

RADLERIN u. RADLER

mit dem Beiblatt „**MOTOR-SPORT**“

Goldene Medaille
Radtour-Ausstellung



München.

Jubiläums-Ausstellung



Wien.



Schweizer
Touring-Club.



Jubiläums-Ausstellung



Wien.

Goldene Medaille
Radtour-Ausstellung



München

Silberne Medaille



Sportausstellung
Hamm.

Silberne Medaille



Sportausstellung
Hamm.

Internationale
Motorwagen-Ausstellung
Berlin 1899.
Ehren-Diplom.

Verlag und Expedition:
Wilhelm Kabitz, Berlin W., Köthenerstr. 25.
Fernsprech-Anschluss: Amt VI, No. 3768.

Redaktion:
Berlin-Schöneberg, Wartburgstrasse 25.
Fernsprech-Anschluss: Amt IX, No. 5601.

Erscheint am 15. und 30. jeden Monats.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen u. durch die Post (Zeitungs-Liste No. 6352).
Abonnement $\frac{1}{4}$ jährlich 2 Mk., $\frac{1}{2}$ jährlich 4 Mk., jährlich 8 Mk.
Zusendung unter Kreuzband 50 Pf. mehr.

Abonnement für das Ausland:
bei direkter Zusendung inkl. Porto $\frac{1}{4}$ jährl. 3,50 Mk., $\frac{1}{2}$ jährl. 7 Mk., jährl. 14 Mk.
Inserate werden nach Tarif berechnet, bei Wiederholungen wird Rabatt gewährt.

No. 3. V. Jahrgang.

Berlin W., den 15. November 1900.

Preis der Nummer 50 Pfg.

Radfahr-Gymkhana in Berlin.

Der Berliner Hockey- und Radpolo-Club veranstaltete Ende Oktober auf dem Athletik-Sportplatz am Kurfürstendamm ein Gymkhana-Fest, welches als „Haute nouveauté“ für Berlin gelten konnte und durch die rege Beteiligung der Sportfreunde einen überaus günstigen Verlauf nahm. Die Nennungen zu den einzelnen Nummern des reichhaltigen Programms liefen seitens der Damen und Herren überaus zahlreich ein; mit wahren Feuereifer entledigten sich die Spielenden der an sie gestellten Aufgaben; die Zuseher folgten mit grossem Interesse und Verständnis den verschiedenen Phasen der Spiele; die Leitung und das Arrangement war in guten Händen, und endlich war das Wetter günstig. Mit einem Worte: alles amüsierte sich und ging befriedigt nach Hause. Das ist bedeutend mehr, als von einer ersten derartigen Veranstaltung, die ja vorerst nur als Versuch angesehen werden sollte, erwartet werden konnte. Nach diesem guten Gelingen und dem Interesse, welches der ganzen Sache entgegengebracht wurde, kann man den Schluss ziehen, dass Gymkhana-Spiele, wenn sie geübt und vorbereitet sind, in den weitesten, besseren Sportkreisen jedenfalls sehr viel Anklang finden werden, was wir dem strebsamen Berliner Hockey- und Radpolo-Club, der die Pflege dieser Spiele in die Hand genommen hat, von ganzem Herzen wünschen.

Eröffnet wurde das Meeting mit einem „Serpentin-Fahren“ der Damen, deren Aufgabe es war, zwischen aufgestellten Flaschen hindurchzufahren, ohne dieselben umzustossen. Hierauf folgte ein sehr inter-

essantes „Polo-Ball-Rennen“ für Herren, bei welchem Herr Schick vorschriftsmässig den Ball durch das zweite Goal treiben konnte. Zehn Paare nahmen an dem „Radel-Nadel-Fadel-Rennen“ teil. Die Herren standen bei diesem Spiele an einem Ende des Platzes, ihre Partnerinnen am entgegengesetzten Ende, wo sich der Start befand. Die Damen waren zu Rad, die Herren zu Fuss. Jeder Herr hielt einen Zwirnsfaden in der Hand; seine Dame steckte sich eine Nähnaedel an. Bei gegebenem Zeichen fuhren die Damen auf ihre Herren los, sprangen ab, und der Herr fädelte die Naedel, welche die Dame hielt, ein. Darauf fuhr der Herr auf dem Damenrad mit der eingefädelten Naedel ans Ziel. Dieser für die Herren recht schwierigen Aufgabe entledigten sich am besten Mrs. Pitcairn-



Phot. Fr. Kühn.

