



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^a

Abonnements werden bei allen Buchhandlungen, Zeitungsspediteuren, 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. 16

Dresden-Wien, am 24. August 1899

5. Jahrg



Offizielles
Organ der
Damen

folgender Verbände:



Allg. Radfahrer-Union, Deutscher Touren-Club
Deutscher Touren-Club Hamburg-Schleswig-Holstein



Verband zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer
Schutzverband deutscher Radfahrer
Radfahrer-Schutzverband Hannover



Schutzverband der Radfahrer von Köln u. Umgegend
Verband christlicher Radfahrer Österreichs
Niederösterreichischer Radfahrerverband „Ostmark“



Bund deutscher Radfahrer Österreichs
Kärntner Radfahrer-Gauverband (Gegründet 1891)
sowie von 146 Einzelvereinigungen.



Frau Leopoldine Steinbach in Wien.
Mitglied des Wiener Radfahrer-Vereins „Die 1897 er.“.
Originalaufnahme für die „Draisena“ von Heinrich Gelpke in Wien.



Unser Sport.

Unser vielgeliebter und viel angefeindeter Sport wird nicht mit Unrecht als die Frauenemanzipation sehr fördernd hingestellt. Und wir dürfen das nicht leugnen: alle die mit dem Fortschritt gehen und das Weib auf seinem Berufswege stützen wollen, müssen anerkennen, dass das Fahrrad uns ein grosses Stück weiter gebracht hat,



Teilnehmer des Blumen-Korso in Cassel.
Originalaufnahme für die »Draisena« von Conrad Seldt in Cassel.

uns in jedem Fall eines zum Teil gegeben, was die erste Grundbedingung zum Menschtum ist: die Freiheit!

Unsere Gesundheit hat gewonnen und unser Mut ist gestählt worden, eine Radfahrerin kann kein ätherisches, verängstigtes Märchenprinzesschen sein!

Das eben haben die Gegner des Frauenfortschrittes erkannt, und dem entgegen zu arbeiten gesucht.

So schreibt uns eine Leserin: »Mein Mann radelt, und da er alle Sonn- und Feiertage fort ist, entschloss ich mich, diesem »geteilten« Dasein ein Ende zu machen und auch zu radeln. Mein Mann war sehr dagegen, musste aber schliesslich einwilligen. Als ich soweit war, forderte er mich stets auf, ihn zu begleiten, machte keine Tour mehr allein und zeigte einen merkwürdigen Eifer, mich mitzunehmen. Ich konnte aber seinem Tempo nicht folgen, überhaupt strengte mich dies Fahren bei Sonne und Wind an. Ich suchte mich zu überwinden und ihm zu folgen, fühlte mich dadurch immer elender und war nahezu daran, krank zu werden. Mein Mann schien sehr unglücklich zu sein und gab widerwillig zu, dass das Radeln für mich offenbar nicht am Platze sei.

Ich gab es zuletzt auf. Nun fuhr mein Mann wieder allein aus und — alles war beim Alten! Stellen Sie sich nun mein Entsetzen vor, dass das Ganze ein von meinem Mann abgekartetes Spiel war! Er hatte zwar eingewilligt, aber mit dem Vorsatz, mir das Radeln wieder unmöglich zu machen. Ich, als Anfängerin, wusste nicht, dass man im Radeln erst allmählich kräftiger wird, und hatte mich für unfähig gehalten! Nun radle ich wieder, aber allein, und es bekommt mir vorzüglich. Also, Sportschwestern, seid auf Eurer Hut, man scheut kein Mittel, um Euch dem Rad zu entziehen!«

Wir fügen diesem Schreiben weiter nichts hinzu, als dass jede Fahrerin wissen muss, wie weit ihre Kräfte reichen. Jedenfalls geben wir jeder den Rat, in den ersten Wochen stets allein zu radeln, und sich zu trainieren. Später fährt man mit Sportgenossinnen, und wagt sich erst an Touren in Herrengesellschaft, wenn man »reif« ist. Übertreibungen im Anfange haben schon manche vom Radsport zurückgetrieben!

Werdet dem Rade nicht untreu, Gefährtinnen, aber bedenkt immer, dass »Eines sich nicht für alle schickt!« All Heil!

Frau Leopoldine Steinbach.

Frau Leopoldine Steinbach ist eine stramme Tourenfahrerin, die mit Lust und Liebe dem Radsporte huldigt und auf welche der Wiener Radfahrverein »Die 1897er«, welchem die Dame als Mitglied angehört, mit Stolz blicken kann. »Die 1897er« ist kein grosser, aber ein sehr strammer Verein, der sich trotz seines kurzen Bestandes unter der thatkräftigen Leitung seines Obmannes, Herrn M. Morgenstern, prächtig entwickelt. Die Mitglieder des Vereines sind keine Freunde des Rennsportes sondern treue Anhänger des Touren-

sportes, und ihr Logbuch weist Partien auf, auf welche so mancher Tourenfahrer stolz sein könnte.

Die gut besuchten Clubabende am ersten und dritten Donnerstag jeden Monates geben Zeugnis von dem kameradschaftlichen Zusammenhalten der Vereinsmitglieder, und zahlreiche Freunde dieses Vereines werden mit uns einstimmen: »All Heil den 1897ern.«

Die Clubhauseröffnung des Linzer Bicyele-Club.

Bei ungewöhnlich zahlreicher Beteiligung sowohl von Seite der Linzer Sportwelt als auch der gesamten Bevölkerung von Linz feierte der erste Sportsverein der Metropole Oberösterreichs die Eröffnung seines neuen Clubheims. Schon bei dem am Samstag im Kaufmännischen Vereinshause stattgefundenen Begrüssungsabende konnte man deutlich wahrnehmen, welch aufrichtiger



Sympathien von Seite aller Kreise der Bevölkerung sich der Linzer Bicycle-Club erfreut. Die Lokalitäten waren geradezu überfüllt, und bemerkten wir beim Begrüssungsabende Vertretungen sämtlicher rad-sportlichen Korporationen der Landeshauptstadt, aus den verschiedensten Gauen Österreichs ob der Enns, von den Wienern den strammen Wr. Cyclisten-Club mit einer ansehnlichen Mitgliederzahl.

Das günstigste Wetter leitete am folgenden Sonntage die diversen Festlichkeiten, welche der genannte Verein aus diesem Anlasse ver-

anstaltete, durch einen gelungenen Korso ein; derselbe bewegte sich von der Rennbahn durch die Stadt zum neuen Clubheim und wurde lebhaft akklamiert, ein Beweis dessen, dass die Linzer Frauen und Mädchen sogar duftende Grüsse den Korsoteilnehmern spendeten.

Nach der Beendigung des Korsos vereinigten sich alle Teilnehmer vor dem neuen Clubheim, das wir unseren Lesern heute im Bilde vorführen, woselbst der verdienstvolle Obmann Herr Biehler in längerer, formvollendeter Rede das Entstehen des Linzer Bicycle-Club, als auch des neuen Clubheimes schilderte.

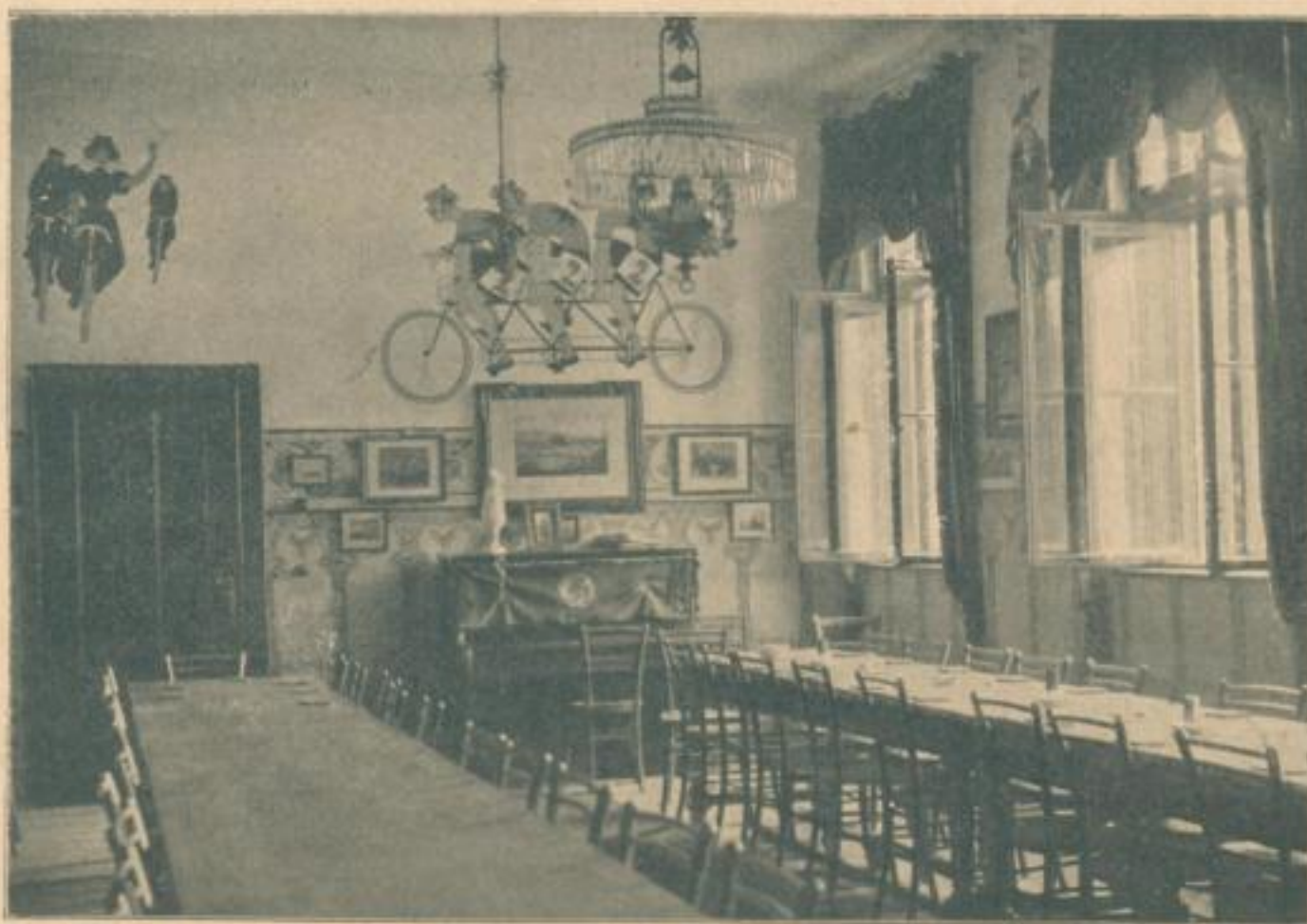
Das in günstiger Lage, im schmucken Schweizerstyl sich erhebende, geräumige und dabei zierliche Clubheim dient sowohl rad- als auch eissportlichen Zwecken; es umfasst in



Die Eröffnung des neuen Clubheims des Linzer Bicycle-Club.
Originalaufnahme für die »Draisena« von S. Fleischmann, Photograph, Linz.

seinem Erdgeschosse 2 grosse Garderoberräumlichkeiten für Damen und Herren, ein trautes Clubzimmer, sowie die Lokalitäten der Restauration; eine offene Stiege und Veranda führt zu dem 33 m langen und 15 m breiten Fahrssaal im ersten Stockwerk. An das Clubhaus schliesst sich die 480 m lange Promenadebahn mit überhöhten Curven; in deren Innenraume Plätze für alle Zweige athletischen Sports reserviert sind. Das Haus selbst ist ein massiver Ziegelbau und in allen Teilen elektrisch beleuchtet.

Die Festlichkeiten wurden am selben Tage durch einen gelungenen Radfahraabend geschlossen, welchen der L. B.-C. vor geladenen Gästen in den Saallocalitäten des städtischen Volksgartens veranstaltete. Ein distinguiertes Publikum füllte schon lange vor Beginn die für diesen Abend viel zu kleinen Lokalitäten. Herr Schreiber, der ehemalige Meisterfahrer des Bundes, eröffnete die verschiedenen Produktionen durch eine Solonummer auf dem Fahrrad. Herr Schreiber, welcher diesmal besonders disponiert war, fuhr zum erstenmal ein Pneumatik-Hochrad, welches aber, wie voraussichtlich, die Fülle seines Programms augenscheinlich beeinträchtigte. Die nun folgende Programmnummer bestand aus einem von den Herren Dolezal, Euler, Lehninger, Paminger, Pischek, Stix, Spöphel, Wendelik gefahrenen und von dem Saalfahrerwart der W. C.-C. Zsolnay komponierten und trainierten 8er Niederradreigen; derselbe enthielt sehr schwierige Tanzfiguren und wirkte insbesondere durch die Anzahl und die schöne Verbindung der einzelnen Figuren. Herr Schreiber beschloss durch eine Solonummer auf dem Niederrade die sportlichen Piècen. Obmann Herr Biehler dankte im Namen des L. B.-C. sowohl den



Clubzimmer im Clubheim des Linzer Bicycle-Club.
Originalaufnahme für die »Draisena« von S. Fleischmann, Photograph, Linz.



nung zurückblicken.

mitwirkenden Herren als auch der Linzer Bevölkerung für ihr Interesse, welches sie dem Club entgegenbringen. Für das Arrangement des ganzen Festes hatte sich besonders Herr Harb verdienstvoll erwiesen und kann der L. B.-C. mit Stolz und Befriedigung auf das Zustandekommen seines Clubhauses, sowie dessen feierliche Eröffnung zurückblicken.

Die Gründer des Salzburger Cyelisten-Clubs.

Die Gründer des heute weit über die Grenzen der schönen Stadt Salzburg bestbekannten »Salzburger Cyclisten-Club 1896« sind die Herren: C. Posch, Fz. Schwendmayr, Leop. Silber, Hans Goricar, Ch. Faller, Hans Ulrich und Jos. Vesco.

Im Jahre 1897 zählte der Club 28, 1898 39 und heute 48 Mitglieder.

Der Club, welcher ein stramm deutsch-völkischer ist, wird vom nachstehenden Vorstand geleitet: Dr. Chr. Varnschein, Mediziner, I. Obmann, A. Vesco, Kaufmann, II. Obmann, Hans Faller, Kaufmann, I. Schriftwart, J. Hinterhuber, Apotheker, II. Schriftwart, Hans Kütt, Privatier, I. Fahrwart, M. Schelmbauer, Kaufmann, II. Fahrwart, Karl Schrems, Kaufmann, Zeugwart, J. Bauernfeind, Kaufmann, Kassierer, H. Hailmaier, Mühlenbesitzer, Beirat.

Der S. C.-C., welcher als mustergiltig bezeichnet werden kann, hat im »Schlammbräu« sein eigenes Clubzimmer, wo jeden Samstag der offizielle Clubabend abgehalten wird; im übrigen sind Mitglieder täglich im Clubcafé »Central« zu treffen.

Den Salzburg besuchenden Sportskollegen dürfte von Interesse sein zu erfahren, dass die Mitglieder des S. C.-C. stets gerne bereit sind, mit jedweder Auskunft zu dienen, auf die lohnendsten Partien aufmerksam zu machen, eventuell stellt sich das eine oder andere Mitglied zur Begleitung zur Disposition.

Diesbezüglich wollen sich Sportskameraden nur an den Clubcaféier Herrn Franz Etman »Café Central« wenden, welcher die Mitglieder des S. C.-C. hiervon verständigen wird.

Eine schwere Viertelstunde.

Von Alfred Hannover.

Es kann der Beste nicht in Frieden leben, wenn es dem bösen Nachbar nicht gefällt.

