



**DRAISENA**  
 Erstes und ältestes  
 Sportblatt der radfahrenden Damen

Gegründet 1895

Druck und Verlag: Ernst Heinrich Meyer, Dresden-A., Hopfgartenstrasse 6  
 Fernsprecher Amt I, 2741

Redaktion für Deutschland: M. A. Adelt-Duc.

Herausgeber und verantwortlicher Redakteur für Oesterreich-Ungarn: Arnold Berg,  
 Wien IV/2, Goldeggasse 18<sup>a</sup>

Abonnements werden bei allen Buchhandlungen, Zeitungspediteuren, Postanstalten (Postzeitungskatalog Nr. 2133), sowie bei den Administrationen entgegengenommen. — Abonnementspreis vierteljährlich 1.50 Mk., für Oesterreich-Ungarn 1 fl. Ausland Mk. 2.50.

Erscheint am 10. und 24. jedes Monats.

Inserate werden nach Tarif berechnet und wird bei Wiederholungen entsprechender Rabatt gewährt.  
 Preis der viergespaltenen Nonpareillezeile 40 Pfg. = 24 kr.

No. 8

Dresden-Wien, am 24. April 1899

5. Jahrg.



**Offizielles Organ**

der Damen der  
 Allg. Radf.-Union, Deutscher Touren-Club,  
 des Verbandes christlicher Radfahrer  
 Oesterreichs,  
 des niederöst. Radf.-Verbandes „Ostmark“,



des Schutzverbandes deutscher  
 Radfahrer,  
 des Radfahrer-Schutzverbandes Hannover,  
 des Schutzverbandes  
 der Radfahrer von Köln und Umgegend,  
 sowie von 135 Einzelvereinigungen.



Organ der Damen  
 des  
 Bundes deutscher Radfahrer  
 Oesterreichs.



Fräulein Karoline Haubelt, Wien,  
 Mitglied des Verbandes christlicher Radfahrer Oesterreichs.

## Radeinkauf.



Die Zeit ist wieder gekommen, da man in erhöhtem Masse an den Ankauf eines Rades denkt. Sportnovizen kaufen ihr Rad aus irgend einem Grunde bei dieser oder jener Firma; Angehörige von Sportkundigen, die selbst nicht fahren, schenken den Fahrenden das Rad irgend einer Firma, das ihnen besonders verlockend vorkommt.

Manches Braut- oder Ehepaar steht vor der grossen Frage: Tandem oder Einzelrad — ohne zu einem Entschluss kommen zu können, lediglich dem Ratschlag des Gehülfen der Fahrradhandlung vertrauend.

Es ist schwer, das Tandem abfällig zu beurteilen, denn es hat entschiedene Vorzüge. Andererseits aber liegt für zwei Menschen der Vorteil doch sicherlich in dem Punkte, dass jeder einzelne allein ausfahren kann, wann und wohin er will. Braut und Bräutigam, Gatte und Gattin, ja, selbst Schwestern untereinander, kommen in die Lage, allein auszufahren. Wie unangenehm, wenn das Tandem dann jedes Fahren unmöglich macht! Wer nicht im glücklichen Besitz von Einzelrädern und eines Tandems ist, sollte nur das Einzelrad wählen.

Das sieht ja ganz allerliebste aus, wenn ein gleichgekleidetes Tandempaar flott dahinfährt, sei es nun, dass die Dame auf dem vielbestrittenen Vordersitz oder auf dem sicheren Hintersitz Platz genommen hat. Und wer sich ein Tandem neben dem Einsitzer leisten kann, sollte den Kauf nicht unterlassen. Im anderen Falle dagegen empfiehlt sich lediglich der Ankauf des Einsitzers.

Durchschnittlich wird beim Ankauf eines Rades für eine Dame lediglich das Damenrad berücksichtigt, jene Maschinen ohne geschlossenen Rahmenbau.

Wenn aber eine Dame jung, elegante Erscheinung und flotte, geschickte Turnerin ist, so ist das Anschaffen eines Herrenrades empfehlenswerter. Im Gewicht leichter, ist es auch leistungs- und widerstandsfähiger. Natürlich muss die Herrenradfahrerin auf das Tragen des Rockes in jeder Form verzichten und die Hose wählen. Wer dies thut, hat bei der Wahl eines Herrenrades entschiedene Vorteile zu erwarten.

Jedenfalls ist es absolut nötig, dass man sich bei Ankauf eines Rades darüber orientiert, ob die spätere Besitzerin schwer oder leicht von Gewicht ist, ob sie ihr Rad zu kurzen Spazierfahrten oder ob zu grossen Touren benutzen will, und, ob sie die passende Persönlichkeit für ein Herren- oder ein Damenrad ist.

Berücksichtigt man alle diese Punkte, so werden spätere Enttäuschungen, die man leicht dem Fabrikat aufbürdet, ausbleiben, und jeder wird von seinem Stahlross denken, dass es das beste sei.

## Fräulein Karoline Haubelt.

Wir bringen in der heutigen Nummer unseres Blattes das Bild des Fräul. Karoline Haubelt, Mitglied des Verbandes christlicher Radfahrer Österreichs. Die Dame ist in den Radsportkreisen der österreichischen Metropole nicht nur durch ihre chice Dress, sondern auch



Fräul. B. Siegmund, Berlin.

Originalaufnahme für die »Draisena« von Max Steffens, photographisch-artistisches Atelier, Berlin N., Lothringerstrasse 54.

ihr sicheres elegantes Fahren bekannt. Die Besucher des Praterkorsos kennen die elastische, elegante Gestalt dieser eifrigen Anhängerin des Damenradportes schon lange, doch sei damit nicht gesagt, dass Fräul. Haubelt nur in den Praterauen ihr Stahlross tummelt. Obwohl die Dame erst seit Mai 1897 unserem Sporte huldigt, blickt sie doch schon auf schöne radtouristische Erfolge zurück. So hat sie unter anderem eine Tour nach Rom-Venedig-Cattaro-Ragusa, von da per Schiff nach Corfu unternommen und sich hierbei als stramme Tourenfahrerin erprobt. Zu ihren grösseren Touren, deren sie jährlich einige unternimmt, benützt Fräul. Haubelt stets ein Herrenrad, während sie bei ihren Spazierfahrten in der Stadt und in der Umgebung meist auf Damenrad erscheint.

## Sportbrief aus Transvaal.

Johannesburg, 20. Februar.

Wir Süd-Afrikaner befinden uns mitten im Sommer, die Hitze ist sehr gross und

wird nur ab und zu durch tropische Regengüsse gemildert. Der Radsport befindet sich in vollem Flor. Seit Dezember sind fast vierzehntägig Rennen auf der Wanderers-Bahn, deren Pavillon übrigens vor einigen Monaten dem Feuer zum Opfer fiel.

Die Saison wurde mit dem Karneval eröffnet, der wiederum zum wohlthätigen Zweck veranstaltet eine Einnahme von 35000 Mk. brachte.

Der Festzug selbst war nicht gerade interessant und litt an zweckmässigem Arrangement. Der ganze Zug fuhr mit sehr grosser Geschwindigkeit vorüber und zwar waren alle die einzelnen Reiter so dicht bei einander, dass das Auge keinen Moment auf einem derselben ruhen bleiben konnte. So kam es, dass die immerhin sehr hübschen Kostüme gar nicht zur Geltung kamen.

Die einzige Änderung gegen den Karneval von 1896

bildete der Umstand, dass unsere Damen im Zuge vertreten waren. Die beifolgende Photographie zeigt die Damen-Sektion des Commercial-Cycling Club, der es auch der Teilnahme des schönen Geschlechts zu danken hatte, wenn derselbe bei der Preisverteilung mit dem ersten Preise abschneidet. Die Damen waren alle in Weiss gekleidet mit blauen Schärpen und blauen Bändern um die Hüfte.

Sämtliche Geschäfte hatten übrigens zur Feier des Tages um 11 Uhr morgens geschlossen und ihren Angestellten möglich gemacht, sich am Zuge zu beteiligen. So etwas dürfte in der deutschen Heimat kaum möglich sein.

Wir Radfahrer sind von unserer Bürgerschaft mit einem Weihnachtsgeschenk bedacht worden, bestehend in einer Abgabe von Mk. 10.— per Jahr, d. h. natürlich, dass wir dieselbe zu bezahlen haben. Dafür wird aber nichts für die erbärmlichen Strassen gethan, so dass diese Steuer viel böses Blut macht. Einige Schlawmeier glauben sich auf folgende Weise von der Steuer befreien zu können:

Das Gesetz lautet, dass jeder Radfahrer im Januar jedes Jahres eine Abgabe von 10 Mk. zu entrichten hat.

Ein weiterer Absatz besagt, dass das Gesetz am 9. Febr. in Kraft tritt. Daraus wird gefolgert, dass die Steuer zuerst im Januar 1900 zu bezahlen sei. Das ist allerdings nicht die Meinung der Gesetzgeber, es bleibt aber abzuwarten, wie weit die Fahrer mit ihrer Weigerung vor Gericht kommen

werden. Auf Nichtbezahlen der Abgabe steht nämlich eine Strafe von 100 Mark.

Ebenso hat derjenige, der ohne Lampe oder auf der verkehrten Seite der Strasse fährt, eine hohe Strafe zu entrichten.

Die Radfahrer sind allerdings in Clubs verbunden, eine grössere Organisation, wie deren in Deutschland vorhanden,

gibt es hier jedoch nicht. Die einzige Organisation, die Transvaal-Cyclists-Union, bekümmert sich leider um solche Fragen nicht.

Den Sports-Kameraden und -Kameradinnen in der Heimat ein frohes »All Heil!«

A. S.

### Damenclubs in Österreich.

Von Louis Keller.

(Nachdruck verboten.)

Mit den Clubs radfahrender Damen ist es speziell in Österreich schlecht bestellt. Woran alle Bemühungen scheitern, dies in seinem vollen Umfange zu ermessen und zu beurteilen, ist fast nicht denkbar, aber immerhin sei ein gut Teil der Ursachen hiermit blosgelagt, womit aber noch nicht aufgeklärt erscheint, warum eben diese Ursachen in Deutschland nicht bestehen, das doch so viele Damenradfahrvereine zählt.

Ob Damenradfahrvereine überhaupt nötig sind und für den Sport eine Bedeutung besitzen, wurde schon mehrfach erörtert und häufig zu Ungunsten der Damenradfahrvereine entschieden. Massgebend erschien hierbei die Anschauung,



Ruine des „Wanderers“-Pavillon auf dem Sportplatze des Wanderers-Bahn zu Johannesburg nach dem Brande. Original-Aufnahme für die »Draisena«.



Radfahrer-Carneval zu Johannesburg, Transvaal, am 7. Dezember 1898. — Commercial Cycling Club. Ladies. Original-Momentaufnahme für die »Draisena« von Barnett & Co., Johannesburg, S. A. R.



ein Damenradfahrverein könne dem Sport nur dann nützen, wenn sich seine Mitglieder mit eifrigster Sportpflege beschäftigen, worunter in erster Linie die Pflege von Renn- und Tourenfahren verstanden sein soll. Nachdem aber Damenrennen überhaupt zu perhorrescieren, Tourenfahrten von Damen allein jedoch selten unternommen werden, fällt der Zweck der Damenradvereine von selbst fort und diese stellen sich als unnütz dar. So wenigstens die Aus-

führungen der Gegner von Damenclubs.

Die Sportpflege von heute lässt — dies ist einmal unabweigbar — unbedingt sehr vieles zu wünschen übrig und rührt die eingetretene Stagnation offenbar von dem Anwachsen der Radfahrerschaft, vom Gebrauche des Rades als Verkehrsmittel, von der Verallgemeinerung des Radsportes her, die das Wort Sport allmählich verschwinden machte, dafür das Nützlichkeitsprinzip setzend.

Trifft dies schon bei vielen Herrenvereinen oder gemischten Clubs zu, die zum grossen Teile keine Sportsvereine, sondern blosse Geselligkeitsvereine ihrer radfahrenden Mitglieder vorstellen, welche die Geselligkeit während des Winters in der Kneipe oder im Tanzsaale, im Sommer auf bald grösseren, bald kleineren Radfahrpartien pflegen, sich im übrigen aber um die grossen idealen Sportaufgaben herzlich wenig kümmern, was will man dann erst von einem Damenradfahrvereine verlangen, besonders wenn man berücksichtigt, dass selbst alte, durch seinerzeitige Sportpflege zur Berühmtheit gelangte Radfahrvereine dem Zuge der Zeit unterliegend nicht mehr auf jener einst innegehabten Höhe stehen, obwohl ihnen von Zeit zu Zeit vielleicht die Erinnerung einstiger Grösse eine Erkenntnis heraufdämmern lässt und sie zu schwachen Versuchen, das verlorene Terrain wiederzugewinnen anspornt, wobei es aber über den ersten Anfang meist nicht hinausgeht.

Ist man im Punkte Sportpflege den Vereinen radfahrender Damen gegenüber so peinlich, so möge man es auch gegenüber den Herrenvereinen sein. Dann allerdings müsste das Clubwesen überhaupt aufhören und von Rechtswegen sollte dann jede sich Sportclub nennende Verbindung behördlicherseits aufgelöst werden, sobald sie nicht eine wirkliche Sportsinteressen fördernde Thätigkeit nachweisen kann, was selbstverständlich ein Unding ist. Lässt man aber den Herren- oder gemischten Radfahrvereinen das Recht, zu bestehen, auch wenn sie offenbar in erster Linie nur den Geselligkeitsstandpunkt vertreten, so räume man auch den Damenradfahrvereinen die gleiche Existenzberechtigung ein, ohne sofort die Nase zu rümpfen und um den dem Sporte hieraus erblühenden Nutzen zu fragen.

