



# 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 18a

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. 18

Dresden-Wien, am 24. September 1899

5. Jahrg.



Offizielles Organ der  
Damen

folgender Verbände:

Allgem. 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 — Niederösterreich. Radfahrerverband „Ostmark“ — Bund deutscher Radfahrer Österreichs — Kärntner Radfahrer-



Gauverband — Steirischer Radfahrer Gauverband — Österreichischer Touring-Club sowie von 149 Einzelvereinigungen.



Frau Alma Friebe in Erfurt.

Originalaufnahme für die „Draisenas“ vom Atelier Hamm, Erfurt.





## Mehr Licht auf den Weg!

Die schon recht zeitig früh hereinbrechende Dunkelheit nötigt jetzt die Radler bei grösseren Ausflügen oder geschäftlichen und Erholungsfahrten am Abend zur Mitführung und Ingebrauchnahme der Laterne.

Da hört man denn nun vielseitig wieder die alten bekannten Klagen über die Unzulänglichkeiten der Fahrradlaternen. Mag Öl oder Petroleum oder endlich die Kerze zur Lichtspeisung dienen, — recht befriedigend hat sich die Leuchtkraft dieser Laternen bis jetzt noch nicht gestaltet. Der Fahrer ist gewöhnlich schon zufrieden, wenn die Lampe nicht von jedem stärkeren Stoss des unebenen Weges oder von einem schärferen Luftzug zum Verlöschen gebracht wird. Von einer wirklichen Beleuchtung des befahrenen Weges kann meist keine Rede sein; es muss genügen, dass die Laterne dem übrigen Verkehr das Nahen eines Fahrrades anzeigt und damit ist wenigstens dem Sinne der polizeilichen Vorschriften entsprochen.

Diesen und auch solchen Fahrern, welche am späten Abend mittelst Rades von der Stätte ihres Berufes nach der oftmals ziemlich entfernt liegenden Wohnung zurückkehren wollen, kommt jetzt die Acetylen-gas-Fahrradlaterne äusserst günstig zu Hilfe.

»Mehr Licht auf den Weg!« Diesem sehnsuchtsvollen Wunsche unzähliger Radler bringt die neue Laterne Erfüllung. Das weisse helle Acetylenlicht besitzt eine ausserordentliche Leuchtkraft, so dass von demselben die dunkelste Strasse auf eine grosse Strecke vor dem Fahrer beinahe taghell beleuchtet ist. Dabei besitzen dieselben eine vollkommene Sturm- und Stossicherheit.

Die Industrie hat sich denn auch mit grossem Eifer dieses dankbaren Objekts bemächtigt und, nach einer Reihe von Verbesserungen, ebenso praktisch wie einfach konstruierte Acetylenlampen auf den Markt gebracht. Es darf wohl einem jedem Radfahrer, der sich jetzt eine neue Laterne anzuschaffen beabsichtigt, geraten werden, sich eine der modernen Acetylenlampen zu kaufen. Bei aufmerksamer Behandlung und vorsichtigem Umgang wird er seine helle Freude an dem prachtvollen Lichteffect haben, der es ermöglicht, selbst bei ärgster Finsternis schon von weitem Hindernisse, Steine, Glas etc. zu erkennen und zu vermeiden.

Über die Behandlung der Acetylenlampen sei Folgendes gesagt: Vor allem ist grösste Sauberkeit zu empfehlen, auch wenn bei der Reinigung der unangenehme Geruch des Calciumcarbid störend empfunden wird. Um die Lampe in Thätigkeit zu setzen, ist folgendes Verfahren einzuhalten: Das in Stückchen zerschlagene Calciumcarbid wird in einer, nach der beabsichtigten Brenndauer zu bemessenden Menge, in den

unteren Teil der Lampe eingefüllt und das Schutzgitter darüber gesteckt. Dann lässt man aus dem im Oberteil befindlichen Wasserbehälter zuerst langsam einzelne Tropfen mittelst der Tropfvorrichtung auf das Carbid fallen und beobachtet die mittelst Streichholz am Brenner zur Entzündung gebrachte Flamme. Nach etwa zehn Minuten Brenndauer kann man dann während der Fahrt vom Sattel aus die Tropfvorrichtung ganz aufdrehen und hat dann nichts weiter zu thun.

Die Lampe wird gleichmässig fortbrennen, bis das Carbid ausgelaugt ist. Hierauf muss dieses, nach Auslöschten der Flamme, aus dem unteren Behälter sorgfältig entfernt und letzterer mit frischem, in luftdichtem Gefäss aufzubewahrenden Carbid neu gefüllt werden. Ist die Fahrt beendet, ehe die Entwicklung des Gases aufgehört hat, so lasse man die

Flamme ruhig weiter brennen, entferne aber jedenfalls die Lampe aus Zimmern, die von Menschen bewohnt werden, erforderlichenfalls lösche man die Lampe aus und stelle sie vor das Fenster.

Vorsicht vor der Berührung mit Wasser und Umgehen mit Licht ist in Betreff des Calciumcarbid dringend anzuraten. Im übrigen ist die Gefahr einer Explosion bei den Lampen fast ausgeschlossen, nachdem diese mit Einrichtungen versehen sind, welche etwa zu viel entwickeltem Gas leicht Abzug gewähren.

Es werden auch Acetylenlaternen in den Handel gebracht, die so eingerichtet sind, dass der Carbidbehälter in dem Lampenunterteil leicht auswechselbar ist. Man setzt also einfach die mit Carbid gefüllte Blechbüchse in den Unterteil hinein und nimmt nach erfolgter Auslaugung die Büchse wieder heraus, worauf nach Einsetzen einer neuen gefüllten Büchse

der Brennprozess sofort wieder beginnen kann. Diese herausnehmbaren Büchsen lassen sich ausserdem sehr bequem reinigen.

## Es herbstelt!

Stimmungsbild von Heinrich Kaiser.

Die Blätter fallen. Die Tage werden kürzer. Die schiefen Sonnenstrahlen sind blass. Vergebens versuchen, sie die ersterbende Natur zu beleben, zu erwärmen. Der Wald verliert seinen blätterreichen Schmuck. Die restlichen Blätter schimmern in allen Farben. Ein gross Teil jedoch liegt welk am Boden oder auf der leicht feuchten Strasse. »Es herbstelt!«

Auch er ist nicht mehr jung. Einsam und allein radelt er durch die herbstliche Gegend. Die Pneumatiks knirschen



Frau Georg Göbel, Balingen (Württemberg).

Prämiierte Tourenfahrerin der »A. R.-U.«

Originalaufnahme für die »Draisena« von A. Binder, Ebingen.



über das welke Laub. Gedankenvoll vor sich blickend achtet er nicht auf das Geräusch. Einsam, nachdenklich radelt er weiter. Er sieht das welke Laub. Links und rechts umsäumt es die Strasse. Hie und da raschelt es im leichten, kühlen Winde. Er ist nicht glücklich. Heute empfindet er es doppelt. Es ist ihm so schwer ums Herz. Er ist ahnungslos, dass die ersterbende Natur ihren Einfluss geltend macht. Er hat gelebt — geliebt! Geliebt! Ist in diesem Worte nicht alles, was in dieser Welt zu erwarten? Kann es Kostlicheres geben?

Das ersehnte Ideal, er hatte es kennen gelernt. Sie war sechzehn! Wie im Traume erblickt er die jugendlich schlanke Gestalt. Geradeso ein Waldessaum wie hier. Doch nein! Es war saftiges Grün. Die Landschaft erstrahlte im Glanze der Frühlingssonne. Ihre blauen, grossen Augen strahlten ihn an. Innige Liebe.

Er küsste sie auf die Lider mit den dunklen Wimpern, dann auf den taufrischen purpurnen Mund. Beugend lehnte sie an seiner Schulter. Der Wind spielte mit ihrem goldlockigen Haar. Und ihre Antwort auf sein banges Fragen? »Ja, ich hab' Dich lieb, so lieb.«

»Weg mit dem Bild!« Das ist Frühling. Diese Blume war nicht für ihn. Verhältnisse drängten sich zwischen ihn und sie. Was nützt das Grämen! »Vergessen!« Nein, das kann er nie, doch auch nicht es ändern.

Fester tritt er in die Pedale. Es rauscht und knirscht das Laub. Die Luft ist feucht und kühl. Ihn fröstelt auch im Sonnenschein. — Es herbstelt!

Nur einige Sonntage noch. Die Saison der Radler ist dann zu Ende. Die Blätter fallen. Die Tage werden kürzer. — »Es herbstelt!«

Zeitlich früh wollte man wegfahren. Die Sonne ist noch nicht aufgegangen.

Rasch erhebt sich die Radlerin. Sie hat nur wenige Stunden geschlafen, trotzdem ist sie frisch und munter. Sie will sich beeilen, warten lassen ist nicht ihre Eigenschaft.

Auch er fährt mit. Sie interessiert sich für ihn. Weiss er dies? Ahnt er es? Liebt sie ihn? Er ist so freundlich, so zuvorkommend.

Wie es noch finster ist!

Schon des öfteren war sie Männern begegnet, die ihr Herz lauter pochen machten. Manchmal dachte sie, es sei der rechte.

Enttäuscht zog sie sich zurück. Sie dachte nach. Vorbei! Vorüber! Einer nach dem andern. Just wie ein Panorama, wo die Landschaft wechselt.

Sie war nicht mehr jung, doch noch lange keine alte Jungfer. Sie betrachtete sich im Spiegel. Ihr Gesicht war hübsch. Nase, Augen, Mund, alles harmonierte. Warum sollte sie nicht gefallen? Wie, wenn diesmal der Richtige gekommen wäre?

Ihre grossen braunen Augen blicken auf das Fenster; es ist leicht angelaufen. Die Nächte sind sehr kühl. Ihre rosigen Finger wischen auf dem Glase. Jetzt kann sie durchsehen.

Ein trübseliger Anblick. Der so nahe gelegene Wald ist nicht sichtbar. Dampfe, schwere Nebelmassen verdecken ihn. In Klumpen geballt liegt der Nebel auf der Landschaft. Ihr fröstelt.

Ein Blick nach rechts. Freundlicher blicken die grossen Augen. Ein schüchterner Sonnenstrahl streift den Dunstkreis. Erst gelblich, dann rosig färbt sich der Nebel. Er hebt sich, nimmt allerlei phantastische Gestalten an. Langsam steigt der Nebel. Ein leiser Lufthauch streicht über den Boden. Zögernd zieht die leichte Wolkenmasse von Thal und Flur.

Sieghaft dringt die Sonne vor. Ein Strahl nach dem

andern, dann die ganze Herbstlandschaft verschönernd.

Über ihr Gesicht fliegt ein fröhliches Lächeln. Ein Sonnenstrahl hat es hervorgezaubert. Wie manches Leben ist nur durch solch einen Strahl erhellt! Jetzt ist sie hübsch. Munter kleidet sie sich an. Sie ist niedlich, etwas kokett, wie jede Evastochter.

Rechtzeitig ist sie am Zusammenkunftsorte. Alle kommen, einer nach dem andern. Jeder echte Radler benützt die letzten schönen Tage.

Ihr Herz pocht. Alles ist bereits hier. Er noch nicht. Bei jedem Radfahrer, der sich nähert, zuckt sie enttäuscht zusammen. Kommt er nicht?

Ein schmuckes Tandempaar saust heran. Er ist's! Und doch krampft es ihr Herz zusammen. Die Partnerin ein reizendes, junges Mädchen.

Ja, das ist Liebel! Wie er das schlanke Mädchen zärtlich betrachtet. Wie sie die innigen Blicke erwidert. Ein tiefer Seufzer, den niemand hören soll und hören darf.

»Fahren wir?« Fast rauh ist ihre sonst so melodiose Stimme.



Mitglieder des Konsulates Köln, der „A. R.-U.“ zum Kongress in Mainz.

Originalaufnahme für die »Draisena« von P. Metz, Mainz.





Es fröstelt alle, sie besonders. Die lachende Sonne vermag's nicht hinweg zu täuschen. »Es ist kühl, es herbstelt«, sagt der Fahrwart. Eine Thräne wegwischend, wiederholen mechanisch ihre Lippen: »Es herbstelt!«

Es ist keine fröhliche Clubpartie, zu der die Mitglieder des Vereins sich zusammen fanden. Stumm, fast wortlos reicht man sich die Hände. Trotzdem es Nachmittag, die Räder in der Sonne funkeln, ist es kühl. Alle Radler sind schwarz gekleidet, die Räder schmücken Trauerflore. — Langsam bewegt sich der Zug zum Kirchhof. Kein Vöglein sitzt mit lustigem Gezwitz auf dem Baum. Er ist entlaubt und traurig ragen die kahlen Äste gegen den Himmel. Dumpf hallt die Rede des Obmannes über das Grab. Verstohlene Thränen werden weggewischt. Man schämt sich ihrer. Männer müssen stark sein. — Einer der besten ist's, den sie begraben haben. Stumm treten sie den Heimweg an. Mit dumpfem Klang fällt die geworfene Scholle in das Grab. — Einsilbig tritt jeder die Heimfahrt an. In trüber Stimmung denkt mancher: »Wer wird der nächste sein?« Dann stülpt er den Kragen höher. »Es ist kühl! Es herbstelt!«

### Pfingsterinnerungen.

**P** fingstausflug! Pfingstreise! Welche unsrer verehrten Leserinnen und welchen unsrer geschätzten Leser beschleicht da nicht ein bangendes Grauen, und Bilder düsteren Kolorits steigen unheilträuend vor den Augen auf. Verspätung des Zuges, Massenkampf am Billetschalter, sodann seine Fortsetzung an den verschiedenen Wagentüren mit steigender Heftigkeit findend, stundenlang. Fahrt in der drangvollen Enge des mit diversen angenehmen, meist weniger angenehmen Düften durchschwängerten Coupés. Mangelnder Anschluss, abenteuerliche nächtliche Fahrten von Hôtel zu Hôtel behufs Unterkunft, schlechte Bedienung, miserable Betten und zur Krönung aller dieser Kleinodien: die mit unbeschreiblicher Liebenswürdigkeit quitierte Rechnung in einer Höhe! — Du ahnst es nicht? Doch genug der Aufzählung dieser Annehmlichkeiten, und doch dürfte ich wohl nicht zu viel sagen, wenn ich behaupte, dass gerade sie es sind, die so manchem Reiselustigen den Mut zu einer Pfingstfahrt genommen haben.

Ganz anders aber der Radler! Frei wie der Vogel in der Luft, das treue Stahlross unter sich, den leichten Rucksack auf dem Rücken, einige »Verlockungen« im Beutel und last not least, das unbedingt notwendige, durch Nichts zu trübende Quantum Humor, so zieht er aus, die Pfingstfahrt zu unternehmen, im Kreise froher Kameraden, durch die schöne, gesegnete Gotteswelt.

Erlass' mir, verehrte Leserin, eine langweilige Beschrei-

bung der Fahrt von Stadt zu Stadt, von Dorf zu Dorf mit ermüdenden Aufzählungen der zurückgelegten Kilometer, sei aber versichert, dass die Reihe der hochhumoristischen Episoden, der erhebendsten Momente eine so grosse ist, dass ihre näheren Beschreibungen weit über den Rahmen des zugestandenen Raumes hinausgehen würden.

Erfurt—Ilmenau—Schmücke—Oberhof—Ohrdruf—Friedrichroda—Gotha.

Zaubern diese Namen, diese Perlen des Thüringer Landes nicht Bilder von berückender Schönheit vor unser Auge?

Ist es nicht, als befänden wir uns wieder inmitten dieses Weben und Wogen des sagendurchzogenen deutschen Waldeszaubers? Ist es nicht wieder, als verweilen wir einen Augenblick auf der steil ansteigenden Kunststrasse und schauen lautlos staunend auf die in majestätischem Schweigen ruhenden Wälder. Und heraus aus der Brust muss es, gleich dem frisch sprudelnden Quell, der aus der Felswand springt, hinaus tönt es mit einem mal aus allen jungen frischen Radlerkehlen, deren Augen die weithin ausgebreitete Pracht in warmem Glanz aufleuchten lässt, hinaus über alle Gipfel klingt es:

»O, Welt, wie bist du so wunderschön!«



Abb. 1 zu dem Artikel »Pfingsterinnerungen«.