Ich bin, weiss Gott, der friedfertigste, liebenswürdigste Mensch, den man sich vorstellen kann, und eine meiner Hauptbeschäftigungen wochentags ist, eine Sieben gerade sein zu lassen, und Sonntags, eine Dreizehn. Und nun gar in Damengesellschaft! Da kann man mich um den Finger wickeln, damit ich aus der Hand esse. Mir ist schon passiert, dass ich in Gegenwart von Damen, durch nüchterne Rowdies attackiert, auch schon, dass ich von betrunkenen Gentlemen belästigt wurde. Im Interesse der guten Sache machte ich dann ein freundliches Gesicht, ungefähr so, als glaubte ich photographiert zu werden, und — meine Begleiterinnen kamen dann mit einem relativ geringen Verdruss davon. Wenn ich aber gar erst auf dem Rade sitze, dann bin ich die pure, unverfälschte Sanftmut in Menschengestalt. Das behaupte ich und so ist es auch, weiss Gott.

Welch eine Schande nun, dass ein Mann wie ich kürzlich gezwungen wurde, in das Extrem zu verfallen, nach Art eines Portepée-Fähnrich im ersten Feldzuge wie ein rasendes Tier um sich schlagen, seinen Revolver benutzen, und wie Cyrano de Bergerac, scharenweise die Angreifer vom Leben

in den Tod befördern zu müssen! Ich glaube wenigstens, dass die Herren Strauchdiebe, die uns neulich überfielen, infolge meiner persönlichen Vermittelung nicht mehr am Leben sind; ganz zuverlässig sicher weiss ich noch nichts Näheres. Man kann aber doch wohl nicht annehmen, dass Leute mit einem oder mehreren Schüssen durch die Brust noch existieren; ich würde es auch durchaus nicht bedauern, wenn die Kerle tot sind.

Die Geschichte, von der ich heute berichte, ist nicht etwa im dunklen Walde, nicht im Engpass, nicht in der Finsternis und nicht in der Einsamkeit, sondern an einem sonnenklaren Mittage auf belebter Landstrasse passiert. Ich sah die Kerle schon in einer Entfernung von etwa einem halben Kilometer, und ein unbestimmtes Gefühl sagte mir, dass sie Böses gegen uns im Schilde führten. Je näher wir kamen, desto bestimmter wurde dieses Gefühl in meinem Busen. Ich drücke mich so aus, weil es meinen zwei Begleiterinnen ebenso erging, und leugne nicht, dass ich einen



Die Gründer des Salzburger Cyelisten-Clubs.

C. Posch. F. Schwendmayr. L. Silber. H. Goricar. Chr. Faller. H. Ulrich.
Jos. Vesco. M. Schelmbauer.

Originalaufnahme für die »Draisena« von Eduard Bertel in Salzburg.

Moment auf die Idee kam, umzukehren, um jeder unangenehmen Eventualität aus dem Wege zu gehen. Als ich aber die Konturen meines Revolvers in der Tasche fühlte, schwoll mir der Mut, und: Der obenerwähnte Portepée-Fährnich war fertig. Ein Zuruf an meine Damen: »Wenn die Kerls von uns was wollen, fahren Sie, bitte, sobald es irgend geht, auf und davon, ich werde die Herren Mitmenschen schon ein Viertelstündchen allein beschäftigen, während welcher Zeit Sie sich in Sicherheit bringen können, — einen Revolver führe ich bei mir!«

Heute wundert es mich, dass meine Damen den Strolchen entgegenzufahren wagten, umsomehr, als wir inzwischen die Physiognomien und die Knüttel der fünf oder sechs Kerle genau erkennen konnten. Ja, ich kann noch mehr sagen; aus der Art und Weise, wie sie die Knüttel hielten, und wie sie von Zeit zu Zeit nach uns schielten, war mit absoluter

Bestimmtheit zu erwarten, dass sie es auf uns abgesehen hatten. Einer unter ihnen war mir gleich besonders aufgefallen; er hatte einen bildhübschen Kopf und war prachtvoll gebaut, so ganz ein Bildhauermodell; und er hätte ein sympathisches Aussehen haben können, wenn nicht ein eminent frecher Zug seine Lippen umspielt hätte,

und — wenn sein Gesicht rein gewaschen gewesen wäre. Hätte ich unter jenen fünf oder sechs Kerlen den Apfel des Paris zu verteilen gehabt, er und kein anderer hätte ihn erhalten. Und wer isst zumal auf der Landstrasse nicht gern Obst? Vielleicht hätte ich mit der Darreichung von Äpfeln und Birnen das ganze Malheur überhaupt verhindern können. Ein anderer von den Kerls war übrigens ein — »Bekannter« von mir, wenigstens war es einer, der mich an derselben Stelle schon einmal angebettelt hatte. Gekriegt hat er selbstredend nichts. Ach, hätte ich ihm doch damals reichlich gegeben! Oder aber —? Wer viel giebt, hat viel zu geben, und, was ein richtiger, talentvoller Strolch ist, hat Menschenkenntnisse und weiss die Konjunktur auszunützen.

Je näher wir kamen, desto harmloser thaten die Lumpenkerle. Jetzt! — das Herz klopft, der Atem stockt! Der Kerl mit dem bildhübschen Kopfe springt mit einem katzenartigen Satze auf mich zu. Er greift nach meinem Arm und meiner Lenkstange. »Runter vom Rad!« Eine meiner Damen spurtet sofort auf und davon, die zweite heftet sich an ihre Pneumatiks, bleibt aber bald zurück und

wird jetzt von zwei Kerlen eingeholt. Jetzt reisse ich mich mit einem ganz plötzlichen Entschlusse von dem Manne mit dem schönen Kopfe los und versetzte ihm blitzschnell einen wuchtigen Hieb mit der Faust auf den Schädel. Und — welch Wunder — er lässt mich los. Gleich springe ich wieder aufs Rad — und rase weiter zu der bedrängten Dame hin. Kein Gedanke an Flucht! — keine Angst! — einzig und allein das Gefühl: »Du musst sie da heraushauen.«

Zwei Kerle stehen, wie blödsinnig, unthätig da, zwei andere halten die Radlerin resp. ihr Rad fest und schreien auf sie ein. Sie will schon alles hergeben: Portemonnaie, Uhr, Verbandsabzeichen. Ich schreie: »Zurück, Ihr verfluchten Kerle — nichts wird hergegeben, zurück oder ich schiesse!« Da stutzen jene und kommen auf mich zu. Kein Zweifel, sie wollen mich totschiessen. Der eine holt mit dem Knüttel aus, — ein Schuss — und der Kerl liegt am

Boden: ich traf ihn wohl in die Brust. Jetzt springe ich vom Rad. »Sofort weiter radeln, — schnell fort!« rufe ich meiner Begleiterin zu. Sie springt auf und fährt davon. Sie ist gerettet.

(Schluss folgt.)



Die Gründerinnen des I. Trier-Damen-Radfahr-Verein.
Originalaufnahme für die »Draisena« von Alexander Herold in Trier.

Wiener Brief.

Eigenbericht der »Draisena«. — Nachdruck verboten.

Die Reitallee der Ringstrasse bildete seit Jahren schon einen Herzenswunsch unserer Radfahrer. Nicht dass unsere Radler die Reiter um diese prächtige Allee beneidet hätten, aber man dachte doch, weshalb denn für die Tramwayvorreiter, Offiziersdiener etc. eine eigene Reitallee bestünde, während die Radfahrer, die doch in grosser Überzahl sind, sich im Wagengedränge auf dem nichts weniger als guten Pflaster durchdrängen müssen. Von Herrenreitern wurde die Reitallee fast gar nicht benützt, dieselben ziehen es schon seit Jahren vor, ihre Pferde erst in der Reitallee im Prater zu besteigen. Und trotzdem hat es lange Zeit ge-



dauert, um unsere Commune von der Zwecklosigkeit der Reitallee der Ringstrasse zu überzeugen. Hauptschuld daran war wohl der Umstand, dass unser Bürgermeister Dr. Lueger kein Freund des Radsportes ist. Nun aber soll es anders werden; Über Antrag des Stadtrates Schreiner hat der Stadtrat beschlossen, die Reitallee der Ringstrasse in einen Radfahrerweg umzuwandeln. Zu diesem Zwecke wird in dieser Allee eine 12 Centimeter starke macadamisierte Fahrbahn geschaffen, welche einen Kostenaufwand von 15000 Gulden erfordern wird. So erfreulich dieser Beschluss ist, so wird die Freude über denselben doch durch den ganz ungerechtfertigten Angriff auf unsere Radfahrer beeinträchtigt, welchen Bürgermeister Dr. Lueger machte. Über seinen Antrag wurde nämlich der Beschluss unter folgende Bedingung gestellt:

»Dass von Seite der Polizeibehörde umfassende Massregeln ergriffen werden, welche das derzeit in Wien überhandnehmende unvorsichtige und die Sicherheit des Publikums gefährdende Radfahren verhindern.«



Unser Mitarbeiter Heinrich Kaiser nebst Gemahlin.
Sportschriftsteller in Wien.

Der Herr Bürgermeister hat nach Polizei gerufen, er hat vielleicht gar an das gottlob überwundene System der Fahrprüfung und des Nummernzwanges gedacht. Aber er war vollkommen im Unrecht, er mag nur den Polizeibericht zur Hand nehmen und wird staunen, wie wenige Radfahrer wegen unvorsichtigen Fahrens zur Rechenschaft gezogen werden. Jedenfalls stehen seine Anschuldigungen im seltsamen Gegensatz zu den Äusserungen des Statthalters Grafen Kielmansegg, der den Wiener Radfahrern erst vor kurzem offiziell das beste Zeugnis ausstellte. Der Statthalter, dem die Polizei untersteht, hat wohl genügend Gelegenheit, sich über die Radfahrer Bericht erstatten zu lassen, aber eben deshalb wusste er nur Gutes über sie zu sagen.

Wien ist wieder um ein radsportliches Novum reicher. Auch Wien hat nunmehr seine Hochzeit zu Rad. Das Brautpaar, der Inhaber einer Pneumatikreparaturanstalt Herr Anton Zeman und Fräulein Anna Meduna, begab sich auf blumengeschmückten Rädern zur Kirche und ein zahlreiches Publikum, darunter 200 Radfahrer in Dress gab ihnen das Geleite. Offizielle Vertreter des Bundes deutscher Radfahrer Österreichs, des Österr. Touringclubs, sowie der 30 Radfahrervereine, denen Herr Zeman als Mitglied angehört, hatten sich auch

eingefunden. Der Weg, den der Zug nahm, war von Neugierigen besetzt und bei der Kirche herrschte ein derartiges Gedränge, dass die Polizei kaum den Verkehr aufrechterhalten konnte. Ja selbst der Priester that in seiner Ansprache der sportlichen Bedeutung dieser Hochzeit Erwähnung. Von der Kirche fuhr das junge Ehepaar Arm in Arm nach Hause, wohin ihm die übrigen Radler und Radlerinnen folgten. Dass es an lebhaften Akklamationen von seiten des Publikums nicht fehlte, lässt sich denken. Ich könnte nun boshaft sein und die Toilette der Braut verschweigen, aber das wage ich denn doch nicht.

Die Braut trug weder Kranz noch Schleier; sie trug Dress, bestehend aus einem kurzen Schoss aus cremefarbigem Stoffe, einer weissen Atlasbluse, welche vorne durch ein kleines Brustbouquet zusammengehalten war und einer weissen Herrenmütze mit Lederschild. Aus demselben Stoffe war auch die Dress des Bräutigams hergestellt, der auf dem Rade seiner Braut vorausfuhr. B.

Unser Mitarbeiter Heinrich Kaiser nebst Gemahlin in Wien.

Ein strammes Radlerpaar ist es, das wir heute unseren Lesern bringen. Heinrich Kaiser, den wir mit Stolz zu unseren Mitarbeitern zählen, ist unserem Leserkreis schon durch seine trefflichen Arbeiten bekannt. Er und seine Frau sind Mitglieder des Währinger Bicycle-Clubs und hier sowie überhaupt in der Wiener Sportwelt sehr bekannt und beliebt. Wenn Heinrich Kaiser durch seine spitze Feder als Sport-Redakteur des »Deutschen Volksblatt« auch schon manchem recht unangenehm geworden ist, so hat er doch wieder durch seine lustige und humorvolle Art sich zu geben, viele Freunde erworben, und es wird selten ein Radfahrerfest in Wien abgehalten, wo er nicht als gern gesehener Gast erscheint. Heinrich Kaiser ist auch ein strammer Tourenfahrer und findet an seiner Frau eine tüchtige Partnerin.

Zur Frage: Sommer-Ausflüge.*)

Ich bin Mitglied eines gemischten Clubs, die ganze Woche beruflich sehr angestrengt, und trotz meiner grossen Vorliebe für das Radfahren, sehr froh, wenn ich am Sonntag ordentlich ausschlafen kann. Ich kann mich deshalb entweder an den Ausflügen nicht beteiligen und den Nachmittag dann allein verbringen, trotz Clubangehörigkeit, oder aber ich muss mitmachen auf Kosten meiner Erholung. Die aufgeworfene Frage war mir daher sehr willkommen, und bin ich auch ganz der Ansicht, dass jeder Club zweierlei Ausflüge arrangieren sollte, um allen Ansprüchen gerecht zu werden.

Mathilde B.

Zu der Frage der frühen Sonntagsausflüge möchte ich bemerken, dass ich sehr gern frühe davonfahre, um in der heissen Jahreszeit die Mittagsstunden im Walde zu verbringen und ein Schläfchen zu machen. Wer nicht frühe mit will, soll eben zu Hause bleiben.

Martha.



*) Vergl. betr. Aufsatz in Nr. 13, d. Bl.

Die besprochene Ausflugsfrage ist mir wie aus der Seele gesprochen. Wir haben ein Geschäft, das am Sonntag Vormittag vorübergehend geöffnet wird, so dass weder mein Mann noch ich abkommen können. Unser Verein unternimmt meist Tagesausflüge, und so sind wir zur Teilnahmslosigkeit verurteilt, trotz unserer Mitgliedschaft. Man entfremdet derart dem Verein und hat keinen Anschluss.

Frau Sch.

Erst kürzlich brachte ich in unserem Verein die von Ihnen angeregte Frage zur Besprechung vor. Denn ich halte es gerade für eine Vereinspflicht, dafür zu sorgen, dass allen Mitgliedern ihr Recht wird. Die vollkommen Freien werden immer in der Minderzahl bleiben, warum also nicht für die Majorität sorgen? Jedenfalls sollte Jeder und Jede sich ganz genau über Statuten und Gebräuche eines Vereines orientieren, ehe man als Mitglied eintritt; manchem Ärger wäre damit die Spitze abgebrochen.

Lothar L.

Reisebrief aus Sassnitz.

Eigenbericht der »Draisena.« — Nachdruck verboten.

Die reizende Ostsee mit ihrer interessanten Küste bildet ein beliebtes Reiseziel für alle, die die weiten Reisen nach der Nordsee scheuen. Der Radler besonders kann die meisten hübschen Punkte an der Ostsee bequem zu Rad erreichen, da die Strassen fast durchwegs gut und zu befahren sind.

Und wessen Gedanken fliegen da nicht zum sagenumwobenen Rügen, zur Perle der Ostsee, nach Sassnitz! Seine Lage ist unvergleichlich schön! Terrassenförmig aufgebaut am Ausgange einer Schlucht, schliesst sich an den Ort der denkbar prächtigste Buchenwald an, der die ganze Ortschaft wie ein Rahmen umgiebt.

Selbst wer das Radfahren hier auf einige Zeit ruhen lässt, findet hinreichend Ersatz dafür in den entzückenden Spaziergängen und Ausflügen über die Insel. Es giebt immer etwas Neues zu sehen, ob auf der Inselfläche, ob am Hafen. Hier herrscht reges Leben, denn fortwährend kommen und



Ansicht von Sassnitz.

gehen kleinere Lokaldampfer, Segelschiffe und die Flottille der Fischerboote, die mächtigen Postdampfer von Trelleborg und Kopenhagen und ganze Divisionen von Torpedobooten.

