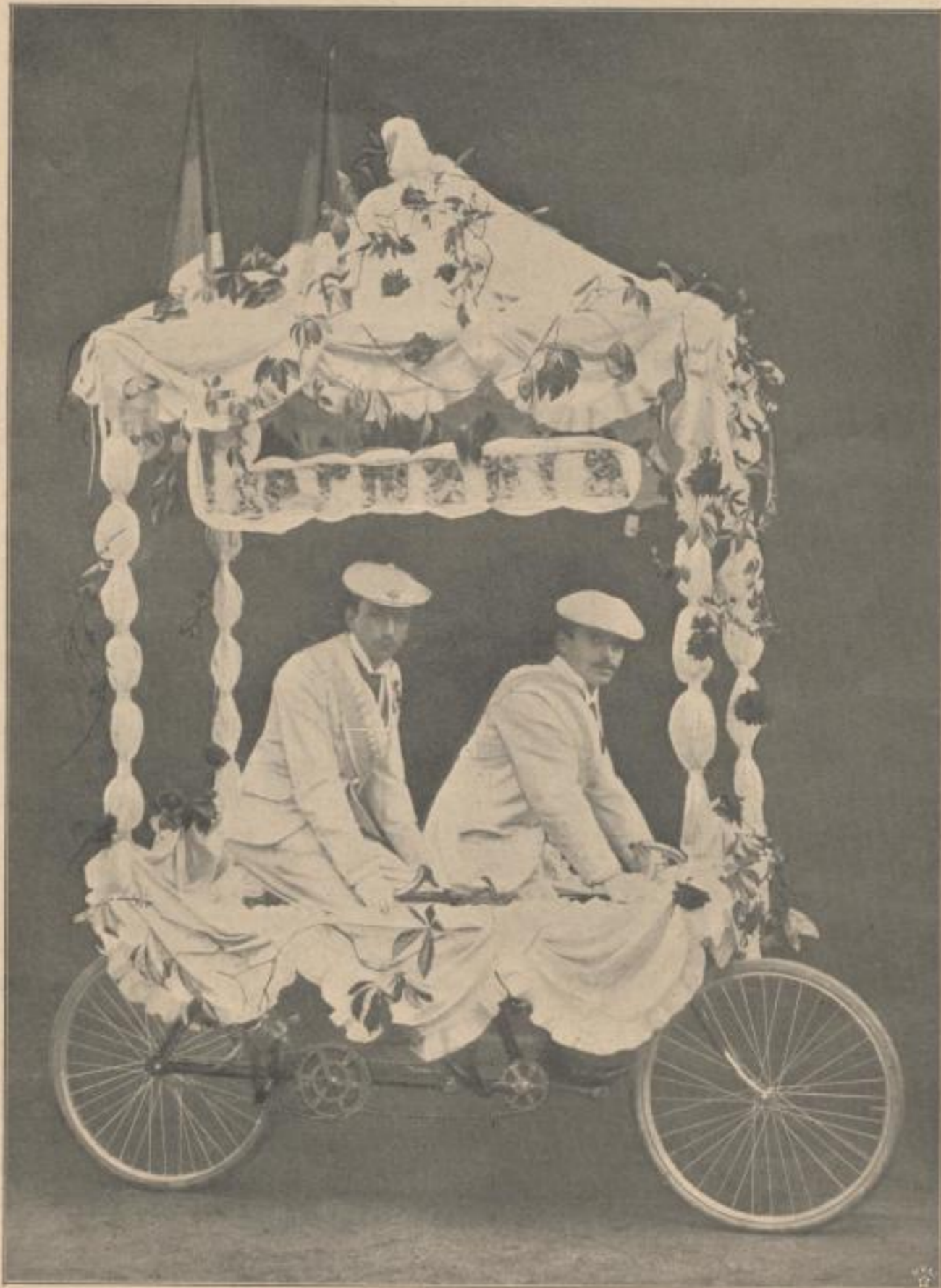
Der „Zonentarif“, Verein für Eisenbahnreform, veranstaltet am Dienstag, den 25. Oktober, abends $8\frac{1}{2}$ Uhr, in Keller's Festsälen, Köpnicker Strasse 96/97, eine grosse öffentliche Versammlung, in der Herr Dr. Eduard Engel und Herr Rechtsanwalt Dr. Scharlach aus Strassburg i. E., der Vorsitzende der Rechtsschutzkommission des Deutschen Radfahrer-Bundes, die Frage „Die Radfahrer und die Eisenbahn“ einer Erörterung unterziehen werden. In den Kreisen der Radfahrer wird dieser Versammlung mit lebhaftem Interesse entgegen gesehen.

Der Aufsichtsrat der Cito-Fahrrad-Werke, Akt.-Ges., Köln-Klettenberg, beschloss, nach reichlichen Abschreibungen die Verteilung von 10 pCt. Dividende der Generalversammlung in Vorschlag zu bringen. Mit Befriedigung wurde konstatiert, dass trotz der allgemeinen Klagen über eine schlechte Saison dennoch ein gutes Resultat erzielt sei und dass jetzt schon Abschlüsse auf Cito-Räder pro 1899 fast in der Höhe des diesjährigen Gesamtumsatzes vorliegen. Die Aussichten für nächstes Jahr werden als sehr günstig bezeichnet.

In eine Aktien-Gesellschaft und zwar mit einem Kapital von 700 000 M. sind jetzt auch die Korso-Fahrrad-Werke und Geldschrank-Fabrik E. Palm, Berlin, umgewandelt worden.

Die Adler-Fahrradwerke sind ebenfalls in die Motorwagen-Fabrikation eingetreten.

Fahrzeugfabrik Eisenach. Die vor einigen Tagen stattgehabte ausserordentliche General-Versammlung der Fahrzeugfabrik Eisenach genehmigte den Abschluss eines Vertrages mit



Herr H. Conrad.

Herr H. Steppin.

Das prachtvoll dekorierte Tandem des Herrn H. Steppin, Vorsitzenden des Potsdamer Radf.-V. „Germania“ im Preis-Korso.

Nach photographischer Aufnahme von Ernst Zink in Potsdam.

einem aus den Bankhäusern C. G. Trinkhaus (Düsseldorf), Gebrüder Sulzbach (Frankfurt a. M.), C. Schlesinger-Trier u. Cie. (Berlin), bestehenden Syndikate, betreffs Gründung der Motorfahrzeug-Aktiengesellschaft Düsseldorf mit einem Kapital von 800 000 Mark. Durch diese Gründung, an welcher sich die Fahrzeugfabrik mit einem mässigen Betrag beteiligt, wird die Fahrzeugfabrik Eisenach in die Lage versetzt, mit der Fabrikation von Motorfahrzeugen, welche ihr von der neuen Gesellschaft überlassen wird, auf Grund der von dem Syndikate erworbenen Patente sofort vorzugehen.

Die „Meteor“-Winter-Radfahrschule in Graz (Zimmerplatzgasse 3, Koliseum-Kaserne) wird mit heutigem Tage für die Wintersaison wieder eröffnet. Es stehen den Besuchern ausser den grossen Fahrsälen ein Lese- und Konversationsaal mit Musikautomaten, Damengarderobe, Räume zur Aufbewahrung der Räder, ein Lawn Tennis-Spielsaal u. a. m. zur Verfügung. Auch heuer wird das die Sicherheit des Radfahrens fördernde Gesellschafts-Schul- und Reigenfahren gepflegt werden.

NAUMANN'S GERMANIA-FAHRRÄDER SIND WELTBERÜHMT.



**SEIDEL & NAUMANN
DRESDEN**

Welt-Rad



mit gewalztem
daher
unbedingt sicherem
Rahmen,
geschützt in 12 Industriestaaten.
Fahrrad-Werke
„Weltrad“,
A.-G.,
vormals
Hoyer & Glahn,
Schönebeck
a. Elbe.

[171]

Feinste Marke für 1899 sind

Schladitz-Fahrräder

Erstklassiges Fabrikat.

Akt.-Ges. Fahrrad- u. Maschinen-Fabrik
vorm. H. W. Schladitz
DRESDEN.

[219]

Corso-

Fahrrad-Werke
Prenzlauer Allee 36
BERLIN N.

Erstklassiges Fabrikat.
Kurbel u. Achse
aus einem Stück.

(D. R. G. M. 82 921.) [222]

Solvente Vertreter gesucht.

Preisliste
gratis.



Phönicia-Fahrrad-Werke, A. Glöckner, Görlitz.

Älteste
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,
Wilmsdorferstr. 109.
[159] Reparaturen aller Art.

Kamgarn-Diagonal

in marine, grün, bordeau, braun,
luft- und sonnenecht, für
Radfahr-Costumes
besonders geeignet. [351]
— Mtr. 1,60 M. —
Vereine Ermässigung.

A. Loewenberg & Co.
Hamburg, Admiralitätsstr. 84 I.

Neues, noch nicht gefahrenes
Mars-Damenrad
Umstände halber wieder billig abzugeben.
— 98er Modell. —
H. Schumacher
[300] Göttingen.

Radfahrenden Damen

wird Gelegenheit zu lohnendem Neben-
verdienst geboten. [361]
Adressen unter A. R. d. Expedition.

MOTORSPORT.



Die Düsseldorfer Motorwagen-Ausstellung, veranstaltet vom Mitteleuropäischen Motorwagenverein, Berlin.

Der Mitteleuropäische Motorwagenverein scheut keine Mühe und keine Kosten, um den Automobilismus auch in Deutschland hoch zu bringen. So hatte er für die Zeit vom 17. bis 24. September sein Hauptquartier in Düsseldorf aufgeschlagen, um den Bewohnern des Rheins den selten geübten Anblick, eine Reihe von Fahrzeugen, die sich selbsttätig, d. h. ohne äusserlich sichtbare Kraft bewegen, zu gestatten. Wie überall fehlte es auch in Düsseldorf nicht an Interesse, und ist es den wackeren Motorfahrern manchmal nicht mehr leicht, durch die allzugrosse Menge der Schaulustigen hindurch zu kommen, wenn sie eine Ausfahrt machen oder von einer solchen zurückkommen. Es fanden nämlich während der Ausstellung täglich Rundfahrten statt, an welchen sich das Publikum zu äusserst mässigen Preisen — 1 Mark pro $\frac{1}{2}$ Stunde — beteiligen konnte. Es wurde um 8 und um 9 Uhr vormittags, und um 6 und $6\frac{3}{4}$ Uhr nachmittags gefahren, und waren besonders nachmittags die vorhandenen Plätze stets ausverkauft. Es ist dies gewiss ein gutes Mittel, um den Automobilismus in Deutschland populär zu machen, ebenso wie das vom Allgemeinen Motorwagenverein in Berlin gepflegte Verleihgeschäft von Motorwagen und Motor-Dreirädern.

Als Hauptaussteller fungierte die eben genannte Allgemeine Motorwagen-gesellschaft, welche 6 Fahrzeuge zur Ausstellung gebracht hatte. Es waren dies: Ein Daimler-Phaëton mit 6 HP., ein Daimler-Victoria-Wagen mit 4 HP., ein sogen. Benz'scher Velo-Wagen 2 HP., ferner einer der äusserst eleganten elektrischen Wagen, Phaëton der Pope Mfg. Comp. — Bei diesem Wagen wollen wir etwas verweilen, da es einer der wenigen Wagen ist, bei welchen die äussere Form das Auge des unbefangenen Beschauers nicht beleidigt. Dem Geschick der amerikanischen Konstruktion ist es hier gelungen, ein wirklich elegantes Motorfahrzeug zu schaffen, bei welchem auch die kritischste Beobachtung nur wenig aussetzen könnte. Dieses bisher nur selten erreichte Ziel wurde durch Anwendung des elektrischen Betriebes erlangt. An Stelle des häufig etwas brutalen Explosionsmotors tritt der sanfte Elektro-

motor, welcher ohne jedes Geräusch zu produzieren im Stande ist, dem Wagen eine mässige Schnelligkeit zu erteilen.

