

# DIE RADLERIN



*Internationales Sportblatt  
der radfahrenden Damen.*

Touring-Club Suisse

Silberne Medaille

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.

Sportausstellung Hamm. Fernsprech-Anschluss Amt VI, No. 1146. Redaktion u. Expedition: Berlin W., Derfflingerstr. 16. Giro-Conto: Nationalbank für Deutschland. Radtour. Ausstellung.

No. 5. III. Jahrgang.

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

Preis der Nummer 50 Pfg.

## Eulalia, Infantin von Spanien.

In zwei Ländern der europäischen Welt ist die Hof-Etikette eine so starre, dass man scherzend gesagt hat, nichts weniger als ein gewaltiges Erdbeben könne dieselbe in ihren Fundamenten erschüttern; Jahrhunderte sind darüber verstrichen, ohne dass das steife Ceremoniell angetastet worden, und doch hat es sich nunmehr ereignet, dass diese Wendung am Hofe der Spanier eingetreten ist. Was nicht Kämpfe der schwersten Art, blutige Greuelthaten, furchtbare Revolutionen in all ihren entsetzlichen Folgen vermochten, das hat mit Leichtigkeit eine kleine, aus blankem Stahl hergestellte Maschine bewirkt, Fahrrad genannt. Aus bescheidenen Anfängen hat das Fahrrad einen gewaltigen, unaufhaltsamen Zug durch die Welt gemacht, der, nun einmal ins Rollen gekommen, nicht aufzuhalten war und hoch und niedrig, reich und arm dem Radsporte tributpflichtig machte. Für Spanien, dem Lande der Grandezza, der Heimat der romantischsten Balladen der Welt, dem Lande des an-



Eulalia, Infantin von Spanien.  
Eine hohe Protektorin des Radsports der Damen.  
Nach einer Photographie aus dem Hof-Atelier Messrs. Bassano, London.

geborenen Hochmutes und Stolzes, ist das Fahrrad ein Faktor geworden, dessen Segen erst die kommenden Generationen verspüren werden. Anstatt ihre Tage in Indolenz und Trägheit zu verbringen und höchstens einem Stiergefechte beizuwohnen, schwingen sich die Damen der Aristokratie jetzt aufs Rad und eilen hinaus in die freie Natur. Zu diesem Umschwunge hat die Infantin Eulalia, die höchstehende der jungen Damen am Hofe Spaniens, Anlass gegeben, die in richtiger Erkenntnis der Segnungen, welche die zielbewusste Benutzung des Rades mit sich bringt, alle Vorurteile kühn zur Seite schob, ohne auf die Einwendungen der beteiligten Kreise zu achten, die Initiative ergriff und dank ihrem schönen nachahmungswürdigen Beispiele dem Radsporte eine bleibende Heimat in dem Lande der Kastanien verschaffte. Eine Pionierin und hohe Protektorin des Radsports der Damen mag sie mit Recht genannt werden, und ihr gebührt mehr Lob wie manchen, die in Rat und That, in Wort und Schrift seit Jahren in anderen Ländern für den Sport gewirkt haben, denn es darf nicht verkannt





Aus unserem Album radfahrender Künstlerinnen.

Königl. Kammer- u. Hofopernsängerin Therese Malten, Dresden.

werden, dass es unendlich schwieriger ist, gegen die hergebrachten Sitten eines ganzen Volkes mit Erfolg anzukämpfen. Dieses namhafte Verdienst gebührt unstreitig der radsportfreundlichen Infantin Eulalia von Spanien.

Sehr erfreulich für die deutsche Fahrrad-Industrie ist es, dass Infantin Eulalia von Spanien ein deutsches Rad, Marke „Freya“, fährt und dasselbe gleichzeitig mit anderen, ebenfalls für Mitglieder des spanischen Königshauses bestimmten Fahrrädern von der Firma Bauhofer & Co. in München, den Generalvertretern der Fahrradwerke „Freya“, Aktiengesellschaft in München, bezogen hat. Dass sich die „Freya“-Räder am spanischen Hofe grosser Beliebtheit erfreuen, geht unter anderem wohl auch aus der Thatsache hervor, dass die Generalvertreter der Fahrradwerke „Freya“ in München, die Herren Bauhofer & Co., vor einigen Tagen zu spanischen Hoflieferanten ernannt wurden.

### Sportbrief aus Wien.

Vier ferne Wiener Radfahrer-Ehepaare erlauben sich mit beifolgendem Bilde den Leitern und Lesern Ihres Blattes sich vorzustellen. Wir gehören alle dem Oesterr. Touring-Club an, sind Sportsfreunde nach jeder Richtung hin. Unsere Damen würden so manchen Radfahrer in den Schatten stellen, denn es sind durchwegs famose Touren- und Bergfahrerinnen, welche vor keiner Anstrengung zurückschrecken. Denn 120—130 km pro Tag sind eine ganz schöne Leistung für Damen; unsere Touren laufen meist auf solche

Kilometerzahl hinaus. Da wird darauflosgefahren in den duftigen Sommermorgen hinaus, ein heiteres Lied aus acht sangesfrohen Kehlen grüsst den blauen Himmel, die sonnige Welt. So wechseln muntere Worte und heitere Weisen ab, fröhlich wird so mancher Berg erklimmen in dem Bewusstsein, dass es auch wieder abwärts gehen wird. Im heurigen Sommer wurde eine Fernfahrt, Wien—Klagenfurt (Kärnten), 350 km, unternommen, und retour über Graz und das Gesäuse nach Melk und Wien, ungefähr 400 km. Eine ganz schöne Leistung für unsere Damen, die doch die ganze Zeit ihre frohe Laune nicht verliess.

Im Winter wird Schlittschuh und Ski gelaufen, im Sommer wird geradelt, gekegelt und gefischt, dann vereinigt jede Woche ein Jour die ganze Gesellschaft bei einem der Ehepaare; da wird gespielt, gesungen und gescherzt. Herr Dr. Popa nimmt sich die Mühe, uns Kärntnerlieder im Octett einzustudieren, die wir dann auf unseren Fahrten singen, womit wir schon viel Beifall geerntet haben.

Der goldene Wiener Humor fehlt nie in unserem Kreise, und: „Wir halten fest und treu zusammen“.

Und nun erlaube ich mir die Personen, welche auf dem Bilde (S. 131) sich befinden, namhaft zu machen. Baron Brunicki, Oberlieutenant bei den Dragonern, war so liebenswürdig, uns zu photographieren.

Die Dame ganz links ist Frau Dr. Popa, die Dame in der Mitte Frau Eugenie Herzog, die Dame rechts Frau Emilie Symonds. Der Herr mit der Cigarette im Munde ist Herr Dr. Alex. Popa, der Herr mit dem blonden Vollbart hinter ihm ist der Verwalter der kaiserl. Hofjagd in Lainz, Herr Adolf Herzog, das Ehepaar am Tandem ist Herr und Frau Exerziermeister Sachers von Cronthall, und der Herr ganz rechts ist der Maler Harry Symonds.

Wir hoffen, dass Ihnen die Aufnahme gefällt; und da Sie sich für radelnde Ehepaare interessieren, erlauben wir uns, Ihnen das Bild einzusenden.

Indem wir annehmen, dass wir hiermit Ihrem geschätzten Blatte einen kleinen Beitrag geleistet haben, zeichnet mit sportsfreundlichem „Heilo“ die Schriftleiterin des „Siemandel-Clubs“.

Milly Symonds.

### Saalfahren der Damen.

Von Frau Amalie Rother, Berlin.

(Schluss.)



Zunächst wird das Innehalten einer bestimmten Fabrtlinie geübt, ein bequemstes, ein längliches Viereck. Selbst der tüchtige Strassenfahrer, der zum ersten Male im Saal fährt, bemerkt mit Staunen, wie schwer ihm das genaue Innehalten der Grenzlinie wird. Diese Linie wird am besten durch Hinstellen wirklicher Hindernisse (Stühle, Tische etc.) bezeichnet. Kreidestriche, Bänder etc. lassen sich zu bequem überschreiten. Zunächst wird mit längerem Abstand, etwa Radlänge gefahren, dann wird der Abstand verkürzt, endlich fährt man Rad an Rad, auf Gliederdistanz. Alle Uebungen beginnen zunächst auf der linken Hand (links herum), gehen sie auf der linken Hand tadellos, so werden sie auf der rechten geübt. Die Ecken müssen stets scharf ausgefahren werden. Von der linken auf die rechte Hand geht man über, indem die Têtefahrerin, auf der Jangen Bande angekommen, eine Radlänge hinter der Ecke abwendet und nach dem eine



Radlänge von der links gegenüber liegenden Ecke befindlichen Punkte fährt, also ungefähr in der Diagonale „durch die ganze Bahn changieren“. Schnurgerade Richtung, Abfahren vom, Ankommen am richtigen Punkte Hauptsache. Oder man lässt, wenn alle Fahrer sich auf der langen Bande befinden, links, wenn sie an der gegenüber liegenden Bande angekommen sind, rechts machen. Alle Fahrer müssen genau ausgerichtet den Innenraum der Bahn passieren, auch gleichzeitig die Wendungen ausführen. Gehen diese Uebungen zu Einem, so lässt man sie zu Zweien ausführen. Die geraden Nummern (jede Fahrerin erhält ihre Nummer, die sie den Abend über behält und die ein für allemal ihren Platz bezeichnet) setzen sich links neben die vor ihnen befindlichen ungeraden. Dann beginnt man mit den Kurven. Zuerst „grosser Kreis“. Die Têtefahrerin fährt von der langen Bande ab und legt einen Kreis an, der breit, lang und eine kurze Bande berührt. Dieser Kreis wird so lange gefahren, bis kommandiert wird: „Ganze Bahn!“

Dann geht man wieder auf das äussere Viereck über. „Volte“ heisst ein Kreis von sechs Schritt Durchmesser. Diese fahren alle Fahrerinnen gleichzeitig. Ist die Uebung richtig gefahren, so müssen alle auch im selben Moment wieder an der Bande ankommen. Hier bleibt die Abteilung natürlich auf derselben Hand. Eine halbe Volte ergibt die Kehrwendung, alle die dritte Art, von einer Hand auf die andere überzugehen. Jetzt sind die Fahrerinnen schon etwas sattelfester, Karambolagen werden seltener, nun kann man weiter fortschreiten. „Stand.“ Die Têtefahrerin macht kurz, nachdem sie auf die lange Bande übergegangen ist, rechts, verlangsamt das Tempo fast bis zum Stillstand und sucht möglichst in der Mitte zwischen beiden langen Banden stehen zu bleiben. Unmittelbar hinter ihr hat die zweite Fahrerin abgeschwenkt, ergreift Schulter oder Lenkstange der ersten und beide stehen still. So geht es fort, bis alle Fahrerinnen stehen. Gelingt die Uebung, d. h. stehen alle gut gerichtet und mit gleichen, möglichst nahen Zwischenräumen, so sieht diese Figur wunderhübsch aus. Hierbei wird ja allerdings sehr häufig der sogen. Karrensalat zubereitet. Den Fahrerinnen macht es ja wenig Freude, den boshaften Zuschauern dagegen um so mehr, wenn der ganze Stand durch ungeschicktes Anfahren der letzten oder Unruhe der früheren Fahrerinnen plötzlich ins Schwanken gerät und sanft aber unwiderstehlich umklappt. Hat der Stand 15—20 Sekunden gestanden und ist genügend bewundert, so löst er sich durch



Aus unserem Album radfahrender Künstlerinnen.  
Königl. Hofschauspielerin Charlotte Basté, Dresden.  
Nach einer Photographie aus dem Atelier Hugo Erfurth, Dresden.

möglicherweise die Fahrerin zu Fall bringt. Jeder horcht gespannt auf das Ausführungskommando. Dieses folgt, kurz und scharf herausgestossen: „Marsch!“ Im Augenblick, in dem es erschallt, ja nicht früher, beginnt bei allen gleichzeitig die Uebung. So sieht es beim Saalfahren aus, gleichviel ob Herren oder Damen beteiligt sind. Es giebt keinen Unterschied zwischen beiden. Und so soll es auch bleiben! Mit „ängstliche Seelchen“ und anderen Ehrentiteln möge man uns verschonen! Sie sind wirklich gänzlich deplaziert. Was endlich das Lampenfieber vor Aufführungen betrifft, na, davon habe ich bei den Mannschaften sieggewohnter Herrenclubs auch schon ganz hübsche Proben gesehen. Lampenfieber ist auch durchaus keine Schande, unterliegen ihm doch vielfach grosse Künstler! Wer einmal dem Lampenfieber unterworfen ist, der sehe nur auf seinen Vordermann, ja nicht ins Publikum, und bemühe sich, an nichts zu denken, wie an die folgende Uebung, dann gehts auch. Und nun „Vorwärts mit frischem Mut!“ Ist das Reigenfahren doch der einzige Zweig unseres schönen Sports, den man uns bis jetzt noch allseitig gönnt. Wer weiss, wie lange noch! All Heil!



Vier Ehepaare unterwegs.  
(Zu unserem Sportbrief aus Wien)

Abfahren der einzelnen wieder auf, was nochmals eine schöne Gelegenheit zum Umklappen bietet. Das sind einzelne Proben leichter Uebungen, die trotzdem, exakt ausgeführt, sehr gut wirken. Ueberhaupt ist es Regel: Führe nur Uebungen vor, die tadellos sitzen und fehlerfrei herauskommen. Die schwierigste Uebung in mangelhafter Ausführung gilt weniger wie die einfachste in tadelloser. Sämtliche Uebungen geschehen zunächst nach Kommandos, die natürlich laut und deutlich abgegeben werden müssen. Jedes Kommando besteht aus zwei Teilen, dem Avertissement und dem Ausführungs-Kommando. Ersteres zeigt die Uebung an, die gefahren werden soll, z. B. „Volte!“ Dies Kommando erfolgt langsam und deutlich. Darauf vergehen einige Sekunden, die jeder Fahrer, besonders der Anfänger, benutzt, um sich die Ausführung nochmals zu überlegen, manches vorzubereiten, z. B. bei sehr schmaler Lenkstange das innere Knie etwas nach aussen zu biegen, damit es nicht beim Beginn der Uebung an die Lenkstange anstösst und so

#### Aus unserem Bilderbuch radelnder Kinder.

Ganz erstaunlich ist es, welche Verbreitung der Radsport in der Kinderwelt gefunden hat und wie viele Künstler und wackere Tourenfahrer er unter den jungen Radlern und Radlerinnen bereits aufweist. Wir sind auch in der



vorliegenden Nummer wieder in der Lage, eine ganz nette Auslese radelnder kleiner Persönchen unseren Freunden im Bilde vor Augen zu führen.

Die sechs Jahre alte Gretel Pfaffendorf, Dresden, welche heute den Reigen der Kindergruppe eröffnet, nahm als jüngste Radlerin an dem am 16. Oktober stattgehabten Radfahrer-Blumen-Korso in Dresden teil und fuhr in der Gruppe des R.-V. „Teutonia“. Durch ihr, trotz der Ungunst des Wetters sehr schneidiges Fahren erregte die Kleine allgemeines Aufsehen und erntete grosse Bewunderung. Unser Bild stellt die junge Fahrerinnen mit dem Ehrenpreise dar, welchen der R.-V. „Teutonia“ für seine geschmackvolle Räder-Dekoration zuerkannt erhielt.

Als kleine Künstlerin kann die anmutige Lucie Rathmann, die Tochter des Begründers der ersten Berliner Radfahrerschule im Messpalast, jetzigen Inhabers des „Sportplatzes Königstadt“, bezeichnet werden. Kaum 10 Jahre alt, führt die gewiss jüngste Amateur-Kunstherrin die schwierigsten Uebungen aus und verspricht durch ihr Geschick und Talent eine der hervorragendsten Fahrerinnen zu werden. Sowohl am Winterfest des Gaus 20, Berlin, welches in der Philharmonie abgehalten wurde, als auch bei vielen Vereinsfestlichkeiten brillierte die kleine Amateur-Kunstherrin durch ihre Tricks, die sie mit graziöser Verve ausführte. Wir bringen im Bilde die vielversprechende junge Künstlerin in drei Aufnahmen, welche die Ausführung der schwierigsten Uebungen darstellen.

Haben wir nun unseren verehrten Leserinnen die jüngste Amateur-Kunstherrin im Bilde vorgeführt, so können wir im „Radler“ den jüngsten und kleinsten Amateur-Rennfahrer Arnold Bernstein aus Burg bei Magdeburg (Seite 150) zur Ansicht bringen. Der allerliebste kleine Mann ist kaum 4 Jahre alt und hat schon bei einem Strassenrennen den Sieg davongetragen. Ende September wurde zum Scherze in Burg bei Magdeburg von einigen Radfahrern ein Rennen veranstaltet, bei welchem von einem guten Fahrer, der wiederholt erste und zweite Preise auf Chaussee und Rennbahnen errungen hatte, dem kleinen Arnold auf zwei Kilometer ein Kilometer vorgegeben wurde. Die scheinbaren Anstrengungen des „grossen“ Radlers übertrumpfte Klein-Arnold glänzend, indem er als Erster in 2 Min. 38 Sek. das Band passierte. Der Jubel der zahlreichen Zuschauer war grossartig, und man umringte den allerliebsten Jungen, um ihm allseits das grösste Lob und die höchste Bewunderung auszudrücken. Der Kleine fährt einen Panther-Racer, auf 48 Zoll übersetzt. Mit 2¼ Jahren fuhr Arnold schon sehr gut Zweirad und konnte bei nicht allzu grossen Touren ganz wacker mithalten. Seine Selbständigkeit auf dem Rade bethätigte der winzige Radler durch folgendes Radreiterstückchen: Als im Jahre 1897 Ihre Majestäten der deutsche Kaiser und die Kaiserin in Magdeburg anwesend waren, kam Klein-Arnold mit seinen Eltern aus Burg nach Magdeburg, um den hohen Herrscher, seine Gemahlin und das Gefolge zu sehen. Gegen Mittag des nächsten Tages war der damals 3jährige Arnold samt seinem Rade aus der elterlichen Behausung verschwunden und konnte auch im ganzen Orte nicht aufgefunden werden. Endlich erzählten Landleute, die nach Burg heimkehrten, dass sie ein Kind auf dem Rade gegen Magdeburg zu fahren gesehen hätten. Schnell nacheilende Radfahrer holten den kleinen Ausreisser noch knapp vor Magdeburg ein. Nun erzählte Arnold, dass er den Kaiser nochmals sehen wollte und deshalb durchgebrannt sei.

In Erich Schmöcker lernen wir Templins kleinsten Tourenfahrer kennen, der schon mit 4½ Jahren ein kühner Radler war und seine Mama auf ihren Touren begleitete. Unser Bild auf Seite 150 zeigt den lieben Jungen im Alter von 5 Jahren.

J. v. M.



Aus unserem Bilderbuch radelnder Kinder.  
Gretel Pfaffendorf, Dresden, die jüngste Teilnehmerin  
am Dresdener Blumen-Korso.

Nach photographischer Aufnahme von Lissner & Brandt in Dresden.

## Londoner Brief.

Eigenbericht der „Radlerin“.  
(Nachdruck verboten.)

London, den 5. Dezember.

In diesem Jahre wurden zum ersten- und wir möchten wünschen zum letztenmal beide grosse Londoner Fahrrad-Ausstellungen zu gleicher Zeit abgehalten, ein Umstand, welcher ja für Personen, die von ausserhalb nach hier kommen, um ihre Einkäufe zu machen, nachdem sie gezwungen wurden, in wenigen Tagen die Neuheiten und Verbesserungen zu studieren, Zeit und Geld spart, aber auch eine furchtbare Strapaze repräsentiert. Es gehört ein gutes Teil Selbstverleugnung und Pflichtgefühl dazu, mehr als viertausend Maschinen und dann noch die vielen Hunderttausende von den verschiedensten Zubehörteilen auch nur einer flüchtigen Revue zu unterwerfen; und solche stundenlange Spaziergänge zwischen endlosen Reihen von glänzenden und glitzernden, vom elektrischen Licht überstrahlten Maschinen wirken darum so geisttötend, weil das eine Fahrrad mehr oder weniger dem anderen ähnlich sieht. Zuerst besichtigt man mit frischem Mut die zwei- und dreirädrigen Maschinen und Maschinchen, hört der Erklärung der Detailverbesserungen zu — denn um diese handelt es sich diesmal hauptsächlich —, nimmt die meistens sehr dickleibigen Preislisten in Empfang, welche einem mit süssestem Lächeln überreicht werden, und geht einen Standplatz weiter, um dort ungefähr das gleiche Schauspiel zu erleben. Nach einer Stunde ist man von dem Gehörten und Gesehenen tödlich





angegriffen, umsomehr als das Preislistengewicht schon auf mehrere Kilogramm gestiegen ist.

Bei dem ungeheuren Zulauf, welchen sich die Ausstellungen zu erfreuen hatten und welcher ganze Bände dafür spricht, in welchem Ansehen und Aufschwung der Radsport in England steht, ist es garnicht leicht gewesen, in den verschiedenen refreshment rooms ein bequemes Plätzchen für sich und das voluminöse Preislistenpaket zu finden.

Im ganzen genommen haben beide Ausstellungen, was die Maschinen anbetrifft, unseren darauf gesetzten Erwartungen keineswegs entsprochen, denn die einzige für England neue Konstruktion der hier „Rational Triumph“ genannten Fahrräder mit teilweise gebogenen Röhren wurde den Lesern dieses Blattes bereits in No. 24 v. J. als deutsche Erfindung vor einiger Zeit beschrieben und illustriert vorgeführt.

Verbesserungen sind aber beinahe von jedem Fabrikanten vorgenommen worden, und darum in solcher Hülle und Fülle vorhanden, dass man einen kleinen Band damit anfüllen könnte. Wir wollen uns darauf beschränken, hervorzuheben, dass man vielfach die Maschinen an ihren schwächsten Stellen verstärkt



Aus unserem Bilderbuch radelnder Kinder.  
Die 10jährige Amateur-Kunsthahrerin  
Lucie Rathmann, Berlin.

Nach Photographie aus dem Atelier Kemmler in  
Neu-Weissensee bei Berlin.

hat, so dass ein Zusammenbrechen bei erstklassigen kaum mehr vorkommen kann, dann, dass man durch ungemein kräftig wirkende Felgenbremsen die Sicherheit des Stahlrades sehr stark vergrößerte und durch abermals verbesserte Sättel der Bequemlichkeit noch mehr Rechnung trug. Selbstverständlich hat es auch an neuen Pneumatiks nicht gefehlt, und die vielen neuen Modelle von Acetylenlaternen wirkten geradezu überraschend. Und doch dürften auch diese bald, wie jetzt schon teilweise die Petroleumlaternen, zum alten Eisen geworfen werden, denn die Zukunft gehört unzweifelhaft der Elektrizität als Beleuchtungskraft für die Maschine. Wir sahen mehrere ungemein praktische und verhältnismässig billige Fahrradlaternen dieser Art auf den Ausstellungen, und nach den Engrosbestellungen darauf zu schliessen, von welchen wir uns überzeugen konnten, wird sich in England und den Kolonien diese Beleuchtungsart rasch Bahn brechen.



Neue Uebersetzungen fehlten diesmal, doch wurden alle diejenigen, welche im Vorjahre neu waren, verbessert. Die Praxis hat nun einmal dargethan, dass die Kette die beste Art und Weise sei, die Kraft bei einem Fahrrad zu übertragen, und selbst die im Vorjahre von Amerika aus mit so sehr viel Reklame ins Werk gesetzte Zahnradtransmission hat sich im ganzen genommen nur ziemlich wenig Freunde erworben.

Recht erfreut waren wir, zu bemerken, dass sich jetzt eine ganze Menge von Fabrikanten dadurch um das Wohl unserer kleinen Radfahrer und Radfahrerinnen verdient machen, indem sie leichte und feste Liliputmaschinen für diese bauen, und es sogar einige Etablissements giebt, welche die Produktion solcher Fahrrädchen als Spezialität betreiben. Man sieht nicht nur allerliebste Einsitzer auf Zwei- und Dreirädern, sondern auch Tandems für Knaben oder Mädchen allein und solche für Kinder beider Geschlechter. Auch kleine „Companion“-Tandems mit zwei Sätteln neben einander waren mehrere vorhanden, und überhaupt werden beinahe alle Konstruktionen von Maschinen für Erwachsene und für Kinder fabriziert.



Aus unserem Bilderbuch radelnder Kinder.  
Lucie Rathmann, Berlin.



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, Kärntnerring 13.**

Verbesserte <sup>[1898]</sup>  
**Radfahr- und Reformhose**  
Hygienisch das Beste!  
Bequem und praktisch  
Prämiert mit der  
Silbernen Medaille 98  
**Pluderhosen-  
Radfahrhose,  
Hemdhosen**  
(Combinations)  
für Sport und Haus in  
18 Façons von 3,25 an  
Sweaters-Blousen, Ganzschon,  
Sportcorsets von 4 Mk. an.  
**„Bazar“ Nürnberg**  
Berlin W., Französischestr. 20  
Höchste Auszeichnung Sportausstellung 1895  
Eig. Atelier Preisl. frei. Anprobierzimmer  
**Tricottailien - Reitbekleider.**  
Spec. Turncostüme.

**Abzieh-Etiketten**  
für Fahrräder.  
Schutzmarken. Schriften.  
**Troeger & Bücking**  
NÜRNBERG. [1892]

Tadellose Arbeit und Material!

Falke Fahrradwerk  
Albert Falke & Co.

M. GLADBACH.  
(Rheinprovinz.)  
**Damenräder**  
[1888] Neueste Modelle.

**Martin Hirschlaff**  
Ingenieur-Patentanwalt [1880]  
Berlin NW., Mittelstr. 39 part.  
Spezialbureau d. Fahrradbranche.

40 versch. Schriftarten, schönste sauberste Schrift.



Beste u. leistungsfähigste  
amerikanische  
**Schnell-Schreibmaschine.**

Eleganteste, jederzeit sofort veränderliche Schrift. Für alle Sprachen.

Alleinvertreib für Deutschland, Oesterreich, Schweiz:

**Ferd. Schrey, Berlin SW. 19. Wien, II., Obere Donaustr. 49.**

Prospecte, Schriftproben, Referenzen etc. gratis und franko.

Grosste Schnelligkeit (Record 12 Buchst. p. Sec.)



## Gesichtspflege.



Wenn ich eines Tages“, lässt Zola in seinem neuen Roman „Paris“ ein junges Mädchen auf einer Radfahrt äussern, „eine Tochter habe, werde ich sie mit zehn Jahren aufs Rad steigen lassen, damit sie lernt, wie man sich im Leben zu führen hat. — Sehen Sie sich doch diese grossen Mädchen an, die die Mütter an ihrem Schürzenbände erziehen. . . Man lehrt sie alles fürchten. . . verbietet ihnen jedes eigene Handeln. . . übt weder ihr Urteil noch ihre Willenskraft, sodass sie, von dem Gedanken an Hindernisse gelähmt, nicht einmal eine Strasse überschreiten können! — Aber setzen Sie nur ein junges Mädchen aufs Rad und lassen Sie sie frei. . . Sie muss die Augen aufmachen, um die Steine zu sehen und zu vermeiden. . . um rechtzeitig und nach der gehörigen Richtung auszuweichen, wenn ein Hindernis erscheint. . . Ein Wagen fährt im Galopp daher, irgend eine Gefahr zeigt sich. . . und sofort muss sie sich entschliessen, mit fester, vernünftiger Hand umlenken, wenn sie ihre Glieder heil halten will.“

„Mit einem Wort — ist das nicht eine fortwährende Uebung der Willenskraft, ein wunderbarer Unterricht in der Kunst des Benehmens und der Verteidigung? . . . Und solche, die die Steine vermeiden, rechtzeitig auf der gefährdeten Strasse wenden können, werden auch in dem gesellschaftlichen und Gefühlsleben Schwierigkeiten überwinden und mit offenem, ehrlichem und vollem Verständnis den richtigen Entschluss treffen können.“

Diese interessanten Aeusserungen des grossen Romanciers über den pädagogischen Wert des Radfahrens für die Frauenwelt verdienen sicher Beifall und Anerkennung, sie leiten aber gleichzeitig zur Erörterung einer Erscheinung über, welche in Old-Englands Gefilden auftauchend und tendenziös übertrieben, sich in der antiradlerisch gesinnten Presse aller Kulturländer breit machte und nach Kräften ausgebeutet wurde, um den



Aus unserer Galerie graziöser Radlerinnen.  
Frau Anna Link, Hannover, die Gattin des 1. Vorsitzenden des R.-Cl. „Favorit“, Hannover, eine eifrige Touren- und Saalfahrerin.

