

RADLERIN u. RADLER

mit dem Beiblatt „**MOTOR-SPORT**“



Sportausstellung Hamm.

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 1/4 jährlich 2 Mk., 1/2 jährlich 4 Mk., jährlich 8 Mk. Zusendung unter Kreuzband 50 Pf. mehr.

Abonnement für das Ausland:

bei direkter Zusendung inkl. Porto 1/4 jährl. 3.50 Mk., 1/2 jährl. 7 Mk., jährl. 14 Mk.

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

No. 22. III. Jahrgang.

Berlin W., den 30. August 1899.

Preis der Nummer 50 Pfg.

Radsportliche Betrachtungen.

Von Fritz Schlesinger, Köln.

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck verboten.

Im „Stahrad“ (Leipzig, XIV. Jahrg., No. 27) erlässt M. Bahnson einen Aufruf an die Radlerinnen und Radler: für eigene Wege zu werben. Der Verfasser macht auf den „Grossen Garten“ bei Dresden aufmerksam, in welchem eine Anzahl breiter Wege und Alleen zum ausschliesslichen Gebrauche für Radfahrer bestimmt ist, und meint, dass sich viele unserer Grossstädte, Berlin, Hamburg u. s. w., diesen Park zum Muster nehmen könnten.

Bei der ursprünglichen Anlage des „Grossen Gartens“ seien selbstverständlich noch keine Radfahrerwege vorgesehen gewesen, weil es damals eben noch keine Fahrräder und keinen Radsport gegeben habe. Um so mehr sei zu bewundern, in wie schöner, mustergültiger Weise die Radfahrerwege



Kgl. Hoheit Herzogin von Connaught.

Eine hohe Protektorin des Radsports der Damen.

Nach einer Photographie aus dem Atelier der Notman Photo Co., Boston.

nun in den Rahmen des Ganzen eingefügt seien. Es sei nur gerecht, dem Rade seine besonderen Wege einzuräumen, da diese durch Tierhufe und Wagengeleise sofort ruiniert, durch die ausschliessliche Benutzung durch Fahrräder jedoch immer besser und fester würden. Wie doppelt und dreifach erquickend und erfrischend für Körper und Geist und Nerven aber ein Radeln auf guten Wegen sei, davon könne wohl jeder Radler ein Lied singen. Sonntags könne man wohl weit hinausfliegen ins Land, aber alltags seien doch fast alle an den engeren Umkreis der Städte gebunden, mit dem holprigen Pflaster und den von Lastwagen ausgefahrenen Chausseen.

Wir können diesen Ausführungen nur in ihrem vollen Umfange beipflichten!

Soviel wir wissen, hat die Stadt Dresden aus eigenem Antriebe, nicht auf Veranlassung Dritter, diese Wege errichten lassen. Köln u. a. thut es nicht. Und warum? Haben nicht un-



Das Clubheim des Jekaterinburger Radfahrer-Vereins auf dem Hauptprospekt in Jekaterinburg, Westsibirien.

Amateurphotograph. Spezialaufnahme von Maximilian Metzner, Jekaterinburg

zählige radelnde Persönlichkeiten in allen grösseren und grossen Städten Petitionen, Bittgesuche und Zuschriften an die zuständige Behörde und den Stadtrat gerichtet? Hat nicht die Fach- und Tagespresse Seiten gefüllt mit ihren Klagen?

Gewiss! Aber die brieflichen Gesuche hat man in den Papierkorb geworfen, die — oft zu langatmigen und daher unzweckmässigen — Zeitungsartikel vielleicht achselzuckend gelesen, ohne sie einer näheren Beachtung zu würdigen. Alle diese Mutmassungen sind jedoch hier nebensächlich, Haupt- und Thatsache ist, dass kein Hahn danach gekräht hat und alles blieb, wie es war. „Et hät noch immer god gange“, es hat noch immer gut gegangen, singen in Köln mit den Gassenbuben in der Strasse die Stadtväter im Rathaus.

Aber immer wird es doch nicht gut gehen. Eines Tages wird es den Stadtverordneten etc. doch klar werden, dass ihnen das Radfahren über den Kopf wächst. Zuerst — jetzt noch — bittet man um sein Recht. Dann wird man es fordern. Wenn aber ihre Geduld erlahmt, werden sich die deutschen Radfahrer ihr Recht nehmen. Nicht dass sie eine Revolte veranstalteten oder einen staatsgefährlichen Aufruhr — Gott bewahre! Dafür sind die Deutschen grösstenteils viel zu friedliebende, loyale Bürger. Auf die ruhigste Weise der Welt wird die Sache von statten gehen: die Ge- und Verbote der Polizei werden einfach unbeachtet gelassen werden, trotz der härtesten Strafandrohungen.

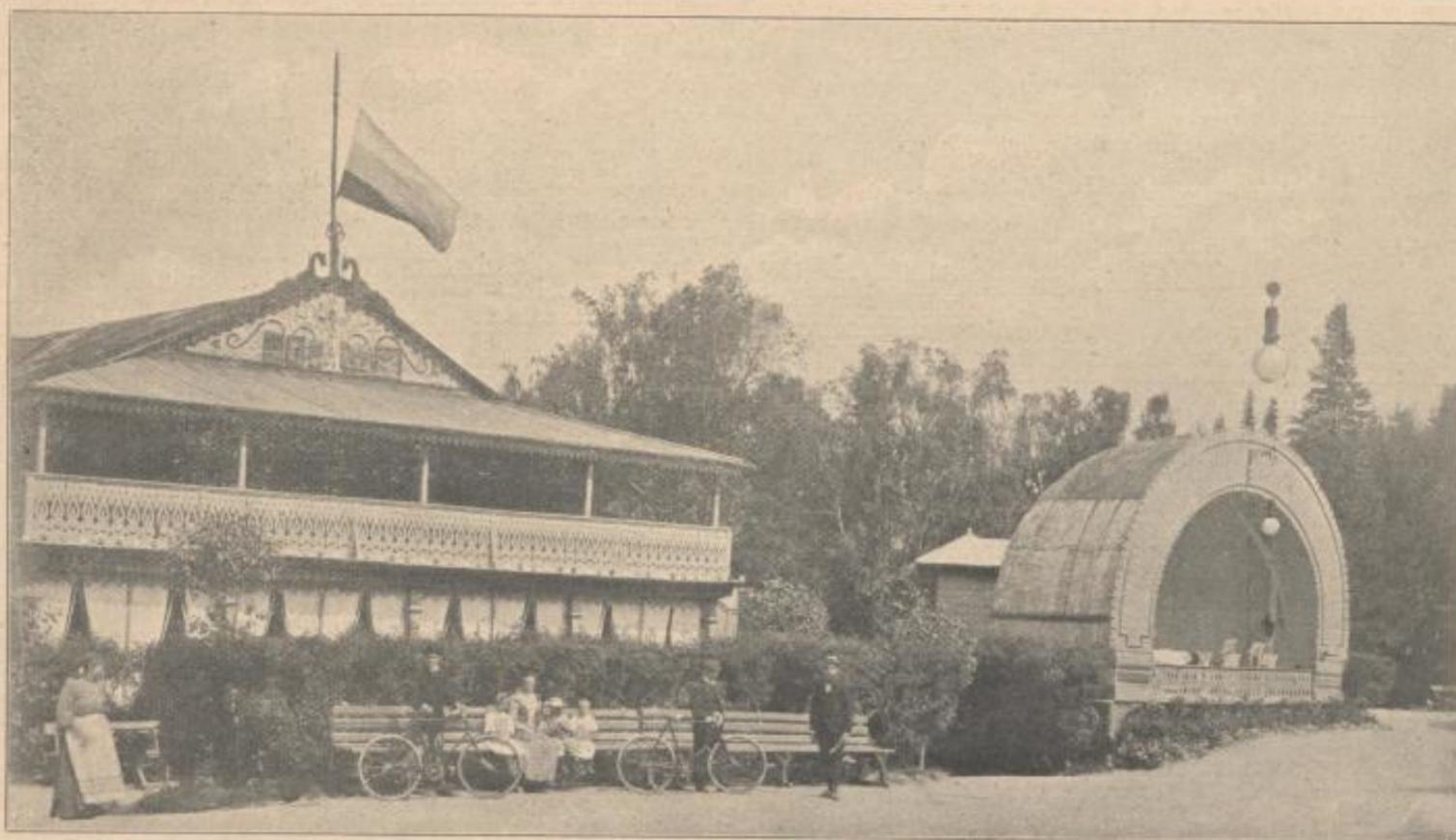
Schon jetzt stehen viele Fälle vereinzelt da, wo gegen die Reglements verstossen wurde; da fährt der Mann, der sich tagsüber im Geschäfte abgerackert hat und nun seine freie Zeit auf dem Rade verbringen will, auf dem für ihn verbotenen, weil für den Fussgänger bestimmten Weg. Aus einem sehr einfachen Grunde: der Fahrweg ist durch vorhergegangenen Regen schlammig und schlüpfrig, oder er ist zwar hart, aber von tiefen Furchen durchzogen, welche Last- und andere Wagen hinterlassen haben, oder er ist lange nicht besprengt worden, dann wühlt der Fahrer riesige Staubwolken auf (für Lungenkranke ganz besonders zu empfehlen!). In keinem dieser

Fälle wird es dem Radfahrer möglich sein, den ihm vorgeschriebenen Weg zu benutzen, das heisst ohne Gefahr zu benutzen. Kein vernünftiger und ordnungsliebender Radfahrer wird einen verbotenen Weg befahren, wenn der erlaubte gut und ungefährlich ist. Thut er es doch, so ist er eben straffällig.

Um auf unseren Mann zurückzukommen: derselbe will zur Erholung fahren, findet aber die Landstrasse nicht in ordentlichem Zustande. Es heisst also: umkehren und wieder nach Hause fahren. Da fasst den Radler die Erbitterung, der Gedanke an die genussreiche Fahrt hat ihm schon den ganzen Tag die harte Arbeit erleichtert. Seine Erholung bedeutet ihm um so mehr, als er sich erst nach langem Sparen und durch mühselige Entbehrungen in den Besitz des so heiss erstrebten Rades hat setzen können; und nun soll ihm die ganze Freude verdorben, soll alles umsonst gewesen sein, weil es einer hochloblichen Polizei beliebt hat, diesen prachtvollen Weg für die Fussgänger zu reservieren?! Der Radler fasst seinen Mut zusammen, ein Zögern noch, ein kurzes Umherblicken: der Weg ist frei — weit und breit niemand zu erblicken, entschlossen schwingt sich der Fahrer auf sein Stahlross und lenkt es dem Wege für Fussgänger zu. Aber kaum hat er einige Schritte Wegs zurückgelegt, da tönt ein donnerndes „Halt!!!“ entgegen — eine Gestalt tritt aus dem Gebüsch, mit glitzernder Pickelhaube, einen Degen an der Seite — so viel wenigstens sieht der ertappte Sünder, der schwergeängstigt mit schlotternden Gliedern und einer Armsündermiene dasteht und das, wie er meint, vorzeitig gekommene jüngste Gericht zitternd erwartet. Der Schutzmann nähert sich dem Aermsten, nimmt ihn zu Protokoll, sagt dem Verbrecher auch einige Artigkeiten — erwidert derselbe darauf, so wird er sofort wegen Beamtenbeleidigung auf einige Zeit hinter Schloss und Riegel gesetzt — und geht dann zufriedenen Herzens, das erhabene Bewusstsein mit sich tragend, dem Staate einen nicht hoch genug anzuschlagenden Dienst geleistet zu haben. Nicht ganz derselben Ansicht scheint der Radler.

(Fortsetzung folgt.)





Im Charitonjew'schen Sommergarten zu Jekaterinburg am Ural.

Amateurphotograph. Spezialaufnahme von Maximilian Metzner, Jekaterinburg.

(Zu unserem Sportbrief aus Westsibirien.)

Sportbrief aus Westsibirien.

Eigenbericht der „Radlerin und Radler.“

Jekaterinburg am Ural, 1. August 1899.



Es ist eigentlich noch zu früh, das Clubleben der gegenwärtigen Fahrsaison abzuurteilen, da noch geraume zwei Monate Fahrzeit vor uns liegen, indessen lässt sich schon jetzt die fast feste Behauptung aufstellen, dass die diesjährige Saison, was geselliges Leben anbelangt, hier wenig Interessantes geboten hat.

Die drei von dem Jekaterinburger Verein für Radfahren und Leibesübung auf der Trabrennbahn in Werchissetj, deren Sandbahn eine Werft lang ist, abgehaltenen Wettrennen waren vom Publikum nicht stark besucht und vermochten nicht, eine Belebung des Clubdaseins hervorzurufen, obgleich unsere Fahrer, wie Stroter, Stscherbakow und Medjakow ihr Bestes einlegten.

Die vom Verein ausgeschriebenen Ausflüge kamen der zu schwachen Beteiligung wegen nicht zu stande, und da der Verein auch keine geselligen Zusammenkünfte pflegte, so sah es mit der sonst sprichwörtlichen Radlergemütlichkeit für diesmal nicht sehr rosig aus.

Trotz alledem hat das Radfahren, welches sich ja nie von einem einzelnen Club beeinflussen lässt, hier und in der Umgegend in diesem Jahre eine unerwartet grosse Anzahl neuer Anhänger gewonnen, welche den Fahrradhändlern viel zu schaffen gaben.

Die Compagnie Block, welche englische Marken vertreibt, hat ihr Lager von modernen Rädern zu vollen Katalogpreisen ausverkauft und zehrt jetzt am Lagerhüter, da es zu einem Transport ab Amerika in diesem Jahre schon zu spät ist. Der Vertreter der Moskauer Dux-Fahrradwerke von Meller & Co. hat auch keine Ursache über schlanken Absatz zu klagen, obgleich die Meller'schen B. S. A.-Räder, ihrer leichten Bauart nach zu urteilen, mehr für Bahnrennen oder Asphaltbelag bestimmt sind, als zum praktischen Gebrauch auf unseren Knüppeldammwegen.

Der hiesige Bevollmächtigte der grössten und ältesten russischen Fahrradfabrik „Russia-Fahrradwerke von A. Leutner & Co. in Riga“, welche in diesem Jahre zum erstenmal den Versuch machte, ihre Räder, die vollkommen den russischen Wegeverhältnissen entsprechend gebaut sind, im Uralgebiet unterzubringen, hat auch ein Leichtes gehabt, Kunden zu finden. Unbeachtet der ziemlich vorgerückten Saison, ist Leutner noch im Juli ein grösserer Ersatzauftrag zugegangen und werden diese kommerziellen Erfolge gewiss die Firma Leutner veranlassen, eine ordentliche Filiale hier einzurichten, wie die Firma solche in Moskau, Petersburg, Warschau, Kiew und Paris besitzt, um das Uralgebiet und das Westsibirien prompt bedienen und das Land bereisen zu können.

Deutsche Räder werden hier fast gar nicht verlangt, doch liegt der Grund hierzu keinesfalls an der sonst ziemlich hohen Qualität der deutschen Arbeit und deren zweifellosen Konkurrenzfähigkeit, sondern an den absonderlichen Geschäftsprinzipien der Deutschen. So zum Beispiel liefert eine grosse deutsche Fahrradfabrik an Private direkt nach hier, die Herren schlagen die paar Räder zu Selbstkostenpreisen hier los und dadurch werden die Preise ganz namhaft verdorben.

Die Konsequenzen von derlei nicht ganz kaufmännischem Vorgehen fallen ganz zu Lasten des Lieferanten, der für die paar Groschen, welche er sich durch den Verkauf von zwei bis drei Rädern zu Gute kommen lassen wollte, gegen sich die ganze Reihe solider Händler aufbringt, und das Ende vom Liede ist immer ein schmachlicher Rückzug vom Markte, welcher angeblich zu wertlos sein sollte. Indessen war man selbst an die Bearbeitung des Marktes ohne ernste kaufmännische Ueberlegung gegangen und verdarb sich selbst gleich von Anfang an das Absatzfeld.

Herr Amateur-Photograph Maximilian Metzner hat speziell für das auch hier hochgeschätzte und verbreitete Sportblatt „Radlerin und Radler“ zwei Bilder in Jekaterinburg am Ural aufgenommen und hoffen wir von seiner bekannten Lebenswürdigkeit, dass er uns auch künftighin mit Aufnahmen aus

22073,1 Kilometer
 wurden im Jahre 1898 von Herrn **A. Kammerer**, Tourenmeisterfahrer und Vertreter der A. R. U. in Taufkirchen,
 auf einem

Schladitz - Strassenrenner

ohne die geringste Reparatur zurückgelegt.
Aktiengesellschaft Fahrrad- und Maschinen-Fabrik
 (vorm. H. W. Schladitz)
 Dresden und Bodenbach. [404]

Bester Reifen



CONTINENTAL PNEUMATIC

Continental-Caoutchouc u.
 Guttapercha-Compagnie
 Hannover.

(395)

Haenel-Damenrad
 No. 22
 ist der
Liebling
 der
Damen.



99er Katalog kostenlos.

C. G. Haenel, Suhl 8. Gewehr- und Fahrrad-Fabrik,
 Gegründet 1840. Gegründet 1840.

Vertreter für Berlin und Vororte:
Albert Ehrich, Berlin W.,
 Mauerstrasse 95, Ecke Friedrichstrasse. [467]

F. Rahde's Fleischsaft-Bonbons
 nach Dr. M. Issleib, Bielefeld.

Bestes Stärkungs- und Erfrischungsmittel
 für Jedermann.
 Höchste Steigerung körperlicher Leistungsfähigkeit. (487)
 Unentbehrlich für
Radfahrer, Touristen, Jäger, Ruderer etc.
 Ueberall erhältlich!
 Wo keine Niederl., ev. Zusend. v. wenigst. 5 Cart. d. d. Generalvertreter
G. Vorlaender Nachf., Bad Oeynhausen.