Unvergleichlich in ihrer Art sind die Spaziergänge, die sich von der sechs Stunden langen Promenade aus abzweigen: Ganz besonders reizvoll originell ist die schönste der Felspartien, diejenige der Wissower Klinken. Schon von oben gesehen, staunen wir die Wetter und Sturm Trotz bietenden mächtig emporragenden Kreidefelsen an, die aber von unten gesehen einen geradezu überwältigenden Eindruck machen und wohl schwerlich in ihrer Eigenart noch einmal auf dem Continent anzutreffen sind. Von hier aus wendet sich der Weg waldeinwärts zur Waldhalle, und über Königstuhl nach dem sagenumwobenen Herthasee.

Von der höchsten Stelle bietet sich eine lohnende Aussicht über das Meer und Arkona dar. Unweit des Herthasees befinden sich die heidnischen Opfersteine, auf denen unsere Vorfahren den Göttern Menschenopfer darbrachten.

Wer kleinere Radausflüge machen will, findet passende Wege nach Lohme, nach Hagen und nach Nipmerow. Als weiterer Ausflug gilt Arkona, das meerumrauschte nördliche Vorgebirge von Rügen, wo einst Swantewit, die grösste Gottheit der Slaven, ihren Sitz hatte und welches in allen Kriegen zwischen Deutschen und Dänen eine hervorragende Rolle spielte.

Sassnitz hat nur kleine Bäche, aber mehrere Seen von beträchtlichem Umfange. Hochinteressant sind die vielen Kalkfelsen, die Sassnitz zu einem bedeutenden Industriezweig verholfen haben. Die Schlemmkreide wird in grossen Massen produziert, in Tonnen gestampft und in Schiffsladungen nach den entferntesten Orten versandt. Sassnitz bietet eben neben dem Interessanten seiner natürlichen Beschaffenheit auch äusserst hochoriginelle Punkte, die es leicht zu Stande gebracht haben, den ohnehin beliebten Badeort alljährlich zu einem Wallfahrtsplatz für viele Tausende zu machen.



Blick auf den Hafen in Sassnitz.

Eine Lanze für Gartenfahr- bahnen.

Von Mr. E. C. W. Sandré.



Es schiekt sich nicht für alle! Und so lange der Radfahrersport besteht, hat es Meinungsverschiedenheiten gegeben, welche Art der Ausübung desselben, ob Bahn- oder Strassenrennen, ob Reigen- oder Kunstfahren, ob Touren-, Promenadefahren das angenehmste ist, und jede Art dieser verschiedenen Ausübungen des Sportes hat ihre Anhänger gefunden.

Wenn auch verspätet, bricht sich doch endlich die Ansicht Bahn, dass das Schulfahren die Hauptbedingung ist, um eine vollkommene Beherrschung des Rades zu erreichen, welche eine Grundbedingung ist, um von jeder Ausübungsart des Rad-

fahrersportes den höchsten Genuss zu haben.

Es giebt sehr viele unter den Sportsjüngern, die—Herren und Damen — kein Vergnügen daran finden, kürzere oder längere Zeit sich durch das

Strassenge-
tummel zu win-
den, um das Freie zu erreichen, wo eine mehr oder minder gute Landstrasse endlich das halbwegs bequeme Fahren gestattet.

Diese selbe Kategorie, wenn ich mich dieses Ausdruckes bedienen darf, würde mit Vergnügen die Gelegenheit ergreifen, in einer schattigen, nicht zu kleinen Fahrbahn im Freien dem Sport zu huldigen und einen entsprechenden Obolus zu entrichten, wenn eben günstige Gelegenheit wäre.

Ohne oder mit Zuthun des Leiters dieser Schule würden sich, geeignete Anregung vorausgesetzt, Gruppen bilden zum Reigenfahren oder, was noch näher liegt, zur Ausübung der so beliebten Gymkhanaspiele.

Schreiber dieser Zeilen, dem alle, die ihn kennen, wohl das Zeugnis ausstellen werden, dass er seine ganze freie Zeit dem Tourenfahren widmet und der, wie er ohne Überhebung sagen darf, wohl die grössten Touren gefahren hat, wäre manchmal froh, ja sogar immer froh, an jenen Tagen, wo er nicht Gelegenheit hat, seiner Leidenschaft des Tourenfahrens zu fröhnen, ein Stündchen oder zwei in einer schattigen, räumlich nicht zu begrenzten Bahn dem angenehmen Strampeln zu fröhnen.

Diese Ansicht wird sich bei einer Umfrage als bedeutend verbreiteter bestätigen, als allgemein angenommen wird.

Böte sich noch dazu auf dieser Bahn Gelegenheit, dass man gegen sogar gutes Entgelt Maschinen zu leihen bekäme, dann wäre der Erfolg eines derartigen Unternehmens voll-

kommen gesichert. Beiden Teilen, sowohl dem Fabrikanten als auch dem Käufer, wäre Gelegenheit geboten, die Vorzüge eines Fabrikates auf einer der Strasse viel näher stehenden Fahrfläche, als ein Saal, kennen und schätzen zu lernen.

Man könnte ja auch das Raffinement so weit treiben und einen Teil der Gartenfahrbahn möglichst den Strassenverhältnissen Rechnung tragend uneben herstellen, so dass auch der Lernende vollkommen vorbereitet die Strasse befahren kann.

Der Strassenverkehr wäre bei einiger Frequenz der Bahn gleichfalls täuschend imitiert, denn das Ausweichen bei einigen ungeschickten oder, richtiger ausgedrückt, das Rad nicht sicher beherrschenden Fahrern ist meist ebenso schwer, als das Ausweichen im Strassenverkehr, und sind — ein nicht genügend zu schätzender Vorzug — eventuelle Stürze nicht so gefährlich.

Vielleicht wäre auch als Vorteil der zu erwähnen, dass dann dem lieben Publikum, dem spottsüchtigen, der Anblick jener Radlertypen erspart wäre, die weniger mit der Länge der Strasse als vielmehr mit der Breite rechnen.

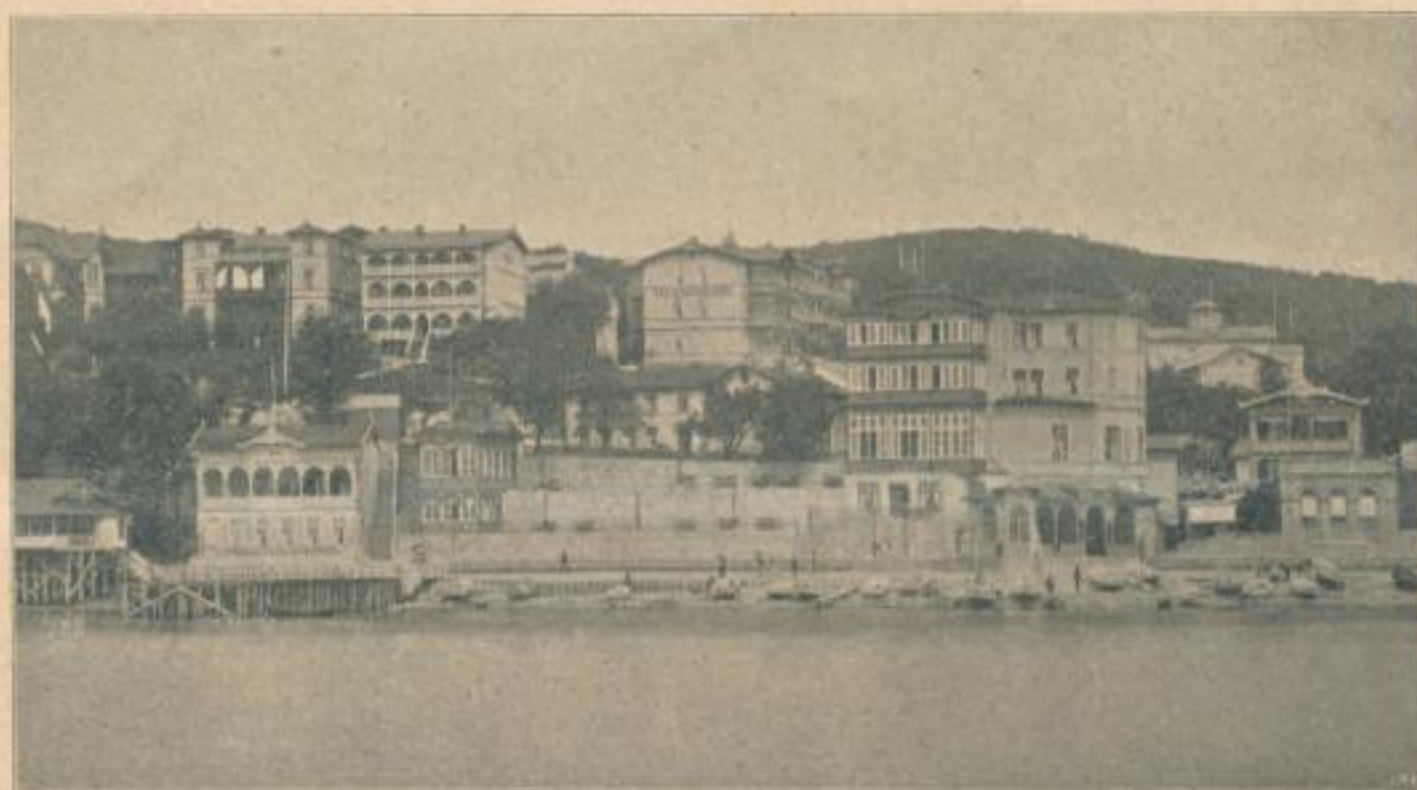
Ich glaube, dass alle diese genannten Vorteile genügen, um die Existenzberechtigung der Gartenfahrbahn genügend bewiesen zu haben und zwar zum beiderseitigen Vorteil, sowohl des Verkäufers als des Käufers.

Doch auch derjenige dürfte dabei seine Rechnung finden, der nur auf die Einnahme als Erwerbsquelle rechnet und den Ver-

kauf von Fahrrädern nur als Nebenzweck betrachtet.

Wenn sich auch noch so manches zu Gunsten der Gartenfahrbahn anführen liesse, will ich mich für heute mit dem schon angeführtem begnügen und eingedenk des Sprichwortes: »Steter Tropfen höhlt den Stein«, den Erfolg meines Aufsatzes abwarten.

Ich kann wohl sagen, dass es mir bis jetzt sehr oft gelungen ist, praktische Erfolge durch meine Feder zu erzielen, und hoffe auch diesmal nicht umsonst an die Kreise appelliert zu haben, die meine Anregung verwirklichen können.



Blick auf Sassnitz von der See aus.



Sportbrief aus Znaim.

Ende Juli 1899.

Vom herrlichsten Wetter begünstigt werden Radpartien unternommen, die sich wirklich der Mühe lohnen. Wohl ist die Gegend hier ziemlich hügelig, bald steigend, bald wieder senkend, ein immerwährendes bergauf, bergab und so des Radlers Lunge und Muskeln Abwechslung bietend.

Doch auch dem Auge ist Abwechslung geboten, nicht allein durch die Schönheit der Umgebung, sondern auch durch die Begegnungen.

Da ist eine schneidige Wienerin, die zur Sommerfrische in nächster Nähe weilt und öfter ihr Stahlrösslein nach dem Städtchen lenkt. — eine Radlerin, die nicht nur radeln, sondern auch zu singen versteht und wohl manchen Wiener durch ihren herrlichen Gesang erfreute. Da kommt ein ganzer Trupp Radler, reizende junge Damen in Begleitung schneidiger Offiziere, in fröhlichster Laune heimkehrend. Wieder kommt ein Tandem dahergesaut und hinterdrein der Radfahrer, der wohl zu einem Rennen trainiert, und so wechselt Bild auf Bild.

Man findet es ganz natürlich, wenn jemand Freude an diesem gesunden Sporte findet. Aber damals, als ich noch lernte! Da war das Radfahren einer Dame als etwas ganz absurdes verpönt. Eine Dame am Rade? Nicht denkbar! Ich erinnere mich noch, als meine Brüder, von einer Radfahrt in fröhlichster Stimmung heimkehrend, von den ausgestandenen Strapazen und amüsanten Abenteuern erzählten, da entschlüpfte es mir unwillkürlich: »Ach, könnt' ich auch fahren!« Da blickte meine liebe Mutter erstaunt auf und meinte: »Was fällt Dir ein?«

Aber von diesem Gedanken konnte mich nichts mehr losbringen, alle Reden und Einwendungen halfen nichts. Und Mütterchen? Ob sie es mit dem »Reden« wirklich so ernst meinte, oder ob sie bloss der Umstand bewog — da in unserem Städtchen noch keine »Sie« radelte — dass ich die einzige wäre, ich weiss es nicht. Ich hatte wenig Hoffnung.

Da kommt mein Namenstag; auf die Frage des Wunsches kommt ein blosses »nichts« als Antwort.

Mütterchen ist betrübt, sie weiss ganz gut, was ich wünsche, aber — es geht nicht.

Am Vorabend des Tages kommt der Bruder mit dem Abendzuge aus Wien und flüstert mir ganz heimlich zu: »Ich habe Dir ein Rad gebracht.« Ich hätte vor Freude springen mögen, so glücklich machten mich jene Worte.



»Aber, weiss Mutter davon? Nein! O, die wird es nie erlauben.«

»Lass mich nur machen!« beschwichtigte mein Bruder und ich liess ihn auch.

Der Tag ergraute, mir war so froh und doch so bang zu Mute, — ich wusste, wenn Mutter an diesem Tage ihren Entschluss nicht ändert, dies überhaupt nie zu hoffen sei, und wie — wie wird sie sich entscheiden?

Mütterchen kommt, beglückwünscht mich nach gewohnter Art und — ich weiss, was jetzt kommen wird, mir klopft das Herz fast hörbar — o, wär dieser Tag schon längst vorüber mit seinem Hoffen, Zaudern und Ängsten — richtig! — streng prüfend ruht des Mutters Augenpaar an mir und ernsten Tones meint sie: »Karl hat Dir ein Rad mitgebracht, weisst Du davon?«

»Ein Rad« — meinte ich erstaunt, der Weisung des Bruders folgend — »für mich?«

»Ja«, war die Antwort. »Hast Du davon gewusst?«

»Nein, liebe Mutter!«

Und gutherzig, wie mein Mütterchen stets war, meinte sie: »Nun, Du musst arbeiten, darum sollst Du auch Dein Vergnügen haben. Aber erst die Arbeit, dann's Vergnügen.«

Letzteres ist mir zur Devise geworden. Nachdem die Zustimmung zur Freude aller meiner Geschwister gegeben war, legte erst Brüderlein die Rechnung vor, da meinte freilich Mutter, dies sei viel, sehr viel, aber dafür für beide Mädels. Diese »beiden Mädels« waren ich und mein Schwesterchen Mitz, die in drei Wochen den gleichen Ehrentag begehen sollte und voraussichtlich denselben Wunsch hegte. Zwei Räder in so rascher Folge war dem Mütterchen doch zu viel, so begnügten wir uns vorläufig mit dem einen und waren froh, dies zu besitzen.

Desselben Nachmittags nahmen wir unter Anleitung des Bruders die erste Lektion. Das arme Radl, ich weiss nicht mehr, wie oft es bei dieser Probe an die Mauer gefahren wurde. Es hat recht oft unsere Geschicklichkeit zu fühlen bekommen und war gar bald gebrechlich geworden. Wo mag es nur hingekommen sein? Eigentlich recht undankbar, dass man sich um so ein »abgelegtes Fahrrad«, dem man so viel vergnügte Stunden zu danken hat, nicht mehr bekümmert. »Undank ist der Welt Lohn«, sagt ein in mancher Beziehung wahres Sprichwort.