Nach einer Photographie aus dem Atelier Georg Knirim, Hannover.



Frl. Ida Waldmann u. Herr Friedrich Carl, ein in Linden-Hannover bestbekanntes Tandempaar auf einem Dürkopp-Tandem.

Nach einer amateurphotograph. Aufnahme von C. Henze in Linden-Hannover.

Damen das Radfahren zu vermeiden: Die Aenderung des Gesichts, der Hände und der Füsse!

Natürlich wird in jenen Blättern nicht etwa auf die Verbesserung der genannten Körperteile hingewiesen, sondern auf die Entstellung, und wohlweislich wird verschwiegen, wie beim vernunftgemässen Betreiben der gesunden Körperbewegung die schlaffen Züge schwellen, die durchsichtig, ja vielleicht krankhaft blasse Hautfarbe in einen leicht bräunlichen, kräftigen Ton übergeht und eine auf den Wangen erscheinende zarte Röte das Antlitz mit einem Hauch von Anmut und Jugendfrische verklärt.

Wir sind der lächerlichen Deformationsbeauptung in Betreff der Hände und Füsse durch das Radfahren gebührend mehrfach entgegen getreten, und nachstehende Zeilen mögen nun unseren schönen, wegen der Verunstaltung des Antlitzes ängstlich besorgten Leserinnen zur Beruhigung dienen.

Es wäre ebenso thöricht, die Einwirkung von Luft und Sonne zu bestreiten, wie die eigenartige Veränderung abzuleugnen, welche bei täglich andauernd und angestrengt pedalerenden Damen nach und nach eintritt. Denn es ist klar, dass die durch das Radfahren sich bildende, von Zola als erstrebenswert herbeigewünschte, thatkräftige Entschlossenheit auch den bisherigen, weichen und zarten, weiblichen Gesichtsausdruck schärfer und energischer, gewissermassen männlicher gestaltet. Dieser Veränderung begegnen wir aber nicht nur beim Radfahren, sondern bei jeder Leibesübung. Alle Personen, welche an strapaziöse, körperliche Anstrengungen nicht gewöhnt sind, verziehen bei voller Inanspruchnahme der Kräfte das Gesicht. Die Stirn wird gekraust, die Augen zusammengekniffen, dass sich an den Schläfen Krähenfüsse bilden und sich hässliche Falten um Nase und Mund legen, weil zugleich Zähne und Lippen während längerer Zeit auf einander gepresst sind.

Solche hässliche Gesichtsverzerrungen können aber, wie



Berlin O. 27. Coventry (England).

**Premier**  
**Fahrräder**  
**Erste Marke**

seit 24 Jahren!

Auch  
**Motordreiräder**  
**Tandems**  
**Transportdreiräder**  
**Jugendräder.**



**The Premier Cycle Co. Ltd.**

Doos-Nürnberg. Eger (Böhmen).

**Sensationelle Radlerinnen - Weihnachtsgeschenke!**



D. R. Bundes-Wappen-Sweaters-Stickereln à Mk. 2,75, Damen-Sweaters mit Monogramstickerei à Mk. 6.—, Elegant. All-Heil-Kasten aller Rad-Conservierungs- u. Beleuchtung-Artikel à Mk. 2,40. Beste Deutsche Acetylen-gaslaterna à Mk. 12.—, Radlerinnen-Broschen à Mk. 2.—, 2,50 u. 3,50, Radlerinnen-Uhrketten u. Chateaines à Mk. 2.—, 3.— u. 4,50, Cassette Briefbogen u. Couverts à Mk. 1,50, 2.— u. 2,50, Collection Postkarten à Mk. 1.— u. 1,50, Collection Radlerinnen-Nachjahrs-Gratul.-Karten Mk. 3,50, Radlerinnen-Metall-Gürtel prachtvolle à Mk. 3.— u. 4.— empf. 1. Radsport-Magazin u. Fabrik, Herm. Köhler, Chemnitz, Wiesenstr. No 45.  
Neueste 99er Preislisten sämtl. Radlerinnen-Reform-Sport-Artikel franco. [381]

**SOLID, LEICHT, ELEGANT**  
SIND DIE  
**SALZER-FAHRRÄDER**  
DER

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

**„DEUSSING“**  
**FAHRRÄDER**



ERFURT  
FAHRRADFABRIK  
**FABRIKAT I. RANGES**  
solventeVERTRETER gesucht. [27]

Reizende Neuheit! Pass. Festgeschenk!



**Radfahrer-Sporen!** (D.R.P.)

Sporn mit Schelle, als Lütewerk!  
Ein sinniges Radreiterabzeichen;  
ein Symbol des „Ritters vom Stahl-ross“! Fröhlich, originell, chic! Für Radlervereine u. Clubs, beim Radeln, Tanzen, Reigenfahren; b. Ausflügen u. Radparaden. Paradeschmuck der „Reiterei zu Rade“, Ehrenpreis für Wettrennen und Kunstfahren: „sich die Sporen verdienen“.  
Graziöse Dekoration bei  
**Blumen-Corsos**  
**Carneval- u. Kostümfesten**  
Absolut nicht hinderlich! Leiser u. lauter klingend herstellbar. Lieblicher Ton! Maassangabe (Absatzbreite, Länge) erwünscht. Nicht vorrätige Grössen in 8 Tagen. Preis pro Paar, eleg. vernickelt 4/1, Kantensporen (sofort abnehmbar) 5/1/2. Anschlissp. 6 M. portofrei i. Inland u. Oesterr.-Ung. Vereinen b. 1/2 Dtr. 10% Rab. Bezug sowohl direkt geg. baar oder Nachnahme wie durch jede Fahrradhandlung. Händlern Rabatt.  
[385] **Wilh. Müller**  
Berlin W. 30, Grunewaldstr. 116

Echte norwegische  
**Schneeschuhe**  
**(Ski)**  
alle Winter-sportartikel.  
**Th. Neumayer**  
Nachfolger  
München, A.  
Hopfenstr. 7.



Preisliste gratis und franko. [388]

Feinste Marke für 1899 sind

# Schladitz-Fahrräder

Erstklassiges Fabrikat.

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

[219]

Elegant. Preiswert.

Reizende Neuheit für Radlerinnen

**Patent-Double-Charnier-Armbanduhr**



Preis 28 Mark  
incl. elegantem Etui  
in 3 Grössen.  
Zifferblatt 18, 22 u. 38 mm.



Für Damen und Herren auf der Tour unentbehrlich  
versendet per Nachnahme [310]

**Max Reimann,**  
Uhren-Handlung,  
**Brieg, Schlesien.**

Garantie für guten Gang. Aeusserst solide Construction



# FREYA



**feinstes deutsches Fahrrad!**

Das Rad aller Kenner und Sportsleute.  
Das Rad der feinen Welt.  
Die schönste und beste deutsche Maschine.

**Fahrradwerke „Freya“ Aktiengesellschaft.**  
München und Berlin O. 27. [197]



gesagt, nur bei immerwährender Anstrengung ihre dauernden Spuren in die Haut eingraben und zur unangenehmen Veränderung führen. Bei den zumeist doch nur bei schönem Wetter unternommenen Ausflügen im bequemen Fahrttempo von 10 bis 12 km stündlich, wird das Gesicht seine ruhigen, schönen Züge unverändert bewahren; vielleicht werden die Augen einen kühneren, selbstbewussteren Ausdruck erlangen, eine Eigenschaft, die jedoch so leicht kein Damenantlitz entstellt.

Wenn Regen die Luft durchpeitscht und brausender Sturm dichte Staubwolken die Landstrassen entlang fegt, dass selbst der trainierte Radler alle Muskeln seines Körpers aufs äusserste anspannen muss, um dem Toben der Elemente zu begegnen, dann wird eine Dame kaum auf der Strasse herumvagieren! Ueberrascht ein Unwetter, so findet sich wohl eine Unterkunft, auch ist der notgedrungenen, zeitweiligen starken Verziehung der Gesichtsmuskeln leicht zu begegnen, indem die Radlerin bei der nachfolgenden Rast mit den in kaltes Wasser getauchten Fingerspitzen von der Stirnmitte nach beiden Seiten einigemal leicht abwärts streicht. Durch diese sanfte Massage löst sich die Gesichtsmuskelspannung, was sich durch ein angenehmes Gefühl der Erquickung ankündigt.

Sind wir einmal bei der schlechten Witterung, so mag hier noch ein Bedenken zerstört werden.

Bei den Winterausflügen, gleichviel ob sie auf Schlittschuhen oder auf dem Stahlrade ausgeführt werden, fürchten



die Damen die schreckliche Perspektive, das reizende Stumpfäschen oder die schön geformte griechische Gesichtszierde durch Erfrieren dauernd in die Farbe der Scham gekleidet zu sehen, und suchen dieser Gefahr durch den Gebrauch des Schleiers zu begegnen.

Welchen Fehler begehen sie da!

Durch die Schleierumhüllung wird die Gefahr des Nase- und Ohrenerfrierens geradezu heraufbeschworen!

Da, wo auf Nase und Wangen das Maschengewebe aufliegt, wird eine ungleichmässige Erwärmung der Haut herbeigeführt, denn die feinen Fäden des Schleiers erwärmen die unter ihnen liegenden Hautteilchen, dagegen bleiben in den Lücken des Gewebes die Hautstellen unbeschützt. Das Blut strömt nun nach den erwärmten Punkten hin, während es von den unbedeckten Stellen abfließt, die dadurch an Widerstandsfähigkeit gegen die Kälte Einbusse erleiden. Unter gewöhnlichen Verhältnissen, wie bei einem Spaziergang in ruhigem Wetter, wird eine Schädigung nicht eintreten.

Anders bei Ausübung des Eissports oder der Radfahrt. Durch die schnelle Bewegung prallt die Luft heftiger auf die Haut auf, die Sportlerin befindet sich in beständigem Luftzuge, infolgedessen wird die Haut an den betreffenden Punkten ungewöhnlich stark abgekühlt und — erfriert. Es ist daher für die Damen viel zweckmässiger, den Schleier während der Ausübung des Eissportes oder der Radfahrt hochzuschlagen. Das Gesicht wird dann gleichmässig von der kalten Luft getroffen, aber auch gleichmässig erwärmt, und die hässlichen Erfrierungen werden vermieden.

Ausserdem wird aber dadurch — es ist dies unsere unmassgebliche Meinung — den Herren der Schöpfung noch ein besonderer Gefallen erwiesen, die ein rosig frisch angehauchtes, anmutiges Gesicht ohne das seidene Gitter des Schleiers viel aufmerksamer bewundern können.

Doch zurück zum Sommer und zur Sonne.

Da werden zunächst die Hautbräunung und die ein hübsches Antlitz allerdings entstellenden Sommersprossen gefürchtet. Alte Uebel zu beseitigen, stösst ja auf Schwierigkeiten, aber frische lassen sich leicht entfernen durch Morgen- und Abendwaschungen mit einer Mischung von gleichen Teilen frischgepresstem Citronensaft und Glycerin. Besser ist's aber, der Bildung vorzubeugen. Ein heller, cremefarbener Schleier, oder gleichfarbiger Puder vor Antritt der Fahrt aufgetragen, hindert die Entstehung des Uebels sicher, wenn dem Waschwasser einige Tropfen Toilettenessig beigemischt werden.

Gerötetes, gedunsenes Aussehen der Gesichtshaut ist schon schwieriger zu behandeln. Es tritt ein infolge zu grosser Anstrengung bei hoher Temperatur. Da strömt dann das Blut ins Gesicht und füllt die feinen Aederchen fast zum Zerspringen, wiederholt sich dies Symptom, so tritt eine Erweiterung der Hautäderchen ein und die anfangs nur zeitweise sich zeigende Rötung



Russische Radlerin.

Nach einer Originalzeichnung aus St. Petersburg.

B. Jansen d.



wird zum dauernden Zustande. Dies Uebel zu bannen resp. zu verhüten, meiden die Damen allzu starkes Fahren, dann aber mögen sie nie unterlassen, sich das Gesicht nach der Fahrt mit Boraxwasser — 10 g Borax in 1 Ltr. kochenden Wassers gelöst und kalt gestellt — zu baden und nach gründlichem Abtrocknen, unter gleichzeitiger leichter Massage, mit Kamphorcoldcream abzureiben. Bei derartiger Behandlung schwindet die Rötung in kurzer Zeit.

Wie viele Damen haben sich durch diese leichten Uebelstände vom Radfahren abschrecken lassen, den so aufrichtig begeistert ausgeübten Sport in Acht und Bann gethan und das Rad entsetzt in die dunkelste Bodenkammer gestellt! „Wir werden uns doch nicht selbst vorzeitig alt und hässlich machen,“ heisst es dann empört von schönen Lippen. Und doch, wie leicht lassen sich all die gefürchteten üblen Folgen des Radfahrens vermeiden, nur gehört Selbstbeobachtung, zweckentsprechende Pflege der Haut und fester Wille dazu, letzterer aber in recht, recht grosser Dosis.

### Eine Radtour im Gebirge.

Von Marie Springer, Wildbad.  
(Nachdruck verboten.)

Da der November dieses Jahres eigens für die Radfahrer gemacht zu sein schien, so wollte ich mir seine spezielle Menschenfreundlichkeit zu nutze machen und einen längst gehegten Plan, eine Fahrt von Wildbad nach dem Murgthal, zur Ausführung bringen.



Ja, wollen — aber ausführen, wenn der ängstliche Familienrat gerne sein Veto einlegen möchte! Vergebens stellte ich vor, dass die Tour gar nicht lang und jedenfalls wunderschön sei, dass eine geübte Radfahrerin — „Ja, wenn Du das wärest! das ist's ja eben. Du hast noch nie eine grössere Tour gemacht,“ hiess es, „und nun ganz allein das Thal hinaufgondeln! — Schlag' Dir das aus dem Sinn und nimm' die Post.“

„Jawohl, in dem Postwagen sitzen, der am späten Abend da hinauftrottelt, nicht einmal bis an meinen Bestimmungsort, drin steif frieren und dann bei Nacht und Nebel nach Schwarzenberg hinunterwandeln, während meine Bekannten die rücksichtslose Freundin im Stillen verwünschen, die sich in dunkler Nacht oder im trüben Mondscheinnebel abholen lässt und am Ende noch schuld wird, dass man auf dem engen Waldweg sich im Dunkel den Hals bricht! Und das, wenn man ein Rad an der Krippe hat, mit dem sich's so schön „gemiedlich“ am hellen Tage kommen und gehen liesse!“

„Nun, so frag' die anderen radelnden Lebewesen des Orts, ob sie mitfahren!“

„Schon gefragt, haben keine Zeit.“

„Allein in die Einöde hinauf? Nimmermehr.“

In diesem kritischen Augenblick kam mir ein guter Geist in Gestalt einer bekannten Dame zu Hilfe. Dieselbe kennt Weg und Steg sieben Meilen in der Runde, und sie wusste denn auch die ängstlichen Gemüter ein wenig zu beruhigen; „s ist gar nicht so einsam,“ meinte sie unter anderem, „und wenn Ihr Gaul Sie ab-

**Kretzschmar's**  
**„Attila“**  
Fahrräder.  
Ein Meisterwerk der Technik.

**Attila-Fahrrad-Werke A.-G.**  
**E. Kretzschmar & Co.**  
Dresden, Teylitz, Budapest  
Fabrik-Niederlagen: Hannover  
Lavo-Strasse 61

Preisliste frei!

Reclame 1000  
Dresden

Nr. 1.  
Mk. 23.—

Nr. 2.  
Mk. 18.—

Nr. 3.  
Mk. 18.—

Nr. 4.  
Mk. 25.—

**A. Siksay**  
**Dresden**  
Fabrik für Werkzeuge zum Fahrradbau.

Preisliste frei!

Nr. 5.  
Mk. 36.—

Nr. 6.  
Mk. 30.—

Nr. 7.  
Mk. 26.—

Nr. 8.  
Mk. 26.—

Nr. 9.  
Mk. 33.—

Nr. 10.  
Mk. 44.—



wirft und Sie Ihre Glieder nicht mehr selbst zusammenlesen können, so brauchen Sie sicher nicht allzu lange zu warten, bis irgend ein gutmütiger Langholzfuhrmann daherkommt und Sie auf seine Stämme hinaufpackt."

Mit dieser tröstlichen Versicherung gab sich denn endlich jedermannlich zufrieden. Fix wurde mein Neckarsulmer Pfeil aus dem Stalle gezogen, meine Habseligkeiten auf die Lenkstange und zwischen die doppelten Rohre geschnallt, der Radfahrrock angelegt; einige rasche Händedrucke und dann ging's frisch-fromm-fröhlich frei die Enzthalstrasse hinauf. Der Himmel war zwar etwas trübe, aber ein Strassenwart prophezeite mir gutes Wetter, und der dunkle Tannenwald zu meiner Linken sandte mir erfrischende, würzige Düfte zu, was ich als gutes Omen auffasste. Eine kurze Strecke weit war der Weg gerade nicht prima zu nennen und verlockend glatt zog sich der menschenleere Fusssteig daneben hin. Auf demselben fahren? Ja, aber der sehr hohe, sehr abschüssige Rain, den sich's von da mit Leichtigkeit hinunterstürzen liesse? Und die Enz, sie rauscht und gurgelt und kichert da unten, als wollte sie sich schon im voraus über meinen zukünftigen Saltomortale lustig machen! Und die Strafpredigt, die mir daheim würde, wenn — ja, wenn ich überhaupt wieder heimkäme. „Der Tapfere weicht mutig zurück“, sagte ich mir denn und wich noch ein wenig weiter von dem verführerischen, eventuell mörderischen Trottoir weg, dabei überlegend, wie gut es doch sei, dass ich nicht in Wertherzeiten lebe, wo ich beim Gedanken an meinen etwaigen Unglücksfall doch sicher eine ungemessene Flut süßwehmütiger Thränen hätte aus den Augen lassen müssen. Und ich brauchte doch jetzt meine Augen zu etwas ganz anderem: ein liebliches Bild musste ich bewundern. Vor mir spannte die massive rote Steinbrücke ihren schönen Bogen über den klaren Fluss, der aus einem langen, von zwei Reihen hoher dunkler Tannen gebildeten Gange daher kam, vorn schimmernd, hinten immer dunkler und geheimnisvoller werdend; darüber im Hintergrunde die sich kulissenartig ineinander schiebenden Berge und der mittlerweile ganz strahlend gewordene Himmel! Es war ein Bild so zart und duftig und so morgenfrisch, dass ich wie gebannt anhielt, um es ganz in mich aufzunehmen.

Doch weiter ging's. Schon machten mich die zunehmende Sonnenwärme und die leichte Steigung ordentlich warm, denn ich bin keine Lindberg, und eine geringe Steigung bedeutet für mich schon eine ganz fühlbare Arbeit. Bei den verschiedenen Gehöften, an denen die Strasse vorbeiführt, begegnete die einsame Radlerin etwas verwunderten Blicken; aber jeder freundliche Gruss wurde freundlich erwidert, und glücklich wurde die erste Etappe, der Weiler Enzklösterle, erreicht. Im „Waldhorne“, wo ein einfaches Mittagmahl eingenommen und eine kurze Rast



Aus unserer Galerie graziöser Radlerinnen.  
Frau Elisabeth Geyer, Mitglied der  
Damen-Abteilung des „Radfahr-  
Vereins Braunschweig 1884“.

Nach einer Photographie aus dem Atelier John Bapt. Feilner, Braunschweig.

gehalten wurde, waren die freundlichen Wirtsleute und die wenigen Gäste natürlich begierig, das Wohin und Wie und Warum meiner Fahrt zu vernehmen. „Wenn Ihnen kein Landstreicher vorkommt“, meinte der Wirt, „haben Sie nichts zu befürchten. Der Schwarzwälder ist gutmütig und thut Ihnen nichts.“ Nachdem ich noch mit allerhand guten Ratschlägen versorgt und mir eine glückliche Rückkehr gewünscht worden war, setzte ich denn mein Stahlrösslein wieder in Trab und radelte wiederum dem Laufe der mir munter entgegenrauschenden Enz entlang. Nachdem ich noch ein paar kleine Weiler passiert, in welchen die Kinder mit offenem Munde das Wunder anstarrten, wurde der Weg immer einsamer. Die Enz, die auf einer ruhigen Strecke in schimmernder Bläue den klaren Himmel zurückgestrahlt hatte, hüpfte und brauste und murmelte jetzt wiederum zu meiner Rechten zwischen moosbedeckten Felsblöcken und Gräsern und Farnkräutern, die in allen Farbenstufungen vom frischesten Grün bis zum blassesten Crème und sattesten Braun vertreten waren.

Doch nun hiess es absteigen und das Rad schieben, denn ich befand mich auf der sogenannten „Steige“. Hatte ich doch, wie mir die Radlerkarte sagte, im ganzen mehrere hundert Meter zu steigen, wovon der verhältnismässig beträchtlichste Teil auf diese letzte Steigung kam, die mich den nahe beieinander liegenden

Quellen der Enz und der Nagold, der Wasserscheide zwischen diesen beiden Schwarzwaldflüssen, zuführte. Doch war der Weg keineswegs beschwerlich. Und schön war er. Zur Linken herrlicher Hochwald, zur Rechten die Senkung des Enzbächleins, von dem es schien, als lasse es die herrlichen, von unten an breitästigen Rottannen, die Hüter seiner Jugend, direkt aus seinem schmalen Bette herauswachsen. Und nun tiefe, tiefe Einsamkeit. Kein Laut mehr als das leise Knirschen des Rades auf dem Sande der Strasse, als mein leiser Schritt, als ein krächzender Häher, der, plötzlich aufgeschreckt, quer über den Weg fliegt und sich im Dickicht verliert. Schön ist's in der tiefen Stille, schön, so ganz allein mit der Natur zu sein, die jetzt nur mir gehört, nur mir ihre Schönheit offenbart!

Doch sieh' was schimmert da so eigentümlich weiss und grün durch die Tannen? Ein kleiner Bergsee! Und da drüben in der nun flacher gewordenen Thalmulde, über der der Himmel wie eine niedrig gespannte Decke sich ausnimmt, auf dem dünnen Heideland ein Fleckchen Eis, das sich wie ein Gletschereis ansieht! Und das während ich im Schweisse meines Angesichts mein Rad schiebe! Ob es von diesem Jahre ist, ob es das letzte Ueberbleibsel des letztjährigen Winterschnees ist, das auch die Juliwärme dieses Jahres nicht ganz zum Schmelzen bringen konnte? So unmöglich wäre dies nicht; sagte man mir doch, dass da oben die Schlitten während des grösseren Teils des Jahres im Gebrauch stehen.





Und nun umfängt mich tiefes Waldesdunkel und feuchter, würziger Waldgeruch. Ab und zu kann ich das Rad wieder auf kurze Strecken besteigen, aber immer wieder steigt der Weg. Nun sagt mir ein Meilenstein, dass der höchste Punkt erreicht ist, und befriedigt, tiefaufatmend halte ich an; ist doch nun der beschwerlichste Teil der Tour hinter mir. Um mich noch immer lautlose Stille, kein Lüftchen bewegt einen Zweig; es ist, als könne es gar nicht in diese Waldesfülle eindringen. Wie weit sich diese tiefe Waldeinsamkeit noch hinziehen mag? Es ist doch eigen, wie sie einem das Herz klopfen macht! Ja, wenn irgend ein Lebewesen in meiner Nähe wäre, wenn mein Stahlrösslein ein lebendig Rösslein wäre, das mich mit treuen Augen anschauen könnte! Da horch! in weiter Ferne ein Schuss! Also bin ich doch nicht in einen endlosen Märchenwald verzaubert worden, in dem ausser dem webenden Leben der Pflanzen alles Leben erstorben ist! Schnell aufs Rad und menschlichen Behausungen zugesteuert! Wahrhaftig, nicht lange dauert es, so erblicke ich wieder — und diesmal in der That mit besonderem Entzücken — einen guten Freund, einen Strassenwart, der mir auf mein Befragen mitteilt, es sei nur noch eine halbe Stunde bis Besen-



Ein modernes Familienbild.  
Herr Fahrradfabrikant Quosdorf, Berlin, mit Frau und Schwägerin  
auf seinem bestbewährten „Genius“-Triplet.



Russisches Radlerpaar.  
Nach einer Originalzeichnung aus St. Petersburg.

feld, der Poststation, wo ich Halt machen wollte. An einer Senkung des Weges steige ich wieder ab, aus Furcht, mein Pfeil könnte ins „Schiessen“ kommen, denn der Artikel „Mut“ ist, wie schon gesagt, nicht gerade meine Spezialität. Da sehe ich von unten ein Individuum heraufkommen, einen Kasten in der einen, einen dicken Stock in der anderen Hand, jedenfalls ein Hausierer; vielleicht ein — „landdurchbubender Gaudieb“? Des Wirtes Bemerkung über die Landstreicher fällt mir bei. Ich nehme das Taschenmesser aus der Tasche und verberge es in der Faust, überlege auch, ob ich nötigenfalls die oben angeschnallte, grosse Luftpumpe rasch hervorziehen und als Waffe gebrauchen könnte. Dann spreche ich mir noch etwas Mut zu und trabe mit meinem zuversichtlichsten Schritt auf der Seite des Weges neben meinem Rade her. Wie ich dem Verdächtigen näher trete, bemühe ich mich, eine sorglose Miene anzunehmen und überlege, ob ich meinen sonst befolgten Grundsatz, zuerst zu grüssen, auch hier zur Anwendung bringen soll — da blicke ich aufschauend in ein urgutmütiges Gesicht, dessen behäbig breiter Mund freundlich sagt: „Grüss Gott, Fräulein, warum fahret Se denn net? I thu Ihne nex, i weich scho aus!“

Beschämt zog ich meines Weges weiter. Ein herrlicher Blick auf die Kette der schwäbischen Alb, den ich bald daraut beim Heraustreten aus dem Walde genoss, entriss mich „meines Nichts durchbohrenden Gefühles“, und vollends ganz vergessen wurde die Begegnung, als ich, gutem Rate folgend, mein Rad in Besenfeld im „Lamm“ zurückliess und den Fusspfad nach dem kleinen Schwarzwalddörfchen, meinem Reiseziel, einschlug, denn das Panorama, das sich auf diesem Pfad ganz unerwartet dem erstaunten Blicke eröffnet, ist von solcher Grossartigkeit, dass es allein schon die Fahrt da herauf wert wäre. Tief, tief senkt sich das Thal, aus welchem die muntere Murg zwischen malerischen Felspartien und die Orte Schönmünzach und Schwarzenberg heraufblinken, und hoch steigt dahinter Berg um Berg ins Blaue hinan, ein bunter Wechsel von kahlen und bewaldeten Rücken und Kuppen. — — —

Als ich mehrere Tage später abschiednehmend wiederum dort stand, da gestand ich mir, dass all das Schöne und



Interessante (in Schönmünzach ist eine Glashütte, deren Besichtigung dem Touristen — wenn gerade gebrannt wird — hiermit empfohlen sein soll), das ich in diesen Tagen gesehen, jenem ersten, überwältigenden Eindruck nicht gleichkommen konnte.