Langsamfahren für Damen.
(Radfahr-Gymkhana in Berlin.)

Knowles mit ihrem Partner Schindler. Das „Arithmetische Rennen für Damen“ stellte an die Rechenkunst der Teilnehmerinnen die Anforderung, so rasch als möglich mehrstellige Zahlen zusammenzurechnen und dann wieder mit dem Rade nach dem Ausgangspunkt zurückzufahren. Wieder war es Mrs. Pitcairn-Knowles, die den Sieg davontrug.

Nur 10 Minuten durfte das Damen-Hockey-Wettbewerb dauern, welches von dem Berliner Damen-Hockey-Club gegen die Damen des Berliner Hockey- und Radpolo-Clubs ausgefochten wurde. Aeusserlich waren die zwei Parteien durch verschiedene Anzüge gekennzeichnet. Der „Damen-Club“ trug weisse Blusen mit gelb-blauen Krawatten, während die Damen des „Hockey- und Radpolo-Clubs“ sich in blaue Blusen mit violetter Gürtel und schwarze Röcke, den Clubfarben, kleideten. Die beiden sehr stark besetzten Teams sahen durch die Abwechslung in ihren Kostümen recht hübsch aus, konnten aber trotz allen Drängens kein Goal erzielen, und blieb demnach das Spiel unentschieden.



Phot. Fr. Köhn.

Arithmetisches Rennen der Damen
(Radfahr-Gymkhana in Berlin.)

Das „Apfel-Tauchen“-Radrennen wurde nur von Herren bestritten und erregte ob der komischen Situationen grosse Heiterkeit. An dem dem Start gegenüberliegenden Ende des Platzes standen in einer Reihe eine Anzahl mit Wasser gefüllte Becken, in welchen ein Apfel umherschwamm. Sobald der Starter die Fahrer entlassen hatte, fuhren diese auf die Gefässe zu, sprangen ab, holten mit dem Munde den Apfel heraus und fuhren mit dem Apfel im Munde ans Ziel. Während Herr E. Schrickler als „Erster“ den Apfel erhaschen konnte, behauptete der „Letzte“ zur Belustigung der Zuschauer, dass sein „Mündchen zu klein wäre für den — grossen Apfel“. Natürlich richteten sich sofort aller Augen auf das „Mündchen“, aber leider konnte die Richtigkeit dieses Ausspruches nicht konstatiert werden.

Im „Damen-Langsam-Fahren“ kam allein der „Favorit“ Mrs. Pitcairn-Knowles ans Ziel. Miss Gardner war aber diesmal, wie in den meisten vorhergegangenen Rennen, gute Zweite, und ist dem Schwesternpaar für kommende derartige Feste schon jetzt sicherer „Sieg auf allen Linien“ vorzusagen.

Ungemein interessante Momente bot das Radpolo-Wettbewerb des Berliner Hockey- und Radpolo-Clubs gegen Herrn

Steinberg's Mannschaft, das auch nur 10 Minuten dauern durfte. Die vorzüglich geschulte Mannschaft des B. H.- u. R.-Cl. gewann mit 2 Goals zu 1 gegen Steinberg's Leute.

Originell war das „Radfahr-Sack-Rennen“, bei dem die Herren, welche einen in Papier eingewickelten Sack trugen, ans gegenüberliegende Ende des Platzes fahren und ihren dort stehenden Partnerinnen das Packet aushändigen mussten. Letztere mussten dann ihren Herren den Sack anziehen helfen und festbinden, worauf die Herren ans Ziel hüpfen.