Was soll ein Damenverein sportlich auch Phänomenales leisten, wenn schon berufene oder doch mindestens berufen gewesene Herrenvereine durch derzeitige Lauheit glänzen!

Richtig ist, dass ein Radfahrverein seine Aufgabe vorzüglich nur in der Veranstaltung oder Beschickung von Rennen und in der Pflege des Tourenfahrens finden könne,

worüber man jedoch nicht der radsport-wirtschaftlichen Thätigkeit vergessen darf, zu welcher auch entschieden die Stellungnahme zu die ganze Radfahrerschaft betreffenden Anregungen und sie bedrohenden Gefahren seitens Privater oder der Behörden gehört.

Dass ein deutscher Damenradfahrverein selbständig Rennen veranstaltet oder solche beschickt, kann wohl niemand verlangen und wollte ein Damenverein es thun, so würde er sich, falls sich überhaupt in deutschen Landen Teilnehmerinnen fänden, dem Fluche der Lächerlichkeit aussetzen, denn was in Frankreich möglich ist, schickt sich nicht für deutsche Frauen und Mädchen, und wer einem Damenrennen in Paris beigewohnt, wird niemals den abstossenden Eindruck vergessen, den dies auf ihn hervorgebracht. Von den Rennen ist daher gänzlich abzusehen.

Anders verhält es sich hingegen mit dem Tourenfahren.

Wenn schon aus verschiedenen Gründen nicht jede Dame das Zeug in sich fühlt, sich allein auf die Strasse zu wagen, geschweige denn eine grössere Tour zu machen — vereinzelt Ausnahmen gehören nicht zur Regel — so ist es doch ganz gut denkbar, dass mehrere Damen gemeinschaftlich eine Radreise unternehmen, wie man solches auf dem Gebiete der Fuss-touristik und der Sommerreisen häufig wahrzunehmen Gelegenheit hat, ohne hierin etwas besonders Verwunderliches zu erblicken.

Gerade zu diesem Zwecke, zum Zusammenfinden und vorherigen Kennenlernen geeigneter Charaktere, repräsentiert sich ein Damenradfahrclub als das richtige Mittel, ja, fast möchten wir sagen: als das einzige Mittel.

Wie viele Damen giebt es, die aus irgend einem Grunde allein in der Welt stehen, resp. ohne männliche Lebensbegleitung. Sollen sie deswegen auf das Radfahren, das vielleicht ihr einziges Vergnügen ist, dauernd verzichten?

Es ist gänzlich überflüssig, dass ein Damenradfahrverein auf sportlichem Gebiete durch besondere Leistungen hervorrage, obwohl dies bei Tourenfahrten ganz gut möglich wäre, sondern in erster Linie sei er ein Geselligkeitsverein radfahrender Damen. Den Damen soll dadurch Gelegenheit zum freien Meinungs-austausche unter sich, und wie schon oben erwähnt, Gelegenheit zur persönlichen Bekanntschaft behufs gemeinsamer Ausfahrten geboten

werden. In diesem Sinne kann das Wirken und Walten eines Damenradfahrvereins nur ein erspriessliches sein, und sobald er diese Aufgabe erfüllt, entfällt der Vorwurf der Zwecklosigkeit.

Ausserdem können noch so manche Fälle eintreten, die das Vorhandensein eines Damen-Radfahrvereines, dessen öffentliches Erscheinen, eventuell Stellungnahme zu Fragen, welche die gesamte radfahrende Damenwelt interessieren, wünschenswert, wenn nicht geradezu notwendig erscheinen lassen.

Von den Gegnern der Damen-Radfahrvereine wird zur Be-



kräftigung ihrer nicht stichhaltigen Argumente oft auch die Motivierung ins Treffen geführt, dass alle jene Damen, welche überhaupt einem Vereine anzugehören gewillt sind, dies bereits dadurch bethätigten, dass sie eben einem Radfahr-Vereine oder -Club, in welchen Damen der Eintritt satzungsgemäss zusteht, beitraten. Sollten Sie nun einem speziellen Damenclub beitreten, so würden sie offenbar aus dem anderen Club, der gewiss sportliche Aufgaben zu lösen eher imstande sei, nachdem ihm ja auch Herren angehören, austreten, wodurch eine Schwächung dieses Clubs vor sich ginge, die unter allen Umständen vermieden werden müsse.

Abgesehen von den oft zitierten sportlichen Aufgaben — die zumeist ohnehin auf keinen Fall erfüllt werden — ist es durchaus nicht notwendig, dass Damen in dem Momente, da sie einem eigenen Damenclub anzugehören oder einen solchen zu gründen sich entschlossen haben, jenem Club, der sie bisher zu seinen Mitgliedern zählte, fahnenflüchtig werden, obwohl gerade hierdurch der Beweis erbracht erschiene, dass die Damen im Damenclub ihre Sonderinteressen besser gewahrt finden, als im gemischten Club.

Es sind sonach sämtliche kursierenden Behauptungen, deren Spitze sich gegen das Bestehen von Damenradfahrvereinen richtet, ad absurdum geführt, und vielleicht wird manche Dame, die bisher bei ihr vorherrschende Scheu vor Damenclubs jetzt verlieren, nachdem ihr Ziel und Zwecke eines Damen-Radfahrvereines bekannt geworden sind.

Ohne für Emanzipation in des Wortes verwegener Bedeutung zu schwärmen, muss man unbedingt die Gleichberechtigung der Damenclubs mit den meisten Herren- oder gemischten Radfahrclubs zugestehen, und wäre es nur freudig zu begrüssen, wenn allerorten neben allgemeinen Radfahrvereinigungen auch besondere Damenclubs entständen.

Nicht verhehlen kann man sich allerdings die Schwierigkeiten, die gerade im Damenclub enorme sind, nämlich, sich von zweideutigen Elementen freizuhalten, und mag letzterer Umstand auch oft massgebend für Damen gewesen sein, die ein derartiges Zusammentreffen fürchteten. Doch, so schwer auch im ersten Augenblicke eine Kontrolle möglich scheint, so leicht ist diese bei gewissenhaftester Ballotage aus-



zuführen und damit dürfte auch der letzte Stein des Anstosses beseitigt sein, der ein besseres und kräftigeres Gedeihen der Vereinigungen radfahrender Damen bisher verhinderte.

### Die verräterische Lampe oder die Vorteile des englischen Unterrichts.

Mein Freund Hans hat sich ein Bicycle gekauft. Es ist dies nichts Auffallendes, auch nicht, dass er es alle drei Tage zerlegt und putzt, wobei er dann beim Montieren die grössten Kunststücke aufführt. Was ich aber erzählen will, ist: Er besitzt auch eine Lampe.

Hans betrachtete dieses cylindrische Ungetüm immer mit einer Art Scheu und Respekt. Eines Abends entschloss er sich aber, dieselbe näher bei Licht zu betrachten, das heisst, sie anzuzünden.

Es ist gut, wenn man englischen Unterricht nimmt, denn das Leben erwischt uns oft beim Frackschüssel, um uns zu zwingen, unsere Kenntnisse anzuwenden, und das kann sogar bei einer Lampe geschehen.

Hans traf seine Vorbereitungen mit einer Miene, als würde seine letzte Stunde schlagen. »Die Sache ist gefährlich«, sagte er, »sie kann leicht explodieren.« Er füllte die Lampe oben mit Wasser und unten mit schwarzem Pulver, das er als Calcium bezeichnete. Dann entzündete er ein Zündholz —, um mehr Effekt zu erzeugen, löschte er das Licht aus und — ja, was war denn das? Die Lampe brannte nicht, wohl aber sein Finger, weil das Zündholz zu sehr abgebrannt. Egyptische Finsternis lagerte ob uns. Drei oder vier Ver-

suche folgten mit demselben Resultat.

»Vielleicht ist es in der andern Dose«, sagte ich.

»Nein, sei nicht so dumm, das ist ja Naphtalin zum Kleidereinstreuen.«

Ich beugte mein Haupt und schwieg, mich wundernd, dass der Bicyclehändler auch Insektenpulver für das Bicycle mitgegeben. Endlich sagte ich: »Hans, sieh mal nach, auf der Dose steht vielleicht die Anwendung.«

Da stand zu lesen: Dixon's Cycle Chain Graphite. For lubricating and keeping chains in perfect condition.

Hätte Hans nicht englisch gekonnt, so würde heute noch seine Lampe nicht brennen.

Erich v. E.



Fräulein Anie Dirkens-Drews, Wien.

Spezialaufnahme für die »Draisena« von Charles Scolik, k. k. Hofphotograph, Wien, VIII., Pirastengasse 48.

# ADLER

Erste Marke  
in Fahrrädern.



Höchste Auszeichnungen!  
Grösste Verbreitung!

Adler-Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer  
Frankfurt a. M.

## Automobil-Concurrenz-Fernfahrt Dresden-Berlin

I. auf Quadricycle „Phébus-Aster“ (S. Kraus mit Führer)

I. auf Motocycle „Phébus-Aster“ (Reckzeh vom Motorhaus Striesche)

(208 km in 6¼ Stunden bei heftigem Gegenwind und Aufenthalt von fast 1 Stunde.)

**Nicht zu verwechseln:**

Der Quadricycle wurde mit doppelter Personenbelastung und einem einzelnen kleinen Motor von 2¼ HP gefahren.

Generalvertreter für ganz Deutschland:

**S. Kraus & Co., Berlin W.**

Potsdamerstrasse 27.

## Durch Spanien nach Marokko.

Eine moderne Wanderfahrt.

Von Ernst Wilke, Berlin, Fahrwart des R.-C. »Cito«, Berlin 93.

**A**m 11. August 1898 verliessen 10 deutsche Radfahrer, welche aus allen Teilen Deutschlands zusammengekommen waren, Genf, um eine Radtour (soweit überhaupt fahrbare Wege vorhanden waren) durch ganz Spanien, von Norden nach dem äussersten Süden, zu unternehmen; sechs Wochen später langten acht dieser mutigen Fahrer sonnenverbrannt, aber doch verhältnismässig wohl, wieder in Genf an. Über die Erlebnisse auf der Fahrt schreibt uns der Berliner Teilnehmer nachstehenden anziehenden Bericht:

Berlin, April 1899.

Sie wollen von mir einen ausführlichen Bericht über meine Ferienreise, die doch eigentlich nur eine lange Reihe von merkwürdigen Erlebnissen und Enttäuschungen war. Die ersten zwei Tage der schönen Ferienzeit bestanden in einem Dolce far niente im Schnellzug von früh morgens bis nachts spät; mit Schrecken werden wohl alle an die Hitze zurückdenken, die wir im Expresszug Paris-Marseille am Ufer der Rhône einen ganzen Tag zu erdulden hatten. Mit grosser Verspätung kamen wir in Marseille an, der spanische Dampfer hätte längst weg sein müssen, wenn — es eben kein spanischer Dampfer gewesen wäre. Ein solcher aber beeilt sich nicht, und so warteten wir geduldig von Stunde zu Stunde auf die Ab-

fahrt, die dann endlich am Nachmittag des anderen Tages erfolgte. — War schon ein Tag Verspätung in Barcelona, so mussten wir noch stundenlang im Hafen auf den Arzt warten, ehe wir an Land gehen konnten.

Dass wir nun endlich andern Tags früh unsere grosse Radtour, die Durchquerung Spaniens, beginnen würden, stand wohl bei

uns fest, nicht aber bei der spanischen Zollbehörde, welche uns einfach unsere Räder nicht herausgab. Ich möchte die geneigten Leser nicht mit der Schilderung aller Bemühungen, auf irgend eine Art und Weise unsere Räder zu erhalten, langweilen, thatsächlich war nie ein Zollbeamter von so hohem Rang da, der Zweiräder zur Einfuhr und Wieder-

ausfuhr über dasselbe Zollamt irgendwie zollamtlich behandeln konnte! Die unerträgliche Sonnenglut veranlasste uns schliesslich, durch Vermittelung unserer spanischen Freunde einen grösseren Betrag an den höchsten anwesenden Bonzen zu entrichten und schnellmöglichst und lautlos mit unseren Rädern zu verschwinden. Trotz dieser Erfahrungen und der Mitteilungen, welche wir über die trostlosen spanischen Chausseen erhielten, haben wir uns doch in Barcelona, eine der schönsten spanischen Städte, unter sachgemässer Anleitung unserer Freunde von der spanischen Radfahrer-Union vortrefflich amüsiert.

Schon hier merkten wir, dass wir unter dem Schutze der Union reisten und empfanden es bald als äusserst wohlthuend, Gäste dieser grossen Radfahrer-Vereinigung zu sein, ja es war später nach den festlichen Tagen in Madrid, die eine persönliche Bekanntschaft herbeigeführt hatten, geradezu grossartig und für unsere Verhältnisse verblüffend, was die Union für uns gethan hat.

Sämtliche Vertreter der Union waren in den betreffenden Städten von unserer Ankunft benachrichtigt; unmittelbar nach Eintreffen stellte sich der Konsul der Union in unserm Hôtel vor und stand uns in liebenswürdigster Weise zu Diensten, keine Opfer scheuend, uns seine Stadt in möglichst günstigem Lichte zu zeigen. Die Zeitungen des ganzen Landes berichteten

fortlaufend über die Reise, ja die grossen Madrider Blätter hatten täglich eine ständige Rubrik mit der Überschrift: »Los Ciclistas Alemanes«. Oft hörten wir die uns so vertrauten

Worte in den Strassen von Madrid von den Zeitungsjungen schreien, damit ihre Zeitung für 5 centimos anpreisend.