Radsport, was bist du für ein allgewaltiger Zauberer! Quälende Sorgen, drückenden Kummer verwischest du mit froher, leichter Hand, sei es, um auch nur auf Stunden ein Menschenkind in Sonne und Licht, in Natur und Ungebundenheit sich seines Daseins so recht freuen zu lassen. Selbst der grösste Menschenfeind, selbst das gemütsärmste Menschenkind verbirgt in seinem Innern eine Reihe von Momenten, bei deren Gedenken er sich gelegentlich zu erfreuen weiss. Und nun erst, welch einen Schatz von Erlebnissen und Ereignissen birgt das Innere eines lebensfrohen Menschen, seine Erinnerungen sind ihm ein Schatz, dessen Besitz ihn glücklich

macht und dessen Wert das Dichterwort so treffend kennzeichnet:

»Erinnerung ist das einzige Paradies,  
Aus dem wir nicht vertrieben werden können.«

Aber noch einen, fast grösseren Wert bringt der Besitz der Erinnerungen mit sich; bietet er uns nicht die Möglichkeit, unsere Mitmenschen zu erheitern, ermöglicht er uns nicht, ihnen inmitten der sorgenvollen Alltäglichkeit durch unser Erzählen ein Lächeln, einen frohen Augenblick, gleich einem Sonnenblick im Wintertag, hervorzuzaubern? Nun, wohlan!

Nach einem opulenten Frühstück in den »Vier Jahreszeiten« Friedrichroda, scherzhafter Weise »Viel Radlerfreuden« genannt, bewegt sich ein von feierlichem Kuhglockengeläute (!)





Abb. 2 zu dem Artikel »Pfingsterinnerungen«.

begleiteter Zug auf der Strasse nach dem »Gottlob« zu, um an geeigneter Stelle der begrenzenden Abhänge einige Aufnahmen des Clubamateurphotographen über sich ergehen zu lassen.

Die Kurgäste des idyllischen Friedrichroda sind entschieden überrascht, ihren Gruss durch einen ungemein präcisierten Gesang des »Chin, Chin China-Man« aus der Operette »The Geisha« erwidert zu hören. Eine des Weges daherwandelnde Dame erklärt sich auf stürmische Bitten bereit, dem aufzunehmenden Bild durch ihre Teilnahme erst den rechten Wert zu geben, und unter allgemeinem Jubel wird die Besetzung der am Abhang stehenden Holzhütte vorgenommen. Die Einnahme der verschiedenen Stellungen will nicht ganz ohne Anwendung einiger equilibristischer Künste vor sich gehen, aber »Leistungsfähig« in jeder Beziehung, diese Bezeichnung wird man den »Besitzern« des Daches (im wahren Sinne des Wortes) wahrhaftig nicht absprechen können. — — — — —

Zweite Aufnahme: Hinauf bis dicht an den Waldessaum erstreckt sich die nun unternommene Kletterpartie, welche bei einigen der Teilnehmer unter Verlust grösserer Schweisstropfen geschehen muss, da die ächzenden Jünglinge das Vergnügen haben, eine gar nicht zu kleine Sprossenleiter mit heraufzuziehen.

Den älteren Herren der Expedition ist die sichere Leitung der Dame unter heftigen Oppositionsrufen eines schwärmerischen Leiterträgers übergeben worden. Nun beginnt, nach Anordnung des oft unwillig werdenden Specialvereinsliebhaberlichtbildkünstlers (uff!) die Plazierung auf der Leiter, was keineswegs ohne verschiedene Ausrufe, welche ein »Gedrücktwerden« andeuten, von staten geht, umsomehr, als der das lieblich tönende Waldhorn handhabende »musikalische« Geist der Gesellschaft sich eines nicht unbedeutenden Leibesumfanges erfreut. Mehrere Male droht die Leiter nebst ihrer Besetzung auf dem regenfeuchtem Gras des Abhangs, einem Schlitten gleich, abzurutschen, was aber unter melodischem Hallo und Läuten der Sturmkuhglocke des Steuermanns verhindert wird. Die Höhe der Stimmung auf diesem improvisierten Fünfsitzer illustriert wohl am besten die Aufnahme selbst. Auch das Trio im Hintergrund verfehlt entschieden nicht, die durch holde Anmut bewirkte sichtliche »Hingerissenheit« der älteren Herren in das beste Licht zu stellen. — — — — —

Ein lauschiger Winkel, wie geschaffen zum Träumen und Sinnen, zum Ausruhen einer weltmüden Seele.

Einem dichten, beschirmenden Dach gleich neigen sich die Zweige der uralten Tannen über den sanft sich nach der Strasse zu verlierenden Abhang. Mitten im Nachwuchs junger Bäumchen, deren helles Grün sich so wundervoll wirksam von dem Graugrün der alten Baumriesen abhebt, ist, wie ein Teppich, ein saftgrüner Wiesenstreif eingebettet. Spinnennetze spannen ihre Silberfäden durch das Geäst der im Morgenwind flüsternden Tannen, Regentropfen hängen, schimmernden Perlen gleich, an den Zweigen, von einer Tanne herab singt ein Vogel sein helles Morgenlied in den Tag hinein. Lautes Lachen und Rufen lässt jetzt das Vöglein auffliegen; bis hier herauf sogar dringt die ausgelassene Radlerschar. Beschwerlich zwar ist der Aufstieg, und von manchem kleinem Abrutsch mit anschliessendem Sturz begleitet, doch was thut man nicht, um das Clubzimmer um ein originelles Bild zu bereichern.

Das Vöglein, das mit klugen Äuglein auf einem nahen Ast sitzend die unter Jubel und Scherz sich vollziehende Gruppierung beobachtet, ist sicherlich gar nicht böse über die Störung, hervorgerufen durch diese gebräunten, vor Jugendfreude übermütigen, losen Gesellen. Und als es nun hört, wie einer der Radlergesellen seine lustigen Kumpane fragt: »Sagt einmal, Jungens, giebt es etwas schöneres als eine Pfingstfahrt?« und alle wie ein Mann jubelnd und lachend antworten: »Ach, Unsinn, so was giebt's gar nicht!« da schwingt es sich mit fröhlichem ziwitt, ziwitt auf, um seinen befiederten Vettern eiligst von den frohen Radlersleuten zu berichten.

Und nun, verehrliche Leserin und geschätzter Leser, lass uns scheiden. Mögen Euch diese anspruchslosen Zeilen ein wenig erzählt haben vom Thüringerwald »da droben« und von denen, die alljährlich frischen Lebensmut und frohe Arbeitslust aus seinem unversieglischen Born schöpfen, mögen sie vielleicht auch diese oder jenen veranlassen, auf treuem Stahlross in die märchenhaften Tiefen, in die dämmernden Geheimnisse des rauschenden deutschen Waldes einzudringen.

G. Arthur Schneider, Leipzig.



Abb. 3 zu dem Artikel »Pfingsterinnerungen«.



## Sportbrief aus Wyk a. Föhr.

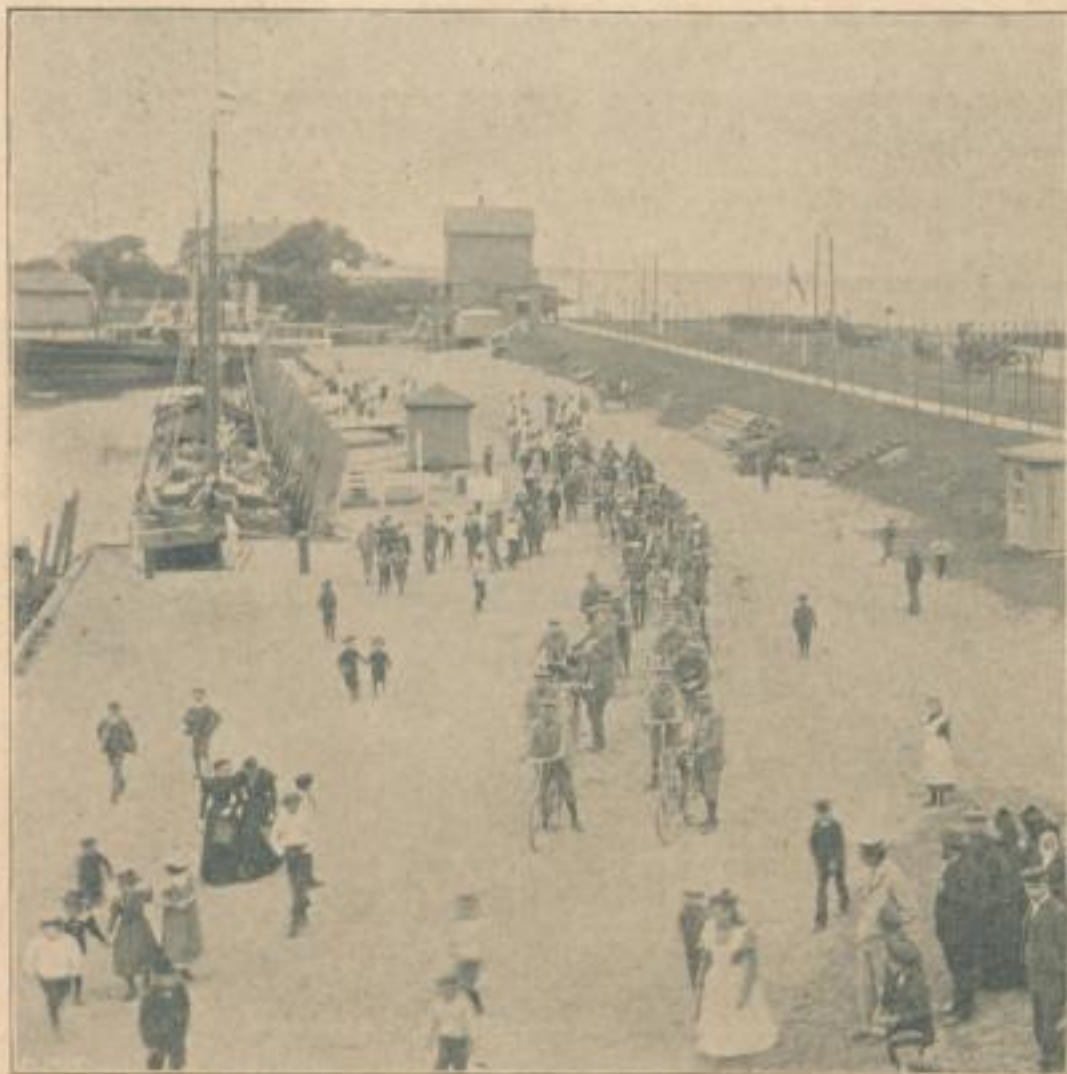
Eigenbericht der »Draisena.« — Nachdruck verboten.

Unsere Insel, unser altes Nordseebad, hat von jeher stets an allen vernünftigen Neuerungen teilzunehmen gesucht. Es ist daher nicht verwunderlich, dass unsere Insel mit ihren guten Strassen, ihrem ebenen Terrain und ihren mässigen Winden bald eine stattliche Anzahl Radfahrer beherbergte, die sich zusammenthaten zur Gründung des Clubs »Nu man to«. In diesen Tagen nun feierte der Club sein Stiftungsfest, dessen Verlauf uns in überraschender Weise zeigte, wie unser Sport überall, selbst auf einsamem Inselland, Wurzel schlägt.

Reichlich 40 Sportgenossen vom Festlande hatten sich trotz des stürmischen und regnerischen Wetters der vorhergehenden Tage eingefunden. Um 2 Uhr setzte sich der stattliche Zug vom Hafen aus in Bewegung, endend auf dem Sportplatze, wo Herr Bürgermeister Petersen die Gäste begrüßte.

Gegen 3 Uhr begannen in Gegenwart einer grossen Zuschauermenge die Rennen: I. Clubrennen über 1 km um eine Medaille. Es starteten 11 Fahrer. Erster wurde Vollert-Wyk in 1 Min. 55 Sek., dann folgten Jul. Petersen mit 2 Min. 02 Sek., Fr. Carstensen 2 Min. 05 Sek., Th. Carstensen-Boldixum 2 Min. 06 Sek. u. s. w. — II. Rennen über 10 km mit Wendepunkt: 3 Preise. Es starteten 12 Fahrer. Erster wurde Vollert-Wyk in 20 Min. 58<sup>2</sup>/<sub>5</sub> Sek., zweiter Bierhals-Tondern in 21 Min. 4 Sek., dritter Loch-Tondern 21 Min. 4 Sek. — III. Rennen über 6 km mit Wendepunkt: 2 Preise. Es starteten 9 Fahrer. Erster wurde Vollert-Wyk in 12 Min. 53<sup>2</sup>/<sub>5</sub> Sek., zweiter Kleinau-Wyk 13 Min. 58 Sek. — IV. Langsamfahren über 75 Meter: 1 Preis. 6 Fahrer am Start. Hierbei Rekordfahren zwischen Vollert und Kohl, beide Wyk, die jeder 1 Min. 30 Sek. beim ersten Fahren brauchten. — Rekordzeit Kohl 1 Min. 41 Sek., Vollert 1 Min. 30 Sek. Kohl Sieger. Trostfahren fiel aus, weil keine Nennungen eingegangen waren.

Es bot ein ganz besonderes Bild, dieses Rennen am Meeresstrand, zu dem ausser der Kurmusik die dröhnenden Wogen der Nordsee den Takt spielten. Natürlicherweise



Rad-Blumen-Corso in Wyk auf Föhr.

Abfahrt des Corso vom Hafen aus.

Nach einer Spezialaufnahme für die »Draisena«.

hatten sich die Kurgäste dieses Sportfest an der See nicht entgehen lassen, sie nahmen alle mehr oder minder teil an den Veranstaltungen.

Wie weit der Radfahrersport hier gediehen ist, beweist der Umstand, dass sogar Eierfahren und Kartenstechen aufgeführt wurde, zwei Kunstspiele auf dem Rad, die in der »Draisena« in einem früheren Jahrgange beschrieben und illustriert worden sind.

Das ebenfalls im Kurhaus-Saale stattfindende Kunstfahren der vom Verein engagierten Gebrüder Thielke aus Flensburg hatte sich eines ganz grossartigen Besuches zu erfreuen. Der geräumige Saal war kaum imstande, mehr Menschen zu fassen, ohne dass den Fahrern der nötigste Raum noch beengt wurde. Die Leistungen der Kunstfahrer, die eine ganz hervorragende Sicherheit und Eleganz auf ihrem Hochrade entwickelten, wurden begeistert applaudiert. — Der hiernach beginnende Festball hielt die Radler und ihre Gäste noch einige Stunden froh zusammen und erst am Morgen trennte man sich, als das Dampfschiff uns die Festlands-Gäste, die hoch befriedigt waren von ihrer Aufnahme hier und dem Verlauf des Festes, wieder entführte.

Der Radfahrverein selbst aber hat sich durch sein wohlgelungenes Fest wohl viel neue Freunde und Anhänger gewonnen, zum Wohle unseres Sportes! A. D.



Rad-Blumen-Corso in Wyk auf Föhr.

Corsofahrt durch die Hauptstrasse von Wyk.

Nach einer Spezialaufnahme für die »Draisena«.





Herren Rudi Greiner und Carl Scheffezik,  
Kunsthändler in Brünn.

Originalaufnahme für die „Draisen“ von Carl Pietzner, k. u. k. Hof-  
photograph in Brünn.

### Sportbrief aus Znaim.

Ende August 1899.

**D**as erste diesjährige Amateur-Radwettfahren, veranstaltet vom Znaimer Radfahr-Club, hat, vom herrlichsten Wetter begünstigt, einen ebenso glänzenden als würdigen Verlauf genommen.

Schon am frühen Morgen begrüßte uns Frau Sonne auf ihre freundlichste Art, was uns in recht vergnügte Stimmung versetzte, denn wir hatten im Vorjahre zur Genüge verspürt, wie sehr man Frau Sonne an festlichen Tagen vermisst. Die vorjährigen Veranstaltungen waren stets vom schönsten Regenwetter begleitet, was regelmässig einen dicken Strich durch die Rechnung der zu erwartenden Gästemachte. Fatal so was! Und wir haben durchaus keine Vorliebe für der-

artige Striche. Frau Sonne war diesmal die Liebenswürdigkeit selbst, sicherlich wollte sie sich mit den Radlern versöhnen und lockte, lockte die Radler von Nah und Fern, um denselben einige vergnügte Stunden in unserem Städtchen zu gönnen.