1 Carton 0,50 M.

1 Carton 0,50 M.

Heilbrunner's patentamtl. geschützter Kleiderbeschwerer



in den Kleidersaum genäht, **verhütet** das **hässliche Fliegen** des Rockes und hält solchen stets in chiker Form, während des Fahrens sowie auch beim Spaziergehen; er ist

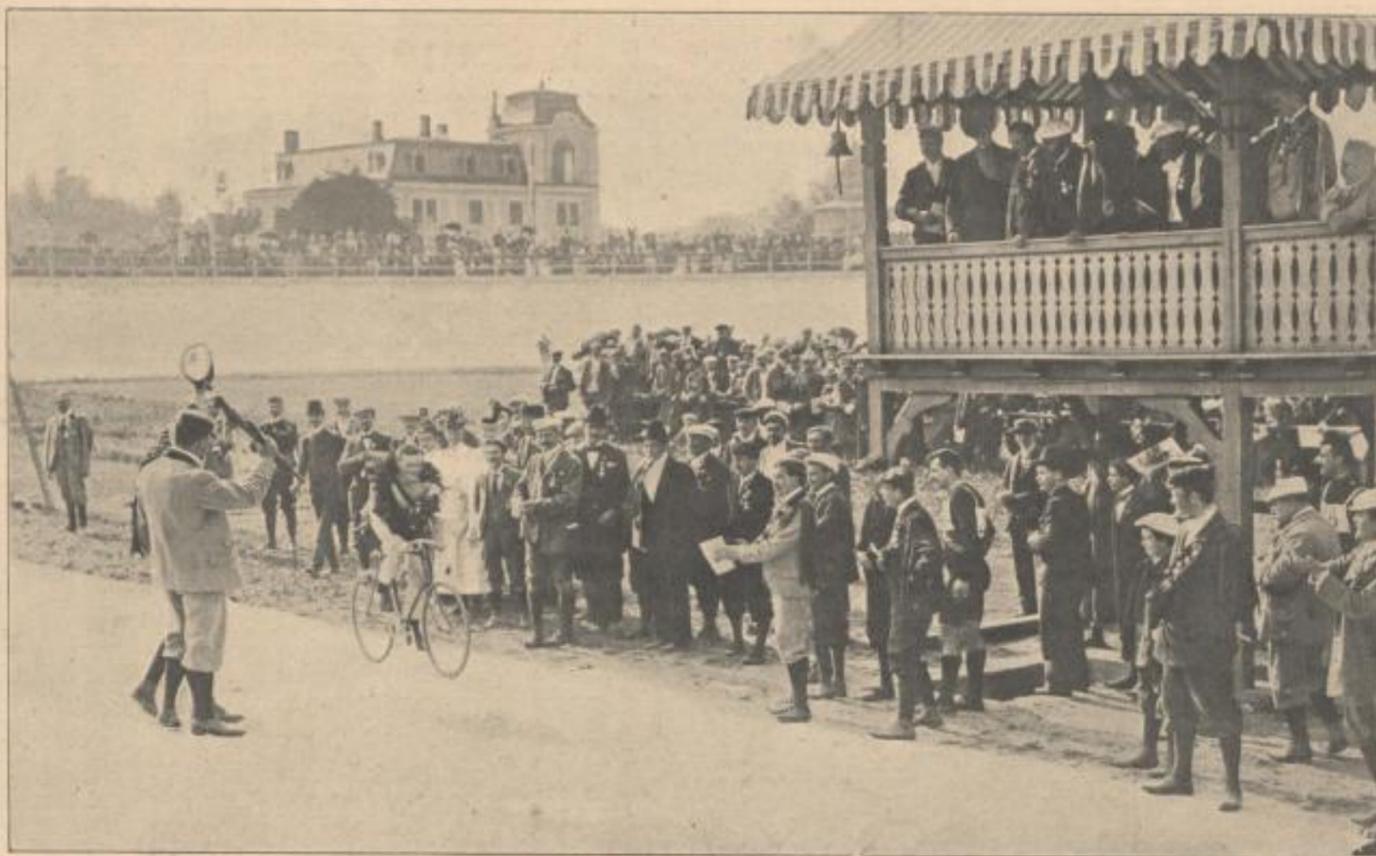
unentbehrlich für jede Radlerin!

Zu erfragen in Kurzwaren- oder Kostümgeschäften und wo nicht zu haben, versendet 3¹/₂ M für ein Kleid in elegantem Karton zu **Mark 2,-** gegen Nachnahme der Erfinder:

H. Heilbrunner,
 Barmen-R. [440]

dem europäisch-asiatischen Grenzgebiet noch oftmals erfreuen wird. Das erste Bild stellt das Clubheim des Jekaterinburger Radfahrer-Vereins auf dem Hauptprospekt, gegenüber der lutherischen Kirche, dar. Das zweite Bild zeigt das Innere des Charitonjew'schen Sommergartens, eines beliebten Aufenthaltsortes der Radfahrer und der goldenen Jugend. Die zufällig mit aufgenommenen zwei Herren mit Rädern sind: Konst. Wurm und Alexander Andriuschenko.

Was Jekaterinburg noch in der Reihe der russischen Provinzialstädte auszeichnet, ist die enorme Teuerung; das Leben ist hier bei weitem teurer als in Moskau, welche Stadt bekanntlich bei den Deutschen, und zwar nicht mit Unrecht, als die weitaus teuerste in Europa gilt. Um einen einigermaßen anständigen Haushalt für zwei Personen (Mann und Frau) zu führen, sind mindestens 550 M. pro Monat erforderlich. Leider werden junge Leute und Angestellte, welche im europäischen Russland für hier von Petersburger und Moskauer Häusern, die hier Filialen unterhalten, engagiert werden, absichtlich von solcher Lage vorher nicht unterrichtet. Sie kommen hierher in der Meinung, ein billiges Dasein zu finden, tragen die immensen Uebersiedelungskosten, brechen mit ihren europäischen Verbindungen ab, um schliesslich hier ein dürftiges Dasein zu fristen. Würden die Handels-Gesellschaften bei der Werbung ihrer Angestellten solche von der hier herrschenden Teuerung genau unterrichten, dann würde mancher nur unter Gewährung eines doppelten Gehaltes nach hier reisen; so aber kommen die Herren hierher mit einem relativ viel zu winzigen Salair und schlagen sich hier notdürftig durch. Das bedauerlichste dabei ist noch der Umstand, dass



Vom Münchener Bundestage. Paul Albert fährt die Ehrenrunde.

Paul Albert, Hannover, Weltmeisterschaftsfahrer 1898/99, Meisterschaftsfahrer von Deutschland 1899.

Nach photograph. Aufnahme von Michael Dietrich, München.

die Handelsgesellschaften gar nicht daran denken, die Lage ihrer Angestellten durch Einrichtung von Unterstützungskassen, Pensionskapitalien etc. sicherzustellen, und bricht Krankheit oder sonst welches Unglück herein, dann sitzt der ohnedem miserabel gestellte Dienende vollends auf dem Trocknen.

Ich war diesmal deshalb so ausführlich, um jungen Leuten meinen wohlwollenden Rat zu motivieren, falls solche von Handelshäusern nach hier geworben werden: ein nur recht, recht grosses Salair (500 bis 600 M. pro Monat und 1500 M. Uebersiedelungsspesen) zur Bedingung zu stellen; geht darauf der Werbende nicht ein, so überlasse man es ihm lieber, mit hiesigen Arbeitskräften zu rechnen, mit denen er jedenfalls nicht weit kommen wird, und bleibe bei seinen alten Beziehungen.

Mit Interesse habe ich die Korrespondenz in No. 17 vom 15. Juni d. J. von M. K—w aus unserer Stadt gelesen und stimme ganz dem Rate bei, welcher den deutschen Fahrradfabriken für die Einführung ihrer Erzeugnisse im Uralgebiet und Westsibirien darin gemacht wird.

Mit fröhlichem All Heil! vom Ural-Gebirge zeichne ich mich als Ihre ergebene

Caroline Sretep.



Die Musikbande des Magdeburg-Buckauer Radfahrer-Vereins von 1886.

Beste Marke bleibt **KONDOR**

Filiale:

Berlin N., Chausseestrasse 106.

Repräsentant: **Otto Mündner.**

Fernsprecher: Amt III, No. 2223.

Kondor-Fahrrad-Werke A.-G.,

vorm. A. L. Liepe & Breest, Brandenburg a. H.

[496]



Panther-Fahrrad-Werke vorm. Ernst Kuhlmann & Co.,
Magdeburg-S. [486]



„VELO“

Acetylen-Laternen
* sind die besten *
Metallwarenfabrik „Velo“
G. m. b. H. [403]
Dresden-Löbtau.



Für Kutsch- und Motorwagen.

Dunlop der beste Reifen
== der Welt. ==



Der Radfahrer-Club Crimmitschau von 1885 auf einer Rad- und Kremser-Tour im Juli 1899.

Nach amateurphotograph. Aufnahme von Guido Hess, Crimmitschau.

Musik-Bande des Magdeburg-Buckauer Radfahrer-Vereins von 1886.

Es ist eine lustige Musik-Bande, die unser Bild auf Seite 553 zeigt; sie hat sich aber auch als tüchtig bei einer Kremserfahrt des Magdeburg-Buckauer Radfahrer-Vereins von 1886 bewährt. Frühmorgens 6 Uhr verliess der Verein die alte, ehrwürdige Stadt Magdeburg, in welcher bekanntlich im nächsten Jahre der 17. Bundestag des D.R.B. stattfindet. Vom besten Wetter begünstigt ging die Fahrt über Neustadt von Dorf zu Dorf nach Planken, in der Letzlinger Forst gelegen. Das aus Mitgliedern des Vereins zusammengestellte Sommer-Orchester liess seine fröhlichen Weisen erklingen und verkürzte so den Angehörigen und Gästen die Fahrt, während sich die Mitglieder auf ihren Rädern um die fahrenden Kremser tummelten. In Planken fanden kleine Rennen für Damen und Herren statt, ein Prämien-Schiessen und mehrere Spiele gaben verschiedentlich Anlass zu heiteren Szenen. Die ganze festliche Stimmung wurde noch erhöht, als die Kapelle in urkomischer Weise zum Tanz aufspielte und dadurch die Gesellschaft noch länger als gewollt in Planken festhielt. Erst spät ging die Fahrt über Neuhaldensleben der

Heimat zu, und schwer trennten sich die Teilnehmer von diesem so schön ausgefallenen Fest. V.

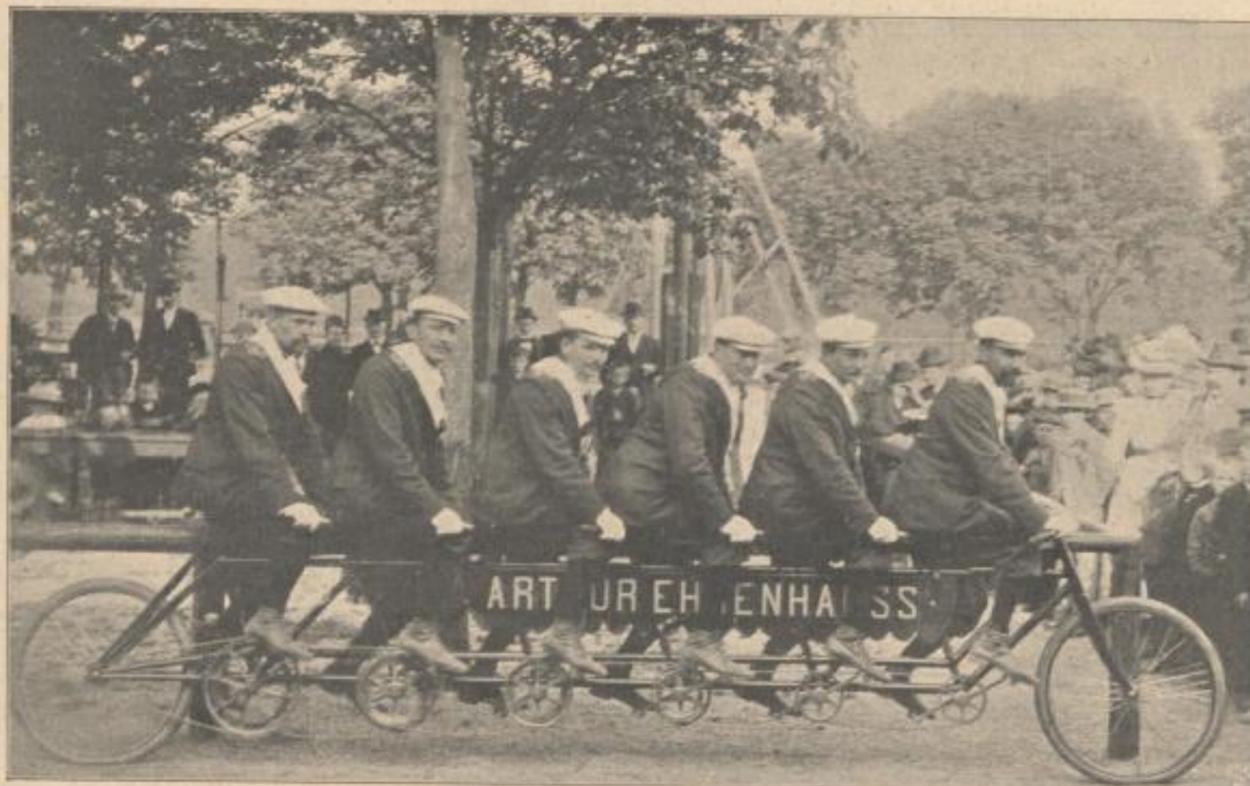
Schweizer Brief.

Von Urbanus.

Ich bringe Ihnen heute zunächst eine kleine geschichtliche Erinnerung aus der Jugendzeit des Zweirades, eine Zeitungsanzeige nämlich, die am 31. August 1826 im „35. Stück“ von „Wöchentliche Nachrichten aus dem Berichthaus zu Basel“ unter No. 3 erschienen ist und folgendermassen lautet:

„Unterzeichneter nimmt die Freiheit, einem geehrten Publikum anzuzeigen, dass er jüngsthin einen mechanischen Eilwagen verfertigt hat, der mit leichter Mühe mit den Füssen getrieben und nach allen Richtungen

geleitet werden kann, und welcher immer im Trab davon geht. Dieses Vergnügen ist nicht nur für Kinder, indem auch zwei erwachsene Personen einsitzen, und wo der Weg nicht allzu steil ist, einige Stunden weit fahren können. Da ich keine Mühe ersparte, dieses Werk in Vollständigkeit zu bringen, so wird nicht weniger der billige Preis den Kauflustigen befriedigen. Ich nehme auch fernere Bestellungen der gleichen Kunststücke an, auch bin ich stets mit Musik-Dosen, Spiel- und Taschen-Uhren bestens versehen, und bitte um geneigten Zu-



A. Ehrenhaus, Carl Beckert, Max Feistel, Rob. Thomas, Rich. Thomas, Rich. Ehrler.

Sechssitzer-Adler-Rad, gefahren von Mitgliedern des R.-C. Crimmitschau von 1885.

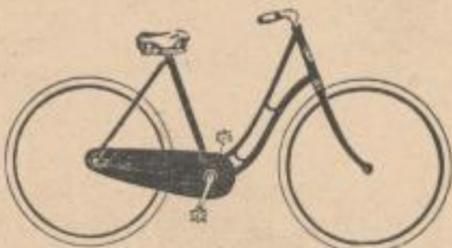
Zum Gau fest des Gau 21a, Voigtl.-Thüringen, im Juni 1899.

Nach amateur photograph. Aufnahme von Guido Hess, Crimmitschau.



Victoria-Räder

Gediegen
Leichtlaufend



Elegant
Dauerhaft

Prämiert mit vielen Goldenen Medaillen. [300]
Victoria-Fahrradwerke A.-G., Nürnberg.



„Komet“

-Fahrräder.

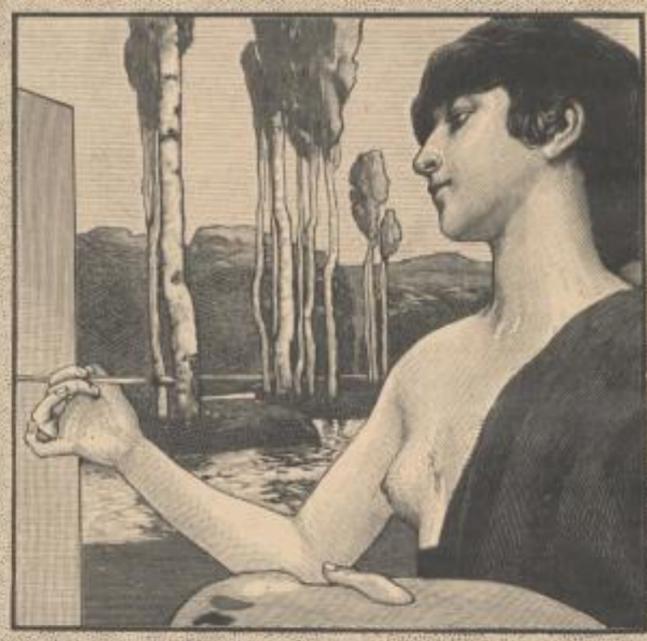
Vornehmste Maschinen
423] für 1899.
Illustrierte Preisliste
hiervon bitten zu verlangen.



Komet-Fahrradwerke Akt.-Ges.
vorm. Kirschner & Co. Dresden.

PLAKATE

KATALOGE
REKLAME-KARTEN



KUNSTANSTALT
GRIMME & HEMPEL G.
LEIPZIG. [442]

DIPLOME

VON

Peter Geh.

Berliner Graphisches
Kunst-Institut
1899



ADRESSEN
DIPLOME,
URKUNDE
EHRNÜMMER
MEISTERBRIEFE
PARAT-ENTWÜRFE
ILLUSTRATIONEN

Berlin, C²⁴
Nonbijou-Platz 10.
für

1. Damen - Radfahr - Clubs
2. Corso-, Kunst- u. Reigen-
3. Touren- u. Renn-Fahren.

Zu beziehen durch die
Redaktion der Radlerin.

Zerkleinertes
la Calciumcarbid

mit denkbar grösster Gasaus-
beute, hergestellt aus den
besten Rohmaterialien nach
neuestem Verfahren, liefert als

Spezialität:
an Radfahrervereine

in kleinen Blechbüchsen zu den
billigsten Preisen das Hagener
Carbid-Werk zu Hagen i. W. 5.

CACAO JUNO

1/2 1/2 1/2 Pfund Dose
250 130 65 Pfennige

Specialmarke
anerkannt vorzüglicher Qualität!

Harwig & Vogel

DRESDEN. [405]
Verkaufsstellen durch Plakate kenntlich

Wer Absatz nach

Westsibirien und Ural

sucht, der sende Angebote, Listen, Preise und
Muster nach

Jekaterinburg am Ural, [484]
postlagernd, an A. L. & Co.

Dunlop

der beste Reifen
== der Welt. ==

spruch.
Heinrich
Meyer-
hoffer,
Uhren-
macher in
Sissach.“
Es ist sehr
bedauer-
lich, dass
sich
keinerlei
weitere
Notizen

oder gar ein Modell des „mechanischen Eilwagens“ erhielten, obwohl derlei ganz sicher bestanden haben mag. Interessant bleibt es jedoch, dass damals bereits in einer dörflichen Gemeinde wie Sissach (im nunmehrigen Kanton Baselland) derartige Fortbewegungsmittel gebaut wurden.

Und nun der moderne Gegensatz. Dieses Jahr kann man auf allen grossen Landstrassen in der Schweiz Touristen beobachten, die Automobile zu ihren Fahrten benutzen. Dabei werden selbst starke Steigungen mit ganz ausserordentlicher Schnelligkeit überwunden. So legte jüngst in Graubünden ein Motor aus den Werkstätten der Bergmann-Industriewerke in Gaggenau (Baden) die Fahrt von der Lenzerhaide nach St. Moritz im Engadin in fünf Stunden zurück. Die ganze Strecke misst 60 km; von der Lenzerhaide (1500 m) fällt die Strasse um 600 m, bis Tiefenkasten (890 m) erreicht wird. Zur Passhöhe des Juliers (2287 m) muss hingegen ein Höhenunterschied von 1400 m überwunden werden, worauf die Strasse wiederum bei St. Moritz (1856 m) ein Gefälle von über 400 m aufweist.

Der mit fünf Pferden bespannte Postwagen wechselt auf diesen 60 km dreimal seine Zugtiere und braucht für die Fahrt — den Aufenthalt bei den einzelnen Stationen abgerechnet — eine Zeit von 9½ Stunden.