Barcelona macht von allen spanischen Städten den besten Eindruck; im Gegensatz zu Madrid herrscht hier reges gewerbliches Leben; Spaniens Handel und Industrie scheint hier am höchsten zu stehen. Prächtige An-

lagen mit vielen wohlgepflegten Palmen und exotischen Gewächsen versetzen den direkt aus dem Norden kommenden Fremden in eine angenehme Stimmung; die herrliche Palmenallee am Hafen von Barcelona mit dem überaus prächtigen Columbus-Denkmal lässt in jedem Besucher die beste Erinnerung an eine der schönsten Städte Spaniens zurück.



Herr Ernst Wilke,  
Fahrwart des R.-C. »Cito«, Berlin 1893.



Barcelona. Palmen-Allee am Hafen mit Columbus-Denkmal.  
Originalaufnahme für die »Draisena«.

Nachdem für die Gesellschaft genügend Peseten in Silber und Papier (Gold giebt es im Verkehr nicht mehr) eingewechselt worden waren, wobei wir noch die wichtige Entdeckung machten, dass wir ausser dem normalen Kurse noch einen Zuschlag von 60 bis 70 Prozent der gesamten Summe erhielten, d. h. für 100 Mark deutschen Geldes mehr als 200 Francs spanischer Währung, setzten wir uns am nächsten Tage auf unser Rad und fuhren nun auf mittelmässiger Chaussee vom Fusse des Montserrat-Gebirges in dieses hinein.

Schon am Nachmittag erreichten wir unser Ziel, das hoch im Gebirge in unendlicher Einsamkeit gelegene Kloster Montserrat. Nach einer Meldung beim Abte geleitete uns ein kleines aber überaus wohlgenährtes und gesprächiges Mönchlein in ein grösseres Seitengebäude, wo jedem von uns ein sauberes, aber ganz primitiv eingerichtetes Zimmer angewiesen wurde.

Der Rest des Tages wurde nun zu einem Ausfluge in das Gebirge benutzt; die herrliche Fernsicht über das Leobregatthal hinweg und bis zu den fernen schneebedeckten Pyrenäen, die steilen Felswände und tiefen Schluchten, sowie die vielen in dieser einsamen Höhe spazierengehenden Mönche werden jedem unvergesslich bleiben, der dieses entlegene Kloster besucht hat.

Der Abend war für uns einer der schönsten während der ganzen Reise; ein kühler Luftzug wehte beständig hier oben, im Gegensatz zu der vom nächsten Tage an folgenden Gluthitze im Innern Spaniens, welche auch am Abend nur wenig nachliess und bei keinem der Gesellschaft eine rechte freudige Stimmung dauernd aufkommen liess. Nach einem vorzüglichen Abendessen in der Kloster-Schänke, das mit den Angaben des »Bädeker« im schroffsten Gegensatz stand, begaben wir uns zur Ruhe.

Nachdem für Aufnahme und Aufenthalt am andern Morgen eine Gabe von 25 Peseten für alle unsere Teilnehmer in die Klosterkasse gelegt worden war, fuhren wir nach herzlichem Abschiede von den Klosterbrüdern in toller Fahrt bergab über Igualada nach Lerida, wo wir vom Konsul und den Mitgliedern der spanischen Union wiederum aufs herzlichste empfangen wurden.

In Lerida stiess irgend jemand, während wir einen Einkauf machten, den Ruf »Yankees« aus; dieser unbedachte Ausruf hätte leicht schlimme Folgen haben können. Im Nu sammelten sich hunderte von Leuten in der engen Strasse an und nur dem Umstand, dass einige besonnene ältere Leute überall die Versicherung abgaben, wir seien Deutsche, war es zu danken, dass wir unser nahes Hôtel durch die Menschenmassen erreichten. Die erregten Leute verliefen sich erst nach geraumer Zeit wieder.

Der nun folgende Tag, die Strecke Lerida-Zaragoza (142 km), verbunden durch eine auf den Karten so schön gezeichnete Chaussee und ohne direkte Bahnverbindung, sollte uns das Radfahren in Spanien gründlich verleiden.

Der Weg war miserabel, der Staub lag zollhoch und wir fuhren beständig in einer Staubwolke. Dazu entwickelte sich von 8 Uhr morgens ab eine wahnsinnige Hitze, welche bald jedes Fahren unmöglich machte. Nur mit allergrösster Mühe wurde ein schattiger Platz gefunden, Ortschaften oder menschliche Ansiedelungen waren auf viele Meilen weit nicht vorhanden; gegen Abend wurde das Scheidegebirge überschritten und in einer elenden Bauernhütte übernachtet, wo nur mit den grössten Schwierigkeiten einige Eier und Wein zu erhalten waren.

Bereits im Morgenrauen wurde die Fahrt am andern Tage fortgesetzt und unter Aufbietung aller Kräfte Zaragoza erreicht. Diese Fahrt wird für alle Teilnehmer die schwierigste und schlimmste Radtour gewesen sein, welche sie jemals unternommen haben. Aber eine Freude wurde den Fahrern doch unterwegs bereitet: in einem kleinen Orte zwischen Lerida und Zaragoza stand der Schullehrer mit seinen Kindern an der Landstrasse und wartete seit Stunden auf die Ciclistas Alemanes, von welchen auch seine Zeitung berichtet hatte, dass sie heute hier durchkommen müssten. Ein vielstimmiges »Viva Alemania«, ein Händedruck dem biedereren Manne und wir waren vorbei. Vielleicht haben wir hier im Innern Spaniens in dieser oder jener Kinderseele eine Erinnerung für das Leben zurückgelassen.

Die geneigte Leserin wird sich nur schwerlich einen Begriff machen können, wie unsere Karawane aussah. Verunschönnten schon die gefüllten Rahmentaschen sowie die schwere Satteltasche das Rad, so machte die Bagage (auf der Lenkstange gerollt Mantel, Decke und Klei-

dungsstücke) gerade keinen eleganten Eindruck; nun baumelte noch am Rade ein Blechgefäss in den eigentümlich spanischen Formen, gefüllt mit Wein oder Wasser, das beim Fahren natürlich mit Geräusch hin- und herschaukelte, das alles überzogen von dem feinen grauen Staub, so dass Rad und Fahrer schön gleichmässig grau ausschauten, als hätten alle gleiche Anzüge und gleiche Räder. Dazu immer eine feine Staubwolke und gleichmässig 35—40 Grad Celsius (nur Mittag steigt das Thermometer höher), so fährt man in Spanien Rad zum Vergnügen.

Nach dieser aufreibenden Fahrt verstanden wir auch die in den grösseren spanischen Städten gesehene Einrichtung, dass jeder Radfahrverein hinter seinem Clubhaus eine kleine Rennbahn hat, welche wir anfänglich für eine Lehrbahn



Kloster im Montserrat-Gebirge.  
Erstes Nachtquartier der Touristen auf der Route Barcelona-Madrid.  
Originalaufnahme für die »Draisena«.



hielten, sowie die uns sonderbar vorkommende Einrichtung, dass die Fahrer ihre Räder im Clublokale dauernd lassen und nicht mit nach Hause nehmen. Das Fahren in einer Stadt, das ohnehin des entsetzlichen Pflasters wegen unthunlich ist, kostet eine hohe städtische Steuer, und da die Chausseen zu Radfahrten während des grössten Teils des Jahres einfach ungeeignet sind, so steht der Tourensport auf einer andern Stufe wie bei uns und die Herren fahren nachmittags und abends einige hundert Runden auf der Rennbahn, die für diesen schönen Zweck erbaut ist. Die herrlichste Seite unseres Sportes, das Tourenfahren in schönen Gegenden und frischer Luft, lässt sich so ohne weiteres und überall in Spanien nicht zur Ausführung bringen.

Dass wir bei diesen traurigen Wegeverhältnissen, um so weniger, als die Chaussee sich oftmals überhaupt im Sande verläuft und nur an den tiefen Wagenspuren kenntlich blieb, nicht nach Madrid radeln konnten, war klar, und so fuhren wir denn, in der Hoffnung auf bessere Wege im südlichen Spanien, mit dem Nachtzuge nach Madrid.

Auch das Leben und Treiben auf den spanischen Bahnhöfen ist etwas anders als bei uns. Vor dem Schalter drängen sich die Mitreisenden; der Biletteur am Schalter prüft des vielen kursierenden falschen Geldes wegen jedes einzelne Geldstück, andererseits wirft auch der Reisende jedes einzelne Stück auf das Schalterbrett, um am Klange zu prüfen, ob es echt ist; diese

klar — aber schadet nichts, die Züge sind nicht so pünktlich und man kommt immer noch mit, wie man in Spanien immer und zu jeder Zeit noch zurecht kommt. Steigt eine spanische Familie in ein Coupé II. Klasse, so ist das erste, die Wasserkrüge, die überall mitgenommen werden, in Sicherheit zu bringen, sodann entledigt man sich aller entbehrlichen Kleidungsstücke; reichen für die Familie die bereits



Strassenbild aus Madrid.  
Originalaufnahme für die »Draisena«.



Madrid. Strassenbild.  
Originalaufnahme für die »Draisena«.

Vorsicht ist nicht kleinlich und durchaus nötig; auch in unserer Gesellschaft befand sich bald genug falsches Geld, das nur schwer wieder los zu werden war, ja sogar in Marokko hatten wir Mühe, ein falsches 5 Francs-Stück an den Mann zu bringen. Das falsche Geldstück schiebt man einfach am Schalter wieder zurück und der Beamte muss sehen, es anderweitig los zu werden. Dass bei solcher Manipulation viel kostbare Zeit verloren geht, ist

in die Wände geschlagenen Nägel zum Aufhängen der Kleider nicht aus, so nimmt der Spanier einen Nagel aus der Tasche und hämmert denselben lustig durch das Polster in die Wand, und in dieser Thätigkeit lässt er sich auch durch einen etwa erscheinenden Schaffner durchaus nicht stören. Im übrigen wird jedem in Spanien reisenden Fremden auffallen, dass in der II. Wagenklasse Leute fahren, welche bei uns wegen zu defekter Kleidung resp. reduzierten Aussehens nicht die IV. Klasse der Eisenbahn benutzen dürften.

Herzlich war der Empfang in der spanischen Hauptstadt; mehrere hundert Radfahrer geleiteten uns zum Hôtel, von wo aus dann ein Korso zu den prächtigen Anlagen »Buen retiro« stattfand. Manch deutsches »All Heil« wurde uns von dem die Strassen umsäumenden Publikum zugerufen. Die spanischen Zeitungen hatten seit unserer Ankunft in Barcelona fortdauernd über unsere

Reise berichtet. Nach dem Korso gab die spanische Radfahrer-Union in der Bombilla ein Festessen, an dem wohl 300 Radfahrer teilnahmen; ein Nordländer macht sich nur schwer einen Begriff von dem lebhaften Temperament und der Begeisterung spanischer Radfahrer, die bei solcher Gelegenheit zum Ausbruch kommt; es genügt zu sagen, dass bei dem lauten Viva-Geschrei Musik und Festreden auf die Schultern anderer gehobener Redner kaum zu verstehen waren. Wohl

mancher von uns hat bei der Tafel nach seinem Kopfe gefasst, ob er in diesem ohnehinbetäubenden Lärm wache oder träume.

Nach der Tafel war Aufbruch zum Stierkampf, wo uns Deutschen in lebenswüthiger Weise eine Anzahl Logen reservirt waren. Von einer ausführlichen Beschreibung dieses blutigen aber interessanten Schauspiels will ich absehen; ein Stier wurde, wie der Matador in der Arena hat verkündet, zu Ehren der anwesenden deutschen Radfahrer getödtet. Die Begeisterung der anwesenden etwa 14000 Zuschauer war unglaublich; alles war in leidenschaftlicher Bewegung ob dieser Corrida: fünf junge und zwei alte Stiere und ca. zehn Pferde wurden getödtet, ein Stierfächter schwer und verschiedene leicht verwundet. Das blutige Schauspiel dauerte von 4 bis 7 Uhr ohne Pause. Als Revanche für den uns gewidmeten Stier gaben wir der berühmten Stierkämpferin Lola eine mit Gravirung versehene goldene Uhr selbst Kette, wobei im Foyer das hervorragende Personal der Corrida vorgestellt wurde — eine interessante Begegnung.

Abends war Fest im Deutschen Club, am nächsten Mittag Empfang in der Deutschen Botschaft, wo Herr Baron von Seefeld, von einer Anzahl Beamten umgeben, der lebenswüthigste Gastgeber war, später Kommen in der Deutschen Tagesgesellschaft und so fort.

Endlich gelebte uns eine Anzahl spanischer Kameraden zum Start nach Toledo, ein überaus herrlicher Abschied und wir waren wieder allein. Am selben Tage noch kamen wir nach Aranjuez am Tago; es war ein sehr heisser Abend und wir waren gezwungen, wieder einen Ruhetag einzutreten zu lassen; die Hitze war so gross, dass abends der Tago zu warm zum Baden war und wir schlussendlich das warme Bad wieder verliessen.