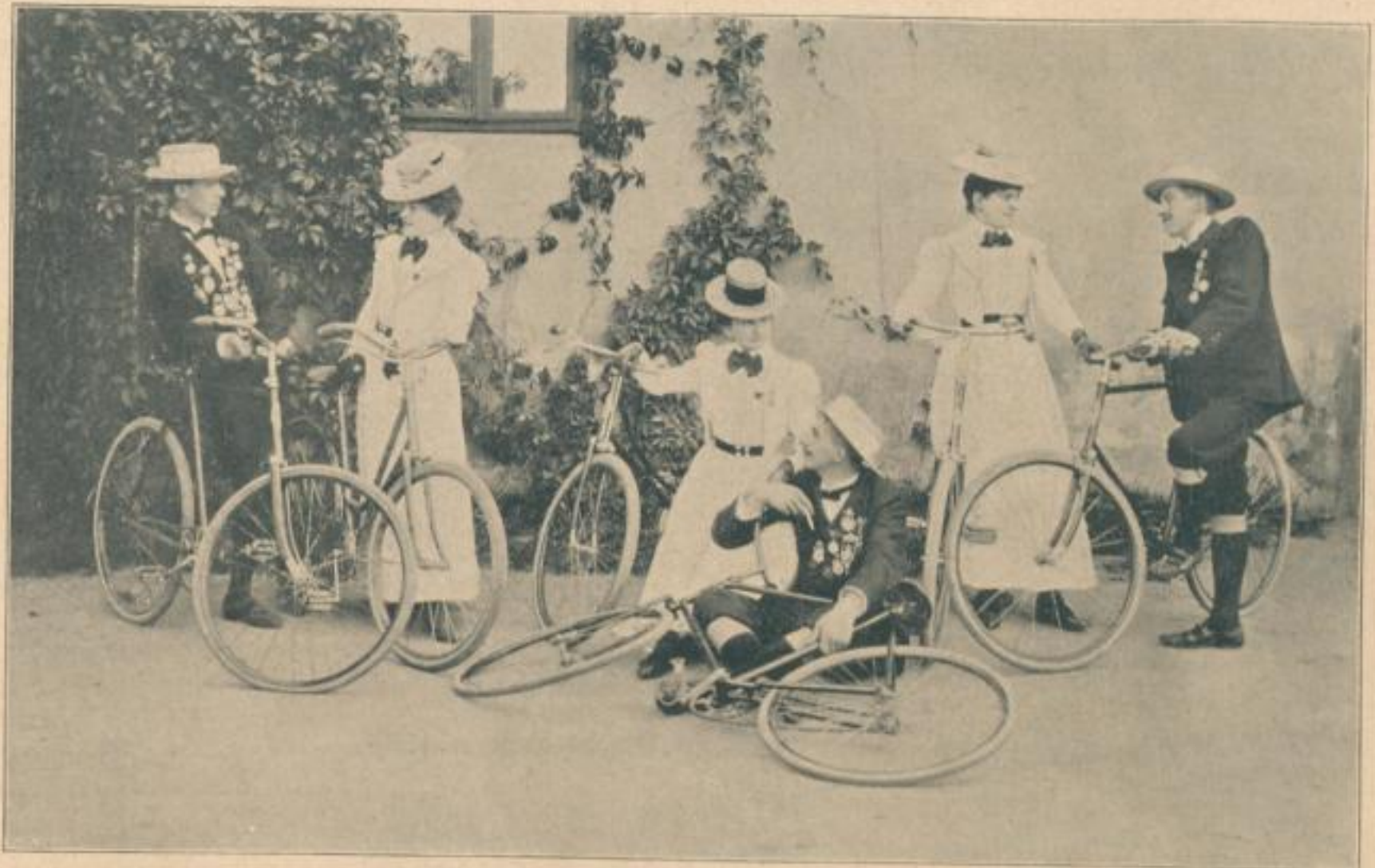
Scharenweise und einzeln durchstreiften sie die Stadt, die wenigen Sehenswürdigkeiten und die hübsche Lage derselben bewundernd.

Aus Graz, Prag, Nicolsburg, Grussbach u. s. w. waren sie gekommen, doch hatte Brünn und Wien die meisten Vertreter entsendet und manch schneidiges Radlerpaar sah man in munterster Laune einherstolzieren. Ein recht munteres Völkchen, diese Radler; wo sie weilen, giebt's Frohsinn und Heiterkeit und so war es auch bei diesem Feste.

Zum Beginn der Rennen, zur festgesetzten Stunde um 3 Uhr, hatte sich eine grosse Menge Schaulustiger eingefunden.

Wie bei allen Veranstaltungen des Radfahrclub, so war auch diesmal die Elite der Znaimer Gesellschaft versammelt, und da wir uns gerade in der Manöverzeit befinden, so sah man unter den Gästen den Divisionär Se. Excellenz General von Vivenot und Generalmajor Stepan von Illheim, sowie unseren neuen Brigadier. Die Stabs- und Oberoffiziere der gegenwärtig hier weilenden Regimenter waren zahlreich vertreten. Im Renn-Ausschuss fungierte Herr J. Falk, Präsident des B. d. R. Ö., ebenso Herr Graf Arthur Vetter v. d. Lilie — ein schneidiger Sportsmann der Znaimer Elite — als Zielrichter. Herr Lieutenant Kolbe, ein ebenso bekannter Tourenfahrer als Sportjournalist, hatte den weiten Weg von Siebenbürgen her nicht gescheut und uns mit seiner Gegenwart erfreut. Auch Herr Victor Franz, Leiter der Meteor-Fahrrad-Werke in Graz, hatte das Amt eines Zeitnehmers übernommen und war durch seine imposante Persönlichkeit auffällig.

Das Rennen selbst nahm einen recht günstigen Verlauf, doch sind leider einige Stürze zu verzeichnen, die Gestürz-



Gala-Konkurrenz-Reigen des Znaimer Radfahr-Club.

Originalaufnahme für die „Draisen“ von F. Knapp, Photogr. Kunstanstalt, Znaim.





ten jedoch zumeist mit leichten Hautabschürfungen davongekommen.

Mehr noch als das Rennen kann die Saalfestlichkeit, die mit einem Sechser-Herren-Galareigen eröffnet wurde, als überaus gelungen bezeichnet werden. Dieser Reigen, der recht nett gefahren wurde, verdient umsomehr Anerkennung, als einer der beim Rennen gestürzten Herrn durch einen Kollegen — der den Reigen-Übungen zum erstenmale beiwohnte — vertreten werden musste, ohne dass dadurch die Exaktheit des Reigens beeinträchtigt wurde. Nun erfolgte die komische Scene »Das Radfahren in 10 Minuten«, ausgeführt von den Herren Rudi Greiner und Karl Schefczik aus Brünn; eine naturgetreue Wiedergabe des schweren Studiums, die an den Schüler grosse Ansprüche stellte. Er plumbste aber manchmal so ungeschickt, wie man es an wirklichen Schülern zu beobachten pflegt und nicht endenwollende Lachsalven lohnten ihn für seine Opferung. Zum Schlusse, wo es mit dem »Gleichgewicht« noch nicht recht gehen wollte, machte er mit dem Rade in schräger Lage Schlangenlinien, anscheinend um die Balance zu erhalten; da staunten wir Radler, da erkannten wir so recht, welcher Meister dieser Schüler sei.

Hierauf erfolgte der Gala-Konkurrenz-Reigen, ausgeführt von 3 Damen und 3 Herren des Z. R.-C. Dieser mehr quadrillenartige Reigen, der ebenso graziös wie elegant gefahren wurde, fand, noch gehoben durch die geschmackvolle Einfachheit der gewählten Kostüme, ungeteilten Beifall.

Alsdann kam unser Club-Kunsthändler Herr Franz Wokrina an die Reihe und kann man seine Leistungen als sehr gute bezeichnen. Jede seiner Bewegungen am Rade war mit einer grossen Grazie ausgeführt und machten seine Vorführungen überhaupt den Eindruck der Geschmeidigkeit und Eleganz und nicht endenwollender Applaus lohnte den Liebhaber der Radler.

Das nun folgende Kunst- und Duettfahren der Herren Rudi Greiner und Karl Schefczik war recht gelungen und in seinen Teilen oft recht amüsant. »Gerade wie im Cirkus«, hörte ich eine Dame neben mir sagen und sie hatte nicht so ganz unrecht. Waren schon die Kostüme ein wenig flott, so sah man auch Figuren am Rade einzeln und zu zweien, die man kaum für möglich gehalten hätte und die eine be-

sondere Geschicklichkeit und Verlässlichkeit beider Herren beanspruchten. Und als sie geendigt hatten, da stürmte es durch den Saal, als sollte es schier nicht enden. Hoffentlich wird uns recht bald wieder Gelegenheit geboten sein, die beiden vorerwähnten Herren in ihrer Eigenschaft als Kunsthändler in unserer Vaterstadt begrüßen zu können.

Bei der Preisverteilung wurden die Festgäste durch unseren Obmann, Herrn Ferdinand Wondra, nochmals in liebenswürdigster Weise auf das herzlichste begrüßt und ihnen die Versicherung geboten, dass sie uns jederzeit willkommen sind

und sie sich nicht scheuen mögen, recht zahlreich und oft in unserem Städtchen zu erscheinen und so die Bande der Sympathie rege zu erhalten. Ein Kränzchen mit flottem Tänzchen, das bis frühmorgens dauerte, bildete den Schluss des schönen Festes, auf dem geboten war, was Herz und Sinn erfreuen kann.

Durch die liebenswürdige Bereitwilligkeit einiger Sportkollegen bin ich in der Lage, den freundlichen Leserinnen und Lesern der »Draisen« einige Aufnahmen vom Znaimer Radfahrerfest zukommen zu lassen. Das eine der Bilder zeigt die Herren Rudi Greiner und Karl Schefczik im Duettfahren, das andere stellt die Gruppe der Damen und Herren des Konkurrenz-Reigens vor und sind dies vom Beschauer gesehen zur linken Seite unser Kunsthändler Herr Franz Wokrina und Fräulein Pauline Nachtebl, zur Mitte Fräulein Anna Wokrina und Herr Conrad Erhovnic, rechts Fräulein Hermine Ribycka und Herr Hans Zinna. »All Heil!«

A. W.



Radler-Liebes-Roman in 12 Bildern.

Nach Spezialaufnahme für die »Draisen« von Charles Scolik, Wien, VIII.

Bild 1.

In alten Zeiten mit Pfeil und Bogen,  
Kam Gott Amor in die Welt gezogen —  
Doch heute mit »All Heil« und mit Juchhe —  
Durchfliegt er sie flott am Velocipe!

(Hasch.)

## Unsere heurige Radfahrt.

Rhein und Mosel.

(Nachdruck verboten.) — Schluss.

In dem Dörfchen Capellen stiegen wir ab, um das etwas höher gelegene Stolzenfels zu besichtigen, wohin man auf Serpentina durch prächtigen Wald gelangt. Die Ruine des von den Franzosen 1689 zerstörten Schlosses wurde von dem damaligen Kronprinz Friedrich Wilhelm von Preussen wieder ausgebaut, und gehört jetzt unserm Kaiser. Es ist das übliche »Schloss« mit seinen Fresken, alten Waffen, Tellern, Gläsern, überzogenen Möbeln, die





Wände verziert mit Papptafeln: »Man bittet sich nicht zu setzen und nichts zu berühren.« Wir waren froh, aus den vorsindflutlichen Filzschuhen herauszukommen, mit denen man das spiegelblanke Parquett betreten, oder vielmehr berutschen musste. Die Hauptschönheit der Burg ist die Aussicht, die man von dem einen Eckturm genießt. Coblenz flimmert im Glanze der Sonne, blendend zieht zu Füßen der Strom, gegenüber die Lahnstein und Lahneck; zu unseren Füßen Ober- und Nieder-Lahnstein und ganz versteckt Capellen.

Unten wieder angelangt, machten wir die Entdeckung, dass an meines Mannes Rad einiges verbogen und die Laterne zerbrochen war (hatte vielleicht jemand das Rad stehlen wollen und war, da es verschlossen, damit hingefallen?) Zum Glück war der Schaden schnell zu heilen, die Luft war jetzt frischer geworden, es radelte sich herrlich.

In Coblenz angekommen, mussten wir bald absteigen, da das Fahren eine Unmöglichkeit war. Auf den engen schlechtgepflasterten Strassen liefen die Menschen meist auf den Fahrwegen. Die Wagen fuhren links oder rechts, wie es ihnen beliebte. Dazu noch die Pferdebahn durch das Getriebe, ein marschierender Trupp Soldaten, Platz war wirklich nicht viel vorhanden.

Von Coblenz sahen wir an diesem Tage nur wenig bei einem kleinen Spaziergang durch die Stadt. — Am nächsten Morgen machte Petrus zum ersten Male einen dicken Strich durch unsere Rechnung, er liess regnen, was nur vom Himmel herunter wollte. Zu radeln war unmöglich. Wir fuhren mit dem Omnibus an die Bahn, wo wir die neuen Verordnungen des Herrn v. Thielen besonders — schätzen lernten. Die Räder, die auf dem Verdeck des Wagens trüffend nass geworden, mussten wir an den Packwagen führen, in Eile alles abschnallen, und waren froh, noch schnell in den Zug springen zu können, der uns nach Trier bringen sollte. Traurig verfolgten wir den schönen

Weg an der Mosel entlang, traurig war die Aussicht, denn alles war Nebel, undurchdringlicher Nebel.

Aber, Gottlob, bei unserer Ankunft in Trier regnete es nicht mehr, wer war froher als wir. Trier ist eine reizende alte Stadt mit vielen interessanten, römischen Erinnerungen. Besonders

schön erhalten ist die Porta nigra, ein altes Stadthor aus Buntsandstein. Von dem römischen Kaiserpalast sieht man noch malerische, pflanzenüberwucherte Reste, umgeben von hübschen Anlagen, nicht weit davon das Amphitheater. Das letztere ist sehr verwachsen, die ehemaligen Bankreihen mit Erde und Pflanzen wildbedeckt. Der Eindruck des Theaters ist nicht so vollkommen, wie bei den Ruinen, die wir im vorigen Jahre in dem herrlichen Syracusa sahen. Sonst glaubte man sich wirklich nach dem ruinenreichen Sicilien versetzt, wenn nicht der Himmel gar zu trüb wäre. Ein Stück alter römischer Geschichte auf deutschem Boden. Bemerkenswert sind noch die Bäder, sehr zerfallen, und ein reicher Schatz von Ausgrabungen befindet sich in dem Provinzialmuseum.

Ein kalter, nebliger Morgen, von Sonne keine Spur. Auf gut Radlerglück fuhren wir los, und haben es nicht bereut, es wurde der schönste Tag unsrer Reise.

Anfangs sahen wir ganz weiss aus, so setzte sich der zu Reif krystallisierte Nebel an unsern Sachen fest. Langsam, langsam wich die Kälte und undurchdringliche Luft, und als wir uns nach Schweich zu übersetzen liessen, konnten wir, o Wonnie, schon Häuser und Bäume unterscheiden. Endlich kam die Sonne durch, zog die dichten Schleier von der Landschaft, liess die Mosel erglänzen und zeigte uns die bis jetzt verborgene Herrlichkeit. Und es war herrlich!

Die Gegend, lieblicher wie am Rhein, zeigte lachende Ufer mit malerisch zerstreuten Städtchen, von schmucken Kirchen gekrönt, deren Turnverzierungen lustig im Sonnenlicht gleissten.

Wieder Burgen, Ruinen von Schlössern, Klöstern und drunten die Mosel, die sich in Windungen durch das Gelände zieht. Alles war so still, so friedlich, kaum ein Laut hörbar; von Zeit zu Zeit ein Sensendengeln, ein fallender Apfel, ein Vogelton. Der Wald fing an, sich bunt zu färben, dort ein Baum schon leuchtend gelb, daneben am Wege rote Hagebutten im Strauch, Herbstpoesie.

