

RADLERIN u. RADLER

mit dem Beiblatt "MOTOR-SPORT"



Silberne Medaille



Sportausstellung Hamm.



Goldene Medaille München 1897



Radtour. Ausstellung



Schweizer Touring-Club

Fernsprech-Anschluss: Amt VI. No. 1146.

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

Giro-Conto: Nationalbank für Deutschland.

Erscheint am 15. und 30. jeden Monats.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen u. durch die Post. (Zeitung-Liste No. 6218).

Abonnement $\frac{1}{2}$ jährlich 2 Mk., $\frac{1}{3}$ jährlich 4 Mk., jährlich 8 Mk.
Zusendung unter Kreuzband 50 Pf. mehr.

Abonnement für das Ausland:

bei direkter Zusendung inkl. Porto $\frac{1}{2}$ jährl. 3,50 Mk., $\frac{1}{3}$ jährl. 7 Mk., jährl. 14 Mk.

Inserate werden nach Tarif berechnet, bei Wiederholungen wird Rabatt gewährt.

No. 9. III. Jahrgang.

Berlin W., den 15. Februar 1899.

Preis der Nummer 50 Pfg.

Prinzessin Ingeborg von Dänemark.

Dem Bilde der Prinzessin Luise von Dänemark, welches die Titelseite der vorigen Nummer schmückte, lassen wir heute an selber Stelle das wohlgetroffene Porträt der Prinzessin Ingeborg von Dänemark, der um drei Jahre jüngeren Schwester der nunmehrigen Prinzessin Luise von Schaumburg-Lippe, geborenen Prinzessin von Dänemark, folgen. Prinzessin Ingeborg Charlotte Karoline Friederike, die am 2. August 1878 geborene Tochter des Kronprinzen Wilhelm Friedrich Karl von Dänemark und der Kronprinzessin Luise Josephine Eugenie, Tochter König Karl's IV. von Schweden, ist gleich ihren Schwestern, den Prinzessinnen Luise und Tyra von Dänemark, welche letztere um drei Jahre jünger als Prinzessin Ingeborg, eine begeisterte Anhängerin und Förderin des Radsports der Damen. Es ist dies wohl begreiflich, da ja, wie unseren Leserinnen und Lesern bekannt, der dänische Hof seit langem schon dem Radsporte



Prinzessin Ingeborg von Dänemark.

Eine hohe Protektorin des Radsports der Damen.

Nach einer Photographie aus dem Atelier der Hofphotographen Hansen & Weller in Kopenhagen.

die grössten Sympathien entgegenbringt. Auf dem von uns in voriger Nummer erwähnten radsportlichen Bilde welches vom Königlichen Hofphotographen E. Hohlenberg aus Kopenhagen auf Schloss Bernstorff aufgenommen wurde, und welches die Mitglieder und hohen Verwandten des dänischen Königshauses in einer fesselnden Gruppenaufnahme vereinigt, finden wir auch die radsportliebende Prinzessin Ingeborg an der Seite ihrer nicht minder radsportfreundlichen Schwestern Luise und Tyra von Dänemark. Mit ihren Rädern erscheinen auf diesem interessanten Familienbilde Grossfürst Michael von Russland, Prinzessin Victoria von Grossbritannien und Irland, Prinz Georg von Griechenland, Prinzessin Marie von Griechenland, Prinzessin Maud, Prinz Waldemar von Dänemark, Prinz Andreas von Griechenland, Grossfürstin Olga von Russland, die Prinzen Aage und Axel von Dänemark und Prinz Christoph von Griechenland. Prinzessin Ingeborg von Dänemark vermählte sich am 27. August 1897 zu Kopenhagen mit dem Prinzen Karl von Schweden und Norwegen, Herzog von West-



Radfahren mit Hindernissen.
Nach Illustration aus „The Graphic“, London.

gotthland. Lust und Liebe zum Radsport hat sich Prinzessin Ingeborg seit ihrer Vermählung auch in ihrer neuen Sphäre treu bewahrt, und ihrer hohen Initiative ist es zu danken, dass der Radsport am schwedischen Hofe eine nicht geringe Zahl eifriger Anhänger gewonnen hat.

Gymkhana-Spiele.

Unter Gymkhana versteht man unterhaltende und humoristische Sport-Wettkämpfe und Sportspiele. Dieser Name kommt zu uns aus Indien, wo solche Spiele, welche im Freien stattfinden, seit alters her üblich sind. In England hat man diese Spiele nun auch auf dem Fahrrad vorgeführt, und hat z. B. das sogenannte Polo-Spiel, bei welchem es sich um die Fortbewegung eines Balles nach einem gewissen Punkt handelt, welcher von der gegnerischen Partei in der Weise verteidigt wird, dass sie vor jenem Punkte Aufstellung nimmt und bemüht bleibt, den Ball wieder zurückzutreiben, sehr viele Anhänger gefunden. Die Fortbewegung des Balles geschieht entweder mit einem Schlagholze oder vermittelt Schnellumdrehung des Vorderrades gegen den Ball.

Der Versuch, derartige Spiele — selbstredend ausschliesslich zu Rad — im Saale vorzuführen, soll nur eine Anregung sein, auch hier bei uns auf Ausflügen und Festlichkeiten der Radfahr-Vereine derartige Spiele im Freien zu veranstalten, was namentlich für solche Vereine manche Unterhaltung bieten wird, welche in Gemeinschaft mit Damen fahren. Von den vielen Arten solcher Spiele wollen wir für heute nur folgende erwähnen und einzelne im Bilde vorführen:

1. Zickzackfahren. Man stelle einige Dutzend leere Flaschen in den nötigen Zwischenräumen auf den Erdboden. Dieselben können geradlinig hintereinander oder in Figuren aufgestellt werden. Die Fahrer können nun entweder im Zickzack durch die Flaschenreihe hin- oder wieder zurückfahren oder können um jede Flasche nach einander im Kreise herumfahren. Durch unregelmässiges Aufstellen der Flaschen in grossen und kleinen Entfernungen wird die Ausführung des Fahrens sehr erschwert. Sieger bleibt derjenige Fahrer, welcher keine Flasche berührt oder umgefahren hat. Dieses Spiel bietet neben Reigenfahren eine ausgezeichnete Gelegenheit, sich die erforderliche Geschicklichkeit für das Fahren in dem Gewühl der Grossstädte anzueignen.

2. Langsamfahren. Die Fläche wird in gleichlaufende Fahrbahnen abgesteckt und erhält jeder Fahrer eine Abteilung für sich. Wer zuletzt am Ziel anlangt, ohne über seine seitlichen Grenzen hinauszufahren oder abgesessen zu sein, ist Sieger. Es ist nicht erlaubt, auf seinem Rad Stand zu machen.

3. Reifenfahren. Indem die Beteiligten abfahren, treiben sie mit der einen Hand durch Schlagen mittelst eines Stabes gegen einen Reifen den letztgenannten vorwärts. Wer auf diese Weise den Reifen am längsten im Rollen erhält, ist Sieger.

4. Im Fahren Flaschen zu öffnen. Für jeden Beteiligten wird eine Flasche mit Inhalt auf eine kleine Erhöhung gestellt und fährt jeder bei seiner Flasche vorbei, indem er sie aufnimmt, öffnet und aus derselben trinkt. Beim zweiten Vorbeifahren stellt er sie wieder auf den Platz, wo sie gestanden hat, zurück. Die Flasche darf hierbei nicht umfallen.

5. Fahren mit einem nachschleppenden Gegenstand. Hierzu gehören zwei Partner, der erste, welcher vorfährt und am Rade an einem dünnen, leicht zerreisenden Bindfaden einen Gegenstand (Puppe etc.) nach sich schleppt, und ein zweiter Fahrer, der versucht, so bald als möglich durch Auffahren auf den Bindfaden oder auf den gezogenen Gegenstand diesen mit dem Vorder- oder Hinterrad festzuhalten und ihn dadurch dem Schlepper zu entreissen. Bei Beteiligung von mehreren Paaren ist derjenige Sieger, welcher seinem Partner zuerst den Gegenstand entreisst, und derjenige, welcher ihn am längsten behält.

6. Herausnahme eines Gegenstandes mit dem Munde aus einer mit Wasser gefüllten Schüssel. Es wird eine Schüssel auf den Tisch gestellt, in welcher sich unter Wasser ein Apfel oder dergleichen befindet. Der Fahrer fährt an den Tisch, lehnt sich, auf seinem Rade sitzbleibend, gegen den Tisch, und versucht nun mit dem Munde den Apfel aus dem Wasser zu holen, ohne vom Rade herunter zu kommen.

7. Fahren auf einer schmalen Linie. Mit einem Abstand von ca. 20 bis 25 cm legt man nebeneinander zwei Bänder und bildet so eine beliebig lange Fahrbahn, auf welcher die Wettbewerber, ohne die Bänder zu berühren oder über sie hinwegzufahren, das Endziel zu erreichen suchen.

8. Hürdenfahren. Man fährt über sanft ansteigende Bretter hinauf und kommt über eine Treppe wieder auf den Boden, oder es wird ein langes Brett in Gestalt einer Wippe



Radfahren mit Hindernissen.
Nach Illustration aus „The Graphic“, London.

auf ein Gestell gelegt und haben die Beteiligten über dasselbe hinwegzufahren u. s. w.

9. Ringstechen. An einer wagerechten Holzleiste, welche sich etwa $1\frac{1}{2}$ m vom Erdboden entfernt befindet, befestigt man eine federnde Klammer, in welcher ein eiserner Ring festgeklemmt wird. Die Fahrer müssen versuchen, bei flottem Tempo im Vorbeifahren den Ring mit einem Stabe aus der Feder herauszusteichen.

10. Fahren mit verbundenen Augen. Die Fahrer werden mit verbundenen Augen auf das Rad gesetzt und nacheinander auf einen bestimmten Gegenstand losgesteuert. Sobald sie durch richtiges Antreten die betreffende Richtung eingeschlagen haben, lässt man sie los und müssen sie alsdann allein weiterfahren. Die Fahrbahn ist an beiden Seiten durch einen Strich oder mit einem Band abzugrenzen, über welches der Fahrer nicht hinaus kommen darf. Wer am nächsten bei seinem Ziele abgestiegen ist, hat gesiegt. Dieses Spiel eignet sich natürlich nur für das Freie, oder es müsste ein sehr grosser Saal zur Verfügung stehen.

11. Schärpenrennen. An dem Rennen nehmen ebenso viele Damen wie Herren teil. Jede Dame erhält eine Schärpe, deren jede eine andere Farbe hat. Die Herren haben auf halbem Wege des Rennens ein Kouvert aufzuheben, in welchem sich eine Schärpe befindet, welche in Farbe mit einer der den Damen angehängten Schärpen übereinstimmt. Die Damen halten auf etwa dreiviertel Länge des von den Herren zurückzulegenden Weges und hat der Rennfahrer nun zusammen mit derjenigen Dame, deren Schärpe mit seiner gleichartig ist, den Rest des Weges weiter zu fahren, indem er sie unterm Arm oder an der Hand anfasst. Dasjenige Paar ist Sieger, welches zuerst ankommt, ohne sich losgelassen zu haben.

In dieser Weise kann man noch manche Spielarten arrangieren und bieten dieselben, wenn sie mit Interesse gefahren werden, viele Unterhaltung. Unsere Bilder (Seite 226 und 227) zeigen verschiedene Abarten des Radfahrens mit Hindernissen, wie sie in England in radsportlustigen Kreisen ausgeführt werden. Wie man sieht, nehmen unsere englischen Sportschwester sehr lebhaften Anteil an diesen lustigen Wettkämpfen. Wir sehen, wie sie unter den ihnen entgegengestellten Hindernissen sich unter den schwierigsten Umständen hindurchwinden um ihr Ziel zu erreichen, wie



Fechtübungen auf dem Rade.

Nach einer Illustration aus „The Graphic“, London.

Man muss die Feste feiern, wie sie fallen! Die verschiedenen Vergnügungskomités sind in fieberhafter Thätigkeit, die respektiven Vereinspoeten zerdichten sich ihre von mehr oder minder üppiger Lockenfülle umwallten Denkerhäupter, und vor lauter Vergnügungen und Festlichkeiten muss der eigentliche Vereinszweck, der Betrieb und die Pflege des schönen Radfahrersportes, bescheidenlich in die zweite Linie zurücktreten.



Neue Radlerin-Postkarte.
Gruss aus Berlin.

Aus dem Verlage des Touristen-Magazin H. Mues
Berlin W., Friedrichstrasse 183.

sie andererseits wieder durch ihr mitunter nicht geringes Uebergewicht den Siegeslauf der Sportgenossen zu hemmen versuchen. Wir sehen aber auch in den interessanten Gymkhana-Spielen der Engländer, wie diese ihre Geschicklichkeit in der Beherrschung des Rades durch Ausführung von Fechtübungen zu Rade beweisen, wobei es allerdings sehr häufig zu unliebsamen Zwischenfällen kommt. P. C.

Sportbrief aus Frankfurt a. M.

Von Gulliver.

Frankfurt a. M.,
31. Januar 1899.

Unsere Sportsvereine prägen die Zeit ihre Signatur auf; denn:

Auch das Frankfurter Radlervölkchen huldigt treu und unverdrossen der schönen Devise: „Immer lustig!“ Ohne den mannigfachen festlichen Veranstaltungen der übrigen hiesigen Vereine irgendwie zu nahe treten zu wollen, muss die am Sonnabend, den 21. Januar, im Palmengarten stattgefundene Abendunterhaltung des „Frankfurter Bicycle-Clubs“ als der Höhe- und Glanzpunkt der Sportfeste der diesjährigen Winterkampagne bezeichnet werden. Wie nicht anders zu erwarten war, erntete die allzeit fleissige Damenriege des genannten Clubs unter der bewährten Führung ihres wackeren Instruktors, des Herrn J. Doerr, bei dieser Gelegenheit reichen und wohlverdienten Beifall durch Vorführung eines komplizierten und figurenreichen Reigens. Der Club selbst ehrte die mitwirkenden Damen in der Weise, dass er durch seinen Vorsitzenden jeder derselben einen silbernen Becher sowie ein Bouquet mit Schleife überreichen liess.

Auch bei dem kurz vorher, am 15. Januar, stattgefundenen Galasportfeste des „Darmstädter Bicycle-Clubs“ war die Riege aufgetreten, und obgleich sie ausser Konkurrenz fuhr, wurde ihr doch bei der Preisverteilung eine mit lebenden Blumen gefüllte silberne Jardinière als wohlverdienter Ehrenpreis

Fragen Sie jede Dame,
 die **VICTORIA** fährt, und sie wird antworten: **VICTORIA** -Räder sind
 leicht im Lauf und sehr dauerhaft im Gebrauch.



Victoria-Fahrradwerke A.-G. Nürnberg. [399]

Premier-Bahnrenner Modell III



tonangebend für 1899.

FREYA

feinstes deutsches Fahrrad!

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

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

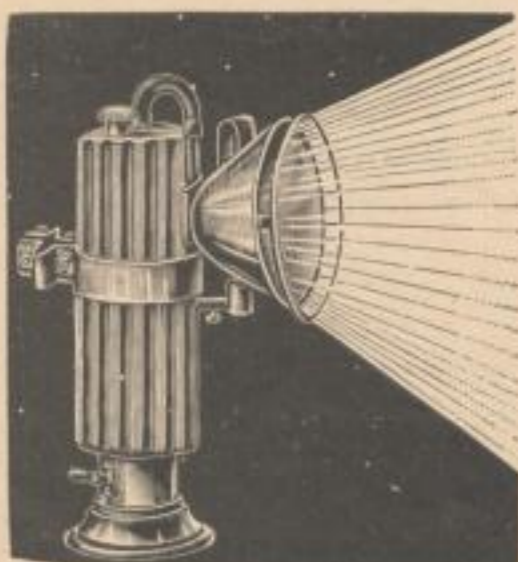


Photographisches Atelier
BECKER & MAASS
 Berlin W., Leipziger Strasse No. 94.
 Spezialität: Sport - Aufnahmen.

Verbessertes System. — Wasser- und Gasabstellung erfolgt von oben.
Pfadfinder, D. R. G. M. 104040.

Neueste, eleganteste, billigste, jetzt thatsächlich vollkommenste

* * * **Acetylen-Lampe.**



Modell IV.

Saugsystem in Verbindung mit Tropfsystem. Unerreichbarer Lichteffect durch den parabolischen Neusilber-Reflektor. Abstellhahn für das Gas zur Regulirung der Flamme. Das nicht verbrauchte Carbid wird durch das Wasser nicht zerstört und kann wieder verwendet werden.

Aufsehen erregend!!

Das lästige Reinigen des Carbidbehälters fällt bei unserem neuesten System ganz fort, da sich das Carbid in einem auswechselbaren Saugstrumpf befindet, der nur eingehängt ist. Das verbrauchte Carbid wird bei unserm neuen System mit dem Saugstrumpf, der nur ca. 1 Pfg. kostet, einfach herausgezogen, weggeworfen und durch einen neuen gefüllten, bequem in der Tasche mitgeführten ersetzt. Etwas einfacheres und sauberes giebt es überhaupt nicht. Andere Systeme können sich diesen Vortheil der Konstruktion wegen nicht leisten.