Die Heimfahrt bei günstigster Witterung war äusserst schön und angenehm. Als alten Freund begrüßte ich jeden einzelnen Tannenbaum, auch das noch immer nicht verschwundene Stückchen Eis, den noch immer gefrorenen See und jedes Gehöft.

Im „Waldhorn“ wurde ich bei meiner Rückkehr von den freundlichen Wirtsleuten wie eine alte Bekannte begrüßt. Nachdem ich mich etwas restauriert hatte, setzte ich meine Reise fort und langte wohlbehalten in der Heimat an, ohne dass mir Gelegenheit geboten wurde, Taschenmesser und Luftpumpe im Kampfe um mein Leben gebrauchen zu können. Als vor der Pforte meines Heims mein Radglöcklein ertönte, wurde ich natürlich mit grosser Freude empfangen und „erzähle“ tönte es von allen Seiten, als ob ich die Welt umsegelt und die Wunder Indiens geschaut hätte.

### Eine Riesengebirgstour.

Von Clara Beyer, Berlin.

Schon seit Ende Mai weilte ich in Breslau zum Besuch bei meinem Bruder und seiner kleinen Frau, beide sehr eifrige Radler; ich war denn auch, als dritte im Bunde, herzlich willkommen. Nach vielen schönen Ausflügen von Breslau aus, wie z. B. Bad Trebnitz, Zobten, Ohlau, Strehlen u. s. w., wurde in uns der Wunsch rege, doch einmal nach dem Riesengebirge zu radeln. Gedacht — gethan. Mein Bruder bekam leider keinen Urlaub, und so beschlossen wir beide, meine kleine Schwägerin und ich, allein zu radeln. Nach einigen Vorbereitungen verliessen wir am Sonnabend, den 18. Juni, früh 8 Uhr Breslau. In lustiger Fahrt ging es durch den herrlichen Südpark über Klettendorf, Klein-Tinz, Malsen u. s. w. nach Schweidnitz. Dort nahmen wir das Frühstück ein, dann ging's weiter über Gross-Kunzendorf nach Freiburg, einem durch seine Uhrenindustrie bekannten Städtchen. Als wir Freiburg verliessen, stand die Sonne im Zenith, und wir beschlossen, um ihren Strahlen zu entgehen, in dem nahen Altwasser für heute Halt zu machen. Dort angelangt, assen wir zu Mittag und sahen uns dann Altwasser näher an. Die Umgebung ist herrlich, die Vogelkippe erstiegen wir, die Aussicht war prächtig. Am Sonntag Morgen gingen wir nach Bad Salzbrunn zum Frühkonzert, und nachmittags nach Fürstenstein. Die alte



Auf der „silbernen“ Hochzeitsreise zu Rad.  
Herr Julius Geissler und Frau Gesine Geissler.  
1. Vors. d. Velociped-Clubs Augsburg a. V.

Burg und das neue Schloss fanden Bewunderung genug und im Fürstensteiner Grunde ist's geradezu entzückend. Der Sonntag war schön, und da wir von Altwasser aus alles Sehenswerte besichtigt hatten, bestiegen wir Montag unsere Räder, und weiter ging's durch Waldenburg, Dittersbach, Friedland. Hier ist die Gegend prächtig, die Chaussee bergig und oftmals, wenn wir gerade wieder einen Berg erklimmen hatten, stiegen wir ab, um das herrliche Panorama zu bewundern. Dann kamen wir nach Grüssa, wo wir einkehrten. Die liebenswürdige Wirtin machte uns darauf aufmerksam, das Kloster daselbst zu besichtigen, was wir denn auch thaten, und mit vollster Befriedigung fuhren wir weiter. Ueber Dorf Lindenau kamen wir nach Liebau, einem entzückenden Städtchen, dicht an der österreichischen Grenze. Dort suchten wir eine uns bekannte Familie auf, welche uns freundlich einlud zu bleiben. Wir acceptierten und gingen gegen Abend in Gemeinschaft unseres Gastgebers noch nach Königshau, jenseits der österreichischen Grenze. Meine Schwägerin und ich wun-

derten uns sehr, auf einmal in Oesterreich zu sein. Bei diesem Spaziergang erfuhren wir, dass in den nächsten Tagen eine Gesellschaft von Liebau aus ins Gebirge ginge, dort könnten wir uns eventuell anschliessen. Die Sache wurde gleich Montag Abend noch perfekt, und zwar wollten wir Mittwoch früh bei schönem Wetter aufbrechen. Am Dienstag fuhren wir bei schönem Wetter über Königshau (vorher mussten wir uns am österreichischen Zollhaus melden, um bei der Rückkehr keine Schwierigkeiten zu haben), Goldenöls nach Trautenau. Dieses böhmische Städtchen mit seinen Heldengräbern und Schlachtdenkmalern bietet von der Gablenzhöhe eine herrliche Aussicht. Deutlich sieht man in der Ferne das Riesengebirge, und über all' die Berge wegragend die Schneekoppe. Zufrieden kehrten wir nach Liebau zurück, alles wurde noch zurecht gemacht zur Fahrt ins Gebirge. Heiterer Himmel lachte uns entgegen, als wir Mittwoch früh erwachten, schnell wurde Toilette gemacht, galt es doch um  $1\frac{1}{2}$  Uhr schon auf dem Bahnhof zu sein. Meine kleine Schwägerin mit dem Fernglas um und einer Tasche mit

Proviand, ich die Feldflasche und zwei Plaids eingeschmalt, sahen wir in unserer grauen Kleidung ganz touristenmässig aus. Natürlich hatten wir Röcke an, meine Schwägerin fand es gar nicht recht, warum man beim Bergsteigen der Pluderhose nicht den Vorzug geben wollte. Auf dem Bahnhof trafen wir unsere Reisekollegen, nur aus einem Ehepaar bestehend, die anderen hatten gewiss die Zeit verschlafen; der Zug wartet aber nicht. Wir fuhren über Hirschberg nach





Krummhübel, um 11 Uhr kamen wir dort an. Krummhübel ist ein Luftkurort, am Fusse der Schneekoppe gelegen. Leider sind die Spuren der letzten Hochwasserkatastrophe noch nicht ganz verschwunden, hier und da sieht man noch zerstörte Häuser, deren Besitzern es noch nicht gelang, den Schaden zu beseitigen, den die wütenden Gebirgswässer anrichteten. Doch nun weiter: Das Wetter war prächtig, das Bergsteigen ging los. Nach einstündigem Marsch erreichten wir Kirche Wang, alles wurde genügend betrachtet und weiter ging's, um im Walde hinter Kirche Wang ein Picknick abzuhalten. Vortrefflich schmeckte das mitgenommene Frühstück, und mit erneuter Kraft ging es weiter. Nachmittags 3 Uhr erreichten wir die Prinz Heinrich-Baude. Dieselbe, fast zu komfortabel eingerichtet, macht auf den Besucher einen steifen Eindruck, doch wir wollten ja nicht dort bleiben, unser Wunsch war, heut die Schneekoppe noch zu erreichen. Bald machten sich die Gebirgselemente be-

merkbar. Es war furchtbar kalt, so dass wir die vorher ausgezogenen Jacketts anziehen mussten. Viel Schnee lag und ein eisiger Wind wehte. Nach 1½ stündiger Wanderung erreichten wir die Riesenbaude, ganz dicht sahen wir nun die Schneekoppe schon vor uns. Wir schritten tapfer aus, überhaupt da die Leute sagten, es käme bald ein Wetter, und richtig, noch 10 Minuten entfernt, fielen schon die ersten Tropfen. Nun wurde die letzte Steigung im Sturm genommen, ein wenig nass kamen wir oben an. Im Gastzimmer herrschte ein reges Leben, ein helles Feuer brannte im Kamin, was schön harmonierte mit dem Wetter draussen. Grosse Hagelkörner tanzten auf dem Fensterbrett, und Nebel ringsherum. Wir waren noch rechtzeitig dem Wetter entronnen, und liessen uns den Kaffee (50 Pf. das Tässchen), gut schmecken. Nach einer halben Stunde war das Wetter vorüber, der Himmel klärte sich auf, und wir hatten die schönste Aussicht. Deutlich sahen wir Liebau, Kloster Grüssa, das liebe Trautenau u. s. w. Wunderschön war's, doch furchtbar kalt.

Leider mussten wir noch weiter, da keine Zimmer mehr frei waren, und so stiegen wir dann vorsichtig ab. Nach einer halben Stunde waren wir wieder an der Riesenbaude, doch unsere Begleiter machten noch nicht Halt. Weiter ging's den Kamm entlang, an der Wiesenbaude vorbei, zur Rennerbaude.

Hier kehrten wir 8 Uhr abends ein, Nachtquartier konnten wir bekommen, und infolgedessen blieben wir da. Ein Glas Grogk zum Abendessen that uns gut; noch einige Notizen gemacht, und wir suchten unsere Zimmer auf. Bald lagen wir nach solcher anstrengenden Wanderung in Morpheus Armen, doch nur zu kurze Zeit, denn um 5 Uhr wurden wir geweckt; schnell wurde Toilette gemacht, im Gastzimmer trafen wir uns. Nachdem wir Kaffee getrunken, ging es in den frischen Morgen hinaus. Nach halbstündiger Wanderung kamen



Rasch voran!  
Originalzeichnung von C. Moore.

wir an den Ziegenkamm. Ein Schild ist daselbst angebracht, dass das Betreten des Kammes, wegen der damit verbundenen Lebensgefahr, verboten sei. Wir hatten denn auch keine Lust, den Kamm zu betreten, sondern gingen den Weg am Bergesabhang, sehr interessant, und viel Abwechslung bietend. Weit hinter uns sahen wir immer noch die Schneekoppe, dort war's doch am schönsten. Gegen 9 Uhr kamen wir nach Spindelmühl, das liegt entzückend, eingeschlossen von den gewaltigen Bergen. Wir frühstückten gut, da man uns sagte, bis zur nächsten Baude wären es gute drei Stunden. Unsere Feldflasche liessen wir wieder mit Rotwein füllen, damit wir den Marsch auch aushielten. Auf ebenen Wegen kamen wir durch das herrliche Elbthal. Rufe des Entzückens wurden laut, da die Gegend wunderschön ist. Bald ging das Bergsteigen wieder los, 14 Zackenwege führen hinauf zur Elbfallbaude. Je näher wir der Baude kamen, desto deutlicher hörten wir schon den Elbfall. Wir haben auch nicht die Mühe des

Aufstiegs bereit, denn der Anblick war grossartig. Leider zog wieder ein Wetter herauf und wir flüchteten zur Elbfallbaude. Urmütlich war es drinnen, wir assen zu Mittag, und da das Wetter vorüber, gingen wir weiter. Doch ein furchtbarer Nebel herrschte, kaum drei Schritt weit konnte man sehen, trotzdem wanderten wir und kamen nach einer Stunde zur Schneegrubenbaude. Hier beschlossen wir abzusteigen nach Petersdorf und per Bahn nach Liebau zu fahren. Wie es dann kam, weiss ich nicht mehr, ich war auf einmal mit meiner Schwägerin allein. Im furchtbaren Nebel hatten wir unsere ortskundigen Begleiter verloren. Wir waren nun gezwungen, allein fertig zu werden. Zum Glück trafen wir Waldarbeiter, welche uns dann den nächsten Weg zum Petersdorfer Bahnhof angaben; recht steil ging es mitunter, doch romantisch schön. Am herrlichen Kochelfall kamen wir vorbei, und nach dreistündiger Wanderung gelangten wir auf die Chaussee. Dort standen einige Wagen, schnell hatten wir einen gemietet und fuhren nun guten Muts nach dem noch 6 km entfernten Petersdorf. Wir kamen gerade zu dem 5 Uhr-Zug nach Hirschberg noch zurecht, und wer beschreibt unsere Freude, als wir uns in Hirschberg unseren Begleitern gegenüber





sahen; diese hatten denselben Zug benutzt. Da wir zum Zug nach Liebau noch Zeit hatten, sahen wir uns noch die Stadt Hirschberg an und machten einige Einkäufe, dann fuhren wir nach Liebau, wo wir Abends  $\frac{1}{2}$  11 Uhr eintrafen, froh, das Endziel des heutigen Tages erreicht zu haben. Des anderen Tages radelten wir nach Adersbach und Weckelsdorf, von Liebau nicht weit entfernt. Dort erregten die kolossalen Felsen unsere vollste Bewunderung, und tief unten zwischen den Felsen im kühlen Grunde lag viel, viel Schnee. — Noch einige Tage blieben wir in Liebau, machten Ausflüge in die nähere Umgebung, wie z. B. Ullersdorf, Schatzlar, Johannisbad u. s. w. Dann an einem schönen Morgen rüsteten wir uns zur Fahrt nach Breslau. Unsere Freunde gaben uns das Geleit bis Bethlehem (von Liebau wohl eine Stunde entfernt), dort tranken wir den Abschiedskaffee und verliessen punkt 3 Uhr Bethlehem. Im flotten Tempo fuhren wir über Grüssa, Landesgut, Gottesberg, Waldenburg nach Altwasser. Nach einer kleinen Stärkung weiter über Freiburg, Schweidnitz, nach Breslau, wo wir um  $\frac{1}{2}$  11 Uhr ankamen. — Wunderschön und sehr lohnend war unsere Tour ins Riesengebirge, und kann ich dieselbe den Breslauer Kameradinnen nur empfehlen!

„All Heil!“

### Weihnachten.

**W**erte Sportgenossinnen und Sportgenossen!

Wenn das Jahr zur Neige geht, wenn Baum und Strauch kahl dastehen und rauhe Winde über schneebedeckte Felder und Wälder dahinsausen, dann rüsten sich die christlichen Völker aller Länder ein Fest zu begehen, das die Rauheit der Jahreszeit vergessen lässt und mit wohlthuender Wärme alle diejenigen umfängt, die sich seinem Zauber hingeben. Die lange Winterszeit, die dem Menschen die schönsten Freuden der Natur mit grausamer Hand entzieht, die Zeit mit den kurzen Tagen und den langen Abenden, weist den



Originalzeichnung von Frank Cheyne-Pape.

Menschen darauf hin, Freude und Fröhlichkeit im häuslichen Kreise zu suchen, bis die Eisblumen an den Fenstern wieder unter den Strahlen einer milderen Sonne weichen und den Kindern einer frühlingsfrohen Natur wieder ihren Platz einräumen müssen, und es auch uns wieder vergönnt ist, in die freie Gottesnatur hinaus zu radeln.

Weihnachten! Welch' eine Macht übt dieses Wort auf jedes reine Gemüt aus. Den Kindern zaubert es in lieblichen Träumen eine Welt von Wundern vor, die für sie am schönen Weihnachtstage in Erfüllung gehen und ihnen den Glauben an gute Feen und Geister erwecken, die aus dem Morgenlande herübergekommen sind, um ihre Huld und Güte auf die Menschenkinder auszuschütten. Den Erwachsenen ruft es die schönsten Bilder der Vergangenheit wieder vor die Seele und bringt ihnen die Erinnerung wieder an das Beste und Schönste, was sie im Menschenleben erfuhren.

Eine Reminiscenz aus dem Radsportleben ruft aus diesem Anlasse das nächstseitige Bild bei Radlerin und Radler wach, indem es den geschätzten Leserinnen und Lesern als Weihnachtsgabe ein Kunstblatt bietet, welches die „Vorbereitungen zum Blumenkorso“ nach einem für die „Radlerin“ entworfenen und ausgeführten Gemälde von Hugo Wolff in Berlin in künstlerischer Reproduktion darstellt.

So lassen Sie, werthe Sportgenossinnen und Sportgenossen, auch uns das herannahende Weihnachtsfest in würdiger Weise feiern, betrachten wir uns doch gewissermassen auch als Mitglieder einer grossen Familie, die durch gleiche Bestrebungen vereint, und die auch alle die Ihrigen an ihren Freuden und Vorteilen in gleicher Weise teilnehmen lassen will.

Möge auch uns im kommenden Jahre ein freundlicher Stern, wie er dereinst über dem Stalle von Bethlehem stand, voranleuchten und uns den Weg zeigen, damit wir auch fernerhin unserem schönen Sporte nachgehen können und derselbe noch mehr Verbreitung unter sämtlichen Völkern der Erde finden möge wie bisher.

Rosa Reitzenstein.





Vorbereitungen zum Blumen-Korso. Für die „Radistin“ entworfen und gezeichnet von Hugo Wolff, Berlin.





# Illustrirter Rathgeber der Damen für Sport-Coilette-u. andere Angelegenheiten.

**Pariser Bloomer-Kostüm.** In eleganter Ausführung repräsentiert sich unser heutiges Modell, welches ein chikes Hosen-Kostüm zum Vorwurf hat. Aus dunkel-gelbbraunem Damentuch besteht der ganze Anzug, dessen nicht zu weite Beinkleider mit Flanell gefüttert sind. Eine Soutache-Verschnürung in derselben Farbe des Tuches umschliesst die Hüften, während ein in Falten geordneter Bandeau-Gürtel aus weichem gelbbraunen Seidenstoff die Taille graziös umspannt. Die aparte Façon des vorne offenen kurzen Jäckchens weist seitliche Einschnitte und weit zurückgeschlagene Revers auf, welche ebenso wie der hochstehende Stürmkragen mit grauem Krimmer besetzt sind. Ein Blusehemd aus hellblauem Flanell und eine grosse Prince of Wales-Krawatte aus schwarzer Seide vervollständigen dieses geschmackvolle Modell. Mit Krimmer und grauem Federnschmuck ist das aus braunem Sammet bestehende Barett garniert. Englische Wollstrümpfe und hohe Schnürschuhe sind zu unserem Sportkostüm gewählt worden.

**Praktische Weihnachtsgeschenke,** besonders für Radlerinnen und Radler für den Winter geeignet, sehen wir in dem bekannten Sportgeschäft von Carl Braun, Berlin S., Kottbuserdamm 5. Wirnennen zunächst gestrickte, warmhaltende und doch elastische Sportmieder für Damen, desgl. gestrickte Damensweater und gefütterte Bloomers, schottische Pulswärmer und Strümpfe. Herren dürften besonders Knieunterhosen interessieren, sehr warmhaltend und doch beim Treten nicht hindernd. Ohrenwärmer, Brustschützer, extrastarke Sweater, schottische Pulswärmer, Handschuhe und Strümpfe in grosser Auswahl. Wintersportjackets mit Flanell gefüttert u. v. a. m. Ausführliche Preisliste wird frei zugesandt.

**Strassenverkehr der Radfahrer und Fussgänger.** (Forts.) Zweitens kann man auf einen sich sehr stolz auf dem Rade fühlenden Jüngling schliessen. Seine Glocke sagt: „Seht alle her, ihr Gönner und ihr Neider, wie stehen wir beide da, ich und mein Schneider!“ oder drittens auf einen rücksichtslosen Rüpel, dessen Glocke ruft: „Platz da! Sperrt doch eure Ohren auf und schert euch weg!“ Welche von den drei Gattungen der Klingler man vor sich hat, ergibt ein Blick auf Person und Auftreten.

Der rücksichtsvolle, vornehm gesinnte Radler wird die Klingel nur höchst selten gebrauchen, wenigstens, wenn er ausgelernt hat. Lieber dreimal die Bremse, als einmal die Klingel ziehen. Wir kennen eine Anzahl Radfahrer, die bei fortwährendem Stadtfahren doch wochenlang die Glocke nicht anrühren, und die ihren ganzen Eifer darein setzen, stets ohne Belästigung der Fussgänger ihren Weg zu finden, bald eine Weile fast stillstehend, bald sich vorsichtig durch den einzig

freien Spalt hindurchwindend. Dazu gehört allerdings erstens guter Wille und Takt, und zweitens sehr viel Uebung. Und an der Uebung fehlt es leider den meisten Radfahrern ganz ausserordentlich, denn eine mehrstündige Lehrzeit in einer Fahrbahn und ein häufigeres Kilometer-treten bilden noch lange keine Grundlage für gefahrloses oder gar gewandtes Fahren in der Stadt. Dazu kann in erster Linie gar nicht warm genug das Saalfahren im Winter empfohlen werden, aber nicht nur „ganze Bahn links“, sondern systematische Exerzitien nach Kommando und in Gesellschaft. Dazu führt auch ganz besonders der Anschluss an einen Verein, durch Korsoübungen, gemeinsame Ausflüge, Kommandofahren, Quadrillen u. s. w. Doch zur Klingel zurück! Das Publikum hat sich mit der Klingel noch gar nicht abgefunden. Die meisten springen beim Klang der Glocke erschreckt oder über die Störung schimpfend zur Seite, und zwar meist nach der falschen Seite, ein anderer, den man damit verschont hat, ruft entrüstet: „Na, da klingeln Sie doch!“ Noch ein anderer hat den Radfahrer schon von weitem kommen sehen, er wird von seinem Begleiter auf die Seite gezogen, aber er sagt: „Der kann ja klingeln!“

Und der Radfahrer weiss auch meist nicht, wie er es machen soll, um rücksichtsvoll zu sein und dabei den ihm nötigen Platz zu erhalten. Folgende Grundsätze haben sich in langer Uebung bewährt. Vor allem: Fahre stets so langsam und aufmerksam, dass du in jedem Augenblick event. mit Hilfe der Bremse das Rad zum Stehen bringen kannst! Wer das nicht kann, soll überhaupt sich noch nicht auf die Strasse wagen. Gehen oder stehen Personen so abgewendet, dass sie den Radfahrer nicht kommen sehen, so erschrecke sie bei Leibe nicht durch unangebrachtes Klingeln, sie würden sonst fast sicher nach der falschen Seite springen und dir den vorher freien Platz versperren. Nur achte genauestens auf jede ihrer Bewegungen, um dich gegebenen Falls schnell danach einrichten zu können. Gehen Fussgänger quer über die Fahrbahn, und kannst du hinter ihnen vorbeikommen, so lasse ebenfalls das Klingeln; kannst du dagegen nicht mehr hinter, sondern nur vor ihnen vorbeikommen, so bitte sie durch ein Glockenzeichen um Platz. — Kommen dir Fussgänger entgegen, so beobachte genau den Moment, in welchem du gesehen wirst. In diesem Moment musst du eine kleine, aber deutliche Bewegung nach der Seite machen, an welcher Du durch willst, also meistens nach rechts. Diese Bewegung versteht jeder Fussgänger sofort und wird richtig ausbiegen.

Sind die Entgegenkommen-den gedankenlos, so müssen sie durch ein Glockenzeichen aufmerksam gemacht und dann sofort über die freizugehende Richtung orientiert werden. Fahren um die Ecke, Einfahrt in Häuser und dergleichen müssen entweder sehr langsam oder unter Läuten erfolgen.

Wenn ein in der Längsrichtung auf dem Fahrdamm befindlicher Fussgänger ein Glockenzeichen hört, so stelle er durch einen Blick fest, ob rechts oder links von ihm noch genügend Raum für einen Radfahrer ist, in diesem Falle weiche er nicht aus, sondern sehe sich nur um, um zu wissen, wo der Radler vorbei will. (Schluss folgt.)



Pariser Bloomer-Kostüm.

Modell aus dem Atelier Pariser Max Singleton.



# DIES' UND DAS FÜR DIE UND NOCH ETWAS Radlerin.

**Ehren-Diplom für Damen-Radfahr-Vereine.** Nebenstehend bringen wir die Abbildung eines Diploms, welches wir von dem allseitig bekannten Diplom-Maler Herrn Peter Geh (Berlin) haben ausführen lassen. Dasselbe wird auf bestem Karton in der Grösse von 48x64 cm hergestellt und kostet das Diplom in einfarbiger Ausführung Mk. 2,50 pro Exemplar, in Handmalerei (kein Farbendruck) Mk. 7,50 pro Exemplar, auch wird die künstlerisch ausgeführte Inschrift, Kalligraphie, von Mk. 3,— an pro Exemplar geliefert. Die Diplome können durch die Expedition dieses Blattes bezogen werden. Sendungen erfolgen gegen Nachnahme (Abbildungen gratis und franko). Ebenso können auch Diplome für Rennen, Tourenfahren, wie auch für Korso-, Kunst- und Reigenfahren durch die Expedition dieses Blattes bezogen werden. Die letztgenannten Blätter sind von demselben obengenannten Künstler entworfen und werden sicher den Beifall aller Sportfreunde um so mehr finden, als sie bei äusserst bescheidenem Preise hervorragend schön ausgeführt sind.

**Radfahrer-Sporen.** — — „Was ist das?“ so dürften viele unserer geschätzten Leserinnen und Leser fragen. Nun, es sind wirkliche Sporen, die man an den Fersen trägt; aber für die Zwecke der Radfahrer hergerichtet. Denn wie der Reiter und Ritter als Abzeichen und Symbol einen Sporn trägt, so soll auch der Radreiter und „Ritter vom Stahlross“, das die lebenden vierbeinigen Renner immer mehr und mehr ersetzt und ablöst, als Radreiterabzeichen und Rittersymbol seinen Radfahrer-Sporn erhalten. Und dieser ist, da das unermüdliche Stahlross des anspornenden Stachels nicht bedarf, ein — Läutewerk, ein harmonisch und lieblich klingendes Glöckchen oder eine Schelle an Stelle des Stachelrades, doch im übrigen ein Sporn, wie jeder andere, durch Dornen fest am Absatz anzuhängen oder als Kastensporn (mit einer hohlen Metallkasteneinlage im Absatz) sofort abnehmbar eingerichtet oder dornenlos als Anschlallsborn hergestellt. Auch sind Ausführungsformen möglich, bei denen sich die Schelle allein abnehmen lässt. Durch die Tretbewegung der Füsse läutet der Sporn, wie Schellen läuten, mild, aber doch vernehmlich, und wenn beide Schellen gut zusammen stimmen, giebt es einen harmonischen, fröhlichen Klang. Wird die Schelle ganz lose hängend angebracht, so giebt es ein Läuten ohne Ende. Da den meisten aber ein Klingen mit Mass erwünschter sein und die dekorative Wirkung des Rittersymbols wohl die Hauptsache bilden dürfte, so sind die Radfahrersporen einstweilen mit festen oder nur mässig auf- und abwippenden Schellen versehen angefertigt, so dass sie auf sehr glatter Strasse bei ruhig langsamem Treten die schöne Kunst des Schweigens leidlich gut ausüben, dagegen auf rauher, unebener Bahn, auf Pflaster und beim Schnellfahren ihre warnende Silberstimme deutlich erheben, ohne im übrigen der Fahrradglocke ernstlich Konkurrenz machen zu wollen. Falls sie die alltäglich vorkommenden Zusammenstösse mit Fussgängern, die durch so manche schrille, plötzlich dicht hinterm Rücken ertönende Glocke oft nur verwirrt und erschreckt werden, ein wenig zu vermindern geeignet sein sollten, so wäre das gewiss ein Vorzug von grossem Werte.



Radfahrer-Sporn.