Der schweren Batterien wegen sind ganz grosse Schnelligkeiten ausgeschlossen, und, was bedeutend schlimmer ist, es ist unmöglich, mehr als eine gewisse Entfernung, sagen wir 60 km, ohne Neuladung zurückzulegen. Aus diesem Grunde ist ein elektrisches Fahrzeug an den Platz gebannt und zur Zurücklegung grösserer Entfernungen nicht zu gebrauchen, es sei denn, dass ein ingenieuser Kopf erfände, dass man Elektrizität gewissermassen literweise in jedem Spezialeiladen kaufen kann. Da es mit der Verwirklichung dieses Gedankens jedoch noch gute Wege haben dürfte, so wird der elektrische Wagen vorerst nur eine beschränkte Anziehungskraft finden. — Wie wir vernehmen, hat die Allgemeine Motorwagen-gesellschaft das Herstellungsrecht für die von der Pope Mfg. Comp. aufgebrauchten Fahrzeuge für den Kontinent erworben, um sich an die Fabrikation heranzumachen. Die Motorwagen-gesellschaft brachte ferner noch einen elektrischen Brougham, dessen Betrieb in der gleichen Weise sich gestaltet.

F. Lutzmann, Dessau, hatte einen zweisitzigen Motorwagen mit einer Maschine von 3 HP. ausgestellt, der durch seine leichte Bauart überraschte.

Die französische Motorwagenfabrik De Dietrich & Co. hatte einen sechssitzigen Jagdwagen ausgestellt. An der Form dieses Wagens erkannte man gleich die französische Bauart, die bisher von deutschen Konstrukteuren noch nicht adoptiert worden ist.

Die Fahrzeugfabrik Eisenach hatte einen elektrischen Akkumulatorenwagen und einen kleinen Wagen mit Benzin-Motor ausgestellt. Der elektrische Wagen zeichnete sich durch seine bequeme niedrige Façon aus und funktionierte im übrigen in vorzüglichster Weise.

Die Firma Cudell & Co., Aachen, hatte zwei Motor-Dreiräder ihres neuen 98/99er Modells, einen Anhängen-Personenwagen und einen Anhängen-Gepäckwagen, ein Motorboot und ihre Dreirad-Motoren und Motorfahrzeug-Konstruktions- und Zubehörteile aller Art ausgestellt.

Der geringen Entfernung wegen — 80 km — hatte die Firma Cudell & Co. es sich nicht nehmen lassen, die sämtlichen genannten Aus-



Motorwagen (System Lutzky)
der Gesellschaft für Automobilwagenbau in Berlin - Nürnberg
im Berliner Blumen-Korso am 25. September d. J.
Spezialaufnahme für die „Radlerin“ von F. Kühn, Berlin W.



Die Fahrt der Automobile über das Stilfserjoch: Die Daimler-Viktoria (Adalbert Herrmann und Dr. Theodor Christomanos) passiert den „Weissen Knott“.

stellungsgegenstände per Landstrasse zur Ausstellung zu schaffen. Wie der Name schon sagt, wurde der Anhängewagen und der Anhängelastwagen beide mit Motoren und Ausstellungsgegenständen befrachtet, hinter die bekannten Cudell'schen Motordreiräder gespannt, und von tüchtigen Motorfahrern bei einer Fahrdauer von ca. 2 bis 3 Stunden nach Düsseldorf gefahren. Einen ganz besonderen Beweis für die Zugkraft des Motordreirades legte Herr Cudell selbst dadurch an den Tag, dass er das Motorboot, welches zu spät fertig geworden war, um per Eisenbahn transportiert zu werden, mit einer Fahreinrichtung, bestehend aus zwei gewöhnlichen Dreirädern, versehen liess, und das Motorboot, welches nebst Zubehörteilen und Befrachtung über 300 kg wog, vermittels seines Dreirades nach Düsseldorf schleppete. Die Fahrt wurde ohne Unfall in ca. 3 $\frac{1}{2}$ Stunden ausgeführt und erregte das eigentümliche Fahrzeug, ein Dreirad mit einem ca. 6 m langen und 1 $\frac{1}{2}$ m breiten Boot im Schlepptau, berechtigtes Aufsehen. Die Motordreiräder von Cudell & Co. sind heutzutage derart vereinfacht und verbessert, dass Betriebsstörungen nicht mehr vorkommen. Ein Blick auf das neue Modell wird jeden Fachmann hiervon überzeugen und ein kurzer Versuch lehrt, dass mit diesen Motordreirädern die steilsten Strassen befahren werden können. Die Dreiräder allein und insbesondere mit dem luxuriös ausgestatteten Anhängewagen sind ein hervorragendes Mittel für Vergnügungs- und Geschäftsreisen geworden. Die Anhängewagen für Gepäck oder Gepäckdreiräder gestatten bei Reisen die Mitnahme grösserer Warenquantitäten und dienen insbesondere innerhalb der Städte den Warenhäusern zur schnellen und sicheren Zustellung ihrer Waren an die Kundschaft. Es ist dies nebenbei das beste Reklame-mittel für eine unternehmende Firma. — Das Motorboot wurde, nachdem es in der Ausstellung gebührend bewundert wurde, in Düsseldorf auf's Wasser gebracht und von zahlreichen Interessenten gefahren. Das Boot kann bis 6 Personen fassen, kann jedoch von einer einzigen Person gesteuert und bedient werden. Es ist derselbe Motor, wie der am Dreirad zur Verwendung gelangte und ist infolgedessen dieses Motorboot allen übrigen durch Wegfallen von Feuer, Flamme, Rauch und Explosionsgefahr und durchaus grosse Sauberkeit überlegen. Ein solches Motorboot, welches bei seinem billigen Preise einem lange gehegten Bedürfnisse abhilft, dürfte eine grosse Zukunft haben. — Schnelligkeit 12 km per Stunde.

Zu erwähnen sind noch die grossen Ausstellungen der Continental Caoutchouc & Guttapercha Comp. Hannover, und die der Deutschen Waffen- und Munitions-Fabriken, welche Kugeln und Kugellager brachten.



Eine schneidige Berliner Automobilistin.

Von einer Anzahl der hier beschriebenen Fahrzeuge werden wir in unserer nächsten Nummer Abbildungen bringen, und behalten wir uns vor, noch auf die Details einzugehen.

Der Besuch der Ausstellung liess morgens etwas zu wünschen übrig, befriedigte jedoch nachmittags. — Es ist überhaupt genug reges Interesse vorhanden und ist ganz unverkennbar, dass die einmal begonnene Bewegung immer weitere Wellen zieht. Speziell die Herren Aerzte, welche gelegentlich des Naturforscher-Tages zu gleicher Zeit in Düsseldorf waren, liessen sich die detailliertesten Erklärungen geben und — werden hoffentlich wenigstens im nächsten Jahre in die Reihen der Automobilisten eintreten.

Für Donnerstag, den 22. September, war eine Fahrt nach Essen geplant und hatte Herr Friedr. Krupp die grosse Liebenswürdigkeit, die Motorfahrer vorher telegraphisch zum Frühstück einzuladen. An der Fahrt beteiligten sich ca. 8 Fahrzeuge, darunter die beiden Daimler-Wagen der Motorwagengesellschaft, ein Fahrzeug der Fahrzeugfabrik Eisenach, der Jagdwagen von de Dietrich & Co., der Wagen von Lutzmann, ein Motordreirad

von Cudell & Co. und ein solches mit Anhängewagen; die elektrischen Fahrzeuge mussten aus oben angegebenen Gründen zurückbleiben. Die Fahrt ging glatt von statten und kamen die genannten Fahrzeuge alle ziemlich gleichmässig nach ca. 3 Stunden in Essen an. — Die Route war: Düsseldorf—Duisburg—Mühlheim—Essen, jedoch war der Weg zum grossen Teil äusserst schlecht. — Beim Passieren der Kettenbrücke in Mühlheim fuhr das erste Motorfahrzeug in ahnungsloser Unschuld durch, ohne den Brückenzoll zu bezahlen. Der erbitterte Brückenwächter machte den nachfolgenden Kameraden für die Frevelthat seines Vorgängers verantwortlich, und dieser war edelmütig genug, durch Nachzahlung die Angelegenheit ins Reine zu bringen. Als der Motorwagen dann noch immer mehr in gewisser Entfernung kamen, holte der gute Mann einen langen mit Stacheldraht bewickelten Pfahl herbei und versperrte hiermit die Brücke, sobald er eines Motorfahrzeuges ansichtig wurde. Auf diese Weise gelangte er in den Besitz der ihm von Rechtswegen zukommenden Pfennige.

Der Empfang im Krupp'schen Beamten-Kasino war ein äusserst warmer, und — das Frühstück ein sehr gediegenes. Noch ehe man zum Genuss des schäumenden Champagners kam, erklangen die Toaste und wohlverdiente Dankesreden für den äusserst liebenswürdigen Empfang, den der Kanonenkönig den Motorfahrern im Ahnensaale der Arbeit und des Fleisses bereitet hatte. Als ganz geringes Zeichen ihrer Dankbarkeit fuhren die Motorfahrer die Herren des Krupp'schen Beamten-Kasinos durch Essen spazieren, um ihnen die seh- und fühlbaren Vorzüge des von ihnen so sehr geliebten Fortbewegungsmittels zu zeigen und um neue Freunde und Anhänger dieses Sports zu gewinnen. Gegen Abend wurde die Rückfahrt über Elberfeld angetreten und langten die hurtigen Fahrer gegen 8 Uhr in Düsseldorf wieder an.

Sonnabend, den 24. September, wurde eine Fahrt nach Koblenz ausgeführt, welche auf den herrlichen Rheinstrassen einen wunderbaren Verlauf nahm. Es beteiligten sich fünf Fahrzeuge: Zwei Daimler-Wagen der Allgemeinen Motorwagen-Gesellschaft, ein Wagen von Lutzmann und zwei Motordreiräder von Cudell & Co. Man fuhr um 8 Uhr in Düsseldorf ab, erreichte um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr Köln, wo Empfang im Stadtgarten war. Abfahrt von Köln 2 Uhr und Ankunft in Bonn gegen 4 Uhr. Trotzdem keine Rennfahrten vorgesehen waren, wollte man sehen, wer nach gleichmässig erfolgter Abfahrt in Bonn, als Erster in Koblenz sein würde. Die Abfahrt in Bonn fand gegen 4 Uhr statt und die Ankunftszeit in Koblenz war gegen 7 Uhr. Als Erster Herr Willy Sommer auf einem Cudell'schen Motordreirad, Zweiter und Dritter: Motorwagen der Allgemeinen Motorwagen-Gesellschaft, Vierter: Lutzmann, Fünfter: Victoriawagen der allgemeinen Motorwagen-Gesellschaft. Die Rückfahrt wurde per Eisenbahn angetreten und sämtliche Motorfahrzeuge ohne Schwierigkeit in extra Wagen verladen.

Wenn das auf der Motorwagenausstellung in Düsseldorf gebotene Material auch kein allzu reichhaltiges war, so sind doch die uneigennütigen Bestrebungen des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins im vollsten Masse anzuerkennen. Ein Sport, welcher zu einer derartigen Entwicklung in Frankreich gekommen ist, und welcher derartige tatsächliche Genüsse und Vorteile aller Art seinen Jüngern bietet, wird und muss auch in Deutschland zu so hoher Entfaltung gelangen, und sind alle derartigen Veranstaltungen mit Dank und Freude zu begrüssen.

Dieselben wirken wie Samenkörner auf dem äusserst keimfähigen Boden des deutschen Interessentenkreises und kann jeder davon überzeugt sein, dass dieselben und zwar eher heute wie morgen, Früchte tragen werden.

Zu unseren Bildern. Auf der Titelseite unseres Beiblattes „Motorsport“ bringen wir heute die Abbildung eines blumengeschmückten Motorwagens der Gesellschaft für Automobilwagenbau in Berlin-Nürnberg (System Lutzky). In dem aus Anlass des Herbst-Sportfestes am 25. September vom Deutschen Sportverein in Berlin veranstalteten Blumen-Korso erregte dieser prächtig geschmückte Motorwagen grosses Aufsehen. Die Gesellschaft erhielt für ihren geschmackvoll mit Veilchen-Arrangements dekorierten Motorwagen als Preis eine silberne Medaille. Das ganzseitige Bild auf der zweiten Seite unseres Motorbeiblattes stellt die Fahrt der Automobils über das Stilsferjoch in dem Momente dar, als die Daimler-Viktoria (Adalbert Herrmann und Dr. Theodor Christomanos) den „Weissen Knott“ passiert. Die schneidige Berliner Automobilistin, welche wir heute im Bilde vorführen, huldigte schon im vorigen Jahre dem Motorsport und erregte durch die Sicherheit, mit welcher sie das Motordreirad zu dirigieren versteht, allseits gerechte Bewunderung.