Es darf deshalb auch nicht wundernehmen, dass die Eidgenössische Postverwaltung daran denkt, Automobile zum Transport von Reisenden und Paketen über die Alpenpässe zu verwenden. Wie man hört, sollen bereits bezügliche Versuche stattgefunden haben, und wird es wohl kaum allzulange mehr anstehen, bis das neue Beförderungsmittel eine amtliche Anerkennung erfährt.

Seit vielen Jahren ist das Schweizerland übrigens nicht mehr von ähnlich gewaltigen Touristenscharen besucht worden wie heute. Dass die Zwei- und Dreiradfahrer nicht fehlen, braucht

nicht erst ausdrücklich bemerkt zu werden. Jedenfalls lässt sich deutlich beobachten, dass sie die Fussreisenden — soweit die grossen

Thalstrassen in Betracht fallen — stark zurückgedrängt haben. Sie finden ja auch selbst in kleineren Ortschaften freundliche Unterstützung bei ihren Fahrten, und zudem erscheint das Wegenetz der Schweiz im ganzen ausserordentlich günstig angelegt für Radfahrer. Das aussergewöhnlich schöne Sommerwetter endlich trägt ungemein dazu bei, die Lust am Reisen zu erhöhen und die Annehmlichkeit desselben zu steigern.

Glücklichen derjenige, welcher im Augenblick eine sorglose Fahrt durch das Schweizerland unternehmen darf.

Zu Rad durchs Höllenthal.

Südlich von Wien, wo der weisschimmernde Gipfel des Schneeberges hoch in die Lüfte ragt, liegt ein romantisches Thal, tief in die Felsen eingeschnitten — das Höllenthal. Eine wilde Hochgebirgswelt ringsum: finstere Tannen, mit „Latschen“ bestandene Steinhalden, von schroffen, kahlen Felszacken gekrönt; und dennoch ist dieses Bergidyll dem Radfahrer zugänglich, selbst für uns Damen ohne zu grosse Anstrengung erreichbar. Darum will ich für jene, die diese herrliche Gegend nicht kennen, unsere fröhliche Fahrt Lerbersdorf—Gutenstein—Höllenthal—Gloggnitz beschreiben.

Ein Frühzug der Südbahn hatte uns und unsere Räder von Wien nach Lerbersdorf befördert. Von unserer kleinen Gesellschaft — drei Damen und vier Herren — kannte niemand den Weg. Zum Führer hatten wir allerdings den erprobtesten Tourenfahrer unter uns ernannt, aber diese Ehrenstelle bereitete ihm grosse Sorgen, da

er die Generalstabs-Karte nicht mit hatte, die gerade die einzig verlässliche gewesen wäre. Wir lachten darüber, hatten wir doch ausser einer Tourenkarte sogar eine Militär-Marschrouten-



Original-Zeichnung von Lisa Elsner, Berlin.

Lieferanten der bestfunktionierendsten Motor-Dreiräder.

Kretzschmar's

Attila-Fahrräder

haben sich seit 12 Jahren
als erstklassiges Fabrikat
bestens bewährt.

Konkurrenzlose Vollkommenheit.

Triumphirende
patentirte Neuheiten.

Wo Ausstellungen beschickt, nur mit

Goldenen Medaillen

prämiiert.

Attila-Fahrrad-Werke A.-G. vorm. E. Kretzschmar & Co.
Dresden · Teplitz · Budapest.

Lieferanten der bestfunktionierendsten Motor-Dreiräder.

(47)

PLAKATE
LEUTERT &
SCHNEIDEWIND
Kunstanstalt
DRESDEN-
STRIESEN.

[491]

Thuringia-Fahrradsattel

anatomisch vollendet!

Anerkannt hervorragendste
Qualitätsmarke!
Fr. Stephan,
Mühlhausen/Thür.

Special-Fabrik / Fahrrad-Sättel u. Taschen. Export nach allen Ländern.

[122]

Deutsches Moden- u. Sport-Haus
ALBERT EHRICH
BERLIN W. 66, Mauer-Strasse 16
Ecke Friedrichstrasse

**Neue Radfahr-, Reit-, Reise-,
Jagd- und Strassen-Costüme**
für Damen und Herren [485]

General-Vertreter für Berlin und Vororte
der berühmten „Haenel-Räder“
aus der Gewehr- und Fahrrad-Fabrik
C. G. HAENEL, SUHL i. Th.

Illustrierter
Pracht-Sport- und
Haenel-Katalog
franko

Empfehle hochmoderne

Covercoat und Damenloden.

Muster sende franko.

Michael Baer, Wiesbaden.

[452]

Damenräder,
vorzügliches Fabrikat, gegen
Cassa in Posten und einzeln
billig abzugeben.
Offerten erbeten sub No.
F. F. 482 Expedition der „Rad-
lerin und Radler“.

[482]

Vademecum für Radfahrerinnen.

Handbuch des Radfahrersport für Damen.
Mit einem Tableau von 31 letzt-
modernen Bicycle-Costümen
samt Beschreibung, ferner einem
Vorwort von Balduin Groller.
Preis fl. 1.20 = Mk. 2.—.

Käuferinnen dieses Buches
erhalten von der „Wiener Mode“
Gratisschnitte nach Mass
zu den im Tableau abgebildeten
Costümen.
In allen Buchhandlungen oder
vom Verlage der „Wiener Mode“
Wien, IV., Wienstr. erhältlich.

[480]

Noricum

heisst das sowohl
schönste
als auch beste

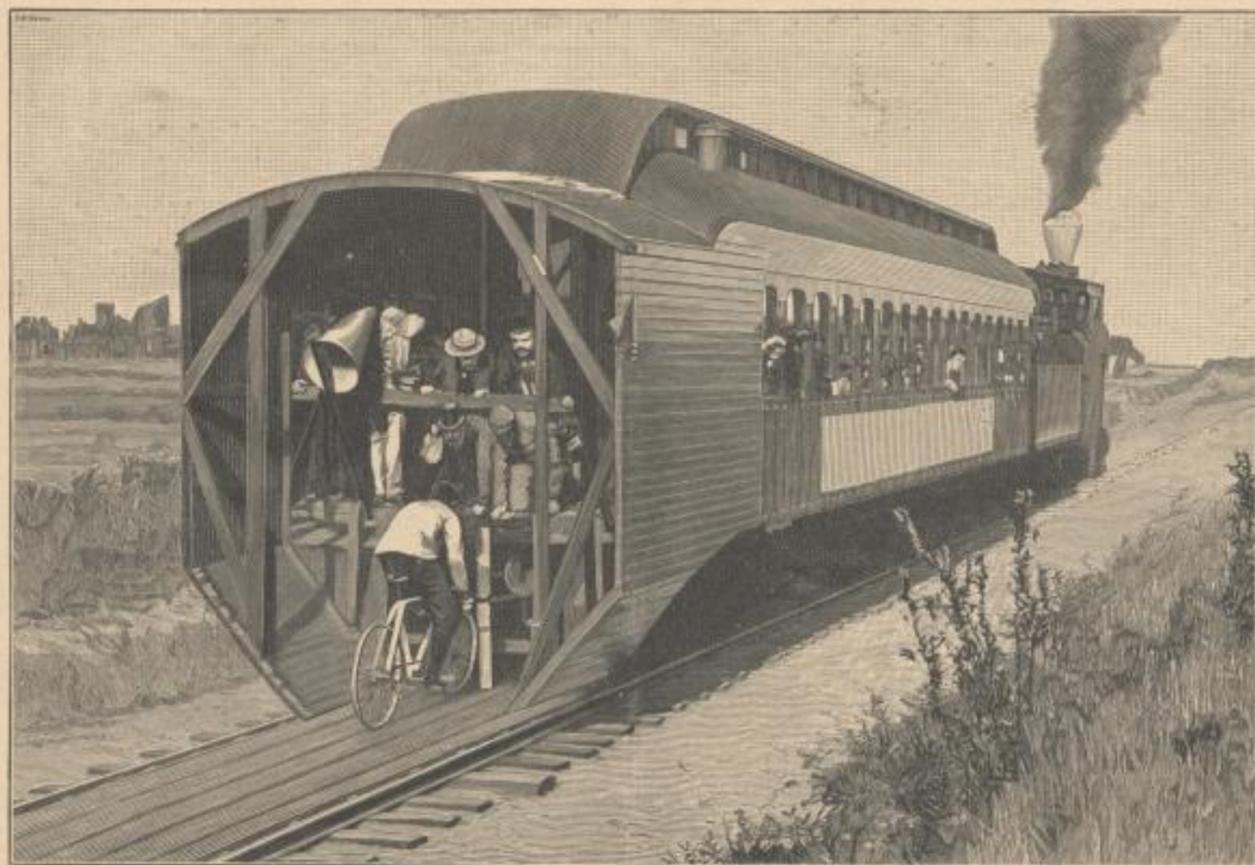
kettenlose Damen- * Rad.

Fahrradwerke Cless & Plessing, Graz, Steiermark. * Preisbücher kostenlos!

[501]

Dunlop

der beste Reifen
== der Welt. ==



Der Schnellzug als Schrittmacher. Murphy's Recordfahrt.

Karte mit, die freilich gleichfalls nur Strassen-netze ohne Terrainzeichnung darstellt.

Schon in Lerbersdorf zeigten sich die Nachteile der Schulweisheit. Wir sollten, laut Karte, nach links, gegen Matzdorf zu, einbiegen, bogen auch ein, aber leider in eine unrechte Strasse, wie sich später zeigte. Gegend und Karte wurden sich mit jedem Kilometer unähnlicher. Nun kam bei einem Dorfe sogar ein Berg, wo keiner sein sollte. Wir Damen nahmen ihn in grossartigem Tempo. „Absitzen!“ tönte da der Ruf unseres Führers, „wir sind auf falschem Wege“. Uns gegenüber durch das Gitterthor eines Parkes schimmerte ein stattliches Schloss. Ein Diener, durch unsere Stimmen herbeigelockt, gab uns Auskunft: Das Dorf sei Enzesfelde, das Schloss Baron Rothschild gehörig. (Fortsetzung folgt.)



Murphy's Ausrüstung zur Fahrt.

Die grösste bisher erzielte Fahrradgeschwindigkeit.

Die höchste Leistung auf dem Gebiete des Fahrradsports — den höchsten „Rekord“ — hat kürzlich der bekannte amerikanische Radfahrer Charles M. Murphy erzielt; er legte die Strecke von einer englischen Meile (1609,31 m) in nicht ganz 58 Sekunden zurück. Anlass zu dieser eigenartigen Leistung bot die jüngste Versammlung des amerikanischen Radfahrerbundes auf Long-Island, und als Schauplatz derselben diente eine Teilstrecke der Island-Railroad. Zur Ausführung des Experiments waren natürlich besondere Vorkehrungen erforderlich, deren wesentlichste darin bestand, dass eine Lokomotive mit angehängtem Personenwagen den Dienst des Schrittmachers versah. Der Anhängewagen war in seinem hinteren Teile zu einem gewaltigen Windschirm ausgestaltet; seine Seitenwände waren nach rückwärts verlängert und schräg nach innen gerichtet, so dass ihre unteren Kanten genau über den Schienen lagen. Murphy legte dem-

nach seine Fahrt gewissermassen innerhalb einer sich mit ihm fortbewegenden Schutzhütte zurück. Wie er selbst erklärte, lässt sich unter diesen Umständen, das heisst bei absolutem Schutze gegen den Widerstand der Luft, mit dem Rade die Schnelligkeit jeder Lokomotive erreichen. Zu der Leistung ist weniger Kraft und Ausdauer als Kaltblütigkeit und Schnelligkeit der Fussbewegungen erforderlich. Murphy legte mit seinem Rade bei jeder Umdrehung der Pedale über 31 Fuss zurück und führte mit seinen Füssen 2,91 Umdrehungen in der Sekunde oder 175 in der Minute aus. Der wissenschaftliche Wert des Experiments besteht darin, dass es bei der strengen Kontrolle, unter der es stattfand, überaus wichtige

Daten zur Berechnung der Wirkung des Luftwiderstandes ergeben hat.

Preisgekrönte Reigenfahrerinnen.

Am 11. Juni 1899 feierte der Radfahrer-Verein „Hermes“ zu Neu-Ruppin seine Bannerweihe. Bei dieser Gelegenheit fand ein Konkurrenz-Reigenfahren statt, und errang bei demselben die Damen-Abteilung des R.-V. „Frischauf, Kyritz 1895“ den ersten Preis. Die wackeren Sportgenossinnen, welche ihrem Vereine neue Lorbeeren erringen halfen, führen wir unseren Lesern in beifolgendem Bilde (Seite 561) vor.

Im genannten Verein wird das Saalfahren schon seit der Gründung des Vereins tüchtig gepflegt, und wünschen wir dieser wackeren radsportlichen Korporation ferneres Blühen und Gedeihen. V.

Sportbrief aus Frankfurt a. M.

Von Gulliver.

Frankfurt a. M., 22. August 1899.



Seit meinem letzten Sportbriefe hat sich hier nichts von Bedeutung auf radsportlichem Gebiete ereignet. Nicht, als ob der Sport hier daniederläge. Keineswegs, vielmehr pulsiert das sportliche Leben hier so lebhaft, wie nur je zuvor. Allein es dringt davon nicht allzuviel in die breite Oeffentlichkeit. Einmal liegt dies in dem Charakter des Frankfurters, der, wie ich schon in einem früheren Berichte einmal ausführte, eine gewisse Scheu vor dem Heraustreten in die Oeffentlichkeit hat, andererseits spricht aber wohl auch der Umstand mit, dass im Gegensatz zu der jetzt wohl schon die Zahl 25000 überschreitenden Menge derer, die hier das Radfahren betreiben, die Anzahl

Modell 1899
von vollendeter
Konstruktion, ist der
beste und
dauerhafteste
Reifen.

Modell 1899
von vollendeter
Konstruktion, ist der
beste und
dauerhafteste
Reifen.

METZELER & Co., Kgl. Bayer. Hof-Gummiwaren-Fabrik, München. Filiale: Wien, Mariahilferstr. 12/14.

Modell III bis 10000 km

Der

Modell V bis 10000 km

Standard Cyclometer
ist der
Liebling
der
radfahrenden Welt.
Engros-Bezug durch

Arnd & Filius, Frankfurt a. M.
General-Vertreter des Standard-Cyclometer für Europa.
Fahrradteile aller Art.
Verkauf nur an Händler, welchen der ausführliche Katalog gratis und franko zugesandt wird!

Feinste deutsche Marke

FREYA-RÄDER

Prämiert mit der Goldenen Medaille
auf der Allgemeinen Deutschen Sportausstellung
München 1899.

Fahrradwerke „Freya“ Aktiengesellschaft
München.

Hans Bayha, Köln^a/Rh.

Fabrik roher und bearbeiteter Fahrradteile

liefert als Spezialität:

Komplette Sätze bearbeiteter Teile, blank oder fein vernickelt
in bekannt vorzüglicher Konstruktion und Ausführung.

Fertige Gestelle, roh und emailliert, gespannte Räder etc.

Katalog steht Interessenten zu Diensten.

Rad-Rundfahrten in Deutschland.

Illustrierter Führer mit Karten von E. Wegener und J. Grüss.

Süd-Ost-Thüringen, Nord-West-Thüringen, Sächs. Schweiz je 1,35 Mk.	Harz — Weser-Teutoburger Wald — Rhein-Mosel-Eifel — Rhein-Taunus je 1,50 Mk.	Holsteinische Schweiz — Rügen je 1 Mk. Mecklenburgische Schweiz 90 Pf.	In Vorbereitung: Ostseestrand (Danzig-Kiel) — Mark Brandenburg u. s. w.
--	--	--	---

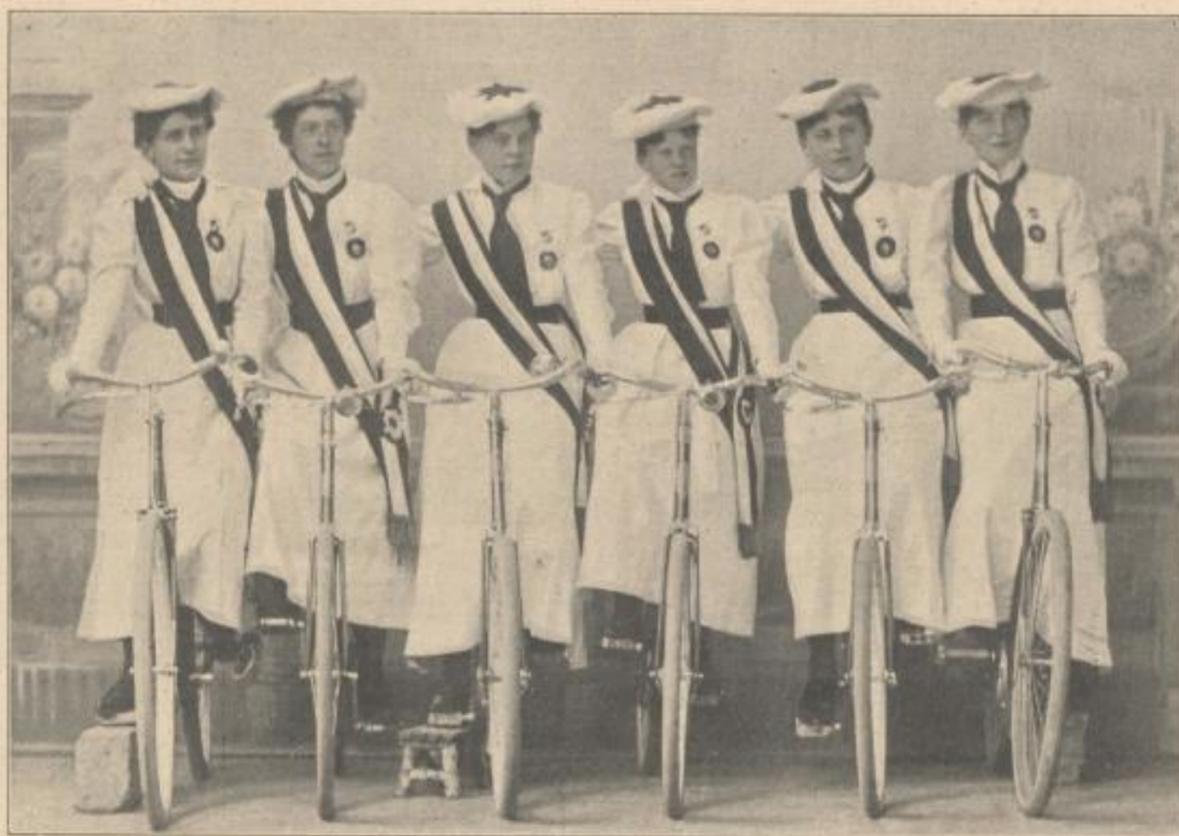
[471] Prospektheft gratis. — Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder direkt vom Verlage **Franz Ebhardt & Co.**, Berlin W. 50, Schaperstr. 5.

Dunlop

der beste Reifen
der Welt.

der als Angehörige irgend eines Radfahrervereins zum organisierten Sporte (wenn man so sagen darf) zählenden Radfahrer bzw. Radfahrerinnen immerhin eine relativ geringe genannt werden muss. Trotzdem gibt es hier eine recht stattliche Menge von Vereinen, die dem edlen Radfahrersport huldigen. Täglich fast, kann man sagen, entstehen Neugründungen, aber auch das Gegenteil bleibt nicht aus, und manche Vereinigung, die, unter günstigen Auspizien gegründet, eine gedeihliche Fortentwicklung schien erhoffen zu lassen, verwindet nach kurzer Zeit wieder.