Dem Radler, der im Strassengedränge sein Rad an der Hand führen muss, leisten sie durch das Klingen bei jedem Schritte jedenfalls einen Dienst; sie schaffen ihm Beachtung und ersparen ihm das unbequeme Greifen

nach der Glocke beim Gehen. Im übrigen sind die Sporen auch als munteres **Club- und Vereinsabzeichen** für ganze Gesellschaften verwendbar, als Paradeschmuck für militärische Radfahrer, die „Reiterei zu Rade“, als lustig klingendes Zierstück bei sonntäglichen Radausflügen mit fröhlichen Tänzen in den ländlichen Ballsälen; ferner bei Wettrennen, wo sie das gefährliche und unbequeme Umsehen nach dem Nebenbuhler unnötig machen, und bei kostbarer Ausführung in edlerem Metall als Ehrenpreis für den Sieger, der „sich die Sporen verdient hat“. Die Radfahrersporen sind übrigens erfahrungsgemäss noch viel weniger hinderlich, als stachelige Reitsporen, oder man müsste schon sehr plumpe Beine haben. Grosse und kleine, laute und leise Schellen, Herren- und Damensporen — auch Gigerisporen — lassen sich nach Wunsch anfertigen. Besonders gut verwendbar als ein graziöser Reiter-Schmuck sind die Radfahrersporen aber bei **Blumenkorsos, Radparaden, Reigenfahrten, Karneval- und Kostümfesten.** Nur thäte man in Orten, wo sie noch nicht eingeführt sind, gut, wenn man sie zuerst in Gesellschaft mit anderen trägt, da alles Neue bekanntlich unangenehm angestarrt wird, so lange es neu und noch nicht Mode ist, was ja jede Radlerin aus Erfahrung weiss. Eine ganze Kavalkade gespornter Radreiter und Reiterinnen mit fröhlich klingenden Silberglöckchen, die das Knarren verstaubter

Radketten und Sattelfedern angenehm übertönen, nimmt sich gewiss nicht übel aus, und der einsam auf lautlos gleitendem Rade durch die Wälder streichende Radler mit seinem zarten Sporengeläute wird vielleicht dereinst mit demselben poetischen Schimmer verklärt erscheinen, wie der einsame Postillon mit dem Posthorn und die russische Troika mit ihren Glocken und Schellen.

**Weihnachtsgeschenk für Radlerin und Radler.** Seitdem das Radfahren Gemeingut der beiden Geschlechter geworden ist, ist es Usus, dass man sich gegenseitig zu Weihnachten mit Gegenständen beschenkt, die der Radlerin und dem Radler besondere Freude machen. Dazu gehört in erster Linie der „Standard-Cyclometer“, für welchen die Engros-Firma Arnd & Filius in Frankfurt a. M. die Alleinvertretung für den Kontinent hat. Der „Standard-Cyclometer“ bildet infolge seiner Form eine Zierde des Rades und ist, wie aus der heutigen Beilage unseres Blattes, auf die wir hiermit speziell hinweisen, ersichtlich, in sechs verschiedenen Ausführungen und Preisen lieferbar. Er ist der renommierteste Wegemesser und jedem Radler wohlbekannt. Wir können ihn unseren Leserinnen und Lesern daher bestens zum Ankauf als passendes Weihnachtsgeschenk empfehlen, ebenso wie den „Tachometer“ und die „Ansonia“-Uhr, welchen auch der Ruf solidester Konstruktion und sicheren Funktionierens vorausgeht.

**Cito-Fahrradwerke, Aktien-Gesellschaft, Köln-Klettenberg.** Die am 22. v. M. stattgehabte Generalversammlung der Cito-Fahrradwerke, A.-G., genehmigte einstimmig alle Anträge der Verwaltung, insbesondere die Auszahlung einer sofort fälligen Dividende von 10 pCt. Die Versammlung nahm mit Befriedigung Kenntnis von den Ausführungen des Vorsitzenden, dass das Geschäft sich in stetiger Weise weiter entwickle und für die nächste Saison mit so reichen Aufträgen versehen sei, dass man eine bedeutende Steigerung des Umsatzes erwarten dürfe.

Ein **Preisausschreiben** erlässt wieder die rührige Firma F. A. Schreiber, Hoflieferant, Cöthen (Anhalt), um für ihr allbeliebtes Sportgetränk „Radler-Liqueur“, welches bislang unter der Bezeichnung „All Heil“ in Bundesgasthäusern und unzähligen sonstigen Radfahrer-Einkehrstellen dauernd eingeführt war, einen treffenderen, packenderen und möglichst deutschen Namen zu erhalten. Hierzu sind 30 Preise im Gesamtwert von 300 Mk. ausgesetzt. Der preisgekrönte Name, welcher bis zum 20. März 1899 einzusenden ist, soll patentamtlich geschützt werden. Bereits anfangs d. J. veranstaltete genannte Gross-Destillation eine Plakat-Konkurrenz, woran sich äusserst zahlreiche Künstler beteiligten, und dürfte auch dieses Preisausschreiben unter den drei Millionen deutschen Radfahrern und solchen, die es noch werden wollen, lebhaftes Interesse hervorrufen. Nähere Bewerbungsbedingungen sind von der ausschreibenden Firma F. A. Schreiber, Hoflieferant, Cöthen (Anhalt), kostenlos zu erlangen.



Ehren-Diplom für Damen-Radfahr-Vereine.

Entworfen von Peter Geh.

Zu beziehen durch die Expedition dieses Blattes.



Ein neuer Beweis dafür, wie sich das Fahrrad im öffentlichen Leben Schritt für Schritt Bahn bricht, ist dadurch gegeben, dass die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft für einen grossen Teil ihrer Beamten Fahrräder angekauft hat. Die Wahl fiel auf die rühmlichst bekannte Marke „Brennabor“ aus den Brennabor-Fahrradwerken in Brandenburg a. H. und wurde deren Vertreter, R. Heinrich in Trier, die bezügliche Lieferung in Auftrag gegeben.

Zur Erlangung künstlerisch ausgeführter Entwürfe von Ehrenurkunden erliess der Deutsche Radfahrer-Bund im Sommer d. J. ein Preis-Ausschreiben, aus welchem die Künstler: Leutewitz-Dresden, Buchner-Hannover und Peter Geh-Berlin als Sieger hervorgingen. Ausserdem wurden mehrere Entwürfe angekauft. Eingegangen waren über 250 Arbeiten, die zu einer Wanderausstellung in Dresden, Nürnberg und Essen verwandt wurden.

Ein schönes buntfarbiges Plakat für Saalfahr-Festabende hat die bekannte Kunstanstalt von Dom. Habernal in Wien (Verlag der Oest.-ungar. Radfahrer-Zeitung) auf den Markt gebracht, das sich zur wirkungsvollen Ankündigung solcher Veranstaltungen vorzüglich eignet und daher für diesen Zweck bestens empfohlen werden kann. Für die nächste Sommersaison ist soeben ein gleichschönes Radfahrer-Blumenkorso-Plakat vollendet worden, auf das wir schon jetzt aufmerksam machen. Auf Verlangen werden Muster eingesandt.

**Fächerartiger Kleiderschutz.** Die geringe Verbreitung, welche die in so vielen gefälligen Formen hergestellten geteilten Röcke bei der radelnden Damenwelt gefunden haben, ist zum grössten Teil darauf zurückzuführen, dass dieselben beim Fahren wie zwei Flügel zur Seite der Fahrerin hin- und herfliegen, so dass sie gleichsam wie ein Engel auf dem Rade erscheint. Dabei ergeben sich aber noch andere, weniger poetische Schwierigkeiten, indem die lose hin- und herfliegenden Röcke sehr leicht an der Kette oder an den Teilen des Rades hängen bleiben und eine Beschädigung des Kleides zur Folge haben und sehr oft sogar die Fahrerin zu Fall bringen. — Es ist nun, wie uns das Internationale Patentbureau Carl Fr. Reichelt, Berlin NW. 6, schreibt, dem Fräulein Hedwig Fischer, Modistin in Berlin, gelungen, diese Schwierigkeiten durch eine höchst einfache Vorrichtung zu beheben, welche sich bequem an Fahrrädern jeglicher Konstruktion ohne Aenderung irgend eines Teiles derselben anbringen lässt. — Wie aus der Zeichnung ersichtlich, besteht die Vorrichtung aus einem System von spitz zulaufenden, fächerartig miteinander verbundenen Platten, welche dadurch am Rade befestigt werden, dass die Spitze des so hergestellten fächerförmigen Apparates an einem Scharnier unterhalb des Sattels befestigt ist, während das hintere Ende der oberen Platte dieses fächerförmigen Gebildes auf beliebige Weise mit dem Schmutzblech des Hinterrades verbunden wird. Man kann daher die sich überdeckenden Platten dieses Apparates wie einen Fächer zusammenklappen und unterhalb des Schmutzbleches an demselben zum Zwecke der Reinigung des Rades oder Reparatur desselben fest machen, während bei der Benutzung des Rades nur die obere Platte fest bleibt, und die unteren derart heruntergeklappt werden, dass sie den oberen Teil des Rades und noch einen gewissen beliebigen Teil der unteren Hälfte vollständig überdecken. Diese Vorrichtung kann selbstverständlich bei jedem beliebigen, bereits mit den bisher üblichen netzförmigen Kleiderschützern versehenen Damenrädern angebracht werden, ohne dass es dazu irgend welcher Konstruktionsänderung des Rades bedarf. Es empfiehlt sich, eine solche fächerförmige Plattenkombination auf jeder Seite des Hinterrades anzuordnen. Die so entstehenden beiden Fächer können dann noch oberhalb des Rades durch ein Gewebe oder auf beliebige andere Weise verbunden werden, so dass sie das Rad vollständig überdecken. — Beim Treten der Pedale wird nun der sich bewegende Rock der Fahrerin gegen die einzelnen übereinanderliegenden Platten des Fächers stossen und dadurch am Hin- und Herfliegen gehindert werden. Es gewährt aus diesem Grunde auch diese Vorrichtung der Fahrerin einen weit besseren Schutz als die früheren Netzvorrichtungen, da bei den letzteren es immerhin möglich war, dass die Speichen die beim Fahren hin- und herfliegenden Rockhälften ergriffen, was schon mehrfache Unglücksfälle veranlasst hat. — Ausserdem gewährt diese Vorrichtung die Möglichkeit, an alle Teile des Rades zu gelangen und z. B. die Speichen auszuwechseln zu können, ohne den Schutzapparat abnehmen zu müssen. Die Vorrichtung kann aus beliebigem Material gefertigt und erforderlichenfalls mit Gewebe, Leder u. s. w. überzogen oder verziert sein, sodass sie gleichzeitig auch dem Rade zum Schmuck gereicht. — Da durch diese einfache Schutzvorrichtung die Schwierigkeiten, welche sich bisher beim Tragen zweiteiliger Kleider ergaben, vollkommen beseitigt werden, so ist mit Sicherheit zu erwarten, dass durch Einführung dieser bereits in mehreren Staaten patentierten Vorrichtung jenes so praktische



und auch gefällige Kleidungsstück eine ungeahnte Verbreitung finden und dadurch auch der Ausbreitung des Radsports Vorschub leisten wird.

Die Bergischen Fahrrad-Werke „Elite“, Fritz Evertsbusch-Lennep, sind mit allen Aktiven und Passiven an die Herren Victor Stuhl und Josef Hillebrandt in Lennep übertragen worden und werden unter der Firma Bergische Fahrrad-Werke „Elite“ Stuhl & Hillebrandt in unveränderter Weise fortgeführt werden.

Als ein erfreuliches Zeichen der zunehmenden Wintersportbewegung ist es zu begrüssen, dass die radfahrende Abteilung des Berliner Schriftsteller-Clubs für den Winter das Betreiben des Schneeschuhlaufens in ihr Programm aufgenommen hat. Als Vorsitzender zeichnet Freiherr v. Enzberg; Stellv. Dr. Osterrieth; Schriftf. Dr. Neuburger; Fahrwart Dr. Jungbans. Clubheim: Mauerstrasse 66/671. Die vom Verlag des „Wintersport“ Berlin SW. bezogenen Wintersportgeräte stehen den Damen und Herren des Berl. Schriftsteller-Clubs zur Verfügung.

Die Zahl der Fahrradhandlungen Moskaus wird sich um Mitte Dezember d. J. um eine vergrössern. Es ist die Express-Fahrrad-Compagnie, welche in einer der belebtesten Strassen der Metropole, nämlich in den Patrowski-Linien, im Hause Jakuntschikow, ein geräumiges Lokal mit zwei grossen Schaufenstern gemietet hat. Zugleich ist das Magazin mit einer besteingerichteten Reparaturwerkstatt verbunden, welche sich speziell für Präzisionsarbeiten eignen wird. Als Leiter stehen der Express-Fahrrad-Compagnie die in russischen Sportskreisen bekannten Gebrüder Theodor und Woldemar Kawsky, welche vorher im Dienste einer englischen Compagnie gestanden haben, zur Verfügung.

Das Kiewer Sportjournal „Sport“, welches, unter der Redaktion des Herrn Doktor B. Tokanski stehend, sich wohl rühmen kann, die bestredigierte Sportzeitung Russlands zu sein, wird, dem Zeitgeiste Folge leistend, ab Januar n. J. wöchentlich erscheinen und auch dabei die Rubrik des Radfahrens ausführlich behandeln.

„Radfahrsteuer oder nicht?“ Unter diesem Titel erschien im bekannten Verlage Willy Werner in Leipzig eine von Dr. Adolf W. K. Hochenegg

in der allgemeinen Radfahrerversammlung zu Graz vom 15. Februar 1898 gehaltene Rede, die eine That im Kampfe für Radfahrerrecht und Radfahrerfreiheit bedeutet. In lebendiger, anschaulicher Darstellung tritt der als Fachschriftsteller längst vorteilhaft bekannte Verfasser für die Radfahrersache ein und wenn er sich auch zunächst gegen die heute vielfach erörterte Besteuerung des Radfahrens bezw. der Fahrräder wendet, so blieb er doch Licht am Stoffe kleben, sondern verstand es vielmehr, eine Arbeit zu liefern, die geeignet ist, die weitesten Kreise nachhaltig über die Bedeutung des gesamten Radfahrwesens aufzuklären. Insbesondere wird die Verwerflichkeit einer Radfahrsteuer unter dem Gesichtspunkte des Verkehrs sowohl wie des Sports mit zahlreichen Gründen gestützt, deren zwingender Logik sich kein Denker, sei er Freund oder Gegner, wird entziehen können. Geht der Verfasser mit der ihm eigenen Gründlichkeit in einzelne, so wendet er die gewonnenen Ergebnisse mit weitausschauendem Blick auf das grosse Ganze an, und so stellt sich seine Arbeit nicht allein als ein Mauerbrecher für die Erkenntnis der vielseitigen Bedeutung des Fahrrades,

sondern auch als eine sozialpolitische Studie dar, die jeder Gebildete mit Interesse lesen wird. Wie der Verfasser namentlich das Wesen einer Radfahrsteuer beleuchtet, wie er stets und überall vom Standpunkte des allgemeinen Wohles aus zu folgern weiss, all das wirkt klar und überzeugend. Ein besonderer Vorzug der mit heiteren Episoden geschickt durchsetzten Schrift ist es auch, dass dieselbe ein namhaftes, aus fast allen Staaten Europas zusammengetragenes statistisches Material verarbeitet, ohne auch nur einmal trocken zu werden. Wenn wir noch hinzufügen, dass eine Versammlung von mehr als tausend allen Ständen und Parteien angehörenden Teilnehmern dem Redner durch fast zwei Stunden mit unverminderter Spannung lauschte und dass der von demselben bekämpfte Besteuerungsplan in Graz als abgethan gilt, so glauben wir dargethan zu haben, dass jeder Radfahrer die besprochene Schrift kennen muss. Den Vereinen aber, wie nicht minder der beteiligten Industrie, können wir nur empfehlen, für eine Massenverbreitung der Ideen zu wirken, die Dr. A. W. K. Hochenegg in der Schrift „Radfahrsteuer oder nicht?“ niedergelegt hat. Insbesondere die Zusendung dieser Schrift an Stadtverordnete, Landtags- und Reichstags- bzw. Reichsrats-Abgeordnete, sowie andere einflussreiche Personen würde der Radfahrersache mit Sicherheit ebenso mühelosen als reichen Nutzen bringen!

**Brennabor in Abessinien.** Auch König Menelik von Abessinien ist unter die Radfahrer gegangen. Die Hamburger Filiale der Brennabor-Fahrradwerke lieferte durch einen Hamburger Exporteur die Maschine und zwar ein Kavalierrad. Der König soll auch die Absicht haben, seine Leibwache mit Brennaborrädern auszurüsten.



# DER RADLER

*Internationales Sportblatt  
der radfahrenden Herren.*



Fernsprech-Anschluss:  
Amt VI, No. 1146.

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

Giro-Conto:  
Nationalbank für Deutschland.

## König Alexander von Serbien. Ein hoher Protektor des Radsports.

Von Jugend auf an alle sportlichen Uebungen gewöhnt, hat König Alexander von Serbien, der das Interesse für sportliches Leben von seinem Vater, dem König Milan ererbt, schon vor mehreren Jahren begonnen, sich mit dem Radsport vertraut zu machen. Ein Belgrader Fahrradhändler wurde auf Wunsch Milan's an den Hof berufen, um dem König Alexander den ersten Radfahrunterricht zu erteilen. Dem jungen Königsohne, der es bereits meisterhaft verstand, ein feuriges Pferd zu tummeln, der auch in turnerischen Uebungen gewandt und sehr agil in seinen Bewegungen ist, fiel es nicht schwer, auch das Rad in kurzer Zeit so zu bezwingen, dass es ihm willig gehorchte. Wenige Unterrichtsstunden genügten, um den gelehrigen Sohn des sportgewandten Königs Milan zu einem ambitionierten Radfahrer herauszubilden. König Alexander von Serbien ist dem Radsport, als dessen Anhänger er sich gerne bekennt, sehr sympathisch gesinnt, und darum herrscht auch in seinem Lande bei den massgebenden Behörden eine durchwegs radfahrerfreundliche Stimmung. Der junge König wird mit Recht in allen Radfahrerkreisen des Landes als der höchste Protektor des Radsports im Königreich Serbien verehrt.

## Radtourismus und Alpinismus.

Von Dr. P.

Als ich im Jahre 1895 meinen Freunden die Absicht kundthat, während meines vierwöchentlichen Sommerurlaubs unter strenger Meidung des dampfgetriebenen Rivalen in die Ferne zu ziehen, blickte ich in spöttisch verwunderte Gesichter.

Als ich ihnen weiter mitteilte, dass ich die erforderliche zeitliche Habe, in den engen Raum des Radkofferleins gepresst, als leibhafte Verwirklichung des „omnia mea mecum porto“ mitführen wollte, begannen die Köpfe ein ungläubig Schütteln. Als ich schliesslich gar verriet, dass mein Rösslein mich über Berg und Thal, über die Alpen zur sonnigen Italia tragen sollte, begannen die Zuhörer wirklich und wahrhaftig an meiner derzeitigen Verstandesintaktheit zu zweifeln. Wenn sie so gütig waren, sich einer minutiösen Untersuchung zu enthalten, so thaten sie es wohl nur mit Rücksicht auf mein Fachwissen, das leider andauernd losgegangenen Schrauben des menschlichen Gehirnkastens nachspüren muss.

Vieles ist anders geworden seit jenen kurz zurückliegenden Tagen. Meine bescheidenlichen Plaudereien, „Wanderfahrten auf dem Stahlross“, weckten ein nicht geahntes, lebhaftes Echo in den Herzen gleichgesinnter Sportsjünger und brachten mir vor allem den nordischen Freund, der in den folgenden Jahren als treuer Gefährte mit mir hinauszog, sein Rad in den Alpen zu tummeln.

Das von mir wohl zuerst gebrauchte Wort „Wanderfahrt“ — es wäre mir erwünscht, zu erfahren, ob ich mit seiner Neuschaffung im Jahre 1895 Vorgänger hatte — ist jetzt gemeinverständlicher Sprachgebrauch, und allenthalben ziehen heutzutage die „Wanderfahrer“ durch Wald und Feld und Flur und Au. Doch wenn ich umerspähte auf den einsamen Pfaden der abseits der Heerstrasse gelegenen Bergpässe in Tiroler- und Schweizerlanden, nirgends erschaute mein Auge einen Stahlrossgefährten, und wenn ich umerspähte in den Spalten unserer Sportszeitungen, nirgends fand ich die erwünschte Belehrung über die Möglichkeit, sein Rad im Hochgebirge zu tummeln.

Woran es liegt, dass diese Abart der Radtouristik so wenig Anklang findet, ist schwer zu



König Alexander von Serbien.

Ein hoher Protektor des Radsports.

Nach einer Photographie aus dem Hofatelier Adèle in Wien.



sagen, denn sie bietet einen herrlichen, wenn nicht den schönsten Genuss für die Jünger unseres Sports, und zwar beiderlei Geschlechts. Eines der unbegründetsten Vorurteile birgt die Behauptung, ja der Vorwurf, es leide darunter der wahre alpine Sport. Als ob nicht gerade dieser aufs schönste mit dem Radtourismus kombinierbar wäre! Mag man die nägelbeschlagenen Stiefel an den Ort voraussenden, von dem aus man gemäss dem vorgängigen Generalreiseentwurf alpine Touren plant, oder diese schwer lastenden Pedalhüllen am Rade mit sich führen, immer ist es eine leichte und wünschenswerte Abwechslung, zu den himmelragenden Bergspitzen emporzuklimmen. Der Rucksack, der mit den Schätzen der radtouristischen Habe die Lenkstange belastet, braucht nur auf des Radlers oder Führers



Arnold Bernstein, 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Jahr alt.



Aus unserem Bilderbuch radelnder Kinder.

Arnold Bernstein aus Burg bei Magdeburg, der kleinste Rennfahrer der Welt, auf seinem Panther-Racer.

Nach einer Photographie aus dem Atelier des Hofphotographen W. Höffert in Magdeburg.

Rücken zu voltigieren, Gebirgsstock oder Eispickel geliehen zu werden, und der Aufstieg kann beginnen.

Erfolgt voraussichtlich der Abstieg nach einer anderen Seite, so ist es ein leichtes, das sonst geduldig am Abgangsort der Rückkehr des Reiters harrende Rösslein mit Bahn oder Post dorthin zu senden.

Um nur einige Beispiele aus meiner Erfahrung zu nennen, so blieb das Rad

in Partenkirchen bei Besteigung der Zugspitze,	
„ Reichenhall „ „ „ Zwiesel,	
„ Berchtesgaden „ „ des Watzmann,	

in Landro bei Besteigung des Monte Cristallo, in Zermatt bei Besteigung der Cima di Zarzi. Dagegen wanderte es per Bahn von Zell a. S. nach Lienz bei Besteigung des Gross-Glockners, von Meiringen nach Grindelwald bei Besteigung des Faulhorns u. s. w.

Dass es ein unnennbares Vergnügen schafft, unabhängig von den oft mangelhaften Verkehrsmitteln, unabhängig von deren Abgangszeit und -Ort und doch fast gleich schnell, ja mitunter schneller seine Strasse ziehen zu können, braucht nicht erst ausdrücklich erwähnt zu werden, wohl aber möchte ich ausdrücklich den wohlthuenden Einfluss betonen, den speziell nach vielstündiger anstrengender Bergkraxelei die Wiederaufnahme des Radelns bietet. Zwar fehlt mir hierfür eine eindeutige Erklärung, doch ist es eine un-

trügliche Erfahrungsthat, dass wir, mochten wir auch auf Abstiegsrouten durch Stunden währenden Kniebeugegang und Abrutschen in schweren Stiefeln noch so ermattet sein, uns wie neu verjüngt fühlten, sobald die vordem arg ziehenden und schmerzenden Muskeln sich wieder dem Pedaltreten widmen durften.

Zum Schlusse möchte ich, eingedenk der nicht geringen Schwierigkeiten, die ein detaillierter Entwurf eines vierwöchentlichen Reiseplans schafft, meine Alpenradtouren skizzieren, da sie Schlussergebnis langdauernder, mühseliger Erwägungen darstellen.

**1895:** Darmstadt — Heidelberg — Heilbronn — Pforzheim — Wildbad — Dobel — Herrenalb — Gernsbach — Baden-Baden — Freiburg — Höllthal — Titisee — Schluchsee — St. Blasien — Waldshut — Zürich — Horgen — Zug — Luzern — Weggis — Brunnen — Andermatt — St. Gotthard — Italien.

**1896:** München — Starnberg — Murnau — Partenkirchen — Lermoos — Fernpass — Imst — Landeck — Ried — Pfunds — Finstermünzpass — Nauders — Norbertshöhe — Schuls — Tarasp — Ardez — Lavin — Zernetz — Zuoz — Samaden — Celerina — Pontresina —



Aus unserem Bilderbuch radelnder Kinder. Erich Schmöcker, 5 Jahre alt, Templins kleinster Tourenfahrer. Nach einer Photographie von A. Heinicke in Templin.

St. Moritz — Samaden — Zernez — Ofen-Pass — Cierfs — Fuldera — Valcava — St. Maria — Taufers — Glurns — Schluderns — Spondini — Gomagoi — Trafoi — Stilsfer Joch — Dreisprachenspitze — Bormio — Tirano — Sondrio — Colico — Bellagio — Lecco — Monza —



Mailand — Melegnano — Lodi — Lecugnago — Casalpusterlengo — Codogno — Pizzighetone — Cremona — Brescia — Salo — Riva — Arco — Pietramaruta — Le Sarche — Vezzano — Trient — Lavis — St. Michele — Salurn — Auer — Brauzoll — Bozen — Kardaun — Blumau — Atzwang — Klausen — Brixen — Franzensfeste — Mittewald — Mauls — Gossensass — Brenner Post — Gries — Innsbruck — Hall — Rothholz — Jenbach — Achensee — Kreut — Tegernsee — München.\*)

1897: München — Rosenheim — Freilassing — Reichenhall — Berchtesgaden — Schellenberg — Hallein — Golling — Pass Lueg — Werfen — Bischofshofen — St. Johann — Lend — Bad Gastein — Lend — Zell a. See (Rad per Bahn nach Lienz) — Pfandelscharte (Gross - Glockner) — Kals — Lienz — Toblach — Landro — Lago mesurina — Schluderbach — Cortina d' Ampezzo — Pieve di Cadore — Preraro — Vittorio — Conegliano — Treviso — Mestre — Venedig — Mestre — Treviso — Conegliano — Pontebba — Malborghet — Saifnitz — Tarvis — Thörl — Föderaun — Villach — Pört-

\*) Reisen 1895 u. 96 als Buch erschienen: Berlin, Trautwein'sche Buchhandlung.



Die preisgekrönte Gruppe des Radfahr-Vereins „Turner“, Dresden.  
Ein Nachtrag zu unserer in No. 2 veröffentlichten Bilder-Serie vom Dresdener Blumen-Korso.



Herr M. Victor Stein, Sportreferent der „Agrarer Zeitung“, ein eifriger Förderer des Radsports.  
Nach einer Photographie aus dem Atelier Mosinger & Breyer in Agram.

schach — Klagenfurt — St. Veit an der Glan — Zwischenwässern — Friesach — Neumarkt — Perchau — Unzmarkt — Furth — Unterzeiring — St. Johann am Tauern — Hohentauern — Trieben — Rottenmann — Liezen — Steinach — Mitterndorf — Aussee — Pötschenhöhe — Ischl — St. Hilgen — Salzburg — Freilassing — Rosenheim — München.