Landarzt und Automobil. In einem an die „Revue du Touring Club de France“ gerichteten Schreiben weist ein Landarzt ziffernmässig belegt den Nutzen nach, den er mit dem Ersatz der tierischen Zugkraft durch ein Petroleum-Dreirad erzielt hat. Die Anforderungen der Praxis dieses Arztes bedingten den Besitz von zwei Wagen und zwei Pferden oder 3300 Frs. erste Anschaffungs- und 2400 Frs. Unterhaltungskosten. Er ersetzte das Ganze durch ein Petroleum-Dreirad, welches 1250 Frs. kostete, und kann jetzt sogar schneller als vorher alle Ansprüche seiner Kranken befriedigen. Seine Maschine kostete im übrigen nur 732 Frs., die er für deren Betrieb und Unterhaltung ausgab im Jahre; ausserdem hatte er eine Ausgabe von 150 Frs. für 20 Tage im ganzen Jahre, an welchen er wegen des Wetters einen Wagen zu nehmen gezwungen war. Es ist dies eine Ausgabe von 2132 Frs. anstatt 5400! Dieser Arzt erklärt, dass er in einem Jahre gegen 20 000 km, zum Teil auf den fürchterlichsten Wegen, zurückgelegt hat, ohne jemals eine ernstliche Beschädigung an seiner Maschine zu erleiden.

In München wurde bereits die Erlaubnis zur Eröffnung des Betriebes der Fahrten mit Daimler'schen Motorwagen erteilt. Die Fahrten finden zwischen Augusten-Theresienstrasse und Riesenfeld-Milbertshofen vorerst achtmal täglich hin und zurück statt. Später sollen bis zu 24 Fahrten hin und zurück unternommen werden.

Welchen Umfang die Motorwagenindustrie angenommen hat, beweist die Thatsache, dass allein in Frankreich an Kapital über 600 Millionen Mark festgelegt sind und ungefähr 200 000 Menschen in diesem Industriezweige ihr Brot finden.

Das Motorradrennen Dijon—Besançon, an welchem sich 24 Mann beteiligten, gewann Marcellin in 2 : 13 : 09 vor Osmont.

In Antwerpen soll in nächster Zeit eine Automobil-Ausstellung vom Syndikat der Antwerpener Sportschriftsteller veranstaltet werden.

Kettenlose Fahrräder



aus dem Fahrradwerke

Cless & Plessing, Graz (Steiermark).

Prospecte auf Wunsch kostenlos.

Leistungsfähige Vertreter in allen Hauptorten gesucht.

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: Frä. M. Hoffmann, Kassiererin: Frau O. Hansmann, Wilmersdorf, Bernhardstr. 7. I. Fahrwart: Frä. C. Beyer, SO., Reichenbergerstr. 114. 2. Fahrwart: Frau E. Schirrmeyer, S.W., Hagelsbergerstr. 13. Die Clubabende finden jetzt Donnerstags, 8 1/2 Uhr, Jerusalemstr. 8, I. Bürgergarten, statt. 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. 34. Fernsprechanchluss Amt III, 8052. Schriftführer: Herr E. Zschetzschingek, W., Steinmetzstrasse 37, an den alle Zuschriften zu richten sind. Fernsprechanchluss Amt III, 8123. Kassierer: Herr Fabrikbesitzer Otto Rieck, Berlin N., Gerichtstrasse 63. Fahrwart: Herr Kaufmann Teschendorf, Bethanien-Ufer 10 und Herr Kaufmann Meister, N., Chorinerstr. 20. Damen-Fahrwart: Frau Therese Rieck, N., Gerichtstrasse 63. Teleph. Auskunftsstelle: Amt III, 8052. (Flora-Apothek.) Vereinslokal: Restaurant von Gustav Haehnel, Berlin NW., Luisenstr. 36. Fernsprech-Anschluss Amt III 2357. Dasselbst 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., Anhaltstr. 14. Die Abfahrt der Damen-Abteilung findet jeden Dienstag Punkt 5 Uhr von der Halensee-Brücke aus statt. Durch Mitglieder eingeführte Gäste stets willkommen. Einmal monatlich findet der Ausflug der Damen-Abteilung gemeinschaftlich mit den Clubmitgliedern statt. Sämtliche Schriftsachen sind an Frau Weingärtner, Kurfürstendamm 116, Halensee, zu richten.

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

Schriftleitung: Frä. Anna Brünicke, Prenzlauer Allee 1901, an welche alle Schriftstücke zu senden sind. Die Sitzungen werden jeden Dienstag mit dem Vereine im Hansa-Hotel Rochstrasse, Ecke der Strasse An der Stadtbahn abgehalten. Ausserdem ist an jedem ersten Montag im Monat, abends 9 Uhr, geschäftliche Sitzung der Damen-Abteilung.

Berliner Touren-Club 1896.

(Damen und Herren.)

I. Vorsitzender: Robert Weber. II. Vorsitzender: Paul Schüler. Schriftführer: E. Bloek, Philippstrasse 21, an den alle Zuschriften zu richten sind. Redakteur und Zeugwart: Heinr. Wirtz. Kassierer: Otto Dressler. Fahrwart: Heinrich Götz. Clubabend mit Damen jeden zweiten bis letzten Mittwoch im Monat, 10 Uhr abends bei Gust. Hähnel, Luisenstr. 36. (F.-A. III. 2357. „Die Radlerin“ und die „Radwelt“ liegen aus. Gäste zu den Clubabenden und Touren stets willkommen.

Radfahrer-Club „Corso“ Berlin.

(Damen und Herren.)

I. Vorsitzender: Robert Trunkkeller, Apotheker, Kochstr. 47. Sekretär: Max Schöneberg, Kaufm., Eichendorferstrasse 15. Kassierer: William Schönwiese, Fahrradhandl., Karlstrasse 10. I. Fahrwart: Bruno Matschek, Kaufm., Schönhauser Allee 181.

Damen-Abteilung: Vorsitzende: Frau Rosa Schönwiese, Karlstr. 10. Fahrwartin: Frä. Clara Nast, Invalidenstr. 6. Clublokal: Aegir-Säle, Chausseestrasse 116, oberer Saal. Sitzung: Dienstag, abends 9 Uhr. Sonntags reservierte Tafel und kleine Abendunterhaltung.

Unser aus Damen und Herren bestehender Club pflegt in erster Linie gemeinschaftliches Ausfahren, Saalfahren, und geselliges Beisammensein. Die Geschäftsführung liegt in den Händen des Vorstandes. Sämtliche Anfragen etc. sind an den Sekretär zu senden. Gäste sowohl zu den Sitzungen wie Touren stets herzlich willkommen.



Berliner Radfahrer-Club „Greif“ 1898.

(Damen und Herren.)

Vorsitzender: Albert Lorenz, Schönhauser Allee 186a. Schriftführer: Robert Schwanzer, Charlottenstrasse 60/61. Kassierer: Georg Schilling, Sebastianstrasse 9. I. Fahrwart: Otto Schönfeld, Artilleriestr. 35. Sitzung jeden Donnerstag 9 Uhr bei Neumann, Oranienstrasse 150. Sämtliche Schriftsachen sind an den Vorsitzenden zu richten.



Bicycle-Club „Hermes“, Berlin 1890.

SO. Engel-Ufer 1. (Damen und Herren.)

Vorsitzender: Otto Wechsler, Grüner Weg 21. Schriftführer: Carl Troschwitz, Waldemarstr. 71 I, an den alle Zuschriften zu richten sind. Kassierer: Alfr. Hanisch, Markusstr. 18, „Markushof“. I. Fahrwart: Paul Grindel, Markusstr. 18, „Markushof“. Sitzung jeden Donnerstag, abends 9 1/2 Uhr, im Club-heim „Felsen-Terrasse“, Engel-Ufer 1. Sonntags ebendasselbst Stammtisch. Bundes-Zeitung, Gau-Zeitung, „Rad-Welt“ und „Die Radlerin“ liegen aus.



Radfahr-Club „Hohenzollern“, Berlin 1897.

(Damen und Herren.)

I. Vorsitzender: Max Christoph, Cottbuserdamm 100. II, an welchen alle Zuschriften erbeten werden. 2. Vorsitzender: Adolf Voss, Luckauerstr. 3. Schriftführer: Paul Scholz, Friedrichsberg. Kassierer: Bruno Achmet, Fahrwart: Walter Paunico, Zeugwart: Georg Neuen-dorf. Sitzung jeden Freitag 9 1/2 Uhr, Restaurant Fürstenhof, Köpnickstrasse 137; jede letzte Sitzung im Monat ohne Damen. Damen und Herren als Gäste stets aufs herzlichste willkommen.



Berliner Radfahrer-Club „Kette“ 1897.

(Damen und Herren.)

I. Vorsitzender: Max Lienesmann. Stellvertr. Vorsitzender: Ludwig Dahnke. Schriftführer: Max Reetz, NO., Landsberger Allee 40, an welchen alle Zuschriften erbeten. Kassierer und Fahrwart: Adolf Büttner. Clublokal: Restaurant „Bürgerhallen“, Landsberger-Str. 108. Sitzungen: Jeden Freitag präzise 9 1/2 Uhr. Gäste zu den Sitzungen und Touren stets herzlich willkommen. Raum für Fahrräder genügend vorhanden.



Berliner Radfahr-Club „Presto“ 1898.

(Damen und Herren.)

I. Vorsitzender: Max Nobel, Weberstr. 38. Tel. VII, 2861. (Z). 2. Vorsitzender: A. Klar, Elisabethstr. 61. Schriftführer: Leo Bermann, Gr. Frankfurterstr. 107. Kassierer: Th. Stolzenberg, Weberstr. 17. I. Fahrwart: Ernst Busse-witz, Königsbergerstr. 31. 2. Fahrwart: Wilh. Lindemann, Eisenbahnstr. 40. Vorsitzende der Damen-Abteilung: Frau Juwelier Stolzenberg, Weberstr. 17. Sitzungen: Dienstag 9 1/2 Uhr abends bei Haberecht, Gr. Frankfurterstrasse 30.

Unser erstes Herbstvergnügen, verbunden mit Tanzkränzchen, Saalfahren, Vorträgen etc., findet am 29. Oktober d. J. in den Gesamträumen des „Elysium“, Landsberger Allee 40/41, statt. Eintrittskarten sind bei all unseren Mitgliedern erhältlich. Neu aufgenommen: Frä. Agnes Lehmann, Frä. Elise Lehmann und Herr Siegmund Hatzky.

Berliner Radfahrer-Verein „Wanderfalke“ 1898.

(Damen und Herren.)

I. Vorsitzender: Karl Richter, Niederschönweide bei Berlin (Kunheim's-Fabrik). Schriftführer und I. Fahrwart: Arthur Fromm, Berlin NO., am Friedrichshain 22. Kassierer und 2. Fahrwart: Oscar Ehrlich, O., Krautsstr. 48 b. Vorsitzende der Damen-Abteilung: Fräulein Helena Baschin, NO., Landsberger Allee 49. — Sitzungen mit Damen von jetzt ab jeden Dienstag in den Frankfurter Bierhallen, Grosse Frankfurter-Strasse 99 (am Strausberger Platz). Beginn 9 Uhr. — Damen als Gäste herzlich willkommen.

Radfahrer-Club „Wandervogel“,

Berlin 1897.

(Damen und Herren.)

Vorsitzender: Carl Goetz, Dennewitzstr. 14, I, an welchen alle Zuschriften zu richten sind. Kassierer: Otto Grunow. Schriftführer: Carl Bergau. I. Fahrwart: Rich. Schultz. II. Fahrwart: Gust. Schultz. Fahrwartin der Damen-Abteilung: Frä. Marg. Gildenstein. Sitzung jeden Dienstag, abends 9 1/2 Uhr, Hansa-Hotel, An der Stadtbahn 40. Jeden letzten Dienstag im Monat geschäftliche Sitzung unter Ausschluss von Gästen. Die „Radwelt“ und „Die Radlerin“ liegen aus. Gäste, sowie Sportskameraden zu den Sitzungen und Touren stets herzlich willkommen.





Radfahrer-Verein Charlottenburg 1892.
(Damen und Herren.)