So hatten wir damals die Vorurteile der »Alten« oft mit List zu bekämpfen. Dieses Vorurteil hat sich als nichtig erwiesen, es ist gebrochen.

Nicht selten sind aus den verbittertsten Gegnern des Radsportes die eifrigsten Anhänger geworden. Auch die hiesigen Ärzte helfen den Radsport verbreiten, und mancher Radler



Wissower Klippen
an der Küste von Klagenfurt.



se Radler auf Anordnung des Arztes geworden und hat es nie bereut.

Selbst die Söhne und Töchter derselben sind schwindige Radler, wohl der beste Beweis, dass diese Herren die vollste Überzeugung gewonnen haben, dass dieser Sport der Gesundheit nur förderlich sei.

Meine 17jährige Schwester, die von Kindheit auf bisweilen in — schwache Laune, behaupten die Ärzte — lernt Radfahren und hegt ich die bestimteste Hoffnung, dass die Bewegung und die Natur selbst sie kräftigen wird.

Naturkraft, die beste Heilkraft, ist mein Prinzip. A. V.

Die Ausrüstung der Radlerin.

Wenn eine Radfahrerin einige Monate gefahren ist, dann ist sie entweder unter die »Schönwetterer« oder unter die »Jedenswetterer«-Fahrerinnen zu klassifizieren. Gar viel kann zu Gunsten der »Schönwetterer«-Fahrerinnen gesagt werden. Diese fahren zum Vergnügen, denn bei schlechtem oder zweifelhaftem Wetter ist das Radfahren keineswegs angeht und die Gefahr eines Sturzes oder des Nasenstehens und die gewöhnlich darauf folgende Erkältung ist zu betrachten. Doch muss man unbedingt der Sparten nicht Achtung zollen, welche sich nicht selbst über ihre Pläne ausführen, ohne viel Rücksicht auf das herrschende Wetter zu nehmen. Auch kann es der nur bei schönem Wetter fahrenden Radlerin geschehen, dass sie vom Regen überrascht wird, und das natürlich während eines längeren Tours.

Das Unangenehme ist wohl, von einem Sturz überrascht zu werden, wenn man in leichter Kleidung radelt, beträchtliche Distanz von Haus und Essenshaus entfernt ist. So manche Damen, welche im Sommer ohne Jacke fahren, haben ein demartiges Abenteuer bestanden müssen. Falls man keine Unterhose findet, ist es am besten, weiterzufahren. Findet sich irgendwelches Obdach, so ist es immer noch eine Frage, ob es besser ist, zu warten, und dies hängt natürlich davon ab, ob es die Zeit erlaubt. In keinem Falle jedoch stelle man sich unter und warte.

Hat man eine dicke Jacke an, ist schließlich die Gefahr einer Erkältung nicht so gross, denn die Nässe wird, falls man nicht weit von schützenden Obdach entfernt war, nicht so rasch durchdringen. Wird man jedoch überhitzt zu einer Zeit, wo man (wie so viele Radlerinnen) eine leichte oder leichte Bluse trägt, dann ist es viel besser, schnurstracks nach Hause zu fahren. Zu Hause angehängt, heisst es

dann sich sofort umziehen, ein Bad und irgend ein heisses Getränk schmecken, wodurch etwaige üble Folgen verhindert werden.

Nimmt einiges über die Dress, Jacke, Bluse und Schoss erlauben den Gleichmässigen genügende Freiheit der Bewegung, und es ist daher nicht zu verwundern, dass die meisten grossen Damen dieses Kostüm adoptiert haben. Die »Schmetterling-Radlerinnen«, welche gewöhnlich nur im Sommer zu sehen sind, legen natürlich die Jacke zur Seite, um eine



Teilnahme des XIV. Kongresses der Allg. Radfahrer, Deutscher Touren-Club, in Mainz (Stadthalle). Originalaufnahme für die »Drabben« von P. König, jetzt Hof-Konstabler, Mainz.

Wenn man eine starke Steigung hinaufgefahren und endlich erhitzt und ausser Atem am Gipfel angelangt ist, so ist es sehr zweckmässig, ehe man sich anschiebt, den Hügel in langsamem Tempo hinaufzufahren, den Kragen der Jacke hinauf zu ziehen und dieselbe fest zuzuknöpfen. Dadurch ist man gegen den kalten Luftzug, welchem man gewöhnlich beim raschen Bergabfahren begegnet, bestens geschützt.

Was die Blusen anbelangt, so giebt es hauptsächlich drei Stoffarten, welche hierfür in Verwendung kommen, und

die Vorsüge von Leinen dürfen nicht übersehen werden. Es ist wahr, eine leinene Bluse ist nicht gerade angenehm zu tragen, besonders wenn man erhitzt ist und sich dann wieder abgekühlt hat, aber auf jeden Fall ist eine Bluse aus Leinen viel kühler, als eine aus Flanell.

Sollte man jedoch nass werden, dann ist eine Flanellbluse unbedingt vorzuziehen.

Seide ist schon aus dem Grunde für Futterzwecke unpraktisch, weil dieses Material nicht dauerhaft ist. Anfangs ist die mit Seide gefütterte Schoss ein wunderbares Tragen, ehe sie aber noch lange im Gebrauche war, fängt die Seide an, sich zu spalten und kann sich dadurch verfangen und einen bösen Sturz verursachen. Auch kann man leicht mit dem Fusse oder dem Poßel in einen kleinen Riss geraten und dadurch einen verheerenden Unfall haben.

Was die Röcke anbelangt, so existieren bereits Legionen derselben. Heutzutage inkorrigiert besitzt jeder Schneider eines Radlerrock mit spezieller Breite oder mit Falten oder Seitenschlitz, die sich beim Gebrauche oft als sehr praktisch erweisen. Es ist Thatsache, dass die meisten Schneider trachten, immer etwas Imposantes zu fabricieren, während doch bei dem Rocke die grösste Einfachheit unbedingt erforderlich ist. Manche Dame, welche eine kostbare Dress von einem erstklassigen Schneider bestellt hat, sah sich nachher gezwungen, den Rock wieder aufzutrennen und nach ganz einfachen Schnitt wieder anfertigen zu lassen.

Einen grossen Fehler, den die meisten Schneider begehen, ist der, dass sie glauben, der Rock, der sich gut auf einem im Schilde besessenen Modell ausnimmt, müsse auch für die Strasse praktisch sein. Durch rasches Fahren jedoch erzeugt man einen Luftzug, selbst wenn kein Wind wehen sollte, und ein zu voller Rock beginnt dann in schrecklicher Weise zu flattern. Ein gleichsam sehr verbreiteter Fehler ist der, zu glauben, dass der Rock vom besonders breit sein muss, um den Kragen die nötige Freiheit zur Bewegung zu lassen. Nun ist es aber thatsächlich der Fall, dass die Knie beim Fahren weniger Platz zur Bewegung brauchen als beim Gehen. Die Füsse selbst sind ja beim Radfahren nur wenig Zeit von einander entfernt, und der Rock braucht daher nicht breiter als gewöhnlich gemacht zu werden.

Am besten ist es, dem Vorderende die gewöhnliche Breite zu geben und des rückwärtigen Teil, sowie die Seitenteile viel enger als gewöhnlich zu machen. Der Rock einer mittelgrossen Dame darfs danach am Saum einen Umfang von 7 bis 5 m haben. Dies genügt vollkommen, um die volle Freiheit beim Fahren sowie beim Gehen zu sichern. Ein

weiter: Seide, Linnen und Wolle. Nach der Gesundheitslehre sollen wir die ersten zwei Stoffarten meiden und der dritten, der Wolle, den Vorrang geben. Eine Seidenbluse ist unbedingt sehr hübsch, aber kein gesundes Tragen, denn das Material ist luftdicht und trotz der Dünne des Stoffes sehr feucht. Seide lässt sich nicht oder nur schlecht waschen, kann dabei leicht durch einen Regen verderben werden. Seide ist wegen dieser hübschen Eigenschaft auch für Futterzwecke nicht zu empfehlen. Unbestreitbar ist es am besten, Wollen zu tragen. Auch eine Flanellbluse kann feuch ausssehen, wenn mit derselben ein kleiner Kragen getragen wird. Aber auch



derartiger Rock ist nicht weit genug, um im Winde zu flattern, und auch nicht eng genug, um Beinkleidern ähnlich zu sehen. Die Tasche sollte sich auf der rechten, der Schluss auf der linken Seite befinden, nie rückwärts. Solch ein Rock kann dann nie offen stehen und es ist auch unmöglich, auf der Tasche zu sitzen.

nur schwarze Strümpfe zu tragen. Braune Schuhe vertragen Staub, Schmutz und Nässe viel besser als schwarze, nur haben sie den Nachteil, dass sie die Füße grösser erscheinen lassen.

Bei regnerischem Wetter ist es ratsam, einen Gummimantel zu tragen, denn nicht nur, dass das Gewicht desselben



Teilnehmer des XIV. Kongresses der Allg. Radfahrer-Union, Deutscher Touren-Club, in Mainz.
Originalaufnahme für die »Draisena« von P. Metz, in Mainz.

Empfehlenswert ist es, die Jacke mit einem dünnen wollenen Material gefüttert zu haben. Die Beinkleider sollten gleichfalls aus Wolle sein und wenn möglich, aus einem waschbaren Material. Seidene und Satin-Beinkleider sind nicht dauerhaft und bieten auch keinen Schutz, falls der Rock während einer Fahrt nass werden sollte.

Für diejenigen, welche ihren Stolz dareinlegen, auf dem Rade chik auszusehen, ist es angezeigt, Strümpfe von derselben Farbe wie der Rock oder die Schuhe oder sonst

unbedeutend ist, bietet er auch einen vortrefflichen Schutz gegen den Regen. Auch bedecken die richtigen Radfahrer-Mäntel das Gouernal der Maschine, und indem dasselbe trocken erhalten bleibt, erspart man sich viel spätere Mühe.

Was die Kopfbedeckung anbelangt, so ist schliesslich eine Kappe bei Regen und windigem Wetter das angenehmste Tragen. Es giebt jedoch nur wenige Damen, denen eine Kappe wirklich gut steht.

(N. W. Tgbl.)

Unsere Fahrrad-Industrie.

Reform-Sattel der Firma Thomann & Büttner, Leipzig.

Über den »Reform«-Sattel der Firma Thomann & Büttner, Leipzig, schreibt Herr Stabsarzt Dr. Stobaeus, Metz, St. Marcellenbrücke 2, dessen Urteil die Beachtung weitester Kreise verdient, in einem an die Fabrikanten gerichteten Briefe folgendermassen:

Seit vielen Jahren bemühte ich mich, einen Sattel zu finden, der bei Erwachsenen — Damen und Herren — den überaus schädlichen Druck gegen die Weichteile der Dammgegend beseitigt. Ich selbst habe mir durch Benutzung verschiedener Sättel alter Systeme eine ungemein hartnäckige Entzündung zugezogen und war gezwungen, dem Radfahren gänzlich zu entsagen. Vorübergehend benutze ich den anatomischen Sattel, konnte ihn aber nicht beibehalten, da

er zu hart und unelastisch war. Auch bei meiner Frau traten durch den Gebrauch fehlerhafter Sättel unangenehme Störungen auf; auch sie stand im Begriffe, das Fahren aufzugeben.

Ganz anders gestaltete sich die Sachlage, nachdem wir im Februar dieses Jahres unsere Maschinen mit Ihrem Reformsattel ausgestattet hatten. Unsere mannigfaltigen Beschwerden verschwanden in kürzester Zeit: Druck, Schmerz und Entzündung waren in zauberhafter Weise beseitigt und sind nie mehr zurückgekehrt.

Die Anzahl derjenigen Persönlichkeiten, welche durch Gebrauch schlecht konstruierter gewöhnlicher Fahrradsättel Schaden leiden, ist erheblich grösser, als man anzunehmen geneigt ist; denn ein Teil der Kranken — so



»Reform«-Damen-Sattel.

darf man sie mit Fug und Recht nennen — verschweigt die Beschwerden und Schmerzen, weil es sich um Teile des Körpers handelt, deren Erwähnung nicht zum guten Tone gehört, vielleicht auch deshalb, weil er eine Missdeutung von seiten der Angehörigen etc. befürchtet. Ein anderer Teil, — der grössere — ignoriert die Beschwerden in der Annahme, es handle sich um geringfügige Ursachen, und fährt rücksichts- und gewissenlos weiter. Andere, welche sich endlich entschliessen, den Arzt zu befragen, sind höchlichst erstaunt, wenn man ihnen sagt, dass einzig und allein der Sattel an dem Übel die Schuld trägt. Man kann sich gar nicht genug wundern, wie wenig verbreitet die Kenntnis dieser Dinge ist!

Ich glaube nicht, dass die Mehrausgabe für einen Reformsattel gegenüber einem Sattel falschen Systems eine wesentliche Rolle spielt. Erstens wollen freilich die Fahrradhändler keinen teuren Sattel mit den Rädern liefern, zweitens hat sich das Publikum noch nicht an die ungewöhnliche Form des Reformsattels gewöhnt, drittens versucht wohl das Publikum für eine Fahrt den Reformsattel, wirft ihn aber

dann bei Seite, weil das Gefühl beim Sitzen anfangs ein ganz anderes ist, wie auf dem gewohnten Martersattel. Das kommt jedoch nur davon her, dass Händler und Käufer aus Bequemlichkeit oder Unkenntnis den Reformsattel nicht in die richtige Lage und Stellung bringen, nämlich leicht nach vorn unten geneigt und niedriger gestellt, als bei andern Sätteln nötig ist. Wird diese Regel, deren Befolgung unbedingt erforderlich ist, nicht von Anfang an eingehalten, dann sind Klagen über unsicheren, schlechten Sitz leicht begreiflich. Andererseits kann es keinen besseren bequemeren Sitz geben, bei dem jedes Rutschen in Seiten- und Längsrichtung ausgeschlossen ist, wie auf Ihrem absolut korrekt gebauten Reformsattel. Hoffentlich bringt ausgiebige Belehrung in der Presse bald Besserung und Aufklärung. Ergänzend möchte ich noch anführen, dass ich zahlreichen Offizieren der Garnison bei einem Vortrage Ihren Reformsattel wärmstens empfohlen und seine Vorzüge theoretisch und praktisch erläutert habe. Thatsächlich fahren viele Offiziere und ihre Damen jetzt Ihren Sattel, und alle haben mir für die Empfehlung desselben Dank gewusst.

Motor - Sport.