Ein Versuch mit unserer neuen Lampe führt sicher zum Abschluss. Probelampen gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages. [413]

Max Klein & Co., Berlin S. 59
 Boeckhstrasse 6.



Modell III.
 Leichtestes u. zierlichstes Modell. Der Gasentwickler wird am Rahmen oder in der Werkzeugtasche getragen.

zu teil. Neuerdings ist die Damenabteilung in den Deutschen Radfahrerbund eingetreten, allerdings nicht in voller Stärke, da von 22 Mitgliedern nur 14 das zur Aufnahme in den Bund vorgeschriebene Alter von 18 Jahren hatten. Zur Aufnahme in die betreffende Riege sind 16 Jahre als Mindestalter vorgeschrieben; und das scheint mir auch vollständig richtig zu sein. Man muss in diesem Falle nicht mit einerlei Mass messen; vielleicht dürfte es sich auch für den Bund empfehlen, unter Beibehaltung einer unteren Altersgrenze von 18 Jahren für junge Herren, eine solche von 16 Jahren für Damen festzusetzen.

Im Gegensatz zu den zahlreichen Festivitäten der Sportvereine unserer Stadt ist über die eigentliche Ausübung und Pflege des Radfahrens selbst z. Z. leider nicht viel zu berichten. Die Witterungsverhältnisse waren eben zu ungünstig; mehr als Frost und Kälte, von denen uns auch heuer wieder nur ganz homöopathische Dosen zu teil geworden sind, haben die anhaltenden Niederschläge das Radfahren erschwert. Hätten wir nur wenigstens Schnee gehabt; es besteht hier eine starke Neigung zur Einführung des Schneeschuhlaufens, besonders in Touristen und Radfahrerkreisen. Die Höhen des Taunus böten reichliche und lohnende Gelegenheiten zur Ausübung dieses gesunden, herrlichen Wintersportes, aber: wo kein Schnee ist, da hat der Ski sein Recht verloren! Doch der vorhandene und stetig wachsende Lufthunger der Grossstädter will befriedigt sein, und so ziehen denn allsonntäglich Scharen von Menschen hinauf zu den Gipfeln des Feldberg, des Altkönig, des Rossert, des Staufen und wie sie alle heissen mögen, um dort oben die Lungen zu baden und zu stärken in der reinen Gebirgsluft. Dass unter der Zahl dieser Ritter vom Loden die Radfahrer einen ganz bedeutenden Bruchteil ausmachen, ist eigentlich selbstverständlich, sind doch Radfahrer und Tourist allmählich synonyme Begriffe geworden. — Wie schon öfter, so taucht auch diesmal wieder beim Herannahen des Frühjahrs der Plan auf, Frankfurt wieder durch einen geeigneten Sportplatz seinen früheren Rang im Sportleben zu verschaffen. Diesmal ist es der Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs, der eine Eingabe an Magistrat und Stadtverordnete gemacht hat wegen der Schaffung eines städtischen allgemeinen Sportplatzes. Möge das Projekt sich endlich verwirklichen, zum Nutzen der Stadt, zum Segen des Sportes und zur Freude der Sportgenossen. Glück auf!

Gala-Saalfest des Darmstädter Bicycle-Clubs.

Gleichwie im vorigen Jahre, so hatte auch diesmal wieder das Sportsfest des Bicycle-Clubs ein sehr zahlreiches Publikum herangelockt, das schon lange vor Beginn des Festes in erwartungsvoller Spannung seine Plätze eingenommen hatte. Mit dieser alljährlich wiederkehrenden Veranstaltung hat der Bicycle-Club ein Fest ins Leben gerufen, welches aber auch wohl einzig in seiner Art ist. Das Fahrrad steht nun einmal im Mittelpunkt aller Interessen, und dürfte kaum eine andere Veranstaltung besser geeignet sein, auf eine so vielseitige Art zu zeigen, was alles damit geleistet werden kann.

Allerdings gehört auch eine ganz besondere Geschicklichkeit und Sachkenntnis dazu, ein Sportsfest derart zu arrangieren,



Ein Schladitz-Transportdreirad in ein Familienrad umgewandelt von O. Jancowsky.

Nach photographischer Aufnahme von Rob. Fetzer in Hanau a. M.

dass das Programm eine solche Abwechslung und Reichhaltigkeit bietet, wie dies hier der Fall war. Trotzdem die Ausführungen fast 3 $\frac{1}{2}$ Stunden in Anspruch nahmen, steigerte sich doch das Interesse des Publikums von Nummer zu Nummer, und wir haben selten eine so stürmische und alles mit sich reissende Begeisterung bei unserem Darmstädter Publikum zu bemerken Gelegenheit gehabt. Der Bicycle-Club hatte eben von dem Besten nur das Allerbeste geboten, und fällt es dem Berichterstatter schwer, eine annähernd genaue Beschreibung dessen zu liefern, was uns alles vorgeführt wurde. Vieles davon muss man gesehen haben, um es überhaupt für möglich zu halten.

Wer hätte noch vor einem Jahre geglaubt, dass bei einer Saalbreite von 12 Metern eine Mannschaft von 16 Fahrern in einer geraden Linie nebeneinander eine grosse Doppelvolte fahren könnte, wie dies thatsächlich die Mannschaft des Bicycle-Clubs bei dem tadellos durchgeführten Eröffnungsreigen fertig gebracht hat? — Im vorigen Jahre hielt man die von dem Kunstmeisterfahrer Kaufmann aus New-York gebotenen Leistungen für die Grenze des Menschenmöglichen; diesmal hat er uns wieder mit ganz neuen und noch ungleich schwierigeren Darbietungen überrascht. Er trat sofort nach dem Eröffnungsreigen mit seinen Schülern, einem wunderbar graziösen Mädchen von etwa 15 Jahren und einem etwas jüngeren Knaben auf, deren Leistungen das Publikum zu frenetischem Beifall hinrissen. Wie ein Paar muntere Zaunkönige hüpfen und kletterten die beiden Kleinen auf dem fortwährend laufenden Rade herum und führten eine solche Menge von Uebungen aus, dass das Auge kaum folgen konnte.

Nunmehr folgte der Wettbewerb der auswärtigen Vereine im Reigenfahren. Es hatten sich dazu gemeldet: der Radfahrer-Verein Höchst a. M., Radfahrer-Club Butzbach und Bicycle-Club Aschaffenburg. Sämtliche Reigen wurden sehr schön gefahren (mit je 8 Mann) und erhielt Aschaffenburg mit 13 $\frac{3}{8}$ Punkten den ersten Preis, bestehend in einem silbernen Pokal im Werte von 110 M., Höchst a. M. mit 10 $\frac{2}{20}$ Punkten den 2. Preis, ein Trinkhorn im Werte von 80 M., Butzbach mit

10¹/₃₀ Punkten den 3. Preis im Werte von 40 M. — Im darauffolgenden Gruppenfahren wurden die folgenden Resultate erzielt: 1. Preis: Erstes Hanauer Radfahrer-Quartett mit 12¹/₅ Punkten. 2. Preis: Kunstfahrer-Quartett des Radfahrer-Vereins Aschaffenburg. 3. Preis: Zweites Hanauer Quartett.

Auch diese Herren boten ganz fabelhafte Leistungen. So sprangen zum Beispiel 3 Herren der ersten Gruppe nach einander vom Fussboden aus über den auf dem Hochrad sitzenden vierten Mann bei voller Fahrt.

Eine weitere sehr schöne und elegante Nummer bildete der nun folgende Damenreigen, ausgeführt von 8 Damen des Frankfurter Bicycle-Clubs. Der Reigen wurde im tadellosen Stile gefahren. Die Damen machten in ihren eleganten weissen Kostümen einen äusserst vornehmen Eindruck und wurden nach Beendigung ihres Reigens mehrfach stürmisch hervorgerufen.

In ähnlicher Weise wurden die nun folgenden 6 Damen und 6 Herren des Darmstädter Bicycle-Clubs ausgezeichnet, die in ihren gleichmässigen weissen Kostümen ebenfalls sehr elegant aussahen und ihren Zwölferreigen ohne den geringsten Fehler durchführten.

Die Frankfurter Damen erhielten als Ehrenpreis eine silberne Jardinière mit Blumen gefüllt.

Die zwei Hanauer Quartette führten nachher noch eine sehr beifällig aufgenommene gemeinsame Nummer auf, und dann folgte wieder Kaufmann, der vorher noch auf Niederrad und Hochrad aufgetreten war, mit einer Reihe von excentrischen Trics mit kurios geformten Rädern, und dem 3 Meter hohen Eiffelrad etc. Unbändige Heiterkeit entfesselte sein Polo-Spiel mit 2 grossen Gummibällen, die er mit dem Vorderrade nach allen Richtungen, sogar bis auf die Galerie hinauf schleuderte.

Ein Zwölferreigen des Darmstädter Bicycle-Clubs und die Preisverteilung bildeten den offiziellen Schluss des grossartig und glänzend verlaufenen Festes, auf das der festgebende Club mit hoher Befriedigung zurückblicken kann. Er hat damit nicht allein dem Sport gedient; der Eindruck, welchen die zahlreichen auswärtigen Gäste von dem sportlichen und geselligen Leben, das in unserer Residenz pulsiert, mit nach Hause genommen haben, war nur der allergünstigste, und das ist auch ein Erfolg, auf den der Bicycle-Club stolz sein kann.

Sportbrief aus Breslau.

(Die kleinen Kunstfahrer Bartoch.)

Gelegentlich des im Frühjahr 1898 am hiesigen Platze abgehaltenen Gaufestes hatten weite sportliche Kreise Gelegenheit, im Konzert-Hause die

jugendlichen Kunstfahrer Fritz und Otto Bartoch zu bewundern.

Wer sich seit dieser Zeit in hiesigen Sportskreisen bewegt hat, ist den beiden Brüdern gewiss hier und da begegnet und hat sich an deren stetig fortschreitender Virtuosität im Kunstfahren auf Niederrad und Tandem erfreut.

Fritz Bartoch ist geboren am 27. März 1889, erlernte das Radfahren 1894, übte sich bereits 1895 im Kunstfahren auf Niederrad und trat 1897 das erste Mal öffentlich auf, wofür er bereits ein Ehrenzeichen erhielt.

Fritz ist auf Niederrad heute unseren ersten Kunstfahrer-Amateuren zur Seite zu stellen und steht in einigen besonderen Uebungen, zu denen er sich infolge seiner Jugend besonders eignet, wohl unerreicht da.

Otto ist geboren am 17. September 1890 und fährt seit 1896 Rad. Er accompagniert seinen Bruder namentlich im Kunstfahren auf Tandem, und gehören die Leistungen dieser beiden Knaben zu den besten, die Schreiber dieses während seiner langjährigen Thätigkeit als gelegentlicher Sport-Berichterstatter gesehen hat.

Dem Vater der beiden Knaben, Herrn P. Bartoch, gebührt zweifellos der Dank der hiesigen Sportskreise für die grosse Bereitwilligkeit, mit welcher er seinen Kindern gestattet, zur Verschönerung der verschiedensten Sportfeste in Breslau beizutragen.

H. S.

Der Sanitäts-Radfahrer-Verband in Hamburg.

Die schöne Zeit mit ihren vielen heimlichen Ueberraschungen, mit ihren vielen Feiertagen, sie liegt hinter uns, und froh aufatmend greift man zur lang entbehrten Lektüre! Welche Lektüre wäre uns Radlerinnen da wohl willkommener als die „Radlerin“? Ich wenigstens habe mich so recht hineinversenkt und den ganzen II. Jahrgang durchstudiert.

Da konnte mir denn auch ein Aufsatz von Frl. Anna Börner nicht entgehen, der in Nr. 15 des genannten Jahrganges am 10. Mai erschienen war und mein ganz besonderes Interesse wachrief.

Diese Dame macht in ihrem Aufsatz darauf aufmerksam, dass sich bei uns, im lieben alten Hamburg, ein Verein gebildet hat, der sich „Sanitäts-Radfahrer-Verband“ nennt.

Ja, ja, so ist es auch! Die alte Hansastadt, die stets für schwerfällig und Neuem unzugänglich hingestellt wird, sie ist dieses Mal ihren Mitmenschen als leuchtendes Beispiel vorgegangen. Selten ist wohl ein Verein, und noch dazu ein sportlicher Verein, mit so guten und gemeinnützigen Tendenzen gegründet worden, als gerade dieser „Sanitäts-Radfahrer-Verband“!



Originalzeichnung von Lisa Elsner, Berlin.



Aus unserem Bilderbuch radelnder Kinder.
Die kleinen Kunstfahrer Fritz und Otto Bartoch, Breslau.

Sehen wir uns doch einmal die einzelnen-Paragrafen seiner Satzungen näher an. Da heisst es zunächst: „Der Zweck des Verbandes ist, bei eintretenden Unglücksfällen seinen Sportkollegen sowie auch sonstigen Personen die erste Hilfe unentgeltlich angedeihen zu lassen.“ Eine Erörterung zu diesem Passus zu geben, ist unnötig, da er klar und bündig ausdrückt, was er will. — Sehen wir weiter: „Die Mitglieder dieses Verbandes sind verpflichtet, auf jeder Radtour die komplett gefüllte Verbandtasche bei sich zu führen.“ Ferner sei noch angegeben: „Nach erfolgter Inanspruchnahme, unter Angabe der näheren Umstände, muss das Mitglied unverzüglich dem geschäftsführenden Ausschuss unter Benutzung der zu diesem Zwecke angefertigten Karte Mitteilung machen.“

Man sieht aus diesen einzelnen Paragraphen zur Genüge, dass die Organisatoren wohl gewusst haben, was der Verein bezwecken will, und dass Ordnung vor allen Dingen hier besonders am Platze ist.

Aus dem überaus schnellen Wachstum des Verbandes — derselbe wurde am 21. April 1898 gegründet — können wir sehen, wie gut sich die Organisation dieses Verbandes bewährt hat; denn jetzt zählt er bereits 63 ausgebildete Mitglieder, unter denen sich auch schon mehrere Damen befinden, und schon in aller nächster Zeit wird ein weiterer Damen-Kursus wie auch ein Herren-Kursus beginnen.

„Was aber versteht man denn unter „ausgebildete Mitglieder“?“ höre ich meine werten Leserinnen fragen. Nun, ein jedes Mitglied hat einen 5 wöchentlichen Kursus durchzumachen, und zwar müssen wir — Sie können sich denken, dass ich ein solches ausgebildetes Mitglied bin — die Grundzüge der Anthropologie fest und sicher einstudieren, um uns schnell orientieren zu können, ob bei einem eingetretenen Un-

Esmarch'sches Verbandtuch, Verbandwatte, einige Chinosolplatten (ein Antiseptikum), Hoffmannstropfen, Salmiakgeist, Heftpflaster, einige Sicherheitsnadeln, eine Schere, wasserdichten Verbandstoff und mehrere der schon vorher erwähnten Postkarten.

Bei stattgefundener Hilfeleistung hat das betreffende Mitglied sofort den geschäftsführenden Ausschuss davon in Kenntnis zu setzen, und befinden sich bereits 30 solcher Karten im Archiv des Verbandes, eine gute Uebersicht über die Thätigkeit desselben gewährend.

Die Hilfeleistungen erstrecken sich auf: Schnittwunden, Schusswunden, Fussverrenkungen, Schulterverrenkung, Knieverstauchung, Beinbruch, Quetschungen, Kopfwunden, Hautabschürfungen u. s. w., und zwar je nach der Schwere der Verletzung mit oder ohne Hinzuziehung eines Arztes.

Aus all dem können Sie, meine lieben Leserinnen, ersehen, dass dieser Verband sich Ziele gesetzt hat, die wohl geeignet sind, nicht nur hier in Hamburg recht viele Anhänger zu gewinnen, sondern auch andere Städte zu veranlassen, diesem leuchtenden Beispiele durch Gründung ähnlicher Vereine zu folgen.

Als Beispiel dafür, dass der „Deutsche Radfahrer-Bund“, Gau I, die Zweckmässigkeit dieses Verbandes voll anerkennt, mag hier noch erwähnt sein, dass er ihm eine Zuwendung von 250 Mark gemacht hat. Zum Frühjahr sollen in der nächsten Umgebung Hamburgs in diversen Bundes-einkehrstellen grössere Verbandkasten aufgehängt werden, wieder ein Beweis, wie umsichtig der Verband arbeitet. Damit den Mitgliedern Gelegenheit geboten wird, sich teils weiter zu bilden, teils das im Kursus Erlernte nicht zu vergessen, ist monatlich ein Uebungsabend festgesetzt, und bekundet die rege Teilnahme an diesen Abenden stets von neuem das grosse



Originalzeichnung von E. Ranzenhofer, Wien.

Interesse der Mitglieder für den Verband.

Im Sommer finden die Uebungen im Freien statt und haben im letzten Sommer schon Uebungstouren stattgefunden: dieselben fanden stets unter sehr reger Beteiligung von Mitgliedern und Freunden der Sache statt.