I. Vorsitzender: Richard Münch, Berlinerstr. 110.
II. Vorsitzender: Paul Schulz, Kaiser-Friedrichstr. 61.
Schriftführer: Hugo Hüsing, Pestalozzistr. 19.
Kassierer: Adolf Damm, Kirchstr. 18.
I. Fahrwart: Ferd. Herrmann, Berlinerstr. 112.
II. William Aulich, Berlin, Wilsnackerstr. 19.
Sitzungen mit der Damenabteilung finden jeden ersten Freitag im Monat statt.



Schöneberger Radfahrer-Vereinigung 1897.
(Damen und Herren.)

Vorsitzender: Fritz Kossbach-Roussel, Tempelhof, Neustr. 6. Schriftwart: Chr. Sonntag, Bahnstr. 38, an den alle Zuschriften zu richten sind. Kassenswart Alb. Penzlin, Hauptstr. 150. I. Fahrwart: Carl Hoffmann Tempelhofstr. 2. II. Fahrwart: Paul Gram, Mühlenstrasse 18. Vereinslokal: Bayerischer Hiesl, Hauptstr. 5-6 Sitzung mit Damen jeden Mittwoch Abend 9 Uhr.



Weissenseer 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 „Felicitas“.

(Gegründet den 1. März 1897.)
I. Vorstandsdame: Fräulein Lina Seidel, Ring 52.
Kassiererin: Fr. Kern, Ohl. Stadtgr. 29, II.
Schriftführerin: Fr. Littmann, Paradiesstrasse 21, II.
Beisitzende: Fr. Harski, Klosterstr. 5, I.
Fahrwartin: Fr. Marga Seidel, Ring 52.
Wöchentlich zwei Ausfahrten.
Gäste, durch Mitglieder eingeführt, willkommen.

Breslauer Damen-Radfahr-Zirkel „Violetta“.

(Gegründet den 1. April 1898.)
Vertrauensdamen:
Schriftführerin: Fr. Wendeler, Kronprinzenstr. 10 III.
Kassenswartin und II. Fahrwartin: Fr. Härtel, Kronprinzenstrasse II I.
Fahrwartin für Reigen- und Tourenfahrten: Fr. Tondem, Kronprinzenstr. 10 part.
Im Sommer zweimal wöchentlich Ausfahrten.
Gemeinschaftliche Fahrten finden im Winter jeden Freitag in Kohnke's Velodrom statt. Gäste, durch Mitglieder eingeführt, willkommen.



Damen-Radfahr-Verein „Violetta“ in Danzig.

Vorsitzende: Frau Louise Blauert, Danzig, L. Markt.
Schriftwart: Frau Marie Voelkner, Broesen b. Danzig, Villa Gertrud.
Fahrwart: Frau Anna Kessel, Heil. Geistgasse 69.
Kassenswart: Frau Margarethe Rubach, Grosse Wollwebergasse 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., Dippoldswaldauerstr. 15. Schriftführerin: Fr. L. Franking, Dresden-Blasewitz, Schillerplatz 16. Kassiererin: Frau Const. Langenhorst, Dresden, Werderstr. 12 III.
Fahrwartin: Frau Anna Zehl, Dresden, Schandauerstrasse 1a. Vereins- und Uebungslokal: Dresdner Radfahrballe, A. Sikany, Dippoldswaldauerstrasse 15.
Im Winter jeden Dienstag abends daselbst saalfahren. Zusammenkünfte: Jeden Dienstag; Gäste herzlich willkommen.



Grazer Damen-Bicycle-Club.

(Gegründet 16. Februar 1893.)
Vorsitzende: Frau Ida Elmar, Hauptmannsgattin, Katzianergasse No. 10, Parterre. Fahrwartin: Frau Marie Langheisz. Schriftwartin: Frau Ida Elmar. Sämtliche Zuschriften sind an die Vorsitzende, Frau Ida Elmar, zu richten. Clubheim: Albfische Fahrschule, Grazbachgasse 67.



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

Vorsitzende und Kassiererin: Fr. Sophie Fellmer, Uhlandstr. 37, p. Schriftführerin: Fr. M. Schweichler, Daniel Schutte-Stift, Angerstr. 8. Fahrwartin: Frau Frieda Rinne, Steindamm 134, St. Georg, Hamburg. Vereinsabend jeden 1. Mittwoch im Monat. Clublokal: Deiken & Behrmann, Steindamm, Hamburg-St. Georg. Alle Zuschriften sind an die Schriftführerin Fr. M. Schweichler, Daniel Schutte-Stift, Borgfelde, Angerstrasse, zu richten.



Damen-Radfahr-Verein Liegnitz.

Vorsitzende: Frau Dr. Jäschke.
Schriftführerin: Fr. Nitschke.
Kassiererin: Fr. Grosse.
Fahrwart: Frau Wolff.
Vereinslokal: Hotel Krone.
Sitzungen: Donnerstags.



Münchener Damen-Radfahr-Club.

I. Vorsitzende: Frau Lina Fugina.
II. Vorsitzende: Frau Elisabeth Maurmeier.
Kassiererin: Frau Lisa Schuh.
Fahrwartin: Frau Marie Thenn.
Schriftführerin: Frau Sophie v. Trentini (Findlingstr. 33/II).
Clublokal: Café Schwantaler-Passage. Zusammenkunft jeden Dienstag, nachmittags 3 Uhr.
Sämtliche Schriftstücke sind an die Schriftführerin zu richten.



Erster Damen-Radfahr-Club Stettin.

I. Vorsitzende: Frau El. Pichlmayr, Friedrich Carl-Str. 19.
II. Vorsitzende und Fahrwartin: Frau Helene Köhler, Königstrasse No. 2.
Schriftführerin: Fräulein Anna Meylahn, Löwestrasse 1/II.
Kassiererin: Frau Schewpe, Berlinerthor 9/L.



Radfahr-Verein „Wanderlust“, Altona.

Vereinigung von Fahrern und Fahrerinnen.

Gegründet 20. Juni 1894.
Vors.: C. H. Reimers, Altona, Schulterblatt 23. Schriftw.: C. Korth, Hamburg, Repsoldstr. 48. Kass.: J. Verdieck, Hamburg, Hatenstr. 116. I. Fahrw.: A. Lillenthal, Altona, Gr. Rosenstr. 31. 2. Fahrw.: A. Claus, Hamburg, Tornquiststr. 66. Inventarw.: R. Mutz, Altona, Gr. Str. 19.
Zusammenkunft jeden Dienstag in Metzger's Gesellschaftshaus, Altona. Alle Zuschriften erbeten an C. H. Reimers, Altona, Schulterblatt 23.



Verein der Anklamer Radfahrer.
(Damen und Herren.)

I. Vors.: Albert Preuss, Juwelier. 2. Vors. u. Schriftf.: H. Sahn, Kaufmann. Zahlmeister: R. Dörschner, Kaufmann. I. Fahrwart: Alfred Krüger, Kaufmann. 2. Fahrw.: H. Wiebach, Kaufmann. Ehrenvors.: Otto Plötz, Kaufm. Ehrenmitglied: Dr. Dos, prakt. Arzt. Vereinslokal: Schützenhaus. Fahrabende: Jeden Donnerstag-Abend. Briefe etc. sind an den I. Vorsitz. zu richten.



Velociped-Club Ansbach (Bayern).

Damen und Herren.

(Mitgliederzahl ca. 200.)

Vorsitzender: G. Binder.
Redakteur: M. Prager; eigenes Cluborgan: „Der Rad-sport“.
Clublokal: Hotel Zirkel. Jeden Montag Clubabend. Saal-Fahrabende: Jeden Montag und Freitag von 7-9 Uhr in der städtischen Turnhalle.
Radkurse: Täglich früh 6-10 Uhr im kgl. Hofgarten.
Jourfix: Jeden Mittwoch Nachmittag in Herrieden.



Radfahrer-Verein Braunschweig 1884.

I. Vorsitzende: Frau Emmy Fesq, Bohlweg. 2. Vorsitzende: Frau Johanna Jürgens, Damm. Kassiererin: Frau Johanna Jürgens, Damm. Schriftführerin: Frau Elisabeth Geyer, Salsdahlumerstr. 115. I. Fahrwartin: Frau A. Hoppe, Reichenstr. 8. 2. Fahrwartin: Frau Elisabeth Geyer. Im Winter: an jedem Mittwoch Nachmittag Reigen-fahren in Brünings Saalbau. Gäste durch Mitglieder eingeführt, herzlich willkommen. Ausserdem an jedem ersten Donnerstag im Monat abends 7 1/2 Uhr geschäftliche Sitzung in Brünings Saalbau. Alle Zuschr. erb. an die Schriftführ.



Radfahrer-Verein „Sport“, Bremen.

(Gegründet 1894.)

(Damen und Herren.)

Ehrenvorsitzender: Johannes Blume. I. Vorsitzender: Heinrich Arps. II. Vorsitzender: Wilh. Schmidt jr. I. Schriftführer: Fritz Lemke. II. Schriftführer: Siegfried Jacoby. I. Fahrwart: E. Merker. II. Fahrwart: Joh. Kückens. III. Fahrwart (Saalfahrwart): Chr. Meyer. Zahlmeister: H. Gerland. Gerätewart: Frs. Jürgens. Vertrauensdamen der Damen-Abteilung: Vorsitzende und Kassiererin: Frau Lühr, Buchtstr. 32. Schriftführerin: Fr. Erna Schröder, Daventhorstr. 12a., an welche alle Schriftstücke zu richten sind. I. Fahrwartin: Frau Wöltjen, Buchtstr. 53. II. Fahrwartin: Fr. C. Holzkamp, Schüsselkorb 24. Clublokal beider Abteilungen: Kaune's Restaurant, Am Markt 9. Sitzungen: der Herren-Abteilung Mittwoch Abend 9 Uhr; der Damen-Abteilung Dienstag Abend 9 Uhr. Die Damen-Abteilung fährt ihre Touren jeden Donnerstag Nachmittag 3 1/2 Uhr vom Bahnhof, jeden Sonntag früh 7 1/4 Uhr vom Markt aus. Vereinsorgane: „Die Radlerin“ und „Deutscher Radfahrer-Bund“.



Darmstädter Bicycle-Club.

(Gegründet 1883.)

Damen-Abteilung. Clublokal: „Stadt Pfungstadt“.
Clubabende: Donnerstag und Samstag.

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen haben huldvollst geruht, das Protektorat über den Darmstädter Bicycle-Club in Anerkennung der Leistungen und Bestrebungen dieses Vereins zu übernehmen. Grossherzog von Hessen ist der erste regierende Fürst, der das Protektorat über eine Radfahrer-Vereinigung übernommen hat und ist selbst eifriger Radfahrer.

**Damen-Abteilung
des Ersten Breslauer Radfahrer-Vereins. 1880/85.**



1. Vorsitzende: Frau Dr. Weinhold, Ring 8.
2. Vorsitzende: Fr. Olga Haedel, Brüderstr. 2e.
1. Schriftführerin: Fr. H. Heidrich, Schweid-
nitzstr. 27. 2. Schriftführerin: Fr. Lucie
Galle, Brandenburgerstr. 56. Kassiererin:
Frau M. Lustig, Teichstr. 14. Fahrwart-
schaft: Frau Ella Karow, Grünstr. 25, Frau
Auguste Kessel, Neudorfstrasse 16, Frau
Emma Horn, Moritzstr. 28. Zeugwartin:
Fr. Lucie Sporleder, Schillerstr. 5. Sämtliche
Zuschriften sind an die 1. Schriftführerin, Frau
Heidrich, zu senden. Clubsitzungen jeden
1. Freitag jeden Monats, im Restaurant
Tautentzien. Die Benachrichtigung betreffs
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 88.



**Radfahrer-Verein „Stahlrad“ von 1897,
Düsseldorf.**

Vereinigung von Fahrern und Fahrerinnen.
1. Vorsitzender: Jean Klüssner, Düsseldorf, Biker Allee 42.
2. Vorsitzender und Kassierer: Carl Bringmann, Düssel-
dorf, Bismarckstr. 81.
1. Fahrwart: Otto Wehaus, Düsseldorf, Adersstr. 11.
Saal-Fahrwart und Zeugwart: Heinrich Hoch, Düsseldorf,
Kronprinzenstr. 29 a.
Schriftführer: Bernhard Goerke, Düsseldorf, Graf
Adolfstr. 78.