Schon um 4 Uhr am nächsten Morgen führen wir auf schlechter Chaussee via Ocaña, Madrid, Manzanares, Valdepenas nach Almoradik. Da die Wege immer trockener wurden, entschlossen wir uns kurzer Hand, auf dem Bahndamm neben dem Geleise zu fahren; schön fährt es sich auf diesen kleinen Steinen auch nicht, aber wir kamen schnell vorwärts, ebene Bahn mit fester Unterlage, mehr verlangtes wir jetzt schon gar nicht mehr. Auf den Stationen wurden wir freundlichst begrüsst, niemand hielt uns an, auch ein Zug belästigte uns nur höchst selten, sistemal in Spanien nur durch zwei Züge jeden Tag fahren, überalles pflü die Lokomotive absolut zuverlässig schon aus weiter Ferne und freundlich während saune der Lokomotivführer an uns vorbei. Leider konnten wir nach dieser Fahrt die Entdeckung machen, dass die Räder sehr gelitten hatten, sämtliche Pneumatika waren beschädigt, und wollten wir die Räder überhaupt auch kreuzlich benutzen, mussten wir von diesen werkwürdigen Radfahrern absehen und wieder auf die Chaussee übergehen.

Eine Eisenbahnfahrt bis Jien hoch im Gebirge wechselte wieder mit einer Radfahrt bis Antepera ab. Die Gegend durchweg trostlos oder, alle Vegetation verbrannt, die Wege ganz miserabel; die spanische Hochbeim bietet im Sommer genau denselben Anblick, wie die nordafrikanischen Wüstenstrecken — es ist Thorheit, hier eine grosse Radtour unternehmen zu wollen.

(folgt)

## Das Radeln in der Stadt.

Wenn wir unsere Sportsitzungen durchblättern, finden wir genügend Schilderungen über Tourenfahrten, über die Schönheiten dieser und jener Gegend, was dieser oder



Katzen-Beigen von Kattinbat des L. u. s. Radfahrer-Vereins am 14. Januar 1908.  
Originalaufnahme für die „Deutsche Post“, Berlin, Schwabacher Str. 46.

jener grosse Mann bei dieser oder jener Ansicht gesagt hat, aber über Fahrten in der Stadt findet man nichts. Und doch lassen sich gerade in der Stadt die umfangreichsten Beobachtungen machen; wir lernen hier so recht das Rad kennen und machen genügend Einblicke in die Forderungen, die man an dasselbe stellt und wie weit es denselben

entspricht. Wir lernen das Rad erst so recht nicht nur als Sport- sondern auch als Transportmittel kennen; seine beste specielle ich immer, wo nicht ausdrücklich hervorgehoben, vom Zweirad.

Gerade während ich diese Zeilen schreibe, klagelt es



und wie ich hinüberstehe, fährt der „Ausgeber“ eines Kaufhausgeschäfts vorbei, eine Schachtel von gewaltigen Dimensionen am Rücken, zu irgend einer „Kauldie“. Wenige Augenblicke später folgt ein anderer Ausgeber mit einem Rucksack am Rücken; ein oberadelter Pensionar, ein diensthabender Bedienter wechseln mit dem rammher per Rad daher

tausenden Börsenkatzen als Gemüsehändler mit über menschlichen Körben, Fleischhackergehüllen ohne Gepäck, Landwirte, schwer beladen, ein Familienvater mit einer Unmenge von Paketen, Angestellte von Ratengeschäften, ja sogar der gefürchtete Gerichtscollektur kommen d. h. fahren per Rad daher.

Und dass ich es gleich hier sage: alle diese Räder fahren meist gut und sicher, bewegen sich im dichten Wagenverkehr wie zu Fuss, und lassen sehen, ja fast nie ist man Zeuge einer Catastrophe oder gar eines Unfalls.

Wenn wir uns aber, während der Besitzer seinen Geschäften obliegt, die Räder näher ansehen, so stäubt sich oft die Haare zu Berge, wie ein solches Rad aussieht. Neben gut gepflegten Rädern, in verschwindender Minderzahl, sieht man solche, die schon weichen und monatlang keine — Toilette gemacht haben, die von Schmutz starrt, wo die Kette ein unheimlicher schwarzer Strang ist, die Reifen eine Schmutz-Schutzdecke aufweisen, Speichen gänzlich fehlen und andere mit Hundstuden zusammengebunden sind.

Und siehe da, wenn man so einen Radbesitzer fragt: geht denn das Rad auch? so bekommt man zur Antwort: es läuft ganz allein! Unwillkürlich wurde ich da immer an den Ausspruch einer englischen Radfahr-Kapazität erinnert, die einmal behauptete, das Bicycle sei für Reinigung nichts weniger wie dankbar und gehe nach erträglicher Reinigung im Anfang schwerer als früher.

Die ältesten und fruchtbarsten Exemplare von Rädern sieht man aber an der Peripherie der Stadt, wo „bueno rustico“ per Rad erscheint. Uralt Konstruktionen, mit Lenkstangen, die an die Balancierstangen der Selbstläufer erinnern, Kissenreifen, ja sogar blechbeschlagene Holzreifen findet man noch und daneben oft die allerfeinsten deutschen und ausländischen Maschinen, Luxusmaschinen, graviert, ringeligt: sie transit gloria mundi! —

Allen führt bestzünftig. Das Rad hat sich eben die Welt erobert, und selbst die Dorfgegend zeigt ungeheures Interesse für die Radler, wie es doch in einem Dufte unweit München, wo mir zum ersten Male zugewandt wurde: „All Heil!“

Variieren wir das bekannte italienische Sprichwort und sagen wir: E vero e non trovato.

Der radelnde Dienstmann ist bestzünftig eine gewöhnliche Erscheinung der Grossstadt und dass die Privatpost schon lange ihm in entfernteren Bezirken antretenden Briefträger „heradelt“ gemacht haben, ist ja bekannt.

Die radelnde „Madame Mayer“ ist nicht mehr eine Landplauze, die die Spalten der Zeitung unter „Vermischtes“ unsichtbar macht, sondern eine tägliche Grossstadterscheinung; der altenbedamten, radelnde Rechtsanwältin darf auch nicht vergessen sein.

Radelnde „Hochheiter“ sind nach Zeitungsherabsetzten schon ilagewesen und erst vor einigen Wochen las ich in einer amerikanischen Zeitung, dass man auch per Rad zu Grabe — sgeradelt werden kann.

Von der Wiege bis zum Grabe wird jetzt das Rad eine Rolle spielen und dadurch beweisen, dass es nicht bloss ein Verheilmittel „non plus ultra“, sondern auch ein treuer Freund des Menschen ist, der ihm sowohl im Beruf die Last



erleichtert, als auch Freude bereitet, und da fallen mir immer die Zeilen ein, die ich irgendwo einmal gelesen:

All Heil dem Radler auf dem Rad,  
Die Welt, die ist so kalt,  
Vor dem, der warm geradelt ist,  
Macht aller Trübsinn Halt!

München.

Mr. E. G. W. Sandré.

### St. Petersburger Brief.

Radelnde Newatöchter. — Märchen über Russland.  
— Sportstatistik. — Radler-Karneval. —

Eigenbericht der »Draisena«. — Nachdruck verboten.

**N**och sind Polen und Russland nicht verloren! rief es in mir, als ich den ersten Sportbrief aus St. Petersburg in den Spalten der »Draisena« erblickte. Ja, die Verfasserin (ich bin galant genug, diesen ersten russischen Sportbrief nur einer reizenden radelnden Newatochter in die ohne Zweifel kleinen Schuhe zu schieben) hat Recht, Briefe aus jener Gegend hat die »Draisena« noch nicht oft gebracht. Aber war es ihre Schuld? Ich glaube nicht.

»Un puoco pou di luce« wäre, was russischen Radsport anbetrifft, mit Recht zu wünschen. Wie in jeder herrschen auch in sportlicher Beziehung die merkwürdigsten Ansichten über Russland, kursieren die unglaublichsten Märchen. Las ich da neulich in einem französischen Blättchen: »Die Russen machen die Blini (eine pfannkuchenartige Fastenspeise) aus altem Papier.« Ich kann auf Ehrenwort versichern, dass diese Blini, besonders mit Caviar gegessen, durchaus nicht von Pappe sind. Derselbe vielgereiste Journalist erzählt, den Russen verbiete die Religion das Radfahren...

Allerdings giebt es in Russland noch Gegenden, wo die Bauern, wenn sie ein Rad erblicken, ein Kreuz schlagen und den Radfahrer, falls sie ihn einholen könnten, kreuzigen würdigen, weil sie ihn für eine »netschistaja sila« (unreine Kraft) halten, aber in Petersburg, in den Grossstädten gehören Radler und Radlerinnen zu den typischen und beliebten Erscheinungen des Strassenlebens, wenn auch der Radsport, besonders unter den Damen, vielleicht aus falscher Prüderie, nicht solche Verbreitung gefunden hat, wie in Deutschland.

Wenn ich die Radsportblätter zur Hand nehme und Nachrichten aus aller Herren Länder, sogar aus Johannesburg in Afrika, und nicht die geringste Notiz über Sport in Russland finde, dann empört sich mein patriotisches, sportlustiges Gemüt.

Russland tritt wohl ab und zu mit einem Schlager in Gestalt eines Meisterfahrers oder Kilometerfressers an die internationale Öffentlichkeit, aber nichts genaues weiss man nicht über seine Radfahrer-Vereine, seine Rennen u. s. w. Ich habe mir oft die Frage vorgelegt, warum »Cordelia liebt und schweigt«, aber für ihr Stillschweigen ebensowenig eine Erklärung gefunden, wie für das Stillschweigen Russlands über seinen Sport. Es mag das vielleicht auf misslichen Pressverhältnissen, auf der mangelhaften Organisation des Vereinswesens und dem lockeren Zusammenhalten aller den Radsport Betreibenden beruhen.

In Petersburg giebt es 10 620 radelnde Menschenkinder, 430 davon gehören dem angeblich schwächeren, aber dafür erheblich schöneren Geschlecht an. Unter den Vereinen steht der »Russische Touren-Club« mit 8000 Mitgliedern obenan, dann kommt der »Touring-Club de France« mit 1050 Mitgliedern, dann der »Radfahrer-Verein« mit 700 Mit-

gliedern, der »Verein für Velocipedfahrt und Athletik« mit 640 Mitgliedern. Ausserdem giebt es noch eine lange Reihe von kleineren Vereinen. An Sportsblättern erscheinen »Das Velociped« und »Der Selbstfahrer«, beide in russischer Sprache.

Wir erfreuen uns heuer wieder eines echten russischen Winters. »Väterchen Frost« ist in voller Thätigkeit, fuss-hoher Schnee ist überall zu haben. An Spazierfahrten und Touren ist also jetzt gar nicht zu denken; da macht man es sich also auf andere Weise gemütlich. Unser nordisches Karnevalsleben mit seinen Schlittenpartien und Ballfestlichkeiten ist nicht ohne Reiz. Mummenschanz und Tanz sind an der Tagesordnung. Ein reizendes Karnevalsfest feierte der Radfahrerverein in der Michael-Manege. Unter den Masken-Typen wurde ein »Römer« (Herr Olschewsky) auf einem mit 120 Acetylenlampen geschmückten Rade mit dem ersten, ein »gestiefelter Kater« (Frau Neumann-Dschensanowsky) mit dem zweiten, und ein »Besen« (Herr Wunderlich) mit dem dritten Preise bedacht. »Robert und Bertram« auf 2etägigem Rade erheiterten durch ihre kunstvollen Kapriolen, auch »Don Quixote« nebst Begleiter war erschienen.

Wie man sieht, verstehen auch wir Halbasiaten den Radsport jederzeit mit Witz und Behagen zu betreiben.

Wenn die lieben »Draisena«-Leserinnen hübsch fleissig radeln, kommt bald wieder Nachricht von der Newa. »Und bei meinem Rad« ich halte Wort.



### Unser Sport.

Wenn Schnee und Eis geschmolzen sind und laue Lüfte wieder wehn,  
Wenn unsre kleinen frohen Sänger zurück in ihre Heimat ziehn,  
Dann ist es Frühling. — Holder Frühling, o, treib' den Winter bald hinaus  
Und übe deinen mächt'gen Zauber in Gärten, Flur und Wäldern aus!

Schon lange steht mein Rad im Winkel, entbehre ich den schönsten Sport,  
Da unermüdlich Sturm und Regen ihr Wesen trieben immerfort,  
Da schlummert unsre Lieb' zum Radeln, wehmütig schau'n wir harrend aus:  
Giebt's nicht bald Sonnenschein im Grünen nach argen Winters Wettergraus?

Zu einem schönen, milden Tage ein ungetrübter froher Mut,  
Ein Rad wie »Brennabor« und »Adler«, ein Stahlross, sicher, schnell und gut,  
Ein Kleid, dem Sport wohl angemessen, das Hüthen leicht wie Herz  
und Sinn,  
Die Blouse weit, nicht lang das Röckchen, so liebt's die echte Radlerin!

Und ungeachtet scheeler Blicke, trotz leisen Spott's der Männerwelt,  
Gleichviel, ob man's unweiblich findet, ob's Diesem nicht und Dem gefällt,  
Fährt sie hinaus aus Stadt und Gassen, durch Feld und Dorf zum grünen  
Wald,  
Wo schattenreiche Plätze bieten zu Rast und Ruhe Aufenthalt.

Ein Segenspender ist er allen, der Sport, er giebt uns neue Kraft,  
Nur wer im Übermass ihm huldigt, der ist's, dem er Verderben schafft;  
Es siecht der Körper, Pflichten leiden —, wenn Unvernunft ihn übertreibt,  
Drum möchte unser Ziel stets bleiben: Gesundheit, Pflicht und Weiblichkeit!