Möge unserem Sanitäts-Radfahrer-Verbande auch ferner eine erfolgreiche, der Allgemeinheit nutzbringende Thätigkeit beschieden sein!

Sophie Fellmer.

Pariser Brief.

Unser Fechtclub.

Den vielen sportlichen Vergnügungen und Zerstreuungen, welche unseren Pariserinnen bisher geboten waren, wird sich in Bälde ein bisher nur zu wenig bekannter und angewandter Sport anreihen: „Das Fechten!“

Fechten ist nämlich der richtigste Sport für Frauen; er verlangt wenig Kraftaufwand, dagegen viel Geschmeidigkeit, Aufmerksamkeit, Vorsicht und . . . List — durch und durch weibliche Eigenschaften. Fechten entwickelt den Körper, ohne ihn sonderlich zu ermüden, giebt Gelenkigkeit und hat auf unseren Seelenzustand den günstigsten Einfluss.

Fechten verschafft Schnelligkeit im Entschluss, Kaltblütigkeit, Mut und Geistesgegenwart — moralische Tugenden, die speziell für uns Frauen hoch anzuschlagen sind.

Die Société de l'Encouragement, welche von Zeit zu Zeit mehrere „Assauts“ giebt, veranstaltete jüngstens im Nouveau Cirque eine historische Fechtvorstellung, bei welcher zwei brillante Fechterinnen von früher: La Chevalière d'Eon und die Maupin, durch die Damen Invernizzi und Sales, zwei Künstlerinnen der Grossen Oper, wiedergegeben waren (Seite 233). Wir sehen Invernizzi in enganschliessender schwarzer Atlashose, Kaschmirjackentaille, Stulpmanschetten und schwarzseidenen Strümpfen. Sehr elegant und vorteilhaft sah diese Dame aus und fand auch allgemeine Bewunderung. Nicht minder grossen Beifall erntete Sales in feinem schwarzen Sammetanzug, offener Jacke mit gestärktem (reglementswidrigen) Plastron und keck geknüpfter Lavallière, beide weiss behandschuht und mit Lackhalbschuhen. Diese Fantasie- oder richtiger Gelegenheitskostüme sind allerdings von unseren anderen Fechterinnen nicht adoptiert.

Mmes. Invernizzi und Sales gehen aus der wohlbekanntesten und gut be-



Pariser Fechterin: Mme. Lefèvre.

Nach einer Photographie von M. Boisdon, Paris.
(Illustration zu unserem Pariser Brief.)

suchten Schule der Madame Gabriel hervor, welche selbst den herrlichsten Beweis liefert, welchen glücklichen Einfluss das Fechten auf sie ausgeübt: In ihrem 14. Jahr war sie krank und so schwach, dass sie sich kaum von Stuhl zu Stuhl bewegen konnte. Schon gaben die Aerzte jegliche Hoffnung auf, als ihr verzweifelter Vater, der Lyoner Meister Trigault, beschloss — um seinem Kinde Zerstreuung und Kräfte zu verschaffen —, sie fechten lernen zu lassen! Der anfangs mehr als kurze Unterricht dehnte sich nach und nach aus, und zum allgemeinen Erstaunen der Aerzte wurde das Kind täglich gesünder und schliesslich dem Leben erhalten. Mademoiselle Trigault heiratete später einen Fechtmeister von Saint-Cyr, Monsieur Gabriel, welcher sie in die Kunst des Fechtens noch gründlicher einweihete. Madame Gabriel, welche häufig und zwar in ganz Frankreich schon öffentliche Fechtvorstellungen gegeben, halte ich für eine unserer tüchtigsten Fechterinnen.

Madame Maria Dumont-Werner, welche ich nächstens den geschätzten Sportskolleginnen vorstelle, ist die Tochter eines vorzüglichen Fechtmeisters; ihr Vater, dann Alexandre Bergès und Alessandrie erteilten ihr nach und nach Unterricht. Ihre kräftige Körperbildung, Ausdauer und Energie veranlassten sie bald nach wenigen Fechtvorstellungen in Paris (u. a. gegen Mlle. Anna Délagé-Ruzé, Schwiegertochter des Professors Ruzé) eine Rundreise durch Deutschland und Italien zu machen; in Neapel und Mailand erzielte sie grossartige Erfolge. Als vor zwei Jahren unser junger Champion Joseph Renand seine unvergessliche Begegnung mit Pini in Nantes gehabt, zeigte Madame Dumont-Werner ebenfalls ihr gutes Können. Joseph Renand, gleichsam um sich für den Endkampf gegen Pini etwas zu erwärmen, focht gegen sie, und hatte sich derart anzustrengen, dass das anwesende Publikum nicht aus dem Staunen herauskam. Am gleichen Abend begegnete sich Mme. Dumont-Werner noch mit Mme. Camille Lefèvre, eine vorzügliche „Klinge“, die ihr aber unterlag. Bild 1 stellt die Schwägerin der letzteren, Mme. Georges Lefèvre vor, eine hübsche Brünnette, sehr korrekt in Kleidung und Haltung, namentlich ihren Schülerinnen gegenüber. Mme. Georges Lefèvre ist Fechtmeisterin an „La Fronde“ der Pariser Spezial-Damenzeitung.

Das allgemein übliche Sportskostüm unserer Fechterinnen ist das nicht zu eng anliegende Hosenbeinkleid mit Jackentaille, schwarze Strümpfe und Halb-



Original-Vignette von Emil Ranzenhof (s. Wien).

schuhe mit Filzsohlen. — Ich glaube, dass oben der erwähnte historische Wettkampf, der namentlich beim Publikum grossen Beifall gefunden, und die vorzüglichen Leistungen genannter Damen und anderer Meisterinnen, wie Mme. Cotis, Mme. Mérignac, welche letztere schon seit langer Zeit grosse Erfolge zu verzeichnen hat, Mme. Chanderlot u. a. m., die Aufmerksamkeit des Monsieur Hébrard de Villeneuve, Präsident der „Soc. de l'Encouragement à l'Écime“, auf das Fechten der Damen geleitet haben, dem wir Pariserinnen es auch verdanken, dass wir in aller Kürze einen Fechtclub bekommen werden.

Fr. d'Y.

Die Entwicklungsfähigkeit des Fahrrades als Verkehrsmittel.

(Schluss.)



So lange aber diese falsche Auffassung von dem Wesen des Fahrrades und seiner Verkehrs-Bedeutung noch überwiegt, werden wir auch auf die allgemeine Anlegung öffentlicher Radfahrwege vergeblich hoffen. Denn für Sportzwecke sind bei uns öffentliche Mittel in grösserem Massstabe nicht zu haben, so sehr auch das Interesse der Bevölkerung am Sport in den letzten Jahrzehnten gewachsen sein mag.

Das Fahrrad hat jedoch Anspruch darauf, dass es den anderen Verkehrsmitteln gleichgestellt wird, dass den besonderen Bedürfnissen, die es an die Beschaffenheit der Wege vermöge seiner Bauart stellen muss, auch ausreichend Rechnung getragen wird. Reitwege findet man überall, und wie selten begegnet man einem Reiter! Das Fahrrad ist heute mindestens ebenso häufig auf unseren Landstrassen wie andere Fuhrwerke; die Beschaffenheit der Fahrstrassen ist aber nur auf die Bedürfnisse der übrigen Fahrzeuge zugeschnitten.

Das Fahrrad gehört schon wegen der alle anderen Fortbewegungsmittel überflügelnden Schnelligkeit nicht auf dieselbe Fahrbahn, auf der die langsam fahrenden Fuhrwerke dahinziehen. Ebenso wenig gehört es auf die Fusswege und Bürgersteige. Alle die Verkehrsschwierigkeiten, welche aus der Radfahrei erwachsen und denen man in ganz ungeeigneter Weise durch Polizei-Verordnungen begegnen möchte, entspringen aus



Die Fechterinnen Mlles. Invernizzi und Sales, Paris.

Nach photograph. Aufnahme von M. Boisdon, Paris.

(Illustration zu unserem Pariser Brief.)

dieser unzweckmässigen Zusammenlegung der heterogensten Verkehrsmittel auf derselben Fahrbahn. Es ist etwas Wahres in dem Motiv, das an manchen Orten mit zur Einführung einer Fahrradsteuer geführt hat, dass nämlich die Sorglosigkeit des Fussverkehrs durch die überhandnehmende Radfahrei beeinträchtigt werde. Die Folgerung, die man daraus gezogen, dass wegen dieser Beeinträchtigung das Rad besteuert werden müsse, ist jedoch grundfalsch. Nicht eine Besteuerung des Fahrrades, sondern eine Scheidung der einzelnen Fortbewegungsarten auf den Strassen liegt im Bedürfnis. Die Trennung des Fahrradverkehrs von dem übrigen Fuhrverkehr ist ebenso notwendig, wie der Fuhrverkehr vom Fussverkehr durch Anlegung besonderer Fusswege schon längst getrennt ist. Die Elemente des Strassenverkehrs müssen nach ihrer Eigentümlichkeit von einander geschieden, einer jeden Klasse muss ein bestimmter Platz auf den Strassen angewiesen werden, und alle die gegenseitigen Belästigungen zwischen Fuhrwerken, Radfahrern und Fussgängern, die jetzt der Polizei so viele Sorge bereiten, die immer wieder zu begründeten Klagen des nicht radfahrenden Publikums Anlass geben, fallen von selbst weg.

Der Fahrradverkehr selbst würde durch die allgemeine Anlegung von Radfahrwegen einen ausserordentlichen Auf-

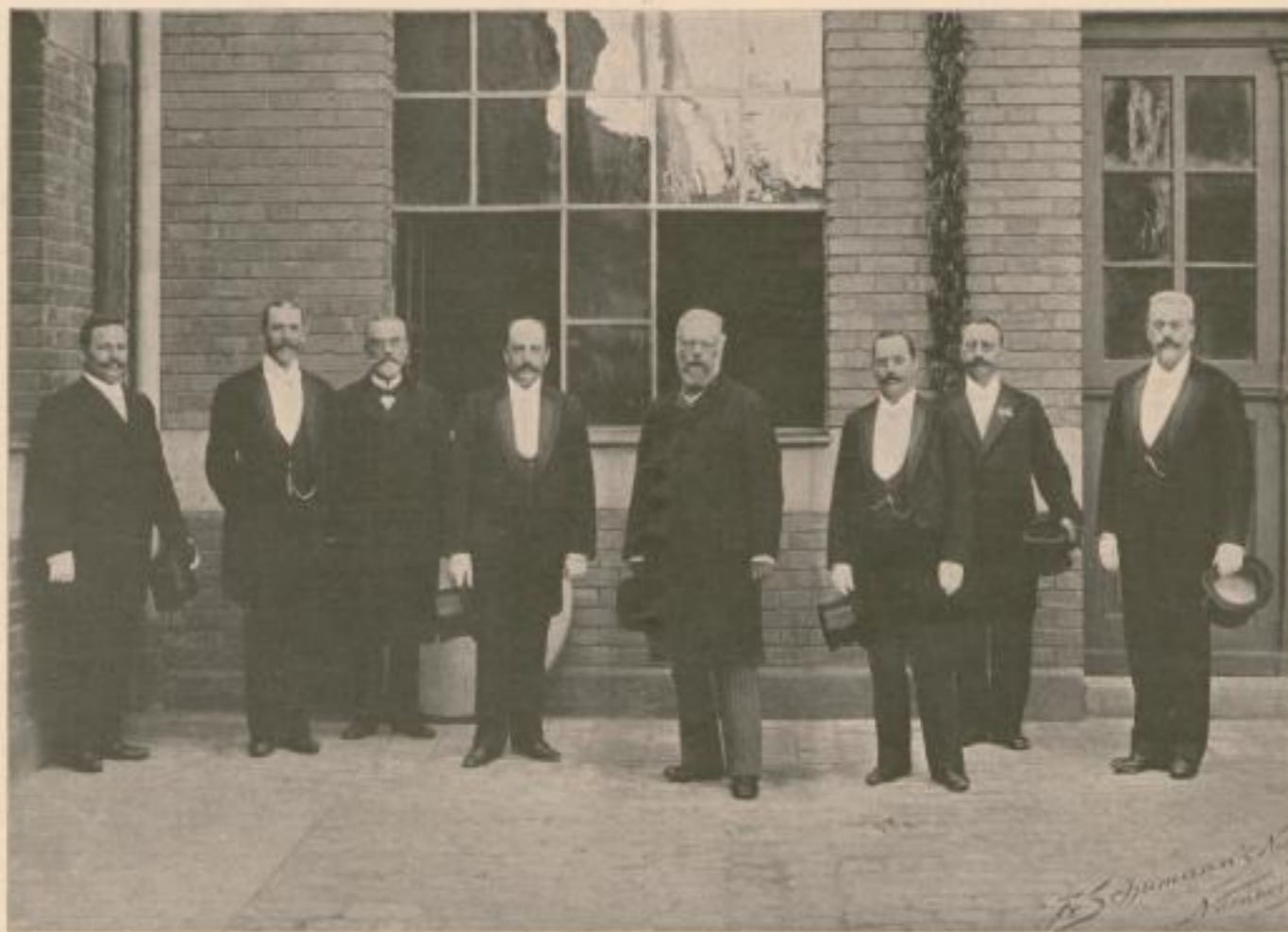


schwung erfahren. Im Verkehr zwischen dem Innern der Städte und den Vororten vermag das Fahrrad gerade dann seinen wertvollen Dienste, wenn der Weg auch zu Fuß am beschwerlichsten zurückzulegen ist. Wären hier namentlich in Städte gehaltene Radfahrwege vorhanden, so würde das Fahrrad wohl ununterbrochen das ganze Jahr hindurch benutzt werden können, denn es könnte doch nicht schwer fallen, zweckmäßig angelegte Radfahrwege mindestens in demselben gut passierbaren Zustande zu erhalten, wie Bürgersteige und Fußwege. Noch besser können die Vorteile der Radfahrwege im Verkehr auch dem platten Lande zur Geltung. Hier ist die Verwendung des Fahrrades noch mehr von der Jahreszeit und der Beschaffenheit der Wege abhängig, wie in den Städten und Vororten. Für den Fahrrad-Verkehr nach Landorten würde die Anlegung und gehörige Festhaltung von Radfahrwegen eine ähnliche Umwälzung hervorufen, wie die Erfindung der Pneumatikräder in der Verwendung des Fahrrades in den Städten. Wie die Pneumatik das Fahrrad erst zu einem beachtlichen Verkehrsmittel in den Städten gemacht haben, indem sie es befähigten, auf gewöhnlichem Strassenpflaster sicher und schnell dahin zu fahren, so würde die Anlegung von Radfahrwegen erst die volle Annutzung des Fahrrades im Verkehr auch dem platten Lande ermöglichen.

Diese Bedeutung der Radfahrwege kann auf die Dauer nicht verkannt werden. Früher oder später müssen sie zu einer Verkehrsvorteiligkeit werden. Wünschenswert wäre es freilich, wenn sich unsere Behörden und Kommunalvertretungen nicht erst durch die Macht der Verhältnisse zur Anlegung von Radfahrwegen zwingen lassen, sondern wenn sie selbst bestimmend eingreifen in den Gang der Verkehrsentwicklung, und der vollen Annutzung des Fahrrades Bahn bereiten durch den Bau zweckmäßiger Fahrradwege.

Die Ziele und Mittel, welche wir im vorstehenden für die weitere Entwicklung des Fahrrades als Verkehrsmittel zu bestimmen versucht haben, machen auf Vollständigkeit keinen Anspruch. Aber selbst die wenigen Beispiele und Gesichtspunkte, die wir hier zusammengestellt haben, lassen erkennen, dass mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel ernsthaft gerechnet werden muss und dass sich der Fahrradverkehr nicht mehr durch beschränkende Massnahmen einsengen lässt. Die dem Fahrrad innewohnende verheerende Kraft hat ihn schon jetzt über den ganzen Erdball Verbreitung verschafft, und die Zeit scheint nicht mehr fern, wo es in der Abwicklung des Verkehrs, wenn auch nicht eine so führende Rolle, wie sie vor etwa einem halben Jahrhundert die Eisenbahn

übernimmt, so doch eine den meisten anderen Verkehrsmitteln überlegene Stellung einnehmen wird.



Besuch Sr. Kgl. Hoheit des Prinzen Ludwig von Bayern in der Fabrik der Victoria-Fahrrad-Werke A.-G. in Nürnberg.

Nach photographischer Aufnahme von Fritz Schwarz's Bildgalerie, Nürnberg.

Allgemeine Deutsche Sport-Ausstellung München 1899.

Die Veranstalter der Ausstellung erlassen nachstehenden Aufruf: „Die Städte, auf der 1898 das deutsche Bürgerturn zeigte, was es in erster Arbeit zu leisten vermöge, soll im Sommer 1899 durch eine Allgemeine Sport-Ausstellung Schauplatz werden für die Darbietung von Beschäftigungen, in denen das deutsche Volk Erholung sucht und findet.“

Es ist ein Charakterzug unserer Nation, dass sie, gewohnt in allen Dingen ernsthaft und gründlich zu sein, auch bei fröhlichem Thun Ordnung und Regel zu schaffen weiss. So werden ihr Spiel und Beschäftigung zum Sport und

gewinnen dadurch nicht nur für ihre Geselligkeit, sondern auch für ihr ganzes Leben eine höhere Bedeutung.