**Eisleber Velociped-Club.
(Damen und Herren.)**

Vorstand:
I. Vorsitzender: Willy Fiedler.
II. Vorsitzender: Carl Kaiser.
I. Fahrwart: Joh. Carlo.
II. Fahrwart: Ose. Hagemann.
I. Schriftführer: Paul Weber.
II. Schriftführer: Alfred Plenz.
Kassierer: Fritz Ruck.

Mitglieder der Damen-Abteilung: Frau Emilie Fiedler,
Frau Gertrud Carlo, Frau Ida Heilbrun, Fräulein
Helene Zickert.

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

Vorsitzender: Herr Georg Geletnicky, Stellvert. Vor-
sitzender: Frau Joh. Basilius, Kassierer: Herr Max
Stelter, Schriftführerin: Fräulein A. Hesse.
1. Fahrwart: Herr Alexander Corsepilus.
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. 8. Vor-
sitzende: Fr. Adels Lassen, Schlossstr. 9. Schriftführerin:
Fr. Elly Lassen, Schlossstr. 9. Rechnungsführer: August
Klüber, Königstr. 14. Fahrwart: Herr Arnold Lassen,
Schlossstr. 90. Fahrwartin: Fr. Christa Lubinus, Peter-
strasse 17. Clublokal: Im Sommer „Jugendheim“ bei
Rossburg, im Winter „Vosshaus“.



**Frankfurter Bicycle-Club.
Damen-Riege.**

I. Vorsitzende: Frau H. Dörr.
II. Vorsitzende: Fr. C. Weidenhammer.
Kassiererin: Fr. K. Reinhardt.
Fahrwartin: Fr. E. Böhke.
Schriftführerin: Fr. A. Derschow.



**Verein radfahrender Ehepaare „1897“,
Frankfurt a. M.**

Vorstand: Vorsitzender: Herr J. Müller, Lersner-
strasse 39. Kassierer: Herr J. Diener, Pestalozzistr. 4.
Schriftführer: Herr Ch. Becker, Burgstr. 12. Fahr-
warte: Frau Diener, Herr H. Feist, Hettigräder,
Goethestr. 29. Regelmässige Zusammenkünfte: Alle
14 Tage im Vereinslokal in der Restauration Kaiser-
garten, Opernplatz 2a, 1. Stock (Eingang durch die
Wirtschaft) event. im Garten. Vereinsabende: 18. Ok-
tober, 1. 15. u. 29. Novemb., 18 u. 27. Dezember.

Alle Zuschriften wollen an den Schriftführer gerichtet werden.

Halle'scher Radfahrer-Club von 1885.

**Halle a. S.
(Damen und Herren.)**

Vorsitzender: R. Stadtmeister, Königstrasse 74.
Fahrwart: A. Hofmann, Gottesackerstrasse 6.
Schriftführer: G. Lichtenheld, Pfaffenr. hoeshe 65.
Kassierer: F. Dittmar, Geiststrasse 57.
Clublokal: „Bellevue“, Lindenstrasse; daselbst jeden
Dienstag Abend Saalfahren, resp. Zusammenkunft.



**Vereiniger Herren- und Damen-Radfahr-Club
„Borussia“, Halle a. S.**



Vorsitzender: Hermann Walter, Fabrikant, Premier-
Lieutenant d. L., Scharrenstr. 5 p. Schriftführer: Fritz
Schmidt, Kaufmann, Hannischestr. 15/L. Kassierer:
Otto Filse, Kaufmann, Martinstr. 23. Fahrwart: Herm.
Krause, Kaufmann, Königstr. 85. Clublokal: Grand
Hôtel Bode, Magdeburgerstrasse. Jeden Sonnabend,
vom 1. 10. 1898 bis 1. 4. 1899 „Saalfahren“, Radfahrbahn
Giseke, Gr. Steinstrasse 27/28.

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

Vorsitzender: Herr F. Jaap, Rendant, Schröderstrasse 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. Saalfahrtwart: Derselbe.
2. Saalfahrtwart: Hugo Wilckens, Hamburg St. Pauli,
Wilhelminenstr. 3.
Beisitzerinnen: 1. Frau M. Timmermann, Oldenfelde bei
Alt-Rahlstedt, 2. Fr. M. Haack.



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

1. Vorsitzender: Emil Eichholts, Gr.
Paekhofstrasse 21. 2. Vorsitzender: W. Rievel,
Knochenhauerstr. 52. Schriftführer: A. Keuncke,
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 Marbeinecke, Georgstr. 12, I.
2. Vorsitzender: Wilhelm Markensen, Herrenstr. 2.
Schatzmeister: August Uhte, Gartenstr. 15.
1. Schriftführer: Eduard Meyer, Boedeckerstr. 98.
2. Schriftführer: C. Grasemann, Langestr. 6.
Inventar und Zeugwart: H. Kirk, Brühlstr. 6 (Clublokal).
Fahrwartin: Fr. Käthe Nolke, Schuhstr. 6.
1. Fahrwart: L. Scheuermann, Lavesstr. 25.
2. Fahrwart: Alb. Brandt, Fischerstr. 12.
3. Fahrwart: Carl Otto Herz, Cellerstr. 20.



**„Draisina“, Verein radfahrender Damen
und Herren zu Königsberg.**

(Gegründet den 11. Febr. 1898.)
Vereinszweck: Massvolles Tourenfahren. Vorstand: I. Vor-
sitzender: Kaufmann Arthur Rudat, Ziegelstr. 20. I. Schrift-
führerin: Fr. Olga Kuthning, Wrangelstr. 30. Kassenwart:
Kaufmann Hugo Flatau, Kneiphöfische Langgasse 9. I. Fahrwart: Kaufm.
Oskar Huegel, Domstr. 15-16. Damenfahrwart: Frau Joh. Huegel, Domstr. 15-16.
Vereinslokal: Sängersaal, Mozartsaal. Vereinsabend: Am Donnerstag nach
dem 1. und 15. jeden Monats. Gäste durch Mitglieder eingeführt, willkommen.
Aufnahmegesuche sind mit Angabe des Standes und des Geburtsdatums an
die erste Schriftführerin zu richten, an die auch alle sonstigen Zuschriften
zu adressieren sind.



**Radfahrerverein „Stern“ v. 1895,
Landsberg a. W.**

(Damen und Herren.)

Ehrenpräsident: Ferdinand Jarius. I. Vorsitzender: Gustav
Köhler. II. Vorsitzender: Paul Buttner. Schriftführer: Paul
Kossack. Kassenwart: Paul Bohm. I. Fahrwart: Otto
Schröder. II. Fahrwart: Carl Bohm. Damen-Fahrwart:
Fr. Charlotte Köhler. Zeugwart: H. Mürtens.



Radfahr-Club „Falke“ Leipzig.

(Damen und Herren.)

1. Vorsitzender: Bernhard Heibach, L-Gohlis,
Stiftstr. 23, pt. 2. Vorsitzender: Willy Catterfeld, Leipzig.
Dorotheenstr. 12. II. Schriftführer: B. Uhlmann, Leipzig.
Kassierer: Paul Sieg, Leipzig, Salomonstr. 18, pt. Fahr-
wart: Adolf König, Leipzig, Querstr. 17, pt. 1. Vorsitzende:
Frau A. Dietrich, Leipzig, Gohliserstr. 1. Schriftführerin:
Fr. Wally Lischke, Leipzig, Eutritzscherstr. 15 II.
Kassiererin: Frau B. Heibach, L-Gohlis, Stiftstr. 23, pt.
Fahrwartin: Frau P. Sieg, Leipzig, Querstr. 17, pt.
Vereinslokal: Casino zum Rosenthal, Rosenthal-
gasse. Clubabend: Mittwoch 1/2 9 Uhr.
Jeden Sonntag Abend im Clublokal geselliges
Beisammensein. Im Sommer regelmässige Ausfahrten, im Winter Saalfahren.



(Fortsetzung Seite VI.)

Seit über 22 Jahren eingeführt sind

Matchless-Fahrräder.

Nur erstklassiges Fabrikat, Präcisions-Arbeit.
Vielfach prämiert und ausgezeichnet.



Fabrik-Marke.

Nimm die Zeit beim Schopf.

Matchless sind die leicht laufendsten Räder.
Hochmoderne Modelle für Damen und Herren.

Matchless-Fahrrad-Werke

Carl Rissmann, Hannover-Wülfel.
Etabliert 1881. [260]



HEROS

PNEUMATIC

Süddeutsche Gummiwaarenfabrik
CONR. FR. PETRI & LUTZE
OFFENBACH AM MAIN



Beste u. leistungsfähigste amerikanische Schnell-Schreibmaschine. [368]

Eleganteste, jederzeit sofort veränderliche Schrift. Für alle Sprachen.
Alleinvertrieb für Deutschland, Oesterreich, Schweiz:
Ferd. Schrey, Berlin SW. 19. Wien, II., Obere Donaustr. 49.
Prospecte, Schriftproben, Referenzen etc. gratis und franko.

40 versch. Schriftarten, schönste sauberste Schrift. Grösste Schnelligkeit (Record 12 Buchst. p. Sec.)

SOLID, LEICHT, ELEGANT
SIND DIE

SALZER-FAHRRÄDER

DER

FAHRRADWERKE SALZER & CO.
G.M.B.H.
CHEMNITZ i. SACHSEN.

FREYA

Fahrradwerke „FREYA“
Aktiengesellschaft
München

FREYA-Fahrräder

[197] sind ein Fabrikat allerersten Ranges
aus ausgesucht bestem Material und von sorgfältigster, exakter Ausführung.
Preisliste gratis und franko.



„DEUSSING“-FAHRRÄDER



FABRIKAT I. RANGES
solvente VERTRETER gesucht. [397]



Protokoll vom 11. September 1898. Von den Erlebnissen des Damen-Radfahr-Vereins „St. Georg Wanderlust“ Hamburg an diesem Tage und den Erfolgen der berühmten Fernfahrerin Miss Gertrude Rodda.

„Hört, Kinder,“ sprach Frau Fahrwart Rinne,
 „Ich glaub' es ist in aller Sinne,
 „Wenn wir nach Eidelstedt heut' gingen,
 „Und unsere Rennerin empfangen!“
 Und wie gesprochen, so geschehen!
 So konnte man denn radeln sehen,
 Der Wichtigkeit des Tages sich bewusst,
 Den Damen-Verein „St. Georg Wanderlust“.
 Voran auf blitzendem Velociped,
 Das ist die Fahrwartin, seht nur, seht!
 D'rauf seufzend unter des Amtes Bürde,
 Die I. Vorsitzende, doch trägt sie's mit Würde.
 Dann Anna Bahr auf „Panther“ im Sause,
 Die treue „Corona“ hieß schnödd' sie zu Hause.
 Als Vierte, voll Aerger, dass sie trägt heut' ne Mütze,
 Naht keuchend der Schriftwart: „Gott, ist das 'ne Hitze!“
 Und weiter, es radelt mit vielem Bedacht,
 Helene Fellmer, sie lernte es mit Macht! —
 So zog nun des Weges der Damen-Verein,
 Bis endlich er kehrte in Niendorf ein.
 Bei Eggers wurde der Kaffee genommen,
 Da sah man Fräulein Borges vorüberkommen.
 „All Heil! All Heil!“ Da war's schon gescheh'n
 Und Fräulein Alwine ward nicht mehr geseh'n. —
 Und weiter ging's mit frohem Sinne,
 Vorausgefahren war schon Herr Rinne,
 Der Beschützer der Damen von „St. Georgen“,
 Er teilte mit ihnen stets Freuden und Sorgen.
 Drum will ich, damit es nicht wird unterlassen,
 Ihn namens der Damen hier leben lassen:
 „All Heil! Herr Rinne, All Heil! All Heil!
 Auf gute Freundschaft noch manche Weil!“ —
 Ohn' Unfall, ohn' Zufall und Zwischenfall,
 Landeten wir endlich in Eidelstedt all',
 Wo schon zu Hundert man Leute sah stehen,
 Die gekommen waren, um unsere Miss Rodda zu sehen.
 Als die Rosse in Sicherheit waren gebracht,
 Da haben wir uns denn aufgemacht,
 Zu suchen die Töchter aus Schwedens Landen,
 Die wir im Gewühl erst lange nicht fanden.
 Doch endlich waren alle erschienen,
 Man sah an den gespannten Mienen,
 Wie die Erwartung sie höllisch plagte,
 Als rings umher so mancher sagte:
 „Sie ist die Zehnte, die Zwölfte, nein,
 „Die Sechste, Siebente wird sie sein!“
 Und um zu kühlen der Aufregung Glut,
 Da fand man, im Graben sitzt es sich gut.
 So zierten wir Damen des Grabens Rand,
 Der Menschheit den Rücken stolz zugewandt.
 Auf manchen Gesichtern da hat man gelesen:
 „Das wär' ein Bild zum Malen gewesen.“
 Da plötzlich erhob sich ein dumpfes Brausen,
 Zwei Radler sieht man vorübersausen.
 „Platz, Platz! Sie kommt, es fehlt nicht mehr viel!“
 Und kaum war's gesagt, da war sie durchs Ziel,
 Von vielen Armen aufgefangen,
 Konnt' nur mit Müh' sie zur Ruhe gelangen,
 Denn jeder wollte den Anblick geniessen
 Von der, die so viel Thatkraft bewiesen.
 Denn zum erstenmal in all den Jahren
 Ist eine Dame durchs Ziel gefahren. —
 Und frisch, als wäre nichts gescheh'n,
 Konnt' man eine Stunde später sie sehen
 Beim funkelnden, goldenen Trunke Wein,
 Von den grünen Ufern des deutschen Rhein!
 Manch gutes Wort ward da gesprochen,
 Und manche Rede vom Stiegreif gebrochen. —
 Und endlich, es begann schon zu dunkeln,
 Da hörte man schon heimlich munkeln