H. K.,

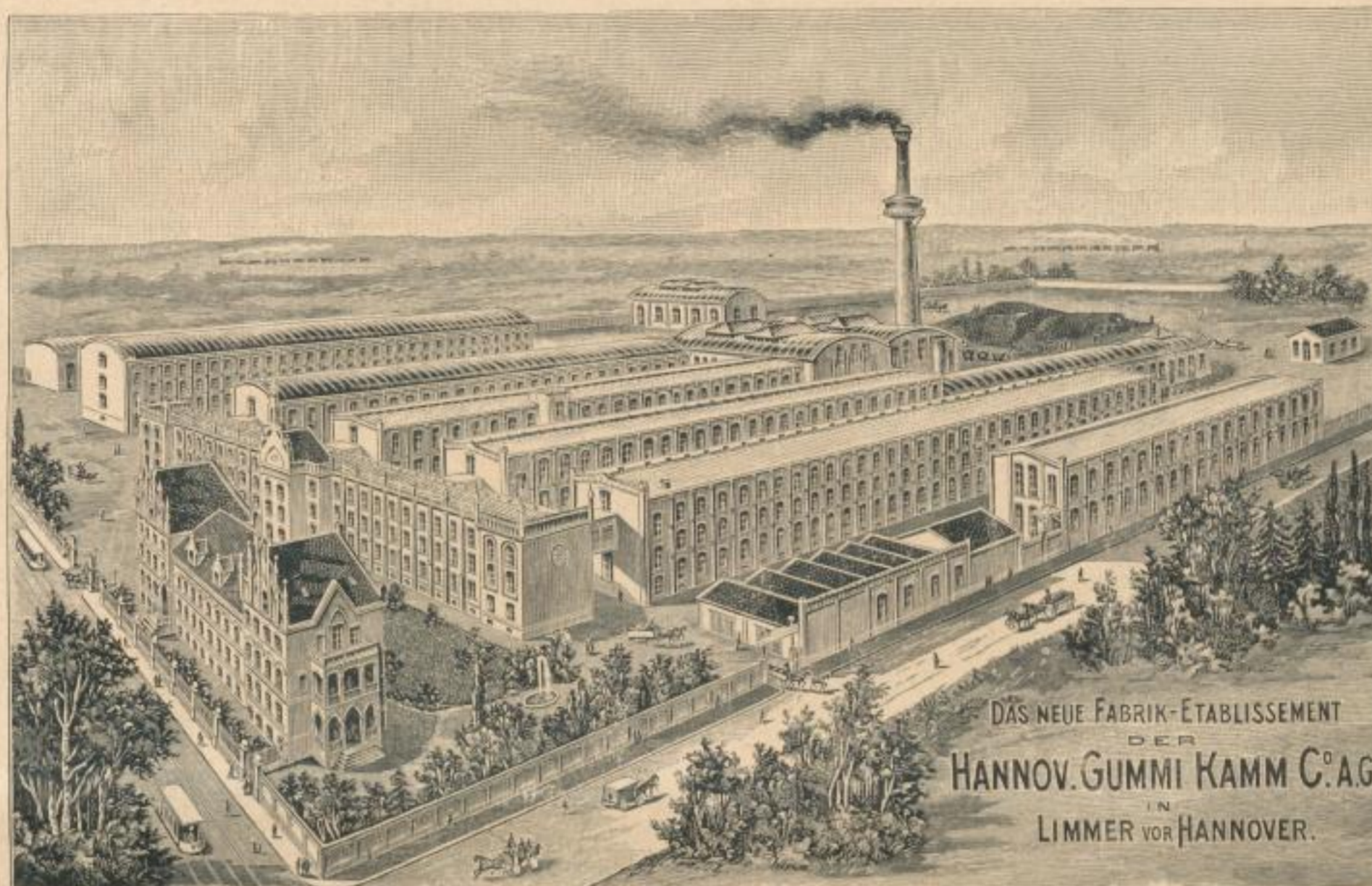
Mitglied des Damenradfahrclubs Varel.

# Unsere Fahrrad-Industrie.

## Hannoversche Gummi-Kamm-Compagnie, Aktien-Gesellschaft.

Nachdem die Hannoversche Gummi-Kamm-Compagnie ihr neues, sowohl der Beherbergung der Fabrikation als auch der Bureaus dienendes neuerbautes Fabriketablisement in Limmer vor Hannover, Wunstorfer Strasse, zu Anfang dieses

kaufmännischen Angelegenheiten obliegt. — Hinter dem Direktionsgebäude liegt das 88 Meter lange, 4 Geschoss hohe Expeditions- und Lager-Gebäude mit 5100 Quadratmetern Bodenfläche. Hinter demselben und durch Brücken



DAS NEUE FABRIK-ÉTABLISSEMENT  
DER  
HANNOV. GUMMI KAMM C<sup>o</sup>. A. G.  
IN  
LIMMER VOR HANNOVER.

Abbildung 1.

Jahres bezogen, und dadurch in den Stand gesetzt ist, durch die um das dreifache gegen die alte Fabrik vergrösserten Fabrikationsräume und durch wesentliche Erweiterungen und Vergrösserungen im Betriebe allen, auch den weitgehendsten Anforderungen zu entsprechen, dürfte es für manchen unserer gesch. Leser und Leserinnen von Interesse sein, einmal Näheres über das Werk, seine Entwicklung und die Herstellung seines vortrefflichen Fabrikats zu hören.

Das Fabrikterrain der neuen Anlage umfasst 52000 Quadratmeter, wovon die bebaute Fläche weit über die Hälfte beträgt; die beigegebene Abbildung illustriert am besten die grossartige Ausdehnung des ganzen Werkes.

In dem an der Strassenfront gelegenen Direktionsgebäude befinden sich ausser den Empfangsräumen, sowie den Privatkontors für die Direktion, die Geschäftsräume für ca. 70 Angestellte, denen die Erledigung der

verbunden stehen 5 grosse Fabrikgebäude, welche in einer Länge von 80—100 Metern und einer Breite von 15 Metern, vier Geschoss hoch, 36000 Quadratmeter Arbeitsraum aufweisen.

Rechts werden diese Fabrikationsgebäude von der Tischlerei, in welcher ca. 25 Tischler beschäftigt sind, sowie der Schmiede und mechanischen Werkstätte, in der über 50 Metallarbeiter Beschäftigung haben, flankiert, während links die Lager-schuppen für das Rohmaterial errichtet sind.

Hinter denselben befindet sich noch ein der Feuergefährlichkeit wegen isoliert aufgebautes Gebäude, das sogenannte Spreading-Haus, in welchem das Gummieren der Stoffe für die Pneumatik-Fabrikation, sowie die Herstellung von Gummilösung in grossem Massstabe vorgenommen wird.

Der Erzeugung der Betriebskraft für diese ge-



Abbildung 2.

waltigen Räume dient ein 40 Meter langes, 19 Meter breites Kesselhaus mit 12 grossen Flammrohrkesseln mit einer Heizfläche von mehr als 1400 Quadratmetern. Der für die Kessel benötigte, 50 Meter hohe Schornstein hat oben im Lichten eine Weite von 3 Metern; in einer Höhe von 33 Metern ist um ihn ein Bassin angebracht, in welches eine besondere

Wasserhaltungsmaschine das für die Fabrik erforderliche Betriebswasser pumpt. Dieses 65 000 Liter Wasser fassende Bassin dient auch zur Speisung der Feuerhydranten, welche in grosser Zahl auf dem gesamten Grundstück verteilt sind. Eine ständige Feuerwehr von 33 Mann sorgt für die Sicherheit der Fabrik.

Das für den Betrieb benötigte Wasser wird durch ein eigenes Pumpwerk aus der Brunnenanlage, welche sich in den Kieslagern an dem Ufer der hinter dem Grundstück fliessenden Leine befindet, gewonnen.

Das Maschinenhaus, welches 45 Meter lang und 16 Meter breit ist, liegt genau im Mittelpunkt der Anlage und ist die Kraftzentrale der gesamten Fabrik. Hier aufgestellte 4 grosse Dampfmaschinen von 1600 Pferdekraften, welche bei Anstrengung der Maschinen sogar bis auf 2000 Pferdekraften gesteigert werden können, geben die bewegende Kraft für das ganze Werk.

800—900 Pferdekraften werden mittelst 5 Dynamomaschinen in Elektrizität umgesetzt, welche zur Beleuchtung, sowie zum Betrieb von einigen 50 Motoren von je 8—30 Pferdekraften in den einzelnen Arbeitsräumen verwendet wird. Eine grosse Accumulatoren-Batterie dient zur Beleuchtung der Fabrik während der Zeit, in welcher die Betriebsmaschinen stehen. Dass bei der bedeutenden Vergrösserung der Fabrikations-Einrichtungen nur die allerneuesten und rationellsten Maschinen und Einrichtungen zur Verwendung gelangten, ist selbstverständlich.

Geben die vorstehenden Ausführungen einen Überblick über die gewaltige Ausdehnung des ganzen Etablissements, so soll in Nachstehendem von der Erzeugung der bekannten Fabrikate gesprochen werden, von denen wir, da eine genaue Beschreibung der Herstellungsweise sämtlicher Fabrikate der Firma zu weit führen würde, den für die Fahrradbranche so überaus wichtigen Artikel Pneumatik herausgreifen.

Wir bitten daher die geneigten Leser, uns bei einem

Rundgang durch die Fabrikräume freundlichst zu begleiten und Kenntnis davon zu nehmen, auf welche Weise die rühmlichst bekannten Excelsior-Pneumatiks, sowie die sonstigen in der Fahrradfabrikation verwandten Gummi-Artikel hergestellt werden. Zur besseren Anschauung dienen die beigefügten Illustrationen, welche naturgetreu nach Photographien hergestellt sind.

Zuerst begeben wir uns in die ausgedehnten Lagerräume, um uns über die Art und Gestalt des Rohmaterials, des Rohkautschuks, einen Begriff zu machen. In grossen Blöcken, Klumpen, sowie auch in kleineren Ballen, sehen wir den Rohkautschuk, welcher bekanntlich aus dem Milchsaft von in den Tropen wachsenden Bäumen gewonnen wird, liegen. Vorzugsweise interessiert uns das für die Fabrikation von Luftreifen zur Verwendung kommende Para-Gummi. Schon durch seine helle, speckartige Farbe, sowie

durch seine Reinheit von erdigen Substanzen, wie durch seine besondere Elasticität erkennen wir, dass es sich hier um die wertvollste Gummisorte handelt.

Unser Rundgang führt uns sodann in die grossen Waschräume, in welchen wir sehen, wie das Rohgummi, nachdem es in kochendem Wasser aufgeweicht wurde, durch Schneid- und Zerreib-Maschinen in kleine Stücke geteilt wird, während gleichzeitig ein ständiger Wasserstrahl für völlige Reinigung des Gummis sorgt.

Das so vorbereitete Gummi wird dann in Knetmaschinen, wie uns solche Abbildung 2 vorführt, zwischen heissen Walzen ausgewalzt, und wird ihm hierbei die zur Vulkanisation erforderliche Menge Schwefelblüte beigemischt. Hierauf wird das Gummi in grossen Kalandern, von denen wir einige rechts auf dem Bilde erblicken, in dünne Platten ausgewalzt und dadurch in eine Form gebracht, die es zur weite-

ren Verarbeitung geeignet macht.

Das so vorbereitete Plattengummi, welches, um ein Zusammenkleben zu verhüten, zwischen Stoff gelegt wird, sehen wir nun in den durch die Abbildungen 3 und 4 uns vor Augen geführten grossen Räumen für die Fabrikation der Laufdecken weiter verarbeitet. Die Säle haben eine Länge von 108 Metern und eine Breite von 15 Metern. Hier werden die Platten in die zur Fabrikation erforderlichen



Abbildung 3.



Abbildung 4.

Breiten geschnitten, wieder aufeinandergeklebt, in der Mitte durch mehrere Auflagen verstärkt und dann auf gummierte Stoffstreifen geklebt.

Der zur Fabrikation der Excelsior-Decken verwendete Stoff ist das Resultat langjähriger und praktischer Versuche, nach den Angaben eigener Techniker gewebt, und verleiht dem Reifen infolge seiner Webart eine ausserordentliche Elasticität und verbürgt ferner eine hervorragende Haltbarkeit.

In dem Spreading-Gebäude sehen wir sodann, wie mit Streichmaschinen Stoffstücke in mächtiger Breite und Länge von mehreren 100 Metern eingummiert werden, worauf dieselben dann in die benötigten Breiten und Längen geschnitten und dann in obige Räume zur Weiterverarbeitung geschafft werden.

Die so aus Gummi-auflage und Stoffeinlage roh vorgearbeiteten Deckmäntel sehen wir in den Sälen, deren einen uns die Abbildung 5 vor Augen führt, nun auf sauber und genau gearbeitete Formen gebracht und darnach die zweite Stoffeinlage auf die erste aufgeklebt.

Auf diesen Formen sitzend, wird nun durch Bewickelung auf den Wickelmaschinen unter starker Bremsung ein sehr fester Druck ausgeübt, wodurch das Gummi fest auf die glatte Form gepresst wird, ebenso die einzelnen Stoffeinlagen aneinander. Wir sehen diesen Vorgang auf Abbildung 6. Die so gewickelten Formen werden auf Schienenwagen in die grossen Vulkanisierkessel geschoben und ergeben nach längerem Verweilen hierin das fertige Fabrikat in sauber ausgepresstem und geprägtem Druck.