München, wo schon längst Kunst und Gewerbelebens eine Pflegestätte gefunden haben, will nun auch auf dem Felde des „edlen Sports“ strengen zum Wettkampfe. Alle Zweige desselben haben hier begeisterte Anhänger, die mit Freuden ihre Genossen von weitem begrüßen werden, um durch gegenseitige Anfeuerung die gemeinsame Sache zu fördern.

Zusammenströmen soll zugleich, was in deutschen Ländern für die Zwecke des Sports und in seiner Ausübung hervorgebracht wird. Industrie, Handwerk und Kunstgewerbe sollen durch die Einwirkung neuer Vorbilder, durch den Verkehr mit neuen Abnehmern frische Impulse erfahren.

Für einen hervorragend geeigneten Zeitraum ist gesorgt: in anmutiger Landschaft inmitten der Stadt, umgeben von reiz-

vollen Gartenanlagen, umfüllt von den Wellen der Luft, sind die für die II. Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung weit und reichlich erstandenen Hallen bereit, neue Gäste zu empfangen — den jüngsten Unternehmern eine zweckvolle Wohnstätte, dem Treiben seiner Besucher der geschaffene Tummelplatz.

So hat sich der Allgemeine Gewerbe-Verein München, der Schöpfer der letzten Ausstellung, mit einer Reihe hiesiger Vereine zusammengesezt, um im kommenden Sommer eine Allgemeine deutsche Sport-Ausstellung ins Leben zu rufen.

Der Max hat bereits von allen Seiten die lebhafteste Billigung und Unterstützung gefunden. Seine Kgl. Hoheit Prinz-Regent Luitpold von Bayern haben allehöflichst gerührt, das Protektorat zu übernehmen.

Die kgl. bayerische Staatsregierung bringt dem Unternehmen das dankenswerthe Wohlwollen entgegen, der kgl. Staatsminister des Innern, Sr. Excellenz Freiherr von Feilitzsch, zeichnet es durch sein Ehrenplakatum aus.

Münchens Stadtverwaltung hat mit bekannter Zuverlässigkeit die Besetzung des Ausstellungsplatzes bewilligt, in den Reihen der Einwohnerschaft rührt sich eine Menge kundiger Hände, um unseren Gedanken in die Wirklichkeit zu übersetzen, ein städtischer Garantfonds ist in der Ausammlung begriffen — auf solcher Grundlage kann ein glücklicher Ausbruch des Begonnenen sicher erhofft werden.

Was wir beabsichtigen, ist nicht nur eine reiche Vereinigung von Sportgegenständen, sondern auch die lebendige Darstellung des Sports selbst. Zu diesem Zwecke sind Vorführungen wie Wettkämpfe, Wettspiele, Bielttschwenkübungen, Ballonfahrten, Segel- und Ruderegatten, nationale Veranstaltungen, Wettfahrten und Wettrennen u. s. w. teils innerhalb des Ausstellungsplatzes, teils ausserhalb desselben geplant.

Durch künstlerischen Schmuck gedenken wir der Ausstellung ein anziehendes Gepräge zu geben, und Münchens Ruhm als Kunststadt verbürgt auch hier das Gelingen.

Ein solches Werk besteht sich vor, eine solche Heerechan über das, was heute bei uns auf dem lange vernachlässigten, dann aber glänzend entwickelten Gebiete des Sports geleistet wird, auf einem Gebiet, das ebenso bedeutsam für Kultur und Hygiene geworden ist als fruchtbringend für die allgemeine Volkswirtschaft. Aber der weitesten Kreise Anteilnahme, vieler Tausender thätige Mitwirkung ist unerlässlich, soll diese Ausstellung wirklich eine „allgemeine deutsche“ werden. Darum sind alle, die zur Verwirklichung des hiesigen deutschen Sportwesens im grossen oder kleinen etwas beitragen vermögen — Sportindustrielle und -Handlungen, Sportvereine, Sportkünstler und -Liebhaber — herzlich eingeladen, unsere Helfer zu werden, zu ihrem eigenen Nutz und Frommen, zur Ehre unserer lieben Stadt und des grossen Vaterlandes.“

München, den 23. December 1898.

Für den geschäftsführenden Ausschuss:

Der I. Präsident

Karl Raap,

kgl. Regierungsrat, Direktor der kerr. Hypotheken- und Wechselbank.

Der II. Präsident

Max Nagler,

Buchhändlermeister, Magistratsrat. kgl. assessor. Universitäts-Professor.

I. Vorstand

des Allg. Gewerbevereins München,

Der III. Präsident

Dr. August Rothpletz,

kgl. assessor. Universitäts-Professor.

I. Vorstand

des Alpenvereins-Sektion München.

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



Verwandelbares Sportkostüm. Der ungemein praktische Rock, dessen Konstruktion patentiert ist, vereint mit einfacher Machart einen kleidsamen Sitz und eignet sich besonders für Radfahrerinnen, wird aber auch Touristinnen willkommen sein. Unsere Abbildung, welche wir der in Modeangelegenheiten tonangebenden „Grossen Modenwelt“ verdanken, zeigt den Rock geschürzt und herabgelassen, in welcher letzteren Façon derselbe als gewöhnlicher Promenadenrock erscheint. Der Schnitt zu Rock und Jäckchen ist in No. 4, Jahrgang VIII, des obengenannten Journals enthalten und durch den Verlag John Schwerin, Berlin W. 35 zu beziehen. Das ganze Kostüm wird am besten aus Loden gefertigt, welcher Stoff es ermöglicht, dass der Rock, um nicht zu schwer zu sein, ohne Futter gearbeitet werden kann. An den Seitenbahnen des Rockes sind Zugvorrichtungen angebracht, welche mit schwarzer Seidenschnur durchzogen, die Kürzung bewerkstelligen. Beim Promenadenkostüm wirken die zur Raffung nötigen Knöpfe und Schnüre als Verzierung. Am Taillenschluss sind rückwärts zwei Patten befestigt, welche durch Knöpfe die gleichmässige Schürzung des Rockes ermöglichen. Damit dieser Rock als Radfahrerinnen- oder Touristinnenkostüm auch allen Ansprüchen genüge, sind im Inneren desselben Beinkleidteile angebracht, welche ebenfalls mit Zugvorrichtungen vollkommen zweckentsprechend ausgestattet sind. Die helle Bluse, die den Wärmegraden angepasst entweder aus Flanell oder leichtem Waschstoff bestehen kann, ist auf glattem Futter gearbeitet und in sehr aparter Weise mit Säumen und Puffen geziert. Ein netter Sporthut aus Seide oder Stroh vervollständigt diese schicke Sporttoilette. Zu dem Promenadenkostüm wurde ein bis zur Taille reichendes, mit einer Doppelreihe von kleinen Knöpfen geschlossenes Jäckchen gewählt, welches vom gleichen Stoff des Rockes gearbeitet werden soll und so ein einheitliches Ganzes bildet. Die einfache Sportfaçon des Hütchens trägt eine reichere Garnierung, um dem etwas geputzteren Genre des Promenadenanzuges zu genügen. Die geschäftliche Nachahmung der patentierten Konstruktion dieses Rockes wird strafrechtlich verfolgt, die private Nachahmung jedoch wird nachdrücklichst empfohlen, und unseren lebenswichtigen Leserinnen geraten, sich die „Grosse Modenwelt“ zu verschaffen, um den genauesten auf den Schnittbogen angegebenen Schnitt für die Anfertigung eines verwandelbaren Kostümes zu verwenden.

Ein wahres Muster von Reichhaltigkeit und vollendeten Illustrationen bildet die neueste Nummer des

bekanntesten illustrierten Blattes „Grosse Modenwelt“. Was hier für wenig Geld geboten wird, ist geradezu überraschend und kaum zu übertreffen. Prächtige Modegenrebilder zeigen die neuesten Moden, hierzu kommen eine Handarbeiten-Beilage, ein Unterhaltungsblatt, das u. a. die spannende Novelette „Harmonie“ von Andrea enthält, etc. „Grosse Modenwelt“ mit bunter Fächer-Vignette — nicht zu verwechseln mit Blättern ähnlichen Titels! — ist eines der vornehmsten und grössten Modejournale der Welt. Für nur 1 Mk. vierteljährlich zu beziehen von allen Buchhandlungen und Postanstalten. Gratis-Probennummern bei ersterem und dem Verlage John Henry Schwerin, Berlin W. 35.



Verwandelbares Sportkostüm.

Die Konstruktion des Rockes ist patentiert und wird daher geschäftliche Nachahmung derselben strafrechtlich verfolgt. Entnommen der „Grossen Modenwelt“, John Henry Schwerin, Berlin.

DIES' UND DAS  **UND NOCH ETWAS**
für Radlerin und Radler.

Das „Phänomen“-Rad. Die von Jahr zu Jahr sich steigende Beliebtheit des „Phänomen“-Fahrrades veranlasste die „Phänomen“-Fahrrad-Werke, Gustav Hiller, Zittau, im Jahre 1898 zur Ausführung eines Neubaus mit einem Flächeninhalt von über 2000 qm. Die dadurch ermöglichte Vergrößerung der maschinellen Einrichtungen bringt eine Menge technischer Vorteile mit sich, die sich insbesondere an den 99er Modellen erkennen lassen.

Der soeben erschienene Katalog führt uns nun die „Phänomen“-Räder in ihrer fertigen äusseren Erscheinung wie auch in ihrer inneren Beschaffenheit vor. Es sind darunter einfache Tourenräder für Herren und Damen, ein feines und leichtes Tourenrad, ein extra stark gebautes für schwere Fahrer, ein eleganter Halb- und ein schneidiger Bahnrenner, deren Konstruktion auf sorgfältig gesammelten Erfahrungen beruht. Der Nachfrage nach einem wirklich feinen und vornehm gebauten Rade entsprechen die Luxusmodelle 35 und 37 (s. Abb.), die alle als besonderes Kennzeichen für 99 Innenlötlung, in ein Rohr auslaufende Hinteradgabeln und verdeckte Bremse zeigen. Modell No. 35 ist ein besonders eleganter Luxus-Halbbrenner, der analog dem korrespondierenden Modell des Vorjahres jedenfalls sehr viel gekauft werden dürfte. Das Luxus-Damenrad Modell 37 kann man als eine

jener wenigen Damenmaschinen bezeichnen, die nicht allein einen graziösen Rahmenbau besitzen, sondern auch wirklich praktisch sind, wobei wir den leichten Lauf als bei den Hiller'schen Maschinen selbstverständlich betrachten. Diesen leichten Lauf verdankt das „Phänomen“-Fahrrad aber in erster Linie seinem Patentkugellager, das infolge seiner eigenartig konstruierten Achse, welche einen verkleinerten Durchmesser der Kugellaufbahnen gestattet, einen erheblich verringerten Drehwiderstand bietet.

Das vorstehende überaus günstige Urteil über die „Phänomen“-Räder fällt eine Autorität im Gebiete der Fahrradbranche, der Herausgeber und Chefredakteur des „Deutschen Fahrradhändler und Fabrikant“, Herr A. Siksay, in No. 117 seines Blattes.

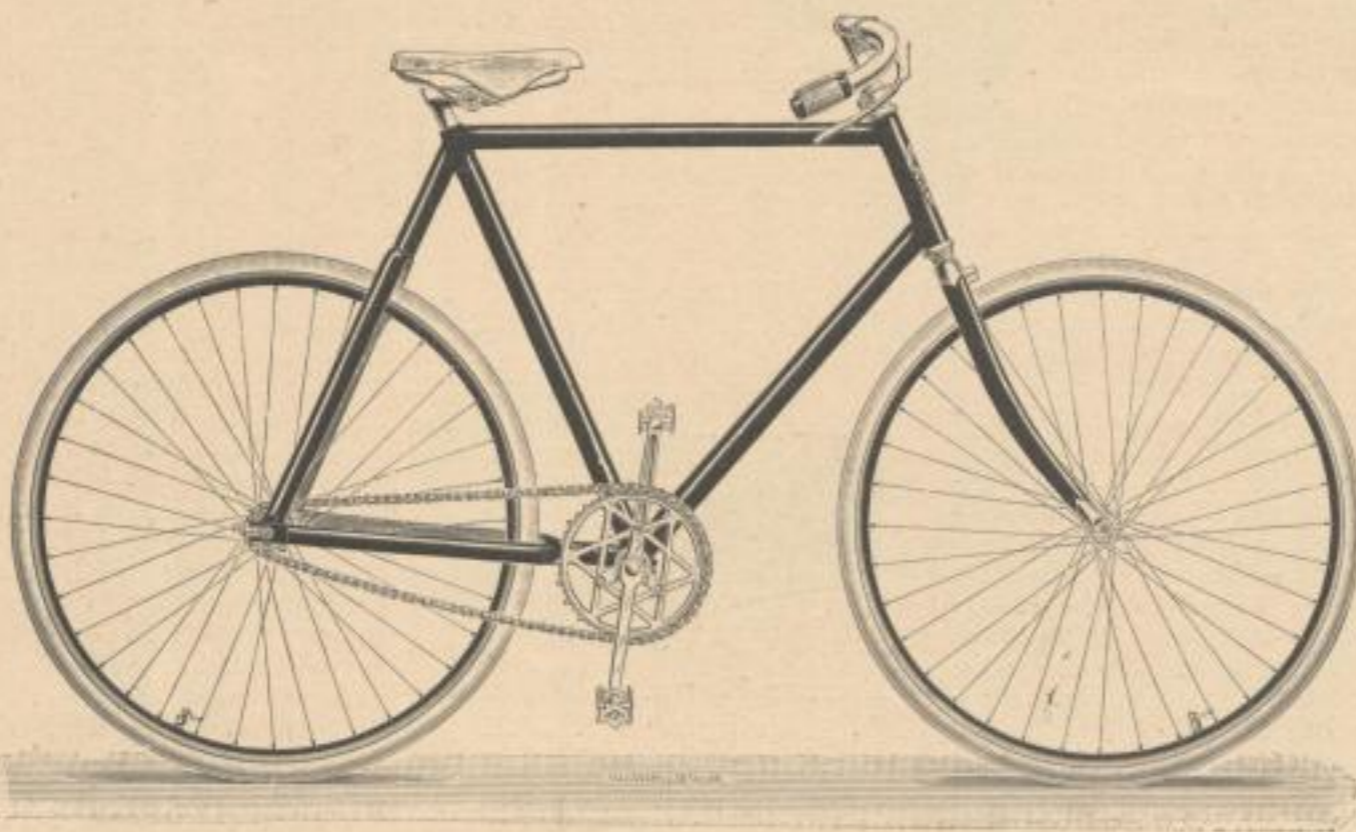
Es verdient schliesslich noch hervorgehoben zu werden, dass die

„Phänomen“-Fahrradwerke jetzt auch den Bau von Tandems aufgenommen haben. Die im Kataloge aufgeführten zwei Modelle, ein Herren- und ein gemischtes Tandem, sprechen dafür, dass die Firma ihre im Bau von einsitzigen Rädern gemachten Erfahrungen auch auf diese Radgattungen anwenden werde.