Von Heimwärtsfahren und so weiter
 Da rüsteten sich denn die edelen Streiter,
 Fort ging es dann in geschlossenen Reih'n,
 Zuletzt der Fahrwart, die Damen zu zweien,
 Und wohlgenut, wie wir's verlassen.
 So zogen wir wieder durch Hamburg's Strassen! —
 Schluss nun! Ein fröhliches, sportlich „All Heil!“
 Davon soll bekommen ein jeder sein Teil!
 Doch gestehen muss ich endlich noch eins:
 Miss Rodda ist der Stolz des Damen-Vereins! —

Vereinigter Herren- und Damen-Radfahr-Club „Borussia“ Halle a. S. Wir geben hierdurch bekannt, dass in der am Montag, den 1. August cr., in unserem Clublokal „Grand Hotel Bode“ abgehaltenen Monats-Versammlung einstimmig beschlossen wurde, den bisherigen Namen unseres Clubs: „Vereinigter Herren- und Damen-Radfahr-Club Victoria zu Halle a. S.“ von heute ab zu ändern. Die Veranlassung hierzu bot die stete Verwechslung mit einem hiesigen Radfahrerverein gleichen Namens. Wir führen jetzt die Benennung:

Vereinigter Herren- und Damen-Radfahr-Club
 „Borussia“, Halle a. Saale,

und bitten, sämtliche für den Club bestimmte Zuschriften an unseren Schriftführer, Herrn Fritz Schmidt, Halle a. d. Saale, Rannischestr. 15, I, zu senden.

Mit sportlichem „All Heil!“

Vereinigter Herren- und Damen-Radfahr-Club

„Borussia“, Halle a. Saale.

Hermann Walter,
 Kaufmann, Premierlieutenant d. L.,
 Vorsitzender.

Fritz Schmidt,
 Kaufmann,
 Schriftführer.

Calciumcarbid

luftdicht präpariert, extra zerkleinert für Acetylenlaternen prompt lieferbar

(370)

Vereinigte
 chemische Fabriken
 Julius Norden & Co.,
 Aldenhoven (Rheinland).

Kretschmar's
„Attila“
 Fahrräder.

Ein Meisterwerk der Technik.

Attila-Fahrrad-Werke A.-G.
E. Kretschmar & Co.
 Dresden, Tepitz, Budapest
 Fabrik-Niederlage: Hannover
 Love-Strasse 61

Preisliste frei!

Kretschmar & Co.
 Dresden



Radfahr-Club „Favorit“ 1898, Leipzig.

Damen-Abteilung.

Vorsitzende: Anna Baecker, Schriftführerin: Elisabeth Wunderlich, Fahrwartin: Fr. Margarethe Hermann.
1. Vorsitzender: Oscar Winther, 1. Schriftführer: Willy Catterfeld, Fahrwart: Oswald Franke, Kassenwart: Alfred Hildebrand, Clublokal: Dorotheengarten, Dorotheenstrasse 12. Eigenes Clubzimmer. Jeden Sonntag und Mittwoch im Sommer abends Ausföge.



Leipziger Radfahrer-Club „Oststern“.

(Damen und Herren.)

Vorsitzender: Fritz Hünemörder, Fahrwart und Schriftführer: Max Högeler, Kassierer: Albert Wohlfeil, Schriftführer: Ernst Jahn, Fahrwart der Damen-Abteilung: Frau Marie Högeler, Clubheim: Hotel Fürstenhof, Sitzung jeden Mittwoch Abend 9 Uhr, Damenabend alle 14 Tage. Gäste stets willkommen. Alle Zuschriften sind zu richten an Herrn Fritz Hünemörder, Leipzig, Tauchaerstr. 15 b. Telephon 2993.

Radfahr-Verein „Lübecker Adler“ von 1896.

(Damen und Herren.)



Vorsitzender: Dr. med. C. Schorer, Vorstands-Mitglieder: Damen: Fri. Behrens, Frau Hasselbring, Fr. Papendieck, Fr. Dr. med. Noering, Herren: Korn, Dr. med. Noering, Dr. med. Oeinck, Dr. med. Pauli. Im Sommer: Ausfahrten Dienstags, Freitags und Sonntags. Im Winter: Saal-Reigen-Fahren 1-2 mal wöchentlich.

Radfahr-Club „Wanderlust“, Lübeck 1897.

(Vereinigung von Damen und Herren.)



Vorsitzende: Fr. Emma Hümöller, Fackenburg Allee 98/104.
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, Vereinsabend: Gesellige Zusammenkunft jeden Mittwoch, abends 8 1/2 Uhr.



Münchener Velociped-Club.

(Gegründet 1880.)

Damen-Riege.

Eigenes 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 und Herren.

1. Vorsitzender: Emil Scholz, Paulinenstr. 20, an den alle Zuschriften erbeten.
2. Vorsitzender: Gust. Braunbeck, Christophstr. 27.
1. Kassierer: Paul Reuss, Urbanstr. 44.
1. Schriftführer: Heinrich Friedrich, Kronbergstr.
Clubredakteur: Hans Harwitz, Mittelstr. 2.
Vereinsabende jeden Dienstag im Restaurant Kaiserhof, 1 Tr.



Wiesbadener Radfahr-Verein.

früher: Wiesbadener Cycle-Club.

Gegründet: 1884.

Damen und Herren.

1. Vorsitzender: Paul Schetter, 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 Lugenbütl, Max Joseph Bets.

Radfahrer-Club „Greif“, Wollin i. P. 1893.

Damen und Herren.

Vorsitzender: Paul Lipski, Kassierer: Albert Winter, Schriftführer: Franz Lipski, 1. Fahrwart: Rich. Schultz, 2. Fahrwart: Joh. Wietengel, Sitzungen finden alle 14 Tage Donnerstag abends 8 Uhr statt, Clublokal: Gesellschaftshaus (E. Strack), Sämtliche Zuschriften sind an den Vorsitzenden zu richten. Gäste, durch Mitglieder eingeführt, willkommen.



Deutscher Radfahrer-Bund.

1. Vorsitzender: Theodor Boeckling, Zeitungsverleger, Essen a. d. R., Chaussee 4a, 2. Vorsitzender: Rudolf Vogel, Rechtsanwalt und Notar, Königsberg i. Pr., vordere Vorstadt 39, Zahlmeister: Hermann Pelates, Fabrikführer, Crefeld, Krakauerstrasse 56, Vorsitzender des Sportausschusses: Hermann Adrian, Königl. Landgerichts-Sekretär, Halle a. d. Saale, Martinstr. 25, Fahrwart für Bahnwettfahrten: Fritz Pinhard, Kaufmann, Cassel, Bismarckstr. 24, Fahrwart für Strassenwettfahrten und Prestouren: Max Hertel, Kaufmann, Dresden-A., Ferdinandstr. 14, Fahrwart für Kurst-, Reigen- und Korsofahren: F. H. Friese, Kaufmann, Nordhausen, Rautenstr. 57, Ausschuss für Wanderrfahrten, Gasthaus- und Auskunftswesen: Vorsitzender: Ernst Richter, Königl. Gehilmer Rechnungsrevisor, Potsdam, Waldemarstr. 15, Mitglieder: H. Tr. Hirsch, Direktor und Architekt, Gera-Untermhaus, Prinzenstr. 2, Ed. Sewig, Juwelier, Hannover, Osterstr. Th. Roeder, Gerichtsschreiber, Strassburg i. E., Spatzengasse 7, Vorsitzender des Zeitungs-Verwaltungs-Ausschusses: Friedr. Fischer, Verlagsbuchhändler, Steglitz-Berlin, Albrechtstr. 119 III, Vorsitzender des Rechtsschutz-Ausschusses: Dr. W. Scharlach, Rechtsanwalt, Strassburg i. E., Blauwolkengasse 8, Vorsitzender des Ehren- und Schiedsgerichts: Achim von Koller, Königl. preussischer Amtsrichter, Elmshorn (Holstein) Schulstr., Beisitzer: 1. Ernst Behve, Lehrer, Hannover, Wilhelmstr. 5c, 2. Marcus von Eckhart, Königl. Telegr.-Vorsteher, Nürnberg, Wurzelbauerstr. 31 I, 3. Dr. med. Friedr. Fischer, Bochum i. W., ABC-Str. 5, 4. Dr. Ad. W. K. Hochenegg, Advok.-Kand., Graz, Sparbarsbachgasse 54, 5. Dr. phil. Herm. Kurz, Apotheker, Wiesbaden, Langg. 31, 6. Georg Teinert, Betr.-Sekr. der städt. Wasserwerke, Breslau, Ohlauufer 24, 7. Arno Tiede, Mühlenbes., Brandenburg a. H., Grillendamm 6, 8. Jos. Gotteswintler, Buchdruckereibesitzer, München, Theaterstr. 18, Vertrauensmänner zur Prüfung des Kassenberichtes (Rechnungs-Prüfungskommission): 1. Vorsitzender: Paul Wittenberg, Königl. Kreissekretär, Berlin, Kruppstr. 8, 2. Otto Haupt, Kaufmann, Cölleda, Brückenstr. 2, 3. Otto Kurtzrock, Bureau-Vorsteher, Rixdorf, Richardplatz 24, Der Allgemeine Nederlandsche Wielryders-Bond hat folgenden Vorstand: 1ste Voorzitter: E. J. Bergsma, Burgemeester der Gemeente Enschedé, 2de Voorzitter: G. A. Pos, Villa Johanshoeve, Baarn, Penningmeester: A. Koolhoven, Brongebouw, Frederiks-park 14, te Haarlem, Hoofdredacteur: Frans Netschev, 513 Nieuwe Binnenweg, Delfshaven (gem. Rotterdam), Hoofdconsul: D. Fockema, Villa „Rosa“, Amsterdamsche Straatweg 7, A.nhem, 2de Secretaris-Archivaris: C. Bonebakker, Singel 82, Amsterdam, 1ste Secretaris: J. C. Burkens, Haarlem, Gedemte Oude Gracht 111, Lid: J. C. Redelé Huize-Balkwiel, Eindhoven.

„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., Derflingerstrasse 16) bekannt zu geben, damit auch den neu eintretenden Damen-Bundes-Mitgliedern das offizielle Organ „Die Radlerin“ unverzüglich zugesendet werden kann.

Schutzverband Berliner Radfahrer.

Geschäftsstelle: Potsdamerstr. 32a, Amt IX No. 5694.

Mitglieder der Vorstandsleitung:

Reinhold Begas, Kgl. Professor, Berlin W., Stülerstrasse 4.
Dr. Georg Rosenberg, Rechtsanwalt, Berlin W., Potsdamerstrasse 32a.
Freiherr C. v. Keisenberg, Berlin W., Potsdamerstrasse 27b.
Emil Halbarth, Kgl. Hoflieferant, Berlin W., Friedrichstrasse 65a.
Ferdinand Runkel, Friedenau, Kaiser-Allee 38, I.
Schwarz, Major a. D., Berlin W., Tanzenstr. 13.
Oscar Müller, Amtsrichter, Wilmersdorf, Durlacherstr. 14.