— Automobil-Club für Deutschland. Der Automobilsport wird in Deutschland nun doch schneller eine Heimstätte finden, als nach den ersten schüchternen Versuchen anzunehmen war. Die Anregung dazu ging von den Grafen Talleyrand, Schönborn und Sierstorpff aus, auf deren Einladung hin kürzlich im Hôtel Bristol in Berlin eine grosse Zahl Herren aus den ersten Kreisen der Berliner Gesellschaft zur Gründung eines Automobil-Clubs für Deutschland zusammentraten. Die Verhandlungen, die unter dem Vorsitz des Fürsten Hohenlohe stattfanden, hatten das erfreuliche Ergebnis, dass der Club noch an demselben Tage mit etwa hundert Mitgliedern ins Leben trat. Der Club bezweckt die Hebung und Förderung des Automobilsports und wird dies durch Gründung einer Fahrschule für Herren, ein geordnetes Kartenwesen, sowie die Abhaltung und Überwachung von Wettfahrten zu erreichen suchen. Um seinen Mitgliedern einen Mittelpunkt bieten zu können, wo sie sich treffen, und zugleich zur Aufnahme der Fahrschule, wird der Club ein eigenes Grundstück erwerben, dessen Hausdirektorium sich aus den Grafen Talleyrand und Sierstorpff, sowie Herrn von Kuhlmann zusammengesetzt. Der Mitglieds-Jahresbeitrag beträgt 100 Mk., wozu vom 1. Januar 1900 noch ein Eintrittsgeld von 100 Mk. tritt. Der Vorstand setzt sich nach den vollzogenen Wahlen in folgender Weise zusammen: Präsident: Herzog von Ratibor; Vizepräsidenten: Erbprinz Philipp Ernst zu Hohenlohe und Graf Schönborn. Die Wahl des Ausschusses fiel auf die Herren: Fürst Hohenlohe, Fürst Fürstenberg, Herzog von Ratibor, Erbprinz Philipp Ernst zu Hohenlohe, Graf Talleyrand, Graf Sierstorpff, Graf Schönborn, C. von Kuhlmann, die Geheime Räte Goldberger, Pringsheim und Felix Simon, die Kommerzienräte Fritz Friedlaender und Loewe, Oberbaurat Klose, den Rechtsanwalt Lobe und den Assessor Lewin. Zur Durchführung der Vorarbeiten hat der Club, dessen Mitgliedschaft auch Damen erwerben können, bereits einen grossen Garantiefonds gezeichnet erhalten.

— Vergnügungsreise Berlin-Paris-Berlin in einem Anhängewagen des Cudellschen Motordreirades. Die in Automobilistenkreisen mit so grossem Interesse verfolgte Vergnügungsreise von Berlin nach Paris und zurück, welche ein bekannter Berliner Journalist mit seiner Gemahlin vor

etwa vier Wochen unternahm, ist nunmehr beendet. Bei dieser Fahrt sollte neben der Verfolgung journalistischer Zwecke auch versucht werden, den Beweis dafür zu bringen, dass man mit einem von der Generalvertretung der heute schon einen Weltruf geniessenden Firma Cudell & Co., Aachen, nämlich den Herren Schaller & Co., Berlin, Leipziger Strasse 136, gestellten Motordreirad mit Anhängewagen sehr wohl imstande sei, eine so lange Reise ohne Ausstände irgend welcher Art durchzuführen.

Dieser Beweis ist glänzend gelungen. Am 1. August sind die Reisenden nach vierwöchentlicher Abwesenheit wiederum in der Residenz eingetroffen. Wie sie allen versicherten, verlief die Fahrt ohne jeden Unfall und ohne jegliche Störung und es wird die Erinnerung an die verlebten genussreichen Tage, in denen sie frei von jeglichem Zwang und unabhängig von der Eisenbahn durch verschiedener Herren Länder in vollster Sicherheit dahinfuhren, eine unauslöschliche bleiben.

Über die Bewährung des Motorfahrzeuges sind sie alles Lobes voll. Für die ganze Fahrt wurden — und das ist bei rund 2400 km eine lächerlich geringe Menge — nur etwa 90 Liter Benzin verbraucht, die einen Kostenaufwand von Mk. 36.— verursachten! Für diesen geringen Betrag wurden drei Personen, einschliesslich des Motorfahrers, zwischen Berlin und Paris hin und her befördert! Rechnet man das mitgenommene Gepäck (75 kg) ein, so beförderte das Fahrzeug das respektable Gewicht von 545 Pfund, ohne das Eigengewicht des Motordreirades und des Anhängewagens. Die Bedeutung dieser Thatsache wird erst dann dem denkenden Leser klar, wenn er erfährt, dass die Reise über Berg und Thal, oft auf aufgeweichten Wegen und vielfach unter Bewältigung der schwierigsten Terrainverhältnisse vor sich ging, die namentlich im Harz und in den Vogesen zu überwinden waren. Für die Güte und Leistungsfähigkeit der bei dem Motordreirad verwendeten Trockenbatterie spricht ferner, dass für die ganze Reisedauer ein und dasselbe Element genügte; bei der Abfahrt ergab das Voltmeter eine Energie von nicht ganz 6 Volts, von denen nach Beendigung der Fahrt noch $4\frac{1}{2}$ Volts aufgespeichert verblieben. Also auch hier ein ausserordentlich geringer Verbrauch!

Die Rückkehr der Reisenden erfolgte gegen 2 Uhr nachmittags. Ihnen zu Ehren hatte sich eine ganze Reihe bekannter Motorfahrer nach Hundekühle begeben, wo ein herzlicher Empfang unter Überreichung köstlicher Blumenspenden an die Dame stattfand. Liebende Hände hatten es sich nicht nehmen lassen, den Wagen mit frischem Laubgewinde zu bekränzen. Die Fahrt von Hundekühle nach Berlin glich einem wahren Triumphzug; überall, wo die Wagen durchkamen, wurden die tapferen Reisenden von dem Publikum auf das sympathischste begrüßt. Auch am Endziel der Reise, dem Geschäftshause der Firma Schaller & Co., Leipziger Strasse 136, wurden die Ankömmlinge nochmals herzlich willkommen geheissen und der Dame ein herrliches Bouquet überreicht.

Das Motordreirad mit Anhängewagen, das sich so grossartig bewährte, ist zur Ansicht in dem Schaufenster der genannten Firma ausgestellt, die allen denen, welche sich für die Sache interessieren, in der bekannten lebenswürdigen Weise weitere Auskunft zu geben gern bereit ist.

— Eisenach. Mitteldeutscher Automobil-Club. Unter diesem Namen ist nunmehr hieselbst in einer von dem Herrn Direktor Ehrhardt-Eisenach einberufenen Versammlung im Hôtel »Rautenkranz« eine Vereinigung gegründet worden, die sich die Pflege und Weiterentwicklung dieses neuesten Sports sowohl in sportlicher wie volkswirtschaftlicher Beziehung angelegen sein lassen will. Herr Direktor Ehrhardt wies in seiner Begrüssungsansprache auf die Bedeutung des neuen Verkehrs mittels hin und legte die Notwendigkeit der Gründung einer Vereinigung von Freunden des Automobilsports auch für Mitteldeutschland dar, nachdem in anderen Landesteilen bereits solche Vereinigungen und zwar mit gutem Erfolge bestehen. Bei der Konstituierung des Mitteldeutschen Automobil-Clubs wurde sodann Herr Direktor Ehrhardt-Eisenach zum Vorsitzenden, Herr Karl Bohl-Eisenach zum Schriftführer und Herr Fabrikbesitzer Max Polack-Waltershausen zum Kassierer gewählt. Mit der Feststellung der Statuten wurde der Vorstand beauftragt und demselben zu diesem Behufe das Recht der Kooptation eingeräumt. Die Aufgabe des Mitteldeutschen Automobil-Clubs soll sein, durch Veranstaltung von Fern- und Wettfahrten, durch Vorführungen und Vorträge den Automobilmus zu fördern, auch sollen an allen Orten Benzin- und Reparatur-Stationen für Automobile gegründet werden. Das Berufsfahrertum soll aber von der Aufnahme in den Club ausgeschlossen bleiben. Der Mitgliedsbeitrag für das Jahr wurde vorläufig auf 36 Mk. festgesetzt und sollen die bis 1. Januar 1900 Beitretenden einen Beitrag von 15 Mk. zahlen, dafür aber von einem Eintrittsgeld befreit bleiben. Nach dem 1. Januar 1900 soll ein

Eintrittsgeld von 20 Mk. erhoben werden. Als Cluborgan wurde die in Eisenach im Verlage von Karl Bohl erscheinende Fachwochenschrift »Das Fahrzeug« gewählt, die den Mitgliedern unentgeltlich zugestellt wird. Bei der darauf folgenden Aussprache über die nächste Thätigkeit des Clubs regte Herr Direktor Ehrhardt die baldige Veranstaltung einer Automobil-Fernfahrt in Thüringen an und wurde mit der Vorbereitung derselben der Vorstand beauftragt, dem zu diesem Zwecke ebenfalls das Recht der Zuwahl erteilt wurde. Man beschloss dann noch, dass auch Damen die Mitgliedschaft des Mitteldeutschen Automobil-Clubs erringen können und dass der Vorstand ein gefälliges Vereinszeichen auswählen soll. Herr Direktor Ehrhardt teilte mit, dass bereits über 50 Anmeldungen aus allen Teilen des Reiches zum Mitteldeutschen Automobil-Club erfolgt sind. In der Versammlung selbst waren etwa 25 Herren anwesend und zwar aus Eisenach, Gotha, Waltershausen, Leipzig, Berlin u. s. w. Vom Pressausschuss der Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin, der »Radwelt« u. s. w. waren Begrüssungstelegramme eingelaufen. Erwähnt sei noch, dass, wenn sich ein Automobil-Club für ganz Deutschland bilden sollte, der Mitteldeutsche Automobil-Club dann ein Zweigverein desselben würde.

— Motorwagen-Gebirgsfernfahrt Eisenach-Waltershausen-Oberhof-Zella-Meiningen-Eisenach (ca. 150 km). Sonntag, den 3. September 1899. Herrenfahren. Start in Eisenach morgens 7 Uhr, und zwar wird in 3 Kategorien gestartet: I. Motor-Rennwagen. Einsatz 30 Mk. 3 Preise: goldene, silberne und bronzene Medaille. II. Motor-Tourenwagen. Einsatz 30 Mk. 3 Preise: goldene, silberne und bronzene Medaille. III. Motorfahräder. 3 Preise: goldene, silberne und bronzene Medaille. Jeder Nichtplazierte, der die Fahrt innerhalb 10 Stunden zurücklegt, erhält eine kleine silberne Denkmünze. Die Tour Eisenach-Waltershausen-Oberhof-Zella-Meiningen-Eisenach ist gewählt worden, um die Motorwagen, das Verkehrsmittel der Zukunft, auch einmal in einem etwas gebirgigen Terrain mit mässigen Steigungen auszuprobieren. Der Kamm des Thüringer Waldes wird zweimal überschritten. Die Wettfahrbestimmungen des M. A.-C. sind massgebend. Kontrollstationen sind Waltershausen, Untere Schweizerhütte, Oberhof, Meiningen, Barchfeld und Zielpunkt Eisenach. Benzin- und Werkzeugstationen sind Waltershausen, Georgenthal, Untere Schweizerhütte, Zella St. Blasii, Meiningen und Barchfeld. Nennungsschluss: 28. August, mittags 12 Uhr. Anmeldungen sind zu richten an den Sekretär des M. A.-C. Herrn Karl Bohl in Eisenach, Wörthstrasse 9a.

Photographische Ecke.

Radfahrtsport und Photographie in der Damenwelt

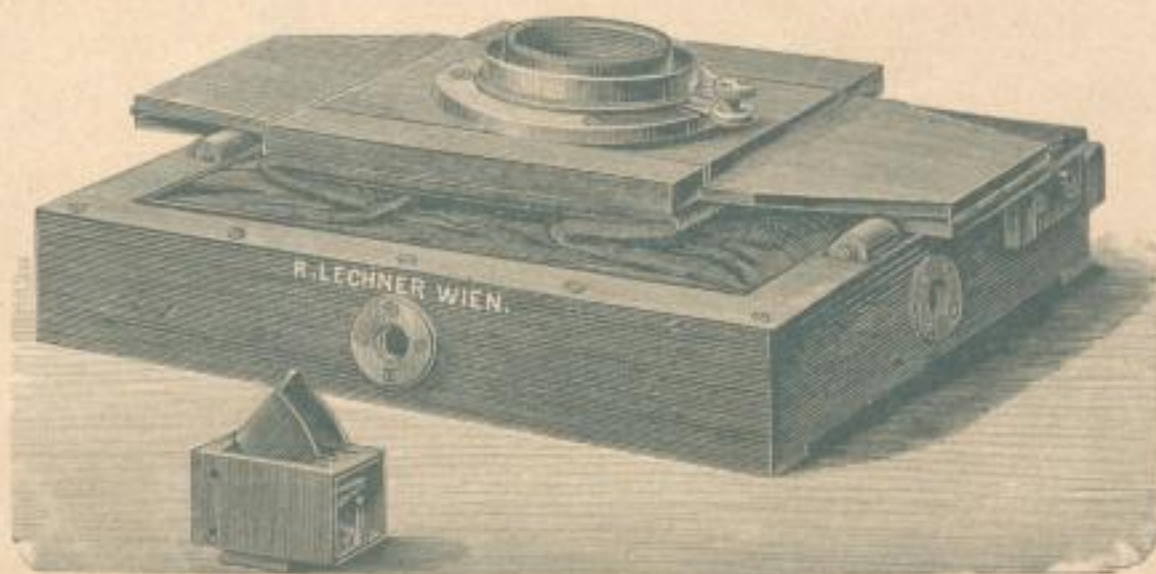
Die ungeahnte Ausdehnung, die der Radfahrtsport in der letzten Zeit genommen, brachte es mit sich, dass dieser Sport auch mit anderen in Verbindung gebracht wird. Das Rad benützt man, um mit grosser Schnelligkeit ganze Länder zu durchheilen, um mit Eilzugsgeschwindigkeit die schönsten Punkte der Erde zu erreichen und die Photographie wieder hat die Aufgabe, diese gewonnenen herrlichen Eindrücke im Bilde zu fixieren. Beide Sporte werden auch mit Vorliebe von der Damenwelt betrieben und hängt das Gelingen und Zusammenwirken derselben nebst einem guten Rade noch von der Beschaffenheit des

mitzunehmenden Apparates ab. — Derselbe soll, und das ist ein allgemeiner Wunsch, möglichst grosse Bilder liefern, er darf aber dabei, um auf dem Rade mitgenommen werden zu können, gewisse Dimensionen nicht überschreiten, da er sonst die Bewegungsfreiheit des Radfahrenden behindern würde. Ausserdem spielt auch das Gewicht desselben eine grosse Rolle.

Man war daher in den Kreisen der Erzeuger von photographischen Apparaten schon lange bemüht, solche Apparate zu ersinnen und zu erbauen, welche sich durch besondere Leichtigkeit und Kompensität auszeichnen, dabei aber ein

möglichst grosses Bild ergeben. Dieses ist in vielen Fällen gelungen, und wollen wir nachstehend nur jene photographischen Apparate einer näheren Beleuchtung unterziehen, welche sich besonders für die radfahrenden Damen eignen.

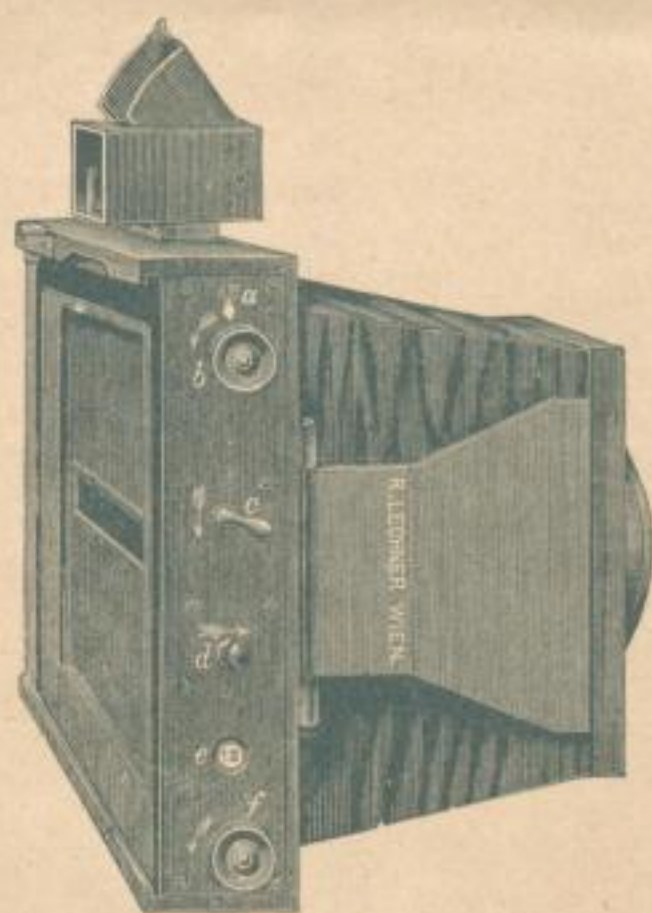
Viele Fabrikanten haben sich um diesen Punkt bemüht, aber am meisten leistete in dieser Beziehung die Firma R. Lechner (Wilh. Müller) in Wien, und sei es daher gestattet, in erster Linie eine Camera zu beschreiben, welche aus dieser



Figur 1.

renommierten Werkstätte stammt und die man in ihrer Art als ein kleines Kunstwerk auf diesem Gebiete bezeichnen kann.