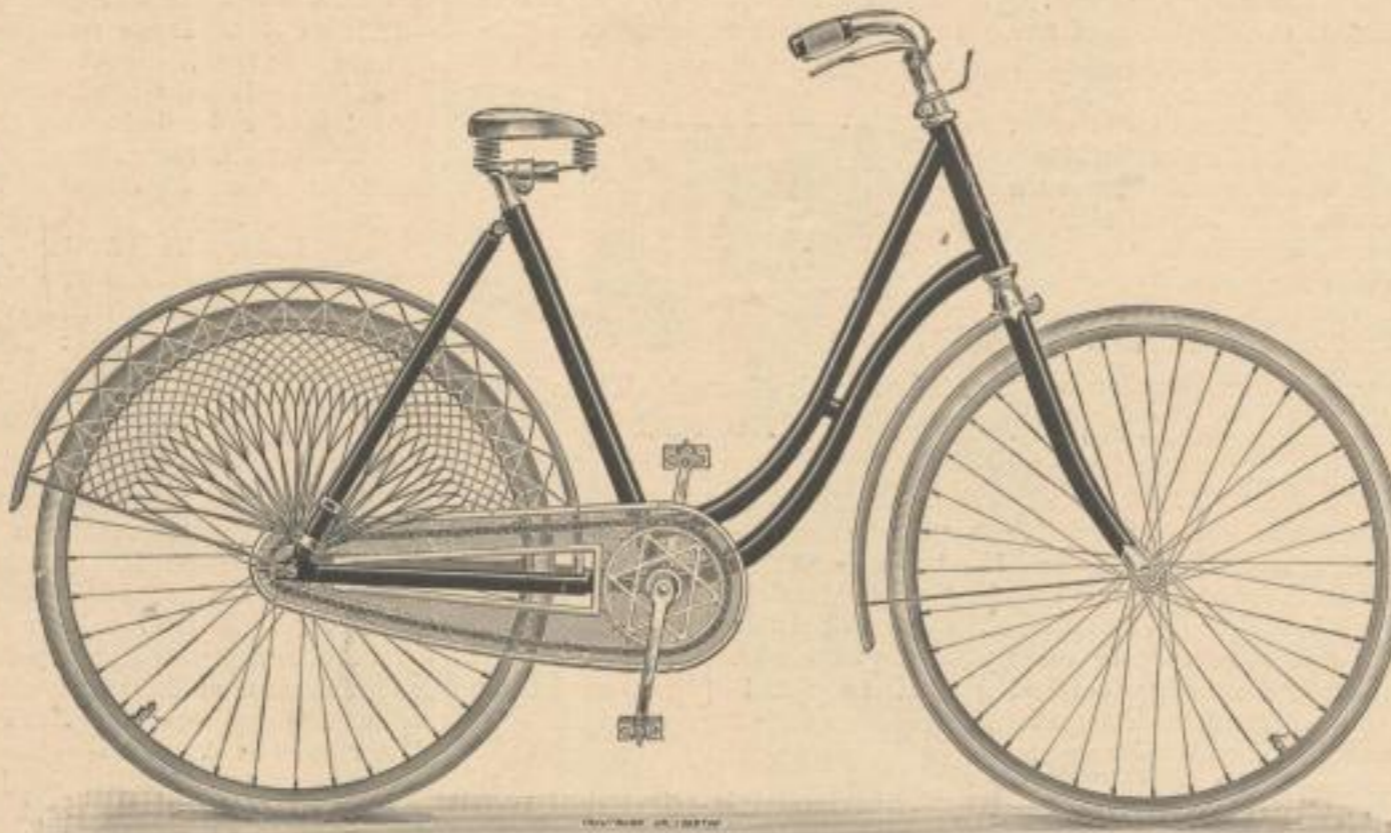
Schladitz-Fahrräder 1899. In hochfeiner Ausstattung ist soeben der Katalog der Schladitz-Fahrräder für die diesjährige Saison erschienen. Die Deckenseite ziert das bekannte prächtige Plakat der Schladitz-Räder in Miniatur-Ausführung, während das erste Blatt die reizend ausgeführten Ansichten der Dresdener Fabrik Schladitz und ihrer Bodenbacher Filialfabrik aufweist. In einem interessanten Tableau finden wir auf der nächsten Seite die zahlreichen Auszeichnungen in Medaillen zusammengestellt, welche die renommierte Fabrik für ihre hervorragenden Leistungen erhalten hat. Dem Vorworte, mit welchem die Aktiengesellschaft Fahrrad- und Maschinenfabrik vormals H.

W. Schladitz ihren diesjährigen Katalog einleitet, entnehmen wir, dass die Schladitz-Räder auf einem Standpunkte angelangt sind, wo es schwer ist, Verbesserungen anzubringen. Durch Arbeiten mit Spezial- und Präzisionsmaschinen, Verwendung des allerbesten Materials und von nur eingeschulten, in der Fahrradbranche bestens bewanderten Kräften, ist es der Fabrik gelungen, die Schladitz-Räder auf den Höhepunkt der Vollendung zu bringen. Gerade im vergangenen Jahre hatte es sich bei verschiedenen neuen Fabriken der Fahrradindustrie gezeigt, dass es nicht so einfach ist, ein tadellos gut konstruiertes Rad zu liefern, und können sich nur wenig Fabriken rühmen, dies fertig gebracht zu haben. Es ist nicht das Prinzip der Fahrradfabrik Schladitz, ein möglichst grosses Quantum Räder zu fabrizieren, wodurch ein genaues Ueberwachen und Kontrollieren der Räder unmöglich wird, sondern die Firma legt besonderen Wert auf eine genaue Kontrolle der Konstruktion, so dass kein Rad die Fabrik verlässt, welches nicht einer strengen Kontrolle unterworfen worden ist. Es sind der Aktien-Gesellschaft Fahrrad- und Maschinenfabrik vormals H. W. Schladitz auch in diesem Jahre wieder eine grosse Anzahl freiwilliger Zeugnisse zugegangen, die durchweg sehr ehrend und schmeichelhaft sind. Aus der Fülle der Atteste wollen wir nur eines hervorheben, welches von sehr kompetenter Stelle kommt, nämlich von seiten eines Fahrradhändlers. Derselbe schreibt u. a. an die genannte Fabrik:

„Nach Ablauf der Saison gereicht es mir zur angenehmen Aufgabe, Ihnen auch in diesem Jahre über die von Ihnen bezogenen Räder meine vollste Zufriedenheit und Anerkennung auszudrücken, und zwar im vollsten Einverständnis mit meiner geehrten Kundschaft. Wie Sie ja wissen, ist mein Umsatz trotz der schlechten, für unser Geschäft sehr ungünstigen Witterung im Frühjahr in der letzten Saison gegenüber der vorjährigen beinahe auf das Doppelte gestiegen, und schreibe ich solches nur dem Umstande zu, weil ich in Ihrem 97er Fabrikate schon ein ganz vorzügliches, gutes, leicht laufendes, elegantes Rad



Luxus - Halbbrenner „Phänomen“. (Modell 35.)



Luxus - Damenrad „Phänomen“. (Modell 37.)

meinen werten Kunden bieten konnte, durch welches dann in letzter Saison viel neue Käufer angelockt wurden. Doch muss ich zugeben, dass Ihre 98er Modelle die 97er noch weit übertrafen und haben dieselben jede andere Marke aus unserer Gegend verdrängt. Ganz besonders möchte ich Ihnen noch erwähnen, wie sich die voriges Jahr für meine Frau von Ihnen bezogene Damenmaschine bewährt hat. Weit entfernt, dass das Rad nur meine Frau benutzte, musste es in letzter Saison meinen allgemeinen Geschäftsbedürfnissen dienen. Die Maschine ist seit Frühjahr bis heute bereits jeden Tag im Dienste; dieselbe wurde auch schon sehr oft zu Lehrzwecken verwendet, ja sogar sehr grosse, schwere Herrenfahrer benutzten dieselbe schon wochenlang. Es ist unglaublich, dass ein so leichtes Damenrad, das ja die obere Hauptverbindung des Herrenrades entbehrt, solchen Strapazen, wie sie dieses mein Damenrad schon mitgemacht, Stand hält, und dennoch ist es volle Wahrheit, wenn ich sage, dass an dem Rade bis heute noch nicht das Geringste fehlte, ausser dem Kleiderschutz und den Schutzblechen, die etwas verbogen, und der Lenkstange, die durch einen Sturz etwas geknickt wurde. Das Rad läuft aber heute noch so ruhig, still und so spielend leicht, als ob es noch ganz neu sei. Gerade an diesem Rade sehe ich ganz besonders, was man bei sorgfältiger Arbeit und vorzüglichem Material in einem Rade Widerstandsfähiges, Dauerhaftes herstellen kann. Indem ich hoffe, auch durch die 99er Modelle der „Schladitz“-Räder den weitgehendsten Ansprüchen meiner geehrten Kundschaft zu genügen, zeichne hochachtungsvoll

Anton Schlachter,

Fahrrad- und Nähmaschinen-Handlung.

„Thuringia“-Fahrrad-Sattel und -Taschen.

Wir haben schon in voriger Nummer Anlass genommen, unsere Leserinnen und Leser auf die reichhaltige Preisliste hinzuweisen, welche die bestbekannte Spezialfabrik für Fahrrad-Sättel und -Taschen, Fr. Stephan, Mühlhausen i. Thür., für die 1899er Saison herausgegeben hat. Heute wollen wir nun auf einige Neuheiten näher eingehen, welche diese renommierte Firma auf den Markt gebracht. Einer Detailbesprechung der Artikel schicken wir die für die Interessentenkreise bemerkenswerte Mitteilung voraus, dass sich die Firma Fr. Stephan in Mühlhausen bereits seit ihrer im Jahre 1851 erfolgten Gründung mit der Fabrikation von Lederwaren verschiedenster Art befasste und sobald der Fahrradsport in Deutschland zur Aufnahme gelangte, zur Fabrikation von Fahrrad-Sätteln und -Taschen übergang, wodurch sich die hohe Leistungsfähigkeit der Firma erklärt. Dem Prinzip folgend: stets nur fachmännisch geprüfte, beste Materialien zu verarbeiten und nur praktisch erprobte, gut bewährte Modelle, bei welchen auf anatomisch richtige Bauart der Sättel ganz besonderes Augenmerk gelegt wurde, auf den Markt zu bringen, hat die Fabrikation der Firma Fr. Stephan in Mühlhausen mit den Errungenschaften der gesamten deutschen Fahrradindustrie von Jahr zu Jahr gleichen Schritt gehalten. Die Marke „Thuringia“ hat sich daher in Deutschland wie im Auslande ein ausgezeichnetes Renommee erworben. In der Saison 1898 überstieg die Produktion die Zahl von 200 000 Stück „Thuringia“-Sätteln und -Taschen, was gewiss als ein Beweis für die hervorragende Leistungsfähigkeit der genannten Firma zu betrachten ist. Aus dem reichhaltigen Kataloge der Firma Fr. Stephan für die Saison 1899 führen wir nebenstehend einige besonders bemerkenswerte Artikel dieser Spezialfabrik in getreuen Abbildungen vor. Da ist zunächst der neue Halbbrenn-Sattel „Thuringia“ No. 321, welcher besondere Beachtung verdient; derselbe ist hauptsächlich wegen seiner Stabilität infolge der doppelten, parallel nebeneinander liegenden Federn sehr zu empfehlen. Er besitzt ausserdem durch Verwendung des neuen solidest gearbeiteten Sattelkopfes wie Sitzbleches die vorzügliche Eigenschaft, die Federn so zu vereinen, dass sich dieselben gegenseitig unterstützen, beziehungsweise der Belastung gemeinschaftlich Widerstand leisten. Mehrfach geäusserten Wünschen entspricht die Konstruktion des „Hammock“-Sattels „Thuringia“ No. 322 in kurzer Form; dieser Sattel ist durch die bei ihm angeordneten drei stehenden Spiralfedern trotz seiner Kürze sehr elastisch und bietet dadurch einen recht hequemen, angenehmen Sitz. Sehr erhebliche Vorteile weist auch der „Hammock“-Sattel „Thuringia“ No. 323 auf. Die Feder-Konstruktion ist derart eingerichtet, dass bei einem äusserst bequemen Sitz dieser Spiralfeder-Sattel die Maschine selbst wie auch die Pneumatika ausserordentlich schont, da der Sattel mit seiner wunderbaren Federung alle Stösse beim Fahren, die bei Benutzung schlechter Wege etc. unvermeidlich sind, aufnimmt. Dieser Sattel, welcher allseitig grossen Beifall findet, gelangte u. a. auch bei den im vorigen Herbst seitens verschiedener Fahrradwerke erfolgten Lieferungen in „Armee“-Fahrrädern in erster Linie zur Verwendung. Bei den bezüglichen, von der militärischen Prüfungs-Kommission vor-

genommenen Versuchen hielt dieser Sattel die doppelte Belastung vorzüglich aus. Schliesslich wollen wir noch besonders darauf hinweisen, dass der „Hammock“-Sattel „Thuringia“ No. 323 sich auch ganz vorzüglich für Automobillräder eignet. Unsere Leserinnen machen wir aber in erster Linie auf den als ganz ausgezeichnet anerkannten Damen-Sattel „Thuringia“ No. 316 aufmerksam. Dieser Sattel ist in jeder Beziehung, hauptsächlich aber hinsichtlich seiner anatomischen

Bauart, als vollendet zu bezeichnen. Er verdient diese Bezeichnung nicht allein infolge seiner grossen Elastizität, bewirkt durch die grossartige Federkonstruktion, sondern auch durch das richtige Längenmass und die wunderbare Form des Sitzleders, da die Fahrerin darauf nicht wie bei anderen Sätteln hin- und herrutscht, sondern einen angenehmen und dabei sicheren Sitz hat. Einen besonderen Vorzug dieses Sattels bildet noch der schöne, glatte, kreisförmig gewalkte Kopf desselben. Auf die sehr zweckmässigen Kinder- und Jugensättel „Thuringia“ No. 301 und 302 haben wir bereits in voriger Nummer hingewiesen. In der



Neuer Halbbrennsattel
„Thuringia“ No. 321.

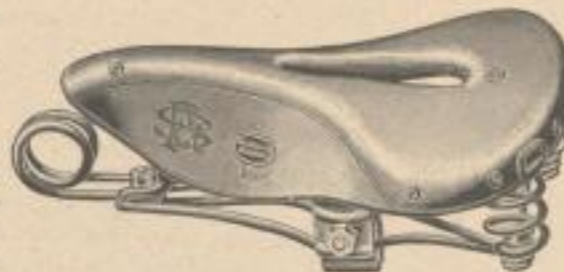
Fabrikation der Fahrrad-Werkzeugtaschen nimmt die Firma Fr. Stephan in Mühlhausen schon seit langem auf dem Kontinente die hervorragendste Stelle ein und hat dieselbe dem Umstände zu verdanken, dass die Firma ihre eigene Leder-Zurichterei, Färberei, Vergolderei etc. besitzt, mit den neuesten und besten Spezial-Fabrikationsmaschinen eingerichtet ist und über ein vorzüglich geschultes grosses Arbeitspersonal verfügt. Wie zu den Sätteln, verwendet die Firma auch zu den Taschen

nur die allerbesten Materialien und legt auf saubere Ausführung grössten Wert. Von den in vorliegender Nummer abgebildeten Dreieck-Werkzeugtaschen ist gegenwärtig die unten spitz zulaufende (No. 1050) die gangbarste und beliebteste, da sie sich in ihrer Form dem derzeitigen Rahmenbau anschliesst, ausserdem beim Fahren in keiner Weise hinderlich ist. Die neue Konstruktion der Dreiecktasche mit abgerundeter Spitze (No. 1021) gewährt eine vorteilhaftere Ausnutzung des Innenraumes zur Aufnahme des Werkzeuges; ihr hoher praktischer Wert ist bereits allseitig anerkannt. Eine von der Firma Fr. Stephan, Mühlhausen, erfundene, epochemachende Neuheit ist der bereits gesetzlich geschützte Werkzeugeinsatz für Fahrradtaschen, welcher aus leichtem Holz hergestellt, für Fahrrad-Werkzeugtaschen in beliebiger Form und Grösse geliefert wird. Die ungemein praktische Anordnung und zweckmässige Verwendbarkeit dieses patentierten Werkzeugeinsatzes lässt sich schon nach der Abbildung sofort erkennen. Die Werkzeugtaschen der Firma Fr. Stephan bilden in ihrer eleganten und geschmackvollen Ausführung eine wahre Zierde für jedes Rad. Diese wenigen Mitteilungen dürften wohl genügen, die Aufmerksamkeit unseres geschätzten Leserkreises auf die mustergiltigen Fabrikate der bestbekannten Firma Fr. Stephan in Mühlhausen i. Th. zu lenken, deren 1899er Katalog hiermit der allgemeinen Beachtung empfohlen werden soll.



Kurzer Hammock-Sattel
„Thuringia“ No. 322.