1898 Februar: Genua — Pegli — San Remo — Mentone — Monte Carlo — Obere Corniche — Nizza — Cannes.

1898 August: Zürich — Horgen — Zug — Küsnacht — Luzern — Stans — Engelberg — Stans — Brünig — Meiringen (Rad per Bahn Grindelwald) — Gr.-Scheidegg — Faulhorn — Grindelwald — Lauterbrunnen — Interlaken — Thun (r. Ufer) — Spiez — Reichenbach — Frutigen — Kandersteg — Gemmi-Pass — Leukerbad — Leuk — Visp — Zermatt — Visp — Leuk — Sierre — Sion — Martigny — Tête noire — Argentièrre — Chamonix — Sallanches — Cluses — Annemasse — Genf — Thonon — Evian — St. Gingolph — Bouveret — Villeneuve — Vevey — Lausanne — Yverdon — Grandson — Boudry — Neufchâtel — Biel — Jura — Basel.

### An die verehrlichen Gauvorstände!



Wie Ihnen bekannt sein wird, hat der Bundesvorstand beschlossen, um eine Interpellation des Herrn Eisenbahnministers Thielen im Preussischen Abgeordnetenhaus gegen die am 1. September a. c. in Kraft getretenen neuen Eisenbahn-Bestimmungen über den Transport der Fahrräder herbeizuführen, der genannten Körperschaft eine Denkschrift zu überreichen, welche in allen Städten Preussens zur Unterzeichnung aufgelegt werden soll. Ferner wird der Bundesvorstand mit Abgeordneten verschiedener Fraktionen in persönliche Verhandlungen eintreten, um dieselben zur thatkräftigen Unterstützung unserer Petition zu gewinnen.

Den Aufruf zur Unterzeichnung der Denkschrift, sowie diese selbst, die Unterschriftbogen und die sonstigen Drucksachen habe ich fertigstellen lassen und sende den Herren Gau-



vorsitzenden gleichzeitig Partien dieser Drucksachen zu. Ich richte an die verehrlichen Gauvorstände hiermit die dringende Bitte, mit der Auslegung der Denkschrift zur Unterzeichnung in sämtlichen Städten der Gaue mit Hilfe der Bundesvereine und Ortsfahrwarte unverzüglich zu beginnen. Den Aufruf zur Unterzeichnung habe ich sämtlichen Sport- und Tageszeitungen mit der Bitte um Veröffentlichung im redaktionellen Teil zugesandt. Eine Anzahl Exemplare des Aufrufs habe ich den Gauvorsitzenden zugesandt und bitte, sich um Aufnahme derselben auch in die kleineren Lokalblätter bemühen zu wollen. Ich empfehle, die Denkschrift in allen Fahrradhandlungen, Club-lokalen, grösseren Restaurationen u. s. w. auszulegen.

Plakate, welche die Unterzeichnungsstellen von der Strasse aus kenntlich machen, habe ich den übrigen Drucksachen beigefügt. Diejenigen Gauvorstände, welche mit den ihnen zugesandten Drucksachen nicht auskommen, bitte ich, solche unter genauer Angabe der Zahl der einzelnen Formulare bei mir nachzufordern. Der Termin für die Zusendung der Petitionslisten an mich ist der 31. Dezember 1898.

Ich richte hiermit an alle verehrlichen Gau- und Vereinsvorstände, sämtliche Bundesmitglieder, Inhaber von Fahrradhandlungen und Bundesgasthäusern u. s. w. die herzlichste Bitte, für allseitige Unterzeichnung der Denkschrift bemüht sein zu wollen, damit sich dieselbe als eine nachdrückliche Kundgebung der gesamten Radfahrerschaft dem Preussischen Abgeordnetenhaus präsentiert. Dann wird auch der Erfolg nicht ausbleiben und die Beseitigung der unseren Sport und die Benutzung des wichtigsten Verkehrsmittels der Gegenwart so schwer schädigenden Eisenbahnbestimmungen erzielt werden.

Zu jeder Anleitung und weiteren Auskunft bin ich gern bereit.

Mit kameradschaftl. All Heil!

Theodor Boeckling,  
1. Vorsitzender des D. R.-B.

Aufruf! Radfahrer!

Die auf preussischen Eisenbahnen am 1. September d. Js. in Kraft getretenen Bestimmungen für die Beförderung der Räder müssen wieder beseitigt werden. Sie sind ungerecht und das ganze Radfahrwesen schädigend.

Ungerecht ist es, uns das Freigeäck zu nehmen, welches allen anderen Reisenden nach wie vor gewährt wird.

Ungerecht ist es, für die Beförderung eines jeden Rades — selbst für die kleinsten Entfernungen

— eine Gebühr von 50 Pf. zu fordern, ohne eine entsprechende Gegenleistung zu bieten.

Ungerecht ist es, die Beförderung der Fahrräder auf den Schnellzügen zu verweigern.

Ungerecht ist es, von uns Radfahrern — sogar von den Damen — zur Entlastung des Bahnpersonals Packträgerdienste zu verlangen.

Das sind Massnahmen, welche unseren Sport und die damit zusammenhängende Industrie aufs höchste schädigen und uns von der Benutzung der Eisenbahnen ausschliessen.

Wir verlangen als steuerzahlende Staatsbürger die gleichen Rechte wie alle anderen.

Abhilfe muss geschaffen werden!

Alle bisherigen Mittel waren erfolglos:

Eingaben an das Reichseisenbahnamt und an das Eisenbahnministerium, Protestversammlungen von Radfahrern in Berlin, Hamburg, Köln, Hannover, Dortmund, Magdeburg und anderen Städten; das Eintreten der gesamten Presse für unsere Bestrebungen — nichts hat geholfen!

Radfahrer! Wir müssen jetzt versuchen, auf einem anderen Wege unser Ziel zu erreichen!

Wir wollen uns an die gesetzgebende Körperschaft wenden und die Volksvertreter bitten, für uns einzutreten.

Es soll diesen eine Denkschrift überreicht werden, in welcher unsere gerechten Ansprüche an die Eisenbahnverwaltung dargelegt sind, mit der Bitte für unsere Rechte einzutreten.

Je mehr Unterschriften diese Denkschrift trägt, desto grösser ist ihre Wirkung — desto sicherer ein Erfolg! Radfahrer! Unterzeichnet dieselbe mit uns alle! Ohne Unterschied, Radler und Radlerinnen, ob Verbänden angehörend oder nicht!

Beweist durch Namensunterschrift, dass wir einig darin sind, der Ungerechtigkeit entgegen zu treten und unsere Rechte zu wahren.

Die Denkschrift wird in allen Städten Preussens zur Unterzeichnung aufgelegt werden.

Der Deutsche Radfahrer-Bund,  
I. A.: Theodor Boeckling,  
Essen (Ruhr), 1. Vorsitzender.  
Dr. Scharlach, Strassburg,  
Rechtsanwalt und Vorsitzender der  
Rechtsschutzkommission.

### „Radschutz!“

Sicher - Verschluss - Automat  
für Fahrräder.

Die stets zunehmenden Fahrrad-Diebstähle liefern den besten Beweis, dass noch immer keine Einrichtung existiert, welche uns Radfahrern gegen die Marder auf diesem Gebiet nachhaltigen Schutz gewährt.

Uns liegt aber nun eine neue, ausserordentlich sinnreiche



Der bestbekannte Hochradfahrer Herr Paul Döring, Dresden, welchem für seine prächtige Raddekoration im Blumen-Korso und für sein sicheres, schneidiges Fahren der erste Preis zuerkannt wurde — ein Niederrad.  
Detailbild aus dem Dresdener Blumen-Korso nach einer Photographie aus dem Atelier Heisig, Dresden.



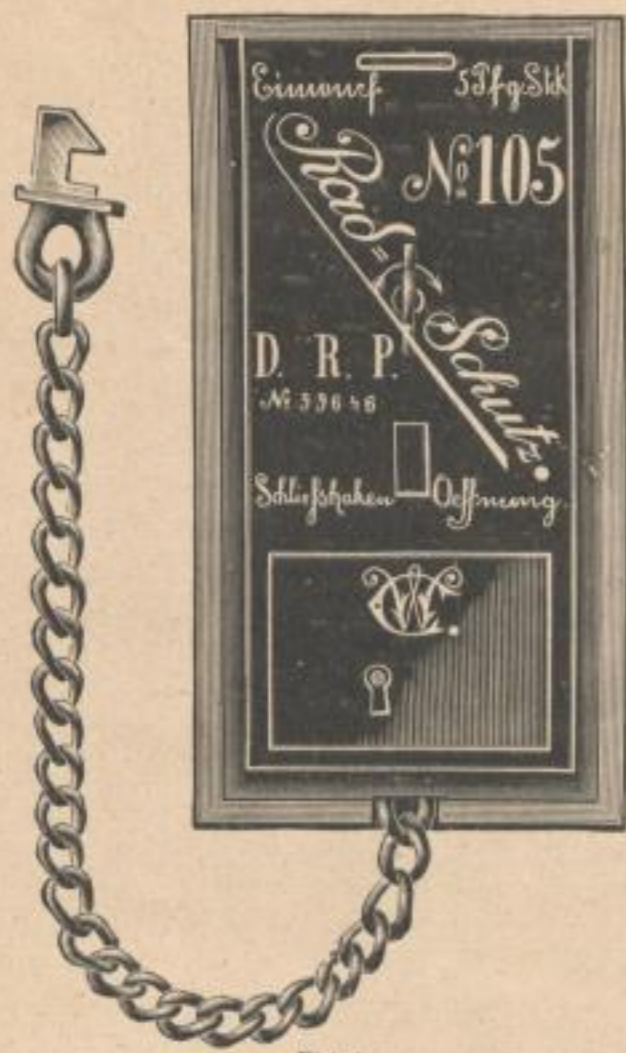


Fig. 1.

Dietrich etc. den Verschluss zu öffnen im stande ist.

Die Nachahmung eines brauchbaren Schlüssels ist, ohne das dazugehörige patentierte Schliesswerk in Händen zu haben, selbst dem Erfinder resp. dem Fabrikanten unmöglich.

Dieser Automat, welchen wir in Fig. 1 in Ruhe, in Fig. 2 mit angeschlossener Kette ohne Rad, in Fig. 3 mit angeschlossenen Rade zur Darstellung bringen, wird in ausreichender Anzahl von der Märkischen Industrie-Gesellschaft resp. deren Filial-Inhabern zum Beginn der nächsten Saison in allen Teilen Deutschlands und im Auslande aufgestellt sein, und empfehlen wir die Benutzung desselben jedem, dem sein Rad lieb ist.

Dem Apparat wird von den grössten Korporationen ungeteilter Beifall gezollt, besonders da keinerlei Instrument „Schloss, Schlüssel, Gabel etc.“, sondern nur ein 5 Pf.-Stück mitgeführt zu werden braucht.

Für jedes aus dem „Radschutz“ mit oder ohne Gewaltanwendung entwendete Rad — eine Entwendung ist von vornherein so gut wie ausgeschlossen — wird der nachweislich entstandene Schaden entsprechend vergütet.

Als Anleitung zur Benutzung des Apparates diene folgendes: Nach Einwurf des Geldstückes wird der bis dahin automatisch festgehaltene Schlüssel frei, die Kette um den Rahmen des Rades gelegt und der Schliesshaken in die Oeffnung gedrückt (Fig. 3). Bei Entnahme des Rades wird der Automat mit dem Schlüssel, welchen der Besitzer des Rades an sich genommen hatte, geöffnet. Der Schlüssel ist dann wieder fest (Fig. 1).

Der Apparat ist sehr sinnreich konstruiert und seine praktische Verwendbarkeit ausser allem Zweifel; man sieht daher in Radsportkreisen, welchen bereits mehrfach Gelegenheit ge-

Erfindung vor, welche bei ausreichendster Widerstandsfähigkeit gegen gewaltsamen Einbruch jedem Radfahrer die Möglichkeit bietet, auf dem einfachsten Wege in Berlin und Umgegend durch Einwurf von 5 Pf. sein Rad derartig anzuschliessen, dass auch der gewiegteste, in allen technischen Hilfsmitteln bewanderte Einbrecher weder mit Nachschlüssel oder

geben war, von der beabsichtigten Einführung dieser sehr schätzenswerten Schutzvorrichtung Kenntnis zu erhalten, der „Radschutz“-Betriebsöffnung mit Interesse entgegen.

### Die Entwicklungsfähigkeit des Fahrrades als Verkehrsmittel.

(Fortsetzung)



Da aber das Fahrrad erst in allerneuester Zeit als Verkehrsmittel zur Geltung gekommen ist, so bilden seine bisherigen Leistungen als solches auch noch keinen Massstab für die unter den Verkehrsmitteln ihm zukommende Stellung, sie zeigen uns vielmehr nur den Weg, auf dem sich der Fahrradverkehr entwickeln wird. Bei diesem Entwicklungsgang können wir, wie bei jedem neu auftretenden Verkehrsmittel, eine doppelte Wirksamkeit unterscheiden:

1. Das Fahrrad tritt in Konkurrenz mit den vorhandenen Verkehrsmitteln und beschränkt deren Anwendung.
2. Das Fahrrad schafft neue Verkehrsbedürfnisse, indem es vorher überhaupt nicht vorhandene Verkehrszwecke erfüllt.

Als Konkurrent der alten Verkehrsmittel kann das Fahrrad nur da auftreten, wo diese individuellen Verkehrszwecken dienen; den Bedürfnissen des Massenverkehrs kann das Fahrrad nicht genügen. So zeigt sich das Fahrrad als Konkurrent des Reitpferdes. Soweit das Reiten nur als Sport oder zum Vergnügen getrieben wird, hat ihm das Fahrrad allerdings bis jetzt nur wenig Terrain abgewinnen können. Immerhin sprechen aber schon manche Anzeichen dafür, dass der Reitsport bereits in vielfacher Beziehung zu Gunsten des Radsports an Beliebtheit ein-

gebüsst hat. Die Freude an der eigenen Kraftleistung wirbt dem Rade immer mehr Anhänger unter den exklusiven, die Hauptvertreter des Reitsports stellenden Gesellschaftsklassen, und die Zeit scheint nicht mehr fern, wo auch in diesen Kreisen das Rad dem Reitpferde als ebenbürtig erachtet werden wird.

In der Berufsthätigkeit kann das Reitpferd schon jetzt dem Fahrrad kaum noch als gleichwertig angesehen werden. Das Rad ist das leistungsfähigere und billigere Verkehrsmittel. Es muss daher

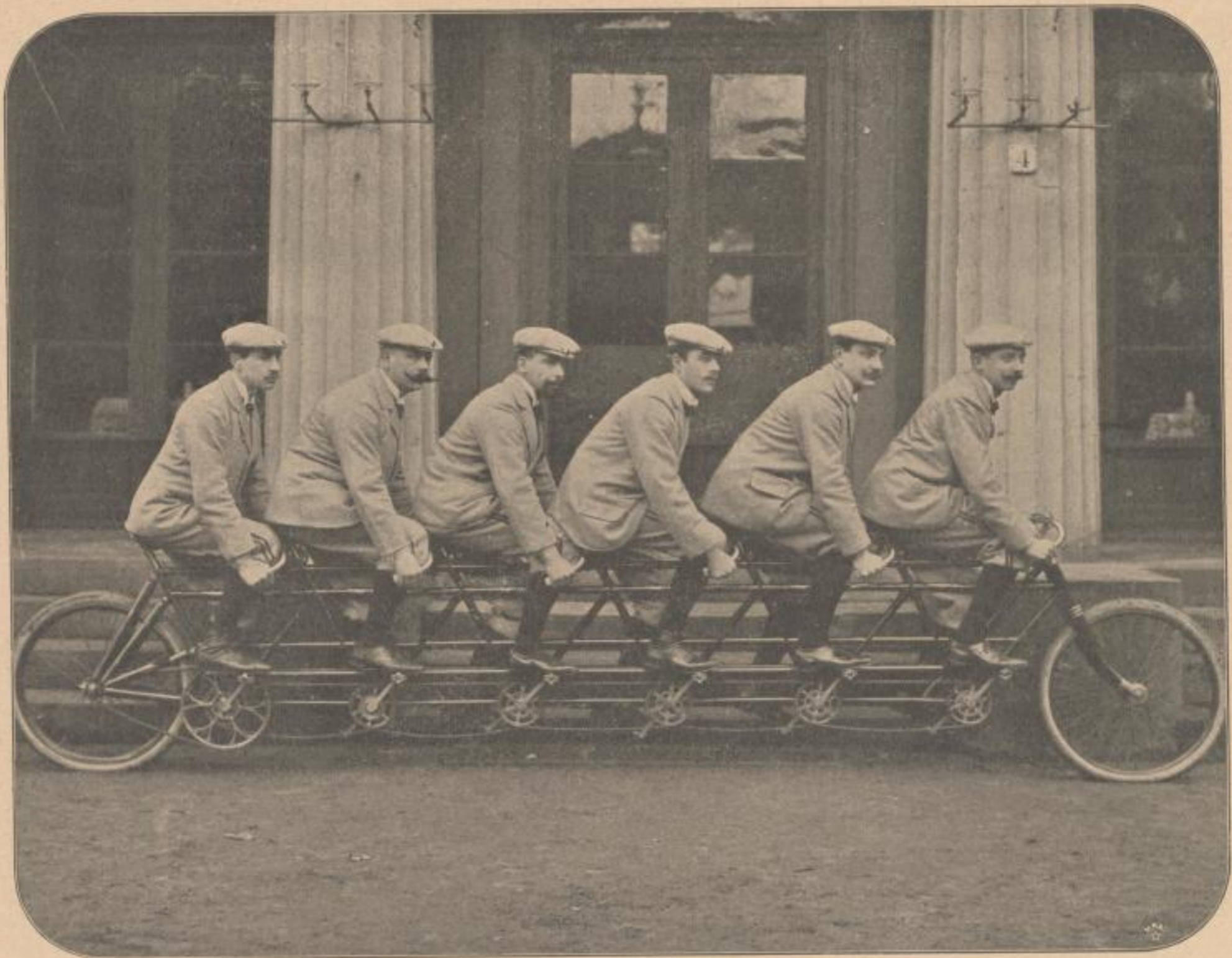


Fig. 2.



Fig. 3.





Schmidt. Koch. Niederstadt. Forsbach. Zucker. Brockhaus.

Die Sechssitzer-Mannschaft des Radfahrer-Clubs „Favorit“, Hannover, auf ihrem „Adler“-Sechssitzer, welcher vielen Besuchern des Bundestages in Dortmund gewiss noch in bester Erinnerung sein wird.

Nach einer photographischen Aufnahme von Otto Kamm in Linden bei Hannover.

das Reitpferd mit der Zeit überall verdrängen, wo nicht die Beschaffenheit der Wege die Anwendung des Fahrrades überhaupt ausschliesst. Mancher Gutsbesitzer benutzt schon heute das Fahrrad bei der Besichtigung seiner Felder. An Stelle der reitenden Schutzleute werden die Organe der Polizei mit Fahrrädern ausgerüstet. Ja selbst beim Militär ist dem stolzen Rosse in dem Fahrrade ein mächtiger Konkurrent erstanden. Das Meldewesen im Kriege wird künftig zum grössten Teil in den Händen der den Truppenteilen zugewiesenen Radfahrer ruhen.

Auch auf dem Gebiete der Gesundheitspflege ist das Reitpferd von dem Fahrrade vielfach verdrängt. Mancher Patient, dem der Arzt sonst wohl das Reiten verordnet hätte, muss jetzt radeln! Und wenn der mit dem Reiten verbundene gesundheitliche Nutzen nur verhältnismässig wenigen, wirtschaftlich bevorzugten Menschen zugänglich war, so kann das Fahrrad wegen seiner grösseren Billigkeit solchen Kurzwecken in weit ausgedehnterem Masse dienen und deshalb eine viel segensreichere Wirksamkeit entfalten.

Im Fuhrwerksverkehr macht sich die Konkurrenz des Fahrrades nicht weniger bemerklich. Wie manchen Ausflügler, der sonst Fuhrwerk benutzt hätte, führt jetzt das Rad in die

Umgebung der Städte. Die bittere Feindschaft der Droschkenkutscher gegen alle Radfahrer lässt sich wohl am besten durch begründeten Konkurrenzneid erklären. Wir sehen darin die instinktmässige Abneigung gegen das neue, dem alten immer mehr Boden abringende Verkehrsmittel, dem man im Bewusstsein sonstiger Ohnmacht auf jede Weise das Leben sauer machen möchte.

Die Bestellung von Telegrammen und Eilsendungen, die in grossen Städten früher stets unter Benutzung der Strassenbahnen erfolgte, geschieht schon an vielen Orten durch radfahrende Boten. Auch die Post hat sich eben trotz langen Sträubens den Vorzügen des neuen Verkehrsmittels auf die Dauer nicht verschliessen können. Nachdem aber das Fahrrad einmal unter die Postbeförderungsmittel aufgenommen ist, kann es nicht ausbleiben, dass es gerade auf diesem Gebiete mit der Zeit eine immer ausgedehntere Verwendung finden wird. Namentlich die Transporträder werden jedenfalls an Stelle von Fuhrwerken noch in weitem Umfange im Postdienste benutzt werden können; so zum Fortschaffen kleinerer Briefbeutel zwischen den Postanstalten und den Eisenbahnhöfen oder zur Herstellung solcher Postverbindungen zwischen Landorten, die nicht zur Beförderung von Personen, sondern lediglich zur





Eine Clubsitzung des Radfahrer-Clubs „Favorit“, Hannover, in seinem Club-Lokale Café Weber.

Mit Blitzlicht photographiert von Otto Kamm, Linden bei Hannover.

Uebermittlung der Postsendungen bestimmt sind und die jetzt vielfach von Privat-Personenfuhrwerken ausgeführt werden. Auch der fahrende Landbriefträger wird in vielen Fällen durch Landbriefträger mit Transportdreirädern ersetzt werden können.

Eine weit umfassendere Wirksamkeit, als in diesem Zurückdrängen der alten Verkehrsmittel zum Ausdruck kommt, scheint aber dem Fahrrad noch vorbehalten zu sein in dem Schaffen und Erfüllen neuer Verkehrszwecke. Der bisherige Entwicklungsgang unseres Verkehrslebens ist in der Hauptsache darauf gerichtet gewesen, die gleichzeitige und schnelle Beförderung einer grösseren Zahl von Personen oder Gütern immer mehr zu vervollkommen. Dieses Streben hat dazu geführt, den Eisenbahnen die unbestrittene Herrschaft über die übrigen Verkehrsmittel zu verschaffen und selbst dasjenige Landverkehrsmittel, welches vorher Jahrtausende hindurch bis zur ersten Hälfte unseres Jahrhunderts der Hauptvermittler allen Verkehrs war, das durch tierische Kraft fortbewegte Fuhrwerk, zum Handlanger der Alleinherrscherin Eisenbahn herabzudrücken. Diese zentralisierende Entwicklung des Verkehrslebens hat heute bereits eine gewisse Sättigung erreicht. Für den Bau grosser Eisenbahnlinien ist in den Kulturländern kaum noch ein Bedürfnis vorhanden. Der fernere Ausbau des Eisenbahnnetzes beschränkt sich in denselben vielmehr auf die Erweiterung und Vermehrung der für die grossen Linien notwendigen Zuführungsanstalten, das sind Nebenbahnen und Kleinbahnen,

denen sich neuerdings als letztes Verbindungsglied noch die Selbstfahrer anzuschliessen scheinen.

So gewaltig das Verkehrsleben aber durch diese Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes auch beeinflusst sein mag, die idealen Grenzen, welche der Verkehrsentwicklung gezogen sind, setzen der weiteren Ausbildung unserer Verkehrsmittel auch noch andere Ziele, und diese können mit den bisherigen zentralisierenden Verkehrseinrichtungen nicht erreicht werden. Ist doch der Zweck aller Verkehrsmittel der, die Ueberwindung der Entfernungen zu Fuss auf das unbedingt notwendige zu beschränken. Die äussere Grenze hierfür wird durch dasjenige Mass des Fussverkehrs bestimmt, welches Anforderungen der Gesundheit oder technische Gründe der besonderen Berufsleistung unter allen Umständen bedingen. Der Spielraum, welcher zwischen dieser idealen Grenze und der gegenwärtigen Gestaltung des Verkehrslebens besteht, ist durch die fernere Verbesserung der Verkehrsmittel auszufüllen. In der Erreichung dieses Zieles ist aber dem Fahrrad zweifellos eine bedeutende Rolle vorbehalten. Nach seiner ganzen Natur passt es sich dem Fussverkehr mehr an, als jedes andere Beförderungsmittel. Alle zentralisierend auftretenden Verkehrsmittel sind an bestimmte Abfahrts- und Ankunftszeiten, sowie an bestimmte Wege gebunden. Zu ihrer Lebensfähigkeit ist eine nicht unbedeutende Verkehrsstärke erforderlich, so dass sie nur unter bestimmten Voraussetzungen beschränkten Zwecken dienen können. Das Fahrrad dagegen hat mit dem Fussverkehr die Universalität gemeinsam. (Forts. folgt.)



Eine grössere Partie

# Fahrräder

erstklassiges Fabrikat, Modell 1899

einzelnd oder in grösseren Partien sehr preiswert  
per Kasse Umstände halber abzugeben.

Adressen erbeten an die Expedition dieses  
Blattes unter Chiffre **H. Z. O. 500.**

[392]

## Stellung gesucht.

[386]

Junger energischer Kaufmann, 26 Jahre alt, durchaus branchenkundig, sucht per 1. Januar Stellung als Contorist, Expedient, Filialleiter oder Disponent. Suchender ist ebenfalls firm im Inseratenwesen und könnte evtl. die Reclame für betr. Firma bearbeiten. Gefl. Off. unter **A. Z.** an die Exped. d. Blattes.

## Industriewerke Kaiserslautern

empfehlen ihre  
patentirten

### Specialitäten:

- Zugabe-Pumpen** (neu und billig)
- Telescop-Pumpen** 4theilig und 6theilig, 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 u. Hunde.**
  - a) Tschüssig mit Patronenanswerfer, wodurch die Patronenblöden 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 Mas-enartikeln in jedem Metall nach gegebenem Muster oder Zeichnung. Patentamtlich geschützte Artikel werden gegen Lizenz verwerthet.

### Sehr wichtig für Sie!

Es dürfte wohl Ihrer Aufmerksamkeit entgangen sein, die vor Kurzem erschienene II. vermehrte und verbesserte Ausgabe für 1898/99 vom

## Adressbuch der gesamten Fahrrad-Industrie

zu bestellen.

Das Fahrrad-Adressbuch bringt sämtliche Adressen der Fahrrad-Fabriken, Fahrradhändler und Reparatur-Werkstätten Europas, nach Ländern und Städten geordnet. Von ganz bedeutendem Wert ist für jeden Fahrrad-Interessenten die **Bezugsquellenliste**, welche ebenfalls in demselben ausführlich angegeben ist, so auch sämtliche Radfahrer-Vereine Deutschlands, Zölltarife, Patent-Gebühren aller Länder, Export- und Importfirmen Amerikas etc.

Gegen Einsendung von 5,20 Mk. erfolgt Franko-Zusendung.  
Hochachtungsvoll

[379]

München  
Göthestrasse 25.

**Otto Schwaben**  
Verlag des Adressbuches der gesamten  
Fahrrad-Industrie.

## Radfahrenden Damen

wird Gelegenheit zu lohnendem Neben-  
verdienst geboten. [361]

Adressen unter **A. R. d. Expedition.**

### Zu Weihnachtsgeschenken

geeignete hochelegante Neuheiten in Ju-  
welen, Gold- und Silberwaren, Tafelge-  
räten, Jagdschmuck, Uhren etc. bezieht  
man zu billigen Preisen von

## F. Todt, Pforzheim,

Fabrikation von Juwelen, Gold- u. Silber-  
waren. Versand direkt an Private gegen  
Bar oder Nachnahme.