Unser Ziel war Cochem, 93 km von Trier, ein hübsches Städtchen, dicht an der Mosel. Waren die andern Hôtels teils leidlich, teils schlecht, so kann ich Paulis Hôtels »Union« in Cochem aufs beste empfehlen. Bei guter Verpflegung bot es grosse Sauberkeit, beides Vorzüge, die sehr zu schätzen



Radler-Liebes-Roman in 12 Bildern.

Nach Spezialaufnahme für die »Draisena« von Charles Scolik, Wien, VIII.

Bild II.

Kommt nun der wunderschöne Monat Mai,  
Da sieht man sie radeln meist nur zu zwei  
Und wie immer auch des Landes Sitte,  
Stets ist Schelm Amor im Bund der Dritte. (Hasch.)





sind. Der Tropfen Mond 93er Jahrgang war auch nicht schlecht, und kam und gut, es gefiel uns sehr gut.

Der Blick aus dem Fenster am nächsten Morgen war nicht erfreulich, alles war wieder in Nebel gehüllt. Wir stiegen zu Burg Cochem hinan, die sich der versteinerten Gels. Kaasenersteinen Ravin mit Verwitterung von Mauer- und Turmresten nach altem Plan hat zufließen lassen. Alle sind neue Holzverkleidungen, Treppchen, Felle, die obigen Felsen, alles ist geschmackvoll verwendet, um behagliche Wohnräume zu schaffen. Der Besitzer wohnt nur wenige Wochen hier, allerdings ist es dann meist ein kleiner Hofstaat, ein ganzer Flügel ist nur für Gäste eingerichtet.

Schön ist wieder der Blick auf das Moseltal bei klarem Wetter; wir ahnten nur, wie es sein könnte. Den ganzen Tag über blieb es trübe. Sofort verlor die Landschaft an Reiz, grau, farblos lag alles da, dann ständiger Gegenwind, und als wir nach Coblenz zurückkamen, regnete es wieder. Doch ließen wir uns die gute Laune nicht verderben und spazierten an den Rhein zur Mündung der Mosel, besichtigten das neue Kaiser-Wilhelm-Denkmal, welches uns mehr imponierte als schön erschien und hofften auf besseres Wetter.

Aber es wurde nicht besser. Schön war es nicht beim Fahren, tüchtiger Gegenwind wehte, der aber die Wolken am Himmel nicht vertreibt. Wir hatten schon als Endziel unser Rheintal gewählt, aber schon vorher, in Remagen, regnete und stürmte es so, dass wir, durchdrungen und nass, schleunigst den Bahnhof aufsuchten, wo gerade ein Zug, wie auf uns wartend, hielt. Die Räder hineingeschoben — sogar die Taschen durften ins Mitgehe —, ins Coupé und thier als beschützt kamen wir nach Bonn, der Geburtsstadt unseres Beethoven.

So schloß unsere Rheinfahrt. Hatte auch der Schlußakkord — um bei der Musik zu bleiben — harmonischer sein können, hübsch war's doch. Wir haben viel schönes gesehen, waren nicht vom Faltpass abgelenkt, brauchten nicht stundenlang in engen, schmutzigen Coupés zu sitzen (mit Ausnahme!) und fühlten uns immer wohl und vergnügt.

Ich mach' gleich wieder, nachdem recht viele Sports-Schwester und Kameraden es uns nachtun, sie wurden es nicht bezogen. Mit frohem »All Hall«

Franz M. Marzella.

#### Breslauer Sportbrief.

Eigenbericht der »Gazette«. Nachdruck verboten.

August 1899.

Hochsommer! Glücklicherweise, deren es vergnügt war, während der tropischen Hitze, die uns der diesjährige Sommer brachte, im kühlen Waldschatten, auf Bergeshöhe

oder am Seegrade zu weilen! Auch die Lust am Radeln stieg in dieser kühnenden Zeit, und gern oder ungern giebt man dem getreuen Stahlgas »Hilfsreifen«.

Es ist gewiss ein sympathischer Zug, wenn Radlerinnen, denen es so leicht fällt, sich herrliche Naturgenüsse zu ver-



Beispielfahrerinnen der Damen-Abt. des I. Breslauer Radfahrer-Vereins.  
Mitwirkende des letzten Wettbewerbs aus Bonn der Kinder-Ferien-Kolonien.  
Instruktor: H. Carl Dornhöfer.  
Vergütungsaktion für die »Gazette«  
Gast: A. Abel, Photograph, Berlin.

schaffen, ihr Rad und ihre Kunst in den Dienst einer Wohlthätigkeit stellen, die den Zweck hat, die vom Schicksal nicht Begünstigten der Allwetter Natur auszuführen. — Das Breslauer Comité der Kinder-Ferien-Kolonien sendet alljährlich während der grossen Ferien hunderte von armen Kindern hinaus auf Land, von wo sie nach Wochen gestärkt an Leib

und Seele heimkehren. Die dazu nötigen Geldmittel müssen zum Teil aus freiwilligen Beiträgen aufgebracht werden, und eine der Haupteinnahmequellen ist stets das grosse Gartenfest zum Besten der Kinder-Ferien-Kolonien. Es fand diesmal am 20. Juni auf dem Friedberg statt, und es einer der

eingelad. die bellen Freuden und rauschenden Beifall bei den Zuschauern hervorrief. Mit ausserordentlich glücklicher Leichtigkeit wurden Tausen wie »Kette, Brücke, Vierer- und Achtermühle, Kreisel, Stuhl, Achterstand etc.« exekutiert. Die Räder waren mit herrlichen frischen Rosen in den Vereinsfarben geschmückt, vier weiss, vier rot. Die Anzahl der grünen, schlanken Radlerinnen bestanden im Voraus-Geld-Devisen: grauer (geteilter) Rock, schwarze weissseidene Bluse, schwarze Kravatte, weisser Strohhut mit schwarzem Band. Das beigefügte Bild aus dem photographischen Atelier des Herrn G. Abel zeigt die acht jungen Damen mit ihrem Instruktör, welcher durch seinen opferwilligen, kameradschaftlichen Eifer und seine Schicklichkeit der Damen-Abteilung zu ihrem schönen Siege verhalf.

Der Andrang des Publikums war ein so starker, dass der grosse Saal des Friedberg-Fachbausements nicht Raum genug bot, der Reigen wurde deshalb nach zwei Stunden bei wieder vollständig gefülltem Zuschauerraum wiederholt. — Wie das Dankeschreiben des Comité für Kinder-Ferien-Kolonien hervorhebt, »hat der so überaus gelungene Reigen zu dem günstigen Ergebnisse des Festes in hohem Grade beigetragen.« Dem Radsport aber hat er, nach laut gekündeten Versicherungen, neue Freundin und Freunde gewonnen. —

Schneller, als wir nach unserer Mitteilung im Mai zu vermuten war, ist die Breslauer Radlergesellschaft in den Besitz ihres ersten aus eigenen Mitteln hergestellten Radfahrweges gelangt. Man durchfährt die Strecke zwar in acht Minuten, aber der Anfang ist doch gemacht und das Vergnügen an unserem schönen Wege, auf dem Fahrwerke und Fussgänger keinen Anspruch erheben dürfen, ein so grosses, dass es uns hoffentlich gehen wird wie dem Löwen, der nach dem ersten Blocken unersättlich ist. Wenn sich diese Unermülichkeit in klangende Münze umsetzen wollte, so könnte bald weiter gekaut werden.

Dieses köstliche und stützliche Unternehmen zu fördern, dazu könnten auch die Breslauer Radlerinnen, besonders aber die Damen-Radfahrerinnen beitragen, wenn sie bei ihren fröhlichen Zusammenkünften Sammlungen für diesen Zweck veranstalten. Ob das Resultat gross oder klein ist — dem Gatten kommt es doch zu gute, und der Herr Bezirksbahnmeister nimmt alles dankend an.

Wie wir hören, hat die Damen-Abteilung des I. B. R. V. offiziell beschlossen, bei allen Gelegenheiten fleissig für den Wegbau

zugkräftigsten Nummern des Programms gestahete sich der von acht jugendlichen Mitgliedern der »Damen-Abteilung des I. Breslauer Radfahrer-Vereins« geführte Norderndreigen. In verhältnismässig kurzer Zeit wurde von Herrn Karl Dorf müller, einem Mitgliede des I. B. R. V., den acht Damen über an ritzenden Touren wie an Schwierigkeiten reiche Quadelle

hofs zu sammeln, um so ihrerseits nach Kräften das schöne Ziel fördern zu helfen. Nachahmung gewiss empfehlenswert!

Die allseit dem Fortschritt luhigende Breslauer Feser weise hat sich des Motorsportes bemächtigt! Das dreisitzige Faderad der Feserweide — es wurde vor einiger Zeit in einem Sportbriefe beschrieben —, welches bei Bränden die rone



Hilfe zur Feuerstätte bringt, ist von der Fahrradfabrik Dressler & Comp. (Inhaber Herr Hontschka) in ein Motorrad umgewandelt worden. Das Rad ähnelt in der Hauptsache dem bisherigen, es ist aber für vier Leute eingerichtet. Der sehr fein gearbeitete Benzin-Motor befindet sich zwischen den beiden hinteren Rädern und entwickelt  $2\frac{1}{2}$  Pferdekkräfte. Über dem Motor ist ein Sitz für den vierten Mann erhöht angebracht. Drei Mann sitzen wie bisher hintereinander, und dem dritten von ihnen liegt die Bedienung des Motors ob. Der vierte Mann stösst beim Ausrücken das Rad etwas vorwärts und nimmt den erhöhten Platz ein, sobald der Motor zu arbeiten beginnt. Der Motor entwickelt bald eine ganz erhebliche Geschwindigkeit. Während des Fahrens treten die drei Mann noch gleichzeitig die Pedale, aber eine Ermüdung tritt nicht ein, da der Motor die treibende Kraft ist. Die auf der Hohenzollernstrasse vorgenommenen Probefahrten sollen zur höchsten Zufriedenheit ausgefallen sein.

Zu erwähnen wäre noch, dass das Fahrrad nun auch in den Dienst der Schutzmannschaft gestellt ist und dass die Schutzleute immer höflicher gegen die Radfahrenden werden. Ob sie das »auf höheren Befehl« oder aus eigenem Antriebe thun, wollen wir nicht untersuchen, die Thatsache ist jedenfalls sehr erfreulich.

Dagegen nehmen die Radfahrdiebstähle immer mehr überhand, was weniger erfreulich ist, aber auch den Leichtsinns illustriert, mit dem viele Radler — man hört immer nur von gestohlenen Herrenrädern — ihre Maschinen unbeaufsichtigt stehen lassen.

Die Gelegenheit zum Stehlen der Räder wird aber hoffentlich immer geringer werden, je mehr sich die Radfahrenden der vom Gau 24 des D. R. B. empfohlenen Fahrrad-Anschluss-Bügel bedienen, die für den Preis von 3,50 Mk. (Bundesmitglieder zahlen nur 3 Mk.) bei der hiesigen Firma Herz & Ehrlich zu haben sind. Die zu den Bügeln gehörenden bereits angebrachten Anschlusskästen betragen in Breslau und Umgebung bis jetzt 1200, können jedoch auf 3000 erhöht werden.

Mit dem Ankauf des Anschlussbügels erwirbt man zugleich eine Fahrrad-Versicherung, die zunächst auf zwei Jahre läuft, dann aber mit 1,50 Mk. pro Jahr erneuert werden muss.

Ist erst jedes Gebäude, besonders aber jeder Hausflur mit den Anschlusskästen versehen, dann wäre den frechen Dieben das Handwerk gelegt und das Rad könnte thatsächlich als »Droschke für alles« benutzt werden; hoffentlich kommt es recht bald dazu!

O. H.

## Unsere Fahrrad-Industrie.

Metallwarenfabrik „Velo“, G. m. b. H., Dresden-Löbtau.

Wir haben schon wiederholt auf die Erzeugnisse dieser noch jungen, aber äusserst rührigen Fabrik hinweisen können, und uns jedesmal gefreut, unseren Lesern in unseren Berichten von deren Fortschreiten erzählen zu dürfen. — Nicht allein, dass die Erzeugnisse derselben das uneingeschränkte Lob aller Fach-

leute erhalten, so ist auch zu konstatieren, dass alle Massnahmen des genannten Unternehmens von einem gewissen frischen Zuge der Arbeitsfreudigkeit und Arbeitslust geleitet sind; dabei scheint man sich von der üblichen Schablone der gewöhnlichen Reklame zu entfernen und nur eine solche zu pflegen, die mit der Empfehlung des Fabrikates jedem Käufer gleichzeitig Nutzen gewährt. Wir denken dabei zunächst an die einzig dastehende

Einführung der »Gratis-Unfallversicherung«, die mit Velolaternen verbunden ist. Vielfach wurde diese Einrichtung belacht und seitens mancher Konkurrenz zum Nachteil der »Velo«-Fabrik gedeutet; aber unbeirrt schritt die Firma den eingeschlagenen Weg weiter, und heute fragt gewiss jeder Fahrer beim Einkaufe nach der »Velo« mit der Gratispolice.

Es wird uns berichtet, dass die Firma bei den Erfolgen nicht stehen bleibt und für die Jahrhundertwende ganz

sensationelle Schlager vorbereitet, welche alles bisher Gebotene übertreffen sollen.

Wir können bei der Gelegenheit unseren schönen Leserinnen auch verraten, dass für die nächste Saison ein Kleiderschutzkasten in Vorbereitung ist, der an Eleganz, Leichtigkeit und Form alles bisher Dargebotene übertrifft.

Wir glauben, dass es unsere Leser interessieren wird, wenn wir heute ein Bild des genannten Etablissements bringen, welches einen Teil der Fabrikgebäude vorführt.

Das Etablissement ist von jedem Besucher des schönen Elbflorenz sehr bequem zu erreichen, indem eine Pferdebahn-Linie aus dem Centrum Dresdens (dem Postplatz) direkt bis vor das Fabrikgebäude führt.

Die Leitung des Unternehmens ist zwei

bewährten Kräften anvertraut, indem der kaufmännische Teil und der Verkehr mit der Aussenwelt durch Herrn Direktor Abeles versehen wird, während der technischen Abteilung Herr Direktor Lehmann vorsteht, der in Radlerkreisen sich unter dem Namen »Kettenkasten-Lehmann« (Velo-Lehmann) schon längstens besten Rufes erfreut.

Unseren Lesern sei die »Velo«-Gesellschaft für ihre Bezüge bestens empfohlen.







## Die erste internationale Motorwagen-Ausstellung in Berlin.

Die Öffentlichkeit hat noch keine Gelegenheit gehabt, sich mit dem Automobilismus zu befreunden, und die grosse Masse steht ihm noch, wie allem Fremden, feindlich gegenüber. Um so wichtiger daher muss uns die erste Motorwagen-Ausstellung erscheinen, die jetzt in Berlin stattfindet.

Dass in gewissen Kreisen der Automobilismus reiches Interesse findet, bewies der grosse Kreis der Gäste am Tage der Eröffnung. Man sah glänzende Uniformen neben dem einfachen Frack, berühmte neben unberühmten Leuten. Wir sahen Sportsleute von Beruf und solche von Passion, unter anderen den Grafen von Talleyrand-Perigord, Fürst Lynar, Prinz Solms, General von Rothe, den Inspekteur der Verkehrstruppen, Polizeipräsident von Windheim, Bürgermeister Kirschner, Graf von Kanitz und Stadtschulrat Bertram. Der Direktor der Ausstellung, Major a. D. Knappe, machte die Honneurs.

Der Ehrenpräsident, Staatssekretär von Podbielski, hielt bei der Eröffnung eine Ansprache, in der er die Wichtigkeit des Automobilismus für alle Gebiete betonte.

Wenn viele geglaubt hatten, dass die Ausstellung einen monotonen Charakter tragen würde, da hatten sie sich sehr geirrt. Welche Mannigfaltigkeit, welche Verschiedenheit! Das scheinbar Plumpe neben dem Eleganten, den Motorproletarier neben dem Motorprotzen. Schwerfällig vertrat der Omnibus den ersteren, das elegante Phantasiegig den letzteren. Und diese Fülle von Systemen! Da sahen wir Achtsitzer und flotte Landauer, graziöse Coupés, Automobil-Lastwagen, leichte Fahressel, Postwagen und Ärztekutschen — o neue Welt und neues Zeitalter, da der Mensch sich frei fühlt von Pferd und Dampf!