Pommerscher Radfahrer-Verband „Stettin“

(Damen und Herren.)

Vorsitzender: F. Luesenberg, Stettin, Stoltingstr. 6, II.
Schriftwart: E. Rumpf.
Kassenwart: O. Bethke.
Fahrwart: R. Ipach.

Zusammenkunft jeden Mittwoch, abends 9 Uhr, im Flora-Etablissement, Pölitzerstr. 26. Gäste und Sportgenossen sind zu den Sitzungen und Ausfahrten stets herzlich willkommen.



Touring Club Suisse, Genève.

Schweizer Touring Club, Genf.

(Damen und Herren.)

In der Generalversammlung des Schweizer Touring Club, welche zu Beginn dieses Jahres zu Genf abgehalten wurde ist das erste Sportblatt der radfahrenden Damen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, „Die Radlerin“, zum offiziellen Organe der Damen des Touring Club Suisse, des grossen, die ganze Radfahrerschaft der Schweiz umfassenden Verbandes erwählt worden. Demzufolge geht von nun ab allen Damen, welche Mitglieder des Schweizer Touring Club sind, „Die Radlerin“ kostenfrei zu.



Oesterreichischer Touring Club.



Unter dem Hohen Protektorate Sr. Kaiserl. u. Kgl. Hoheit des Erzherzogs Ferdinand Carl.

Präsident: Hof- und Ministerialsekretär Dr. Eduard Suchanek. I. Vize-Präsident: Dr. Richard von Stern. II. Vize-Präsident: Prof. Dr. Poitner v. Lichtenfels. I. Schriftführer: Felix Mayer, Ritter von Tenneburg. II. Schriftführer: Carl Drey. III. Schriftführer: Ludwig Engel. I. Kassierer: Rudolf Spielmann. II. Kassierer: D. Ehrenfreund. Beisitzende: Baurat Jacob Bacher, Hofsekretär Dr. G. Breitenfeld, Victor Baron Erlanger, Victor v. Henning, Dr. Ludwig v. Gschmeidler, Egon Ritter von Jordan, H. Kalliwoda, Olivier Baron Laudon, Dr. M. Oransz, Gustav Grat Pötting-Persing, Bruno

Rettich Edl. v. Wildenhorst, Dr. Ottokar Baron Scalecta-Waschrd, Dr. Gustav Stransky, Emil Schwarz, Hermann v. Sattner. Generalsekretär: Heinrich Freiberger v. Prochaska. Sämtliche Zuschriften sind an Generalsekretariat Wien I, Nibelungengasse 8, Goldend. an den Zahlmeister Herrn Rud. Spielmann, I, Schottenring 4, zu richten. (Wechselstube J. H. Singer's Nachf.)

Steirischer Radfahrer-Gauverband.



(Seit 1. Oktober 1885 dem Kartell der vier selbständigen Herrenfahrer-Verbände Oesterreichs angehörig.)

1. Vorsitzender: Dr. Eduard Miglitz, Graz, Sparbersbachgasse 3.

Alle Zuschriften, welche die Kassagebarung betreffen, Neuanmeldungen und alle Geldsendungen (ausgenommen für den „Radfahr-Humor“) sind nur an den I. Zahlmeister Herrn Julius Seeliger, Graz, Schiessstadtgasse 14, zu richten.

Alle Zuschriften und Geldsendungen, welche den Bezug des „Radfahr-Humor“ betreffen, sind an den II. Zahlmeister Herrn Alois Kriechbaum, Graz, Friedrich-

gasse 19, zu richten. — Alle sonstigen Zuschriften sind an den I. Vorsitzenden Dr. E. Miglitz, Graz, Sparbersbachgasse 3, oder an den Vorstand des St. R. G. V. in Graz zu richten. Die Amtstube des Vorstandes befindet sich in Graz, Jakominigasse 26, zu ebener Erde links. — Die Amtsstunden werden täglich ausser Sonn- und Feiertagen von 6-8 Uhr abends abgehalten.

Kärntner Radfahrer-Gauverband.

(Gegründet 1891.)

Gauverbands-Vorstand für das 8. Verbandsjahr

(1. Oktober 1897 bis 30. September 1898):

1. Vorsitzender: Joh. W. Adler, R.-C. K. 1805, Klagenfurt, Wodleystr. 3.

2. Vorsitzender: Josef Rucker, Oberkärntner R.-V., Spittal a. d. Drau.

1. Schriftwart: Ernst Heinzl, Kärntner R.-V., Klagenfurt.

2. Schriftwart: Carl Stolz, Kärntner R.-V., Klagenfurt.

1. Fahrwart: Hans Birnbacher, R.-C. Klagenfurt v. J. 1895.

2. Fahrwart: Norbert Kanduth, R.-V. Völkermarkt.

1. Säckelwart: Franz Klagenstein, R.-C. „Stahrad“ Klagenfurt.

2. Säckelwart: J. Karpf, Rdf.-Abt. des M.-G.-V. „Eintracht“, Klagenfurt.

Beisitzer: Matth. Truppe, Viktring, Nic. Girardis, Bleiburg, Paul Oberlercher, „Schwalbe“, St. Jakob, Josef Wessely, St. Veit a. d. Glan, Ferdinand Matschnigg, Feldkirchen, J. A. Korn, „Albatros“, Klagenfurt Const. Rieder, Althofen, Dr. Norbert Gassner, Villach, Carl Vogel, Turner-Rdf.-Riege Villach.

Amtsstube des Kärntner Radfahrer-Gauverbandes: Klagenfurt, Hauptplatz No. 19.

Vertreter im Kartell-Sport-Anschluss: Dr. Josef K. Maresch, Klagenfurt.

1. Stock links. Amtsstunden täglich (mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage) von 6-8 Uhr abends. Sprechstunde des I. Vorsitzenden täglich (mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage) 2 Uhr nachmittags. Gauverbands-Besprechung jeden Donnerstag 8 Uhr abends.

Tiroler Radfahrer-Verband.

(Gegründet 1894.)

Verbandes-Leitung für das 5. Vereinsjahr (1. Oktober 1898 bis 30. September 1899): 1. Vorsitzender: Heinz Bederlunger (R.-C. „Vorwärts“) Herzog Friedrichstrasse, Innsbruck.

2. Vorsitzender: Ferd. Pattis (R.-C. „Hall“) I. Zahlmeister: Carl Masera (B.-C. J.), Heiliggeiststr., Wilten. 2. Zahlmeister: Math. Schlecht (R.-V. Union), Heiliggeiststr., Wilten.

1. Schriftwart: Josef Wollek (B.-C. J.), Rudolfstr., Innsbruck.

2. Schriftwart: Camillo Karner (B.-C. J.), Bahnhof Innsbruck.

1. Fahrwart: Arthur Gratzler. 2. Fahrwart: Mathias Haid. Schriftleiter des „T.R.“: Rudolf Zech (R.-V. Wanderer), Mentelgasse, Wilten. Verbands-Gasthöfe: Gasthof „Goldener Hirsch“ (Verbandsstube) und Hotel „Post“. Verbands-Café: Café Central.

Bund Deutscher Radfahrer aus den Siebenbürgischen Landesteilen Ungarns.

1. Präses: Josef Leonhardt in Schässburg. 2. Präses: Karl Orendl in Hermannstadt. Schriftführer: Rudolf Känzel in Schässburg. Bundeszahlmeister: Fritz Guggenberger in Mediasch. 1. Fahrwart: Adolf Haltrich in Mediasch. 2. Fahrwart: Gustav Jacobi in Hermannstadt.

Jahresbeiträge: Aktive Mitglieder fl. 3.— Unterstützende Mitglieder fl. 1.50. Anmeldungen und Zahlungen sind an den Bundeszahlmeister: Fritz Guggenberger in Mediasch (Siebenbürgen) zu richten. Den Damen des Bundes wird „Die Radlerin“ ständig gratis zugestellt. Das „Handbüchlein für Radfahrer“, von Fritz Guggenberger, ist nunmehr im Druck erschienen. Dasselbe enthält u. m. a. auch die zur Legitimation dienende Mitgliedskarte und wird an die Angehörigen des Bundes gratis verabfolgt. Desgleichen gelangt auch die Gedichtsammlung „Frühlingskinder“ von unserem Mitgliede Hermann Wildenburg (Pseud.) in je einem Exemplar an die Mitglieder zur Verteilung.

Die Bundesleitung.

Abbazianer Bicycle-Club.

Damen und Herren.

Club-Hôtel: „Ertl“ mit Rad-Remise.

Club-Kanzlei: Bureau Steidl.

1. Obmann: Guido Ritter von Plazer.

2. Obmann: Em. Poinsingl, Hôtelier.

3. Obmann: Dr. Franz Tripold, Kurarzt.

1. Kassierer: Franz Ertl, Hôtelier.

Schriftführer und 1. Fahrwart: Heinrich Steidl.

2. Fahrwart: Louis Zoppis, Hausbesitzer.

1. Hauswart: Franz Doberlet jun.

1. Zeugwart: Conrad Quitta.



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) Fr. R. Forster, Fr. L. Wiedermann, Fr. R. Kofend, Fr. M. Wunschel, Fr. R. Klein, Fr. G. Habermann, Fr. R. Holzer.

Grazer Velo-Club (Damen und Herren).



Dr. Wilhelm Edler von Kaan, Rechtsanwalt, Graz, Kalchberggasse 1a.

Präsident: Dr. Wilhelm Edler von Kaan. Präsident-Stellvertreter: Rudolf Ritter von Stankiewicz de Mogilo, Bezirkskommissär. Säckelwart: Excellenz, Irma von Kindermann, Feldmarschalllieutenants-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 Übungssaale der Meteor-Fahrrad-Werke in der Kofseum-Kaserne statt. — Allfällige Zuschriften sind zu richten an Herrn

Laibacher Bicycle-Club.

Damen und Herren.



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

Eigener Fahrssaal, Damen-, Herren- und Werkstattezimmer, 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. I. Fahrwart: Silvio R. v. Alessandrini. II. Fahrwart: Anton von Sedlmayer. Clublokal: Gasthof zum Hofwirt. Clubabend: Jeden Mittwoch.

Auskünfte über Strassenverhältnisse und Touren in die nahe und weite Umgebung.

Wiener Bicycle-Club.

Clearing-Verkehr Nr. 829 556. Telefon 8417.

Gegründet 15. Oktober 1881.

Ältester und grösster deutscher Radfahrerverein der Monarchie, ca. 1500 Mitglieder.

Club-Centrale: III, Vordere Zollamtstrasse 7a (nächst dem Stubenring). Eigenes, mit allem Comfort ausgestattetes Clubhaus mit Sekretariat, Geselligkeits-, Spiel-, Lese- und Speiselokalitäten, Garderoben, Bade-

Quadratmeter grosse Fahrhalle etc. Sommerfahr- und Tennisplätze, sowie der 350 Meter langen Sommerfahrbahn (Wiener Eislaufvereinsplatz). Stadt-Filiale: I, Liebenberggasse 4 (Gartenbaugesellschaft), mit heizbarer Fahrschule und 300 Quadratmeter grosser Übungshalle. Prater-Filiale: Thiergarten, II, Laufberggasse, mit Garderoben, Remisen etc. von März bis November von 1/2 7 Uhr früh an geöffnet. Trainingslokalitäten und 500 Meter lange Rennbahn II, Kronprinz Rudolfstrasse 82. Eigenes Cluborgan „Der Cyclist“. Fahrzeiten für Mitglieder in der Centrale täglich von 7 Uhr früh bis 8 Uhr abends. Fahrunterricht während der Fahrzeiten durch geprüfte Fachlehrer. Auskünfte im Sekretariate während der Amtsstunden von 9-12 und von 3-7 Uhr abends durch den Kanzlei-Sekretär. Alle Zuschriften sind an die Club-Centrale erbeten. Während der Fahrzeiten sind stets Mitglieder im Clublokale anzutreffen. Offizieller Jourfix jeden Donnerstag von 6-8 Uhr abends in der Club-Centrale. In den Monaten März bis Juli, sowie in der Herbstsaison findet jeden Donnerstag (bei günstiger Witterung) von 4-8 Uhr abends auf dem Fahrplatze der Centrale ein Corso mit Militärkonzert statt. Abendliche Zusammenkünfte werden von Fall zu Fall am schwarzen Brett im Clublokale bekanntgegeben. Ausserdem sind mittags zwischen 1-2 Uhr Mitglieder im Café „Rebhuhn“ anzutreffen. Clubleitung: Alfred Klomser, Präsident, IV, Hengasse 64; Ludwig Kollmann, I. Vize-Präsident; Arthur Ritter v. Kink, II. Vize-Präsident; Hans Bayer, Sekretär; Adolf Kaiser, Sekretär-Stellvertreter; Franz Schmidt, Schatzmeister; Max Schmid, Chef-Kapitän; Victor Gatterer, Chef-Kapitän-Stellvertreter; August Reisser, Haus- und Zeugwart; Alexander Striebeck, Haus- und Zeugwart-Stellvertreter; Leo Graf Lamezan-Salins, Georg Baron Wedl-Jarlsberg Beisitzende.