Dieser photographische Apparat führt den Namen Lechners Taschencamera und ist zufolge seiner geringen Dimensionen, minimalen Gewichtes, leichter Handhabung und vorzüglicher optischer Ausstattung seither ein Liebling aller photographierenden Radfahrer und Damen geworden.



Figur 2.

fassung laufend, aufgeschraubt erscheint. — Das Objektivbrett ist doppelt und kann daher das Objektiv nach allen Seiten um ein Genügendes verschoben werden.

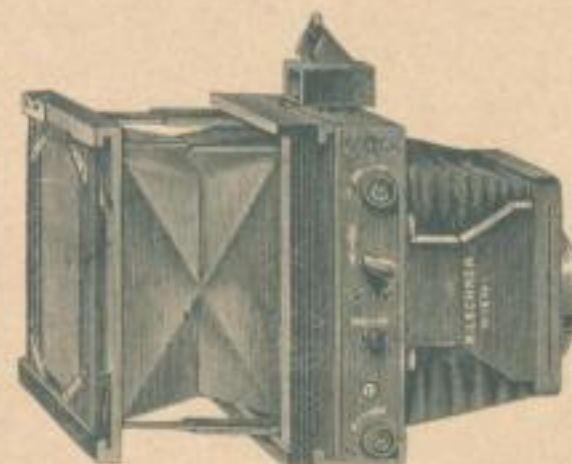
Fig. 1 ($\frac{1}{2}$ der natürlichen Grösse) zeigt den Apparat in zusammengelegtem Zustande, während Fig. 2 die Camera in gebrauchsfertigem Zustande darstellt. Die optische Ausstattung des Apparates wurde mit peinlichster Sorgfalt ausgewählt und sind folgende neueste Objektivkonstruktionen der Camera adaptiert: Goerz Doppelanastigmat Ser. III Foc.

120 mm, Steinheil Orthostigmat Foc. 120 mm, Foigtländer Collinear Foc. 120 mm und endlich auch Zeiss Anastigmat Ser. II Foc. 105 mm. — Alle diese Instrumente sind auch mit Irisblende versehen. — Da dem Apparate ausser dem Sucher auch eine Visierscheibe beigegeben ist, so kann derselbe mittelst Zuhilfenahme eines Stativs genau so wie ein grosser Stativapparat in Anwendung gebracht werden, so dass man Zeitaufnahmen mit längerer Belichtungsdauer auch durchzuführen in der Lage ist.

Bei Momentaufnahmen aus der Hand geschieht die Einstellung mittels des Spezialtriebes des Objektivs und ist dort eine Scala angebracht, welche die genaue Einstellung von 2 Meter an bis ins Unendliche gestattet. Der im rückwärtigen Teile der Camera eingesetzte Verschluss ist ein Rouleauschlitzverschluss (System Anschütz) und lässt sich, obwohl der Schlitz desselben nicht verstellbar ist, doch auf verschiedene Geschwindigkeiten regeln. — Man kann nämlich durch Spannen oder Nachlassen einer Spiralfeder die Geschwindigkeit des Herabgleitens des Verschlusses schneller oder langsamer machen. (Im ganzen 12 verschiedene Geschwindigkeiten.)

Der Sucher, welcher dem Apparate beigegeben ist, ein sogenannter Freilichtsucher, ist sehr lichtstark und kann man mit demselben das Bild sowohl in der Durchsicht als auch in der Aufsicht beobachten. Zum Apparate gehören entweder Doppelkassetten oder aber sogenannte Wechsellkassetten. Erstere sind aufklappbar und sehr solide gearbeitet. Die Wechsellkassetten fassen 12 Platten und sind hauptsächlich für Reisen bestimmt, wo man mehr Aufnahmen machen will, ohne oft eine Dunkelkammer behufs Wechsellung benützen zu müssen.

In letzterer Zeit wurde dieser Apparat durch einen neuen Hilfsapparat ergänzt, und zwar ist dies ein sogenannter Anhang zur Vergrösserung des Auszuges. Siehe Fig. 3. Aus-



Figur 3.

gehend von dem Umstande, dass bei symmetrischen Objektiven, wie es z. B. Aplanate, Doppelanastigmat, Collineare, Orthostigmat u. a. sind, die Hinterlinse allein verwendbar ist und diese nahezu die doppelte Brennweite als das Gesamtobjektiv aufweist, bildet der Anhang einfach eine Auszugsverlängerung der Camera, und man kann auf diese Weise mit der Taschencamera auch langbrennweitige Aufnahmen machen, was unter vielen Verhältnissen sehr erwünscht ist. Bei Einsetzung des Anhanges befindet sich der Rouleauverschluss nicht unmittelbar vor der lichtempfindlichen Platte, sondern in der Mitte der Camera; er wirkt dadurch bedeutend langsamer und dies entspricht auch der um die Hälfte geringeren Lichtstärke der einfachen Linse.

Nachdem, wie schon eingangs erwähnt, man auf dem Rade einen Apparat nur mitnehmen kann, welcher keine zu grossen Dimensionen hat, daher auch das Bildformat nur in den seltensten Fällen über 9 : 12 cm hinausgehen kann, so war auch Lechners Werkstätte darauf bedacht, etwas zu schaffen, womit man die heimgebrachten kleinen Aufnahmen 9 : 12 doch auf ein grösseres Format bringen kann. — Es ist dies der Vergrösserungsapparat Fig. 4 zur Lechnerschen

Taschencamera. Dieser Apparat ist ein integrierender Bestandteil der Taschencamera und kann man mit demselben in Verbindung mit der Taschencamera selbst die mit letzterer erhaltenen Negative auf das Format 18 : 24 vergrössern.

Schliesslich muss noch erwähnt werden, dass Lechners Taschencamera auch für Stereoskopaufnahmen eingerichtet wurde; die Konstruktion ist dieselbe geblieben und ist dieser Apparat mit zwei vorzüglichen Zeiss-Anastigmaten ausgestattet.

Trotzdem die Dimensionen der Lechnerschen Stereoskop Camera etwas grössere sind, kann der Apparat doch noch auf dem Rade mitgenommen werden. Lechners Werkstätte ergänzte diesen Stereoskop-Apparat insofern, als zu demselben ein Kopierapparat gebaut wurde, welcher in ähnlicher Weise wie der Vergrösserungsapparat in Verbindung mit der Stereoskopcamera gebracht wird und insbesondere beim Kopieren der zu erhaltenden Diapositive das lästige Zerschneiden der Negative oder aber das Umwechselln der einzelnen Bilder der Aufnahme vollkommen ausschliesst. Dies ist für die Anfertigung von Glasstereoskopbildern von grosser Wichtigkeit. Zieht man noch in Erwägung, dass diese beiden

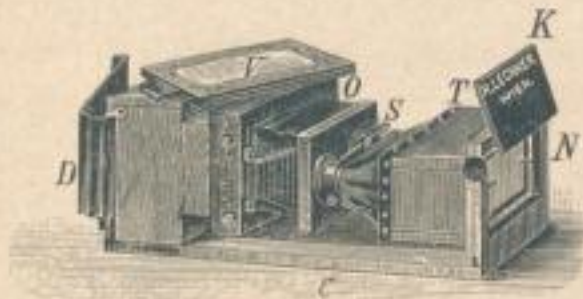


Figur 5.

vorbeschriebenen Apparate zufolge ihrer eleganten Ausführung mit Schmuckkästchen verglichen werden können, so sind mit diesen photographische Apparate für radfahrende Damen geschaffen, die den rigorosesten Anforderungen sowohl der Photographierenden als auch der Radfahrenden entsprechen. Wir gestatten uns aber noch unsere verehrten Damen auf eine andere Art von photographischen Apparaten aufmerksam zu machen, welche wohl nicht so optisch ausgestattet sind, wie die Lechnersche Taschencamera, aber immerhin auch sehr gute Aufnahmen bei richtiger Behandlung liefern. Es sind dies die sogenannten Eastman Kodaks, von welchen wir nur diejenigen besprechen wollen, welche sich speziell für die fahrenden Damen eignen. Sie unterscheiden sich von allen früheren Apparaten hauptsächlich dadurch, dass sie nicht mit Glastrockenplatten, sondern mit Celluloidrollfilms gespeist werden und diese in allerletzter Zeit in eine derartige Verpackung gebracht wurden, welche es dem fahrenden Amateur ermöglicht, unterwegs — ohne eine Dunkelkammer aufsuchen zu müssen — den Apparat mit neuen Films zu füllen und die gemachten Aufnahmen ebenfalls ohne Benützung einer Dunkelkammer vollkommen lichtdicht versorgen und aufbewahren zu können, um sie dann später fertig zu entwickeln. — Bedenkt man, dass diese Celluloidrollfilms ganz leicht sind, in jeder beliebigen Tasche versorgt werden können, so ist es dem fahrenden Amateur ermöglicht, eine grosse Anzahl von Aufnahmen mitzunehmen zu können, ohne sich nur im geringsten damit zu belasten.



Figur 6.



Figur 4.

Besonders für radfahrende Damen ist von dieser Kategorie photographischer Apparate der Eastmansche Klapptaschenkodak zu bezeichnen, siehe Fig. 5, 6 und 7. Er giebt Bilder in der Grösse 6 : 9 cm. Der Apparat selbst hat nur die Dimensionen $4\frac{1}{4} : 9 : 17\frac{1}{2}$ cm und das Gewicht ist 440 gr. — Der Apparat kann sowohl in jeder Tasche als auch auf dem Rade mit Leichtigkeit angebracht und mitgenommen werden.

Äusserlich präsentiert sich diese Camera als ein buchartiges schmales Kästchen, welches mit schwarzem Sechundleder überzogen ist, und ist das Arbeiten mit demselben sehr einfach; es genügen nur wenige Handgriffe, um eine Aufnahme zu machen.

Aber auch für jene, welche grössere Bilder zu erhalten wünschen, wurde ein Kodak gebaut und hat derselbe wohl etwas grössere Dimensionen, liefert aber die ganz respektable Bildgrösse von $10 : 12\frac{1}{2}$ cm. Siehe Fig. 8 und 9.



Figur 8. Geschlossen.

Trotzdem ist er im zusammengelegten Zustande derart kompensiös, dass er unter dem Sitze des Rades angebracht werden kann, ohne die Bewegungsfähigkeit des Radfahrers im geringsten zu behindern. Der Apparat führt den Namen Eastman Kodak No. 4, misst im zusammengelegten Zustande nur 8 cm Durchmesser, ist auch äusserst bequem, in der Hand tragbar und kann zufolge dieser Eigenschaften auch den radfahrenden Damen sehr gute Dienste leisten.

So wären denn die neuesten besten und praktischsten photographischen Apparate für die Damen, welche fahren, in grossen Zügen beschrieben und glauben wir mit Bestimmtheit annehmen zu dürfen, dass dieser vorstehende Aufsatz insofern auf fruchtbaren Boden fallen wird, als sich vielleicht doch manche Radfahrerinnen finden werden, welche hierdurch angeregt werden, die schöne Kunst der Photographie mit dem dankbaren Radfahrersport in Verbindung zu bringen.



Figur 9. Geöffnet.



Figur 7.



In Deutschland geht die Sportmode ihren alten Gang und zeigt uns keinerlei Neuerung. In anderen Ländern aber und in eleganten Badeorten schmückt man sich, um das Rad zu besteigen, eben so gut, wie um eine Réunion zu besuchen. Da gab es neulich einen eleganten Radel-Corso in Trouville! Was sah man da für prächtige Gewandungen.

Wie phantastisch hübsch diese verschwommenen Muster des Chiné-Taffet, die ohne Garniturzuthat, nur im Glanz malerischer Drapierung wirken! Wir sahen solch ein Kleid in meerblau und schwarzem Muster auf weissem Grund, kurzer Rock und frackartige Jacke mit Herrenchemisett. Entzückend war ein Kostüm aus weiss- und grünblau breit gestreifter Seide; dem weissen Streifen lief eine kleine rosa Rosenknospe entlang. Das aparte Kleid wirkte keineswegs unangenehm bunt, sondern äusserst apart und fein. Ganz selten schön waren drei Damen, die auf einem Triplet sasssen. Die vorderste trug einfaches aber hochchik gearbeitetes Hosenkostüm mit Bolero aus Lawn-Tennis-Stoff, weiss und schwarz kariert. Die mittlere eine weisse Seidenpopeline-Robe mit engem Rock, garniert mit mehreren Reihen schmaler Rüschen, deren Stoff auf dem weissen Grunde wenig, aber reizend hervortretende rosa Punkte

zeigten. Ganz reizend sah die dritte Fahrerin aus, die ein Kostüm aus weissem Taffet Broché mit grell roten Röschen und grünen Blättern, das sich ausnahm, wie die Fläche eines bemalten Bauerntellers, trug. Diese drei Partnerinnen boten ein eigenartiges, reizendes Bild, das Nachahmung verdient.

Daneben sah man viel Lawn-Tennis-Stoffe, die sich zur Machart der Jackenkleider recht gut eignen. Auch steingrauen Alpacca, rosagrau kariertes Leinen, gelbliche Piqués und schwarz-weiße leichte Seiden waren reichlich vorhanden. Zu kurzen Promenadenfahrten lässt sich ja alles tragen.

Man prophezeite anfangs den weissen Schuhen kein langes Leben, sie strafen indes diese Voraussagungen Lügen und zeigen sich überall. Am elegantesten sind die weissen Ziegenlederschuhe mit Lackumrandung und ferner goldgelbe Lederschuhe mit dunkelbrauner Verbrämung. In der Grosstadt ist ja der schwarze Schuh immer der beliebteste, und der Halbschuh mit drei- bis vierfachem Durchbruch der bevorzugte.

Auch die vielbesprochenen und verspöttelten Halbhandschuhe haben sich eingebürgert und werden jetzt von spekulativen Arbeiterinnen in zur Robe passender Seide in Handarbeit angefertigt. Es gilt überdies als modern, braune Hände zu haben, die zu gutgepflegten Nägeln lebhaft kontrastieren und im Verein mit den vielen Ringen, die getragen werden, der Hand eine seltsame Folie geben.

Bücherchau.

Katechismus für Radfahrerinnen von Dr. Ernst G. Häfner (Max Hesses illustrierte Katechismen 50. Band). Preis brosch. 1,20 Mk., geb. 1,50 Mk. Unter diesem Titel ist der bekannten Sammlung illustrierter Katechismen von Max Hesses Verlag (Leipzig) ein neues Büchlein angeheftet worden, das dem populärsten aller Sporte gewidmet ist. Der Verfasser, eine in süddeutschen Radfahrerkreisen nicht unbekannt Autorität und langjähriger Ausübler des reinen Radwandersportes, fusst nicht nur auf praktischen Erfahrungen, sondern besitzt auch die nötigen technischen Kenntnisse zur sachgemässen Behandlung seines Stoffes. Er hat auf die technische Seite der Katechismen im Gegensatz zu andern derartigen Büchern ein ausschliessliches Gewicht gelegt. In klarverständlicher Sprache enthält das kleine Werkchen in kurzen Zügen alles Wissenswerte über Geschichte und Entwicklung des Fahrrades, sowie die gesundheitliche Seite des Sportes, auch behandelt es besonders ausführlich die Mechanik des Rades. Wohlthuend berührt die Vermeidung jeder Einseitigkeit in der Beurteilung von Fabrikaten und die ohne Voreingenommenheit bethätigte Besprechung sachlich erprobter Neuerungen. Auf Illustrationen, Papier und Ausstattung hat der Verlag die gewohnte Sorgfalt verwandt, so dass zumal bei der Preislage des Katechismus dieses Bändchen in den weitesten Kreisen von Sportsfreunden und Sportsfreundinnen die verdiente Würdigung und Verbreitung schnell finden dürfte.