No. 2701. **Bicycle-Broche**, hochmodern,  
in echte Granaten in Goldfassung u. be-  
weglichen Rädern. M. 11,-.

Reich illustr. Kataloge m. über 3000 Ab-  
bild, gratis u. franko! Firma besteht über  
40 Jahre, mehrfach prämiert. Alte  
Schmucksachen werden modern umge-  
arbeitet, altes Gold, Silber und Edel-  
steine werden in Zahlung genommen.

**Cito-Räder**  
unübertroffen!

**Cito-Fahrrad-Werke**  
Act-Ges.  
**KÖLN-KLETTENBERG.**

[282]

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



## H. Peters & Co.

Leipzig.

Polyphon-Musik-Spieldosen und Automaten.  
Waaren-Automaten jeder Gattung. Tanz-  
Orchestrions, elektrische und mechanische  
Klaviere. [376]

\* Verkauf nur an Händler. \*

General-Vertreter der Polyphon-Musikwerke A.-G.

## Wir versichern

Fahrräder gegen Diebstahl, Unfall, Feuer, und  
suchen überall tüchtige Vertreter.

**Allgemeine Fahrradversicherungs-  
Gesellschaft in Wittenberge.**

[372]



# MOTORSPORT.



## Erzherzog Franz Salvator als Automobilist.

Von grosser Bedeutung für die Förderung des Automobilismus in Oesterreich ist das lebhafteste Interesse, welches die höchsten Kreise daselbst dem Motorwesen entgegenbringen. Wie aus Wien berichtet wird, ist kürzlich ein Mitglied des österreichischen Kaiserhauses, Erzherzog Franz Salvator, dessen wohlgetroffenes Porträt die Titelseite des vorliegenden Blattes schmückt, in die Reihe der praktischen Automobilisten getreten. Erzherzog Franz Salvator, dessen Schloss in Wallsee an der ihrer Berge wegen gefürchteten Strecke Amstetten—Enns gelegen ist, hatte schon vor längerer Zeit geplant, die praktische Erprobung der Motorwagen auf dieser den Pferdebesitzern ebenso wie den Automobilisten unangenehmen Wegstrecke vorzunehmen. Zu diesem Zwecke begaben sich, wie die „Mitteilungen des Oesterreichischen Automobil-Clubs“ melden, die Herren Ed. Bierenz und Dr. Ed. Suchanek mit zwei Motorwagen Daimler'scher Konstruktion am 3. November nach Amstetten, um am 4. November die Probefahrt auf dieser Strecke durchzuführen. Die beiden Herren wurden von Seiner Kaiserlichen Hoheit und dessen Kammervorsteher, kk. Kämmerer, Rittmeister Baron Lederer, bereits am 3. November abends in Amstetten erwartet. Am 4. November begann die Probefahrt. Herr Bierenz hatte die Ehre Se. Kaiserl. Hoheit zu führen, während Kämmerer Baron Lederer in dem von Dr. Suchanek gesteuerten Wagen Platz nahm.

Ohne jeden Unfall wurde die bereits sehr gebirgige Strecke Amstetten—Wallsee in nicht ganz fünf Viertelstunden zurückgelegt, obwohl unterwegs ein kleiner Aufenthalt zur Einnahme von Wasser gemacht worden war.

Zwischen Frühstück und Diner machte der Erzherzog Fahrversuche mit den Automobilen. Se. Kaiserl. Hoheit zeigte hierfür eine ganz seltene Eignung, indem er bald in der Lage war, mit der sogenannten dritten Geschwindigkeit auf dem Kieswege des Parks das Fahrzeug selbst zu steuern, was wohl auf die besondere Vertrautheit des Erzherzogs mit dem Fahr- wie auch mit dem Radsport zurückzuführen sein dürfte. Nach dem im engsten Kreise eingenommenen Diner, bei welchem selbstverständlich das Hauptgespräch sich um Automobile und die verschiedenen, heute gebräuchlichsten Systeme und Konstruktionen drehte, wurde die Fahrt nachmittags nach Enns fortgesetzt. Auch diese Fahrt

ging in ausserordentlich glatter Weise von statten, und Se. Kaiserl. Hoheit war von den Resultaten so sehr befriedigt, dass er sofort Herrn Bierenz eine Bestellung auf einen achtpferdigen Daimler-Wagen übergab. In Enns, wo sich der Erzherzog von den Herren mit dem Ausdruck des Dankes und der höchsten Befriedigung in der lebenswürdigsten Weise verabschiedete, unternahm noch mehrere Herren des Offizierkorps Probefahrten mit den Daimler'schen Motorwagen, darunter auch Se. Kaiserl. Hoheit Erzherzog Heinrich, welcher gleichfalls für den Automobilismus ein ausserordentliches Interesse zeigte.

## Internationale Ausstellung von Motorwagen und Zubehör in Berlin, 1899.

Wie wir schon in No. 4 unseres Blattes mitgeteilt, hat der Vorstand des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins die Anregung zu einer internationalen Ausstellung von Motorwagen und Zubehör gegeben, welche im nächsten Jahre in Berlin abgehalten werden soll.

Der Staatssekretär des Reichspostamts, Excellenz von Podbielski, hat die Uebernahme des Ehrenpräsidiums der Ausstellung zugesagt.

Es ergeht nun an alle Fabrikanten, Erbauer und Besitzer von Motorwagen die Einladung, sich dem vorbereitenden Komitee anzuschliessen, an den Versammlungen desselben teilzunehmen, und bereits jetzt eine reichliche Beschickung der Ausstellung in Aussicht bzw. Vorbereitung nehmen zu wollen.

Die Ausstellung soll auch den Zweck mit verfolgen, eine Sammlung der diesbezüglichen Industrie, eine Vorschau vor dem grossen Wettbewerb 1900 in Paris zu ermöglichen, damit ein angemessenes Auftreten vor der kaufenden Welt in Paris erfolgen kann. Hierbei wird die Bildung von Spezialkomitees für die einzelnen Länder anzustreben sein, welche sich alsbald mit ihren Landeskommissarien für die grosse Pariser Ausstellung in Verbindung setzen sollen, damit auch hierdurch eine entsprechende Vorbereitung stattfindet.

In den Bureaux des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins fand unter dem Vorsitz des Herrn Oberbaurat Klose am 12. d. Mts., nachmittags, die konstituierende Versammlung des Ausstellungs-Komitees statt, in welcher der definitive Beschluss



Erzherzog Franz Salvator.  
Ein hoher Protektor des Automobilsports in Oesterreich.  
Nach einer Photographie aus dem Hof-Atelier Adèle in Wien.



gefasst wurde, eine internationale Ausstellung von Motorwagen und Zubehör im Herbst kommenden Jahres in Berlin abzuhalten. Nach Konstituierung des Komitees, welchem die hervorragendsten Vertreter der Motorwagen-Industrie Deutschlands, Oesterreichs, Frankreichs und der Schweiz angehören, wurde eine Geschäftsordnung durchberaten und angenommen und sodann die Wahl in die Sub-Komitees vorgenommen. Es wurden ein Finanz-Komitee, ein Technisches Komitee und ein Fahrten-Komitee gewählt. Dem Technischen Komitee gehören viele Motorwagenfabrikanten an, welche auch zugleich Aussteller sein werden. Weitere Aufnahmen in das Technische Komitee werden noch durch Option erfolgen.

### Motorräder der Premier Cycle Co. Ltd.

Mit dem Bau von Motorrädern haben auch die Premier-Fahrradwerke Doos-Nürnberg begonnen. Wenn die Fabrikation auf diesem Gebiete auch noch jung ist, zeigt sie doch eine schnelle Entwicklung, was am besten das hervorragende Produkt der erwähnten Werke erkennen lässt. Das mit einem  $1\frac{3}{4}$  P. S. Benzin-Motor mit elektrischer Zündung betriebene Dreirad benötigt für eine Fahrt von 80 bis 100 Kilometer eine einmalige Füllung des Behälters mit ca. 3 Ltr. Benzin, womit eine Schnelligkeit von 35 bis 40 km pro Stunde erreicht wird und Steigungen bis zu 10 pCt. anstandslos genommen werden können. Die Inbetriebsetzung des Rades erfolgt durch Explosion einer Mischung von Benzin und atmosphärischer Luft, welche die Vorwärtsbewegung des Kolbens bewirkt, wodurch die Schwungräder, die sich in einem öldichten Aluminiumgehäuse drehen, in Aktion treten. Eine Gefahr, selbst wenn der Motor mit Benzin begossen würde, ist vollständig ausgeschlossen, da die Explosion im geschlossenen Raume vor sich geht. Dabei ist die Handhabung die denkbar einfachste. Der Fahrer hat nach Antreten der Maschine die Einschaltung zweier Hebel vorzunehmen, worauf der Motor die weitere Fortbewegung übernimmt und sich die Pedale alsdann ausschalten. Vorzüge, wie sie das Premier-Motordreirad aufweist, sind für ein solches Fahrzeug unentbehrlich; dieselben werden gewiss nicht wenig dazu beitragen, dem Rade immer mehr Eingang zu verschaffen.

### Neue Konstruktion eines Motor-Zweirades.

Ueber eine neue, originelle Konstruktion eines Motorzweirades, welche sich nicht unwesentlich von andern bekannten unterscheidet, entnehmen wir einer Mitteilung des Internationalen Patentbureaus Carl Fr. Reichelt, Berlin NW. 6, vorstehende Skizze nebst folgenden Erläuterungen: Bei dem neuen Rade ist im Gegensatz zu anderen das Steuerrad als Triebtrieb ausgebildet. Der Motor P ist an der Lenkstange befestigt, er wird durch Petroleum-Aether getrieben. Sein Gewicht beträgt 10 kg, und er entwickelt ungefähr  $\frac{2}{3}$  Pferdekraft. Sein Schwungrad V macht etwa 1200 Umdrehungen in der Minute und steht mittels Riemens mit einer Schnurscheibe T in Verbindung, welche auf dem Triebtrieb sitzt. Das Mischventil O und der Petroleumbehälter A sind unter dem oberen Rahmenrohr angeordnet. Die Zündung erfolgt durch eine offene Flamme, die aus dem Reservoir A gespeist wird, welches zugleich als Schmutzlänger des Triebtrades dient. Man wendet diese Art der Zündung an, weil der Akkumulator für elektrische Zündung zu schwer werden würde und sich nicht an allen Orten wieder laden liesse. Mittels eines im Bereiche der Lenkstange haltenden Hand angeordneten Hahnverschlusses kann man den Motor in oder ausser Betrieb setzen. Auf der zweiten Figur ist der Motor allein im Schnitt dargestellt. C ist der Cylinder, in welchem sich ein Kolben bewegt, dessen Kolbenstange in

eine Kurbel eingreift, deren Enden die Schwungräder V tragen. Bei A erfolgt die Einströmung des Gasluftgemisches. In E befindet sich die Zündflamme; T und D ist die Steuerung der Maschine. Das Gewicht des ganzen Motorrades erreicht noch nicht 30 kg. Der Erbauer versichert, dass er 35 km per Stunde mit einem derartigen Rade zurücklegen kann. Das Aussehen des Rades ist, wie auch aus der Figur hervorgeht, durchaus nicht ungeschickt zu nennen, und das Gewicht der ganzen Maschine verhältnismässig sehr niedrig.

### Cudell & Co., Aachen, contra Fahrzeug-Fabrik Eisenach.

Gegen die Notiz, welche wir in No. 3 unseres Blattes „Motor-Sport“ unter dem Schlagwort „Fahrzeugfabrik Eisenach contra Cudell & Co., Aachen“ veröffentlicht haben, richtet sich der Inhalt der nachstehenden Schreiben, um deren Veröffentlichung uns die Firma Cudell

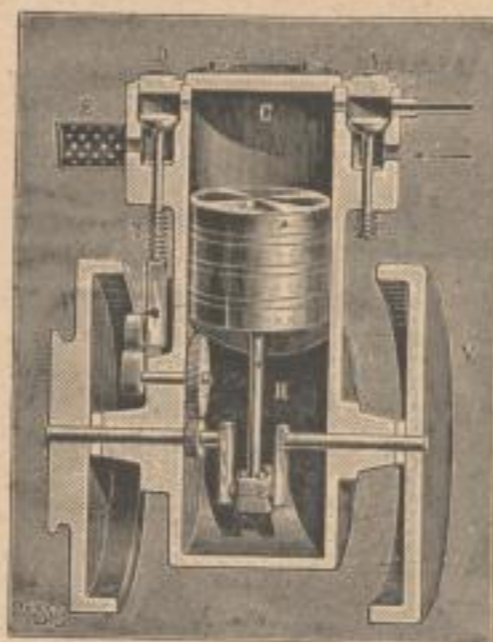
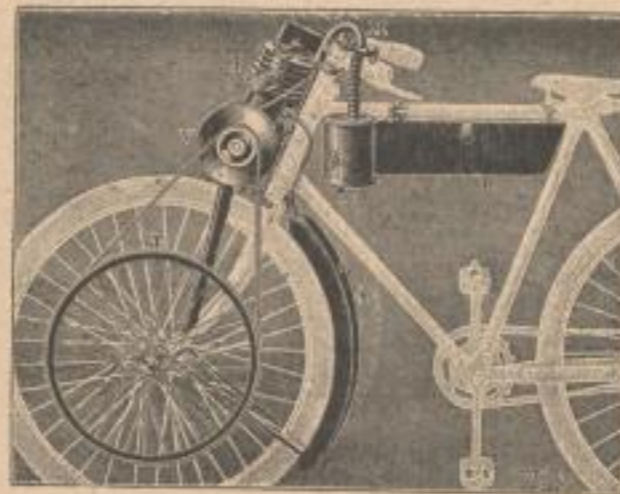
und Co. ersucht: „Aachen, 30. Nov. 1898. Wir gestatten uns, Ihnen anbei eine Berichtigung betr. des Artikels „Fahrzeugfabrik Eisenach“ in Ihrer Zeitschrift mit der Bitte um gefällige Aufnahme zu übersenden. Hochachtungsvoll Cudell und Co.: Auf die in No. 3 der Zeitschrift „Motor-Sport“ erschienene Mitteilung der Fahrzeugfabrik Eisenach teilt die Firma Cudell & Co. folgendes mit: „Wir hatten über die Fabrikation fragl. französischer Motorwagen mit der betreffenden Firma unterhandelt. Einerseits ergaben aber die angestellten Versuche ein Resultat, welches unsere berechtigten Anforderungen bei weitem nicht erfüllte,

andererseits war die Firma bis vor kurzem noch nicht in der Lage, uns ein einziges deutsches Reichspatent für ihre sog. Erfindung nachzuweisen. Trotzdem unserer Ansicht nach die Konstruktion dieser Wagen, nichts wesentlich Neues enthaltend, Allgemeingut ist, so haben wir uns doch entschlossen, auf die Fabrikation zu verzichten.“ — „Aachen, den 2. Dezember 1898: Wir hatten schon unter dem 30. November Gelegenheit, auf unser Ergebenes vom 23. November zurückzukommen. — Nachdem uns heute Mitteilungen unseres z. Zt. abwesenden Herrn Max Cudell vorliegen, gestatten wir uns, in berichtiger Weise zu bemerken, dass der von der Fahrzeugfabrik Eisenach in Fabrikation genommene Wagen wohl durch Gebrauchsmuster geschützt ist, dagegen war die betr. Firma, mit der wir auch seinerzeit unterhandelten, bis vor kurzem noch nicht in der Lage, uns ein einziges deutsches Reichspatent nachzuweisen. Da bekanntlich jede Sache, die angemeldet ist, in die Gebrauchsmusterrolle eingetragen wird, so ist der Schutz, den solche Ge-

brauchsmuster gewähren, in den meisten Fällen illusorisch. Wir empfehlen uns Ihnen und zeichnen Hochachtungsvoll Cudell und Co.“

Von der Fahrzeugfabrik Eisenach geht uns unterm 17. v. M. die Mitteilung zu, dass dieselbe den Herren Hans Siber und Ernst Hammler Kollektivprokura erteilt hat, und zwar dergestalt, dass diese beiden Herren zusammen oder mit den anderen Prokuristen, Herren J. Reuter und K. Haussner, vollgiltig zu zeichnen berechtigt sind. Gleichzeitig macht die Fahrzeugfabrik Eisenach darauf aufmerksam, dass sie den Bau von Motorrädern und -Wagen in ganz enormem Umfange aufgenommen habe und schon in allernächster Zeit in der Lage sein werde, auch in dieser Abteilung an sie herantretenden Anforderungen prompteste Erledigung angedeihen lassen zu können. Durch Erwerb der bewährtesten Patente könne die Fahrzeugfabrik Eisenach auch der stärksten Konkurrenz nach jeder Richtung hin voll und ganz, mit denkbar bestem Erfolge, die Spitze bieten.

Ein Motorboot ist von der Firma Cudell & Co. hergestellt worden, um die allgemeine Verwendbarkeit ihrer Motor-



Neue Konstruktion eines Motor-Zweirades.





Motor-Omnibus, System Dion & Bouton, Paris, geführt von M. Bouton.

typs zu zeigen. Ein ganz gewöhnlicher Bootskörper von ca. 6 m Länge und  $1\frac{1}{2}$  m Breite gelangte zur Verwendung und der minimale Motor ändert an dem äusseren Ansehen des Motorbootes kaum etwas. Die Motorboote treten durch diesen Motor in ein ganz neues Stadium. Während die bisherigen Motorboote alle schwere Motoren mit Feuer, Flamme, Rauch und Russ besaßen und die Bootskörper den grossen Motoren angepasst werden mussten, ist das neue Motorboot wegen seines geringen Gewichtes und Dimensionen, die beliebig klein gewählt werden dürfen, und seines geringen Preises wegen der allgemeinen Anwendung sicher. Die zweiflügelige umsteuerbare Schiffschraube ist direkt mit der Motorwelle verbunden, Zahnräder sind infolgedessen vermieden. Der Rückwärtsgang erfolgt durch Umlagen der Flügel und kann so intensiv in Thätigkeit gesetzt werden, dass das Boot trotz schnellster Fahrt sofort, d. h. auf 1 m Entfernung, zum Stehen gebracht werden kann. Der Motor ist gerade wie der Dreirad-

motor ohne Vorbereitung sofort betriebsfertig und erfordert so wenig Aufmerksamkeit, dass eine Person allein den Steuermann und Maschinisten abgeben kann. Nähere Auskunft giebt die Berliner Firma Schaller & Co., Leipzigerstrasse 136.

**Motorwagen - Industrie in London.** Wie uns der Londoner Korrespondent unseres Blattes mitteilt, waren auf den grossen Fahrrad-Ausstellungen heuer eigentlich wenig Motor-

Fahrräder vertreten, dagegen fehlte es aber weder in der königlichen Landwirtschafts - Halle noch im Krystallpalaste an Motorwagen aller Art. Seit der kurzen Zeit ihres Bestehens nahm diese Industrie in England einen grossartigen Aufschwung, welcher aber noch lange nicht seinen Kulminationspunkt erreicht hat. Der Motorfahr - Sport, noch vor zwei Jahren auf den britischen Inseln wegen veralteter Gesetzes - Paragraphen unmöglich gemacht, entwickelte sich in dieser kurzen Spanne Zeit in solch enormer Weise, dass bei einer Festfahrt im vorigen Monat,



Motorboot Cudell & Co., Aachen.



welche in London stattfand, bereits über hundert schwere und leichte Motorgefährte daran teilnehmen konnten, und was nicht am wenigsten zu bewundern ist, es kam auch nicht der geringste Unglücksfall dabei vor, obgleich auf der ziemlich langen Tour scharf gefahren wurde und das auf- und absteigende Terrain gewisse Schwierigkeiten darbot, welche man aber sehr leicht zur allgemeinen Zufriedenheit überwand. Wie die Ausstellungen bewiesen, haben die Fabrikanten rasch begriffen, dass sie ihrerseits alles Mögliche zur Unterstützung dieses Sportes thun müssen, und hauptsächlich den Preis nicht mehr wie anfänglich nach Phantasie, sondern auf kommerzieller Grundlage ansetzen müssen.

**Der Automobilismus in den Kolonien.** Im Verein mit den Behörden der französischen Besitzungen in Westafrika hatte der Forschungsreisende Felix Dubois seit mehreren Monaten die Idee ausgearbeitet, für den Verkehr in den Kolonien Motorwagen zu verwenden, da weder die Träger noch die Lasttiere den Reisenden die notwendigsten Dienste zu leisten vermögen. Dubois reist bereits, wie das „Kleine Journal“ mitteilt, am 15. d. M. mit zwei grossen Motorwagen, von denen einer für den Personen- und der andere für den Frachtenverkehr bestimmt ist, nach dem Sudan ab, um daselbst im Verein mit einem Ingenieur und zwei Mechanikern die Verwendung der Motorwagen genau zu studieren.

**Deutsche Motorwagen in England.** — „Warum“ — so fragt „The Cycle“ — „bringt nicht irgend eine Firma einen kleinen Selbstfahrerwagen für zwei Personen nach dem Muster der Benz-Wagen auf den Markt? Es ist kein gutes Zeugnis für die englischen Fabrikanten, dass seit der Einführung der pferdelosen Wagen die Benz-Leute dieses Feld für sich genommen haben; und sie verstehen es, die Gelegenheit auszunutzen. Im ganzen Lande nehmen die Benz-Wagen immer mehr zu, und man kann mit Sicherheit sagen, dass heute in England mehr Benz-Wagen in Gebrauch sind als andere Typen. Dies bedeutet, dass eine riesige Summe Geldes nach Deutschland geht, welche im Lande bleiben sollte. Warum will uns nicht die Daimler-Compagnie ein leichtes Fahrzeug für zwei Personen zum Preise von weniger als 200 Pfund Sterling geben? Die Benz-Leute haben es uns gezeigt, wie man es zu machen hat.“

**Motor-Schrittmachen.** Mr. R. G. Merry, unter dessen Leitung die Rennfahrer und die Schrittmacher-Mannschaften der

Dunlop-Compagnie stehen, wurde dieser Tage, wie das „Neue Wiener Tagblatt“ mitteilt, von dem Mitarbeiter eines englischen Fachblattes über die Frage des Schrittmachens mit Hilfe von Motoren interviewt. „Es ist keine Frage“, sagte Mr. Merry, „dass dem Motor-Schrittmachen schon die nächste Zukunft gehört. Um die Weltrekords in England zu erhalten, beziehungsweise zum Teil für England zurückzuerobieren, müssen wir mit der Zeit gehen. Es ist bereits entschieden, dass die Dunlop-Compagnie im nächsten Jahre zu Schrittmacherdiensten die motorische Kraft verwenden wird. Nun, da die automobilen Fahrzeuge so sehr vervollkommen sind, ist ihre allgemeine Benutzung bei Rekordversuchen nur mehr eine Frage der Zeit.“

Interviewer: Glauben Sie, dass bei künftigen Rekordversuchen Windfänger zur Benutzung gelangen werden?

Mr. Merry: Sicherlich. Erinnern Sie sich nur an Cordang's und Huret's Rekordfahrten. Bei der Verwendung von Windfängern zeigt das Schrittmachen mit Motoren seine Ueberlegenheit über die menschlichen Schrittmacher. Unsere Dunlop-Teams vermögen unter günstigen Umständen in der Stunde 35 Meilen (56,315 km) zu fahren, wenn sie aber mit Windfängern ausgerüstet sind, so vermindert dies infolge des Luftwiderstandes ihre Schnelligkeit um etwa fünf Meilen per Stunde. Andererseits hindert der Windfänger ein Motor-Tandem sehr wenig, da starke Motoren den durch Windfänger hervorgerufenen Widerstand der Luft besiegen.

Interviewer: Welch' andere Vorzüge räumen Sie den Motor-Schrittmachern ein?

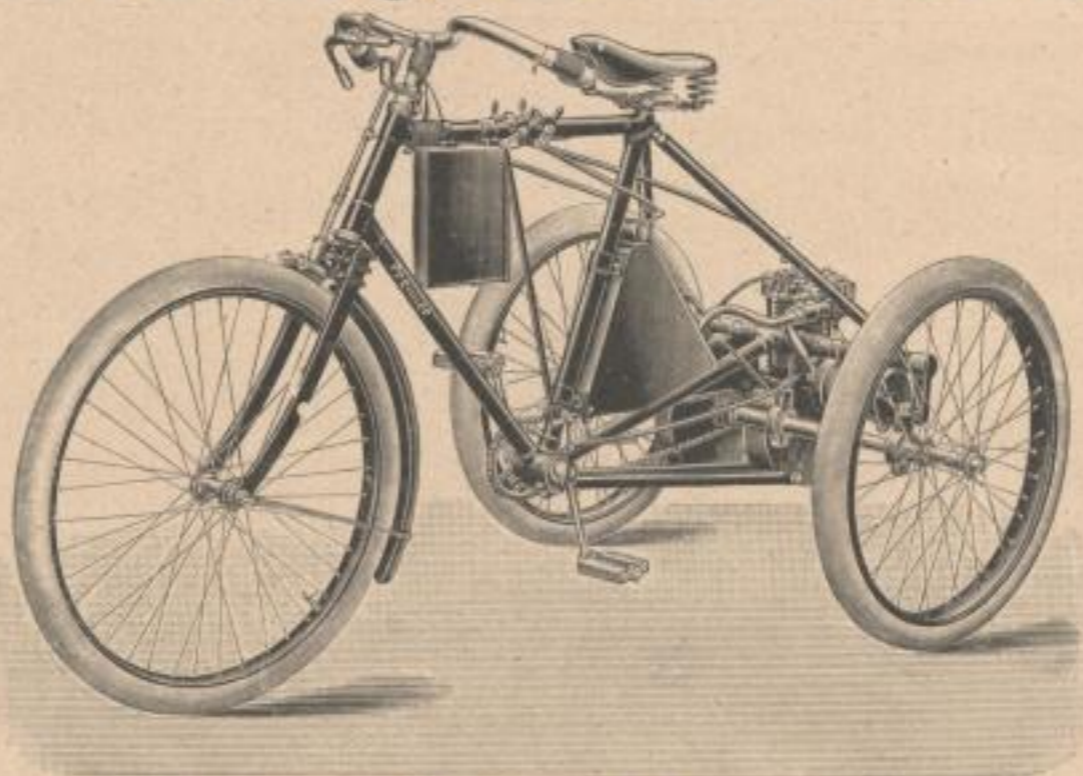
Mr. Merry: Ihre Hauptvorteile liegen in der Verminderung der Zahl der Ablösungen. Ein oder zwei Motor-Fahrzeuge genügen, um einen Mann durch das ganze Rennen zu bringen. Und dann die bedeutenden Ersparungen an Kosten. Ein Rennfahrer braucht nur zwei Motorfahrzeuge zu mieten, und er ist in der Lage, zu konkurrieren. Und wenn er auf Reisen gehen will, so erspart er sich die enormen Kosten, welche das Mitnehmen eines Schrittmacher-Apparates, Maschinen und Mannschaft, erfordert.

Interviewer: Glauben Sie, dass die Tandemform für Motor-Schrittmacher sich als die beste behaupten wird?

Mr. Merry: Jawohl, insoweit die derzeitige Konstruktion der Rennbahnen beibehalten bleibt.