Das mit zahlreichen heiteren Zwischenfällen gewürzte „Eier- und Löffel“-Rennen zu Rad für Damen und Herren gelang staunend gut und erfreute sich einer sehr starken Beteiligung. Herr R. Schindler trug die Palme über die übrigen Konkurrenten davon.

Die anregendste und auch interessanteste Nummer war die zum Schlusse der Vorführungen arrangierte „Steeple-Chase“ zu Rade, bei der als Hindernisse Hürden und Gerüste zu nehmen bzw. zu überklettern waren. Durch die zahlreichen Nennungen waren zwei Vorläufe nötig. Den ersten Vorlauf gewann mit grossem Vorsprung der Kunstfahrer P. Lüders in seiner bekannten eleganten Manier; L. Schrickler gewann den zweiten Vorlauf, während Schick im Entscheidungs-Rennen der Sieg zufiel.

Unsere fünf Bilder, welche wir von dem sehr gelungenen Gymkhana-Fest hier bringen, veranschaulichen die verschiedenen Konkurrenzen. Hoffentlich arrangiert der B. H.- u. R.-Cl. baldigst wieder, der kühleren Jahreszeit entsprechend in einem Saale, eine derartige Gymkhana, zu der die Teilnehmer sich gut vorbereiten, um die Radspiele einem grösseren Publikum vor Augen zu führen und dem neuen Zweige des Radsportes noch mehr Anhänger zu gewinnen. Mögen besonders die Damen sich den Gymkhana-

Spielen eifrigst widmen, denn gerade diese Uebungen sind ein weites Feld für die Damenwelt, denn sie können dabei ihre angeborene Grazie und Eleganz ins beste Licht setzen, wenn sie bei sicherer Führung des Rades sich auch sportmässig kleiden. Leider haben einige der Teilnehmerinnen an der eben besprochenen Veranstaltung es noch nicht recht getroffen, ihr Kostüm so zu wählen, wie es sich für den Sport gehört. Verzeihen Sie, meine Damen, das bittere Wort, wenn ich Ihnen sage: „Zu derartigem Sport und so vehementen Bewegungen, wie das Hockeyspiel mit sich bringt, gehören keine langen Röcke, keine helle Unterkleider und Strümpfe.“ Die langen Röcke sind nicht nur unschön, sondern geradezu gefährlich für die Radfahrerinnen, die Hockey-Spieler und Mitspielenden, während die helle Unterkleidung vollkommen unpassend hierzu erscheint. Die an den Spielen selbst thätig sich beteiligenden Damen sehen sich nicht, aber die Zuseher dafür machen ihre Bemerkungen über die nicht sportmässige Kleidung. Warum sollen die Damen sich aber einer derartigen Kritik aussetzen? Daher, meine Damen, zürnen Sie mir ob meiner Offenheit nicht, sondern befolgen Sie den wohlmeinenden Rat, den eine sportskundige Frau Ihnen giebt.

J. v. M.

Londoner Brief.

Originalbericht der „Radlerin und Radler“.

(Nachdruck verboten.)

London, den 31. Oktober 1900.

Nur noch ein paar Wochen trennen uns von den beiden grossen, alljährlich stattfindenden Ausstellungen. Ströme von

Sehr lehrreich werden die Ausstellungen in Bezug auf die Preise sein, und obgleich es heisst, dass einige erstklassige Firmen beschlossen haben, diese zu erhöhen, glauben wir nicht recht daran. Vernunftgemäss müsste es ja sein, denn alle Rohmaterialien, die Kohlen, der Arbeitslohn, die wegen des südafrikanischen Krieges stark heraufgeschraubten Steuern etc.,

sind in die Höhe gegangen, aber auf der anderen Seite setzt die amerikanische Konkurrenz die Notierungen für Maschinen immer mehr zurück, und eine ganze Menge kleiner englischer Fabrikanten tritt in die gleichen Fusstapfen ein. Man sollte nun glauben, dass das grosse Publikum nach besonders billigen Maschinen rief, aber dies ist nach der Erfahrung in diesem Sommer keineswegs der Fall, denn es sind viel mehr mittelteure, als billigste Fahrräder verkauft worden.