A. J. Keils Tourenbeschreibungen für Radfahrer. Im Verlag von Fr. Schiller (Klingeheil & Proellers Nachfolger) in St. Johann erscheinen seit einiger Zeit Blätter, die Beschreibungen von Touren für Radfahrer, Automobilisten etc. enthalten und in Radlerkreisen ihrer Brauchbarkeit und Bequemlichkeit halber regen Anklang gefunden haben. Das längliche Format dieser Tourenblätter gestattet ein bequemes Tragen und Falten des Blattes nach Belieben, so dass man auf dem Rade sitzend die Beschreibung gut und bequem ablesen kann. Die Art der Beschreibung ist äusserst leicht verständlich; die Entfernungen sind in km genau von Ort zu Ort angegeben, ferner laufende Entfernungsangaben beigelegt, ab- und zunehmend in km, so dass die Tourenbeschreibung von ihrem Anfangs- und Endpunkte, sowie von jedem einzelnen Orte, den sie berührt, benutzt werden kann. Eine weitere Rubrik zeigt die Höhenangabe des betr. Ortes in Metern über Normal-Null. Die einzelnen Ortschaften und Sehenswürdigkeiten sind am Fusse der Tourentabelle näher kurz und deutlich beschrieben unter Berücksichtigung der historischen Denkwürdigkeiten der betreffenden Punkte. So bieten denn diese einfachen Blätter, nebenbei bemerkt auf starkem Papier, für jeden Radler einen zuverlässigen Wegweiser. Alle von St. Johann-Saarbrücken aus zu unternehmende Touren werden in einzelnen Blättern beschrieben werden. Bis jetzt sind bereits 20 verschiedene Blätter erschienen, die zu dem billigen Preise von 20 Pfennig pro Stück in allen Buchhandlungen käuflich sind. — A. J. Keils zusammenstellbare Tourenblätter (D. R. G. M.) haben vor den Tourenbüchern den Vorteil, dass sie bequem und leicht sind und den Radler nicht unnötig belasten. Was hat es z. B. für einen Wert, wenn man eine Tour nach Kaiserslautern macht und sich da ein dickes schweres Tourenbuch in die Tasche stecken muss. Ein einfaches Tourenblatt für 20 Pfg., event. noch die betr. Sektion Mittelbasscher Karten und der Radler ist besser und bequemer ausgerüstet, als mit den unhandlichen schweren Büchern. Dieser Umstand hat den Verfasser

zur Herausgabe derartiger Blätter veranlasst, nebenbei bemerkt, beabsichtigt er auf diese Weise nicht nur die nähere Umgebung der Saarstädte, sondern sämtliche Touren in Deutschland zu beschreiben.

Strassenkarte der Umgebung von Amstetten. Eine Landkarte, deren Mittelpunkt die Stadt Amstetten ist, existierte bisher nicht. Wie sehr das Bedürfnis nach einer solchen bestand, bewies der Umstand, dass Herr Karl Queiser schon vor fünf Jahren aus Liebhaberei speziell für den Radfahrer-Verein Amstetten eine Karte anfertigte, welche so grossen Beifall fand, dass er sich entschloss, die Karte mittelst lithographischem Umdruck in mehreren hundert Exemplaren vervielfältigen zu lassen, die aber bald vergriffen waren und seit Jahren nicht mehr zu haben sind. Herr Karl Queiser hat sich daher entschlossen, diese neu zu zeichnen und nach den neuesten Generalstabskarten und Strassenkarten zu vervollständigen. Die Karte erstreckte sich von Linz bis St. Pölten und von Pöggstall bis Mariazell. Die Strassen sind klassifiziert mit »sehr gut«, »minder gut« oder »schlecht«, ferner ist angegeben, ob die Strassen eben oder wellig sind, ob sie über Berge führen und in Serpentinaen laufen. Für Radfahrer ist, wo nötig, ein ! als Mahnung zum »Vorsichtig fahren« angeführt. Pfeile bezeichnen die Steigungs-Richtung. Bei den meisten Orten und an vielen einzelnen Punkten der Strassen ist auch die Meereshöhe angegeben. In die Karte sind auch alle bis jetzt existierenden Bahnlinien eingezeichnet. Die Preise sind: Gefalzt 60 h, auf Leinen 90 h, auf Deckel 80 h.

Von der Nordsee bis zum Mittelmeer. Eine Ferienreise auf dem Rade. Von Alfred Pontzen. Verlag von Fr. Fleischer, Leipzig. Preis brosch. Mk. 2.—, eleg. geb. Mk. 2.80. Während in der Litteratur der vergangenen Jahrhunderte bis in die Mitte des neunzehnten hinein in Reise-schilderungen als Verkehrsmittel die Postkutsche eine Rolle spielte, sodann von dem fauchenden Ungeheuer der Eisenbahn abgelöst, beginnt mit der Erfindung und Verbreitung des Fahrrades letzteres einen ihm gebührenden Platz in der Litteratur der Reisebeschreibungen zu beanspruchen. Ursprünglich Sportmittel ist dasselbe längst ein modernes Verkehrsmittel geworden und die Jünger und Jüngerinnen vom Rade beschränken sich längst nicht mehr auf kurze Spazierfahrten und Ausfahrten in der engeren Heimat. Sie eilen hinaus in Gottes herrliche Welt, die frohen Radlerleute; mit leichtem Mut und leichtem Gepäck, allein der eigenen Kraft vertrauend, durchqueren sie die schöne Welt. Allüberall, wo Mutter Natur die Erde besonders geschmückt, sind sie zu finden. Solch ein wanderfroher Radler ist Alfred Pontzen, der Verfasser des obengenannten Buches. Von Aachen aus steuerte er sein Stahlrösslein am Rhein und Main aufwärts, durch das schöne Badenser Land, durchquerte die Schweiz, auch die schwierigsten Übergänge meisternnd, und gelangte über die norditalienischen Seen zum Mittelländischen Meere. Heimwärts ging's zum Comersee, über den Maloja-Pass, Pontresina etc. ins Rheinthal, nach St. Gallen und über den Bodensee nach Ulm; Stuttgart und Heilbronn, Neckarthal, wieder der Rhein ziehen am Radler vorüber, als er dann zur holländischen Grenze lenkt, um die Niederlande nach allen Richtungen hin zu durchstreifen und alsdann, voll der herrlichsten Eindrücke, zur Heimat zurückzukehren. In ansprechender frischer Weise schildert Verfasser seine Erlebnisse, ein glücklicher Blick giebt ihm die Fähigkeit, mehr zu sehen wie mancher andere »Globetrotter« und so gestaltet er die Schilderung seiner langen interessanten Wanderfahrt zu einer genussreichen Lektüre, die wir unsern Leserinnen und Lesern nur empfehlen

können. Ohne Baedeker Konkurrenz zu machen, bietet das Buch auch Fingerzeige für Veranstaltung gleicher Touren und dürfte auch um dieses Umstandes willen manchem Tourenfahrer hochwillkommen sein. M.



M. L. in J. Nein, aber wir kommen s. Zt. darauf zurück.

Adele L. Wenden Sie sich an die Expedition, Ihrem Wunsche wird gern nachgekommen.

Dr. L. in M. So wie Sie es sich denken, kann die Sache auf einmal nicht gebracht werden; indes thaten wir schon vieles in dieser Beziehung, schlagen Sie einmal frühere Jahrgänge nach, dort finden Sie, was Sie suchen.

Shoking. In Sachsen schwerlich wegen besonderer Vorschriften!

Unentschlossene Wienerin. «Noricum» ist erstklassige Marke, die wir Ihnen bestens anempfehlen können. «Wozu denn in die Ferne schweifen, wenn das Gute ist so nah?» Wenn Sie kettenlose Maschinen fahren, ist ein Verfangen der Kleidung mit Kette und Kettenrad ausgeschlossen.

Erster Versuch. Leider unverwendbar, Manuskript steht zu Ihrer Verfügung.

A. K. 96. Können wir Ihnen nicht empfehlen.

M. Z. in O. Wählen Sie lieber ein deutsches Fabrikat.

Clara B. in H. Alles empfehlenswerte Marken.

Fr. G. in L. Strecke ca. 210 km. Beschaffenheit ziemlich gut, fast keine Steigungen.

P. K. in T. Wenden Sie sich, bitte, an das dortige Konsulat.

Br. M. in St. Nein, ist niemals der Fall gewesen.

Graphologischer Briefkasten.

Einige Urteile über denselben:

Für die mir gütigst übersandten Schriftenbeurteilungen sage Ihnen meinen besten Dank, gleichzeitig kann ich nicht umhin, Ihnen mein Erstaunen und meine Bewunderung über die frappierende Richtigkeit Ihrer Urteile ausdrücken. Stand ich früher dieser Wissenschaft sehr reserviert gegenüber, so bin ich jetzt kuriert. Mir wäre mancher Ärger und Schaden erspart geblieben, hätte ich Ihre Urteile früher gekannt und denselben Beachtung geschenkt.

Genehmigen Sie . . . E. St., Kaufmann in M., 5./4. 99.

Ich staune über Ihre Kunst, die ich bis jetzt verlacht. Was würde ich darum geben, wenn ich auch in dieselbe eingeweiht wäre. Mein Charakterbild ist furchtbar wahr; Sie kennen mich besser als ich selbst. Ich begreife nicht, wie Sie meinen Bruder, obwohl unsre Handschriften doch scheinbar ganz ähnliche sind, als das gerade Gegenteil von mir schildern, was er auch in Wirklichkeit ist. Auch die Damen sind richtig beurteilt und stimmt es, dass . . .

Nochmals . . . R. Roder, Ingenieur in M., 8./4. 99.



Welche Radfahrerin kennt Hohenau bei Langballig in Schleswig, und lohnt die Mitnahme eines Rades nach dort? Ida.

Wer radelt mit mir im September (10.—15.) durch das nördliche Schleswig? Off. postlag. Flensburg unter A. D. 5.

Lohnt es sich, im Oktober eine grössere Radtour, 10—14 Tage, zu unternehmen? J.

Antworten zum Fragekasten.

Anna. Alle eigenen Mischungen sind nicht absolut zuverlässig; das beste Brennöl ist dasjenige, das man in Flaschen in den meisten Fahrradhandlungen zu kaufen bekommt. Sonst nehmen Sie $\frac{1}{3}$ Petroleum und $\frac{2}{3}$ Brennöl. F.

Mathilde. Wenn man Rover bereits fahren kann, ist das Dreisitz- und Viersitzfahren Kleinigkeit und lediglich Gewohnheitssache. Falsch wäre es dagegen, mit einem Mehrsitzer das Radfahren zu beginnen. L. M.

Mathilde. Trotzdem ich eine absolut sichere Radfahrerin bin, habe ich beim Mehrsitzfahren nie eine gewisse Angstlichkeit überwinden können. Ilse.

M. J. Passend ist Sport- sowohl wie Strassentoilette. Als Radfahrerin, und wenn Sie zum Platz radeln können, ist Sportkostüm jedenfalls angebrachter. E.



Automobil-Fernfahrt Berlin-Dresden.

Einer Anordnung des Vorsitzenden der internationalen Motorwagen-Ausstellung Berlin 1899 folgend hatten sich am 10. August d. J. nachmittags 6 Uhr im Restaurant «Kaiserpalastr» in Dresden eine Anzahl der sächsischen Mitglieder des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins eingefunden, um Beratungen über Bildung eines Lokalcomités zum Empfang der Teilnehmer an der Automobil-Fernfahrt Berlin-Dresden zu pflegen. Als Vertreter der vom Mitteleuropäischen Motorwagenverein arrangierten Motorwagenausstellung, welche vom 3. bis 18. September d. J. in dem Königl. Exerzierhause, Karlstrasse, stattfindet, war der Vorsitzende derselben, Herr Oberbaurat a. D. Klose, erschienen. Die Versammlung beschloss zum ersten Vorsitzenden des sächsischen Zweigvereins Herrn Generaldirektor Kommerzienrat Kummer zu wählen, der die Wahl dankend annahm. Zum ersten Stellvertreter wurde Herr Fabrikant Nacke, Kötzschenbroda, zu Schriftführern Herr Dr. phil. Calberla und Herr Kurt Promnitz, Dresden, gewählt. Es wurde ferner beschlossen, dass alle Dresdner Mitglieder des Zweigvereins Mitglieder des Lokalcomités sein sollen und bestimmt, dass die Fernfahrt in der Zeit vom 17.—25. September, möglichst aber an einem Sonntag stattfinden soll. Als Ziel der Fernfahrt wurde ein grosser freier Platz (Alaunplatz) in Aussicht genommen, um dem Publikum die Fahrzeuge vorzuführen. Der Zweigverein ist bestrebt, das Interesse des Publikums an den automobilen Fahrzeugen in Sachsen zu wecken und Aufgabe des Lokalcomités ist es insbesondere, in Dresden die Leistungsfähigkeit derselben einer grossen Menge vor Augen zu führen, und die Vorurteile, welche noch gegen dieselben herrschen, zu zerstreuen.

Paragraph 360 pos. 11. Jedermann kennt den «Groben Unfug-Paragraphen» und weiss auch, welcher Unfug vielfach mit seiner Anwendung getrieben wird. — Es heisst, «was man nicht rubrizieren kann, sieht man als groben Unfug an». So dachte auch die Redaktion des «Stahlrad», als sie gegen den Vorsitzenden des Vereins deutscher Fahrradfabrikanten, Herrn Kommerzienrat Naumann, bei der Staatsanwaltschaft eine Denunziation wegen groben Unfugs einreichte, weil — nun weil — der genannte Herr den Mitgliedern des Fabrikantenvereins den bekannten Beschluss der Generalversammlung mitgeteilt hatte, wonach dem «Stahlrad» keine Inserate mehr zugewendet werden sollten. Die Staatsanwaltschaft hat natürlich das sonderbare Ausinnen abgewiesen, wegen dieses Faktums gegen den Herrn Vorsitzenden ein Strafmandat loszulassen, oder ihn gar zum hochnotpeinlichen Verhör zu laden. Dieser Vorgang lässt die Kampfweise des «Stahlrad» und seiner Helfershelfer in einem recht bezeichnenden Licht erscheinen. Anfangs behandelte man dort den erwähnten Generalversammlungsbeschluss stolz von oben herab. Man hielt es für unmöglich, dass das «Verbandsorgan» bei der Verteilung der Inserate übergangen werden könne und gab sich der Erwartung hin, dass sich die Mitglieder des Fabrikantenvereins nur zum Teil dem Beschluss unterwerfen würden. Nachdem nun aber die erwarteten Inserate wirklich ausgeblieben sind, da versuchte man auf die beschriebene Weise dem Fabrikantenverein und seinem Vorsitzenden am Zeuge zu flicken. Die Herren scheinen aber wohl schon selbst eingesehen zu haben, wie unendlich lächerlich sie sich gemacht haben, denn sie versuchen jetzt, sich herauszureden. Sie behaupten, der mit der Denunziation beauftragte Rechtsanwalt habe dieselbe irrtümlich gegen Kommerzienrat Naumann gerichtet; sie sei eigentlich für den «Radmarkt» bestimmt gewesen. Wer's glaubt! Jedenfalls war das eine so lächerlich wie das andere. Doch — man kann es ja eigentlich niemand verbieten, sich so viel zu blamieren, wie er kann. Dieses schöne Vorrecht wollen wir dem «Stahlrad» und seinen Hintermännern nicht schmälern. J.