Ein ähnliches Schicksal scheint auch dem vor ca. zwei Jahren gegründeten „Verein radfahrender Ehepaare 1897, Frankfurt a. M.“ bevorzuzustehen. Wenigstens ist das sportliche Leben innerhalb dieses Vereins auf ein so geringes Mass zurückgegangen, dass er, da die Auflösung offiziell noch nicht stattgefunden hat, bzw. noch nicht ausgesprochen ist, nur noch ein Scheinleben führt. Es ist dies gerade in diesem Falle sehr lebhaft zu bedauern, da meiner — allerdings unmassgeblichen — Ansicht nach, diese Vereine radelnder Ehepaare im höchsten Grade dazu geeignet sind, für das Radfahren der Damen Propaganda zu machen und zugleich den Damen die Ausführung unseres schönen Sportes zu erleichtern. Allerdings darf andererseits auch der Umstand nicht ausser acht gelassen werden, dass Verheiratete, besonders solche, die mit Familie gesegnet sind, niemals oder doch nur in den seltensten Fällen sicher und unumschränkt über sich selbst verfügen können. Nur zu leicht kommt in der Ehe „etwas dazwischen“, so dass es in einem Vereine radfahrender Ehepaare nahezu ein Ding der Unmöglichkeit sein dürfte, die sämtlichen Mitglieder auch nur annähernd regelmässig zu den verschiedenen Vereinsveranstaltungen, in erster Linie vor allem zu den Vereinstouren und Ausflügen, zusammenzubringen. An dieser Klippe ist auch der Frankfurter Verein gescheitert. In den übrigen Vereinen nimmt im grossen und ganzen die Teilnahme der Damen in erfreulicher Weise zu. So konnte z. B. der hiesige Radfahrerverein „Germania“ dem Plane nähertreten, ebenfalls eine besondere Damenriege zu gründen. Auch auf dem Münchener Bundestage waren unsere wackeren Sportkolleginnen gut vertreten, vor allem die Damenriege des Frankfurter Bicycle-Clubs, die sich mit zehn ihrer Mitglieder ihren am Preiskorso teilnehmenden männlichen Vereinsgenossen zugesellte. Wie man im Corso beobachten konnte, verschmähen die hiesigen Sportschwestern die Pumphose. Der fussfreie, geteilte Rock behauptet noch immer siegreich das Feld, und nur ganz vereinzelt taucht hier und da einmal eine Kühne auf, die es wagt in Knicker-bockers zu radeln. Hemdbluse und Matelotstrohhut vervollständigen fast allgemein das Kostüm, dem eine bunte



Preisgekrönte Reigenfahrerinnen: Damen-Abteilung des Radfahrer-Vereins „Frisch auf“, Kyritz. 1. Preis, Reigen-Konkurrenz am 11. Juni 1899.

Nach fotogr. Aufnahme von E. Roller, Kyritz.

Krawatte und ein hübscher Sportgürtel mit künstlichem Schloss Farbe und Glanz verleihen. Der Glanzpunkt der von den hiesigen Korporationen bisher getroffenen Veranstaltungen war entschieden die Gautour nach Oppenheim am Rhein am 6. August. Auch hieran beteiligten sich viele Damen, wie es die auf der Ruine Landskrone von dem Gaumitglied Herrn H. Rohleder aufgenommene und vorzüglich gelungene Photographie zeigt, die ich mitsende und um deren Reproduktion ich bitte. Von kleineren Zusammenkünften sind z. Z. hier die Picknicks sehr beliebt. Gewöhnlich nehmen daran nur eine beschränkte Zahl engbefreundeter Herren und Damen teil, wodurch dem Ganzen ein intimer Charakter gewahrt bleibt. Die Damen sorgen für die kalte Küche, die Herren für das Trinkbar-Flüssige. Unser ausgedehnter Stadtwald bietet eine Fülle reizender, lauschiger Plätzchen für diesen Zweck dar; herrlich munden Speise und Trank nach erfrischender Radfahrt in der erquickenden Waldesluft, und nachher eine Verdauungspause in der Hängematte, die sich auf dem Rade so leicht und bequem mitnehmen lässt, ist der Höhepunkt der Gemütlichkeit. Häufig finden diese Picknicks morgens, mehr aber noch abends statt, und ich selbst habe schon mehrfach auf diese Weise herrliche, genussreiche Abende draussen im lieben, schönen Walde verlebt. Natürlich ist dies nur bei warmer Witterung angängig, und da ja die Witterungsverhältnisse andauernd günstige sind, so will ich nicht verfehlen, hierauf aufmerksam zu machen. Wer es nachmacht, wird's sicher nicht bereuen, und wenn es irgendwo bei dieser Gelegenheit einen extra guten Tropfen geben sollte und Hilfe gewünscht wird zu seiner Vertilgung, so bin ich jederzeit bereit mich zu opfern. Interessenten erfahren meine Adresse in der Redaktion der „Radlerin und Radler“. — All Heil und Prosit!!



L. 1899



Bilder von der Gautour nach Oppenheim a. Rh. Auf der Ruine Landskrone.

Zu unserem Specialbrief von Frankfurt a. M.

Verfahren von H. Hoffmann, Frankfurt a. M.

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

Das Wetter und die Mode. Es scheint, dass wir heuer einen frühen Herbst haben werden, und es ist deshalb ein glücklicher Zufall, dass das neueste Heft der „Wiener Mode“ schon ganz den Herbstmoden gewidmet ist, die sich dieses Jahr durch besondere Kleidsamkeit auszeichnen. Das reizende farbige Titelbild, ein entzückender Frauenkopf mit Capotut, ist die Einleitung zu einer überraschenden Fülle der geschmackvollsten Modelle. Die Beilage „Wiener Kinder-Mode“ steht durchaus auf der Höhe des Hauptblattes, und ein reichhaltiger Handarbeitsteil vervollständigt den Inhalt in vorzüglicher Weise. Alles in allem wieder eines jener besonders gelungenen Hefte, die der „Wiener Mode“ noch immer neue Anhängerinnen gewinnen. Preis des Heftes 25 kr. = 45 Pf., Abonnement 1 fl. 50 kr. = 2 Mk. 50 Pf. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und Postanstalten.

Somatose. Die einfachsten und natürlichsten Nahrungsmittel sind immer die besten, aber trotzdem giebt es Zustände, in denen der menschliche Verdauungsapparat so geschwächt ist, dass er die natürliche Nahrung nicht verträgt und wir nach einem Ersatzmittel derselben greifen müssen. Hier ist es vor allem die Somatose, welche bei Schwächezuständen aller Art, Verdauungs- und Ernährungsstörungen schon in kleinen medizinischen Dosen den Appetit wieder anregt und in kürzester Zeit eine Hebung der Körperkräfte, sowie auch staunen-erregenden Fleischansatz bewirkt. Diese günstigen Eigenschaften der Somatose gaben Veranlassung, dieselbe auch in Verbindung mit Eisen als Eisen-Somatose herzustellen und wird dieselbe auch ärztlicherseits als bestes Mittel gegen Bleichsucht und Blutarmut empfohlen.

Mode-Tableau in der Münchener Sport-Ausstellung. Eine ganze Reihe der hübschesten Sport-Toiletten der Firma F. Hirschberg & Co., München, führen wir nebenstehend in miniature unseren geehrten Leserinnen vor. Die genaue Beschreibung der hier abgebildeten Touristen- und Radsport-Kostüme brachten wir schon in No. 20 unseres Blattes, gelegentlich eines langen Artikels (Seite 507), betitelt: „Sport-toiletten auf der Münchener Ausstellung“, in welchem mit gewissenhafter Genauigkeit über jeden Anzug referiert wird. Um dies nicht zu wiederholen, empfehlen wir die Lektüre dieses Artikels, der genaue Aufschluss sowohl über Façon als

Sport und Mode. (430)

Loden-Special-Geschäft.

F. Hirschberg & Co., München.

Weltbekannte Specialität. * Preisgekrönt.

Die besten u. praktischsten Radfahr-Costumes.

Proben und reich illustrierte Cataloge gratis und portofrei.



auch Farbe der Kostüme giebt. Wie schon so oft, ist es auch diesmal dem allbekanntesten Sport- und Moden-Haus F. Hirschberg & Co. gelungen, sich durch die Ausführung geschmackvoller und praktischer Damen-Sport-Kostüme die „Goldene Medaille“ zu erringen, und wünschen wir der rührigen Firma zu ihrem neuerlichen Erfolge aufrichtig Glück.

Ehe man seine Pneumatiks aufpumpt, lässt man die Luftpumpe mehrere Male rasch funktionieren, um den Staub, der sich im Innern der Pumpe möglicherweise angesetzt hat, zu entfernen. Unterlässt man dies, so wird, wie der „Praktische Wegweiser“, Würzburg, mitteilt, der Staub in das Ventil getrieben, welches sich infolgedessen nicht mehr luftdicht schliesst, und die Luft kann dann sehr leicht entweichen.

Sonnenschirme auf Fahrrädern sind, wie der Londoner Mitarbeiter des „Praktischen Wegweisers“, Würzburg, schreibt, die neueste Damenmode in England. Zur Aufnahme der Schirme ist an der Lenkstange eine besondere Vorrichtung angebracht; man wird indes die Zweckmäßigkeit in Zweifel stellen müssen und wohl nichts weiter als eine Modethorheit darin erblicken können.

Int. Motorwagen-Ausstellung, Berlin. Wir machen die Leserinnen und Leser unseres Blattes auf die Ausstellung der Berliner Firma S. Adam aufmerksam, welche sehr hübsche und praktische Kostüme für den Automobil-Sport aufweist.



Tableau Sportmode auf der Allgemeinen deutschen Sportausstellung in München.

Sämtliche
Damen Sport-Costumes
sind Ausstellungs-Modelle von
F. Hirschberg & Co.
Sport & Mode
München
Theaterstr. 42 43 44

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

Neckarsulmer Variand. Schon seit Uebergang vom Hochrad zum Niederrad ist es das Bestreben der Fahrradtechnik gewesen, das Uebersetzungsverhältnis zwischen der antreibenden Tretkurbellagerachse und dem angetriebenen Laufrad während der Fahrt ändern zu können, damit der Fahrer ebenes Terrain und Rückenwind durch Fahren mit möglichst hoher Uebersetzung voll ausnutzen kann, anderenteils aber auch bei geringster Steigung, Gegenwind, unebener Strasse oder Ermüdung nach längerer Fahrt infolge zu hoher Uebersetzung nicht gezwungen ist, das Rad führen zu müssen. Den Neckarsulmer Fahrradwerken A.-G. in Neckarsulm ist es nun gelungen, durch einen im Tretkurbellager ruhenden, ebenso einfachen wie sinnreichen Mechanismus eine Auswechslung der Uebersetzung während der Fahrt durch einen einfachen Hebeldruck bewerkstelligen zu können, wobei nur eine Kette erforderlich, eine Mehrreibung der höheren, gebräuchlichen Uebersetzung nicht vorhanden, eine absolute Staubabdichtung des Tretlagers erzielt und das Gewicht der Maschine nur um eine Kleinigkeit erhöht ist. Mit dieser Maschine ist man in den Stand gesetzt, die steilsten Berge zu fahren und nach längerer Fahrt und Ermüdung die Wohlthat der niederen Uebersetzung zu geniessen. Hervorragende Fachleute sind der Ueberzeugung, dass mit dieser wirklich nützlichen Neuheit einem Bedürfnis abgeholfen und der radfahrenden Welt ein grosser Dienst geleistet ist. Durch Schaffung einer besonderen Abteilung im grossen Stile mit Spezialmaschinen bringt die bewährte Fabrik diese Neuheit unter der Marke „Neckarsulmer Variand“ (D. R. P.) auf den Markt. Im nachstehenden geben wir noch eine kurze Beschreibung des neubeistehend abgebildeten Variand-Kurbellagers (D. R. P.). Das Kettenrad ist mit der Achse nicht fest verbunden. Das Kurbellager enthält an der linken Seite eine, an der Kettenradseite zwei Kugelreihen, welche sich jedoch gegenseitig abwechseln, so dass also wie gewöhnlich nur zwei Kugelreihen in Betrieb sind. Die Nachstellung aller drei erfolgt durch Einstellung des linken Konus, erfordert also nicht die geringste spezielle Sachkenntnis. Der angeordnete Mechanismus besteht in der Kombination einer zwischen den Kugelreihen angeordneten Klauenkuppelung mit einem im Kettenrad angeordneten Differential-Planeten-Getriebe („Grypto-Gear“), welches bei normaler hoher Uebersetzung jedoch nur zur Befestigung des Kettenrades dient und sich mit demselben dreht, wie bei normaler Fahrt überhaupt nicht die geringste Mehrreibung gegenüber der gewöhnlichen Kettenrad-Anordnung entsteht. Behufs Verminderung der Uebersetzung bei grösserem Fahrwiderstande wird nur durch Niederdrücken des am oberen Rahmenrohr angebrachten Hebels das erwähnte Kuppelungsstück im Kurbellager auf der 8kantigen Verlängerung des mittleren Planetenrades seitlich verschoben, wodurch das letztere nicht mehr mit der auf der Achse festsitzenden Kuppelung, wie in der Normalstellung, sondern mit der an dem Kugellager-Gehäuse festsitzenden Kuppelung verbunden, hierdurch an Drehung behindert ist und durch Inbetriebsetzung der Diffe-

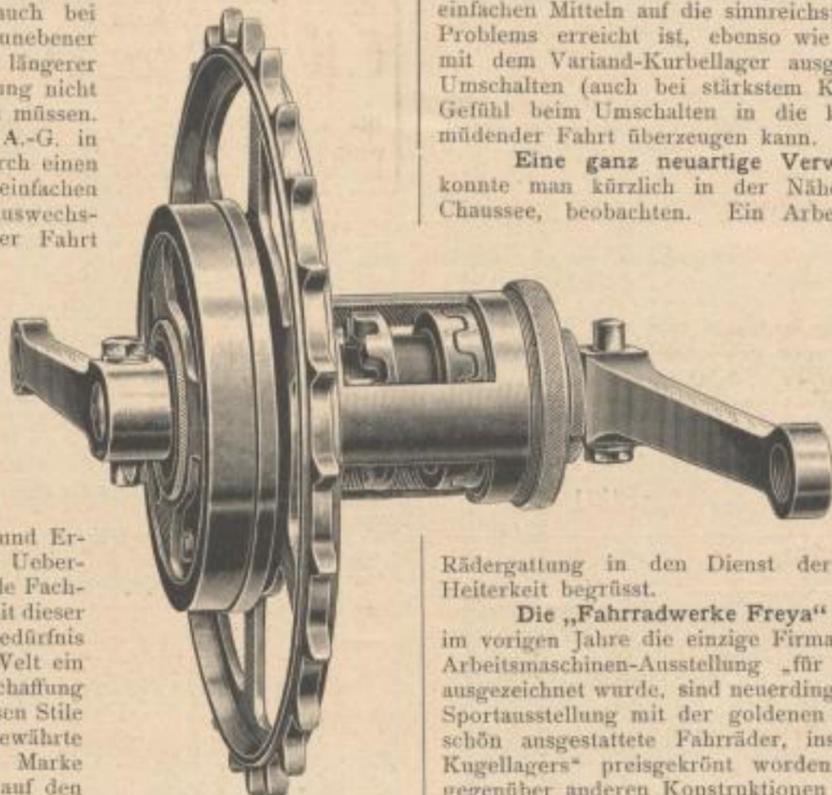
rentialräder eine geringere Umdrehung des Kettenrades bewirkt als die der Kurbelachse, also die Uebersetzung vermindert. Trotzdem nur drei Kugelreihen vorhanden sind, rotieren alle belasteten Reibungsstellen auf Kugeln, so dass die Lebensfähigkeit des Lagers gegenüber gewöhnlichen Kurbellagern nicht beeinträchtigt wird, zumal auch die Differentialräder bei normaler Fahrt unter sich stillstehen, also zur Befestigung des Kettenrades dienen, und sich nur bei Inbetriebsetzung der kleineren Uebersetzung langsam (um die Differenz der Kettenradrotation gegen die Kurbelachsendrehung) aneinander abrollen. Das Lager ist gegen Eindringen von Staub durch Filzringe gesichert, und die Büchse mit dem Differentialtrieb seitlich durch eine Celluloidscheibe abgeschlossen. Für den leichten Lauf des Fahrrades ist noch der Umstand besonders günstig, dass die sich gegen die Tretkurbelachse mit meist dreifacher Geschwindigkeit drehenden Laufnaben, welche das gesamte Gewicht von Fahrer und Maschine tragen und den Stössen am meisten ausgesetzt sind, vollständig unverändert bleiben. Es ist schwer, sich ohne ein Modell von der Wirkungsweise des Apparates ein vollständig klares Bild zu machen, da mit höchst einfachen Mitteln auf die sinnreichste Art die lang ersehnte Lösung des Problems erreicht ist, ebenso wie man sich nur durch Fahren eines mit dem Variand-Kurbellager ausgerüsteten Rades von dem exakten Umschalten (auch bei stärkstem Kurbeldruck) und dem angenehmen Gefühl beim Umschalten in die kleine Uebersetzung nach langer ermüdender Fahrt überzeugen kann.