Aus diesem Grunde werden Maschinen renommierter Fabrikanten zu 12 Lstr. bzw. 12 Guineen auf den Ausstellungen in erster Linie eine sehr grosse Rolle spielen.

Die meisten der erstklassigen Fahrradfabriken gehören Gesellschaften mit beschränkter Haftung, und die Direktoren derselben müssen alljährlich den Aktionären einen detaillierten Bericht erstatten. Bei den Generalversammlungen bleibt daher nichts verborgen, was auf die Produktion, den Verkauf der Maschinen, Gewinn oder Verlust Bezug hat. Mehrere solcher Meetings fanden kürzlich statt, und da zeigte es sich denn, dass bei guter technischer und kaufmännischer Leitung das in Fahrradfabriken steckende Kapital 10% Zinsen einbringt, obgleich sehr bedeutende Maschinenanschaffungen und grosse Abschreibungen, sowie Nutzenvorträge für das nächste Jahr gemacht wurden. Die Macht fortgesetzten praktischen Annoncierens in der



Eier- und Löffel-Rennen zu Rad für Damen und Herren.

Tinte sind verschrieben worden, beide zu vereinen, aber leider für alle Beteiligten ist daraus nichts geworden. Am meisten sind die armen Berichtstatter zu beklagen, welche in acht Tagen eine Arbeit bewältigen sollen, zu welcher die doppelte Zeit gerade genügend erscheint. Ueberall, wo sich Radfahrer, Fabrikanten, Journalisten der Fachpresse etc. begegnen, ertönt sofort von der einen oder anderen Seite die hochwichtige Frage: „Was werden die Ausstellungen Neues bringen?“ und „Welche Maschinen werden die volkstümlichsten im nächsten Jahre sein?“ Soviel man hört, werden die Neuheiten in der Fahrradbranche sehr dünn gesät sein, und wo soll auch schliesslich an zwei Rädern und einem Gestell immer das Neue herkommen? Verschiedene Fabrikanten werden neuartige Maschinen mit federndem Rahmen vorführen, an solchen mit doppelter Uebersetzung wird es nicht fehlen, und kettenlose Fahrräder werden wiederum mehr auf der Bildfläche erscheinen, als in den beiden letzten Jahren. Stahlrosse, welche man je nach dem Wunsch und Willen des Fahrers mit festen oder beweglichen Kurbeln fahren kann, ohne von denselben absteigen zu müssen, um den Mechanismus dazu in Ordnung zu bringen, werden aller Wahrscheinlichkeit nach so ziemlich den ersten Platz behaupten. Bei der überaus grossen Verbreitung, welche das Freirad gefunden hat, werden wohl alle erstklassigen Etablissements mit neuen Bremsvorrichtungen in das Feld rücken.



Hindernis-Rennen für Herren.



Phot. Fr. Kühn.

Radfahr-Sackrennen für Herren.
(Radfahr-Gymkhana in Berlin.)

Fachpresse wird durch diese Thatsachen wiederum einmal in das klarste Licht gestellt, denn gerade die Fabriken mit den guten Jahresabschlüssen vermehrten ihr Annoncenbudget, während diejenigen, welche es verminderten oder gesunde Reklame gänzlich unterliessen, nur mehr oder weniger ungünstige Resultate aufzuweisen haben.