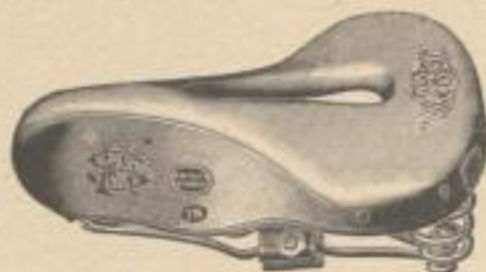
Ueber die „Attila“-Fahrradwerke A.-G., vorm. E. Kretschmar & Co., Löbau bei Dresden, lesen wir in dem bei Eckert & Pflug, Leipzig, erschienenen Prachtwerke: „Die Grossindustrie des Königreichs Sachsen in Wort und Bild“ (eine Ehrengabe für Se. Majestät König Albert von Sachsen, gewidmet von den dankbaren Grossindustriellen) folgendes: Noch vor wenig mehr



Hammock-Sattel „Thuringia“
No. 323.

als einem Jahrzehnt galt das Radfahren als ein von England herübergekommener Spleen, und die Maschinen, deren man sich damals bediente, zeigten eine Form, für die der Radler von heute nur noch ein mitleidiges Lächeln hat. Man kann wirklich nicht sagen, dass damals, Ende der 70er, bezw. Anfang der 80er Jahre, das Fahrrad in den breiten Schichten der Bevölkerung grosse Sympathie und Wertschätzung genoss; man hat es seinerzeit vollkommen unterschätzt und besass

keine Ahnung von der Zukunft dieser Erfindung. Unter solchen Auspizien, ohne Kapital und mit nur einem einzigen Gehilfen im Jahre 1887 eine mechanische Werkstatt zu begründen, welche die Herstellung von Fahrrädern als Spezialität betreiben sollte, dazu gehörte nicht nur grosser Mut, sondern ein felsenfestes Vertrauen auf die Zukunft der Branche. Diese beiden Eigenschaften wird heute jeder dem Begründer und jetzigen Direktor der „Attila“-Fahrradwerke, Herrn Ernst Kretschmar, der dieses Wagnis seinerzeit unternahm, zugestehen müssen. Der Genannte war damals nur ein schlichter, aber strebsamer und geschickter Mechaniker, und er begann seinen Betrieb in einem 20 qm grossen Sou-



Damen-Sattel „Thuringia“
No. 316.

terrain der Rosenstrasse in Dresden. Dort baute er sein erstes „Veloiped“. Es galt vor allen Dingen, der englischen Konkurrenz die Spitze zu bieten, denn vor zehn Jahren hielt man die englischen Räder für Mustermaschinen. Der junge Anfänger verstand es nicht nur, mit eiserner Energie alle finanziellen Hindernisse zu überwinden, sondern auch ein Fabrikat auf den Markt zu bringen, das dem englischen ebenbürtig war und bald ein grosses Renommee erlangte. Schon nach

kurzer Zeit musste die Werkstätte verlegt und vergrößert werden; die Aufträge mehrten sich, die Arbeiterzahl stieg von Woche zu Woche. Seine seltene Fachkenntnis und sein bescheidenes Auftreten erwarben

dem Begründer des heutigen Gross-Etablissements zahlreiche Freunde und wertvolle Verbindungen, wie derselbe denn noch heute einen guten Teil seines Erfolges auf das seltene Vertrauen zurückführt, das ihm von Kapitalisten, Lieferanten und Abnehmern damals entgegengebracht worden ist. Einmal im Emporsteigen begriffen, begnügte sich Ernst Kretzschmar nicht damit, die Fabrikate des Auslandes kritiklos nachzubilden, und längst betretene Bahnen zu wandeln, sondern er war schöpferisch tätig und bemühte sich, fortwährend Neuerungen und Verbesserungen zu ersinnen. Die Ergebnisse solchen Bestrebens waren seine patentierte Kettenspannung, bekanntlich die beste und einfachste der Welt, die jedem Laien das Einstellen der Kette bis auf einen Hundertstel-millimeter ermöglicht, ferner das ebenfalls patentierte, herausnehmbare Tretkurbellager, das eine überaus bequeme Untersuchung und Reinigung dieses wichtigsten Radbestandteiles ermöglicht, eine Universallenklinge und anderes mehr. Nach zweijährigem Bestehen verfügte Ernst Kretzschmar bereits über einen Arbeitsraum von 100 qm Bodenfläche und beschäftigte 15 Arbeiter. Er beschickte damals 1889 die Leipziger Fahrradausstellung, wo seine Fabrikate allgemeines Aufsehen erregten. Sogar König Albert, welcher die Ausstellung besuchte, interessierte sich dafür und beehrte den jungen Fabrikanten mit einer Ansprache, in der er sich sehr schmeichelhaft über das Starbicycle äusserte. Diese Episode, über welche die Presse mehrfach berichtete, war nicht unbemerkt geblieben und hatte für Ernst Kretzschmar zahlreiche neue Aufträge und eine wesentliche Vergrößerung seines schon bestehenden Renommees zur Folge. Bald hierauf erfolgte der zweite Umzug, da die bisherigen Räume nicht ausreichten. Die dritte Werkstätte war ebenso wie die zweite „am Poppitz“ gelegen und enthielt 400 qm Bodenfläche. Genau ein Jahrzehnt nach der Errichtung der ersten kleinen mechanischen Werkstatt, nachdem die „Attila“-Fahrräder längst Weltraf erlangt hatten und in Dresden (1894), in Teplitz (1895) und in Leipzig (1897) mit der goldenen Medaille ausgezeichnet worden waren, wurde dann das Etablissement in eine Aktiengesellschaft mit einem Betriebskapital von einer Million Mark umgewandelt. Schon vorher war der Betrieb aus der Grossstadt heraus und nach Löbtau verlegt worden in ein eigenes, der Neuzeit entsprechend grossartig eingerichtetes Fabrikgebäude mit einer Arbeitsfläche von 2500 qm. Bereits nach einem Jahr musste dasselbe auf 6500 qm Arbeitsfläche erweitert und für 1000 bis 1200 Arbeiter eingerichtet werden. Als Betriebsquelle dient demselben eine Dampfkraft von 200 Pferdekraften, ausserdem ausschliesslich elektrischer Antrieb. Wer heute die gewaltigen Fabrikräume der „Attila“-Fahrradwerke betritt, staunt über die Fülle hochmoderner Einrichtungen, über die wunderbar arbeitenden Spezial- und Präzisionsmaschinen, über die trefflichen Einrichtungen zum Wohle der Arbeiter, nicht zum mindesten aber über die hocheleganten Fabrikate, die in Bezug auf leichten Lauf und Stabilität von keinem anderen Erzeugnis übertroffen werden. Die Gesellschaft, die ausser ihren „Attila“-Fahrrädern auch noch Motor-Dreiräder erzeugt, für die England das grösste Absatzgebiet bildet, beschickt nicht nur hinreichend den deutschen Markt, sondern exportiert auch noch nach Russland, England, Dänemark und Oesterreich-Ungarn. In letzterem Staatsgebiete besitzt sie eine eigene Zweigfabrik, die 1894 in Teplitz errichtet wurde, ausserdem eine Filiale in Budapest. In Deutschland bestehen Filialen in Dresden, Köln und Hannover. Wer die Entwicklung der „Attila“-Fahrradwerke verfolgt und patriotisch denkt, wird sich neidlos darüber freuen, dass deutscher Fleiss und deutsche Erfindergabe, verbunden mit der unserem Volke eigenen zähen Energie, so Gewaltiges schuf. Manches Konkurrenzunternehmen, das dereinst mit grossem Kapital ins Leben gerufen wurde, ist heute gegen die „Attila“-Fahrradwerke weit zurückgeblieben, manches ganz verschwunden. Der Begründer und Leiter dieses Etablissements, Herr

Direktor Kretzschmar, hat aber auch thatsächlich bei seinen Plänen und Massnahmen immer das Richtige getroffen. Vom Guten das Beste — dies ist sein Wahlspruch von Anbeginn an gewesen, und wer heute

als Fachmann die „Attila“-Fahrräder prüft, der wird zugestehen, dass sie die beste Illustration dieses Wahlspruches bilden; er wird aber zugleich auch bedauern, dass es noch immer Gedankenlose giebt, die das englische und amerikanische Fabrikat dem nicht nur bessern, sondern auch billigeren deutschen vorziehen.

Der Luxuskatalog der Victoria-Fahrrad-Werke A.-G. in Nürnberg. Während noch vor wenig mehr als einem Lustrum das Fahrrad lediglich unter Sportsleuten einigermaßen bekannt war und beachtet wurde, hat sich dasselbe in einer kurzen Spanne Zeit so verallgemeinert, dass es heute fast keine Familie mehr giebt, die nicht Interesse für die Erscheinungen auf diesem Gebiete hätte. Es ist daher nicht zu verwundern, dass die Fahrrad-Industrie eine gewaltige Macht in dem Erwerbsleben vieler Nationen und insbesondere unseres deutschen Vaterlandes geworden ist. Tausenden und Abertausenden von Menschen hat diese Industrie einen neuen Erwerb gegeben; vielen Hunderten war sie Impuls für neue Verbesserungen und Erfindungen; einer grossen Anzahl bestehender Industrien gab sie die Gelegenheit zur Herstellung von Maschinen, vermittelt welcher grosse Massen der einzelnen Teile des Rades in ungemein sinnreicher und rationeller Weise produziert werden können. Durch das Zusammenwirken dieser Faktoren ist die Fahrradfabrikation eine Gross-Industrie geworden, die nur vermöge ihrer gewaltigen Produktion in der Lage ist, diesen Gegenstand heute zu einem so billigen Preis herzustellen, welcher es auch dem weniger Begüterten ermöglicht, sich dieses schnellfahrenden, Zeit und Geld sparenden Vehikels zu bedienen. Alle bedeutenden deutschen Etablissements dieser Branche müssen sofort nach Schluss der Saison wieder darauf bedacht sein, ihre Neuheiten und Verbesserungen dem Publikum in Wort und Bild vorzuführen. Es soll zum Ruhme dieser Industrie gesagt sein, dass sie diesen Publikationen von jeher ganz besondere Sorgfalt angedeihen liess. Die Ausstattung der Preislisten aller besseren Fahrradfabriken präsentieren sich immer in vornehmem Kleide; die besten Produkte der Buchdrucker- und Holzschneidekunst wurden dazu verwendet. Dem hochfeinen Kunstdruckpapier musste das Illustrationspapier, der Autotypie der Holzschnitt weichen. Und nun gar die Einbanddecken bildeten sich allmählich zu wahren Kunstwerken der damit sich befassenden typographischen Anstalten heraus. Es giebt heute nicht nur Sammler von Münzen, Liebigbildern, Marken, Ansichtskarten etc., sondern auch solche von Fahrradalbums, und es lässt sich an diesen Sammlungen der Werdegang der früher so unscheinbaren und jetzt so imposant in die Erscheinung tretenden Industrie deutlich ersehen. Unter den Etablissements, welche schon seit den Anfängen der Industrie in Deutschland ihren Publikationen stets den Charakter der Vornehmheit zu geben wussten, nehmen entschieden die Victoria-Fahrrad-Werke A.-G. Nürnberg einen hervorragenden Platz ein; die stets hochgespannten Erwartungen, die sich jeweils an das Erscheinen der neuen Preisliste knüpfen, werden ihre vielen Freunde und Abnehmer auch durch den diesjährigen Luxuskatalog vollauf erfüllt sehen. Die Einbanddecke, eine Verkleinerung des von dem Kunstmaler Fritz Rehm, München, entworfenen Sujets des Plakates der gleichnamigen Firma in der neueren Malrichtung gehalten, ist in der Farbenwirkung äusserst apart. Die Abbildung der einzelnen Fahrräder und ihrer Teile sind autotypisch wiedergegeben. Es würde den Leser ermüden, eine Beschreibung jedes einzelnen Modells hier vorzufinden. Nur kurz möge erwähnt sein, dass die Luxusmodelle der Victoria-Fahrrad-Werke A.-G., welche



Spitze Dreiecktasche „Thuringia“ No. 1050.

D. R.-G.-M.



No. 1050 (geöffnet) mit Werkzeug-Holzeinsatz.

No. 101 031.

im Vorjahre auf der Berliner Sportausstellung mit der goldenen Medaille prämiert wurden und für die deutsche Industrie tonangebend waren, seitens der Konsumenten mit so grossem Beifall aufgenommen wurden, dass der Nachfrage auch nicht annähernd genügt werden konnte. In diesem Jahre werden neben den für Herren- und Damen-Tourenluxusmaschinen auch Strassenrenner in luxuriöser Ausstattung



Dreiecktasche mit abgerundeter Spitze „Thuringia“ No. 1021.

D. R.-G.-M.

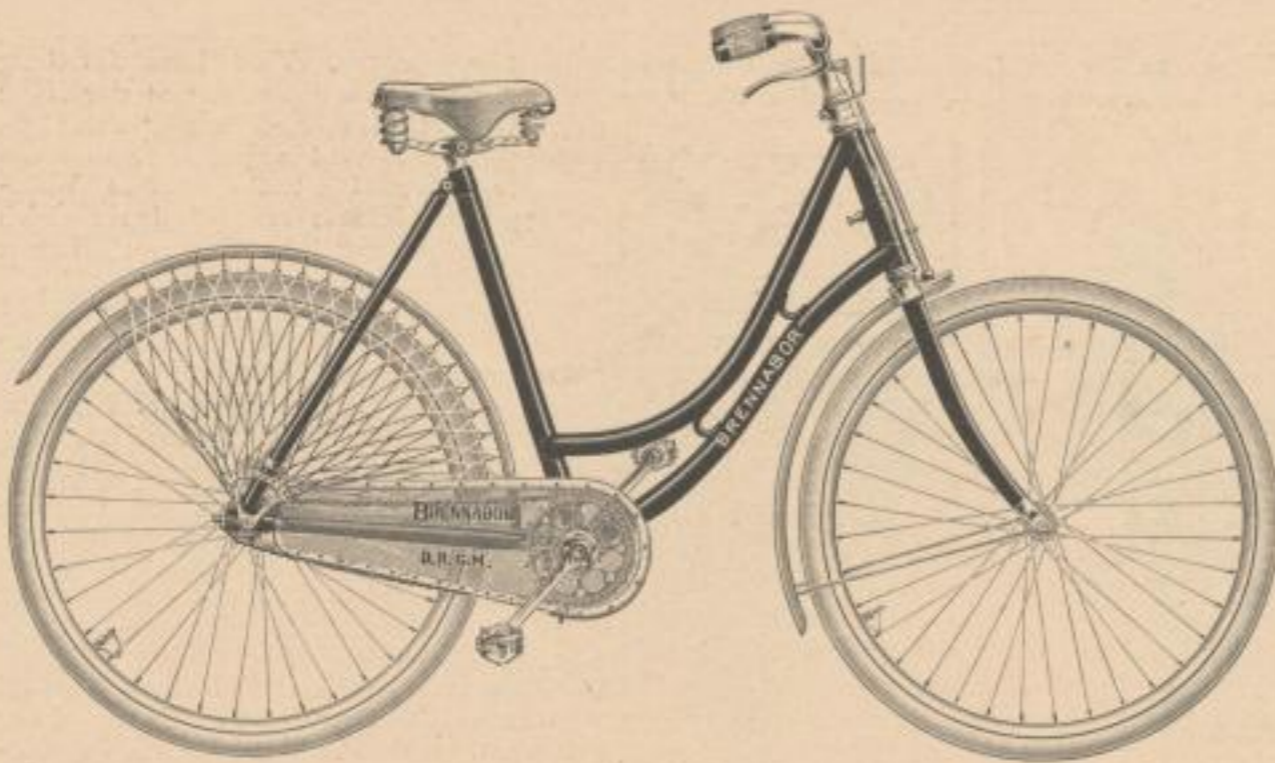


No. 1021 (geöffnet) mit Werkzeug-Holzeinsatz.

No. 101 031.

im Vorjahre auf der Berliner Sportausstellung mit der goldenen Medaille prämiert wurden und für die deutsche Industrie tonangebend waren, seitens der Konsumenten mit so grossem Beifall aufgenommen wurden, dass der Nachfrage auch nicht annähernd genügt werden konnte. In diesem Jahre werden neben den für Herren- und Damen-Tourenluxusmaschinen auch Strassenrenner in luxuriöser Ausstattung

im Vorjahre auf der Berliner Sportausstellung mit der goldenen Medaille prämiert wurden und für die deutsche Industrie tonangebend waren, seitens der Konsumenten mit so grossem Beifall aufgenommen wurden, dass der Nachfrage auch nicht annähernd genügt werden konnte. In diesem Jahre werden neben den für Herren- und Damen-Tourenluxusmaschinen auch Strassenrenner in luxuriöser Ausstattung



Luxus-Damenrad. (Brennabor 19.)

und mit weiteren Vervollkommnungen versehen, geliefert. Selbstverständlich trägt die Fabrik auch dem Geschmack und Bedürfnis des grossen konsumierenden Publikums durch die Fabrikation ihrer bewährten und sehr preiswürdigen Herren- und Damen-Tourenmaschinen durch ein äusserst stabiles, tragfähiges Transportrad etc. in vollem Umfange Rechnung. Jeder, der sich ein Fahrrad anzuschaffen beabsichtigt, möge nicht versäumen, sich eine Preisliste dieses altrenommierten Werkes zu beschaffen.

„Souverain“-Fahrradwerke Latté & Victorius, Berlin, Grosse Frankfurterstrasse 13. In den weit ausgedehnten Radsportkreisen der Metropole des Deutschen Reiches hat sich das mustergültige Fabrikat der „Souverain“-Fahrradwerke Latté & Victorius in Berlin in kürzester Zeit ein vorzügliches Renommee errungen. Die Marke „Souverain“ hat sich als erstklassige Maschine sehr vorteilhaft eingeführt und verspricht, ihre rasch erworbene hervorragende Stellung auf dem Radmarkte sich dauernd zu erhalten. Die Gründe für die lebhafteste Anerkennung, welche sich dieses Fabrikat in der Radsportwelt zu verschaffen gewusst, sind in der schätzenswerten Thatsache gelegen, dass sich in dem „Souverain“-Rade die Gediegenheit des Materials, die Solidität der Arbeit und die Eleganz der Ausstattung aufs wirksamste vereinigen. Der Firma Latté & Victorius in Berlin, Grosse Frankfurterstrasse 13, ist es gelungen, in dem „Souverain“-Rade ein Fabrikat herzustellen, welches bei all seinen Vorzügen in der Ausführung sich auch durch verhältnismässig niedrig gestellten Preis auszeichnet und somit in jeder Hinsicht selbst die weitestgehenden Ansprüche befriedigt. Die bei den „Souverain“-Rädern in Anwendung gebrachte Innenlötlung hat sich bestens bewährt; ebenso die Neuheit in der Konstruktion, nach welcher die Bremsvorrichtung in das Steuerrohr verlegt und dadurch die Bremse unsichtbar gemacht wurde. Die Berliner Radfahrerkreise machen wir noch im besonderen dadurch aufmerksam, dass die „Souverain“-Fahrradwerke Latté & Victorius in der Potsdamerstrasse 138 soeben ein elegant eingerichtetes Verkaufslager eröffnet haben, welches unter der Leitung des in Sportkreisen bestens bekannten Herrn Richard Müller (Mitglied des B. B.-C. „Germania“) steht. Wir können unseren Leserinnen und Lesern nur empfehlen, der Niederlage der „Souverain“-Fahrradwerke in der Potsdamerstrasse einen Besuch abzustatten, um sich selbst von den wesentlichen Vorzügen dieser erstklassigen Maschine zu überzeugen, die in ihrer Qualität die Tendenz erkennen lässt, sich ihres Namens würdig zu erweisen.