In der Schlauch-Abteilung sehen wir aus Schlauchpressen nahtlose Schläuche in langen Enden herstellen, die dann auf polierte Stahldorne gebracht, in grossen Vulkanisierkesseln der Einwirkung von heissem Dampf ausgesetzt werden. Bei dieser Prozedur geht der Schwefel mit dem Gummi eine chemische Verbindung ein, letzterem seine Elasticität und gleichzeitig Haltbarkeit gebend. Die vulkanisierten Schlauchenden werden erst durch eine Aufblasvorrichtung auf Dichtigkeit geprüft, darauf auf das genau für die einzelnen Grössen bestimmte Mass geschnitten, sorgfältig ineinander verklebt und mit dem Ventil versehen. Hierauf lagern dieselben mässig aufgepumpt einige Tage behufs Prüfung auf absolutes Dichthalten, werden

dann aber nochmals der grösseren Sicherheit wegen auf Felgen unter Deckmäntel montiert und längere Zeit hiermit einem grösseren Druck ausgesetzt. Die so dreifach auf ihre Luftdichtigkeit geprüften Schläuche kommen dann als unbedingt zuverlässig zum Versand.

Das jetzt vorzugsweise verwandte und verlangte Ventil

Hannover, die Erfindung eines Ingenieurs der Fabrik, wird in den Werken selbst hergestellt, und zwar sind ungefähr 80 Personen an Revolverbänken und automatischen Maschinen beschäftigt, um die der Nachfrage nach dem Ventil entsprechenden Quanten herstellen zu können. Peinlich genaue Kontrolle sowohl bei der Fabrikation der einzelnen Teile, wie auch beim Zusammensetzen des Ventils selbst garantiert ein tadelloses Funktionieren des Ventils Hannover, welches sich vor allen Dingen durch die spielend leichte Methode des Aufpumpens auszeichnet.

Ausser der Herstellung der Radreifen sehen wir auch, wie alle anderen zur Fahrradfabrikation gehörenden Gummiteile, als Pedalgummi, Griffe, Bremsgummi etc. gemacht werden, indem diese aus roh vorgearbeiteten Platten in sauber ausgearbeitete Formen unter starkem Druck eingepresst und dann hierin vulkanisiert werden.

Besonders hervorzuheben ist noch die Fabrikation des Excelsior-Sattels, der im wesentlichen aus zwei mit Leder überzogenen kissenförmigen Gummipressteilen besteht. Diese Kissen sind waffelförmig gepresst und bieten einen sehr angenehm weichen und nicht hitzenden Sitz. Sowohl hierdurch, wie auch durch seine anatomisch richtige Form, wodurch ein Wundschauern, sowie ein gesundheitsschädlicher Druck auf die Weichteile unbedingt vermieden wird, hat der Excelsior-Sattel eine grosse Verbreitung gefunden.

Bei unserem Gang durch die Fahrrad-Abteilung der Hannoverschen Gummi-Kamm-Compagnie haben wir Gelegenheit gehabt, uns zu überzeugen, aus welchem vorzüglichem Material und mit welcher Sorgfalt von den langjährig eingearbeiteten Kräften sowohl die Excelsior-Pneumatiks als wie die übrigen Artikel hergestellt werden, welchem Umstände auch der von Jahr zu Jahr steigende kolossale Umsatz in diesen Artikeln zuzuschreiben ist.



Abbildung 5.



Abbildung 6.

## Die Teleskoppumpe „Bora“ der Lipsia-Fahrrad-Industrie vorm. Bruno Zirrgiebel in Leipzig,

D. R. P. 95 424 und 89 263,

ist auch in diesem Jahre die von allen Radfahrern bevorzugte.



Durch Einlegung der Führungsringe, D. R. P. 95 424, ist der Bora-Pumpe die unbestreitbare Überlegenheit gesichert, denn bei grösster

Thatsächlich ist sie auch infolge ihrer Haltbarkeit, Leistungsfähigkeit und Billigkeit das beste aller derartigen Fabrikate.

Führungsfläche ist doch die Reibungsfläche die denkbar geringste und die Pumpe geht deshalb sehr leicht; ferner werden alle durch Staub oder unreine Schmiermittel in das Innere der Pumpe gelangenden Fremdkörper durch die Rillen der Führungsringe entfernt, ebenso werden die schädlich auftretenden Luftwiderstände durch günstige Schaltung der Luftsäule beseitigt. Da die Pumpe nur aus 2 Zylindern besteht, und an derselben nichts genietet, sondern alles geschraubt ist, so ist ihre Haltbarkeit eine unbegrenzte.

## Motor - Sport.

### Das Motor-Zweirad der Firma Werner Frères & Cie, Paris.

Schon seit langem ist es der Wunsch der Freunde und Anhänger des Radfahrersportes, eine Fahrradmaschine zu besitzen, die ein gewöhnliches Fahrrad ist, aber doch gleichzeitig mit einem Motor versehen werden kann. Es werden diesbezügliche fortlaufende Versuche gemacht, welche aber noch immer nicht das gewollte Ideal erzielen.

Der Firma Werner Frères & Cie in Paris ist es gelungen, nach langen mit vielen Schwierigkeiten verbundenen Versuchen ein Motor-Zweirad zu konstruieren, das dem so gefeierten Fahrrade nicht nur keine einzige seiner Eigenschaften wegnimmt, sondern im Gegenteile ihm noch weitere Vorteile und Reize verschafft. Das von dieser Firma hergestellte Motor-Zweirad ist ebenso einfach und handhabt sich ebenso leicht wie ein gewöhnliches Zweirad und entwickelt ohne Pedalarbeit eine Geschwindigkeit von 25 bis 35 Kilometern in der Stunde.

Der Motor, der auf jedem gewöhnlichen Zweirade aufmontiert werden kann, ist ein wahres Kunstwerk an Einfachheit und Zweckmässigkeit; er wiegt ca. 15 kg und entwickelt etwas mehr als  $\frac{3}{4}$  Pferdekraft, was mehr als hinreichend ist, um eine Geschwindigkeit von 35 km per Stunde zu erzielen und mässige Steigungen glatt zu nehmen, ohne mit den Pedalen arbeiten zu müssen. Der »Motor-Renner« lässt sich an Geschwindigkeit beliebig regulieren, arbeitet fast ganz geräuschlos und sicher und verbreitet keinen Geruch. Er ist am Vorderrade angebracht, wodurch, da infolgedessen auf dem Vorderrade Führung und Antrieb beruhen, die Maschine an Stabilität gewinnt und die Gefahr des Ausgleitens nahezu ausgeschlossen ist. Vermittels eines Antriebrades und eines Riemens, welche eine absolut geräuschlose und vorteil-



Motor-Zweirad der Firma Werner Frères & Cie, Paris.  
(General-Vertreter für Oesterreich-Ungarn M. Jollés, Wien I, Hoher Markt 12.)

hafte Transmission herstellen, wird die Kraft vom Motor auf das Vorderrad übertragen. Der Motor macht 1200 Umdrehungen in der Minute. Die Verbrennung geschieht vermittels eines glühenden Rohres und ist die Flamme des auf den kleinsten Umfang reduzierten Brenners unsichtbar und in einer kleinen Laterne verschlossen. Da das von der Firma konstruierte Motor-Zweirad keine Akkumulatoren hat, so kann dasselbe auch in den unbewohnten Gegenden und Ländern benützt werden. Der Curburator besteht aus einem Behälter von vernickeltem Kupfer, welcher an dem horizontalen Rohre des Rahmens angebracht ist. Er enthält  $2\frac{1}{2}$  Liter Benzin, das für die Zurücklegung von 120 km genügt. Die Vergasung geht ohne Erhitzung vor sich. Die Vermischung der Luft und des Kohlenstoffes geschieht vermittels Handhabung eines an der Lenkstange befindlichen Griffes, und mit diesem einzigen Griffen kann der Antrieb, Stillstand, die Geschwindigkeitsveränderung, sowie die Aufhebung der Druckkraft bewerkstelligt werden.

Die Kurbelgestelle dienen nur zum Antrieb des Fahrrades. Ist der Motor eingeschaltet worden, so werden dieselben festgelegt und dienen als Fussständer. Hat man der Motorarbeit genug, dann genügt ein einfacher Handgriff und das Motorrad ist wieder ein gewöhnliches Fahrrad, man tritt, bis aufs neue der Wunsch sich fühlbar macht, den Motor funktionieren zu lassen. Zahlreich sind die Vorteile dieses Motor-Zweirades, über welches der sehr liebenswürdige Generalvertreter der Firma für Oesterreich-Ungarn Herr M. Jollés, Wien, I, Hoher Markt 12, in entgegenkommendster Weise Auskünfte erteilt.

## Sport und Mode.

**H**eisa, ist das jetzt ein lustig Leben im Kreise von Sportmännlein und Sportweiblein! Wie die Regenschnecken nach dem Regen, so kommen sie heraus ans Sonnenlicht, froh und unternehmungslustig und neu — gekleidet!

Die Mode-Magazine stellen allerliebste Kostüme aus,

meist Rock mit Bolerojäckchen, zu dem die beliebte Hemdbluse getragen wird. Solch ein Kostüm sieht kleidsam und chik aus, besonders wenn der Hut dazu in einfach vornehmer Form gewählt wird, und auch die übrigen »Zuthaten« zum Gesamtbild passen.

Sehr modern scheint Sandfarbe zu sein, ein englischer,

gelblicher Stoff. Das elegante Schwarz will sich in seiner capriciösen Heikelkeit nicht allgemein einbürgern, es bleibt als »vornehme« Bekleidung vereinzelt.

Sehr viel sieht man schon helle Blusen, häufig auch allerliebste helle Seidenblusen; zu diesen passt der schwarze Rock oder Hose allein, bunte Röcke sehen hierzu unfein aus.

Ein Modellkostüm, das wir sahen, hatte geteilten Rock aus schwarzem Tuch mit Streifen von Seidendamast umsäumt und dazu festanliegendes, ganz geschlossenes Damast-Figarojäckchen, das nur den Stehkragen mit der Herrenkravatte frei liess. Dazu schwarzer glatter Strohkantier, Tüllschleier, schwarze Strümpfe, weisse Handschuhe und gelbe Schuhe.

Ein anderes moosgrünes Kostüm war fünffach in schwarz abgesteppt, das Jäckchen hatte schwarze Moiréklappen und Ärmelaufschläge; maigrün und schwarz gestreifter Einsatz.

Weisse und hellgelbe Sommerkostüme sollen das eleganteste werden. Die Modelle sind da, warten wir das Erscheinen der Trägerinnen ab.

Bunt und auffallend sind alle Blusen, ohne dass man sich daran stösst. Ganz absonderlich dünkt uns die neueste Zusammenstellung himmelblau mit weiss-schwarz kariert. Diese seltsame Zusammenstellung wird meist so vorgeführt, dass eine himmelblaue Bluse weiss-schwarz karierten Einsatz, Stehkragen, Stulpen und Gürtel hat. Ebenso apart ist das Zusammenstellen von altrosa mit grünweissen Karos, und von hochgelb mit kornblumenblau.

Eine besondere Vorliebe wird man für lila in allen Schattierungen und für alle roten Farbentöne haben. Durch Tüllüberzug kann rot immer wieder gemildert werden, jedoch ist das grellste Rot das Modernste. Zu den Boleros werden die buntesten Chemisettes getragen, da der Bolero, der dies Jahr geschlossen ist, nur den Stehkragen mit zwei Finger breitem Latz sehen lässt.

Man muss leider hervorheben, dass die feineren Rad-Kostüme immer noch erheblich teuer sind. Durch die Zunahme des Sportes sind die Räder bedeutend billiger geworden, die Kostüme dagegen bleiben auf ihrer Höhe. Man würde viel schneller ein fertiges Kostüm kaufen, als es an-



Radfahrkostüm aus Tuch oder Cheviot mit Spencer und schnurbenähten Blenden. — Auch für Strassentoilette geeignet. Entnommen der »Wiener Mode«.

fertigen zu lassen, aber der oft hohe Preis schreckt ab. Es ist sicher, der Radrock muss von kundiger Hand angefertigt sein, wie der Reitrock, und das Bolerojäckchen, mit Vorderteilen, die über den Taillenschluss reichen, während die Rücken- und Seitenteile im Taillenschluss enden, bedarf einer geschickten Hand. — Andere sind rund herum in Bogen- oder Zackenform ausgezackt, eine Arbeit, die »nicht ohne« ist.

Für passionierte, richtige Sportswomen sind Sweaters sehr modern. Sie sind in allen Farben zu tragen, und machen, mit weissem Leinenkragen und Manschetten getragen, einen flotten Eindruck.

Als Zuthaten nennen wir die neuen weissen Pergamoid-Gürtel, die abwaschbar sind, und die vielen gestreiften Neuheiten, die mit dem Shlips übereinstimmen müssen. Am chiksten sind die langen Selbstbinder; doch thut man gut, sie am Schluss leicht zu befestigen, da alles Flatternde auf dem Rade vermieden werden sollte.

Eine reizende Neuheit will ich noch erwähnen: graue Lederschuhe und dazu passende seidene Handschuhe mit Innenseite von Leder. Aber teuer sind beide!