In dem Augenblicke, wo der Kriegsenthusiasmus auf den britischen Inseln seinen Kulminationspunkt erreicht und die Maschine in Südafrika eine höchst wichtige Rolle gespielt hat, ist es wohl kein Wunder, dass praktische Versuche in England gemacht worden sind, den Fahrer grösstmöglichst vor feindlichen Geschossen aus Gewehren zu schützen, und auf den Ausstellungen werden deshalb gepanzerte Stahlrosse in verschiedenen Modellen zu sehen sein. Solche Maschinen wurden bereits bei den zuletzt stattgefundenen Manövern mit Erfolg in Anwendung gebracht, und militärische Sachverständige sprechen sich sehr vorteilhaft darüber aus. Eine dünne, aber dennoch kugelsichere, an dem Vorderteil der Maschine angebrachte Stahlplatte schützt den Fahrer vollständig und erlaubt diesem, durch eine Schiessscharte seinen Schuss abzugeben. Die Kugelsicherheit dieser Platte ist für eine Entfernung von 300 Yards (1 Yard = 3 engl. Fuss, ungefähr 1 m) berechnet.

Das englische Kriegsministerium, welches in Bezug auf die Radfahrer im stehenden Heere bis jetzt so gut wie nichts gethan hat, fängt nun doch an, endlich einzusehen, dass das Stahlross im Felde grossartige Dienste leisten kann. Es wird jetzt an dem Plan gearbeitet, nicht weniger als 100000 radfahrende Volunteers immer kriegsbereit auf den britischen Inseln zu haben, welche gleich den Buren in Bezirkskommandos eingeteilt sind, und, wie diese mit ihren Pferden, vollkommen ausgerüstet mit dem Fahrrad auf den ersten Ruf auf bestimmten Sammelplätzen zu erscheinen haben, um dem Feinde entgegen zu treten. Man hat es hier folglich zum ersten Male mit einer Armee von Radfahrern, deren Mitglieder sämtlich gute Schützen sein müssen, zu thun! — Bewährt sich dieses Projekt, so ist heute gar nicht abzusehen, wo diese Bewegung aufhören wird, und die Zeit scheint wenig weit zu liegen, in welcher kontinentale Landwehrbataillone, vielleicht Regimenter, mit Fahrrädern ausgerüstet werden!

Bei den letzten Radfahrer-Manövern fuhren ganze Abteilungen an einem Tage über 100 Meilen bei ziemlich gutem Wetter, am folgenden bei Regen und entgegengesetztem Wind 75 Meilen, und am dritten Tage traten diese Mannschaften morgens in tadelloser körperlicher Verfassung wiederum zum Dienst an. Welche Kavallerieschwadron der Welt hätte diese Leistung zuwege gebracht?

Fortwährend erscheinen deshalb Militärfahräder auf dem englischen Markte, und wenn auch heute noch nicht das Ideal darin erreicht ist, so nähert man sich doch augenscheinlich demselben mehr und mehr. Verschiedene Systeme sind erfunden worden,

um das Fahrrad sofort stabil zu machen, das Gewehr in solche Lage zu bringen, dass man dasselbe beim Absteigen auf das leichteste in die Hand bekomme, demselben eine Lage zu geben, dass es beim Fahren dem Soldaten nicht hinderlich sei und dieser auch den Tornister bequem mit auf die Maschine nehmen könne. Die Ausstellungen werden ganz sicher nicht wenig neue Militärmaschinen aufzuweisen haben.

Wir haben mit zwei Radfahrern der City Imperial Volunteers eine längere Unterhaltung über Kriegsmaschinen gehabt, und daraus gehen zwei Sachen klar hervor: einmal, dass solche besonders zu diesem Zweck gebaut und ausgerüstet werden müssen, und dann, dass gute Landstrassen nicht für das Militärfahrrad notwendig sind. Sehr bedeutende Strecken mussten über den blossen Veldt zurückgelegt werden und über Wege — Strassen darf man nicht sagen —, welche kaum besser waren, aber Radfahrer und Maschine hielten es aus, obgleich lange Strecken dabei vorkamen, gegen welche — so drückte sich einer der Volunteers aus — ein „aufgeplücktes“ Feld noch das reine Paradies ist. In der Hitze des Gefechts hatte man keine Zeit, sich den schönsten Pfad auszusuchen, sondern es hiess auf kürzestem Wege über Stock und Stein die Depesche überbringen, und das geschah in einer Gangart, welche kein Pferd erreichen konnte, und dabei giebt ein dahinsausender Radfahrer beinahe gar keine Zielscheibe für die feindlichen Schützen ab.