Frankreich, das eigentliche Ursprungsland des Automobilismus, hat einen tüchtigen Konkurrenten in Deutschland gefunden; von den 81 Ausstellern deutscher Industrie sind beinahe die Hälfte Berliner Firmen. Frankreich ist mit 14 Nummern vertreten.

Recht reizend wirkte ein Plakat, das die trauernde Colombine vor dem besiegten Fahrrad zeigt, und den triumphierenden Pierrot vor dem Motorwagen, ein etwas frühes, aber zweifellos wahr werdendes Bild!

Die Zukunft des Automobilismus gehört wohl zum wenigsten dem Sport an, und am wenigsten dem Luxus. Denn beim Reit-, Ruder-, Segler- oder Radfahrtsport spielt der Ausübende neben dem Material immer eine gewisse sportliche Rolle, während beim Automobilismus lediglich das Material in Betracht kommt, das Können des Lenkers, ausser dessen Achtsamkeit, erst in zweiter und dritter Linie.

Diese erste internationale Ausstellung in Berlin hat nicht unwesentlich dazu beigetragen, den Automobilismus populär

zu machen, sie hat ihm eine gewisse Legitimität verschafft durch die öffentliche Anerkennung. Und sehr bald wird die Zeit gekommen sein, da man sich an den Motorwagen gewöhnt hat, da man die Automobildroschke anruft und in den Motoromnibus steigt.

So wird denn die Internationale Motorwagen-Ausstellung ein gewichtiger Meilenstein in der Verkehrsentwicklung sein, der die »Aera der Heizer« einen ungeahnten Aufschwung geben wird. Wenden wir uns nun der Besichtigung der einzelnen Ausstellungsgruppen zu, so sind folgende Stände ganz besonders hervorzuheben.

Bei den deutschen möchten wir zunächst die Ausstellung der **Daimler-Motoren-Gesellschaft, Cannstatt**, erwähnen, da Daimler der Begründer des deutschen Automobilismus ist. Die Gesellschaft hat eine Doppelausstellung veranstaltet. In der einen sind die Modelle von 1883, 84, 85 und 89, in der anderen die modernen Erzeugnisse der Jetztzeit ausgestellt.

Die **Motoren- und Motorfahrzeugfabrik von Cudell & Co. in Aachen** zeigt Motorwagen, Gepäckwagen, Motordreiräder, Anhänger- und Vorspannwagen, Motortandems und Motorvierräder, sowie Motoren, Differentialgetriebe, Tretkurbelwerke, komplette Rahmen, also alles, was für Automobilinteressenten von Wert und Wichtigkeit ist. Besonders zu beachten ist der Demonstrationsmotor, der, im Viertakte arbeitend, elektrische Zündung besitzt. Das explosive Gas, eine Mischung von Luft und Benzindämpfen, wird regulierbar durch einen Hahn der Maschine zugeführt, so dass der Mechanismus mit genau begrenzter Kraft arbeitet. Die Motorwagen sowie -Räder dieser bekannten Weltfirma erfreuen sich des besten Rufes, und hatten wir schon früher oft Gelegenheit, Abbildungen von den neuesten Modellen zu reproduzieren. Zwei Offiziere vom preussischen Kriegsministerium prüften zur Zeit die Fahrzeuge auf die Verwendbarkeit im Felddienste.

Unter den leichter gebauten Motorfahrzeugen, die dem Besucher in der Ausstellung vor Augen geführt werden, übt der Motorwagen »Wartburg« der rühmlichst bekannten **Fahrzeug-Fabrik Eisenach**, welche sich durch ihre Erzeugnisse schon längst einen Weltruf erworben hat, eine besondere Anziehungskraft aus. Dieser Wagen, der Platz für 2 Personen und 1 Kind bietet, unterscheidet sich von allen anderen durch sein gefälliges Äussere, seine Bequemlichkeit, das Wegfallen aller Erschütterungen, sowie durch die Einfachheit seines Mechanismus. Der Motor arbeitet vollständig geräusch- und geruchlos, und werden bei der Übertragung auf die Laufäder keine Riemen benutzt. Der Motor ist ein Zwillings-Benzin-Motor mit elektrischer Zündung und arbeitet im Viertakte. Derselbe hat 2 Cylinder mit Rippenkühlung, auf einem Aluminium-Gehäuse befestigt. Der Wagen besitzt eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km pro Stunde und wird mittels eines Handrades angetrieben. Auch die andern ausgestellten Räder und Wagen stellen sich obengenanntem Motorwagen würdig zur Seite.



Die **Rheinische Gasmotoren-Fabrik Benz & Co. in Mannheim**, die bis 1. November v. J. schon 1800 Motorwagen nach allen Teilen der Welt geliefert hatte, zeigt unter vielen andern sehenswerten Gefährten auch einen zweisitzigen Patent-Motorwagen »Benz«, welcher ein System besitzt, das man bei schlechtestem Wetter, bei Schnee und auf gefrorenen Strassen fahren kann. Die Lenkvorrichtung ist eine vollständig neue; als Betriebsmittel wird Benzin im spezifischen Gewicht von 0,70 verwendet, und die Zündung des Motors auf elektrischem Wege bewerkstelligt. Das Anhalten des Wagens geschieht durch einfaches Ausrücken eines Hebels, ausserdem sind die Wagen mit 2 Sicherheitsbremsen versehen. — Sehenswert ist ausserdem der Rennwagen, welcher die Strecke Mannheim-Berlin auf den denkbar schlechtesten Wegen sowie bei sehr starkem Regen und Sturm in 20 Stunden zurückgelegt hat.

Die Firma **de Dietrich & Co., Niederbronn (Elsass)**, baut schwere Wagen nach dem System Amédée Bollée. Die zwei Wagen, von denen der eine der Reisewagen des Baron de Dietrich ist, mit welchem derselbe fast ganz Europa durchreist hat, während das andere Gefährt, ein Halbverdeckwagen, die Tour Paris—Petersburg—Petersburg—Berlin hinter sich hat, zeichnen sich wie sämtliche Wagen der berühmten Firma durch gediegenes Bau, Eleganz, verständnisvolle Anordnung der einzelnen Teile aus. Wie bedeutend diese Automobilbauanstalt ist, geht daraus hervor, dass dieselbe 80 Wagen nach dem Sudan zu liefern hat, nachdem sie im vergangenen Jahre 2 Probekraftwagen für das französische Kolonialministerium zur Verwendung geliefert.

**Bielefelder Maschinen-Fabrik vorm. Dürkopp & Co., Bielefeld, Pariser Haus: Société Anonyme des Automobiles Canello-Dürkopp, Paris (Courbevoie)**. Die Wagen dieser bekannten Firma werden nach dem System Canello-Dürkopp gebaut. Die Motorstärke beträgt bei den meisten Fahrzeugen 4 bis 5 H. P. und ist die Fahrgeschwindigkeit auf 6—40 km pro Stunde berechnet. Auch dieses Fabrikat zeichnet sich durch äussere Eleganz und soliden Bau aus und hat auf der Ausstellung viele Freunde gefunden.

Die **Motor-Fahrzeug-Werke Heinle & Wegelin in Oberhausen-Angsburg** führen eine Reihe leichtgebauter zweisitziger Motorwagen, Motordreiräder für Personen- und Gepäck-Transport und einen Anhängewagen mit Motordreirad vor. Letzterer eignet sich zu Fahrten mit 4 Personen und kann event. auch mit einem Schuttdach geliefert werden. Der Anhängewagen lässt sich im Moment durch Abnehmen einer Schraube entfernen, und wird dadurch das Dreirad nur einsitzig. Das hübsche und doch leichte Gefährt dürfte jedenfalls viel Freunde finden. Sämtliche Motoren der Firma sind mit Magnetoinduktionszündung und Selbstölvorrichtung versehen.

**Gesellschaft für Automobilwagenbau Patent Loutzky, Berlin W.** Dieser Stand ist von der ganzen Ausstellung der schönst dekorierte, und ist die Ausstattung der Fahrzeuge eine wirklich vornehme zu nennen. Bei diesen Motorwagen werden, soweit es möglich ist, die Prinzipien des Fahrradbaues innegehalten und werden dadurch diese Wagen sehr leicht gehalten, so dass eine Verwendung von einer Minimalkraft gestattet ist. Die Bedienung ist äusserst einfach und variiert die Geschwindigkeit zwischen 4—20 resp. 25 km pro Stunde. Ganz besonders ist der elegante Postwagen hervorzuheben, welcher die Aufmerksamkeit sämtlicher Besucher auf sich lenkte.

**Dr. Alfred Sternberg-Berlin O.** zeigt seinen regulierten Benzin-Motor »Protos« von 2,5 bis 2,75 H. P. und stellt daneben die Differentialgetriebe von Malicet & Blin in Auber-

villiers. — Wie bei der früheren Besprechung des Cudellschen Motors geschildert, hat man, um aus Petroleum und Benzin ein explosibles Gemisch zu bilden, das flüssige Material zu vergasen, dann ein Quantum davon in den Motorcylinder zu führen, dort mit atmosphärischer Luft zu vermischen, weiter zur Erhöhung der Explosionswirkung zusammenzupressen und dann zu entzünden. Mit derartigen Motoren arbeiten fast alle ausgestellten Wagen und Fahrzeuge.

**Moritz Hille, Motorenfabrik Dresden-Löbtau**, hatte ebenfalls einige Motordreiräder mit Anhängewagen ausgestellt, welche sich durch gediegenes wie einfachen Bau allgemeiner Beachtung erfreuten.

Die **Pfälzische Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik vorm. Gebrüder Kayser in Kaiserslautern**, welche ebenfalls die Herstellung von Motor-Dreirädern mit Anhängewagen, sowohl für Personen, als auch für Gepäck betreibt, wird demnächst auch noch die Fabrikation von Motorwagen in ihr Programm aufnehmen. Zur Ausstellung sandte sie unter anderem ein »Kayser«-Motor-Dreirad, welches sich allgemeiner Beachtung erfreut. Der Rahmen ist aus nahtlosen Stahlröhren feinsten Qualität gefertigt, während die Gabel aus drei Röhren besteht, die oben in drei Stahlplatten aufgenommen sind und unten in einem massiven Schmiedestück auslaufen. Das Gabelrohr ist extra verstärkt. Da die hintere Spurweite 90 cm beträgt, so wird ein Umfallen dieses Motor-Dreirades fast unmöglich. Die Fahrgeschwindigkeit kann, da der Benzin-Motor, ein sogenannter Original-»Kayser«-Motor, auf  $1\frac{3}{4}$ —2 Pferdekkräfte bemessen ist, bis auf 40 km pro Stunde gesteigert werden. An Betriebskosten kann pro km 1 Pfg. gerechnet werden.

Die **Motorzeug-Fabrik Marienfelde bei Berlin** hat ihre Motorwagen auf der einen Schmalseite des Ausstellungsgebäudes plazierte. Wenn diese Firma auch nur grosse Wagen zur Schau stellt, so zeichnen sich diese doch durch grosse Eleganz, schöne Ausstattung und vollendete Bauart aus.

**Bernh. Stoewer, Stettin**, stellt dagegen wieder fast nur kleine zierliche Selbstfahrer aus, welche besonders leicht im Bau erscheinen. Ein allerliebster Korb-Anhängewagen mit braunen Lederkissen und ein winziger Selbstfahrer für eine Person zeigen ebenfalls den besonderen Vorzug der Stoewerschen Erzeugnisse, die gefällige Eleganz. Im Hintergrunde steht ein reizendes Motorboot, ganz weiss gehalten und mit Sonnendach versehen, wie ein etwas gross geratenes Spielzeug.

**Continental Caoutchouc- und Guttapercha-Comp. Hannover**. Diese bekannte Firma stellt ebenfalls ihre Erzeugnisse aus und brauchen wir wohl die guten Eigenschaften dieser Fabrikate nicht besonders hervorzuheben, da dieselben überall bekannt sind.

**Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik Louis Peter, Frankfurt a. M.** Auch dieser Stand wird viel von den Besuchern besichtigt, da der Union-Pneumatik dieser bekannten Firma ebenfalls viele Freunde zu verzeichnen hat. Peters Patent-Motor-Pneumatik D. R.-P. 78 534 dürfte sich daher ebenfalls bald wieder einen Weltruf errungen haben.

Noch viele andere Firmen sind mit ihren Erzeugnissen vertreten und werden wir in den nächsten Nummern mit Abbildungen von Wagen und Rädern von obigen genannten, sowie von weiter bekannten Firmen dienen, damit auch unsere verehrl. Leser, welche die Ausstellung nicht besucht haben, sich ein Bild von dem kolossalen Fortschritt, welchen der Automobilismus, resp. die Fabrikation des neuen Fahrzeuges in Deutschland genommen hat, machen können.

— **Internationale Motorwagen-Ausstellung Berlin 1899**. Die Fahrt mit kleineren Motorwagen und Motorrädern



Berlin—Baumgartenbrück und zurück, welche am Dienstag den 12. Sept. veranstaltet wurde, fand bei guter Witterung statt. Die Fahrt ging durch den Grunewald über Wannsee nach Potsdam, dann westlich nach Alt-Geltow, von dort zurück nach Potsdam, und auf demselben Wege zum Start zurück, im Ganzen 65 km. Im Ganzen waren am Start 5 Wagen und 7 Dreiräder erschienen. Die Fahrzeugfabrik Eisenach hatte einen einsitzigen und einen zweisitzigen Wagen gestellt; Benz (Mannheim) zwei zweisitzige Wagen; Hupfeld (Cassel) einen zweisitzigen Rapidwagen; S. Kraus & Co. (Berlin) einen einsitzigen Wagen und zwei Dreiräder; je ein Dreirad Moritz Hille (Dresden-Löbtau), Hartzendorff und Lehmann (Berlin), Weyersberg, Kirschberg & Co. (Solingen) und Juillard (Paris). Abgesehen von dem Rapidwagen, welcher die Fahrt frühzeitig aufgab, legten alle Fahrzeuge die Fahrt in der vorgesehenen Zeit ohne nennenswerten Zwischenfall zurück. Als Erster ging nach 1:40:30 Brauda auf einem Phébus-Aster-Dreirad durchs Ziel. In kurzen Intervallen folgten die übrigen. Die gefahrenen Zeiten sind die folgenden: 1. Brauda (Phébus-Aster-Dreirad) 1:40:30; 4. Bender (zweis. Benzwagen) 2:14:30; 5. Oswald (Dreirad Hartzendorff und Lehmann) 2:23:43; 6. Hees (Dreirad Hille) 2:24:40; 7. Piccoli (Weyersberg-Dreirad) 2:36; 8. Corne (Dreirad Juillard) 2:42; 9. Löb (zweis. Benzwagen) 2:58; 10. Direktor Ehrhardt (zweis. Eisenach-Wagen) 3:09; 11. Superbe (eins. Phébus-Wagen). Die als 2. und 3. eingehenden Kraus und Kirchheim konnten nicht gezeitet werden, da sie den Weg nicht eingehalten hatten. Für die Preisverteilung waren zwei Klassen gebildet: Wagen und Räder. Ehrenpreise waren den Wagen, Medaillen den Rädern zugedacht. Angesichts der hervorragenden Leistungen der Räder beschloss jedoch das Preisgericht im Einvernehmen mit den Beteiligten, auch den Rädern einen Ehrenpreis zu erteilen. Als Preisrichter fungierten unter dem Vorsitz des Oberbaurats Klose u. A. Freiherr v. Buddenbrock, Baron v. Kuhlmann, Hauptmann Kübel etc. Es erhielten I. Wagen: Einen Ehrenpreis im Werte von 500 Mk. Benz & Co. in Mannheim, für die grösste Leistung. Eine Medaille in Gold die Fahrzeugfabrik Eisenach. II. Räder: Einen Ehrenpreis im Werte von 250 Mk. S. Kraus & Co. in Berlin, Fahrer Brauda. Eine silberne Medaille Hartzendorff & Lehmann in Berlin. Die Ehrenpreise sind in der Motorwagen-Ausstellung, Karlstrasse 12, ausgestellt.