Ein chikes und, da auch als Strassenkleid geeignet, doppelt verwendbares Kostüm stellt unsere der Wiener Mode entnommene Abbildung dar. Der Spencer desselben wird über einem beliebigen Seiden- oder Flanellhemd getragen, das die bekannte Herrenfaçon hat und mit einem Lackleder- oder Sammtbandgürtel abschliesst. Er besteht aus Rücken- und Vorderteilen, die, wie die Abbildung zeigt, in Form einer Patte über den Schluss herabreichen. Die Klappen sind den Vorderteilen anzuschneiden, die zu diesem Zwecke auch an der Innenseite mit dem Stoffe des Kostüms zu bespannen sind. Den Besatz geben aus geradfadigen Streifen geschnittene, etwa 5—6 cm breite Biais, die mit Parallelreihen dunkelblauer oder schwarzer Soutache-

bördchen zu benähen sind. Der Spencer schliesst zuerst in der Mitte mit einigen Haken, dann mit einer untersetzten Leiste. Der Rock wird aus fünf Zwickelbahnen zusammengestellt und kann eventuell geschlitzte Rückenbahnen haben. Unter dem Rocke trägt man Zuavenbeinkleider aus Satin



oder Cheviot; die linke Kante des Vorderteiles ist am oberen Teile mit einer angeschnittenen Leiste versehen, die mit Soutachebörtchen benäht wird. Der Verschluss des Rockes geschieht seitlich unter der Leiste. —

Welche Unterkleidung wählt man beim Radfahren? Über Sportkleidung ist schon viel gesprochen und geschrieben worden, aber stets waren es nur mehr oder weniger praktische Reformen, bei welchen der hygienische Standpunkt oft recht wenig berücksichtigt wurde. Und gerade in dieser Beziehung ist ein Hauptaugenmerk auf die Unterkleidung zu richten. Diese verdient die grösste Aufmerksamkeit und ist vor allem in Frwägung zu ziehen. Ist nur erst eine hygienische vorteilhafte Unterkleidung in Verwendung gebracht, dann kann die Oberkleidung unbekümmert



um Temperatur- und Witterungsverhältnisse der Mode und Geschmack entsprechend ausgeführt werden, ohne der Gesundheit Schaden zu bringen.

Und welche ist die zweckentsprechende Unterkleidung? Die Tricotwäsche. In Amerika und England, der Heimat des praktischen Sinnes und der Zentrale unseres Sportes, steht die Tricotunterwäsche, sei es in Baumwolle, feiner oder starker Wolle, Seide und fil de cosse bei allen Klassen im Gebrauche. Hauptsächlich ist die echt englische Kombination ein Fabrikat, welches alles bisher dagewesene in den Hintergrund stellt, umso mehr als sie die beachtenswerte Eigenschaft besitzt, den Herd aller Krankheiten, nämlich die Erkältung, als ganz ausgeschlossen erscheinen zu lassen, indem jeder Teil des Körpers geschützt ist und auch eine angenehme und freie Bewegung gestattet. — Es ist demnach zweifellos, dass die Unterkleidung ein Hauptaugenmerk verdient und die echt englische Kombination für Sport bestens zu empfehlen ist.



L. M. Wir bitten um das Avisierte.

Mme. A. D. C. Ayex la bonté de nous envoyer le feuilleton designé. Nous arrangerons la traduction comme avec les articles A. — En outre, ce n'est pas pour longtemps!

Ida L. Wenden Sie sich mit Ihrem Gesuch an den Verlag. Ihrem Wunsche wird zweifelsohne entsprochen werden.

W. T. Lesen Sie unsern heutigen Leitartikel, Sie finden darin die Antwort auf Ihre Frage.

Annie. Warum? Bitte um Aufklärung.

A. L. Lise, Erica v. S. und viele andere. Ihnen allen zur Nachricht, dass uns Manuskripte recht gern zugesandt werden können. Bei dem Bestehen vor dem gefährlichen Redaktions-Rotstift werden die Arbeiten auch gern acceptiert. Wir bitten jedoch, stets ein frankirtes Couvert für event. Rücksendung nicht verwendbaren Manuskriptes den Einsendungen beizufügen. Tourenbeschreibungen gehen so in Menge ein, dass wir oft schwere Wahl haben, und im allgemeinen nur solche flott geschriebenen Berichte bringen, die von photographischen Aufnahmen der durchstreiften Gegenden begleitet sind, damit durch Reproduktion derselben der Text wertvolle Bereicherung erfährt. Die Redaktion.

### Graphologischer Briefkasten.

„Wiener Neugierde“. Kein markanter, hervorragender (wuchtiger) Charakter, doch nicht ohne manche lobenswerte Eigenschaften. Der Ihnen eigene Scharfblick veranlasst Sie zur Kritik, welche oft in Kampfeslust ausartet. Sie sind sonst pflichttreu, überhaupt praktisch veranlagt, tragen ein gemessenes, verschlossenes Wesen zur Schau, haben auch Ideale, doch

wiegt der Sinn für materiellen Besitz vor. Sie wollen gerne sparen, was Ihnen aber oft vorbei gelingt. Bei Ihrer Wertlegung auf äusseren Anstand, Beobachtung des guten Tones (wir wollen nicht sagen Effekthascherei) können Sie mitunter heftig, ja eigensinnig sein. Ein gut fundamentierter, aber noch nicht vollständig geklärt (selbständiger) Charakter.

Max. Im ganzen ein einfacher, wahrer, natürlicher Charakter. Sie sind im gewöhnlichen Umgang offen, bescheiden, wohlwollend und unter Umständen nachgiebig, lieben Ordnung und Genauigkeit. Ein klarer Denker mit eignen Ideen, bilden Sie sich rasch ein meist richtiges Urteil, was Ihnen eine grosse Portion Selbstvertrauen und Selbstgefühl eingebracht. Nicht ohne Empfänglichkeit und Phantasie, wiegen bei Ihnen doch die materiellen Interessen vor und zeigen in Ihrem Streben praktische Leistungsfähigkeit. Dabei sind Sie sparsam, knapp in der Ausdrucksweise und lassen sich trotz der erwähnten Offenheit im Verkehr nicht gern in die Karten sehen, sondern sind nach dieser Richtung hin sehr zurückhaltend und zuweilen eigensinnig, sogar misstrauisch.

Herna. Deine werte Karte mit dem »Kompliment über die geradezu frappierende Treffsicherheit« hat den Graphologen sehr gefreut. Ob Deine Schrift nicht auch sagt, dass Du sehr ernst sein könntest? Gewiss! Besonders Deine letzte Karte, die neben eruster Schweigsamkeit noch Schlagfertigkeit und Entschlossenheit verrät. Da siehst, zum vollständigen Charakterbild gehört ein umfangreiches Schriftstück, welches am besten an verschiedenen Tagen geschrieben ist.



Wer tauscht Mittelbachsche Karten? (München, Nürnberg, Leipzig) gegen Laterne aus? Exped. d. Bl. unter J. F. O.

Wer schliesst sich an Anfang Mai ab Berlin nach Jüterbog?

Thekla.

Woher beziehe ich Radfahrkostüme in Kommission?

C. P.

Welchen Namen kann man einem Radclub alleinstehender Frauen geben?

Minetta.

Ein wenig mit Bezug darauf.

Einer unserer geschätzten Leser bittet uns, im Leserkreise nachzuforschen, ob vielleicht dem einen oder anderen die indische Sportszeitung »The Indian Sportsman« bekannt ist. Nähere Mitteilungen über den Ausgabeort, sowie über den Namen des Redakteurs und den Erscheinungstag erbitten wir unter Meyer-Hannover im Briefkasten unseres Blattes. Verbindlichsten Dank im Voraus.

### Antworten zum Fragekasten.

Die Dreirad-Motorfahrerin trägt dasselbe Kostüm wie die Radfahrerin, doch ist es ratsam, jede allzu duftige, elegante Bluse oder einen eleganten Hut fortzulassen, da der Motor ein absolut sportsmässiges Aeusseres verlangt.

Frau Dr. L. Für das Motorrad ist eine besonders weit und hellleuchtende Laterne unerlässlich. Sehen Sie sich unseren Inseratenteil betreffs Wahl der Firma an.



Konkurrenzlos! ist keine Riesenauswahl! inseriert die Kunststalt Gustav Bauer, Dresden 7. Thatsächliche Beweise hierfür zeigen die beiden Kataloge über Reklame-Clichés für die Fahrrad-Industrie betreffender Firma. Eine geradezu enorme,

ohne Konkurrenz dastehende Auswahl zeigt, dass der Inhaber der Firma Gustav Bauer weder Kosten noch Mühe geschenkt, um den Herren Fabrikanten, Händlern, sowie Radfahr-Vereinen etc. etwas derartiges zu bieten. Man lasse sich umgehend Katalog, wo noch nicht in Händen, gratis senden. — Radsport-Reklame-Postkarten originellster Art in 21 verschiedenen Dessins sind von genannter Firma gleichfalls erschienen und machen wir Interessenten hierauf gefl. aufmerksam. — Auch hat betreffende Firma soeben zwei interessante originelle Literatur-Sport-Artikel, genannt Radsport-Barometer und Radsport-Witz- und Blitzfinken, herausgegeben, welche sich einerseits für Händler als Zugabe-Artikel, anderseits für Radlerclubs zu ihren Festen als Kolportage- und Witzartikel eignen.

Das klassische Rennen Paris-Roubaix ist geschlagen und brachte den überraschenden Sieg Champions. Aus der Motordreirad-Konkurrenz ging Osmont als Sieger hervor. Er schuf einen neuen Weltrekord, indem er 48 km per Stunde durchschnittlich zurücklegte. Osmont benutzte einen Dion-Bouton-Motor, dessen deutsche Patente die Firma Cadell & Co. in Aachen besitzt.

**Die Oster-Fernfahrt Dresden-Berlin** (rund 108 km) der Radfahrer- und Automobilisten-Vereinigung »Dresdener Tourenclub« (Damen und Herren) wurde am Ostersonntag nachmittags 5 Uhr von einer Radfahrerabteilung eröffnet, welcher abends 1/2 10 Uhr eine weitere Abteilung per Viersitzer und Niederräder folgte, während am Ostersonntag früh um 9 Uhr zehn Automobilwagen und -Räder der verschiedenen Fabriken am »Wilden Mann« starteten. Die Fahrer und Fahrerinnen der ersten Abteilung, welche die Tour in Herzberg unterbrochen hatten, kamen bei heftigem Gegenwind am Ostersonntag Mittag gegen 2 Uhr in Berlin, Etablissement Kreideweiss an. Ihnen folgten 3 Uhr 43 Min. ein vierrädriger »Phébus-Automobilwagen« der Firma F. Kraus & Co., Berlin, mit zwei Mann Belastung, ein Motorreirad Phébus-Aster vom Motorhaus Striesche, sodann gegen 4 Uhr die zweite Radfahrer-Abteilung, welche in Elsterwerda übernachtet hatte, und 1/5 Uhr ein Wartburg-Automobilwagen der Fahrzeug-Fabrik Eisenach. Radfahrer wie Automobile hatten streckenweise gegen sehr starken Gegenwind zu kämpfen, so dass die Leistungen beider als vorzüglich zu bezeichnen sind. Es kommt bei der Fahrzeit der Automobile noch in Betracht, dass eine Stunde durch Benzinfüllen und verschiedene andere Umstände verloren ging, und dass auch der Aufenthalt unterwegs infolge des grossen Feiertagsverkehrs mehrfach über Gebühr verlängert werden musste. Wie wir erfahren, beabsichtigt Herr Kraus mit seinen Fahrzeugen demnächst den Rekord für die Strecke Dresden-Berlin in etwa 4 1/2 Stunden aufzustellen und werden wir in nächster Nummer ausführlich auf das best bekannte und bewährte Fabrikat zurückkommen.

**Der bekannte Wiener Hofphotograph Ch. Seolik** wurde von Sr. königl. Hoheit dem Herzog Alfred von Sachsen-Coburg und Gotha mit dem Ritterkreuz II. Klasse des herzoglichen Sachsen-Ernestinischen Hausordens und vorher vom Fürsten von Montenegro mit der goldenen Medaille pour le mérite ausgezeichnet, und hat so neuerlich eine wohlverdiente Anerkennung für seine wirklich künstlerischen Leistungen auf dem Gebiete der Photographie erhalten. Unsere Leser hatten schon öfter Gelegenheit, in unserem Blatte Reproduktionen von Bildern aus dem Atelier des in Wien sich grossen Ansehens erfreuenden Hofphotographen zu Gesichte zu bekommen und hat uns derselbe in unserem Bestreben, den illustrierten Teil unseres Blattes möglichst anziehend zu gestalten, schon öfters wertvolle Unterstützung angedeihen lassen, wofür wir ihm an dieser Stelle herzlichen Dank sagen.

**Breslau.** Nach Prüfung zweier vorgelegter Fahrradanschlussysteme hat sich am 26. März der Gauvorstand nach eingehender Würdigung der Vortheile und Nachteile eines jeden derselben einstimmig zur Annahme und Durchführung des Fahrradanschluss-Apparates von Wulff, Schröter & Co. entschlossen.

**Das am 9. April** stattgefundene grosse Saison-Eröffnungsrennen im Friedenauer Sportpark fiel leider glücklich ins Wasser. Kurz vor Beginn des Rennens öffnete der Himmel seine Schleusen und in unheimlicher Stärke regnete es den ganzen Nachmittag durch. Anfangs hielten die Zuschauer Stand, mehr und mehr aber entfernte man sich fröstelnd und pudelnaass. Für die Fahrer selbst war das Fahren auf der überströmten Bahn mehr als schwierig, und es mag dies auch der Grund sein, dass viele vom Start zurücktraten. Hoffen wir, dass das nächste Rennen uns besseres Wetter bringt.