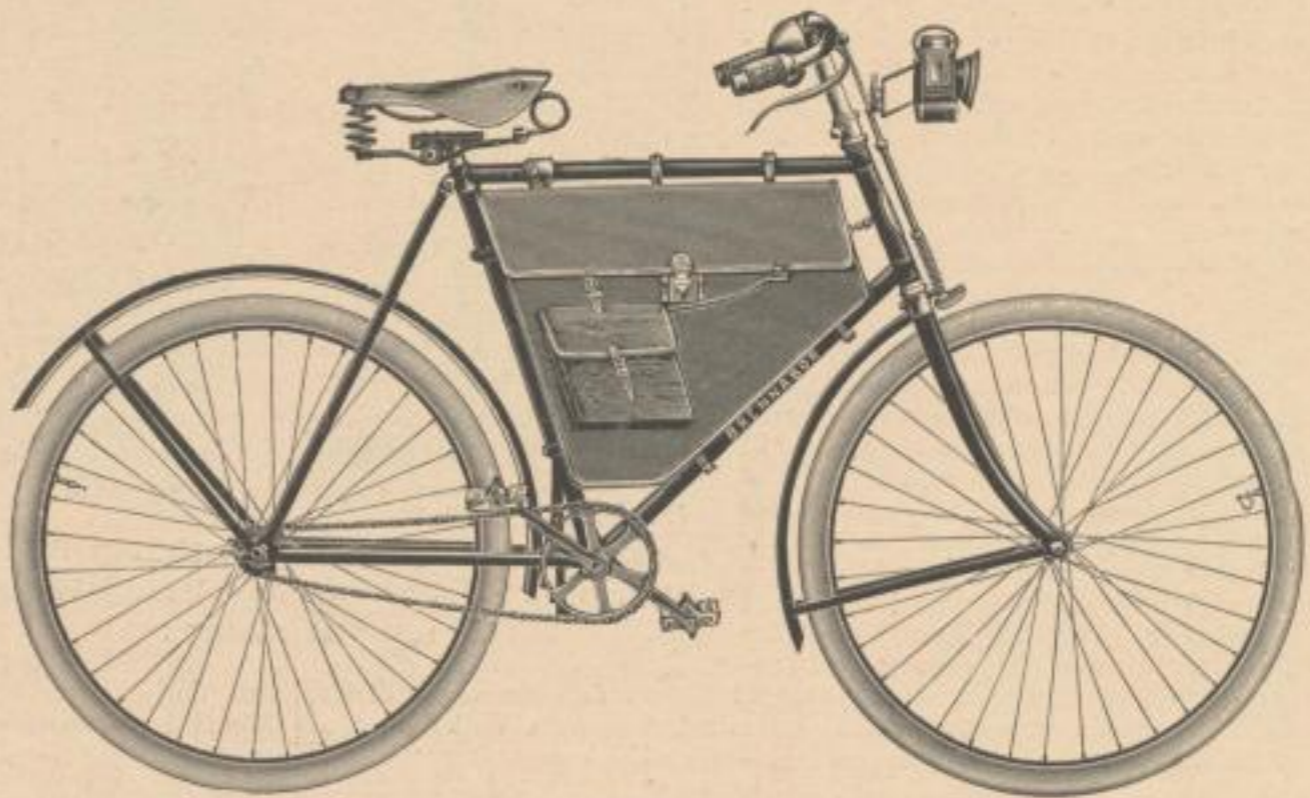
Der Katalog der Alexander-Fahrradwerke A.-G. vormals A. Jacobi, Brandenburg a. H. Für die 1899er Saison hat sich die bestbekannte Firma Alexander-Fahrradwerke A.-G. vormals A. Jacobi in Brandenburg a. H. mit einem sehr geschmackvoll ausgestatteten Katalog eingestellt, dessen elegant ausgeführtes Titelblatt ein reizendes Bildchen aufweist, welches eine fescbe Radlerin darstellt, die den Interessenten für die beliebte „Alexander“-Marke ein herzliches Willkommen entgegenbringt. Die erste Seite des Kataloges zeigt die umfangreichen Fabrikräume dieser Fahrradwerke, welche, wie bereits bekannt, eine solid gebaute und gefällig ausgestattete Maschine produzieren. Wie die Firma im Vorworte ihres Kataloges betont, wird beim Bau der „Alexander“-Maschinen das ausgesucht tadelloste Material verwendet, auf Emaillierung und Vernickelung wie bisher die grösste Sorgfalt gelegt, so dass auch die 1899er Ma-

schinen neben ihrem guten Rufe ein durchaus solides Fabrikat repräsentieren und Mustermaschinen bleiben werden. Besondere Sorgfalt verwendet die Fabrik auf eine vorzügliche Konstruktion des Tretkurbellagers, welches ja den wichtigsten Teil des Fahrrades bildet. Der Kugellauf ist so angeordnet, dass die Kugeln nur minimale Angriffspunkte in der Lagerschale und am Konus haben. Auf diese Weise ist der denkbar leichteste Lauf erreicht. Die eingeschraubte Schale wird von aussen durch einen vorgeschraubten Deckel, in dem sich eine Filzabdichtung befindet, abgeschlossen. Am unteren Teile des Gehäuses befindet sich eine Reinigungsschraube; dieselbe dient zur jeweiligen Entleerung des Oeles und gleichzeitiger Reinigung mit Petroleum oder Benzin, welches eingefüllt und dann wieder abgelassen wird. Beim Anschrauben der linken Schale, die rechte ist fest eingeschraubt, ist darauf zu achten, dass dieselbe wieder gut eingeschraubt wird und das Gewinde in dem Gehäuse auf den richtigen Gang fasst. Für die kommende Saison bringen die „Alexander“-Fahrradwerke mehrere sehr hübsche Modelle von Tourenmaschinen leichteren und schwereren Genres, Strassen- und Bahnrenner, sehr gefällige, einladende Damenmaschinen, elegante Damen-Dreiräder für Radfahrerinnen, welche auf ein bequemes

und sicheres Fahren Wert legen, nette Knaben- und Mädchen-Räder, verschiedene Tandems, Dreisitzer, eine hochfeine Luxusmaschine und endlich praktische, in Bezug auf leichten Lauf und grösste Tragfähigkeit den höchsten Anforderungen entsprechende Transporträder auf den Markt. Damit wird sich die bewährte Marke „Alexander“ auch in der 1899er Saison ihren bisherigen guten Ruf sicher wieder befestigen und erhalten.

Der Aufsichtsrat der Neckarsulmer Fahrradwerke A.-G. in Neckarsulm schlägt nach reichlichen Abschreibungen für 1897/98 10 pCt. Dividende vor. Auch diese Fabrik hat trotz der ungünstigen 98er Saison wieder einen wesentlich höheren Umsatz zu verzeichnen und heute schon den grössten Teil ihrer 1899er Produktion verkauft.

Brennabor-Räder. Aus dem 1899er Kataloge der Brennabor-Fahrradwerke Gebrüder Reichstein, Brandenburg d. H., aus welchem wir bereits in unserer Nummer 7 die Abbildung eines feinen Damenrades (Brennabor 3) und eines Zweisitzers für Dame und Herr (Brennabor 15) vorgeführt haben, bringen wir heute ein Brennabor-Luxus-Damenrad und ein starkes Touren- und Militärrad zur Anschauung. Ersteres ist eine prächtige Maschine vornehmster Bauart, die bei leichtem Gewicht doch sehr stabil ist. Das Rad eignet sich sowohl für leichte wie für schwere Fahrerinnen und gehört zu dem Besten was je in Damenrädern angefertigt wurde. Die Räder haben Doppel-Hohlstahl-Felgen, können aber auf Wunsch auch mit Bostonfelgen ausgestattet werden. Der Preis dieses Rades ist im Verhältnis zur luxuriösen Ausstattung als sehr mässig zu bezeichnen. Das starke Touren- und Militärrad ist bereits in grosser Zahl für die deutsche Armee und Gendarmerie geliefert worden und hat sich allseitig die grösste Zufriedenheit der betreffenden Truppenteile erworben. Am Rahmen des Rades befindet sich eine abnehmbare Stellstütze um das Rad frei aufstellen zu können, wodurch dasselbe auch für Jagd Zwecke sehr geeignet ist. Damit haben die Brennabor-Fahrradwerke ein vielseitig verwendbares, sehr praktisches Rad auf den Markt gebracht.



Starkes Touren- und Militärrad. (Brennabor 2.)



Internationale Motorwagen-Ausstellung Berlin 1899.

Wenn auch die Entwicklung des Automobilismus in stetem Fortschreiten begriffen ist, so entspricht doch das Tempo, in welchem die junge Industrie des Motorwagenbaues emporwächst, nicht überall denjenigen Erwartungen, die man mit Rücksicht auf die hohe praktische Bedeutung des neuen Verkehrsmittels billigerweise zu hegen berechtigt ist.

Diese Erscheinung findet ihre einzige Erklärung in dem Umstande, dass das so wesentliche und erspriessliche Zusammenwirken der Produzenten mit den Konsumenten noch nicht überall erfolgreich angebahnt und in die richtigen Wege geleitet ist.

So lange aber eine solche innige Verbindung mangelt, vermag der Fabrikant weder mit der für seine Dispositionen notwendigen Sicherheit die Verwendungsgebiete für seine Produkte zu beurteilen, noch kann er sich diejenige Kenntnis von den besonderen Anforderungen der einzelnen Interessentenkreise verschaffen, welche allein ihn in den Stand setzt, verkaufsfähige Ware für den Gebrauch dieser Kreise anzubieten. Andererseits ist aber auch der Konsument ohne hinreichende Bekanntschaft mit dem Vorhandenen ausser Stande, seine Ansprüche zu präzisieren und diejenigen Wünsche zum Ausdruck zu bringen, deren Erfüllung ihm die angebotene Ware begehrenswert machen würde.

Mag daher der Fabrikant noch so eindringlich auf ein vorhandenes Bedürfnis hinweisen und mögen diese Hinweise auch beim Käufer ein gewisses Verständnis finden, immer noch bleibt die weite Kluft bis zur Kauflust selbst zu überbrücken.

Es wird daher im beiderseitigen Interesse der Käufer wie der Fabrikanten liegen, diejenige Verbindung untereinander herzustellen, welche die Bedingung für die rasche Ausgestaltung eines Industriezweiges und die einzig sichere Grundlage für seine gesunde Entwicklung bildet.

Als das einfachste und beste Mittel zur Anbahnung einer solchen Verbindung hat sich die Veranstaltung von Ausstellungen bewährt, wenn deren Organisation zielbewusst und mit konsequenter Verfolgung des angegebenen Zweckes geschieht.

Von solchen Erwägungen ausgehend, und in klarer Erkenntnis des anzustrebenden Zieles hat

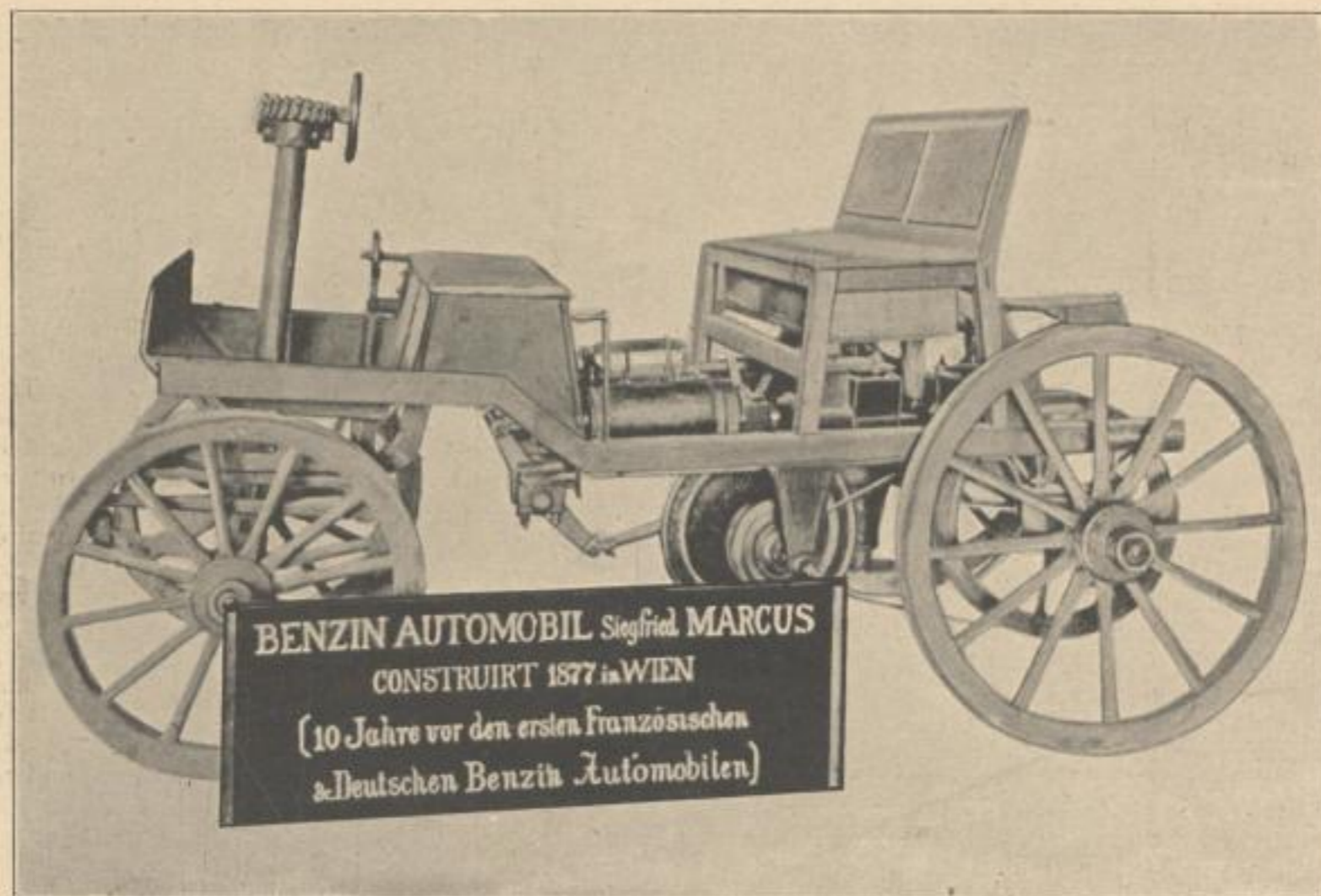
sich unter dem Ehrenvorsitz des Staatsministers von Podbielski und auf Veranlassung des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins ein Komitee gebildet, welches im Herbst dieses Jahres in Berlin eine internationale Motorwagen-Ausstellung veranstalten will.

Dass jenes obengenannte Ziel aber auch wirklich entsprechend erreicht werde, hat das Ausstellungskomitee zunächst eine sorgfältig erwogene Zusammensetzung der mit der Ausführung betrauten Subkomitees zu gewährleisten gesucht. Schon in diesen kleineren Interessentengruppen ist ein einheitliches Zusammengehen von Industriellen und Konsumenten, und unter diesen wieder von Vertretern aller derjenigen Gebiete privater und öffentlicher Natur gesichert, auf welchen der Automobilismus sich einen Platz zu erobern berufen sein könnte.

Aber noch ein weiteres Interesse darf die geplante Ausstellung gerade bei den Fabrikanten für sich beanspruchen. Das Jahr 1900 lädt alle Nationen zu einem grossen Wettkampf ein, in welchem die Kräfte sich auf allen Gebieten gewerblichen Schaffens messen sollen. In einem solchen Kampf darf sich nur der begeben, nur der darf auf Erfolge in ihm rechnen, der seiner Konkurrenten Kräfte und die seinen kennt, und die geplante Ausstellung soll für diesen Riesenkampf das unerlässliche „Training“ sein.

So soll und wird aus der internationalen Motorwagen-Ausstellung Berlin 1899 heraus ein frisch pulsierendes Leben allenthalben die Motorwagenindustrie durchströmen und nach allen Richtungen erfreuliche Früchte zeitigen.

Berlin, im Jahre 1899. Das Ausstellungskomitee.