Eine ganz neuartige Verwendung des Transport-Dreirades konnte man kürzlich in der Nähe von Bielefeld, an der Herforder Chaussee, beobachten. Ein Arbeiter der Anker-Fahrradfabrik von

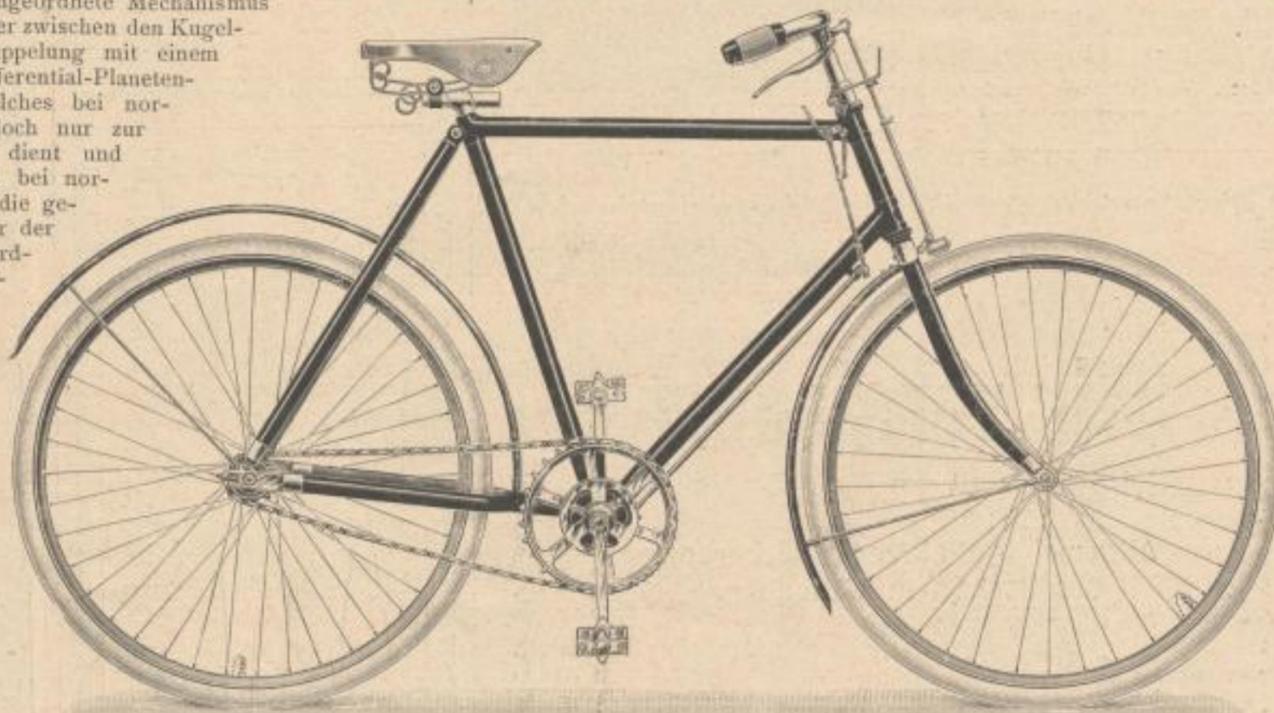
Hengstenberg & Co. hatte sich von dieser Firma ein Transportrad grösster Sorte geliehen, um mit dessen Hilfe seine Heuermetschneller und bequemer bewältigen zu können; er packte das duftende Viehfutter auf die geräumige Plattform, befestigte es in kunstgerechter Weise und sauste dann mit voller Ladung in recht anerkennenswertem Tempo seiner Behausung zu. Von den Nachbarn und Passanten wurde die Einführung dieser nützlichen

Rädergattung in den Dienst der Landwirtschaft mit Staunen und Heiterkeit begrüsst.

Die „Fahrradwerke Freya“ Akt.-Ges. München, welche bereits im vorigen Jahre die einzige Firma waren, die auf der II. Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung „für Fahrräder gediegener Ausführung“ ausgezeichnet wurde, sind neuerdings von der Jury der Allgem. Deutschen Sportausstellung mit der goldenen Medaille „für gut gebaute und sehr schön ausgestattete Fahrräder, insbesondere für die Ausbildung des Kugellagers“ preisgekrönt worden. Die Vorteile dieses Kugellagers gegenüber anderen Konstruktionen bestehen darin, dass die Kugeln an 3 Punkten gestützt werden, die die Ecken eines gleichschenkligen Dreiecks bilden. Dadurch wird erreicht, dass die Rollkreise in der Lager-schale gleiche Durchmesser und infolgedessen auch gleichen Umfang haben, so dass jede gleitende Reibung bei der Drehung der Lager vermieden wird, das Lager also nur eine rollende Reibung und deshalb ca. 38 pCt. leichtere Rotation hat. Weitere sehr vorteilhafte Neuerungen weist das Kurbellager der Freya-Räder auf. Bei diesem wird als Kettenradkurbel eine Dreiarmskurbel verwendet. Der Kurbelkeil liegt nicht



Neckarsulmer Variand-Kurbellager.



Neckarsulmer Variand-Herrenmaschine.

wie gewöhnlich an der dem Pedal zugewendeten Seite des Kurbelachsenloches, sondern an der entgegengesetzten Seite; dadurch ist es möglich, dass der Kopf der rechten Kurbel nicht breiter zu werden braucht, als der der linken (bei einer Scheibenkurbel beträgt die Mehrbreite immer 5—7 mm). Eine Verstopfung resp. Hemmung der Kurbelumdrehung durch Staub und Schmutz kann hier nicht eintreten, da die Kurbel nicht büchsenartig wie bei anderen Konstruktionen übergreift, sondern nur die Arme derselben über das Lager greifen. Eine grössere und bessere Ausnutzung der Trittbreite kann bei dem Aufkeilverfahren, das vor allem den Vorzug der leichten Montage und Demontage selbst von Laien hat, nicht erreicht werden.

Das Beste siegt! Mit Recht können diese Worte auf die zahlreichen Erfolge der „Brennabor“-Räder angewandt werden. Es giebt kaum ein zweites Fahrrad, welches sich durch Festigkeit und leichten Lauf besser bewährte. So werden uns vom letzten Sonntag wiederum zahlreiche Siege gemeldet. Frankfurt a./O. zwei erste Preise im 25 Kilometer-Dauerfahren sowie im Tandemrennen Frauautern, einen ersten Preis im Hauptfahren über 25 km. Aus Rheindahlen kommt die Nachricht, dass der „Grosse Preis“ in einem 50 Kilometerfahren ebenfalls auf Brennabor gewonnen wurde. „Brennabor“-Siege gab es ferner in Zeitz, woselbst die beiden Ersten des 50 Kilometerfahrens, und in Dessau sogar die drei Ersten „Brennabor“ benutzten. In Eisleben wurde ferner das Hauptfahren auf diesem vortrefflichen Rade bestritten.

Das Theater und die Fahrradindustrie. „Mit vereinten Kräften“ ist die Devise unserer Zeit. — Die dramatische Kunst hat sich mit der Fahrradfabrikation vermählt; vermählt im eigentlichen Sinne. In Wien

fand eine Hochzeit statt, deren Teilnehmer sich zu Rad aufs Standesamt und zur Kirche begaben. — Gleich macht der bekannte Schauspieler Carl Schönfeld diesen Vorgang zum Mittelpunkt eines Schwanks, in welchem die Fahrräder und insbesondere ein Tandem für die Hochzeitsreise die Hauptrolle spielen, und die Deutschen Triumph-Fahrradwerke A.-G. in Nürnberg treffen sofort ein Uebereinkommen mit dem Autor, wonach sie nicht nur sämtliche in dem Stücke notwendigen Fahrräder liefern, sondern auch ein besonders prächtiges Hochzeitstndem mit Baldachin konstruieren und dem in seinem eigenen Stücke gastierenden Verfasser für seine Reisen durch Deutschland und die Schweiz zur Verfügung stellen. — Fin de siècle!

Auszeichnungen für die Corona-Räder. Von den Corona-Fahrradwerken A.-G. in Brandenburg a./H. wird uns mitgeteilt: Soeben erhalten wir die Nachricht, dass unsere in diesem Jahre bereits auf den Ausstellungen in Paris und Magdeburg mit goldenen Medaillen ausgezeichneten Fahrräder auch auf der Marseiller Ausstellung (Grand Concours International du Commerce) mit dem grossen Ehrendiplom sowie Ehrenkreuz prämiert wurden.

Das Sportsleben pulsiert gegenwärtig wieder kräftig in allen deutschen Gauen, und man darf ohne Uebertreibung sagen, wenn viele Rennen gehalten werden, dann sind auch viele Siege zu melden für die — „Kayser“-Räder. Beweis: In Kaiserslautern wurden am 13. Aug. auf der Rennbahn Barbarossapark im Hauptfahren für Herrenfahrer der erste und zweite Preis, im Vereinsfahren und im Amateur-Vorgabefahren auch jedesmal der erste und zweite Preis, im Mehrsitzer-Vorgabefahren der erste Preis, endlich im Motordreirad-Hauptfahren der erste, zweite und dritte

SOMATOSE
FLEISCH-EIWEISS
Hervorragendes Kräftigungsmittel

[409]

Schutz gegen **Sonnenbrand** bietet für Radlerin und Radler
„Crème Teras“
Derselbe wirkt angenehm kühlend und erfrischend auf die Haut, schützt sie gegen Eindringen des Staubs und macht sie sammetartig weich und geschmeidig. Tube 1,50 Mark.

Max Schwarzlose
Hoflieferant Sr. Majestät des Kaisers und Königs.
Berlin W. 9, Potsdamerstr. 7a.

[492]

**Verbesserte (688)
Radfahr- und
Reformhose**
Hygienisch das Beste!
Bequem und praktisch
Prämiert mit der
Silbernen Medaille 98.
**Pluderhosen-
Radfahrhose,
Hemdosen**
(Combinations)
für Sport und Haus in
18 Façons von 3,25 an
Sweaters-Blusen, Gamaschen,
Sportcorsets von 4 Mk. an.
„Bazar“ Nürnberg
Berlin W., Französischestr. 20.
Höchste Auszeichnung Sportausstellg. 1895
Eig. Atelier. Preisl. frei. Anprobierräume
Tricottailen — Reitbekleidung.
Spec. Turn- und Radfahrkostüme.



**DIE SOLIDESTEN
ELEGANTESTEN
FAHRRÄDER**
LIEFERT DIE
FABRIK „ALL HEIL“
CRAMER, DRESDEN.

[411]

Elegant. Preiswert.
Reizende Neuheit für Radlerinnen
**Patent-
Double-Charnier-Armbanduhr**

Preis 25 Mark
incl. elegantem Etui
in 3 Grössen.
Zifferblatt 18, 22 u. 38 mm.

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

Max Reimann,
Uhren-Handlung,
Brieg, Schlesien.

Garantie für guten Gang. Aeusserst solide Construction.




Wir versichern
Fahrräder gegen Diebstahl, Unfall, Feuer, und suchen überall tüchtige Vertreter.
**Allgemeine Fahrradversicherungs-
Gesellschaft in Wittenberge.**

[372]

**Nassovia
Fahrräder**



Nassovia Fahrradwerk
in b. H.
FRANKFURT a. M.

[460]

**Kein
Radfabrer**
versäume, meinen
**1899er
Sport-Katalog**
über
Fahrrad-Zubehör
und
Sportbekleidung
gratis u. franco
zu verlangen.
Franz Sauer
Köln a. Rh.
Filialen Aachen u. Elberfeld.



[147]

Dunlop **der beste Reifen**
== der Welt. ==

Preis, also 10 Prose auf „Kayser“-Rädern gewonnen. Um nun das Dutzend voll zu machen, sei hier noch gemeldet, dass auch in Wilhelmshaven das Tandem-Vorgabefahren und in Braunschweig ein 25 Kilometer-Strassenrennen auf einer „Kayser“-Maschine gewonnen wurde. — Die Zahl der bis heute auf Kayser-Rädern bekannt gewordenen Erfolge übersteigt bereits jene aller Siege aus der ganzen vorjährigen Saison. Daraus schliesst man mit Recht, dass die Kayserwerke stetig und mit Erfolg bemüht bleiben, ihre bekannten erstklassigen Fabrikate immerwährend zu verbessern.

Eine hübsche Ansichtspostkarte versenden soeben die Unicum-Fahrradwerke und Maschinenfabrik vormals Jul. Lutz, G. m. b. H., in Darmstadt, die Fabrikanten der bestens bekannten Chattia-Räder.

1899er Preisliste der „Freya“. Ganz im Stile der modernen Kunstrichtung, in sogenannter „Jugend“-Manier gehalten ist die 1899er Preisliste der Fahrradwerke „Freya“, A.-G., München. Die Marke „Freya“ hat sich in Radfahrerkreisen einen wohlbegründeten guten Ruf gesichert. Freilich war es für die Fahrradwerke „Freya“ keine leicht zu erfüllende Aufgabe, zu einer Zeit, da die deutsche Fahrrad-Industrie bereits eine so hohe Stufe erreicht hatte, ein neues Fabrikat auf dem Markte einzuführen. Aber indem die genannte Firma sofort mit vollster Thatkraft einsetzte, um schon die ersten Freya-Räder den altbewährten Marken als wirklich erstklassig und ebenbürtig zur Seite stellen zu können, gelang es ihr, dem Namen „Freya“ das Vertrauen und die Wertschätzung der Radfahrerschaft nicht nur Münchens und Süddeutschlands, sondern auch Norddeutschlands, Oesterreich-Ungarns usw. zu erringen, so matschieren denn heute die Fahrradwerke „Freya“ in den ersten Reihen aller deutschen Fahrradfabriken und wissen sich diese Stellung durch Einführung verschiedener bedeutungsvoller Neuheiten an ihren Erzeugnissen auch ferner zu wahren. Mit einer leichten Herrenmaschine, Freya 11, beginnt die Verführung der neuen Modelle in Bild und Wort. Dieses hochelegante Rad besitzt Innenlötung des Rahmens. Dasselbe Modell, nur etwas einfacher gehalten und mit Aussenlötung, heisst Freya 12. Ein kräftiges, dauerhaftes und dabei wohlfeiles Fahrrad ist Freya 13. Dann stossen wir beim Weiterblättern auf eine feine Sportmaschine, einen Strassen-Renner mit Innenlötung im Gewicht von ca. 12 kg. Freya 14. Auch dieses Modell liefert die Firma in etwas einfacherer Ausführung und mit Aussenlötung, und zwar unter dem Namen Freya 15. Für Bahntennzwecke liefern die Fahrradwerke ihre Freya 16 im Gewicht von 10 kg. bei Verwendung von Holzfelgen und Schlauchreifen vermindert sich dieses Gewicht sogar auf 9 kg. Nun kommen die Damen-Räder. Den Anfang macht Freya 17, eine hochelegante Damenmaschine mit Innenlötung, ihr folgt Freya 18 in einfacherer Ausstattung und mit Aussenlötung, sonst gleichen Modells. Als wohlfeiles, aber vollständig solides Damenrad führt die Preisliste Freya 19 auf. Zweisitzer für Herren bauen die Fahrradwerke Freya je eins für Touren- und eins für Strassenrennzwecke unter der Bezeichnung Freya 20 bzw. 21. Zum Gebrauch für einen Herrn und eine Dame bestimmt ist der Zweisitzer Freya 22. Als Luxus-Maschinen liefert die Firma die Freya 11, 14, 17, 20, 21 und 22 in ganz besonders reicher und vornehmer Ausstattung gegen verhältnismässig geringen Preisaufschlag. Abbildungen und Beschreibungen von Transporträdern, Freya 23 und 26, sowie von Jugendrädern für Knaben und Mädchen, Freya 24 und 25, vervollständigen diesen Teil der Preisliste, deren Schluss eine eingehende, populär gehaltene Beschreibung der Konstruktion der „Freya“-Räder, sowie der an denselben zur Einführung gebrachten Neuheiten bildet.

Radfahrweg Steglitz Schlosspark-Zehlendorf-Wannsee-Potsdam. Die seit Beginn dieses Jahres wegen Freigabe des nördlichen Banketts auf dieser Chaussee eingeleiteten vielfachen Verhandlungen haben erfreulicherweise dahin geführt, dass schon in allernächster Zeit dieses Bankett seitens des Landrats des Kreises Teltow mit der Massgabe wird freigegeben werden, dass es da wo nicht Materialien darauf lagern und ausserhalb von Ortschaften, durch welche die Chaussee führt, ausschliesslich von Radfahrern befahren werden darf. Die freigegebenen Strecken werden an ihrem Anfang und Ende durch grosse Tafeln kenntlich gemacht werden, welche der Schutzverband Berliner Radfahrer zu diesem Zwecke errichten lassen wird. Für die Freigabe dieses Banketts ist vornehmlich Herr Otto Fiedler (Steglitz), Mitglied des Verkehrsausschusses des Berliner Schutzverbandes, mit so anerkennenswerthem Erfolge bemüht gewesen. (Dieser neue Radfahrweg bildet die notwendige Ergänzung der Prachtstrasse Schöneberg-Friedenau-Steglitz.) Dringend zu wünschen ist jedoch, dass diese neue, den Wünschen und Bedürfnissen der Radfahrer entgegenkommende Massregel des Landrats des Kreises Teltow auch bei demjenigen Teile des radfahrenden Publikums volles Verständnis finde, welcher nicht immer ordnungsmässiges und anständiges Verhalten auf dem Rade zur Richtschnur zu nehmen pflegt.

Einen neuen Artikel haben die Premierwerke in Nürnberg-Doos aufgenommen: Milch-Separatoren (sog. Centrifugen) für Landwirte und Molkereien. Wie alles, was die Premierwerke beginnen, so wird auch die Fabrikation dieses neuen Artikels in rationellster Weise betrieben werden und haben sich die Werke auf eine jährliche Produktion von 50000 Stück solcher Apparate eingerichtet.

Die mit einer gewissen Spannung erwartete Begegnung Köcher's mit Bouhours und Lesna in einem Stundenrennen hat nun am 13. August auf der Friedenauer Bahn stattgefunden. Wie bei jedem Dauerfahren spielte auch bei diesem die Motorführung eine hervorragende Rolle. Bouhours siegte vor Köcher, weil seine Motore besser funktionierten als die seines gefährlichen Rivalen, welcher anfänglich bei schlechter Führung stark im Nachteil war. Allerdings konnte der Deutsche später scharf aufrücken, so dass es schien, als sollte er dem Sieger gefährlich werden. Leider war es zu spät, es hätte sonst ein recht aufregendes Finish gegeben. Nur 74 Meter hinter dem Franzosen landete Köcher, welcher mit spielender Leichtigkeit seinem Motor folgte und während einer Stunde die von keinem deutschen Fahrer bisher erreichte Strecke von 54,426 km auf einem Brennabor-Rade zurücklegte. Für die Güte dieses Rades sprechen jetzt so viele Dankschreiben und Rennerfolge, dass wir an anderer Stelle darauf noch zurückkommen werden. Erwähnenswert wäre noch, dass ebenfalls am letzten Sonntag der Belgier Dutricu vor Robl und Nicodem ein 50-Kilometerrennen siegreich auf „Brennabor“ bestreiten konnte.

Das radfahrende Berlin. Ein eifriger Radfahrer scheute, wie der „Berliner Lokal-Anzeiger“ mitteilt, die Mühe nicht, eine Statistik darüber aufzustellen, wie viel Radfahrer bzw. Radfahrerinnen am Freitag, den 18. August d. Js., von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends die Sieges-Allee oben beim Wrangelbrunnen passierten. Er zählte die Dreiräder, die gewerbmässig als Transportmittel dienen, mit: Zweiräder 3921, Tandems 94, Drei- oder Mehrsitzer —, Dreiräder 147, Summa 4162, hierzu noch die Transportdreiräder 1371, Summa 5533. Ferner passierten noch 42 Motorräder mit Anhängewagen den Wrangelbrunnen. Der grösste Verkehr war in der Zeit zwischen 12 und 3 Uhr Mittags, wo rund 2000 den Platz passierten, was wohl hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass um diese Zeit die Fabriken und die Comptoirs ihre Mittagszeit halten und das Personal zu Rade die Wohnung aufsucht. Erwägt man, dass es an diesem Tage alle Augenblicke regnete, so muss man zugeben, dass Berlin im Radfahren recht fleissig ist. Ob die Statistik auf die Einheiten genau stimmt?