Das griechische Post- und Telegraphenamt in Athen hat auch die Vorteile erkannt, welche die Verwendung der Fahrräder im Post- und Telegraphendienst bietet, und hat von den «Adler» Fahrradwerken vorm. Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M., im Juli dieses Jahres eine grössere Anzahl «Adler»-Räder zu diesem Zweck bezogen.

Brennabor-Räder waren am 31. Juli wieder in zahlreichen Rennen siegreich. In Weissenfels wurde das 50 Kilometerfahren in der Zeit von 1 Stunde 3 Minuten, vor Blankenburg und Stamm überlegen gewonnen. In Berlin-Treptow gab es sogar ein siegreiches Trio, indem die ersten drei des 15 Kilometerrennen Dutrieu, Robl und Dickentmann sämtlich »Brennabor« benutzten. Zu erwähnen wäre noch das Hauptfahren über 10 Kilometer in Wilhelmshaven, welches ebenfalls mit grossem Vorsprunge auf »Brennabor« gewonnen wurde.

Wieder wird uns gemeldet, dass „**Brennabor**“ am 6./8. in zwei bedeutenden Dauerfahrten »Allen« voran gewesen ist. In Hannover siegte der Belgier Dutrieu im 100 Kilometer-Dauerfahren überlegen vor dem Franzosen Lesna und Robl, während in Bremerhaven ebenfalls der erste Preis im 20 Kilometer-Rennen für Herrenfahrer in der Zeit von 26 Minuten 22 Sekunden auf »Brennabor«-Rad errungen wurde.

Brennabor-Fahrrad-Werke. In der Nacht zum 7. d. M. wurden wir von einem verhältnismässig unbedeutenden Schadenfeuer betroffen, durch welches ausser mehreren kleinen Baulichkeiten ein Teil Rohwaren der Kinderwagen-Abteilung und Brennmaterialien vernichtet wurde. Um der Verbreitung falscher Nachrichten vorzubeugen, teilen wir Ihnen ergebenst mit, dass unsere Warenvorräte und Arbeitsmaschinen in keiner Weise gelitten haben. Wir befinden uns daher nach wie vor in der angenehmen Lage, jeden Auftrag ohne Verzögerung ausführen zu können.

Hoftitel. Dem Herrn Karl Gölsdorf, Besitzer des Kronendorfer Sauerbrunnens, wurde der Titel eines kaiserl. und königl. Hoflieferanten verliehen.

Unsere verehrten Leserinnen, soweit sie Sammlerinnen sind, wird es angenehm sein, zu erfahren, dass die mit eingepprägter Marke versehene offizielle Karte der »Allgemeinen Deutschen Sport-Ausstellung in München« gegen Einsendung von 25 Pf. = 15 kr. in Briefmarken (30 Pf. im Welpostverkehr) direkt zuadressiert wird von der Kunstanstalt von C. Andelfinger & Cie. in München.

Genf. Bei dem vor einiger Zeit hier stattgehabten Wettrennen um die Meisterschaft der Schweiz über 1000 Meter siegte Henneberg gegen Champion und Dufaux auf seiner »Adler«-Maschine. Henneberg ist derselbe, der auch auf der Rennbahn zur Hardau in Zürich die Bundesmeisterschaft über 2000 Meter ebenfalls auf »Adler«-Rad gewann.

Der Afrikareisende Eugen Wolff interessiert sich sehr für Dallmanns Kola-Pastillen. Auf seine Veranlassung werden diese Pastillen für die Tropenländer zum Schutz gegen die Feuchtigkeit in Stannioltuben verpackt. Eine andere Verpackungsart dieser auch bei Radfahrern während anstrengender Touren so beliebt gewordenen Kola-Pastillen ist die in Gläsern mit Schraubendeckel. In dieser Aufmachung geht das Fabrikat meist nach Indien, besonders nach Java. Eugen Wolff giebt der Tubenpackung gegenüber den Gläsern den Vorzug. Die Stannioltube nimmt einen geringen Raum ein und ist unzerbrechlich, beides Eigenschaften, die bei den beschwerlichen Expeditionen im Innern Afrikas ins Gewicht fallen. Bei uns in Deutschland kommen die Kola-Pastillen Dallmann nur in den bekannten runden Pappschachteln in den Verkehr. Welcher Radfahrer kennt sie nicht, diese kleinen eleganten Schächtelchen mit dem charakteristischen Dreieck als Schutzmarke? Wie bequem lässt sich so ein Schächtelchen in der Westentasche transportieren und wie angenehm ist es, die sich bemerkbar machende Ermüdung sofort durch einige Kola-Pastillen bekämpfen zu können. Es sind in diesen letzten heissen Juli- und August-Wochen ganz unglaubliche Mengen von Kola-Pastillen seitens der Radfahrer vertilgt worden.

Als eine städtische Strasse mit Gebirgsprofil zeigt sich seit einiger Zeit der untere und mittlere Teil der Hohenluftchaussee in Hamburg. Tiefe Löcher, hochstehende Steine und Strassenbahnschienen mahnen daran, dass man sein Geld nicht für eine Harzreise verschwende. Dieser Zustand der Strassendecke ist auch nicht zu verwundern, da seit der Erneuerung der letzteren im Anfang vorigen Jahres keine Hand geführt worden ist, um kleine Schäden wieder auszubessern. Mehrmalige überreichliche Besprengung täglich machen den Übelstand zu einem lebensgefährlichen für den Radler.

Eine neue Epidemie ist nach Angabe eines unserer Mitarbeiter ausgebrochen, nämlich das epidemische Auftreten der akuten Schwerhörigkeit. Diese neue Krankheit grassiert besonders an Sonn- und Feiertags-Nachmittagen, verschlimmert sich, wie alle akuten Krankheiten, bis gegen Mitternacht und in vielen Fällen bis in die Morgenstunden, tritt nur bei den Fahrweg benützenden Spaziergängern auf und ist der verursachende Bacillus noch nicht entdeckt. Der Anblick eines Radlers, ja sogar dessen blosser Annäherung ruft eine Verschlimmerung hervor, doch besitzt der Radfahrer meist ein gutes Gegenmittel in Gestalt einer lauten Glocke, eventuell einer hohen Handschuhnummer.

Die Prokura des Herrn Willy Simson bei der Mitteldeutschen Gummiwarenfabrik Louis Peter, Frankfurt a. M., ist erloschen. Dagegen wurde Herrn Karl Stoeckicht in der Weise Prokura erteilt, dass er die Firma allein zu zeichnen berechtigt ist, und Herrn Fritz Peter, dass er die Firma zusammen mit Herrn Prokuristen Christoph Göllmann zeichnet.

Das Quitschen der Kette ist wohl das häufigste unangenehme Geräusch, das Fahrräder verursachen. Die Ursache ist leicht durch folgendes Verfahren zu heben und man erzielt hierdurch einen leichten und geräuschlosen Lauf. Man nehme die Kette von der Maschine und reinige sie von allem Staub, hierauf wird die Kette zusammengerollt in einen Teller gelegt, Mineralöl (da vegetabilisches Öl verharzt) darüber gegossen, bis die Kette gerade von Öl bedeckt ist. Nun lasse man sie circa 3—4 Stunden liegen, nehme sie dann heraus, reinige sie, so dass aussen kein Öl sichtbar ist und schmiere die Lauffläche der Kette mit einer Unschlittkerze.

Die Pariser Radfahrerinnen haben mit den bei uns so beliebten Halbschuhen vollständig gebrochen; man trägt in Paris nur noch Schnürschuhe, die bis zur halben Höhe der Waden reichen. Gelb wird als Farbe bevorzugt. Sehr viel sieht man in Paris den Schleier, der aber nicht über das ganze Gesicht reichen, sondern nur die obere Partie des Gesichts bis zur Nasenspitze bedecken darf.

Österreichische Sportnachrichten.

Das böhmische Bordeaux-Paris. Mit dieser Bezeichnung wird seit mehreren Jahren die wichtigste Distanzfahrt belegt, die in Böhmen für Radfahrer zur Austragung kommt. Heuer fand diese Fernfahrt am 30. Juli statt und ist insofern bemerkenswert, als ein beispiellos schlechtes Wetter die Höchstforderungen an Fahrer und Maschine stellte. Über 30 Fahrer nahmen am Rennen teil. Die Strecke Prag-Jungbunzlau-Turnau-Gitschin-Königgrätz-Pedegrad-Prag (245 Kilometer) ging durchwegs über durch strömenden Regen aufgeweichte Strassen. Als Erster kam der Rennfahrer Scharrer aus Prag ein, dessen Sieg um so anerkennenswerter ist, als er sich keiner Führung zu erfreuen hatte, während mehrere seiner Konkurrenten über gute Motorführungsmaschinen verfügten. Unter den Startenden befand sich auch Nicodem, »die Spinne«, ein von unseren Pfingstrennen her bekannter Rennfahrer, der jedoch nebst seinem Motor-Tandem »unterwegs« bleiben musste. Scharrer siegte überlegen mit grossem Vorsprung in der Zeit 11:03:45 und äusserte sich, dass er seinen Sieg nur der Benützung einer kettenlosen Maschine verdanke. Viele der Konkurrenten mussten ihre Kettenräder wiederholt reinigen oder erlitten durch die elenden Strassenverhältnisse Beschädigungen am Getriebe, wodurch sie viel Zeit verloren, während er ohne Maschinenwechsel und Aufenthalt dem Ziele zueilte konnte. Der Sieg des jungen Rennfahrers ist für die Österreichische Industrie auch dadurch bemerkenswert, dass sich Scharrer eines Chainless-Rades der Graziosa-Fahrradwerke bediente.

Die verworfene Radfahrsteuerverordnung. Wie uns aus der slawonischen Landeshauptstadt mitgeteilt wird, ist dieser Tage an die Stadtgemeinde Esseg ein Erlass der königlichen Landesregierung herabgelangt, laut welchem diese den seinerzeitigen Beschluss des Gemeinderats, eine Fahrradsteuer von 5 fl. per Jahr und Rad festzusetzen, verworfen hat. Die Motivierung dieses Bescheides ist kurz und treffend: Die Regierung sieht die Berechtigung zur Einführung einer solchen Steuer nicht ein, die nur geeignet erscheint, eine junge Industrie und einen gesunden Sport in der wünschenswerten Entwicklung zu behindern.

Das Zentralblatt für Radsport und Athletik eingegangen. Mit der letzten Nummer, der fünften des 9. Bandes, stellt das Zentralblatt für Radsport und Athletik sein Erscheinen ein.

Der Hausbau der „Wanderer“ in Wien schreitet rasch vorwärts. Das Fundament ist bereits gelegt, so dass der Bau in nicht allzu langer Zeit beendet sein wird.

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

Unserer heutigen Auflage liegt ein Prospekt der bekannten Fabrik chem. pharm. Präparate Dallmann & Co., Gummersbach (Rheinpr.) über ihre bewährten Kola-Pastillen bei, worauf wir unseren verehrl. Leserkreis ergebenst aufmerksam machen.

Ferner liegt unserer Auflage ein Flugblatt der Firma Franz Richter & Co., Köln a. Rh., betr. Tellus-Ventil bei, welches wir unserem verehrl. Leserkreis ganz besonders empfehlen können.

Wir empfehlen nochmals Rahdes Fleischsaftbonbons, welche von G. Vorlaender Nachfl., Bad Oeynhausen, zu beziehen sind und weisen gleichzeitig auf die unserer heutigen Nummer beigelegte Extrabeilage.

Sportmieder

Wiener Specialität

der Firma

Adolph Wilh. Schack

k. k. handelsger. Schätzmeister

Wien, I., Gisela-Strasse 4

nächst der Hof-Oper.



Radfahrenden und reisenden Damen unentbehrlich ist A. Stockinger's

Fix-Huthalter

als stürmsicherer Ersatz für die unpraktische und gefährliche Hutnadel.

1 Paar M. 1.20. — 3 Paar M. 3.—
Bei Voreinsendung franco.

A. Stockinger, Wien, I.,
Spiegelgasse 4.

Illustrierte Beschreibung gratis.
Wiederverkäufern Rabatt.



A. Windsperger

verkauft nur die seit vielen Jahren bestbewährten und beliebten
Wien, IV., Karolinengasse No. 23.
Fahrradunterricht gratis.
Lieferant des k. u. k. Staatsbeamten-Verbandes in Wien.

Record-Fahrräder.



Fahrradbücherei
Hugo Fajkmájer
Wien IV/1
Margarethenstr.
No. 5.

Superba-Sattel-Werke

Fahrradteile und Zubehör en gros
C. Lohmann
Bielefeld — London.

Der 99er Katalog ist soeben erschienen und wird auf Verlangen gratis und franko zugesandt. Branchereferenzen erforderlich.



Vademecum für Radfahrerinnen.

Handbuch des Radsports für Damen.
Mit einem Tableau von 31 letztmodernen Bicycle-Costümen sammt Beschreibung, ferner einem Vorwort von *Baldwin Grollier*.
Preis fl. 1.20 = Mk. 2.—.
Käuferinnen dieses Buches erhalten von der „Wiener Mode“ Gratschnitte nach Mass zu den im Tableau abgebildeten Costümen.
In allen Buchhandlungen oder vom Verlage der „Wiener Mode“ Wien, IV., Wienstr. erhältlich.

Unentbehrlich für jeden Radfahrer!

Reimling's
Fahrrad-Kettenbürste
die einzige von wirklich praktischem Werth! Reinigt und schmiert die Kette automatisch während d. Fahrt durch Graphitzuführung v. oberem Behälter aus. Denkmal leichtester Gang. Preis Mk. 3.—.
Dose mit Graphit 50 Pfg.

zu beziehen durch die Fahrradhandlungen, sow. direct durch die
Gesellschaft für mechanische Industrie m. b. H.,
Frankfurt a. M.,
Zeil 67.

Patente resp. gesetzl. Schutz in d. meisten Culturstaaten. Tausende von Anerkennungen!



Beste Marke

METEOR

GRAZ.

Fahrradfabrik „Reichsadler“

Trost & Co.
Berlin SO., Koepenickerstrasse 63.
Erstklassiges Fabrikat.

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



Comfortabelste Radfahrbahn:
„Gloria-Fahrradhallen“
Kurt Promnitz.
Dresden, Victoriastrasse 5.

F. Rahde's Fleischsaft-Bonbons

nach Dr. M. Isleib, Bielefeld.
Bestes Stärkungs- und Erfrischungsmittel
für Jedermann.
Höchste Steigerung körperlicher Leistungsfähigkeit.
Unentbehrlich für Radfahrer, Touristen, Jäger, Ruderer etc.
Überall erhältlich!
Wo keine Niederlagen, ev. Zusend. v. wenigst. 5 Cart. durch d. Generalvertreter
G. Vorlaender Nachf., Bad Oeynhausen.



Echt engl. Combination
hygienische Damen- und Kinder-Unterkleidung
aus Seide, India, Gaze und Wolle
das Praktischste und Gesundeste für alle Sports.
Wirkwaren-Niederlage
Raimund Ittner, Wien, I., Spiegelgasse 2.
Versandt per Nachnahme.

Otto Gottwald

Bautzen (Sachsen)
Dresdenerstrasse 12 W
fabriziert
Radfahrer-, Touren- und Renn-Anzüge
Schwitzer (Sweaters).
Preisliste kostenfrei.



GUSTAV BAUER DRESDEN
König-Anzucht
Gliché
1000
Bühel Sport Kataloge verlangen.

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