## Berechtigtes Aufsehen

erregte das  
den  
Besuchern  
der  
**Fahrrad-  
Messe**



vorgeführte  
**Motor-  
Dreirad**  
der

### Premier Cycle Co. Ltd.

Grösste Spezialfabrik der Branche. —\*— Aktienkapital 14 Millionen Mark.

Seit 24 Jahren Erste Marke.

Doos=Nürnberg. Berlin O. 27. Eger (Böhmen). London. Coventry. Paris.

[390]



Club-Chronik.



Die „Radlerin“  
ist das

einzigste 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. 8027), an die alle Schrift-  
sachen zu richten sind.

Schriftführerin: Frä. M. Hoffmann, Kassiererin: Frau O. Hansmann, Wilmsdorf,  
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. 94.  
Fernsprechanschluss Amt III, 8052. Schriftführer: Herr  
E. Zschetzschingok, W., Steinmetzstrasse 37, Fernsprech-  
anschluss Amt IX, 5933, an den alle Zuschriften zu  
richten sind. Kassierer: Herr Fabrikbesitzer Otto Rieck,  
Berlin N., Gerichtstrasse 63. Fahrwart: Herr Kauf-  
mann Teschendorf, Bethanien-Ufer 10 und Herr Kaufmann  
Meister, N., Fehrbellinerstr. 96. Damen-Fahrw.: Frau Emma Evert, Kronprinzen-  
Ufer 30. Teleph. Auskunftsstelle: Amt III, 8052. (Flora-Apothek.) Vereins-  
lokal: Restaurant von Gustav Hachnel, Berlin NW., Luisenstr. 36. Fern-  
sprech-Anschl. Amt III 2357. Dasselbst alle Sonntag Abend Unterhaltungsabend.  
Offizielle Touren finden nicht mehr statt; bei gutem Wetter Sonntags  
Rendezvous Restaurant Hubertus 11-1 Uhr. Mittwochs Saalfahren, Zeit I.

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

Vertrauensdamen: Frau Anna Weingärtner,  
Berlin-Wilmersdorf, Pfalzburgerstr. 4, Vorsitzende,  
Frau Bertha Brescius, Schöneberg-Berlin, Gothen-  
strasse 81, I. Fahrwartin, Frau M. Klöse, Char-  
lottenburg, Spandauerstrasse 31, II. Fahrwartin,  
Clubheim: „Zum alten Askaniens“, SW., Anhalt-  
strasse 14, jeden Donnerstag und Sonntag Abend.  
Die Clubfahrten werden stets durch die eigenen  
Mitteilungen des Vereins bekannt gemacht und  
sind durch Mitglieder eingeführte Gäste gern will-  
kommen. Einmal monatlich findet eine Clubfahrt  
gemeinschaftlich mit der Herrenabteilung statt.  
Sämtliche Zuschriften sind an Frau Weingärtner,  
(Adresse siehe oben) zu richten.

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



Schriftleitung: Frä. Anna Brückner, Prenzlauer Allee 1291,  
an welche alle Schriftstücke zu senden sind.  
Die Sitzungen werden jeden Dienstag mit dem  
Verein 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: Paul Schüller. II. Vorsitzender und  
Club-Redakteur: Robert Weber, Luisenstr. 43/44. Schrift-  
führer: E. Block, Philippstrasse 21, an den alle Zuschriften  
zu richten sind. Zeugwart: Heinz Wirtz. Kassierer: Otto  
Dressler. Fahrwart: Heinrich Götz. Kontrolleur: Erwin  
Heidke, Johanniterstr. 4. Clubabend mit Damen jeden  
zweiten bis letzten Mittwoch im Monat, 10 Uhr abends bei  
Gust. Hähnel, Luisenstr. 36. (F.-A. III. 2357.) „Radlerin und Radler“ und die  
„Radwelt“ liegen aus. Gäste zu den Clubabenden u. Touren stets willkommen.

**Radfahrer-Club „Corso“ Berlin.**

(Damen und Herren.)



I. Vorsitzender: Kaufmann Hoeche, Ziegelstr. 30.  
Sekretär: Max Schöneberg, Kaufm., Invaliden-  
str. 144 (A. III. 8596). Kassierer: William Schön-  
wiese, Fahrradhändler, Zwinglstr. 22. I. Fahrwart:  
Bruno Matschek, Kaufm., Schönhauser Allee 181.  
Damen-Abteilung:  
Vorsitzende: Frau Rosa Schönwiese, Zwingl-  
str. 22. Fahrwartin: Frau Clara Schöneberg,  
Invalidenstr. 144.

Clublokal: Aegir-Säle, Chausseestrasse 116, oberer Saal. Sitzung:  
Dienstag, abends 9 Uhr. Jeden ersten Dienstag im Monat findet eine rein  
geschäftliche Sitzung (ohne Damen) statt.

Unser aus Damen und Herren bestehender Club pflegt in erster Linie  
gemeinschaftliches Ausfahren, Saalfahren und geselliges Beisammensein. Die  
Damen-Abteilung veranstaltet hin und wieder gesonderte Ausflüge.

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.  
„Radlerin u. Radler“ sowie die „Radwelt“ liegen aus.

**Berliner Radfahrer-Club „Greif“ 1898.**

(Damen und Herren.)



Vorsitzender: Albert Lorenz, Schönhauser  
Allee 186 a. Schriftführer: Robert Schwanzler, Char-  
lottenstrasse 50/51. Kassierer: Georg Schilling,  
Sebastianstrasse 9. I. Fahrwart: Otto Schönfeld,  
Artilleriestr. 36. 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  
abend selbst 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. Vor-  
sitzender: Adolf Voss, Luckauerstr. 3. Schriftführer:  
Paul Scholz, Friedrichsberg. Kassierer: Bruno Achmet,  
Fahrwart: Walter Pannico. Zeugwart: Georg Neuen-  
dorf. Sitzung jeden Freitag 9 1/2 Uhr, Restaurant  
Fürstenhof, Köpenickerstrasse 137; jede letzte Sitzung  
im Monat ohne Damen. Damen und Herren als Gäste  
stets aufs herzlichste willkommen.

Neu aufgenommen: Frä. Helene Block.

**Berliner Radfahrer-Club „Kette“ 1897.**

(Damen und Herren.)



I. Vorsitzender: Max Lienenmann. Stellvert.  
Vorsitzender: Ludwig Dahnke. Schriftführer: Max Reutz,  
NO., Landsberger Allee 40, an welchen alle Zuschriften  
erbeten. Kassierer und Fahrwart: Adolf Büttner. Club-  
lokal: 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: Unbesetzt. 2. Vorsitzender: Hans Busse-  
witz. Schriftführer: Walter Karfunkelstein. Kassierer:  
Th. Stolzenberg, Weberstr. 17. I. Fahrwart: A. Pfeiffer.  
2. Fahrwart: S. Katsky. Club-Redakteur: Leo Bermann, Gr.  
Frankfurterstr. 107 (Z.). Vorsitzende der Damen-Abteilung:  
Frau Juwelier Stolzenberg, Weberstr. 17. Sitzungen:  
Dienstag 9 1/2 Uhr abends bei Breithaupt, Weberstr. 24a.

**Sport-Club „Sanssouci“ 1898, Berlin.**

(Damen und Herren.)



Vorsitzender: J. Lazarus, Potsdamerstr. 123. Schriftw.:  
Fritz Rosenzweig, Kantstr. 147. Fahrw.: Frä. Wildelau,  
Charlottenburg, Leibnitzstr. 79a. Kassenw.: Alf. Hofmann,  
Hedemannstr. 7. Sitzungen: Donnerstag, abends 8 1/2 Uhr,  
im Clubheim, Krausenstr. 10 (Clubhaus). Gäste stets will-

**Berliner Radfahrer-Verein „Wanderfalk“ 1898.**

(Damen und Herren.)

I. Vorsitzender: Karl Richter, Niederschönweide bei Berlin (Kunheim's  
Fabrik). Schriftführer und I. Fahrwart: Arthur Fromm, Berlin NO., am Fried-  
richshain 22. Kassierer und 2. Fahrwart: Oscar Ehrlich, O., Krautsstr. 48 b.  
Vorsitzende der Damen-Abteilung: Fräulein Helene Baschin, NO., Landsberger  
Allee 48. — Jeden Donnerstag Sitzung mit Damen in den Bürgerhallen, Lands-  
bergerstr. 108. — Nach der Sitzung Tanz. — Am Donnerstag findet die erste  
Sitzung in unserem neuen Vereinslokal statt und soll dieser Abend einen  
kleinen festlichen Anstrich erhalten, vorausgesetzt, dass sämtliche Mitglieder  
zur Stelle sind. Damen als Gäste herzlich willkommen.

**Radfahrer-Club „Wandervogel“, Berlin 1897.**

(Damen und Herren.)



Vorsitzender: Carl Goetz, Dennowitzstr. 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. Goldenstein. Sitzung jeden Dienstag, abends  
9 1/2 Uhr, Hansa-Hotel, An der Stadtbahn 40. Jeden letzten  
Dienstag im Monat geschäftliche Sitzung unter Anschluss  
von Gästen. Die „Radwelt“ und „Die Radlerin“ liegen aus.  
Gäste, sowie Sportkameraden 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 Anlich, Berlin, Wilsnackerstr. 19.  
Sitzungen mit der Damenabteilung finden jeden ersten Freitag im Monat statt.



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

Vorsitzender: Chr. Sonntag, Schöneberg, Bahnstr. 38.  
Schriftwart: Fritz Rossbach-Ronsset, Tempelhof, Neuen-  
strasse 6. Kassenwart: Alb. Penzlin, Schöneberg, Haupt-  
strasse 150. I. Fahrwart: Carl Hoffmann, Schöneberg,  
Feurigstr. 46. II. Fahrwart: Paul Gram, Schöneberg,  
Mühlenstrasse 18. Fahrwartin: Frau A. Herzgerodt,  
Berlin SW., Willibald Alexisstr. 28. Vereinslokal: Club-  
haus, Schöneberg, Hauptstr. 6-6. Cemälliche Zusammen-  
künfte: jeden Mittwoch Abends 9 Uhr. Gäste willkommen.



**Weissenseer Radfahrer-Verein.**  
(Damen und Herren.)

Vorsitzender: Herr Th. Rathmann, Weissensee,  
Königs-Chaussee 69. (Fernsprecher No. 27.)  
Schriftführer: Herr Georg Klug, Weissensee, Park-  
strasse 90.  
Vorsitzende der Damen-Abteilung: Frau H. Rath-  
mann, 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 53.  
Kassierer: Frl. Kern, Ohl. Stadtgr. 29, II.  
Schriftführer: Frl. Littmann, Paradiesstrasse 21, II.  
Beisitzende: Frl. Harski, Klosterstr. 5, I.  
Fahrwartin: Frl. Marga Seidel, Ring 53.  
Wöchentlich zwei Ausfahrten.  
Gäste, durch Mitglieder eingeführt, willkommen.

**Breslauer Damen-Radfahr-Zirkel „Violetta“.**

(Gegründet den 1. April 1898.)  
Vertrauensdamen:  
Schriftführer: Frl. Wendeler, Kronprinzenstr. 10 III.  
Kassenwartin und II. Fahrwartin: Frl. Härtel, Kronprinzen-  
strasse 11 I.  
Fahrwartin für Reigen- und Tourenfahrten: Frl. Tondeur,  
Kronprinzenstr. 10 part.  
Im Sommer zweimal wöchentlich Ausfahrten.  
Gemeinschaftliche Fahrübungen finden im Winter jeden  
Freitag in Kohnke's Velodrom statt. Gäste, durch Mit-  
glieder 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.  
Kassenwart: Frau Margarethe Rubach, Grosse Wollweber-  
gasse 5.  
Sitzungen am Donnerstag nach dem Ersten jeden Monats.  
Im Sommer zweimal wöchentlich Club-Ausfahrten; an Sonn-  
tagen je nach Uebereinkunft. Gäste stets willkommen.



**Damen-Radfahr-Verein „Adler“**  
in Dresden.

(Gegründet am 1. Dezember 1896.)  
Vorsitzende: Frau Marie Wolf, Dresden-A., Dippoldis-  
waldaerstr. 15. Schriftführer: Fr. L. Fränking,  
Dresden-Blasewitz, Schillerplatz 16. Kassierer:  
Frau Const. Langenhorst, Dresden, Werderstr. 12 III.  
Fahrwartin: Frau Anna Zehl, Dresden, Reitbahn-  
strasse 19. Vereins- und Übungslokal: Dresdner  
Radfahrralle, A. Siksay, Dippoldiswaldaergasse 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, Hauptmanns-  
gattin, Katzianergasse No. 10, Parterre. Fahrwartin:  
Frau Marie Langbein, Schriftwartin: Frau Ida  
Elmar. Sämtliche Zuschriften sind an die Vor-  
sitzende, Frau Ida Elmar, zu richten. Clubheim:  
Alb'sche Fahrschule, Grazbachgasse 67.



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

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



**Damen-Radfahr-Verein Liegnitz.**

Vorsitzende: Frau Dr. Jäschke.  
Schriftführer: Frl. Nitschke.  
Kassierer: Frl. Grosse.  
Fahrwart: Frau Wolff.  
Vereinslokal: Hotel Krone.  
Sitzungen: Donnerstags.



**Münchener Damen-Radfahr-Club.**

I. Vorsitzende: Frau Lina Fugina.  
II. Vorsitzende: Frau Elisabeth Maurmeier.  
Kassierer: Frau Lisa Schuh.  
Fahrwartin: Frau Marie Thenn.  
Schriftführer: Frau Sophie v. Trentini (Findlingstr. 38/II).  
Clublokal: Café Schwanthaler-Passage. Zusammenkunft  
jeden Dienstag, nachmittags 3 Uhr.  
Sämtliche Schriftstücke sind an die Schriftführer:in zu  
richten.



**Erster Damen-Radfahr-Club Stettin.**

I. Vorsitzende: Frau El. Fichlmayr, Friedrich Carl-Str. 19  
II. Vorsitzende und Fahrwartin: Frau Helene Köhler  
Königsstrasse No. 2.  
Schriftführer: Fräulein Anna Meylahn, Löwestrasse 1/II.  
Kassierer: Frau Schewpe, Berlinerthor 9/1.



**Erste Nederlandsche Dames Wielervereeniging „Honi soit qui mal y pense“**  
in Haag, Holland.

Präsidentin: Frl. A. A. Kuyt van Gyn. Schrift-  
führer:in und Kassierer:in: Frl. W. H. Gisolf. Fahr-  
wartin: Frl. J. Visser. Gründer des Vereins: Frau  
Hingma van Dobberke. Mitglieder die Frl.: N. Gisolf,  
H. v. d. Ende, H. Visser, J. Stein, A. Beck, H. Beck u. A.



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

(Gegründet 20. Juni 1894.)  
Vors.: C. H. Reimers, Altona, Schulterblatt 23. Schriftw.:  
C. Korth, Hamburg-St. Georg, Kreuzweg 9. Kass.: J. Verdieck,  
Hamburg-St. Pauli, Bergstr. 20. I. Fahrw.: R. Mütz, Altona,  
Grünestr. 19. 2. Fahrw.: R. Claus, Hamburg, Tornquist-  
strasse 66. Inventarw.: A. Claus, Hamburg, Tornquiststr. 66.  
Zusammenkunft jeden Dienstag in Metzger's Gesellschafts-  
haus, Altona. Alle Zuschriften erbeten an C. H. Reimers,  
Altona, Schulterblatt 23.



**Verein der Anklamer Radfahrer.**  
(Damen und Herren.)

1. 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. Vereins-  
lokal: Schützenhaus. Fahrabende: Jeden Donnerstag-  
Abend. Briefe etc. sind an den 1. 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.



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

I. Vorsitzende: Frau Emmy Fesq, Bohlweg. 2. Vor-  
sitzende: Frau Johanna Jürgens, Damm. Kassierer:  
Frau Johanna Jürgens, Damm. Schriftführer:in: Frau  
Elisbeth Geyer, Salzdlumerstrasse 115. I. Fahrwartin:  
Frau Emmy Fesq. 2. Fahrwartin: Frau Elisabeth Geyer.  
Saalfahren: Freitag Nachmittags 3 Uhr im Konzerthaus,  
Salzdlumerstrasse. Gäste durch Mitglieder einge-  
führt, herzlich willkommen. Ausserdem an jedem ersten  
Donnerstag im Monat abends 7/9 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: Wih. Schmidt jr.  
I. Schriftführer: Fritz Lenke. II. Schriftführer: Sieg-  
fried Jacoby. I. Fahrwart: E. Merker. II. Fahrwart:  
Joh. Kückens. III. Fahrwart (Saalfahrt): Chr. Meyer.  
Zahlmeister: H. Gerland. Gerätewart: Frz. Jürgens.  
Vertrauensdamen der Damen-Abteilung: Vorsitzende  
und Kassierer:in: Frau Löhr, Buchtstr. 53. Schriftführer:  
Frl. Erna Schröder, Davenportstr. 12a., an welche alle  
Schriftstücke zu richten sind. I. Fahrwartin: Frau  
Wöltjen, Buchtstr. 53. II. Fahrwartin: Frl. C. Holakamp, Schüsselkorb 24. Club-  
lokal beider Abteilungen: Kanne'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 1/2 Uhr vom Markt aus. Vereins-  
Organe: „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 Radfahrervereinigung 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 Handel, Brüderstr. 2a.  
 1. Schriftführerin: Fr. H. Heidrich, Schweidnitzerstr. 27. 2. Schriftführerin: Fr. Lucie Gallo, Brandenburgerstr. 58. Kassiererin: Frau M. Lustig, Teichstr. 14. Fahrwarschaft: Frau Ella Karow, Grünstr. 26, Frau Auguste Kessel, Nendortstr. 16. Zeugwartin: Fr. Lucie Sporleder, Schillerstr. 5. Sämtliche Zuschriften sind an die 1. Schriftführerin, Frau Heidrich, zu senden. Clubsitzungen jeden 1. Dienstag jeden Monats, im Restaurant Tanentzien. Die Benachrichtigung betreffs der Ausfahrten findet durch die Vereinszeitung des 1. Breslauer Radfahrer-Vereins statt. Durch Mitglieder eingeführte Gäste sind bei allen Veranstaltungen des Vereins stets willkommen. Mitgliederzahl 52.

statt. Durch Mitglieder eingeführte Gäste sind bei allen Veranstaltungen des Vereins stets willkommen. Mitgliederzahl 52.



**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, Düsseldorf, Bismarckstr. 81.  
 1. Fahrwart: Otto Wehans, Düsseldorf, Aderstr. 11. Saal-Fahrwart und Zeugwart: Heinrich Hoch, Düsseldorf, Kronprinzenstr. 29a.  
 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. Cario.  
 II. Fahrwart: Ose. Hagemann.  
 I. Schriftführer: Paul Weber.  
 II. Schriftführer: Alfred Plenz.  
 Kassierer: Fritz Ruck.

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

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

1. Vorsitzender: Herr Lorenz Basinus 2. Vorsitzender: Fräulein Anna Hesse, Schriftführerin: Frau M. Geletneky. Zahlmeister: Herr Max Stelter. Tourenfahrwart: Herr Alexander Corsepins. Saalfahrwart: Herr Georg Geletneky. Damenfahrwart: Fr. Emma Hesse. Clublokal: Gewerbevereinshaus. Clubabende: Dienstag 1/9 Uhr. Gäste stets willkommen. Fahrabende: Dienstag und Donnerstag 8 Uhr.

**Herren- und Damen-Radfahr-Club**

**„Jugend“, Eutin.**

(Gegründet 2. Mai 1897.)  
 Vorsitzender: Herr Anton Hegge, Auguststr. 6. Vorsitzende: Fr. Adele Lassen, Schlossstr. 9. Schriftführerin: Fr. Elly Lassen, Schlossstr. 9. Rechnungsführer: August Klücher, Königstr. 14. Fahrwart: Herr Arnold Lassen, Schlossstr. 90. Fahrwartin: Fr. Christa Lubinus, Peterstrasse 17. Clublokal: Im Sommer „Jugendheim“ bei Rossburg, im Winter „Vosshaus“.

**Frankfurter Bicycle-Club.**

**Damen-Riege.**

1. Vorsitzende: Frau H. Dörr.  
 II. Vorsitzende: Fr. C. Weidenhammer.  
 Kassiererin: Fr. K. Reinhardt.  
 1. Fahrwartin: Fr. R. Reinhardt.  
 2. Fahrwartin: Fr. L. Goujet.  
 Schriftführerin: Fr. A. Derschow.

**Verein radfahrender Ehepaare „1897“,**

**Frankfurt a. M.**

**Vorstand:** Vorsitzender: Herr J. Müller, Lersnerstrasse 39. Kassierer: Herr J. Diener, Pestalozzistr. 4. Schriftführer: Herr Ch. Becker, Burgstr. 12. Fahrwarte: Frau Diener, Herr H. Feist, Hettigräder, Goethestr. 29. Regelmässige Zusammenkünfte: Alle 14 Tage im Vereinslokal in der Restauration Kaisergarten, Opernplatz 2a, 1. Stock (Eingang durch die Wirtschaft) event. im Garten. Vereinsabende: 27. Dezember.

Alle Zuschriften wollen an den Schriftführer gerichtet werden.

**Halle'scher Radfahrer-Club von 1885.**

**Halle a. N.**

**(Damen und Herren.)**

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

**Vereinigter Herren- und Damen-Radfahr-Club**

**„Borussia“, Halle a. S.**



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

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

Vorsitzender: Herr F. Jaap, Rentant, Schröderstiftstrasse 6, Hamburg.  
 Kassierer: Herr W. Peters.  
 Schriftführerin: Frau Peters.  
 Fahrwart: Herr P. Prassent.  
 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 Rönhild, Bergedorf b. Hamburg. Fahrwart: Hermann Gansinger, Norderstrasse 57 II. Beisitzerinnen: 1. Frau M. Timmermann, Oldendeide bei Alt-Rahlstedt, 2. Fr. M. Haack.  
 Zuschriften sind an den I. Vorsitzenden zu richten.

**Radfahrer-Verein „Deutschland“**

**Hannover. (Damen und Herren.)**

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

**Fahr-Verein „Welt-Rad“, Hannover.**

**(Damen und Herren.)**

1. Vorsitzender: Georg Marheinecke, Georgstr. 12, I.  
 2. Vorsitzender: Wilhelm Markensen, Herrenstr. 2.  
 1. Schriftführer: Max Böttger, Karmarschstr. 14.  
 2. Schriftführer: C. Grasmann, Langestr. 6.  
 Kassierer: Eduard Meyer, Bödekerstr. 28.  
 Inventar und Zeugwart: H. Kirk, Brühlstr. 6 (Clublokal).  
 Fahrwartin: Fr. Käthe Nolke, Schuhstr. 6.  
 1. Fahrwart: Carl Otto Herz, Cellerstr. 20.  
 2. Fahrwart: Georg Wilke, Götheplatz 11.

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

**(Gegründet den 11. Febr. 1898.)**



Vereinszweck: Massvolles Tourenfahren. Vorstand: I. Vorsitzender: Kaufmann Arthur Rudat, Ziegelstr. 20. I. Schriftführerin: Fr. Olga Kuthning, Wrangelstr. 30. Kassenwart: Kaufmann Hugo Flatauer, 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. Aufnahmebesuche 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 Böttner. Schriftführer Paul Kossack. Kassenwart: Paul Bohm. I. Fahrwart: Otto Schröder. II. Fahrwart: Carl Bohm. Damen-Fahrwart Fr. Charlotte Köhler. Zeugwart: H. Märten.

(Fortsetzung Seite V.)





# KAYSER-FAHRRÄDER



UNERREICHT  
IN  
STABILITÄT,  
ELEGANZ  
sowie  
SCHNELLIGKEIT.

TONANGEBEND!  
Die  
feinste Marke  
der  
Gegenwart!

**Pfälzische Nähmaschinen- & Fahrräder-Fabrik**  
VORM. GEBR. KAYSER, KAISERSLAUTERN.  
[391]



H. Pieper, BERLIN W.,  
Charlottenstrasse 59.

Fahrradsätze, Gestelle,  
**Jacquet-Kette** ohne Nietung.   
 — Pieper-Räder. —

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

Grundkapital Mk. 3 000 000.—

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







## R. Nagel & Co., Bielefeld.

Aelteste und grösste Fahrradsattel-Fabrik  
des Kontinents.

Preislisten  
stehen Fabrikanten und Händlern gratis  
und franko zur Verfügung.

[374]






**Radfahr-Club „Falke“ Leipzig.**

Gegr. 1895.

**(Damen und Herren.)**



1. Vorsitzender: Bernhard Hellbach, L.-Gohlis, Stiftstr. 28, pt. 2. Vorsitzender: Willy Catterfeld, Leipzig, Dorotheenstr. 12, II. Schriftführer: B. Uhlmann, Leipzig, Kassierer: Paul Sieg, Leipzig, Salomonstr. 18, pt. Fahrwart: Adolf König, Leipzig, Querstr. 17, pt. 1. Vorsitzende: Frau A. Dietrich, Leipzig, Gohliserstr. I. Schriftführerin: Fr. Wally Lischke, Leipzig, Eutritzscherstr. 15, II. Kassiererin: Frau B. Hellbach, L.-Gohlis, Stiftstr. 28, pt. Fahrwartin: Frau P. Sieg, Leipzig, Querstr. 17, pt. Vereinslokal: Casino zum Rosenthal, Rosenthalgasse. Clubsabend: Mittwoch 1/2 9 Uhr. Jeden Sonntag Abend im Clublokal geselliges Beisammensein. Im Sommer regelmäßige Ausfahrten, im Winter Saalfahren.

**Radfahr-Club „Favorit“ 1898, Leipzig.**

**Damen-Abteilung.**



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

**Leipziger Radfahrer-Club „Oststern“.**

**(Damen und Herren.)**



Vorsitzender: Fritz Hünemörder, Fahrwart und Schriftführer: Max Högeler, Kassierer: Albert Wohlteil, 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. 15b. Telefon 2998.

**Radfahr-Verein „Lübecker Adler“ von 1896.**

**(Damen und Herren.)**



Vorsitzender: Dr. med. C. Schorer, Vorstands-Mitglieder: Damen: Fr. 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 96/104. Schriftführer: W. Harms, Lindenstrasse 27, an welchen alle Zuschriften zu richten sind, Zahnmeister: 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 1869.)

**Damen-Riege.**



Eigenes Clubheim: Plinganserstrasse.

**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.

**Radfahrer-Verein „Triumph“ Nürnberg.**

**Damen und Herren.**



Vorsitzender: Hermann Köhler, Ludwig Feuerbachstrasse 68, an welchen alle Sendungen zu richten sind. Stellvertreter: Carl Albersdörfer, Schriftführer: Hans Schlund, Kassierer: Joh. Schindelbeck. 1. Fahrwart: Carl Tannreuther. 2. Fahrwart: Andr. Nastvogel, Zeugwart: Richard Reuther. Versammlungen: Jeden Mittwoch 1/2 9 Uhr. 1. Mittwoch im Monat geschäftliche Sitzung. Vereinslokal: Restaurant „Gulden Garten“, Fürtherstrasse. Eingeführte Gäste herzlich willkommen. Grösste Auswahl von Sportblättern. Gepflegt wird ausser dem Rennsport, Touren-, Kunst- und Korso-Fahren. Jede Ankunft bereitwilligst.