— **Mitteldeutscher Automobil-Club.** Die Automobil-Gebirgs-Fernfahrt Eisenach-Oberhof-Meiningen-Eisenach, die der Mitteldeutsche Automobil-Club für Sonntag den 3. September geplant hatte, konnte nicht stattfinden, da dieselbe von den Behörden verboten wurde, und zwar »auf Grund der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, welche die Veranstaltung von Wettfahrten auf den Chausseen wegen der daraus zu befürchtenden Störungen des Verkehrs nicht gestatten.« Das Verbot ist zuerst ergangen von dem Landratsamt in Waltershausen, welches drohte, die Chaussee bei Schönau mittelst Sperrbock für Automobilen überhaupt zu sperren. Diesem Verbote musste die Bezirksdirektion in Eisenach sich anschliessen, da auf der kleinen Strecke Eisenach-Schönau die Fahrt doch nicht erfolgen konnte. Gegen das Verbot der unteren Verwaltungsbehörden wurde selbstverständlich bei den Ministerien in Gotha und Weimar sofort Beschwerde erhoben, die aber nur die Auffassung ihrer Untergebenen teilten und das Verbot bestätigten. Die umfassenden Vorkehrungen, die der Mitteldeutsche Automobil-Club für diese seine erste Veranstaltung getroffen hatte, waren damit hintällig geworden. In einer am Sonnabend Abend

stattgehabten Versammlung wurde dann die Vertagung der Gebirgsfernfahrt beschlossen. Sehr bedauerlich ist es lediglich, dass die Behörden erst in letzter Stunde gegen die geplante Fernfahrt einschritten, als die Teilnehmer an derselben schon zum grössten Teil in Eisenach eingetroffen, zum Teil auf der Reise nach Eisenach waren, also nicht mehr abtelegraphiert werden konnte. Infolge dessen vereinigte sich Sonntag in Eisenach eine ziemlich bedeutende Zahl von Automobilisten, zum Teil aus weiter Ferne, aus Zürich, München, Schweinfurt u. s. w., die für die ausgefallene Fernfahrt einen Ausflug per Automobil nach Reinhardtsbrunn unternahmen. — Mit seinem Verbote der Durchfahrt der Automobilwagen durch Gothaisches Gebiet hat das Waltershäuser Landratsamt eine Ansicht bekundet, die man am Ende des 19. Jahrhunderts, wo auch das Gothaische Land durch den Bau zahlreicher Eisenbahnen beweist, dass es im Zeichen des Verkehrs steht, nicht für möglich halten sollte. Aber im Gothaischen empfindet man ja schon Grauen, wenn sich auf den Chausseen dort mal ein Automobilwagen zeigt, wie wir dies aus den Kommentaren ersehen, die die Gothaischen Blätter zu dem Verbote ihrer Behörden liefern. Glücklicherweise ist ja das Gothaische Ländle nicht so gross, als dass die Automobilisten seiner unbedingt bedürften — und der Ausbreitung des Automobilismus in Deutschland wird auch der Waltershäuser Landrat keinen Einhalt gebieten können. Vielleicht überzeugt sich derselbe aber durch einen Besuch der Motorwagen-Ausstellung in Berlin von der Bedeutung, die man im ganzen deutschen Reiche — Gotha natürlich ausgenommen — den Gefährten der Zukunft selbst in höchsten Kreisen beilegt. Auch wird ihm dort hoffentlich der Unterschied klar werden zwischen Wett- und Fernfahrten.

(»Fahrzeug«.)

— **Das Fahren mit Automobilen** ist in Bayern nach der Radfahrer-Ordnung vom 1. Januar 1898 nur gegen einen besonderen Erlaubnisschein, der von dem zuständigen Bezirksamte ausgestellt wird, erlaubt.

— **Die Voiturette „Sun“ I.** Über die Vorzüge dieses hübschen, billigen und leistungsfähigen Motorwagens der bekannten Firma Justus Waldthausen in München, der zur Zeit auf der Münchener Sport- und der Berliner Motorwagen-Ausstellung das allgemeine Interesse in hohem Grade in Anspruch nimmt, bringt das »Neue Wiener Tagblatt« in seiner Nummer 136 eine eingehende Besprechung, aus der wir entnehmen, dass zwei Wiener Automobilisten mit diesem Fahrzeug über den Semmering gefahren sind. Das angezogene Blatt knüpft an diese Leistung ungefähr folgende Betrachtung: »Wir müssen gestehen, dass wir von diesen Voiturettes bisher keine sonderliche Meinung hatten und sie, in Anbetracht ihrer Zierlichkeit, eher als ein Ausstattungsstück für die Automobilremise einer Puppenkönigin betrachteten. Oft und oft haben wir in den Fachblättern die Abbildung dieses eleganten Automobils bewundert; dass aber ein solch reizendes kleines Ding, aufgezogen in den Asphalt-niederungen der Pariser Strassen, imstande sein werde, zwei Personen auf die Höhe des Semmerings zu befördern, hätten wir nicht erwartet.« Die Firma Justus Waldthausen in München erteilt Reflektanten sehr gerne jede gewünschte Auskunft über dieses sehr beliebte Motorfahrzeug.

— **Die Bielefelder Maschinenfabrik vorm. Dürkopp & Co. in Bielefeld** sendet uns ihren soeben erschienenen Motorwagen-Katalog, welchen die bekannte Firma gelegentlich der Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin herausgab. Der Katalog enthält einen elegant gebauten Jagdwagen, zwei Sport-(Victoria-)Wagen mit Verdeck, sowie zwei Sportwagen



ohne Verdeck und machen sämtliche Modelle den denkbar besten Eindruck. Die Fabrik beabsichtigt, in nächster Zeit einen noch ausführlicheren, mit allen notwendigen und wünschenswerten Erläuterungen versehenen Motorwagen-Katalog herauszugeben.

— **Die Nizzaer Woche.** Wie in diesem Jahre, so soll auch im nächsten eine Reihe grosser automobilistischer Veranstaltungen in Nizza stattfinden. Zahlreiche Rennen und ein Blumenkorso sind in Aussicht genommen. Sogar die erste Anmeldung ist bereits erfolgt.

— **Fusshalter für Motortricycles.** In dem Bestreben, das Motorcycle möglichst komfortabel zu machen, wird jetzt eine neue Erfindung auf den Markt gebracht, die sicherlich vielen Anklang finden wird. Oberhalb des Tretkurbelgetriebes, also in der Nähe der Pedale sind zwei Klappen rechts und links angebracht. Wenn man das Motorcycle in Bewegung setzt, sind die beiden Klappen nach oben geschlagen, sie stehen also vertical, und der Fahrer kann ungeniert die Pedale gebrauchen. Läuft das Vehikel, dann klappt der Fahrer die beiden Teile auseinander, so dass er jetzt rechts und links ein Paar wunderbar bequeme Fussrasten hat. Das Umklappen kann man während der Fahrt bequem mit den Füssen besorgen.

— **Eine Hochzeitsreise per Automobil!** In England und Frankreich spielt das Automobil, der Motorwagen, schon seit längerer Zeit eine weit grössere Rolle, wie in unserem Vaterlande, es dient dort allen nur erdenklichen Zwecken, man benutzt es als Droschke, zu Landpartien, Wettfahrten, zur Beförderung des Handlungsreisenden und seiner Muster, und Sportsmen pflegen heute ihre Hochzeitsreise nicht per Eisenbahn anzutreten, sondern im eigenen Motorwagen, wo sie nicht mehr an Ort und Zeit und mitunter an lästige Reisegesellschaft gebunden sind, sondern frei von allem Zwange sich ganz dem Genusse der Natur hingeben und ungestört die glückliche und selige Zeit der Flitterwochen geniessen können.

Ein reicher englischer Sportsmann, Herr Harold Smith aus London, und seine reizende junge Gattin sind einige der wenigen Glücklichen, die ihre Hochzeitsreise auf diese moderne Weise, und zwar auf einem Benzschen Velo (d. i. die leichteste Motorwagentype der bekannten Motoren-Fabrik Benz & Cie., Mannheim, der Wagen ist mit einer ca. 3 pferd. Maschine ausgestattet und bietet bequemen Platz für 2 Personen und Gepäck) vor einigen Wochen angetreten haben.

Sofort nach der Trauung des Paares, die in einer Kirche Londons stattfand, bestieg dasselbe, nach Kleiderwechsel und kurzem Imbiss, das Benzsche Velo, um dann, sich selbst überlassen, seine grosse Hochzeitsreise durch verschiedener Herren Länder anzutreten. Die Fahrt ging von London über Rochester, Canterbury nach der Hafenstadt Dover, von wo aus die Überfahrt per Schiff nach Calais erfolgte. Von hier ging die Reise weiter nach Boulogne, Amiens, Paris, Meaux, Vitry le français, Neufchateau, Epinal, Gerardmer, die Schlucht über die deutsche Grenze nach Münster, Colmar, Schlettstadt, Strassburg, Mannheim, Heidelberg. Selbstverständlich wurde in allen grösseren Plätzen kürzerer oder längerer Aufenthalt genommen, um auch die Sehens- und Merkwürdigkeiten derselben bewundern zu können. Heidelberg war das Endziel der Reise des Paares, welches nach dem Aufenthalt einiger Tage und dem Genusse der wunderbaren Naturschönheiten dieser ehrenreichen Stadt und Umgebung die Rückreise antrat und per »Benz-Velo« über Strassburg nach Nancy, Pont-à-Mousson, Mars-la-Tour, Gravelotte (zur Besichtigung der Schlachtfelder von 1870/71), Sedan, St. Quentin, Calais, Dover,

London zurückfuhr. Die Reise ist ohne jeden Unfall verlaufen und waren die Reisenden ganz entzückt von den landschaftlichen Schönheiten der passierten Gegenden, die sie zu geniessen so recht Musse und Gelegenheit hatten. Auch über die Wege in Frankreich waren sie besonders des Lobes voll, nicht minder aber auch über den benützten »Benz«-Wagen, der alle Terrainschwierigkeiten, deren bedeutende zu überwinden waren, mit Leichtigkeit überwand und seine Insassen sicher von Ort zu Ort brachte.

Die praktische Bepackung des Wagens liess darauf schliessen, dass das beneidenswerte Paar mit allen Bequemlichkeiten ausgerüstet war, die eine solche Reise erfordert. Vorn und hinten auf dem Maschinenkasten des Wagens waren passende Körbe, Koffer und Kistchen angebracht, die alles Nötwendige enthielten. Das Nachschleppen der Koffer per Bahn, welches bekanntlich zu den grössten Unannehmlichkeiten der Eisenbahnreisenden gehört, war also ganz vermieden, ein weiterer unschätzbare Vorteil, den diese moderne Reiseart bietet.

Als geübter Chauffeur (Motorwagenführer) hat sich Herr Smith, der Gatte, bei dieser Gelegenheit bewiesen, der seinen Wagen selber bediente und über die Leistungsfähigkeit und Einrichtungen desselben sich lobend äusserte.

Bei uns in Deutschland sind solche grosse Reisen und sogar Hochzeitsreisen per Automobil noch etwas Ungewöhnliches, aber dieses neue Fahrzeug hat auch bei uns, nachdem man allenthalben seine Zweckmässigkeit und grosse Zukunft erkannt hat, festen Fuss gefasst und dürfte sich bald überall Bürgerrechte erwerben.

Dass grössere Geschäfte ihre Reisenden und ihre Muster per Motorwagen in die Ferne schicken, ist schon keine so grosse Seltenheit mehr, so haben schon verschiedene grosse deutsche Firmen eine Anzahl »Benzwagen« in Betrieb, die mit dieser Einrichtung sehr zufrieden sind. Wünschen wir dem Automobilismus eine immer weitere und grössere Ausdehnung, gemäss dem stetig vorwärts strebenden Zug unserer Zeit, die in des Wortes wahrster Bedeutung im Zeichen des Verkehrs steht.

— **Seltsame Gäste auf der Wartburg.** Die Wartburg liegt ca. 200 m über dem Niveau der Stadt Eisenach. Die Wegelänge von der Stadt bis zur Wartburg beträgt ca. 2 km, mithin hat der Weg zur Wartburg eine Durchschnittssteigung von 10 %. Nahezu 1 km sind fast eben, also ohne nennenswerte Steigung. Es verteilt sich also die Steigung von 200 m auf ca. 1 km, was ca. 20 % ausmacht. Derartige Steigungen sind selbst für den Fussgänger lästig; von einem Geschirr können sie eben noch mit Mühe und Not und nur auf ganz kurze Strecken gefahren werden. Man denke sich aber das Erstaunen aller Anwesenden, als man vor einigen Tagen plötzlich ein seither auf der Wartburg ganz fremdes Töf Töf vernahm und gleich darauf auch schon in hurtigem Tempo zwei schmucke Motorwagen vorfahren sah! Ben Akiba sagt: »Alles ist schon dagewesen«, aber fürwahr, Motorwagen auf der Wartburg, das ist noch nicht dagewesen. Das Erstaunen der Anwesenden artete aber in laute Jubelrufe aus, als man gewahrte, dass der zweite Wagen sogar von einem 9—10jährigen Knaben geführt wurde. Hierauf darf übrigens nicht gefolgert werden, dass dem Wagen der Besuch auf der Wartburg nur durch die geringe Belastung ermöglicht sei. O nein! In demselben Wagen fuhr auch noch ein Erwachsener mit und der Führer des ersten Wagens wog nicht weniger als 2 Zentner. — Wenn man derartige Thatsachen mit eigenen Augen sieht, so ist einem die Berechtigung genommen zu der Behauptung: der Automobilismus steckt



noch in den Kinderschuhen. Die kühnen Fahrer waren keine geringeren als der Direktor Ehrhardt mit seinem Sohne auf ihren Wartburg-Wagen von der Fahrzeugfabrik Eisenach in Eisenach. Nach Allem, was man über diese Motorfahrzeuge hört, darf man schliessen, dass die Fahrzeugfabrik Eisenach zu den wenigen deutschen Fabriken zählt, deren Fabrikate von hervorragenden Fachleuten und auf Grund wissenschaftlicher und praktischer Studien konstruiert sind. An eine derartige Firma darf man sich mit Vertrauen wenden, denn man hat von vornherein die Garantie, dass es nicht Versuchsprodukte sind, die sie liefert und wie sie leider, zum Nachtheile des jungen Automobilsport, von Firmen, die keine kostspieligen Versuche anstellen können, auf den Markt gebracht werden.

— **Ein neues Automobilfabriks-Unternehmen in Wien.** In den Bureaux der Wiener Firma Bierenz und Hermann konstituierte sich kürzlich die »Österreichische Daimler-Motoren-Commanditgesellschaft Bierenz, Fischer u. Comp. in Wien«, welche auf Grund der erworbenen Daimler-Patente die Fabrikation von Automobilen in Österreich und zwar in der hierfür angekauften Maschinenfabrik der Brüder Fischer in Wiener-Neustadt sofort aufnimmt. Als Beteiligte erscheinen bei dem neuen Unternehmen die Österreichische Länderbank und mehrere bekannte Industrielle und Kaufleute, wie: Kommerzialrat Seybel, Hoerde, Scherbaum, A. Hermann Frankl und Andere, sowie der Hof- und Gerichtsadvokat Doktor Brettauer. Für die technische Leitung ist Herr Ingenieur Paul Daimler, ein Sohn des bekannten Fabrikanten in Cannstatt, gewonnen. Die Gesellschaft, deren Programm die Exploitation des gesamten Motorgebietes umfasst, will zunächst einige der bewährtesten Daimlerschen Typen von Luxuswagen, Lastwagen und Omnibussen bauen.

— **Motorbetrieb auf russischen Poststrassen.** Nach einer Meldung des »Rishik. Westn.« beabsichtigt eine Aktiengesellschaft, auf den Chausseen und Poststrassen des baltischen Gebietes einen regulären Verkehr mit Motorwagen zu eröffnen.

— **Der neue Patentmotorwagen,** welcher nunmehr auf dem Stand der rührigen Firma Cudell & Co., Motoren- und Motorfahrzeugfabrik, Aachen, in der Internationalen Motorwagen-Ausstellung, Berlin, zu sehen ist, bildet den Mittelpunkt des Interesses der Besucher und übt eine grosse Anziehungskraft auf alle Interessenten aus. Die Ausstellung genannter Firma, welche von allen Seiten als die hervorragendste der deutschen Automobil-Industrie geschildert wird, ist demzufolge auch jeden Tag förmlich belagert, und geht die Meinung der meisten Fachleute dahin, dass der neue Patentmotorwagen infolge seiner eigentümlichen Konstruktion eine neue Epoche für Motorfahrzeuge bildet, da er ein Meisterwerk

moderner Technik, Konstruktion, ein Muster der Einfachheit und der Betriebssicherheit, mit einem Worte das Ideal eines Motorfahrzeuges ist. Wir können deshalb jedem Interessenten und Besucher der Ausstellung die eingehendste Besichtigung des Standes der Firma Cudell & Co., Aachen, angelegentlichst empfehlen.