Leicht in jeder Tasche unterzubringen sind die kleinen Ausgaben von G. Freytag's Radfahrerkarten (Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien VII/1 und Leipzig), von denen soeben wieder eine Serie von 8 Blatt erschienen ist. Dieselben behandeln die Umgebungen von: No. 10. Laibach — 11. Triest — 12. Passau — 13. Budweis — 14. Pilsen — 15. Prag — 16. Regensburg — 17. Augsburg und kosten bei vorzüglichster Ausführung nur fl. —,15 = Mk. —,25 per Blatt. Sämtliche Strassen, bezeichnet nach ihrer Beschaffenheit, Steigungen und Gefälle, die Höhencoten, die Entfernungen von Ort zu Ort, der „Freund“ u. s. w. sind ebenso klar und deutlich angegeben, wie bei den im gleichen Massstabe (1 : 300 000) zum Preise von fl. —,80 = Mk. 1,35, bzw. auf japanischem Papier fl. 1.— = Mk. 1,70 per Blatt im selben Verlage erschienenen grossen Ausgaben, von denen bisher No. 19. Südwest-Böhmen und Bayrischer Wald — 20. Mähren und Ost-Böhmen — 23. München und Südbayern — 24. Ober-Oesterreich und Salzburg — 25. Nieder-Oesterreich — 27. Ost-Tirol und West-Kärnten — 28. Steiermark und Ost-Kärnten — 29. Ober-Italien von Padua bis Venedig — 30. Triest und Venedig, bis Udine und Agram zu haben sind. Wir empfehlen Freunden von kurzen Spazierfahrten und bequemen Tagestouren die kleinen Ausgaben, Tourenfahrern aber die grossen Ausgaben der Freytag'schen Radfahrerkarten als die besten uns bisher bekannten Karten.

Jede Buch-, wie die meisten Papier-Handlungen oder auch der Verlag selbst liefern dieselben gegen Einsendung des Betrages.

Hammond

weitaus beste Schnellschreibmaschine.

Sofort sichtbare Schrift; auswechselbare Typen; autom. Abdruck, kürzester Tastenniederdruck, daher grösste Schnelligkeit (Rekord 12 Buchstaben pro Sekunde), bequemste und weitgehendste Anwendung. Grösste Dauerhaftigkeit etc. Pennsylvania Eisenbahn-Gesellschaft 500 Maschinen, Chicago und Boston-Unterrichtsbehörde je 100, Fr. Krupp in Essen 60, Prager Eisenindustrie-Gesellschaft 100.

Preise 450, 350 Mark. [398]

Alleinvertretung für Deutschland, Oesterreich, Schweiz

Zweiggeschäft: Ferdinand Schrey, Zweiggeschäft:

Wien VII, Westbahnstr. 54. Berlin SW. 19. Basel, Steinthorstr. 16.



[446]

METEOR FAHRRÄDER

Centrale: **GRAZ.** Filial-Fabrik: **DRESDEN=Cossebaude.** [418]

Unentbehrlich für jeden Radfahrer!

Reimling's
Fahrrad-Kettenbürste!

die einzige von wirklich praktischem Wert! Reinigt und schmiert die Kette automatisch während der Fahrt durch Graphitzuführung vom oberen Behälter aus. Denkbar leichtester Gang. Preis M 3.—, Dose mit Graphit 50 Pf.

Zu beziehen durch die Fahrradhandlungen, sowie direkt durch die
Gesellschaft für mechanische Industrie m. b. H.,
Frankfurt a. M., Zeil 67. [461]

Patente resp. gesetzl. Schutz in den meisten Kulturstaaten. Tausende von Anerkennungen!

Solvente Vertreter gesucht!

TRADE MARK

Rudge-Whitworth Räder

1899er Preise:
„Standard“ Mk. 225.00.
„Special“ Mk. 275.00.



Deutschlands General-Depot:
Berlin W., Charlotten-Strasse 59.

[412]

Chattia-Fahrräder.

Konkurrenzlos. Feinste Marke.

Unicum-Fahr.-Werke u. Masch.-Fabr., vorm. **Jul. Lutz**, G. m. b. H., Darmstadt. [464]

Tarif: à Feld 24 x M. 90. **Kleine Anzeigen für Radlerin und Radler.** 12 x M. 50. 6 x M. 30.

Martin Manasse
Berlin SW. 19, Kommandantenstr. 14.
Fernsprech-Amf I, 2962.
General-Vertreter
der [414]
Wanderer-Staffel-Räder
Berolina-Zephir.

Abzieh-Etiketten
für Fahrräder.
Schutzmarken. Schriften.
Troeger & Bücking
NÜRNBERG. [182]

Martin Hirschclaff
Ingenieur-Patentanwalt [380]
Berlin NW., Mittelstr. 43 part.
Spezialbureau d. Fahrradbranche.

Damenrad,
noch nicht gefahren, billig abzugeben.
Anfragen unter A. R. 200 an
die Exp. d. Blattes.

Cigaretten-Fabrik
En gros En detail
zu jeder Preislage.
Spezialität:
Damen-Cigaretten.
Hans Arneemann, Steglitz
Ahornstrasse 8.

Luftkurort Tharandt
20 Min.-Verkehr von Dresden.
„Villa Waldblick“
Töchter-Pensionat
mit Haushaltungs-Institut
von
Frau verw. Pastor Müller,
gepr. Lehrerin.
Vorz. Refer. Prosp. auf Wunsch.

Für Blumencorsos, Vereinsfeste, Tanz,
Ausflüge, Rennen, Keigen etc.
Patent - Radfahrersporen
mit melodischen Schellen! Erfreuen sich
zunehmender Beliebtheit! Effectvolles
Lautwerk; hocheleg.
Paradeschmuck für
Radcavaliere u. gräßliche
Radlerinnen m. zierlich.
Füssen; distinguirt. Ab-
zeichen f. feinere Clubs
u. gze. Vereine! Neuer Preis: 3 M. Vereine
10%: 2,70 M. S. chic! Modern! [401]
Interess. Prosp. gratis. Postkarte!
W. Müller, Berlin W. 30.

Wichtig für Radlerinnen!
Edelweiss-Crème
verhindert Sonnenbrand u. bewirkt einen
blüthenreinen, prachtvollen Teint. Preis
pr. Dose M. 2.—. Fabrikant: Apotheker
Otto Klement i. Innsbruck. [431]

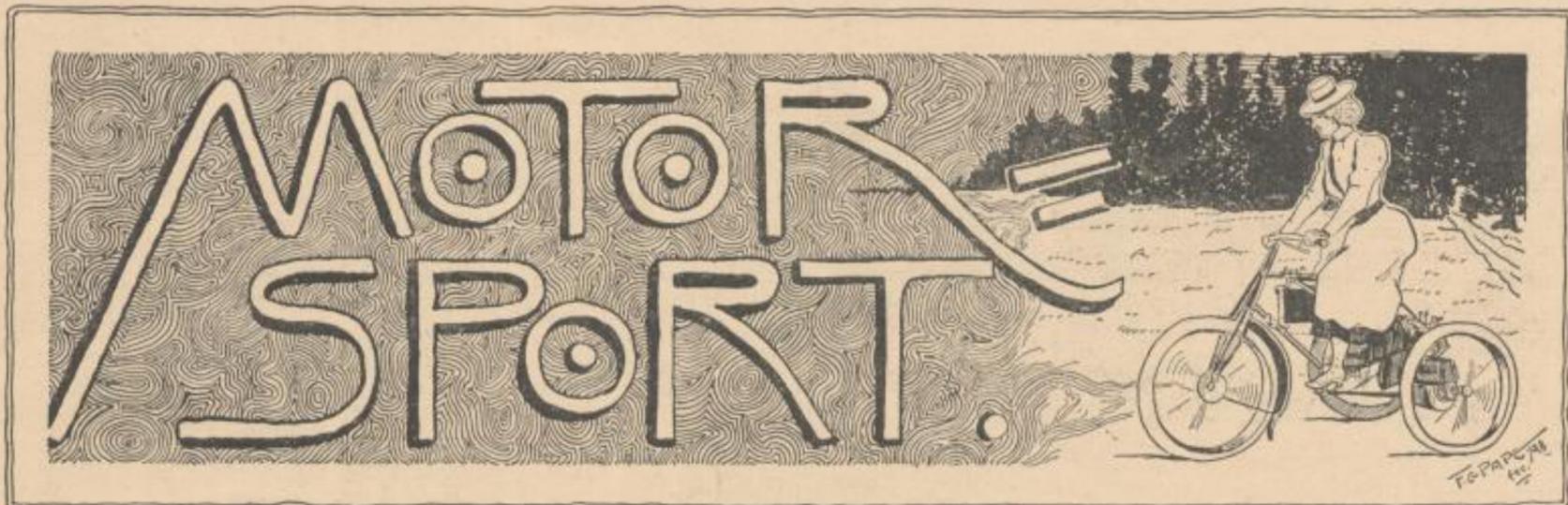
Wildbad in Württemberg.
Villa Montebello. [472]
Fremdenpension I. Ranges.
Gute Aufbewahrung von Fahrrädern.
Räder zu vermieten. Für Damen auf
Wunsch Begleitung auf grösseren Touren.

Für Haushalt u. Reise.
Kinderwieback 300 Stück Mark 4,00
Touristen „ 240 „ 4,00
franko Nachnahme.
H. Kampmann, Köln.
— 20 goldene etc. Medallien. —

Flora
Blumenhalter
Praktische und eleganteste
Neuheit [475]
für Fahrräder.
C. G. Schultz, Hamburg,
Speersort 4. I.

Dunlop

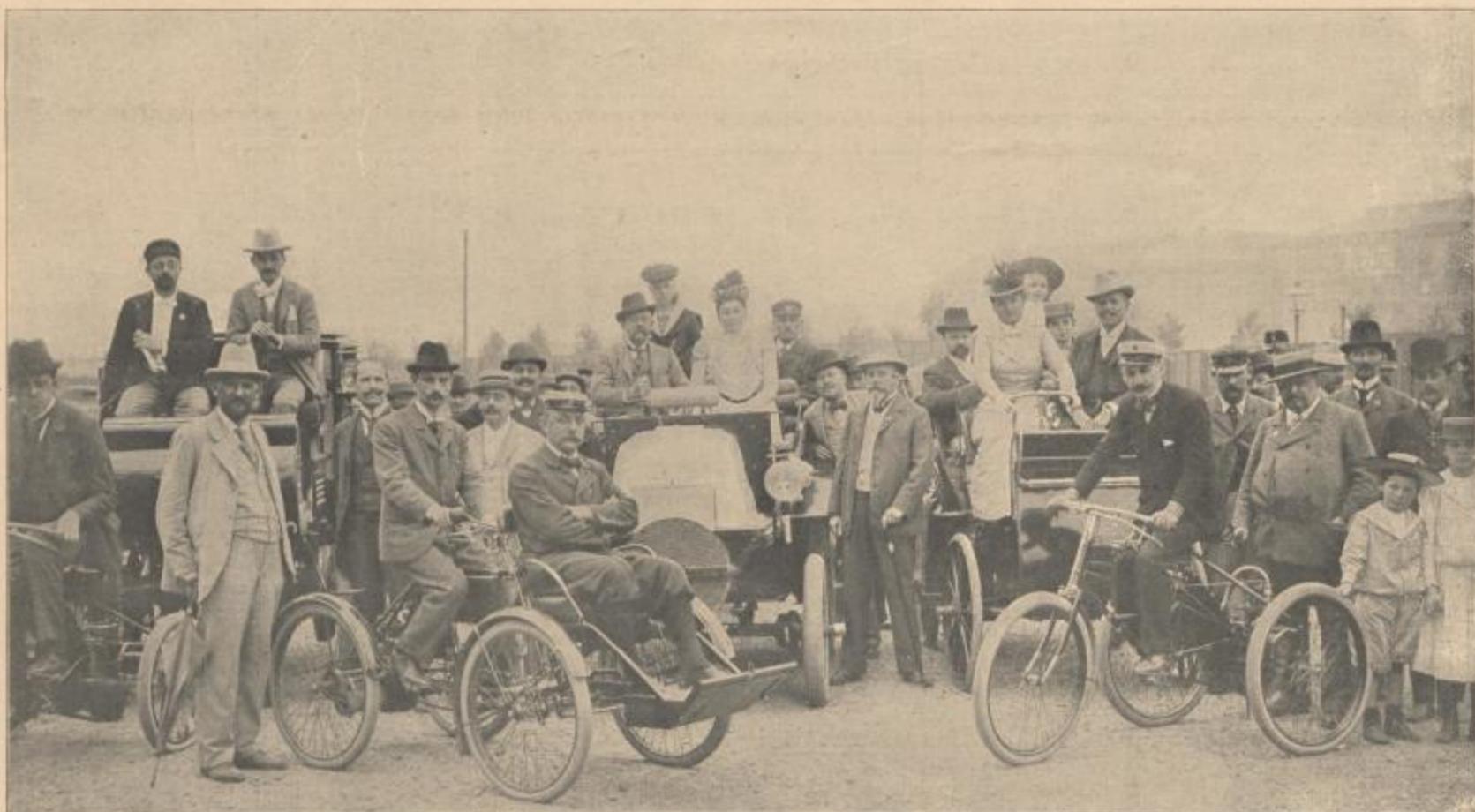
der beste Reifen
== der Welt. ==



Automobil-Parade in Wien.

Der Oesterreichische Automobil-Club in Wien, welcher unter der zielbewussten und ungemein rührigen Leitung seines hochverdienstlich wirkenden Präsidenten, des Grafen Pötting, es ganz wunderbar versteht, in den weitesten Kreisen das Interesse für den Automobilismus zu wecken und zu heben, hat vor einiger Zeit wieder eine vortrefflich gelungene Veranstaltung getroffen, die gewiss nicht unwesentlich dazu beigetragen hat, den Automobilismus in Wien wieder um ein gutes Stück vorwärts zu bringen. Der Club hat die Besitzer aller derzeit in Wien befindlichen selbstbeweglichen Fahrzeuge zu einer improvisierten Schaustellung ihrer Vehikel eingeladen, und diese veritable Automobil-Parade fand vor einem zahlreich erschienenen Publikum auf dem ehemaligen Exerzierplatz vor der Franz Josef-Kaserne statt. Zu dieser in hohem Masse interessanten Parade waren viele Gäste aus den vornehmsten Kreisen der Residenz erschienen, welchen der Präsident des Oesterreichischen Automobil-Clubs, Graf Pötting, in liebenswürdigster Weise die Honneurs machte. Zu dieser Parade waren unter den ausgerückten Automobilen erschienen: der „Präsident“ der Nesselsdorfer Motorwagen des Oesterreichischen Automobil-Clubs, der Daimler-Wagen des Baron Alfred Springer, der Bollée-Wagen des Generalkonsuls Singer,

das elektrische Coupé und ein Benzinwagen des Herrn Lohner, ein Bollée-Wagen des Herrn Armbruster, ein Daimler-Wagen des Herrn Chwalla, ein Benz-Wagen des Herrn Ehrenfest, eine Decauville-Voiturette (Eisenach) der Herren Albrecht und Jolles, von der österreichischen Betriebsgesellschaft: ein Daimler-Omnibus und ein schwerer Lastwagen; ein Benz-Comfortable des Herrn Oplatek und ein weiterer Benz-Comfortable, ein Waffen-Motor-dreirad (Dion-Motor) mit Anhängewagen und ein Dion- & Bouton-Motocycle des Herrn Arnold Spitz, ein Humber-Vierrad (Dion-Motor) mit Vorsteckwagen des Herrn Albert H. Curjel, sowie noch eine weitere Anzahl von Motocycles. Von dem bekannten Spezialisten für Sportaufnahmen, Hofphotographen A. Huber in Wien, wurde zunächst eine Anzahl von Bildern hergestellt, von welchen wir heute das interessanteste in getreuer Reproduktion vorführen. Das Bild zeigt uns ein wirkungsvoll zusammengestelltes Tableau der Automobil-Parade, — und sehen wir da den Statthalter Grafen Kielmansegg und Gemahlin auf dem Automobil des Baron Springer, daneben den Grafen Pötting, Baronin Haas-Wächter auf dem „Präsident“, Dr. Suchanek u. a. Nach erfolgter photographischer Aufnahme begann die Vorführung; an den Fahrten beteiligten sich alle anwesenden Persönlichkeiten, auch die Damen und Kinder. Während der 1½stündigen Dauer der Kreuz- und Querfahrten aller



Gruppenbild von der Automobil-Parade in Wien.

Aufgenommen vom Sportphotographen A. Huber in Wien.

dieser Motorvehikel kam nicht ein einziges derselben zu unfreiwilligem Stillstande, ein Beweis, dass die derzeit in Wien befindlichen Motorfahrzeuge durchaus für den praktischen Gebrauch geeignet sind. Wie der Sportredakteur des „Neuen Wiener Tagblatt“, eine Autorität auf automobilistischem Gebiete, berichtet, war die Automobil-Parade ein voller Erfolg, und der Oesterreichische Automobil-Club hat sich durch das Arrangement derselben um die weitere Popularisierung des Automobilismus in Wien in hohem Masse verdient gemacht.

Der Benzin-Motorwagen der Duplex-Fahrradwerke Ges. m. b. H., Adlershof.

Den in vorliegender Zeichnung dargestellten Motorwagen der bestbekanntesten Duplex-Fahrradwerke Ges. m. b. H. kann man mit Fug und Recht nicht nur als einen der besten Motorwagen der Gegenwart, sondern auch — was noch mehr sagen will — als den Motorwagen der Zukunft bezeichnen, denn alles was sich auf dem Gebiete der Automobilen bisher noch als mangelhaft herausgestellt hat, ist an dem vorliegenden Projekt in einfacher und sinnreicher Weise beseitigt worden.

Die Gesichtspunkte, die genannte Firma bei dem Bau ihres Motorwagens leiteten, werden sich leicht aus der nachstehenden Beschreibung der einzelnen Teile desselben entnehmen lassen.

Das Wagenobergestell ist das eines zweisitzigen Cabrioletts mit den ausdrucksvollsten Linienführungen; es sieht vorzüglich aus und wird gewiss überall ansprechen. Ein zurückschlagbares Verdeck zum Schutze gegen Wind und Wetter lässt sich leicht anbringen. Das Wagenuntergestell besteht aus horizontalliegenden untereinander verbundenen Rohren. Der Motor muss in der Schwerpunktlinie des Wagens liegen; liegt derselbe excentrisch, wird der Wagen schwerer und unruhiger laufen. Um dies zu vermeiden, ist auch das Antriebsrad in die Mitte des Wagens gelegt worden, wodurch das Differentialgetriebe, welches bei der ungleichen Bodenbeschaffenheit doch nur unvollkommen wirkt, fortgefallen ist. Ein schwacher Punkt der bisher gebräuchlichen Motorwagen ist der, dass dieselben nur mangelhafte, komplizierte und schwerfällige auswechselbare Uebersetzungen haben.

Jeder Benzinmotor hat die Eigenschaft, nur bei einer bestimmten Tourenzahl, für die er gebaut ist, rationell zu laufen. Wenn diese durch grössere, plötzlich eintretende Widerstände sinken muss, wird der Motor nicht mehr so günstig arbeiten oder gar versagen. Eine doppelte, auswechselbare Uebersetzung ist deshalb von grosser Wichtigkeit, dieselbe muss jedoch dauerhaft sein, sicher funktionieren und wenig Reibungs- oder Arbeitsverlust verursachen, was bei den bisherigen Konstruktionen oft nicht der Fall ist.