**Radfahr-Verein Stuttgart.**

**Damen und Herren.**



1. Vorsitzender: Emil Schmolz, 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 Schötter. 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. Zahnmeister, 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 Preistouren: Max Hertel, Kaufmann, Dresden-A., Ferdinandstr. 14. Fahrwart für Kunst-, Reigen- und Korsofahren: F. H. Friese, Kaufmann, Nordhausen, Rautenstr. 57. Aussehbuss für Wanderfahrten. Vorsitzender: Ernst Richter, Königl. Geheimer Rechnungsrevisor, Potsdam, Waldemarstr. 15.

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

**Deutscher Radfahrer-Bund.**

**Ausschuss für Wanderfahrten.**



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

**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 Bunkel, Friedenau, Kaiser-Allee 38, I. Schwarz, Major a. D., Berlin W., Tauenzienstr. 13. Oscar Müller, Amtsrichter, Wilmersdorf, Durlacherstr. 14.

**Pommerscher Radfahrer-Verband „Stettin“**

**(Damen und Herren.)**



Vorsitzender: F. Liesenberg, Stettin, Stoltingstr. 6, II. Schriftwart: E. Rumpf. Kassenwart: O. Bethke. Fahrwart: R. Ipach. Zusammenkunft jeden Mittwoch, abends 9 Uhr, in der Randower Molkerei, Stettin, Falkenwalderstr. 19. 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 Protektorat 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. Peithner v. Lichtenfels. I. Schriftführer: Felix Mayer, Ritter von Tenneburg. II. Schriftführer: Leop. Fleischmann. III. Schriftführer: unbesetzt. I. Kassierer: D. Ehrenfreund. 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. Kalliwooda, Olivier Baron Laudon, Dr. M. Oranss, Bruno Rettich Edl. v. Wildenhorst.

Dr. Gustav Stransky, Emil Schwarz, Prof. Rud. Weyr. Generalsekretär: Heinrich Freiherr v. Prochaska. Sämtliche Zuschriften sind ans Generalsekr. Wien I, Nibelungengasse 8, Geldsendungen durch die Post-Sparkasse (Konto-No. 815478 für Oesterreich) an das Generalsekretariat zu richten.

### Steirischer Radfahrer-Gauverband.



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

I. Vorsitzender: Dr. Hans Stander, Graz, Hafnerplatz 2. Alle Zuschriften, welche die Kassagebarung betreffen, Neuanmeldungen und alle Geldsendungen (ausgenommen für den „Radfahr-Humor“) sind nur an den I. Zahlmeister Herrn Hans Drazil, Graz, Postgasse 9, zu richten.

Alle Zuschriften und Geldsendungen, welche den Bezug des „Radfahr-Humor“ betreffen, sind an den II. Zahlmeister Herrn Josef Frischenschlager, Graz, Annenstrasse 13, zu richten. — Alle sonstigen Zuschriften sind an den I. Beisitzer 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):

I. Vorsitzender: Joh. W. Adler, R.-C. K. 1895, Klagenfurt, Wodleystr. 3. 2. Vorsitzender: Josef Rucker, Oberkärntner R.-V., Spittal a. d. Drau. I. Schriftwart: Ernst Heinzl, Kärntner R.-V., Klagenfurt. 2. Schriftwart: Carl Stolz, Kärntner R.-V., Klagenfurt. I. Fahrwart: Hans Birnbacher, R.-C. Klagenfurt v. J. 1895. 2. Fahrwart: Norbert Kanduth, R.-V. Völkermarkt. I. Säckelwart: Franz Klagenstein, R.-C. „Stahlrad“ Klagenfurt. 2. Säckelwart: J. Karpf, Rdf.-Abt. des M.-G.-V. „Eintracht“, Klagenfurt. Beisitzer: Matth. Truppe, Viktring. Nie. Girardin, Bisiburg. Paul Oberlecher, „Schwalbe“, St. Jakob. Josef Wessaly, St. Veit a. d. Glan. Ferdinand Matschnigg, Feldkirchen. J. A. Kern,

„Albatros“, Klagenfurt Const. Rieder, Althofen. Dr. Norbert Gassner, Villach. Carl Vogel, Turner Rdf.-Biege Villach. Amtstube des Kärntner Radfahrer-Gauverbandes: Klagenfurt, Heuplatz No. 19. Vertreter im Kartell-Sport-Ausschuss: Dr. Josef K. Maresch, Klagenfurt. I. 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. Gauvorstands-Besprechung jeden Donnerstag 8 Uhr abends.

### Tiroler Radfahrer-Verband.



(Gegründet 1894.)  
Verbandes-Leitung für das 5. Vereinsjahr (1. Oktober 1898 bis 30. September 1899): I. Vorsitzender: Heinz Bederlunger (R.-C. „Vorwärts“) Herzog Friedrichstrasse, Innsbruck. 2. Vorsitzender: Ferd. Pattis (R.-C. „Hall“). I. Zahlmeister: Carl Masera (B.-C. J.), Helliggeiststr., Wilten. 2. Zahlmeister: Math. Schlocht (R.-V. Union), Helliggeiststr., Wilten. I. Schriftwart: Josef Wollek (B.-C. W.), Rudolfstr., Innsbruck. 2. Schriftwart: Camillo Karner (B.-C. J.), Bahnhof Innsbruck.

I. Fahrwart: Arthur Grätzer. 2. Fahrwart: Mathias Hald. Schriftleiter des „T.R.“: Rudolf Zech (B.-C. Wilten), Mentelgasse, Wilten. Verbands-Gasthöfe: „Restauration Heid“, Anichstr. (Verbandsstube) und Hotel „Post“. Verbands-Café: Café Central.

### Bund Deutscher Radfahrer aus den Siebenbürgischen Landesteilen Ungarns.

I. Präses: Josef Leonhardt in Schässburg. 2. Präses: Karl Orendi in Hermannstadt. Schriftführer: Rudolf Känzel in Schässburg. Bundeszahlmeister: Fritz Guggenberger in Mediasch. I. 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.



### Abbazzianer Bicycle-Club. Damen und Herren.

Club-Hôtel: „Ertl“ mit Rad-Remise.  
Club-Kanzlei: Bureau Steidl.  
1. Obmann: Guido Ritter von Plazer.  
2. Obmann: Em. Peinstingl, Hôtelier.  
3. Obmann: Dr. Franz Tripold, Kurarzt.  
1. Kassierer: Franz Ertl, Hôtelier.  
Schriftführer und I. 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 Köppel. Schriftf.: Rudolf Stark.  
Kassierer: Josef Forster.  
Damen-Mitglieder: Frau Rosa Wolf-Streschnak, (Vorsitz. des Damen-Komitees des R. V. F. 1897)  
Frl. R. Forster, Frl. L. Wiedermann, Frl. R. Kofend, Frl. M. Wunschel, Frl. R. Klein, Frl. G. Habermann, Frl. R. Holzer.

### Grazer Velo-Club (Damen und Herren.)



Präsident: Dr. Wilhelm Edler von Kaan. Präsident-Stellvertreter: Rudolf Ritter von Stankiewicz de Mogilo, Bezirkskommissär. Säckelwart: Excellenz, Irma von Kindermann, Feldmarschalllieutenant-Witwe. Schriftwart: Louise Heschl. Fahrwart: Ivo Krans, cand. mech. Ohne bestimmte Funktion: Olga Krans, Dr. Karl Baron Hayn. Gemeinschaftliche Fahrübungen finden jeden Donnerstag zwischen 6 und 9 Uhr abends in dem Uebungsalle der Meteor-Fahrrad-Werke in der Kofiseum-Kaserne statt. — Allfällige Zuschriften sind zu richten an Herrn Dr. Wilhelm Edlen von Kaan, Rechtsanwalt, Graz, Kalchberggasse 1a.

### Kapfenberger Beamten-Radfahrer-Verein.

#### Kapfenberg in Steiermark.

##### (Damen und Herren.)

Obmann: Alexander v. Gumberz.  
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 Scharfner, mag. pharm.  
Clubheim: Hôtel Sandwirt.  
Clubabend: Jeden Freitag.



### Laibacher Bicycle-Club.

#### (Damen und Herren.)

Obmann: Dr. O. Gratzy.  
Schriftführer: Gustav Eger.  
Eigener Fahrssaal, Damen-, Herren- und Werkstattzimmer, Mariatheresenstr. Clubzimmer und Club-café im Casino.



### Radfahrerverein „Juvavia“, Salzburg.

#### (Damen und Herren.)

I. Vorstand: Robert Sauter.  
II. Vorstand: Johann Schaffler.  
Schriftwart: Georg Böhrer.  
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. Telephon 8417.

Gegründet 15. Oktober 1881.

Ältester und grösster deutscher Radfahrerverein der Monarchie, ca. 1500 Mitglieder.  
Club-Centrale: III., Vordere Zollamtsstrasse 7a (nächst dem Stubenring). Eigenes, mit allem Comfort ausgestattetes Clubhaus mit Sekretariat, Geselligkeits-, Spiel-, Les- und Speiselokalitäten, Garderoben, Baderäumen, Remisen, 600 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 Uebungshalle. Prater-





Fillale: Thiergarten, II., Lanfberggasse, 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 Bicyclist“. 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 Korso 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: Baldwin Grollier; I. Vize-Präsident und Schatzmeister: Adolf Brecher; II. Vize-Präsident: Julius Breisach; Schriftführer: Adolf Schlessinger, Max Fränkel; Fahrwart: B. Grollier jr., Vincenz Richter und Siegmund Zilser; Hauswarte: Josef Spitzer, Siegmund Schlessinger; 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. 35 (Telephon Nr. 1042), wohin alle Geldsendungen zu richten sind. I. Schriftführer: Rudolf Schlessinger, II. Schriftführer: Alexander Hofbauer. Platzmeister und Zeugwart: Carl Kaindl. Beisitzende: Heinrich Bondy, Jos. M. Dollfuss, Wilhelm Fischer, M. Fleischmann, Emil Schwarz, Lud. Weiner. Revisor: Wih. 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 3 Uhr abends, im Falle ungnüglicher Witterung am Dienstag abends. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann, I. Franzensring 20, zu richten. Clubfarbe: Blau-Weiss-Blau.



**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 Schetöld. Beisitzer Herr Gustav Oehler. Club-Lokal: Hotel „Theresienhof“, Wien II., Engerthstrasse 335.



**Wiener Radfahr-Club „Kosmos“.**

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

Ehrenpräsident: Ign. Alt. I. Obmann: Dr. Kraus, 2. Obmann: L. Faltitschek. I. Schriftwart: Max Weis, 2. Schriftwart: Drd. Koref. I. Fahrwart: Gabriel Bauer, 2. Fahrwart: J. Lachont. I. Kassierer: A. Schweiger, 2. Kassierer: S. Schneek. Revisoren: V. Bauer und M. Löw. Beiräte: Dr. Spielmann, A. Koref und Max Handl. Clubheim: Restaurant Krantstoffel, X., Himbergerstr. 55. Zusammenkünfte daselbst jeden Dienstag 9 h. Clubcaté: Glaser, X., Himbergerstrasse 15.



**Wiener Radfahr-Club „Victoria“.**

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

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

(Damen und Herren.)

Club-Café: Café „Gartenbau“, I., Parkring 10. Clubabend: Jeden Mittwoch, 8 1/2 Uhr abends. Clubheim: I., Wollzeile 28, Alt-Pilsenerstr. 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, Schlüsselgasse No. 11 (Sport-, Fahrleitungs- und Zeitungs-Angelegenheiten). Alle übrigen Zuschriften sind an den I. Obmann Felix Ritter von Mayer, I., Bellariastrasse 4, zu richten.



**Wiener Radfahr-Club „Swift“ 1895**

Damen und Herren.

(Verbandsverein des „Oesterreichischen Touring Club“. Gründungsverein der freien Sportvereingung.)

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 126. Offizieller Clubabend: Jeden Dienstag 8 Uhr. Club-Café: Geyer, VII, Mariahilferstrasse 94. Sommerfahrplatz: Schug's Sommervelodrom, VI, Mariahilferstrasse 79.

**Wiener Radfahrer-Verein „Wanderliebe“.**

Verbandsverein des Oe. T. C. Gründungsverein der Freien Sportvereingung. Gegründet 1896.

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

Postsparkassen-Konto No. 803 617. - Telephon 7156. Clubfarbe: Blau-Weiss.

Vereinsleitung: Präsident: Hans Hugo Weiniger. Vice-Präsident: Jules Lyon. Schatzmeister: Alois Pragan. I. Schriftwart: Adolf Amon. II. Schriftwart: Benno Vogel. I. Fahrwart: Bernhard Kessler. II. Fahrwart: Max Mittler. Haus- und Zeugwart: Leo Hirschberg. Beirat: Carl Schneider. Revisoren: Leopold Weiss und D. Fränkel. Ehren- und Schiedsgericht: Obmann: Alois Pragan. Beisitzer: Hans Hugo Weiniger und Leo Hirschberg.

Sämtliche Zuschriften sind an den Präsidenten Hans Hugo Weiniger, II, 7, Kaiserplatz 10, zu richten.

Clublokal: Restauration „zum römischen Kaiser“, I, Wipplingerstrasse 32, wo jeden Mittwoch, 8 Uhr abends, gesellige Zusammenkünfte stattfinden. Clubcafé: Prückl I, Franz Josefs-Quai.



**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 Dörheim. 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, Garderob<sup>n</sup>, Remisen, gedeckte Fahrhalle, Kegelbahn: IX, Grüne Thorgasse 28. Clubfiliale mit Remisen und grossem mit Kurven überhöhten Sommer-Uebungsplatze: II, Praterstr. 49 (ehem. Panoramagebäude).



**Wiener Radfahr-Club „Wanderfalke“.**

Verbandsverein des Oe. T. C. u. Gründungsverein der Freien Sportvereingung.

Damen und Herren.

I. Obmann: Julius Feith; 2. Obmann: Heinrich Kertész; I. Schriftführer: Dr. Gottlieb Elkan; 2. Schriftführer: Frä. Melanie Müller; I. Fahrwart: Rudolf Schneider; 2. Fahrwart: Hermann Flohr; Kassierer: Rich. Niessner; Beiräte: L. Elkan und Schwitz; Revisoren: S. Schlechter und Franz Podhrasky; Archivar: Sigm. Löwit; 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 5. Alle Zuschriften sind an den I. Schriftführer Dr. Gottlieb Elkan V/2, Schönbrunnerstrasse 125 zu richten. Clubabend jeden Mittwoch. Clubcafé: „Schneller“, IV, Schönbrunnerstr. 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, Bannogasse 30; Obmann-Stellvertreter: Carl Löwit, XVII, Palfy 14; Säckelwart: Adolf Eisenmann, XVIII, Leitermayerg. 44; I. Schriftwart: Nicolaus Weiss, XVI, Hauptstr. 57; II. Schriftwart: Eduard Freiberger; I. Fahrwart: Max Fischer, XVIII, Zimmermannsgasse 9; II. Fahrwart: Albert Sommer, Haus- und Zeugwart: Oskar Frankl; Beisitzer: Anton Dworschak und C. Franz Pokorny. Sportausschüsse: Anton Dworschak, Ludwig Eisenmann; Schiedsrichter: J. U. Dr. S. Weiner, Gotthard Freiherr v. Haan, 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 Angartenstrasse 28.)

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

Ehren- und Schiedsgericht: Obmann: Dr. Siegfried Brüll. Beisitzer: Dr. Julius Adler, Dr. Julius Fischer, J. Bettelheim.



Clubberichterstatte: für die „Radlerin“ (Berlin) Frau Emilie Stransky, für das „Centrablatt“ (Wien) Dr. Arthur Kohn. Eigenes Clubheim mit grosser gedeckter Fahrhalle, Räderremisen und Gesellschaftsräumen: II. Untere Angartenstrasse 28.





Das Stiftungsfest des Damenradfahr-Clubs Berlin fand am 3. Dezember cr. in den Gesamträumen des City-Hotels statt. Wie stets bei den Festen dieses ältesten und vornehmsten deutschen Damensportvereins

setzte sich die zahlreiche Gesellschaft aus den hervorragendsten Vertretern der Berliner Sportkreise zusammen, die mit rauschendem Beifall die diesmal sehr reichen Darbietungen des festgebenden Vereins entgegennahm. Der Begrüßungsreigen, gefahren von vier Damen, konnte leider nicht alles zeigen, was geplant war, da kurz vor dem Fest eine Teilnehmerin aus der Reigenmannschaft ausscheiden musste. Trotzdem rechtfertigte das, was geboten wurde, vollauf den alten Ruf des Clubs. Besonderen Beifall fand eine auf dem leider nur zu Gebote stehenden engen Raum mit wundervoller Präzision ausgeführte Acht zu Vieren. Allgemeine Billigung fand die Wiedereinführung der alten einfach schönen Clubmütze, die leider zeitweilig durch andere Kopfbedeckungen ersetzt worden war. Nach dem Reigen erschien die erste aus dem Club hervorgegangene Kunstfahlerin, Fräulein A. Jobke. Sie übt erst seit kurzer Zeit und konnte demgemäß nur einfachere Tricks bringen. Was sie aber zeigte, wurde tadellos sicher und mit vollendeter Grazie ausgeführt. Besonders schön präsentierte sich die schlanke, zierliche Gestalt beim Stand auf dem Sattel des laufenden Rades.

Arbeitet die Dame so weiter, so begegnen wir ihr bald unter den Besten ihrer Kunst. Es folgte ein von Herrn Edelmann, dem Dichter des Clubliedes, verfasstes Begrüßungsgedicht, gesprochen von Frau Rother, das ausklang in das Gelübde, dem Sport und dem Bunde ewige Treue zu halten, herzlich erwidert vom Gauschriftführer, Herrn Kurtzrock, der in Gemeinschaft fast des ganzen Gauvorstandes erschienen war. Bald darauf hob sich der Vorhang zur pièce de resistance, dem Drama vom erschrockenen Gensdarmen, dessen Verfasser, Herr Edelmann, ein Erlebnis seiner Clubmitglieder humoristisch verwertet hat. Als hier „Jetten“ (Fräulein Hoffmann) von ihrer gestrengen Herrschaft bemerkt wurde, ihr Schatz, der Gensdarm Müchel aus Entsch, sei doch etwas gar zu — schlau, und sie kühl erwiderte: „Der kommt von sein Jeschäfte her“, erreichte der Jubel seinen Höhepunkt. Auch die Jugendriege, Merga Nolte, Couplet „Die fesche Radlerin“, und Helene Rother „Die traditionelle Blumenspenderin“ machten ihre Sache sehr brav und ernteten verdienten Beifall. Es folgten noch mehrere Vorträge von als Gäste anwesenden Herren, worauf der Tanz in seine Rechte trat. Um 7 Uhr erklärte die Kapelle, nunmehr sofort zu einer Morgenmusik zu müssen. Sonst — wer weiss??

**Gau 20 (Berlin).** Bekanntmachung. Die Neu-Anmeldungen für den Gau und Bund für 1899 können bereits jetzt erfolgen, desgleichen werden auch die Jahresbeiträge für die Erneuerung der Mitgliedschaft entgegengenommen. An die Herren Vereins-Zahlmeister und Einzelfahrer im Gau 20 richten wir die ganz ergebene Bitte, durch möglichst schleunige Erledigung der Beitragssendungen an Eugen Glombitza, Geschäftsstelle des Gau 20 D. R. - B., Berlin SW., Zimmerstr. 23, die Verwaltungsarbeiten beim Gau und Bund, die Anfang jeden Jahres sich erheblich häufen, thunlichst erleichtern zu helfen. Die Geschäftsstelle wird in den nächsten Tagen mit der Versendung der Listen an die Bundesvereine beginnen. Für Neu-Anmeldungen sind zu zahlen von Vereinsmitgliedern 9,50 M., von Einzelfahrern 10 M. An Beitrags-Erneuerungen sind zu zahlen von Vereinsmitgliedern 5,50 M., von Einzelfahrern 6 M. Für weibliche Familienangehörige (Frau und Töchter) eines Bundesmitgliedes wird auf Antrag desselben der Bundes- und Gaubeitrag um die Hälfte ermässigt. Die Einzahlungen können bei der Geschäftsstelle auch persönlich wochentäglich von 9—12 Uhr und von 2—6 Uhr bewirkt werden. Berlin, den 28. November 1898. Der Gau-Vorstand. Paul Wittenberg. Otto Kurtzrock.

Der Berliner Radfahrer-Club „Borussia“ hielt am 27. November einen Familien-Abend ab, welcher nach Ausweis der Kleider-Marken von rund 90 Personen besucht war. Der Saal begann sich von 6 Uhr ab zu füllen und war gegen 7 Uhr schon recht gut besetzt von tanzenden Paaren, ein Zeichen, dass der Grundsatz, früh zu beginnen und früh zu schliessen, den Beifall der Damen und Mitglieder findet. Köstlich waren jedenfalls die erstaunten Gesichter einiger Bummelanten, denen die bisher geübte Borussen-Unpünktlichkeit ins Blut gegangen ist; sie vernahmen mit offenem Munde, dass seit Stunden schon alles im Betriebe sei. Kurz nach 8 Uhr wurde an der gemeinschaftlichen Abendtafel Platz genommen. Der Beisitzer nahm hierbei die Preisverteilung an die Damen-Abteilung vor. Es erhielten Preise für die eifrige Teilnahme an den gemeinsamen

Rad-Ausflügen: Frau Weingaertner, Frau Brescius und Frau Birkholz. den ersten Preis verdanken wir der Liebenswürdigkeit der Herren Taumeyer und Leonhard (Bild mit Rahmen). Hierauf setzte der Tanz wieder ein, bis um 12 Uhr der Kaffee gemeinsam eingenommen wurde, womit die Veranstaltung ihr Ende erreichte. An Abwechslung fehlte es nicht. Durch Vorträge erfreuten uns: Frau Birkholz und die Herren Domke, Pariser, Quester und Weiss. Ein nach der Abendtafel abgeschrittener Reigen gab durch Auswechslung der Damen Gelegenheit, einander näher bekannt zu werden. Für Gesellschaftstänze haben wir in Herrn Domke mit seiner kräftigen Kommando-Stimme einen tüchtigen Leiter. Die Veranstaltung lag im übrigen in den bewährten Händen der Herren Quester und Gustrau. Es waren gemüthliche Stunden, welche wir — wie immer bei den bescheidenen Familien-Abenden — am letzten Sonntage im Kreise unserer Angehörigen verlebten. Wir haben auch feststellen können, dass die seit einiger Zeit bei unseren Junggesellen entstandene Klage, es fehle im Club an jungen Damen, nicht zutrifft. Die weibliche Jugend hatte zahlreiche, anmutige Vertreterinnen entsandt, so dass sogar unsere angestrengte Reigen-Mannschaft (sie hatte von Vorm. 9 bis 6 Uhr Abends „geübt“) mit rastlosem Eifer das Tanzbein schwang. Allen, welche uns durch ihr Können den Unterhaltungsstoff so vielseitig gestalteten, sei hier herzlicher Dank gesagt.

**Radfahr-Verein „Wanderlust“, Hamburg-Altona.** „Wanderlust“ veranstaltete am Donnerstag, den 1. Dezember, anlässlich seines Stiftungsfestes ein grosses Gala-Saalfest, welches in dem neu dekorierten Ballsaale von Metscher's Gesellschaftshaus abgehalten wurde. Der Saal war auf das effektivste mit Guirlanden, Blumen, Bannern und kleinen Fähnchen geschmückt. Das Programm war ein ausserordentlich vielseitiges und reichhaltiges. Eingeleitet wurde das Fest durch eine Musikpièce „Wanderlust-Potpourri“, dann folgte das Eröffnungsfahren, welches von 6 Damen und 6 Herren unter Voranführung des Vereins-Banners gefahren wurde. Sodann sprach Frau Corbelien in der ihr eigenen angenehmen und hübschen Weise den Festgruss, welcher mit einem allseitig wiederholten „All Heil“ schloss. Als nächste Nummer fand das Niederrad-Kunsthahren des kleinen Carl Schneemilch statt. Ein kleiner netter Junge von sechs Jahren, welcher es mit der Zeit noch recht weit im Kunsthahren bringen dürfte. Hierauf folgte Herr Max Winter, Hamburg, Kunstmeisterfahrer von Deutschland auf dem Hochrade. Ueber seine Tüchtigkeit noch etwas zu sagen, hiesse Eulen nach Athen tragen. Er war einfach grossartig. Die nächste Nummer bot einen Achterreigen, gefahren von 4 Damen und 4 Herren des R.-V. „Wanderlust“, derselbe wurde bestens durchgeführt. Dieser Reigen wurde sowohl auf dem Bundesfeste in Dortmund als auch auf dem Jubiläumfeste in Wien von Mitgliedern des R.-V. „Wanderlust“ gefahren und bei beiden Gelegenheiten mit dem ersten Preise prämiert. Nach einigen Musikstücken folgte ein Achterreigen, gefahren von 8 Damen, und ein Zwölferreigen, gefahren von 6 Damen und 6 Herren. Beide Reigen wurden ausserordentlich schneidig durchgeführt und wir können wohl behaupten, dass der R.-V. „Wanderlust“, was das Reigenfahren an betrifft, unbedingt auf der Höhe ist. Von dem dann auftretenden Kunstfahrer auf dem Niederrade, Herrn W. Wichmann, ist zu berichten, dass derselbe sich ganz bedeutend gebessert hat, seitdem wir ihn zuletzt gesehen haben. Die nächste Nummer brachte eine Kunstfahlerin, Frau Viola Ziemann. Wenn auch ihre Leistungen gegen diejenigen der Herren noch etwas zurückstehen, so dürfte sie dieselben bei eifrigem Training doch bald erreichen. Ihre Bewegungen sind ausserordentlich angenehm und ihre Sicherheit ist bewunderungswürdig, wenn man bedenkt, dass sie überhaupt erst seit einigen Monaten Rad fährt. Ausser auf dem Niederrad präsentierte sie sich auch auf dem Eiferrade. Als Schlussnummer waren Gymkhana-Spiele auf dem Rade vorgesehen. Uns, sowie vielen Sportkollegen waren diese Art Spiele vollkommen neu. Dieselben wurden musterhaft durchgeführt und dürften manchem Verein Anregung gegeben haben, in Zukunft auf Vereinstouren diese Spiele auszuführen. Die Aufführungen waren bereits um 11½ Uhr zu Ende, worauf ein flotter Ball die Teilnehmer noch recht lange in angenehmster Stimmung zusammenhielt. Alles in allem genommen, ist dem R.-V. „Wanderlust“ volles Lob für sein wohlgelungenes Fest zu zollen und wurde ihm auch reichste Anerkennung seitens des Publikums zu teil.

**Hamburg.** Unter dem Namen „Hamburg-Altonaer Damenradfahrerverein“ hat sich hier dieser Tage ein neuer Verein gebildet. 12 Damen erklärten sofort ihren Eintritt. Verheiratete Damen werden in den Verein nicht aufgenommen. Herren können dem Verein als passive Mitglieder beitreten, haben aber nur beratende Stimme. Der neue Verein hat sich die Pflege des Touren- und Reigenfahrens zur Aufgabe gemacht — „Vivat, crescat, floreat.“ All Heil! A. Br.

**Der Grazer Damen-Bicycleclub** hat in der am 12. d. Mts. abgehaltenen Vollversammlung einstimmig die freiwillige Auflösung beschlossen.

**Verlobungs-Anzeige.** Von der verdienstvollen ersten Fahrwartin des Damen-Radfahr-Clubs Berlin geht uns nachstehende Verlobungs-Anzeige zu:

Als Verlobte empfehlen sich  
Clara Beyer  
Robert Madalinski  
Berlin.

Die Redaktion der „Radlerin“ bringt aus diesem Anlass die herzlichste Gratulation zum Ausdruck.