— **Die stetige Zunahme des Automobilismus,** der Motorwagen- und Velobesitzer hat auch im südwestlichen Teile unseres Vaterlandes zur Gründung eines Automobilklub geführt, der den Zweck hat, den Automobilsport nicht nur in dem Domizilorte des Klubs, in Mannheim, sondern auch in Baden, der Pfalz, Hessen und südl. Rheinlanden zu fördern und zu heben. Der bekanntlich unter dem Namen »Rheinischer Automobilklub« ins Leben getretene Verband zählt heute schon annähernd 50 Herren aus den besten Gesellschaftsklassen und aus allen Teilen und Städten seines Verbreitungsbezirkes zu seinen Mitgliedern. Der Vorstand besteht zur Zeit aus folgenden Herren: 1. Vorsitzender Eugen Benz, Schriftführer Richard Herbst, Verbandsredakteur Andr. Josef Keil, Kassierer Ingenieur E. Kaufmann, Beisitzende Fritz Held und Huenges. — Die gesteckten Ziele sucht der Klub zunächst durch allwöchentliche offizielle Klub- und gemütliche Sitzungen bzw. Zusammenkünfte zu erreichen. Erstere finden jeden Samstag Abend im prov. Klublokale »Zum alten Fritz«, U. 6., letztere jeden Donnerstag Abend statt. Ferner durch Veranstalten von Klub- und Wettfahrten, Ausstellungen etc. So findet z. B. an einem der nächsten Sonntage eine gemeinschaftliche Motorwagenfahrt statt, die diesbezüglichen Verhandlungen sind schon im Gange. Auch sollen Benzinstationen, Ortsvertretungen bzw. Sektionen errichtet werden, sowie die Mitglieder durch wissenschaftliche Vorträge in den Klubabenden, Anschaffung von Fachliteratur etc. Belehrung über ihr Vehikel erhalten. Weitere Anmeldungen zu dem nutzbringendem sportlichen Verbands nimmt der Vorstand jederzeit entgegen. Gäste sind zu den Vereinsabenden herzlich willkommen.

— **Die Firma Cudell & Co., Aachen,** Motoren- und Motorfahrzeugfabrik, hat in Verbindung mit ihrem Berliner Vertreter, Schaller & Co., Charlottenburg, Wilmersdorferstrasse 78/83 eine Motorkutscherei und Fahrschule eingerichtet. Es ist nunmehr jedem Gelegenheit geboten, sich mit der Konstruktion und dem Wesen der Motorfahrzeuge vertraut zu machen und sich dem Genuss einer Spazierfahrt gegen geringes Entgelt hinzugeben, womit einem langgehegten Bedürfnis abgeholfen ist. Die Firma Cudell & Co. beabsichtigt auch in anderen grossen Städten die gleichen Einrichtungen zu treffen, was der Sache des Automobilismus in Deutschland nur von Nutzen sein kann.

## Mode und Sport-Mode.

Wer die Gelegenheit benutzen wollte, könnte jetzt Bände über die automobilrote Farbe schreiben! Automobilrot — die Farbe der Zukunft, die Farbe des Fortschrittes, der höchsten Sport-Intelligenz. In welch entzückenden Stoffen taucht sie auf, welch reiche Perspektive eröffnet sie uns! Alle Stoffarten weisen diese neue Nuance auf, sodass nicht nur das Radfahrkostüm, sondern auch die Gesellschafts- und Ballroben, das Strassen- und Promenadenkleid und — die »Motortracht« — rot sein werden! Wenigstens eine neue

Farbe, wo das Kostüm an sich nichts neues mehr aufweisen kann. Recht praktisch dürfte es sein, ein Radfahrkostüm — zum Winter ist die Hose immer am praktischsten — aus automobilrotem Tuch zu wählen, Hose, Tailortaille und Jacket, und zu diesen drei Stücken einen Strassenrock anzufertigen. Wer dann von einer Radtour nach Hause kommt und sich schnell in Strassentoilette werfen will, hat das dann in einer Minute besorgt und gleichzeitig Ersparnisse gemacht; denn man besitzt in den wenigen Stücken zwei gut kom-



plettierte Gewandungen.

Für die Herbstsaison bleibt der Canotier nach wie vor am Platz.

Für den Herbst sind reizende neue

Nuancen aufgetaucht, lila, grün, blau, rot in allen Nuancen, und vor allem ein wunderhübsches silbergrau, das mit schwarz eingefasst und umrandet wird. Dazu passen dann grosspunktirte schwarze Schleier und die französischen weissen, ohne den entstellenden Rand, aber mit Rankenmuster und waschbar.

Der Canotier passt auch am besten zu der immer höher werdenden Frisur, der ein breiter Empirekamm noch den nötigen Aufbau giebt.

Die Schuhe bleiben in Halbform, sollen aber im Winter in ganz veränderter Façon (wie wohl?) auftauchen. Aus andern als aus



Abb. 1.

Abb. 2.

Leder oder Stoff werden sie wohl nicht gearbeitet sein.

Zwei hübsche Modelle bieten die nebenstehend abgebildeten Radfahrkostüme.

Abbildung 1. Radfahrkostüm aus beigefarbigem Serge. Das Bolerojäckchen hat zahnförmigen Jackenrand mit weissem Seidenvorstoss und gleichfarbigem Shawlkragen. Ärmel mit Achsel in einem geschnitten, am unteren Rand ebenfalls ausgezähnt. Bluse aus rot und weiss gestreifter Seide. Weisses Kravatte mit schwarzen Chenille-tupfen. Schwarzer Gürtel mit Stahlschnalle.

Abbildung 2. Radfahrkostüm aus meliertem corw screw, mit schwarzer Seidensoutache ornamentiert. Bluse aus crème Leinenbatist. Schwarze Atlaskravatte.

## Patent-Liste.

Aufgestellt vom Patent- und technischen Bureau Ingenieur Winter, Dresden, Maximiliansallee 1, I.

### Deutschland.

#### Anmeldungen.

- Klasse 63. 105987. Fahrradgabel. — J. W. Holland, Crouch Hill, Grafschaft Middlesex u. A. Anthony, Wolverhampton, Grafschaft Stafford, Engl. Vertreter Dr. R. Wirth, Frankfurt a. M. U. W. Dame, Berlin, vom 23./12. 97 ab.
- \* 63. 105989. Beim Kurvenfahren sich schräg stellendes Sattelgestell für Dreiräder und dergl. Zus. zum Patent 99923. — O. Recke, Rheydt, Bez. Düsseldorf, vom 12./11. 98 ab.
- \* 63. 105992. Mit Schuppen versehene Zwischenhülle für Fahrräder. — M. Katz, Cassel, vom 3./12. 98.
- \* 63. 105993. Bremse für Fahrräder und dergl. mit einer Bremsrolle drehenden und gegen das bewegte Rad zu pressenden Rolle. — D. Soubielle, Forniguères.
- \* 63. 106103. Pressluftreifen für Fahrräder. — J. Glover, Clayham, Grafsch. Surrey, vom 30./9. 97.
- \* 63. 106104. Hydraulische Kraftübertragung bei Fahrrädern. — H. Betche, Berlin, 12./1. 98.
- \* 63. 106105. Schlauchreifen mit Einlagen zur Abdichtung etwaiger Durchbohrungen. — B. Doyle, London 45, 13./1. 98.
- \* 63. 106106. Luftreifen mit zwei Ringkammern für Fahrräder. — V. Carrier, Annecy, 4./3. 98.
- \* 63. 106108. Radreifen mit einzelnen Gummibällen zwischen Felgenkranz und Laufreifen. — Th. Mc. Kinnon, Glasgow 20./9. 98.
- \* 63. 106109. Fahrrad Antrieb mit schwingendem Sitz. — L. Bouchal & J. Koprivec, Wien, 6./12. 98.

- Klasse 63. 106110. Vorrichtung zum Kuppeln zweier Fahrräder. — D. M. B. H. G. Earl of Dundonald, London, 14./1. 99.
- \* 63. 106111. Federnder Gabelkopf für Fahrräder. — L. Feuerlein Nürnberg, 12./2. 99.

#### Gebrauchsmuster-Eintragungen.

- Klasse 63. 120674. Ventil für Lufradreifen, Luftkissen und dergl. mit einem durch Abschlusskappe an seinen Sitz gezogenen Ventilkörper und einem beim Lösen der Kappe den Ventilkörper von seinem Sitz abhebenden Gummiring. — Georg Müller, Schwäb. Gmünd, 13./6. 98. M. 7024.
- \* 63. 120807. Fahrradrahmen mit Stützen und Ansätzen zur Befestigung der beweglichen Teile. — Max Mossig, Berlin, 17./4. 99. M. 8350.
- \* 63. 120816. Auf dem in der Höhenrichtung verstellbaren Sattelstützrohr in horizontaler Richtung verstellbarer Sattelträger für Fahrräder. — Louis Meyer, Bartenstein, 24./11. 98. M. 7691.
- \* 63. 120873. Fahrrad-Doppelschlauch mit Doppelventil. — Ludw. Giesselrecht, Zabern, 22./7. 99. M. 6481.
- \* 63. 120992. Fahrradluftpumpe, deren die Kolbenstange führender Cylinderboden mittelst Bajonettverschlusses in den Cylinder eingesetzt ist. — A. George, Berlin, 5./8. 99. G. 6516.
- \* 63. 120901. Gepäckrahmen mit in der Hinderradstrebe gelagerter Sattelstütze und von der Strebe bis zum Treteurbelager gehendem gebogenem Verbindungsrohr. — Max Schneider, Fürth i. B., 3./8. 99. Sch. 9836.
- \* 63. 121006. Zwischen Vorderstütze und Tragfeder federnd gelagerter Fahrradsattel. — Emil Lüdke, Wenigjena, 12./10. 98. L. 5746.



- Klasse 63. 121024. Mit Ventil und Verteilungsrohr versehene Streubüchse für Fahrräder. — Ed. Morel, Frankfurt a. M., 28./7. 99. M. 8764.
- \* 63. 121026. Mehrsitziges Fahrrad mit gemeinsamem Steuerrad und mehreren Lenkstangen. — Paul Windisch, Dresden, 28./7. 99. W. 8827.

Österreich.

#### Anmeldungen.

- Klasse 33. Transportabler Korb zur Aufnahme von Speisen und Getränken mit Einrichtung zur Warm- oder Kühlehaltung derselben. — Joh. Scheibner, Oppeln, 23.8. 99.
- \* 63. Rückschlag-Ventil für Fahrräder. — Franz Richter, Köln a. Rh., 11./8. 99.
- \* 63. Radfahrergürtel. — Peter Müller, Wien, 14./8. 99.
- \* 63. Schafwollpanzer für Fahrrad-Luftreifen. — Heinrich Hefel, Bludenz, 16./8. 99.
- \* 63. Sattelkissen. — Hugo Richter, Leipzig-Lindenau, 16./8. 99.
- \* 63. Pneumatikreifen. — Maurice Wommersley Smith, London, 16./8. 99.
- \* 63. Ventil für Haupt- und Reserveschlauch für Fahrräder. — Karl Schirp, Köln, 18./8. 99.
- \* 63. Antriebsvorrichtung für Fahrräder. — Alois Petran, Wien, 18./8. 99.
- \* 63. Antrieb- und Bremsvorrichtung für Fahrräder. — L. Maizner in Kgl. Weinberge bei Prag, 19./8. 99.
- \* 63. Fahrradkurbel mit veränderter Armlänge. — Jos. Bulova in New-York, 22./8. 99.
- \* 63. Schutzschirm für Radfahrer. — Fräul. Ida Ahrens, Berlin, 22./8. 99.
- \* 63. Selbstthätiger Windschneider für Fahrräder. — Joh. Schannen in Perjamos, 23./8. 99.
- \* 63. Lager für Radachsen. — Firma: Wrights Taper Roller Bearings Syndicate Ltd., London, 24./8. 99.
- \* 63. Steuersperrvorrichtung für Fahrräder. — Firma: „Meteor“-Fahrrad-Werke, Graz, B. Albl, Graz, 25./8. 99.
- \* 63. Luftkissenreifen. — Eleazar Kempshall, Newton, 25./8. 99.
- \* 63. Fahrradsicherung. — Adolf Wessnik und Adam Gutowski, Nürnberg, 25./8. 99.
- \* 63. Rickmann Franklin Eugene, Ingenieur und Hawthorn Carrie Augusta, Privaze, beide New-York. — Neuerungen an Ventilen für Luftreifen u. dergl. Angem. am 27./3. 99.

Ungarn.

#### Anmeldungen.

- Klasse XXc. 2322. K. 927. Heinrich Kreiner, Universitätshörer, Budapest. Fahrradbremse. 17./6. 99.
- \* XXc. 1331. L. 611. Alb. Lux, Beld. Kettenloses Fahrrad mit hinterem Radantrieb. 15./6. 99.
- \* XXc. 2340. M. 912. Johann Meixner, Agram. Excenterantrieb für Fahrräder. 7./6. 99.
- \* XXc. 2341. M. 921. Arm. Jos. Magin, Maximiliansau. Federndes Rad. 19./4. 99.
- \* XXc. 2375. S. 1185. M. B. E. Sobadky, Emil Berude, Dresden-Blasewitz. Fahrradglocke. 7./7. 99.
- \* XXd. 2328. L. 587. Stefan Lösch, Pecs. Gurt- und Riemenklemme. 19./5. 99.
- \* XXd. 2333. L. 618. Locke Ed. Elliot, Craigh - Dhuba. Sattel. 25./6. 99.
- \* XXd. 2359. R. 612. Armin Regel, Hugo Richter, Leipzig-Lindenau. Sattelkissen. 3./7. 99.
- \* XXd. 2366. S. 1157. Gust. Slawik, Wien. Handkoffer mit elastischer Wandung. 2./6. 99. Priorität v. 27./10. 98.
- \* XXa. 2433. P. 694. Firma: Pope Manufacturing Company in Hartford Connecticut. Neuerungen an elektrischen Automobilwagen. 7./4. 99.
- \* XXc. 2406. F. 557. Karl Freese-Behrends, Norden. Gabelartiger Hebel zum Zurückbiegen verbogener Pedalachsen. 14./4. 99.
- \* XXc. 2418. H. 922. David Hacker, Budapest. Wasser-Fahrrad. 17./6. 99.
- \* XXc. 2425. L. 608. James Rowe Lane, Chicago. Automatische Bremse für Fahrräder u. dergl. Fahrzeuge. 14./6. 99.
- \* XXc. 2460. B. 1218. Wilh. Brenneisen, Haltingen. Am Gestellrohr federnd angeordnete Sattelstütze. 17./7. 99.
- \* XXc. 2513. Sch. 512. Wilh. Schmidt, Heidelberg, und Josef Berberich, Neustadt. Gekuppelte Fahrrad-Bremsvorrichtung für Vorder- und Hinter-Räder. 11./7. 99.
- \* XXIc. 2518. Z. 89. Felix Zottich, Pola. Luft-Kompressionspumpe. 14./2. 99.
- \* XXc. 2578. R. 613. Jacob Rössler, Budapest. Fahrrad-Steuerkartenhalter. 5./7. 99.
- \* XXa,b. 2632. P. 767. Ferd Porsche, Wien. Automobil mit elektrischem Betrieb. 2./8. 99.
- \* XXc. 2625. M. 928. Firma: Werkstätte für Maschinenbau, vorm. Ducommun Möhlhausen. Pedalantrieb für Motorfahrräder. 27./6. 99.
- \* XXc. 2627. M. 936. Ladislaus Meissner jr. und Paul Tarjanji, Temesvár. Fahrrad-Antriebsvorrichtung mit reibender Übersetzung. 13./7. 99.

Schweiz.

#### Eintragungen.

- Klasse 112. 18019. 12. Okt. 98. Bicyclette munie de deux appareils moteurs. Giacinto Frascara, Rom.