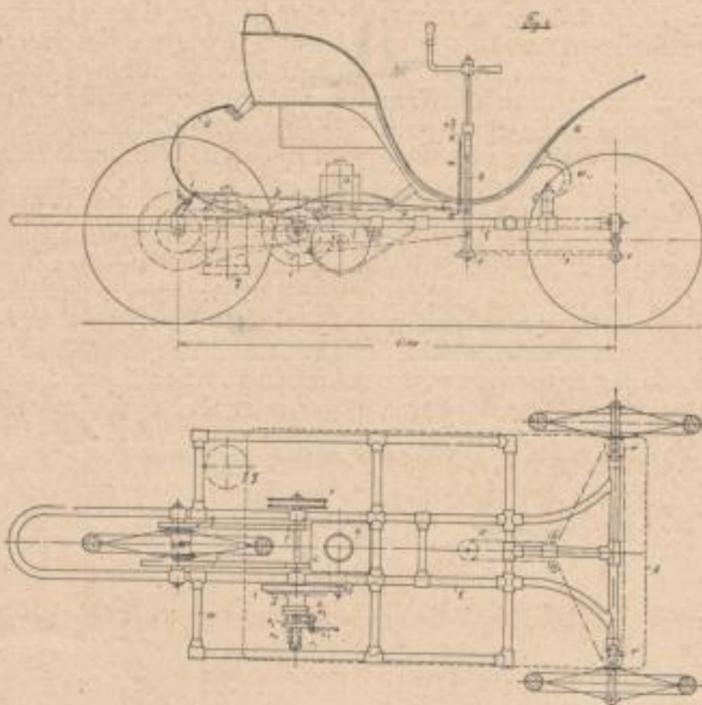
Eine sehr gute doppelte, auswechselbare Uebersetzung besitzt man in der patentierten Duplex-Nabe, die schon jahrelang bei den bestbewährten Duplex-Fahrrädern mit grossem Erfolge angewendet wird. Die Bedienung der auswechselbaren Uebersetzung erfolgt vom Innern des Wagens aus während der Fahrt durch das Gestänge *iklmn* und leichtes Umlegen des kleinen Hebels *n*. Der Antrieb der Nabe geschieht vom Motor *a* durch die Zahnräder *b* und *c* und die Kettentriebe *de* und *fg*, die wechselweise zum Antrieb benutzt werden können. Um den Motor leer und den Wagen stossfrei anlaufen lassen zu können, wurde zwischen dem Motor und Kettentriebe eine Friktionskuppelung angeordnet, die — was besonders hervorgehoben zu werden verdient — ohne Arbeitsverlust funktioniert, während andere Konstruktionen oft $\frac{1}{3}$ der Gesamtleistung der Maschine für sich absorbieren. Sie besteht aus dem Friktionskegel *s* mit dem Flansch *a₁*, der durch die Feder *a₂*, die sich gegen die

Schraube *a₃* legt, an das Zahnrad *c* angedrückt wird. Soll das Zahnrad leer laufen, hebt man nur die Feder durch den Hebel *a₄*, der in der Rille *a₅* der Muffe *a₆* läuft, von *a₁* ab. Lässt man den Hebel *a₄* los, ist die Kuppelung wiederhergestellt. Durch die genannten Hebel kann man auch die Kuppelung noch unterstützen, wenn die Feder in einem Falle einmal nicht stark genug sein sollte, was aber wohl kaum vorkommen wird.

Die Steuerung des Motorwagens erfolgt durch die Kette *v* und die Zahnräder *r*, die mit der Lenkstange in Verbindung stehen. Auch diese Konstruktion funktioniert sehr präzise. Die Bremse besteht aus der Bremscheibe *o*, die auf der Welle des grossen Zahnrades aufgesetzt ist, und dem Bremshebel *q*, der vom Innern des Wagens durch den Fuss bedient wird. Der Motorwagen hat eine Maschine von $2\frac{1}{3}$ HP., die in der Minute 1300 Touren macht; mit dieser Tourenzahl und der genannten Maschinenstärke kann der Motorwagen bei einer Uebersetzung 1:12 eine Maximalgeschwindigkeit von 15 km, mit der er auch jede Steigung befahren kann, und mit der Uebersetzung 1:6 eine Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde erreichen. Will man grössere Geschwindigkeit mit demselben Motor noch erzielen, müssten die Uebersetzungen geändert werden.

Der Motorwagen der Duplex-Fahrradwerke Ges. m. b. H., Adlershof, mit seiner Spezialität von zwei während der Fahrt auswechselbaren Uebersetzungen, ist gesetzlich geschützt durch D. R. P. No. 86 554 und durch die D. R. G. M. No. 115 156, 116 955, 116 957, 116 958, 117 689 und 117 691.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Duplex-Motorwagen sich durch seine gefälligen Formen sowohl, als auch infolge seiner zahlreichen inneren Vorzüge, basierend auf der Vorzüglichkeit seiner Konstruktion, sehr vorteilhaft in den Automobil-Interessentenkreisen einführen wird.



Konstruktion des Duplex-Motorwagens der Duplex-Fahrradwerke Ges. m. b. H., Adlershof.

Die Automobil-Industrie in Graz.

(Eigenbericht.)

Graz, 20. August.

Alle grösseren Fahrradfabriken unserer Stadt beschäftigen sich bereits seit zwei Jahren mit der Einführung der Erzeugung von Motoren.

Die „Styria-Fahrradwerke“ haben bereits einen Motor eigener Konstruktion erbaut

und unternehmen täglich Versuchsfahrten zur Vervollkommnung ihres Fabrikates, das mit dem nächsten Jahre auf dem Markte erscheinen soll.

Johann Puch, der Begründer unserer Fahrrad-Industrie, hat sein neues Unternehmen mit Rücksicht auf diesen neuen Zweig in eine Aktien-Gesellschaft umgewandelt und wird vorläufig nur leichtere Motorräder erzeugen, zu welchen er ein französisches Fabrikat verwendet, dessen Patent er erworben hat. Diese Firma hat auch schon ein illustriertes Preisblatt über ihre Motorräder in Versand gebracht.

Die „Meteor-Fahrradwerke“ sind eine Verbindung mit einer bedeutenden deutschen Motorenfabrik eingegangen und sind gleichfalls schon seit vorigen Winter mit dem Bau verschiedener Motorfahrzeuge beschäftigt.

Allen voran sind die „Graziosa-Fahrradwerke“, die in wenigen Wochen schon die ersten, bereits bestellten Wagen zur Ablieferung bringen werden. Wir haben uns über den momentanen Stand unserer heimischen Motorenfabrikation informiert und speziell auf Einladung der „Graziosa-Fahrradwerke“ uns zunächst von dem Fortschritte dieser Fabrik überzeugt. Zu unserem Erstaunen haben wir gesehen, dass dieser neue Fabrikationszweig auch bei uns einen viel grösseren Umfang anzunehmen scheint, als vielleicht von den Fabrikanten selbst anfänglich beabsichtigt war. Die Graziosawerke haben neben ihrem bisherigen technischen Leiter der Fahrrad-Industrie



Das Automobil im Blumen-Korso des Deutschen Sport-Vereins in Berlin.

Dr. Tochtermann aus New York mit seinem Motorwagen der Pope Manufacturing Co. Columbia Works in Hartford.

einen erprobten französischen Ingenieur engagiert, der bereits in den bedeutendsten Fabriken dieser Branche in Frankreich mit Erfolg tätig war. Unter der Leitung einiger französischer Werkmeister sind bereits die Vorarbeiten gedeihlich vorgeschritten und ist ein eigener Modelltischler nur für dieses Spezialfach beschäftigt. Im Konstruktions-Bureau sind fünf Herren tätig. Graciosa wird einen eigenen Motor herausbringen, dessen Patente bereits erworben wurden und der von Fachleuten als sehr viel versprechend bezeichnet wird. Die Fabrik beabsichtigt, nach Abwicklung der bereits vorhandenen Bestellung, auch Motoren allein zu erzeugen und abzugeben, die in andere Fahrzeuge eingebaut werden können. Die äusserliche Gestalt der verschiedenen Fahrzeuge wird sich den neuesten französischen Mustern anlehnen; vorläufig sind folgende Modelle vollständig ausgearbeitet und gehen der Reihe nach ihrer Vollendung entgegen:

1. Motor-Dreirad, ähnlich dem bekannten Modell Dion-Bouton, dieses kann mit einem Vorsteckwagen (Avant-Train) in wenigen Minuten in ein Vierrad umgewandelt werden.

2. Ein leichter Wagen (Voiturette) mit $3\frac{1}{2}$ Pferdekraften für 2 bis 3 Personen, 180—200 kg schwer.

3. Ein grosser Motorwagen mit 4 Pferdekraften für 4 Personen, 800 kg schwer, mit 4 Uebersetzungen zur Ueberwindung auch der grössten bei uns vorkommenden Steigungen. Dieser Wagen ist mit einer Einrichtung zur Rückwärtsfahrt versehen.

4. Fiakertype mit 4 Pferdekraften für 2 Personen nebst Führer; dieses Modell wird auch mit Sonnendach oder als geschlossenes Coupé geliefert.

5. Jagdwagen mit 7 Pferdekraften für 6 Personen.

6. Omnibus mit 12 Pferdekraften mit 12 Sitz- und 4 Stehplätzen nebst Führer.

7. Lastwagen mit 6, 8 und 12 Pferdekraften für 2000 bis 3000 kg Tragkraft.

Die Konstruktion und Leistungsfähigkeit sämtlicher Modelle ist so berechnet, dass alle Steigungen unserer Alpenländer ohne Schwierigkeit überwunden werden können.

Eine neue, äusserst sinnreiche Konstruktion zeigt auch der Schalldämpfer, mit dessen Hilfe das Geräusch des Auspuffes bedeutend vermindert wird. Manchen Unglücksfällen, die durch ein Scheuwerden der Tiere infolge des geräuschvoll austretenden verbrauchten Gases entstanden sind, wird hierdurch vorgebeugt.

Der Motor ist bei allen Wagen vorne angebracht, um einesteils bei den Voiturettes die Luftkühlung wirksamer zu gestalten, anderenteils einen Belastungsausgleich bei allen Wagen herbeizuführen.

Alle grösseren Typen haben Glührohrzündung und zeichnen sich dadurch aus, dass der Motor gefällig und kaum wahrnehmbar untergebracht ist.

Nebst den früher genannten Bestellungen steht die Fabrik bezüglich der zwei letzten Typen wegen Lieferung von 30 Wagen mit einer bedeutenden Gesellschaft in Unterhandlung. Wie wir uns selbst überzeugen konnten, ist auch ein Auftrag nach Spanien schon in Unterhandlung, also weiss man auch schon im Lande der Orangen von der Existenz der österreichischen Automobil-Industrie. Da Graz mit nichts, am allerwenigsten aber mit seiner Fahrrad-Industrie sich zurücksetzen zu lassen Ursache hat, haben die Graziosa-

Fahrradwerke sich entschlossen, mit ihrem ersten Wagen nach Wien zu fahren und dort den Interessenten ad oculos die Fortschritte der steirischen Motoren-Industrie zu veranschaulichen.

Rheinischer Automobilclub.

Aufruf!

„Auf zum Automobilismus!“ so erschallt der Ruf durch alle deutschen Gauen. Vorbei ist die Zeit, wo mit Spott auf das lebendige Vehikel herabgeschaut wurde! Damals hatte man nur ein mitleidiges Lächeln für das Gefährt, in dessen Schosse nun die Zukunft des Verkehrswesens ruht.

„Auf zum Automobilismus!“ klingt es von Nord, Ost und Westen; auch im Süden soll der Ruf nicht fehlen, heraus in unsere gesegneten Gefilde, entlang unseren wohlgepflegten Landstrassen, wo ein Motorfahrer rastet, wo ein Interessent unserer Sache sein Zelt aufgeschlagen, dort möge er widerhallen und sagen, was wir wollen!

Wir wollen eine Vereinigung zur Hebung des Motorwagenwesens für Baden, Pfalz und Hessen; sie ist bereits gegründet, ihr Name lautet:

„Rheinischer Automobilclub!“

Wir wollen in ihr eine Korporation schaffen, die den Automobilismus pflegt, ihm treu ergeben ist und in ehrlicher Freude ihm huldigt. Es soll Aufgabe des „Rheinischen Automobilclubs“ sein, das mächtige Arbeitsfeld, das brach da-

Auf der vom 3. bis 28. September in Berlin stattfindenden

Internationalen

Motorwagen - Ausstellung

werden wir folgende Fahrzeuge zur Ausstellung bringen:

einen 2sitzigen Wartburg-Wagen, gewöhnliche Ausführung,
einen 2sitzigen Wartburg-Wagen, feinere Ausführung,
einen 2sitzigen Wartburg-Wagen mit Verdeck,
einen 3sitzigen elektrischen Victoriawagen,

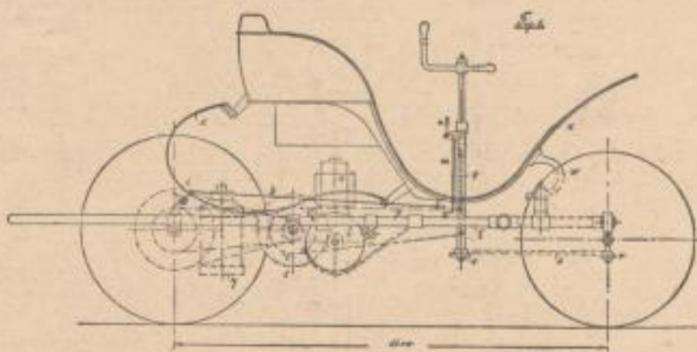
einen 4sitzigen Wartburg-Wagen, einen Motorlastwagen für 150 Centner Tragfähigkeit,
ein Motordreirad,
ein Motorzweirad,
einen Anhängewagen,
einen Vorspannwagen.

[498]

Eisenach.

Fahrzeugfabrik Eisenach.

Grösste Neuheit im Motorwagenbau.



Duplex-Motorwagen mit zwei während der Fahrt auswechselbaren Uebersetzungen.