BENZIN AUTOMOBIL Siegfried MARCUS
CONSTRUIRT 1877 in WIEN
(10 Jahre vor den ersten Französischen
& Deutschen Benzin Automobilen)

Siegfried Marcus †.

Die Thore der Jubiläumsausstellung in Wien haben sich geschlossen und das „erste Benzin-Automobil der Welt“ ist aus derselben in die Remisen des „Oesterreichischen Automobil-Clubs“ transferiert worden, der dieses interessante historische Objekt erworben hat. In dem Bilde auf Seite 241 ist dasselbe dargestellt, eine eingehende Beschreibung des Benzinmotors von Marcus, wie er hier verwendet wurde, soll demnächst folgen.

Wir wollen die durch freundliches Entgegenkommen des Oesterreichischen Automobil-Clubs uns gebotene Gelegenheit zur Vorführung einer getreuen Abbildung des ersten Benzin-Automobils der Welt nicht vorübergehen lassen, ohne auf den Erfinder selbst zurückzukommen, den im Laufe des vorigen Sommers ein jäher Tod von einem langjährigen Leiden befreite, uns aber einen hervorragenden Fachmann raubte.

Es ist nicht nur die kleine Gilde, welche sich in Oesterreich um die Fahne des Automobilismus schart und welche ebenso bewundernd auf den ersten Pionier dieses neuen Verkehrswesens und nunmehr trauernd nach seinem Grabe blickt, es ist die ganze technische Welt, welche den Hingang eines Erfindergenies, wie es Marcus war, schmerzlichst empfindet.

Was hätte dieser Mann mit seinen reichen Erfahrungen, die bis auf ein Vierteljahrhundert zurückdatieren, in unserer Sache noch leisten können! Seine Gedanken standen nie stille, auf allen Gebieten der Technik finden wir seine eigenen Konstruktionen und Ideen. In der Telegraphie, in der Akustik, im Seeminen-, Geschütz- und Beleuchtungswesen, in rotierenden Pumpen u. s. f., überall ist sein Name vertreten, und seine magnet-elektrische Zündung rührt bereits aus den sechziger Jahren her. Noch in der letzten Zeit hatte er in seiner Mechanikerwerkstätte an einem verbesserten magnet-elektrischen Zündapparat für Automotoren gearbeitet und studiert. Sein Interesse für den Motorwagen war aufs neue angeregt, als er in den letzten Jahren bemerkte, was man in Frankreich und Deutschland in der Verfolgung und Ausbildung seiner alten Idee erreicht hatte.

Als er kurz vor seinem Tode in die Rotunde zur Kollektiv-Ausstellung der österreichischen Automobilbauer geführt wurde, welche Freude empfand da der Mann über all die Vervollkommnungen und das schöne Aussehen der ausgestellten neuen Vehikel!

Es erging ihm wie jedem genialen Menschen, welchem der Kopf von Ideen übersprudelt; er hatte nie Zeit, eine Idee bis zur vollkommenen Fruktifizierung zu verfolgen, weil ihm bereits eine neue durch den Kopf schoss. Daher mag es wohl gekommen sein, dass er, wenn auch nicht ganz ohne finanzielle Erfolge, doch nicht den Lohn gefunden hat, den seine geistige Arbeit verdient hätte. Bei seiner Bescheidenheit fand er vielleicht auch nicht immer die moralische Genugthuung unter seinen Fachgenossen und — die verdiente Anerkennung.

Was ihm die Mitwelt versagte, kann nur die Nachwelt gut machen durch ein ehrendes Angedenken.

Die Franzosen würden einem solchen Manne ein Monument setzen.
Prof. Czischek.

Rad- und Motoren-Fernfahrt München-Messina.

Ueber die Reiseroute der vom „Radfahr-Club des Münchener Journalisten- und Schriftsteller-Vereins“ geplanten Fernfahrt sind bisher folgende Bestimmungen getroffen: Die Abreise von München erfolgt Ende August oder Anfang September l. Js. Die Automobilen fahren von München nach Innsbruck oder Landeck und von dort über den Brenner oder über Finstermünz und Bozen nach Toblach im Pusterthal, während eine mit Klapperrädern oder zerlegbaren Fahrrädern ausgerüstete Radfahrer-Abteilung vom Unterinntal durch das Zillerthal aufsteigend einen oder mehrere Hochgebirgsübergänge über die Zillerthaler Tauern nach dem Ahrenthal ausführt und ebenfalls Toblach gewinnt. Von dort gemeinsame Fahrt durch die Dolomiten nach Venedig, über Padua, Ferrara, Bologna und den Apennin nach Florenz. Von da über Perugia nach Rom und Neapel (Capri) und stets fort der Westküste Italiens folgend nach Reggio (ca. 1500 km von München). Ueberfahrt nach Messina per Dampfer. Die Dauer der Fahrt bis hierher wird unter Einrechnung der Besichtigung der hauptsächlichsten Sehenswürdigkeiten (inkl. Sizilien) auf ca. 60 Tage veranschlagt. — Die Rückreise über Neapel, Rom, Livorno, Pisa, Genua bis

Mailand (ca. 1250 km) soll, um die Leistungsfähigkeit der Automobilen zu erproben, als Parforce-Fahrt, d. h. so rasch als möglich, gemacht werden. Ein Teil der Reisegesellschaft besucht event. noch Tunis und Algier und nimmt den Rückweg nach Mailand über Sardinien und die Riviera. Von Mailand erfolgt die Heimreise je nach den Weg- und Witterungs-Verhältnissen per Bahn oder per Wagen. — Die ganze Fahrt hat vorwiegend fachlichen Charakter, d. h. Teilnehmer sind in erster Linie Journalisten, Schriftsteller, Techniker, Künstler und Amateur-photographen, sowie event. Angehörige derselben. Etwaige Anfragen sind zu richten an Dr. P. v. Salvisberg, München, Goethestrasse 66.

Motorfahrer-Club Eisenach.

Dass der Automobilismus in Deutschland sehr rasche und erfreuliche Fortschritte macht, hatten wir in letzter Zeit wiederholt Gelegenheit zu konstatieren. Von der Bildung von Automobilsport-Abteilungen im Rahmen von Radfahrervereinen hatten wir bereits mehrfach gemeldet. Heute sind wir aber in der Lage von dem Bestehen eines Motorfahrer-Clubs in Deutschland nicht nur berichten, sondern sogar eine Gruppenaufnahme dieses Clubs unseren Leserinnen und Lesern in getreuer Reproduktion vor Augen zu führen. Es ist dies der „Motorfahrer-Club Eisenach“, eine der jüngsten, zugleich aber auch rührigsten automobilistischen Vereinigungen. Dieser Club zählt bereits trotz der kurzen Zeit seines Bestehens eine ganz stattliche Anzahl von Mitgliedern, an deren Spitze eine Autorität auf dem Gebiete des Automobilismus, der Generaldirektor der Fahrzeugfabrik Eisenach, Herr Gust. Ehrhardt, steht. Dem Motorfahrer-Club Eisenach, dessen Gründung auf die dankenswerte Initiative der bereits rühmlichst bekannten Fahrzeugfabrik Eisenach zurückzuführen ist, gehört u. a. auch Frau Direktor Ehrhardt als Mitglied an, die wir unseren Leserinnen bereits in Nummer 7 unseres Blattes als charmante Automobilfahrerin auf ihrem Motorwagen „Wartburg“ in einem reizenden Bilde vorgeführt haben. Unser heutiges Bild zeigt den Motorfahrer-Club Eisenach vor einer Ausfahrt. Im Hintergrunde sehen wir die Festhalle, welche manchem Besucher des vorjährigen Kongresses noch in angenehmer Erinnerung sein dürfte. Wir wünschen dem wackeren Motorfahrer-Club Eisenach ein kräftiges Wachsen, Blühen und Gedeihen, und hoffen, noch recht oft Gelegenheit zu haben, über seine auf die Hebung und Förderung des Automobilismus hinzielende schätzenswerte Thätigkeit Erfreuliches berichten zu können.

Probefahrten mit Elektromotordroschken haben in den letzten Tagen in Berlin im Tiergarten und in Moabit stattgefunden, und die neuen Gefährte sollen bereits in den nächsten Tagen in den öffentlichen Fahrverkehr eingereiht werden. Die Wagen werden als Taximeter erster Klasse eingerichtet. Sie wiegen mit der vollständigen Montierung 25 Centner, so dass die Akkumulatoren und Motoren derselben nur eine Belastung von 11 Centner herbeiführen. Trotzdem entwickeln die Wagen eine bedeutende Geschwindigkeit und Ausdauer. Mit einmaliger Füllung der Akkumulatoren legen sie eine Strecke von 42 km zurück bei einer Schnelligkeit von etwa 5,5 Minuten pro Kilometer. Die Bedienung erfolgt durch einen Wagenführer, der gleichzeitig das Glocken- oder Trompeten-Warnungssignal mit der Bremse und dem Ein- und Ausschalter in Thätigkeit setzen kann. Die Droschken sind leicht lenkbar, sie können auf ganz kurze Distanzen einem Hindernis ausweichen und bieten somit grössere Sicherheit als die gewöhnlichen, von Pferden gezogenen. Da die Räder mit starken Gummireifen versehen sind und eine Kettenverbindung nicht besitzen, so fahren sie geräuschlos. Im übrigen sind sie genau wie gewöhnliche Droschken erster Klasse gebaut. Der offene Wagen besitzt zwei Vordersitze sowie eine abnehmbare Rückbank, auf welcher ebenfalls zwei Personen Platz finden. Die Akkumulatoren befinden sich in einem verschlossenen Kasten unter dem Vorderwagen. In einem Kasten unter dem Kutschersitz werden Bleiversicherungen und Werkzeuge aufbewahrt, die dem Wagenführer die Vornahme kleinerer Reparaturen auf offener Strasse ermöglichen. Zunächst werden, wie das „Kleine Sport-Journal“ mitteilt, drei Akkumulatortwagen in Betrieb gesetzt, während fünf weitere derartige Wagen sich im Bau befinden.



Der Motorfahrer-Club Eisenach vor der Ausfahrt.

Zündvorrichtung für Gas-, Benzin- und Petroleummotoren von Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik in Mannheim. Die Zündvorrichtung besteht aus einem in der Richtung der Achse verschiebbaren Doppelkolben, welcher mit einem Platinhut und einem Ventil ausgerüstet ist. Der Kolben dient bei der Vorerhitzung des Platinhutes durch eine äussere Flamme zur Abdichtung des Arbeitscyinders, während das auf seinem Sitze festgedrückte Ventil den Arbeitscyinder während des Betriebes der Maschine nach aussen hin abdichtet.

Die ersten Motorfahrer-Prüfungen in Wien. Die Frage, ob die Benutzung des Motorrades innerhalb Wiens an eine Prüfung und an eine Lizenz geknüpft sein soll, ist von den Behörden in Wien bekanntlich in bejahendem Sinne beantwortet worden. Die Besitzer von Motorfahrrädern haben sich also genau denselben Bestimmungen zu unterwerfen, wie die Besitzer automobiler Wagen. Ein Hauptverdienst an der raschen behördlichen Erledigung der ganzen Angelegenheit gebührt entschieden dem Präsidenten des Oesterreichischen Automobilclubs, Grafen Pötting, der zu verschiedenen Malen bei den Behörden intervenierte und auch der technischen Kommission zugezogen worden war, welche das Dion'sche Motorrad auf seine „Gefährlichkeit“ zu prüfen hatte. Obwohl diese technische Kommission sich dahin aussprach, dass das Motorcycle infolge seiner leichten Lenkbarkeit, seiner Einfachheit und seiner raschen Bremsfähigkeit eigentlich mehr den Fahrrädern als den Automobilen zuzuzählen sei, entschieden sich doch die in Frage kommenden Behörden dafür, die Motocyclisten zu prüfen. Die ersten Prüfungen fanden, wie das „Neue Wiener Tagblatt“ mitteilt, Sonnabend, den 11. d. M., nachmittags auf dem Exerzierplatz der Franz Joseph-Kaserne statt. Als Prüfende fungierten die Herren Professor Ed. Czap, Kesselprüfungskommissär, und Oberkommissär Gutmann als Vertreter der Polizeidirektion. Vier Motorradfahrer waren zur Prüfung zugelassen worden, und zwar die Herren R. Stary, Ferdinand Spiegel, Friedrich Glatz und Moritz Friedmann. Die Prüfung war sowohl eine praktische, als auch eine theoretische, und zwar mussten die Prüflinge Aufschluss geben können über das Prinzip des Motors, sowie über seine einzelnen Bestandteile. Sodann mussten sie das Motorrad besteigen und mit verschiedenen Schnelligkeiten fahren. Während des raschesten Tempos wurde halt kommandiert. Um es gleich zu sagen: alle vier Herren bestanden die Prüfung mit Vorzug; kein einziger fiel durch. Die den Motocyclisten auf Grund der Prüfung ausgestellten Legitimationen gelten nicht nur für den Gebrauch von Motorrädern, sondern auch für den von allen mit

Benzin betriebenen Vehikeln. Andererseits sind die Lenker grosser Automobils zur Benutzung des Motordreirades auf Grund ihrer Legitimation berechtigt. Die nächsten Prüfungen von Motocyclisten fanden im Laufe der Woche statt.

Der Dresdener Touren-Club ersucht uns mitzuteilen, dass er in seiner jüngst abgehaltenen Generalversammlung u. a. auch den Beschluss gefasst hat, den Automobil-Sport zu pflegen und demgemäss eine Automobil-Abteilung einzurichten, zu welcher schon mehrere Anmeldungen vorliegen. Der Club beabsichtigt, seine Ostertour mit mehreren Automobilwagen nach Berlin zu unternehmen.

Der Sitz des Motorwagenführers. Die Frage, ob der Führer eines Motorwagens links oder rechts sitzen soll, wollte die „France Automobile“ auf dem Wege der Enquête entscheiden. Die überwiegende Mehrzahl der eingelaufenen Antworten entschied sich aus verschiedenen Gründen für rechts, im Gegensatz zu dem meist noch herrschenden, auch bei deutschen Fabrikaten angewandten Brauch, den Führer auf die linke Seite zu plazieren.

Die Motor-Dreiräder der Firma Heinle & Wegelin in Augsburg wurden auf der Londoner General Trades and Industrial Exhibition mit der goldenen Medaille prämiert.

Motorwagen mit Kohlensäurebetrieb. In Amerika hat man, wie der Mitarbeiter des „Praktischen Wegweisers“, Würzburg, in New-York, schreibt, die Expansionskraft der komprimierten Kohlensäure zum Betriebe der Automobils nutzbar gemacht. Die Maschine wiegt insgesamt nur 85 Pfund und vermag eine Arbeitsleistung von 25 Pferdekraften zu verrichten. Die Kohlensäure wird in einem Stahlcyinder aufbewahrt und durch ein spiralförmiges Kupferrohrchen nach dem dreifachen Cylinderantrieb geleitet.

In Frankreich wendet man im Interesse des Kriegswesens dem Automobilverkehr, wie der Pariser Korrespondent des „Praktischen Wegweisers“, Würzburg, schreibt, erhöhtes Interesse zu; insbesondere wird die Beförderung von Proviant, der Verwundeten, der Posten, ferner die Verwendung beim Legen von Telegraphenlinien ins Auge gefasst. Zur eventuellen Ausführung dieser Idee beabsichtigt das Kriegsministerium, eine Liste über alle Automobils zu führen, welche der Armee im Falle eines Krieges zur Verfügung gestellt werden.

Farbenfabriken vorm.
Friedr. Bayer & Co., Elberfeld.
Abthell. f. pharmaceut. Producte.



Somatose

ein aus Fleisch hergestelltes, aus den Nährstoffen des Fleisches (Eiweisskörper und Salze) bestehendes Albumosen-Präparat geschmackloses, leicht lösliches Pulver,

als hervorragendes

Kräftigungsmittel

für
schwächliche in der Ernährung zurückgebliebene Personen, Brustkranke, Nervenleidende, Magenkranke, Wöchnerinnen, an englischer Krankheit leidende Kinder, Genesende,

sowie in Form von

Eisen-Somatose

besonders für

Bleichsüchtige

ärztlich empfohlen.

Eisen-Somatose besteht aus Somatose mit 2% Eisen in organischer Bindung.

Somatose regt in hohem Masse den Appetit an. Erhältlich in Apotheken und Drogerien.

SIRIVS DAS *** FEINSTE AUF DEM MARKTE

RÄDER

SIRIVS ** FAHRRAD ** WERKE G.M.B.H. DOOS *** NÜRNBERG

[400]

Berliner Motor-Haus

Max Striesche,

Zimmer-Strasse 21.

Deutsches und französisches Fabrikat.

Motor-Dreiräder. [397]

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

==== Aeolin (besonders präpariertes Benzin). ====

Sämtliche Ersatztheile stets auf Lager.

CACAO JUNO

¼ ½ ¾ Pfund Dose
200 130 65 Pfennige.

Specialmarke

anerkannt vorzüglicher Qualität!

Hartwig & Vogel

DRESDEN.

Verkaufsstellen durch Plakate kenntlich

SOLID, LEICHT, ELEGANT

SIND DIE

SALZER-FAHRRÄDER

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