- Klasse 112. 18020. 7. November 98. Voiture automobile. Clement Alexandre Alfr. Mongredien. Levallois-Perret et Francois Désiré Bernier, Paris.
- \* 112. 18021. 24. November 98. Roue à bandage élastique pour véhicules. Pierre Ambjóna comte de Sparre, New-Gross, Londres.
- \* 112. 18022. 16. Juni 99. Verpackungs- und Einspritzgerät für Flüssigkeit zur Verdichtung von Pneumatik-Reifen. Jacob Keller, Basel, und Marie Ritter, Zürich.

#### Büchersechau.

Im Verlage von Lipsius & Tischer in Kiel und Leipzig erschien soeben: **Das Rad in Reimen**, oder: Alles was von seinem Rad Jedermann zu wissen hat. Von A. v. Teschendorf. 138 Seiten kl. 8°. In hoch-elegantem steifen Umschlag. Preis M. 1.—. Es ist gewiss mit Freuden zu begrüßen, dass Herr A. v. Teschendorf, unter welchem Pseudonym sich ein weithin bekannter Radler verbirgt, sich der Aufgabe unterzogen hat, die Jünger dieses gesunden Sports über alles aufzuklären, was mit dem Rad zusammenhängt; und noch erfreulicher ist es, dass er dies nicht in trockener Prosa, sondern in launigen, leichtfüßigen Versen thut, ohne es dabei an der nötigen Gründlichkeit fehlen zu lassen. Wie kein zweites dürfte sich dieses Büchlein zu Gelegenheitsgeschenken an Radler, und namentlich für Radlerinnen unter sich eignen.

**Zwischen mit Schnee und Eis bedeckten Bergriesen** winden sich in der Schweiz und Tirol die meisten Strassen, sind für den Radfahrer der vielen Steigungen wegen zwar anstrengender, als die in der Ebene befindlichen, bieten aber durch die romantische Schönheit einen unvergleichlich hohen Genuss. Blatt 26, West-Tirol und Ost-Schweiz der beliebten Freytagschen Radfahrer-Karten. Massstab 1:300 000 (Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien VII/1 und Leipzig), welches eben zur Ausgabe gelangt, behandelt einen hervorragenden Teil dieses Gebietes; es reicht von Frauenfeld, dem Züricher See, Glarus und Bellinzona bis zum Bodensee (Lindau, Bregenz), Innsbruck und Bozen, umfasst also die weltbekannten prächtigen Ötztal-Alpen, Ortler- und Albula-Gruppe, Tödi-Kette, Rätikon u. s. w. Das im Massstabe 1:300 000 sorgfältig gearbeitete Blatt bildet die notwendige Verbindung zwischen den früher erschienenen No. 23, München und Südbayern — 27, Ost-Tirol und West-Kärnten und 29, Süd-Tirol und Ober-Italien derselben Kartenserie; wir empfehlen die äusserst hübsche Karte, deren Bezeichnungen für Steigungen, Strassen 1., 2. und dritten Ranges ebenso leicht verständlich als übersichtlich sind, unseren Lesern bestens zur Anschaffung. Alle Buch- und Papierhandlungen, gegen Einsendung des Betrages (pro Blatt gefaltet fl. —.80 = Mk. 1.35 = Frcs. 2.—, auf japanischen Papier fl. 1.— = Mk. 1.70 = Frcs. 2.25) auch der Verlag G. Freytag & Berndt, Wien VII/1 und Leipzig, selbst, liefern jede der bisher angegebenen 10 Nummern (ausser den oben genannten noch 19, Bayrischer Wald, Böhmerwald und Westböhmen — 20, Mähren und Ostböhmen — 24, Ober-Österreich und Salzburg — 25, Nieder-Österreich — 28, Steyermark und Ost-Kärnten — 30, Krain und Küstenland (Triest, Venedig, Udine, Laibach, Agram).

#### Graphologischer Briefkasten.

**Emil Ludwig.** Energie, Widerstandskraft, Stolz sind die Grundzüge Ihres Charakters. Sie sind ein klarer Denker, rasches Erfassen, Vielseitigkeit, geistige Selbstständigkeit und weiter Horizont zeichnen Sie aus. Obwohl Ihr Geist auf das Ideale gerichtet ist, legen Sie doch Wert auf Äusseres und haben Geschmack, sind gleichmässig und natürlich, offen und ehrlich. — Grosses Selbstvertrauen, das an Selbstgefälligkeit grenzt, macht Sie bis zu einem gewissen Grad eitel. Sie kritisieren (widersprechen) gern und können in Verteidigung Ihrer Ansicht heftig (satyrisch) werden. Wo nötig, wissen Sie zu schweigen, können sogar sehr reserviert, ja verschlossen sein. Idealismus und Materialismus bekämpfen sich; wer hier dominiert, war aus dem wenigen Schriftenmaterial nicht recht ersichtlich.



- Frau A. W. in H.** Vielen Dank für lieben Brief, komme höchstwahrscheinlich Ende Oktober über H. Beste Grüsse!
- Annie in W.** Kaum begonnen, auch wieder beendet. Sie erhalten später ausführliche Nachricht.
- Oberstabsarzt R. in Dienze.** Wohin soll das Bild gesandt werden? Bitte um Benachrichtigung.
- Ida L.** All Heil zur Verlobung!
- K. R. W.** Leider nicht verwendbar.
- Ysop.** Für uns nicht passend.
- Kl. M.** Siehe No. 5 unseres Blattes, Jahrgang 1898.
- K. L. in O.** Strecke ca. 205 km lang und ziemlich gut.
- B. O. in M.** Alles erstklassige Marken.
- M. W. in F.** Besten Dank für frdl. gesandte Bilder.



G. R. in L. Gewünschtes heute abgesandt.  
 No. 1000. Amerikanische Räder empfehlen wir nicht. Wie oft sollen wir noch diese Antwort wiederholen.  
 B. Z. in W. Otto Gottwald, Bautzen (s. Inserat).  
 K. M. in B. Können wir Ihnen nicht empfehlen.

Dringend der Beachtung empfohlen! Gesch. Leserinnen und Leser bitten wir, bei Wohnungs- und Ortswechsel uns stets sofort entsprechende Anzeige zu machen und zwar: Angabe der genauen »neuen« Adresse mit Erwähnung der früheren. Nur dann kann die Expedition für stets prompte Sendung Sorge tragen. Wir bitten daher im eigenen Interesse unser Ansuchen frdl. zu beachten.

Bezügliche Anzeigen sind zu richten  
 von allen Empfängern (mit Ausnahme von Österreich-Ungarn)  
 an die Administration in Dresden-A., Hopfgartenstr. 6,  
 von allen Empfängern in Österreich-Ungarn  
 an die Administration in Wien IV/2, Goldeggasse 18a.



Schauspielerin sucht radelnde Damengesellschaft in der Nähe von Heilbronn a. N. Wer giebt mir Adresse an? L. M., postlagernd Heilbronn.

Bitte die Leserinnen um Mitteilung, wie die Umgebung von Metz ist, und wie dort Vorschriften etc. sind. Bitte Sportfreunde dringend um gute Auskunft. Fr. Ch.

Welche Art Waschung oder kosmetischer Reinigung muss man nach sehr staubiger, erhellender Fahrt unternehmen? D. C.



**Das interessante Rennen im »Grossen Preis von Berlin«** war unstrittig das 50 Kilometer-Dauerfahren. Die Möglichkeit, dass hier die ersten Plätze an das Ausland fallen würden, lag näher als bei der Flieger-Konkurrenz. Verfügt doch die Fremde über einen ausgezeichneten Schrittmacher-Apparat und waren es allererste Kräfte, welche sich am Starte versammelten. Doch der Sieg war unser! Das war es, was uns am Nationalgefühl packte und den Enthusiasmus der tausendköpfigen Zuschauer Menge entzündete. Daher der unbeschreibliche Jubel, als Alfred Köcher als Erster die Pfosten passierte. Tom Linton, der bisher unbezwingliche englische Dauerfahrer, der kürzlich in Amerika Triumphe feierte, ebenso die besten französischen Steher Bouhours und Bauge, Inhaber mehrerer Weltrekords, landeten hinter dem Deutschen. Köcher gebrauchte für die 50 Kilometer 56 Min. 29 Sek., eine ausgezeichnete Leistung, bei regnerischem Wetter, nasser Bahn und starkem Winde. Dass hierbei der leichte Lauf des Rades eine grosse Rolle spielt, ist unzweifelhaft. Wir können es mit Genugthuung begrüssen, dass Köcher bei all seinen Rennen sich eines deutschen Musterrades bedient und wiederholen an dieser Stelle nochmals: »Köcher siegt auf Brennabor.«

**Zur Frage der Lenkstangenreform.** Einer unserer Mitarbeiter teilt uns mit, dass er die Beobachtung gemacht hat, dass selbst jüngere Radfahrer nicht mehr ausschliesslich die Racerform benützen und fügt hinzu, es wäre sehr zu wünschen, wenn seine Beobachtung sich auch wirklich bestätigen würde. Möge doch ein jeder Radfahrer, der wirklich Sportsman sein will, nicht vergessen, dass elegantes Fahren dem schnellen Fahren vorzuziehen ist.

**Das schwerste Bicycle der Welt.** Einem unserer Mitarbeiter ging wörtlich der folgende Brief zu: »Sie würden mich sehr verbinden, wenn Sie mir bezüglich des Ankaufes folgender Maschine Ihren fachmännischen Rat geben würden. Das Rad ist eine H-Maschine, hat eine Übersetzung auf 60 und wiegt 28 Kilo.« Das wäre für unsere heutigen Verhältnisse wohl die schwerste Maschine der Welt, der gute Mann wollte allerdings nur Pfund sagen.

**Die Uebersetzungsberechnungen** mehren sich, es sind schon so viele erfunden worden, dass selbst der Fachmann nicht alle kennen kann, »ich glaube, dass es besser wäre, die Übersetzung nicht nach der Entwickelung in Metern, sondern nach dem Kräftevermögen von Herz und Lunge zu berechnen«, dies schreibt uns ein Leser und es will uns scheinen, als ob der Mann recht hätte.

**Radfahren und Frauenemanzipation.** Die Zeit ist längst vorüber, wo man in jeder Radlerin eine Emanzipierte sah, aber dass das von den Damen fast am meisten geliebte Bicycle auch einen neuen Beruf den Frauen schaffen konnte, nicht etwa auf der Rennbahn, sondern im praktischen Leben, hat eine Dame in England (natürlich) bewiesen. Sie hat sich zur »Reparateurin« ausgebildet und berechnet für jede Untersuchung 5—6 Pence.

**Räder, welche ein Vermögen repräsentieren.** In dem Schaukasten des bekannten Juweliers Tiffany in New-York war vor kurzem ein Damenrad zu sehen, dessen Rahmen ganz mit Diamanten besetzt ist und das mit einer silbernen Glocke und Bremse, sowie mit einem silbernen Wegmesser versehen ist. Das Schönste an der ganzen Fantasiemaschine, welche sofort von einem amerikanischen Nabob, irgend einem Silber-, Kupfer- oder Petroleumkönig, angekauft wurde, scheint jedoch die an der Lenkstange angebrachte, wunderbar gearbeitete Laterne aus echtem Silber mit rubin- und smaragd-farbigen Krystallgläsern zu sein. Achtung vor Taschen- und Räderdieben, glückliche Besitzerin!

**Die Leipziger Fahrradmesse** findet in den Tagen vom 20. bis 25. Oktober statt.

**Der Holländer Dickentmann** siegte am 3. September im 25 Kilometerrennen auf der Praterbahn in Wien mit 2 1/2 Stunden vor Larwin. Trotz des starken Regens gelang es Dickentmann, den von Struck aufgestellten Rekord in 28 Minuten 58 Sekunden zu schlagen. Das Rennen wurde auf einem dreijährigen alten »Brennabor«-Bahnrenner gewonnen.

**Wirklich grossartige Erfolge** sind in diesem Jahre auf »Brennabor« zu verzeichnen. Es ist zweifellos, dass die besten deutschen Dauerfahrer diesem Rade den Vorzug geben. Auch der ebenso berühmte als beliebte Münchener, Josef Fischer, dessen radsportliche Leistungen mehr als einmal die Welt in Erstaunen setzten, fährt heute »Brennabor« zum Siege. Das »Viertagerennen in Hamburg«, welches Fischer unter »Gewitterregen« und »Sonnenschein« mit 55 Runden Vorsprung vor Nicodem, den besten österreichischen Dauerfahrer, gewann, spricht ebenso für die Güte des Rades. Auch Alfred Köcher zeigte am letzten Sonntag in Halle, dass er auf »Brennabor« über 50 Kilometer schwer zu schlagen ist. Er siegte in einem solchen Rennen, trotz schweren Sturzes, mit 11 Runden Vorsprung vor Vronves und Lesna überlegen.

**Eine neue Polizeiverordnung für Rad- und Motorfahrer** hat der Amtsvorsteher des Bezirks »Spandauer Forst« erlassen. Sie bestimmt, dass Rad- und Motorfahrer an den etwa 100 m von dem Restaurant Hundekehle stehenden Warnungstafeln von ihren Rädern abzustiegen und diese bis zu den ausserhalb der Warnungstafeln liegenden Strassenstrecken zu führen haben. Motorwagen und alle sonstigen Fahrwerke haben die bezeichnete Strecke im Schrittempo zu durchfahren. Zuwiderhandlungen gegen diese Polizei-Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu 9 Mk. oder verhältnismässiger Haft geahndet. — Wir sind neugierig, wie sich der starke Verkehr um Hundekehle bei der Schieberei abwickeln wird. (Rad-Welt).

**Das radfahrende Berlin.** Ein eifriger Radfahrer scheute die Mühe nicht, eine Statistik darüber aufzustellen, wie viel Radfahrer bzw. Radfahrerinnen am Freitag, den 18. August d. J. von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends die Sieges-Allee beim Wrangel-Brunnen passierten. Es passierten 3921 Zweiräder, 94 Tandems, 147 Dreiräder und 1371 Transportdreiräder, im Ganzen also 5533 Maschinen. Ferner passierten noch 42 Motorräder mit Anhängewagen den Wrangelbrunnen. Der grösste Verkehr herrschte in der Zeit von 11 bis 3 Uhr Mittags, wo insgesamt rund 2000 Maschinen den Platz am Wrangelbrunnen passierten.

**Der bekannte Huret** soll, wie Pariser Blätter melden, seine Hochzeit mit Fräulein Hervé vom Variété-Theater gefeiert haben.

## Österreichische Sportnachrichten.

**Erich Graf Kielmansegg**, der Statthalter von Niederösterreich, wurde zum korrespondierenden Mitgliede des österreichischen Automobilclubs ernannt.

**Eine der schneidigsten Reiterinnen** in Österreich-Ungarn, die Gräfin Zichy, ist jetzt unter die Radfängerinnen gegangen. In Österreich und auch in Deutschland ist diese Dame bestens bekannt als Opern- und Operettensängerin Baniara; denn sie hat mit grossem Erfolge an fast allen bedeutenden Bühnen Österreichs und auch Deutschlands gastiert oder dort für längere Zeit gewirkt. Während ihres diesjährigen Aufenthaltes in der Sommerfrische Mödling, wo die Gräfin ebenfalls gastierte, hat sie nun Radfahr-Unterricht bei derselben Radfahrlehrerin Frau Erhard genommen, welche seinerzeit die Ehre genoss, die Frau Kronprinzessin Wittve Erzherzogin Stefanie, sowie deren Tochter Erzherzogin Elisabeth in einem reservierten Teile des Laxenburger Schlossparkes im Radfahren zu unterweisen. Die hohen Frauen haben bekanntlich ihrer Lehrerin alle Ehre gemacht und sind ausgezeichnete Radlerinnen geworden. Zur selben Zeit hatten auch, zwecks gemeinsamer Ausflüge mit den Prinzessinnen, die Hofdamen Gräfinnen Chotek, Coudenhove, Palfy und Szecheny Unterricht im Radfahren genommen. Der eingangs genannten Gräfin war es auch um eine Überraschung zu thun, die ihrem in Ungarn lebenden Gemahl, dem Grafen Hermann Zichy, und dessen Familie bereiten wollte, was auch gelungen ist.

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

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