**Allgemeine deutsche Sport-Ausstellung München 1899.** Die Abteilung für Rad- und Automobilsport der Allgemeinen deutschen Sport-Ausstellung München 1899 weist bereits eine sehr rege Beteiligung der Industrie auf. Aus allen Richtungen Deutschlands liegen bereits Anmeldungen vor, und ist besonders bemerkenswert, dass namentlich Firmen der Fahrrad-Industrie, die bis jetzt nur für Absatz in dem Herstellungsgebiete fabrizierten, das regste Interesse an dieser Veranstaltung in Süddeutschland zeigen, und somit das Bestreben kund thun, ihren Absatz auch auf Süddeutschland auszuweiten, was auch vom besten Erfolge begleitet sein dürfte. Denn es giebt in Deutschland eine ganze Anzahl tüchtiger Marken der Fahrrad-Industrie, die bisher speziell in Bayern mangels geeigneter Gelegenheit wenig oder gar nicht eingeführt sind. Auch unser Nachbarland Österreich hat bereits Anmeldungen gesandt, so dass allmählich eine Platzverteilung ins Auge gefasst werden kann. Die landschaftlichen Szenarien, verschmolzen mit den Ausstellungsobjekten, werden ein prächtig wirksames Bild im Gesamten wie im Detail geben, jedenfalls dürfte die Fahrrad- und Motorwagen-Industrie noch niemals unter so ins Auge fallenden günstigen Umständen ausgestellt haben. Denn erstens dürfte ein hübsches und namentlich originelles Arrangement die Blicke der Besucher ganz besonders auf sich ziehen; zweitens bildet eine solche Vereinigung von lebendiger Dekoration und Objekt ein mnemotechnisches Moment, das den Namen einer Firma für dauernd und unverwischbar Hunderttausenden von Besuchern einprägt und somit eine ganz unbezahlbare Reklame für die Aussteller bildet. Auch die Automobil-Industrie tritt bereits in Konkurrenz mit dem Fahrrad, und liegen auch hier bereits Anmeldungen sehr respektable Firmen vor. Fahrräder stellen aus die Firmen: Chr. N. Schad, München, die Fahrradwerke Riesenfeld, München, Fahrradwerke »Frey«, München, Carl Gropp, Fahrradwerke »Zeus«, Benneckenstein i. H., E. Kuhlmann & Co., »Panther«-Fahrradwerke, Magdeburg, Normal-Fahrradwerke, München, Fahrradwerke »Norikum«, Graz, Velofabrik Liestal, Schweiz, Fahrradwerke »Bismarck«, Bergerhof, Fahrradhandlung Katzenmeier & Schmid, Fahrradhandlung Eduard Pirzer, München, Schladitzräder, Fahrradfabrik Th. Schlüter, Berlin, Alexander-Fahrradwerke, Brandenburg a. H. Automobilen und Motore stellen aus die Firmen Gebr. Beisbarth, Nürnberg, Just Waldhausen, Benz & Co., Rhein. Gasmotorenfabrik, Mannheim, Blessing & Co., Motorfahrzeugfabrik, Augsburg-Göggingen, Friedrich Dürr, Civilingenieur, Berlin, Präzisions-Gussstahl-Kugelwerke, München-Aibling, Heinle & Wegelin, Motorfahrzeugfabrik, Augsburg-Oberhausen, Franz Clouth, Köln-Nippes. Die Zahl der Aussteller von Fahrradteilen und Ausrüstungsgegenständen ist eine sehr grosse. — Die Litteratur-Ausstellung wird vom Buchhändler-Verein München in die Hand genommen. Eines seiner Mitglieder, Herr Max Kellerer, wird die projektierte Buchverkaufsstelle und die Vertretung auswärtiger Verlage übernehmen.

Eine praktische Erfindung für reisende und radfahrende Damen sind die in unserer heutigen Nummer annoncierten »Fix-Huthalter«.

## Österreichische Sportnachrichten.

**»Styria«-Fahrradwerke.** Der bisherige Leiter der »Styria«-Fahrradwerke, Herr Waldegger, wurde zur Leitung einer anderen Unternehmung der Firma Dürkopp berufen und ist bereits nach Brüssel abgegangen. Nach Graz kommt der Direktor der Wiener Dürkopp-Filialfabrik, Herr Dittich, welchem der beste Ruf sowohl in Fach- wie auch in Sportkreisen vorausgeht.

**Automobilismus.** Zu dem von der Sportredaktion des »N. W. Tagebl.« proponierten und dotierten und vom österreichischen Automobil-Club ausgeschriebenen Bergstrassenrennen für Motorcycles, das am 30. d. M. stattfindet, sind bereits acht Nennungen eingelaufen und verspricht dasselbe sich sehr interessant zu gestalten.

**Johann Puch.** Wie wir schon berichteten, ist Johann Puch wieder in den Kreis unserer Fahrradindustriellen getreten, indem er die Fabrik Anton Werner (Styria-Original) in Graz käuflich an sich gebracht hat. Die Differenzen mit den Styria-Werken sind auf gütlichem Wege beigelegt worden und nun hat Johann Puch sich ganz der Leitung seiner neuen Fahrradwerke zugewendet. Die mächtige Zugkraft seines bekannten Namens hat sich heute schon nach wenigen Wochen bewährt, denn schon hat er, wie wir vernehmen, grössere Lieferungen auf Jahre hinaus nach Holland und Belgien abgeschlossen. Und da wissen Leute von einem Niedergange der österreichischen Fahrradindustrie zu sprechen.

**Die Veldidena-Fahrradfabrik** in Innsbruck ist durch Kauf von dem bisherigen Besitzer Herrn A. Schlumprecht in die Hände der Herren B. Hoch & Comp. übergegangen.

**Bundestag in Innsbruck.** Am 25. und 26. März fand in Innsbruck der erste Bundestag des Bundes der selbständigen Herrenfahrerverbände Deutsch-Österreichs statt. Der Bundestag beschäftigte sich hauptsächlich mit der Einigungsfrage, mit der Anschaffung einer Bundeskarte, Bundeshandbuchs, Bundeszeitung und mit internen Bundesangelegenheiten.

**Warum ist das Waffenrad** in allen Kreisen so beliebt? Diese Frage zu beantworten, fällt nicht schwer. Die Räder der Waffenfabrik Steyr sind ebenso sorgfältig gearbeitet wie deren Gewehre. Dieselbe Präzision, dieselben Arbeiter und dieselben Maschinen machen das Waffenrad zu einem konkurrenzlosen Fahrzeug, und der Weltruf, den die Gewehre der Waffenfabrik geniessen, ist auch auf die Räder übergegangen. Jeder Fahrer, der ein Waffenrad benützt, ist entrückt von dem ausserordentlich leichten Gang der Maschine, jeder Fahrer weiss, dass, wenn er ein Waffenrad fährt, eine Reparatur, sofern sie nicht durch Sturz heraufbeschworen wird, fast ausgeschlossen ist, und endlich weiss jeder Fahrer, dass das Waffenrad in jeder Stadt, fast in jedem Dorfe vertreten ist, und wenn einem etwas an dem Rade passiert, so erhält man überall Ersatzteile und kann daher nie in die Lage kommen, eine Partie aufgeben zu müssen. Ein beredtes Zeugnis für die Beliebtheit der Waffenräder ist, dass im Laufe der nächsten Tage die 100 000., sage hunderttausendste Maschine fertiggestellt wird.

**Stafettenfahrt Graz-Wien.** Die von den vereinigten Radfahr-Clubs Margarethner Radfahrclub, Wanderfahrer und Wiedener Cyclisten zur Durchführung gelangende Stafettenfahrt Graz-Wien findet zu den Pfingstfeiertagen statt. Es sind alle Vorarbeiten vom gemeinsamen Sportausschusse zum Abschlusse gebracht. Weitere gemeinsame sportliche Durchführungen sind seitens dieses Ausschusses noch geplant.

**Noricum-Kettenlos.** Die Grazer Fahrradfabrik Cless-Plessing, welche die bekannten kettenlosen Räder erzeugt, arbeitet seit zwei Monaten Tag und Nacht, ohne den zahlreichen Aufträgen vollkommen genügen zu können. In wenigen Tagen wird das tausendste Fahrrad geliefert, ein sprechender Beweis für die Beliebtheit der neuen Marke. Infolge der wirklich tadellosen Präzisionsarbeit, des ungemein leichten geräuschlosen Ganges hat dieses erstklassige Fabrikat schon viele Anhänger erworben. Die Fabrik hat vor kurzem ihre Preisliste pro 1899 zum Versandt gebracht. Dieselbe ist ebenso elegant wie geschmackvoll ausgestattet und macht den Leser mit den Vorzügen der neuen »Kettenlosen« bestens bekannt. Dieselben lassen sich leicht in folgende Punkte zusammenfassen: 1. Alle treibenden Teile sind glashart, daher keine Abnützung. 2. Der Antriebsmechanismus ist durch starke Stahlschutzhüllen gegen Schmutz oder Beschädigung bei Stürzen vollkommen geschützt und läuft fortwährend in Vaseline. 3. Geringere Reibung als bei einer Kettenmaschine, daher bedeutend leichter Lauf. 4. Da keine Abnützung stattfindet, läuft die Maschine nach jahrelangem Gebrauch noch ebenso leicht und tadellos wie im neuen Zustand, was bei Kettenmaschinen infolge der Abnützung der Kettenräder und Dehnung der Kette nicht der Fall ist. 5. Weil fast gar kein sogenannter toter Gang vorhanden ist, wirkt der Antritt augenblicklich, daher bedeutend leichteres Bergfahren. 6. Besonders schmaler Tritt, daher geringere Gefahr, auf schlüpfrigem Wege auszugleiten. 7. Das lästige Nachstellen der Kette fällt weg. 8. Auf den Maschinen kann man ohne Gefahr und ohne sich zu beschmutzen in langen Hosen und ohne Hosenkammern fahren, was besonders für Geschäftsleute von grossem Vorteil ist. 9. Bei den Damenmaschinen entfällt naturgemäss der oft so lästige Kettenschutz. Die seitens zahlreicher Sachverständiger wiederholt angestellten Versuche ebenso wie die Beurteilung der auf der Leipziger Fahrradmesse ausgestellten Maschinen haben stets dasselbe Urteil ergeben: Durchwegs tadellose Arbeit, Verwendung des besten Materials, leichter und geräuschloser Gang, kurz ein in jeder Beziehung erstklassiges Fabrikat. Illustrativ bringt der neue Preiscourant die Abbildungen einer Reihe von Lenkstangen, sowie der Modelle von Herren- und Damenrädern, deren elegante Bauart den Kenner wie den Laien fesselt.

Der Wiener Bicycle-Club hat die Lokalitäten seiner Praterfiliale neuerdings durch ein sehr schmuckes Clubhaus erweitert.

**KRONDORFER** bester natürlicher SAUERBRUNN  
FILIALE: WIEN IX. KOLINGASSE 4.

# Reform- Sattel



für Damen.

Bequem! Hochelegant! Haltbar!

D. R. Patente ☉ ☉  
Deutsche Erfindung  
Deutsches Fabrikat

**Thomann & Büttner,**  
Leipzig.

# Berliner Motor-Haus

**Max Striesche**

Zimmer-Strasse 21.

Deutsches und französisches Fabrikat

Motor-Dreiräder  
Vorspann- und Anhängewagen, Motor-Wagen  
Motor-Tandems.

**Aeolin**, besonders präpariertes Benzin.  
Sämtliche Ersatztheile stets auf Lager.

# Fahrradfabrik „Reichsadler“

**Trost & Co.**  
Berlin SO., Koepenickerstrasse 63.

**Erstklassiges Fabrikat.**

Reparaturen werden in unserer bestbekanntesten  
Reparaturwerkstatt billigst, sauber und gut  
ausgeführt.

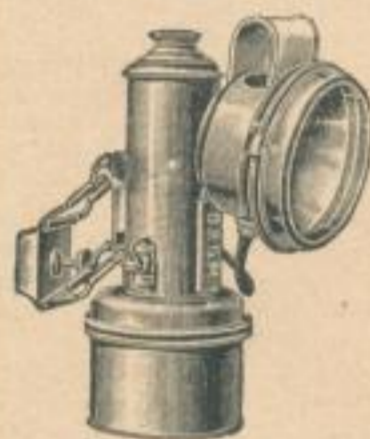


SPECIALITÄT  
**Sportartikel**  
Wirkwaren  
**RAIMUND JTTNER**  
Wien I. Spiegelgasse 2

# Naumann's Fahrräder



**SEIDEL & NAUMANN**  
DRESDEN



# Acetylen-Gas-Fahrrad-Laterne „Einzig“

Gefahrlos — Einfache Konstruktion  
**D. R. G. M.**

Brenndauer 4 und 8 Stunden.

Export **A. Haas**, En gros  
Import En detail

**Laternenfabrik,**  
Berlin SO., Waldemarstr. 64.

Calcium carbid, à Kilogramm 0,70 Mk.

# Sportmieder

Wiener Specialität  
der Firma

**Adolph Wilh. Schack**

k. k. handelsger. Schätzmeister

Wien, I., Gisela-Strasse 4  
nächst der Hof-Oper.



# Fahren Sie Waffenrad!

Hauptvorteil:

Unerreicht leichter Lauf (daher keine Anstrengung).

**Waffenfabrik Steyr.**

Grösste Spezialfabrik der Welt.

Kataloge gratis und franko.

Für die Redaktion in Deutschland verantwortlich: M. A. Adelt-Duc, z. Z. Berlin. Herausgeber und verantwortlicher Redakteur für Österreich-Ungarn:  
Arnold Berg, Wien IV/2. Für den Inseratenteil verantwortlich: Paul Grève, Dresden. Druck und Verlag: Ernst Heinrich Meyer, Dresden.