D. R. P. 86554 und 11 Gebrauchsmusterschutze sowie 2 Deutsche Reichspatente angemeldet.

Elegantester Bau * Einfachste Lenkung

Stossfreier Lauf * Absolute Sicherheit

~~~~~ daher der Wagen der Zukunft. ~~~~~

[494]

### Duplex-Fahrradwerke, Adlershof.

Ges. m. b. H.

liegt, mit gutem Willen und mit vollem Ernste zu bebauen. Wir sind uns der Schwierigkeiten unserer Aufgabe bewusst, doch mit heiliger Begeisterung gehen wir ans Werk, und es wird uns gelingen!

Es soll unsere Aufgabe sein, den Verkehr mit unserem Fahrzeug zu erleichtern, an hoher und höchster Stelle anstellig zu werden und unsere gerechte Sache zu verfechten. In belehrender Weise, zum Verständnis technischer Fragen soll unser Verband teils durch gute Litteratur, Vorträge u. s. w. sein ganzes Können einsetzen, um jedem Unkundigen, selbst Fernstehenden, Nutzen zu bringen. Aber auch das gesellige Leben soll eine wahre Heimstätte finden; gemeinsame Ausfahrten und Touren bilden Hauptprogrammunkte, ebenso die Rennen, jene hervorragendsten Pioniere unserer grossen Sache!

Mit Stolz wollen wir zu denen zählen, die dem einst weltregierenden Motorfahrzeug die Wege geebnet; wer will da zurückbleiben?

Allen Automobilisten in Baden, Hessen und der Pfalz strecken wir die Bruderhand entgegen, ergreift sie, schliesst Euch an, Ihr werdet es nicht bereuen! Aber auch Automobilisten, möge ihr Wohnsitz sein wo er wolle, sie sind in unserm Club willkommen, kämpfen wir doch für ein gemeinsames Ziel!

Also auf, Automobilisten, zögert nicht länger, schliesst Euch dem „Rheinischen Automobilclub“ an, Ihr sollt willkommen sein!

Anmeldungen erbitten wir an unseren Schriftführer Herrn Richard Herbst, Adresse: Schad, Herbst & Co., Mannheim.

Der provisorische Vorstand  
des „Rheinischen Automobilclubs“  
Sitz in Mannheim.

### Per Automobil von New York nach San Francisco.

(Eigenbericht aus New York.)

(Nachdruck verboten.)

Nachdem es in den fashionablen Kreisen Frankreichs seit einiger Zeit Mode geworden ist, seine Hochzeitsreise im Automobil zurückzulegen und hierfür mit Vorliebe die Strecke Paris—Nizza gewählt wird, scheint auch jenseits des Ozeans der Geschmack an derartigen Touren erwacht zu sein. Da der Amerikaner sich mit Kleinigkeiten nicht abzugeben pflegt, so fährt man auch drüben nicht so minimale Strecken, wie z. B. Paris—Nizza, sondern man wählt zu einem derartigen „Trip“ gleich eine längere Tour. Mr. und Mrs. John Davis beabsichtigten am 1. d. M.\*) allerdings keine Hochzeits-, aber eine Versuchs- und Vergnügungsreise von New York nach San Francisco per Automobil anzutreten und zwar vom Redaktionslokal des New York Herald aus. Die 3700 Meilen Weg umfassende Tour ist hauptsächlich Aufklärungszwecken gewidmet und Mr. John Davis erwirbt sich unbestritten das Verdienst, den Pionier für die Tour quer durch Nord-Amerika abzugeben und so den zahllosen Automobilisten, die ihm sicherlich folgen werden, die Wege zu bahnen. Bei dem praktischen Sinne der Yankees dient die Reise im pferdelosen Wagen jedoch nicht nur Vergnügungs- und Aufklärungszwecken, sondern auch dazu, für die Erzeugnisse der amerikanischen Automobil-Industrie

\*) Die Tour ist auf einige Tage verschoben worden, um das Automobil noch besonders für das Ueberschreiten der Rocky Mountains zu montieren.

Propaganda zu machen und zahlreichen Blättern, illustrierten Zeitungen u. s. w., bei deren Redaktionen unterwegs eingeschoben wird, Stoff zu sensationellen Artikeln zu geben. Die gesamte amerikanische Tages- und Fachpresse bringt der Fahrt John Davis' das regste Interesse entgegen. — Das Gefährt, welches Davis zu seiner Reise benutzen wird, ist ein Gasolin-Automobil, welches speziell zu dieser Tour besonders dauerhaft gebaut und für alle Unfälle, die unterwegs eintreten können, eingerichtet ist. Der Gasolin-Behälter befindet sich auf dem Boden des Wagens und ist mit Wasserspülung umgeben, um den Betriebsstoff stets kühl zu erhalten. Die Triebkraft entsteht aus der Explosion von Kohlenwasserstoffgas, welches durch elektrische Funken entzündet wird, die in die Cylinder springen. Zur Erzeugung der Elektrizität dienen drei Trocken-Batterien, die, im Falle des Versagens, in jedem grösseren Ort, durch den man kommt, ersetzt werden können. Das Vehikel ist mit Reserveteilen und allerhand Werkzeug versehen, so dass es den Touristen ermöglicht wird, bei einem Unfall in den weiten, menschenleeren Flächen des Westens, dasselbe durch eigene Kraft wieder in Stand zu setzen. Das Gesamtgewicht des Automobils beträgt inklusive der beiden Reisenden, des Gepäcks, Gasolin und Vorräte nur 1250 Kilo. Bei guten Wegen und freier Bahn wollen Davis und Frau 20—30 englische Meilen pro Stunde machen.

Jedenfalls darf man auf den Verlauf der eigenartigen Reise gespannt sein; verläuft dieselbe ohne jeden grösseren Unfall und erreichen Mr. und Mrs. John Davis glücklich das Gestade des Grossen Ozeans, dann wird der damit geschaffene Rekord Amerikaner, Engländer und Franzosen nicht ruhen lassen und bald werden wir von einer Fahrt per Automobil rings um den Erdball hören. — Selbstverständlich muss der Amerikaner, so wie in allen Dingen, auch beim Automobilbau seinen eigenen „Tip“ haben, und dieser ist denn auch in einem „Autocar“ im Phaeton-Type geschaffen worden, den ein Franzose, ein Konkurrent Charron's, als Wettfahrt-Maschine bei einem amerikanischen Automobilwerke in Auftrag gegeben hat. Trotzdem der Name des Auftraggebers, sowie die Einzelheiten der Rennmaschine, ziemlich geheim gehalten werden, so sind doch einzelne Punkte bekannt geworden. Das neue Gefährt, welches nach einer ganz besonderen Zeichnung hergestellt werden soll, ist ein Gasolin-Motor, der auf guten, geraden Strassen bis 65 englische Meilen pro Stunde machen kann. Bei Steigungen bis zu 20% werden immer noch 35 Meilen zu ermöglichen sein. Die Maschine wird zweicylindrig gebaut, kann eine Steigung bis zu 25% mit Leichtigkeit nehmen und 200 englische Meilen ohne Neufüllung des Gasolin-Behälters durchfahren. Die Kraft ist auf acht Pferdekkräfte berechnet. Da das Automobil nur Rennzwecken dienen soll, so ist es in den Rädern, Gestell und Achsen kräftiger gebaut als andere Maschinen, hat nur Platz für zwei Personen und wiegt 900—1000 Pfund, also ca. 200 Pfund mehr als Automobils zu gewöhnlichen Reisezwecken. — Jedenfalls wird die z. Z. blühende französische Automobil-Industrie offene Augen behalten müssen, um für später der billiger arbeitenden amerikanischen Konkurrenz gegenüber gewachsen zu sein.



Automobilistinnen auf der Tour.

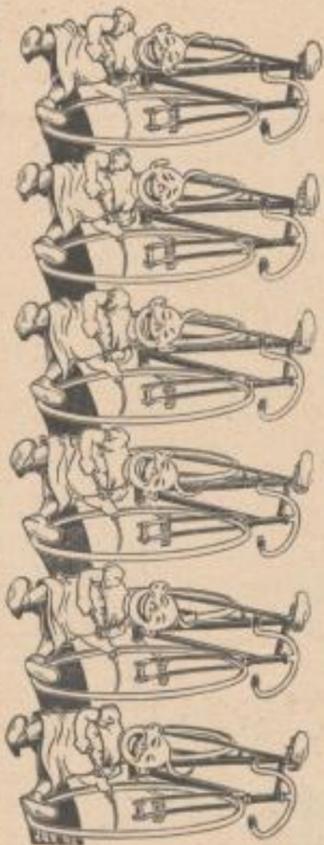
Für die Fernfahrten der Internationalen Motorwagen-Ausstellung Berlin 1899 sind jetzt die Bestimmungen aufgestellt. Danach findet am Dienstag, den 12. September, eine Fahrt mit kleineren Motorwagen und Motorrädern von Berlin nach Baumgartenbrück und zurück



Redaktion und Expedition: Berlin W. 35, Derfflinger-Strasse 16.  
 Das erste Automobil-Sportblatt Deutschlands. Soeben erschienen.  
 ➔ Probenummer gratis und franko. ➔

Generalvertreter für Deutschland: **Gustav Braunbeck**, Königl. Holl., Stuttgart.  
 Modell 1900 nur mit Lederdichtung für Fahrräder,  
 Motorräder und Motorwagen.

**Wir pumpen Alle Müller-Ventil.**



[463]



**„Adler“**  
 Motor-Dreirad.

Erprobt u. bewährt.

Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer,  
 Frankfurt a. M. (448)

**„Adler“**  
 Personen-Anhängewagen.

**„Adler“**  
 Transport-Anhängewagen.



Soeben erschienen:

**„Praktischer Führer  
 für das Motordreirad“**

Cudell & Co., Aachen.

Preis M. 1,— Versandt gegen Einsendung von  
 M. 1,20 in Briefmarken oder gegen Nachnahme  
 von M. 1,50.

[436]

statt. An der Fahrt können ausgestellte kleinere Wagen, welche bis zu zwei Personen einschliesslich der Führer befördern, und Motorräder teilnehmen. Die Fahrt beginnt am Kurfürstendamm, führt über Halensee, die Försterei Stäge, Beelitzhof, Wannsee, Glienicke nach Potsdam, durch Potsdam über Kuhfort, Alt-Geltow nach Potsdam und von da nach dem Ausgangspunkt zurück. Die Gesamtstrecke beträgt 65 km. Der Einsatz beträgt pro Wagen 20 M. Nennungsschluss 9. September, Abends 6 Uhr. Zur Verteilung gelangen je ein Ehrenpreis im Werte von etwa 500 und 250 M. und zwei Medaillen für Motorräder, eine goldene und eine silberne.

Die Dauerfahrt Berlin—Dresden findet am Sonntag, den 17. September, statt. Zugelassen sind alle Arten von Motorfahrzeugen, welche an der Ausstellung teilnehmen. Erste Preise können nur solche Wagen erhalten, welche ausser dem Führer wenigstens zwei Passagiere, also mindestens drei Personen führen. Für die Preis-

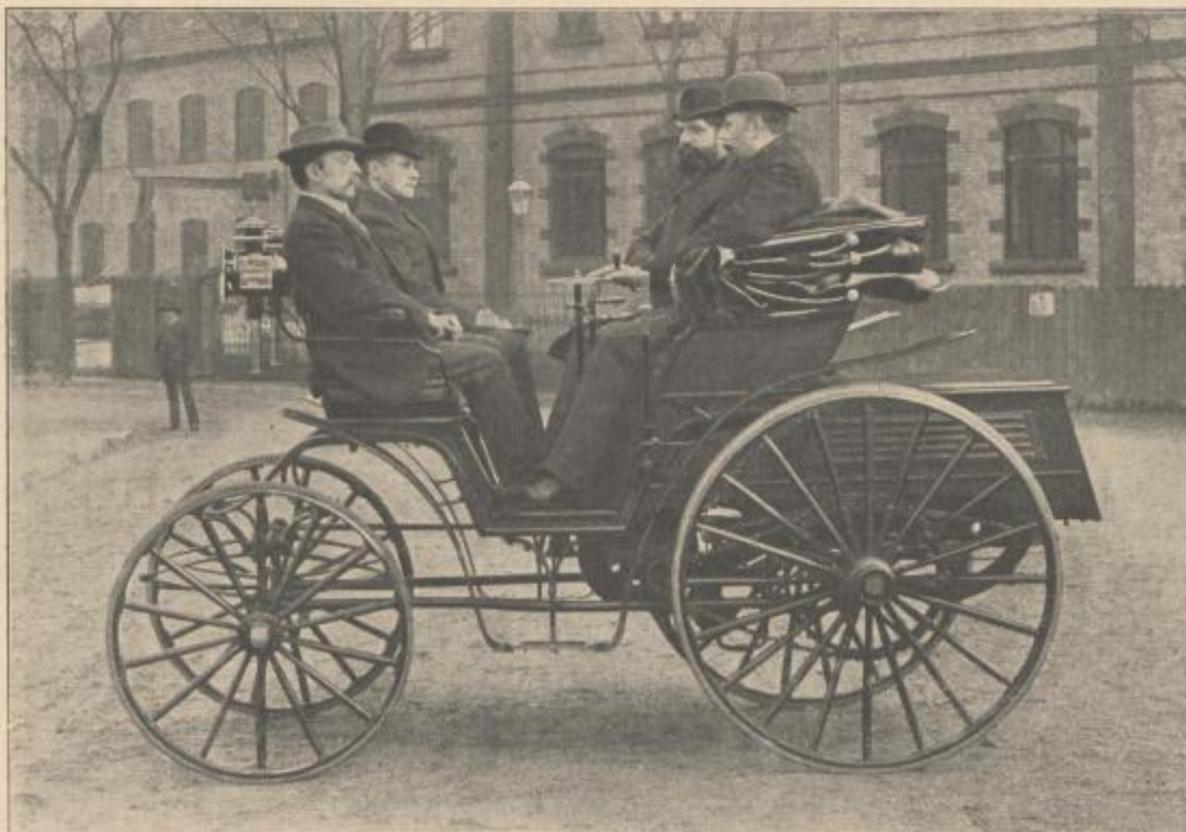
verteilung sind die Wagen in drei Klassen eingeteilt, in Wagen, welche mindestens drei Personen befördert haben, in Fahrzeugen, welche mindestens zwei Personen befördert haben, und in kleinere Fahrzeuge mit einer Person und Motorräder. Der Einsatz beträgt pro Wagen 40 M. Nennungsschluss am 13. September, abends 6 Uhr. Die Dauerfahrt geht vom Startpunkt in Marienfelde aus über Zossen, Liebenwerda, Elsterwerda, Grossenhain, Radeburg und endigt in Dresden auf dem Alaunplatz. Die Gesamtstrecke beträgt 192 km. Als Preise sind ausgesetzt: Für die erste Klasse je ein Ehrenpreis im Werte von etwa 1000 und 500 M. und eine silberne Medaille; für die zweite Klasse je ein Ehrenpreis im Werte von etwa 500 und 300 M. und eine silberne Medaille; für die dritte Klasse drei Medaillen, eine in Gold, eine silberne und eine bronzene. Ausserdem sind Preise für die besten inländischen und ausländischen Wagen in Aussicht genommen.

Gemeinsam für beide Fahrten sind folgende Bestimmungen: Die Abfahrt erfolgt in Zwischenräumen von einer Minute. Bei Abschwüngen werden Wegekommisare aufgestellt, die durch eine weisse Binde am linken Oberarm kenntlich sind. Die Fahrt ist unter Einhaltung aller landesgesetzlichen und ortspolizeilichen Vorschriften und Bestimmungen für den Verkehr auf den Strassen durchzuführen.

Starter sind Graf Talleyrand-Périgord und Hauptmann Kübel; zu Preisrichtern sind gewählt: Professor Hartmann, Oberbaurat Klose, Hauptmann Kübel, Dr. Müllendorff und Graf A. von Sierstorff, als Stellvertreter Fabrikant Nacke und Regierungsrat Schrey. Mitfahrende ausser dem Führer haben für die Fahrt 10 M. zu zahlen.

Das Fahrtenkomitee behält sich vor, die Fahrten auf einen späteren Tag zu verlegen; für den Fall, dass eine Fahrt nicht stattfinden sollte, werden die Einsätze zurückgezahlt.

**Das österreichische Motor-Dreirad im Dienste der Armee.** Wie uns vom Manöverfelde in Horn berichtet wird,



Motorwagen „Vis-à-vis“ von Benz & Co., in Mannheim.

sind die Graziosa-Motor-Dreiräder, der Graziosa-Fahrrad- und Motor-Fahrzeug-Werke der Kommanditgesellschaft Benedikt Albl & Co. in Graz schon in voller Thätigkeit. Drei Unteroffiziere des 21. Landwehr-Infanterieregiments werden zu Motorführern einexerziert, so dass sie abwechselnd mit den beigestellten Chauffeuren den Dienst versehen. Einer derselben ist schon soweit ausgebildet, dass er diese seine Thätigkeit bereits aufgenommen hat, was wohl als bestes Zeichen für die leicht fassbare Behandlung dieser Motor-Dreiräder angesehen werden muss. Die Strassen im Horner Bezirke wären hinsichtlich ihrer Güte wohl das Ideal eines jeden Motor-Dreiradfahrers, doch kann die ganze Gegend mit vollem Rechte „die bucklige Welt“ genannt werden, da Steigungen zu forcieren sind, welche manchem geübten Radfahrer grosse Schwierigkeiten bereiten. Es ist daher die Leistung dieser Motor-Dreiräder eine staunenswerte zu nennen.

**Per Automobil von Salzburg nach Berlin.** Das Mitglied des Sport-Komitees des österreichischen Touring-Clubs, Herr Dr. R. von Stern, der Herausgeber des von uns bereits besprochenen Werkes „Das Automobil in Theorie und Praxis“, unternimmt mit seinem Dietrich-Bollée-Wagen, mit welchem er bereits die Distanzfahrten Wien—Paris und Paris—Salzburg anstandslos ausgeführt hat, eine Automobilreise von St. Gilgen bei Salzburg nach Berlin zum Besuch der Internationalen Motorwagen-Ausstellung.

**Rheinischer Automobil-Club in Mannheim.** Der Motorwagen, das zukunftsreiche Vehikel des modernen Verkehrs, gewinnt immer mehr Ausbreitung. Schon sind in Deutschland allseitig Landesverbände gegründet worden, und auch im Süden sind die Automobilisten eifrig daran sich zu vereinigen. Unter dem Namen Rheinischer Automobil-Club mit dem Sitze in Mannheim ist ein Verband gegründet worden, der Baden, Pfalz und Hessen umfasst und die Interessen der Motorfahrer, sowie des Motorwagenwesens zu fördern bestrebt ist.

# Internationale Motorwagen-Ausstellung

[497]

Berlin 1899 Karlstrasse 12 und 34/35 Eröffnung Sonntag den 3. September Mittags 1 Uhr.

Alle Freunde des Motorfahrzeuges finden eine willkommene Heimstätte in dem jungen strebsamen Club. Also auf! Automobilisten!

**Die Cudell'schen Motorfahrzeuge**, welche jetzt erst wieder auf der Münchener Sport-Ausstellung mit der silbernen Medaille ausgezeichnet wurden, machen immer mehr und mehr von sich reden.

Herr Baron Helldorf hat auf einem Cudell'schen Motor-dreirad die Alpen und hohen Tauern durchquert, wobei sich die Maschine hervorragend bewährt hat, und der alte beliebte Rennfahrer Herr Jean Schaaf-Köln gewann am 13. d. Mts. das Motorrennen zu Duisburg überlegen gegen Konkurrenten aller Systeme, ebenfalls auf einem Motorrad, welches aus genannter Fabrik hervorgegangen ist.

Nun kommt noch der neue Patentmotorwagen hinzu, von welchem schon über 280 Stück beordert sein sollen, was wohl kein schlechtes Zeichen für die Güte und Brauchbarkeit desselben ist, und man sieht, dass die Firma Cudell & Co., Motoren- und Motorfahrzeugfabrik Aachen, sich auf der Höhe der Situation befindet.

Die Firma ist übrigens auch angesungen worden, und hat sich neulich ein Automobil-Poet wie folgt ausgelassen:

„Willst fahren sicher du und schnell  
So wähle nur Cudell.“

**Leder-Anzüge für Automobil-Fahrer.** Als neueste „Neuheit“ hat das in allen Kreisen bestbekannte Moden-Haus S. Adam, Berlin W., Leipzigerstr. 27—28, eine Sonder-Abteilung eingerichtet, welche der Nachfrage nach passender Bekleidung für Motor-Fahrer in ausgiebiger Weise Rechnung tragen wird. Es sind nicht nur die bekannten Leder-Anzüge, die dort geführt werden, es sind auch verschiedene Neuerungen, die zur Ausrüstung der „Chauffeurs“ gehören, welche die Firma in allen Varianten in den Handel bringt. Um den Interessenten des Automobil-Sportes Gelegenheit zu geben, sich die neuartigen Bekleidungen mit Musse zu besehen, hat das Moden-Haus in der Internationalen Motorwagen-Ausstellung zu Berlin 1899 (Stand 79) sehr hübsche Herren- und Damen-Kostüme ausgestellt, welche zur Ausübung des neuen, mächtig emporblühenden Sportes erforderlich sind. Wir sehen da einen kleidsamen Herren-Anzug aus braunem schmiegsamen Leder, dessen Joppe mit Lamafutter versehen ist. Zu der kurzen Lederhose werden Gamaschen, gleichfalls aus Leder, in derselben Farbe des

ganzen Anzuges getragen. Zu zwei weiteren Herren-Anzügen ist die lange Hose gewählt worden, und ist diese ebenso wie die ein- und zweireihige Joppe aus schwarzem Leder gearbeitet. Sehr praktisch ist auch eine Joppe aus wasserdichtem Loden, deren Lederfutter herausgeknöpft werden kann. Zum Schutze gegen Kälte sind auch Unterwesten aus Trikot und Flanell mit warmem Futter, sowie solche aus sehr schmiegsamem „Semisch“-Leder von Naturfarbe zur Schau gestellt. Ein langer Paletot aus Covert-coat mit Koller und Kapuze ist als Komplettierung zu einer dem Automobil-Sport gewidmeten Toiletten-Ausstattung besonders zu empfehlen. Mützen nach echt Pariser Schnitt, sowie Gamaschen, Handschuhe und auch selbst die Schutzbrille der „Chauffeurs“ fehlen nicht bei der Ausstellungsgruppe dieser Firma. Dass die Toilette der weiblichen Anhänger des Automobil-Sportes nicht vergessen werden darf, ist wohl selbstverständlich, nur ist derselben erst ein kleines Terrain eingeräumt, doch ist die dunkelgrüne Lederjacke mit dem dazu gehörigen grünen Tuchrock mit Lederbesatz nicht ohne Chic, wenn auch die ganze Art noch etwas ungewohnt wirkt. Sehr behaglich warm und besonders für lange Touren angezeigt ist die braune Lederjacke mit Futter aus weissem weichen Schaffell. Die Jacken der Damen sind gleich im Schnitte mit den Joppen der Herren und weisen alle die bekannte Façon der Jägerjoppen mit Gürtel auf. Weiche Filzhüte oder auch Mützen tragen die Damen zur Automobil-Toilette. Sehr praktisch ist auch ein langer Mantel aus Covert-coat, welcher sowohl nur zur Wärme, als auch zum Schutz gegen Regen getragen werden kann. Mit der Einführung der Toiletten dieses neuen Spörtzweiges hat sich die Firma S. Adam gewiss den Dank der sich hierfür interessierenden Sportwelt erworben, der hoffentlich dadurch zum Ausdruck gebracht wird, dass die Automobil-Kostüme reichlichen Absatz finden werden.

**Hoflieferant Hermann Hoffmann** wird während der Zeit der Internationalen Motorwagen-Ausstellung in den Schaufenstern seines Etablissements Kostüme für Motorfahrer ausstellen. Durch den Neubau des Geschäftshauses dieser in allen Kreisen als hervorragend leistungsfähig bekannten Firma war es derselben nicht möglich, die Ausstellung in dem Masse zu beschicken, wie es dem Ruf und dem Können dieses Mode-Hauses gebührt hätte, und hat die Firma daher vorgezogen, nur in den Auslagen ihres Etablissements, Friedrichstrasse 50, einige Modelle zur Schau zu bringen.



## S. Adam BERLIN W.

Leipziger Strasse 27/28, Ecke Friedrichstrasse.

Sonder-Abtheilung:

### Leder-Bekleidung

für

## Automobilfahrer

Ausstellungs-Stand No. 79.

### Radfahr-Costüme

vorräthig für Damen von Mk. 33,— an  
„ „ Herren „ „ 15,— „

GRÖSSTES LAGER

SÄMMLICHER SPORT-ARTIKEL.



[494]



[494]