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. Vize-Präsident und Schatzmeister: Adolf Brecher; II. Vize-Präsident: Julius Breisach; Schriftführer: Adolf Schlesinger, Max Fränkel; Fahrwarte: B. Grollner jr., Vincenz Richter und Siegmund Zilzer; Hauswarte: Josef Spitzer, Siegmund Schlesinger; Zeugwart: Richard Kallab; Beiräte: Adolf Koffler, Julius Magyar, Willy Kohn, Oswald Kallab, Siegm. Tafler.

Wiener Radfahrer-Club „Courier 1893“.Verbandsverein des Oe. T. C.
(Damen und Herren.)

Gegründet 28. September 1893.



Vereinsleitung: Obmann: A. Münzer, I., Franzensring 20 (Telephon Nr. 7823). I. Obmann-Stellvertreter: J. Brahn. II. Obmann-Stellvertreter: Alfred Jessler; I. Fahrwart: S. J. Herzstark. II. Fahrwart: Carl Fiedler. Säckelwart: Rudolf Grossmann, VI. Mariahilferstr. 3; (Telephon Nr. 1042), wohin alle Geldsendungen zu richten sind. I. Schriftführer: Rudolf Schlesinger. II. Schriftführer: Alexander Hofbauer. Platzmeister und Zeugwart: Carl Kaindl. Beisitzende: Heinrich Bondy, Jos. M. Dollfus, Wilhelm Fischer, M. Fleischmann, Emil Schwarz, Lud. Weiner. Revisor: Wilh. Neff. Clublokal: Restaurant „zur goldenen Birne“ VII, Mariahilferstr. 30. Club-Café: R. Payer, VI. Mariahilferstr. 71, wo tägl. Mitglieder zu treffen sind. Clubabende: Jeden Mittwoch 8 Uhr abends. Gäste stets willkommen. Sommerfahrplatz: Schug's Velodrome, VI, Mariahilferstrasse 79. Uebungabend: Jeden Montag 8 Uhr abends, im Falle ungünstiger Witterung am Dienstag abends. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann, I., Franzensring 20, zu richten. Clubfarbe: Blau-Weiss-Blau.

Kapfenberger Beamten-Radfahrer-Verein

Kapfenberg in Steiermark.

(Damen und Herren.)



Obmann: Alexander v. Gumberg.
Stellvertreter: Wilh. Matausch.
Säckelwart: Franz Musger.
Schriftwart: Honorius Groll.
Fahrwart: Max Berthold.
Beiräte: v. Elpons, Hans Englisch.

Radfahrclub Klagenfurt vom Jahre 1895.

Damen und Herren.



Obmann: Dr. Jos. K. Maresch.
Schriftführer: Hans Schartner, mag. pharm.
Clubheim: Hôtel Sandwirt.
Clubabend: Jeden Freitag.

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 Oehler. Club-Lokal: Hotel „Theresienhof“, Wien II, Engerthstrasse 285.

**Wiener Radfahr-Club „Kosmos“.**Verbandsverein des Oe. T. C.
Damen und Herren.

Ehrenpräsident: Ign. Alt. I. Obmann: Dr. Kraus. 2. Obmann: L. Faltschek. I. Schriftwart: Max Weis. 2. Schriftwart: Drd. Koref. I. Fahrwart: Gabriel Bauer. 2. Fahrwart: J. Lachont. I. Kassierer: A. Schweiger. 2. Kassierer: S. Schneck. Revisoren: V. Bauer und M. Löw. Beiräte: Dr. Spielmann, A. Koref und Max Handl. Clubheim: Restaurant Krautstoffel, X, Humbergerstr. 53. Zusammenkünfte daselbst jeden Dienstag 9 h. Club-café: Glaser, X., Humbergerstrasse 15.

Wiener Radfahr-Club „Swift“ 1895

Damen und Herren.



(Verbandsverein des „Oesterreichischen Touring Club“, Gründungsverein der freien Sportvereinigungen.)
1. Obmann: Ludwig Engel, III, Pfefferhofgasse 1a.
2. Obmann: Hugo Holzbauer. I. Schriftwart: Arnold Beran. 2. Schriftwart: (unbesetzt). I. Säckelwart: Siegmund Lewitus. 2. Säckelwart: August Menze.
I. Fahrwart: Max Fleck. 2. Fahrwart: Leo Stein. Zeugwart: Fahrmeister Willy Brée. Club-Archivarin: Fr. Minna Flusser. Beiräte: M. Eriedmann, A. Gruner, C. Lukacs, B. Mengerling, L. Neufeld. Revisoren: G. Pollitzer, B. Wotzasek. Eigenes Clubheim: VII, Mariahilferstrasse 128. Offizieller Clubabend: Jeden Dienstag 8 Uhr. Club-Café: Geyer, VII, Mariahilferstrasse 94. Sommerfahrplatz: Schug's Sommervelodrom, VI, Mariahilferstrasse 79.

Wiener Radfahr-Club „Victoria“.Verbandsverein des „Oesterr. Touring Club“. Gegründet 11. April 1895
Verbandsverein des „Verband Wiener Radfahrvereine für Wettfahrtsport“. Rennbahn k. k. Prater.

(Damen und Herren.)

Club-Café: Café „Gartenbau“, I., Parkring 10.
Clubabend: Jeden Mittwoch, 8 $\frac{1}{2}$ Uhr abends.
Clubheim: I. Wollzeile 38, Alt-Pilsener Bierhalle. Gäste stets willkommen.
I. Obmann: Felix Mayer Ritter von Tenneburg, I., Bellariastrasse 4; II. Obmann: Karl Drey; I. Schriftwart: Rudolf Gross; II. Schriftwart: Eugen Kment; I. Fahrwart: Leon Müller; II. Fahrwart: Rudolf Hamburger; Kassawart: Anton Kürt. IV., Hauptstrasse 2, Freihaus (Geldangelegenheiten); Hauswart: Gustav Handl; Beisitzende: Arthur Kment, Karl Schleifer; Revisoren: Richard Fried, Rudolf Steiner; Clubredakteur: Leon Müller, VIII, Schlösselgasse 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 Radfahrer-Verein „Wanderliebe“.Verbandsverein des Oe. T. C. Gründungsverein der Freien Sportvereinigungen.
Gegründet 1896.

Motto: „Steht fest und treu im Sportgetriebe, Ihr Brüder von der Wanderliebe.“

Postsparkassen-Konto No. 803 617. - Telephon 7857.
Clubfarbe: Blau-Weiss.

Vereinsleitung: Obmann: Hans Hugo Weiniger. Obmann-Stellvertreter: Julius Lyon. Säckelwart: Emil Bergner. I. Schriftführer: Adolf Salomon. II. Schriftführer: unbesetzt. I. Fahrwart: Bernhard Kessler. II. Fahrwart: Carl Schneider. Haus- und Zeugwart: Julius Hirschberg. Beirat: Leo Hirschberg. Revisoren: Leopold Weiss und D. Fränkel. Ehren- und Schiedsgericht: Obmann: Alois Pragan. Beisitzer: Hans Hugo Weiniger und Leo Hirschberg. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Hans Hugo Weiniger, II/7, Kaiserplatz 10, zu richten.
Clublokal: Poissl's Restauration „zum römischen Kaiser“, I., Wippingerstrasse 32, wo jeden Mittwoch, 8 Uhr abends, gesellige Zusammenkünfte stattfinden. Clubcafé: Fränkel, II., Taborstrasse 49.

Radfahrer-Union „Vorwärts“, Wien.IX, Grünethorgasse 28.
(Damen und Herren.)

Präsident: Dr. Adolf Grünbaum. I. Vice-Präsident: Josef Hamburger. II. Vice-Präsident: Dr. Ignaz Rappaport. Schriftwart: Emil Kramer. Schatzmeister: Edmund Melcher. I. Zeugwart: S. Knopf. Fahrwart: Max Dürheim. Hauswart: Ludwig Luchanek. Damen-Fahrwart: Louis Schönberger. Beiräte: Josef Frankel, Georg Neuhofer, Emil Ranzenhofer, Johann Reisenleitner, Dr. S. Rappaport. Clubsekretär: Bernh. J. Stern. Clubcentrale mit Sitzungssaal, Lesezimmer, Spielzimmer, Garderoben, Remisen, gedeckte Fahrhalle, Kegelbahn: IX, Grüne Thorgasse 28. Clubfiliale mit Remisen und grossem mit Kurven überhöhten Sommer-Uebungsplatz: II, Praterstr. 49 (ehem. Panoramagebäude).

Wiener Radfahr-Club „Wanderfalk“.

Verbandsverein des Oe. T. C.

Damen und Herren.



I. Obmann: Dr. Elkan; 2. Obmann: J. Feith; I. Schriftwart: H. Kertész; 2. Schriftwart: Fri. Melanie Müller; I. Fahrwart: J. Spitzer; 2. Fahrwart: H. Flohr; Kassierer: Niessner; Beiräte: L. Elkan und Schwewitz; Revisoren: schlechter und Podhrazky; 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., Hundstürmerstr. 1

Wiener Radfahrerverein „Wanderrad“.

Gegründet 1894.

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



Eigenes Vereinsheim mit Winterfahrhalle, 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 Oranz, VIII, Bennogasse 30; Obmann-Stellvertreter: Carl Löwit, XVII, Palfygg. 14; Säckelwart: Adolf Eisenmann, XVIII, Leiternmayerg. 44; I. Schriftwart: Nicolaus Weiss, XVI, Hauptstr. 37; II. Schriftwart: Eduard Freiberger; I. Fahrwart: Max Fischer, XVIII, Zimmermannsgasse 9; II. Fahrwart: Albert Sommer; Haus- und Zeugwart: Oskar Frankl; Beisitze: Anton Dworschak und C. Franz Pokorny; Sportausschüsse: Anton Dworschak, Ludwig Eisenmann; Schiedsrichter: J. U. Dr. S. Weiner, Gotthard Freiherr v. Haas, Carl Ullmann; Revisoren: Dr. Ludwig Lang, Carl Koller. Clubredakteur: Max Fischer.

Wiener Radfahr-Club „Wienerwald“

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

(II. Untere Augartenstrasse 28.)



Obmann: Dr. Gustav Stranaky. 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. Zinner. Revisoren: F. W. Schulleri, kais. Rat Wilhelm Schwarz.
Ehren- und Schiedsgericht:
Obmann: Dr. Siegfried Brüll. Beisitzer: Dr. Julius Adler, Dr. Julius Fischer, J. Bettelheim.
Clubberichterstatte: für die „Radlerin“ (Berlin) Frau Emilie Stranaky, für das „Centralblatt“ (Wien) Dr. Arthur Kohn. Eigenes Clubheim mit grosser gedeckter Fahrhalle, Räderremisen und Gesellschaftsräumen: II. Untere Augartenstrasse 28.

Deutscher Radfahrer-Bund.

Abteilung für Wanderfahren.



I. Vorsitzender: Ernst Richter, Potsdam, Waldemarstrasse 15. Stellv. Vorsitzender: Hans Traugott Hirsch, Buxtehude. (Abteilung für Tourenbuch und Kartenwesen.) Auskünfte über Wandertouren, Grenzübergang u. s. w. werden jederzeit erteilt. Mitgliedern - Mitgliedsnummer ist anzugeben - kostenlos; Nichtmitglieder geg. Rückporto.