Schliessen wir mit Humor. Der Direktor einer Fahrradgesellschaft erhielt eine Postkarte, welche mitteilte: „Ich besitze einen Papagei und Käfig. Der Vogel pfeift, spricht und macht Kunststückchen. Ich will denselben gegen ein erstklassiges, starkes, leichtlaufendes Dreirad eintauschen, welches auch zum Transport von Waren benutzt werden kann.“ Wie wir versichern können, haben Papagei und Dreirad nicht die Besitzer gewechselt. N. N.

Von Mostar nach Ragusa.

Von Helene Röhrich.

(Fortsetzung.)

Die Hoffnung, dass unsere Gastgeber im Laufe der Stunde, die wir uns hier zur Rast gönnen wollten, erscheinen würden, erfüllte sich nicht, da sie der Dienst für den ganzen Vormittag vom Heim fernhielt, so mussten wir denn scheiden, ohne ihnen Dank für die liebenswürdige Bewirtung gesagt zu haben. — Nachdem wir unseren Gruss zu Papier gebracht, und diesen schriftlichen Gruss für einen warmen Händedruck hinterlassen hatten, schwangen wir uns erholt und gestärkt auf unsere Räder und sausten in die Ferne.

Bis Nadinići staje, etwa 9 km von Fojnica entfernt, bietet die uns umgebende Natur dasselbe Bild wie bisher; ein einmal breiteres, einmal engeres, von einem kleinen Bächlein durchrieseltes Thal, von beiderseitigen, nicht gerade kahlen Hängen eingeschlossen, zieht die Strasse in vielfachen Windungen



DUNLOP PNEUMATIC

und fast ganz eben dahin, so dass man die Strecke in ziemlich schneidigem Tempo durchreiten kann.

Bei Nadiniëi staja, einer aus 10–12 Häusern bestehenden armseligen Niederlassung, öffnet sich das Thal zu einer breiten, 10–12 km langen Ebene, dem Gačko polje, der Heukammer von Neu-Oesterreich. Von dem Mušika-Flusse durchströmt, ist diese Ebene während der Wintermonate inunndiert, im Frühjahr und Herbste mehr oder weniger morastig, und nur im Hochsommer trocken, während welcher Zeit sie zum Anbau benutzt wird. Durch ein System von zahlreichen Schleusen wird sie künstlich bewässert und liefert so unermessliche Mengen von Heu allerbesten Qualität.

Die Strasse zieht am Nordostende dieser Ebene hin, passiert das unansehnliche Dörfchen Gračanica und erreicht Gacko (türkisch Metohia) in einer Entfernung von 51 km von Nevesinje resp. 21 km von Fojnica. — Wir trafen hier um 1/2 10 Uhr vormittags ein.

Gacko ist eine grössere Ortschaft von einigen hundert Häusern, vielmehr kleinen, unansehnlichen — wenn auch gemauerten Hütten, Sitz einer Bezirksbehörde und einer von der Landesregierung errichteten landwirtschaftlichen Anstalt, hatte seinerzeit unter der Herrschaft der Türken eine türkische Garnison, die in einer grossen Kaserne untergebracht war, welche letztere auf einem die ganze Stadt dominierenden Punkte stand; anfänglich auch von unseren Truppen als Unterkunft benutzt, ist dieses Wahrzeichen der Türkenherrschaft seit einigen Jahren vom Erdboden verschwunden, denn für die in dieser Gegend zu unterhaltende Garnison, ein Bataillon Infanterie, wurde das benachbarte Defensionslager Avtovac geschaffen.

Ein knapp an der Strasse gelegenes Hotel mit einigen reinlich gehaltenen Fremdenzimmern und einer recht guten Kost nimmt den Reisenden hier in Gacko auf, wenn man es — wie Offiziere es immer thun — nicht vorzieht in Avtovac zu übernachten, wo für durchreisende Offiziere sehr wohnlich und behaglich eingerichtete Fremdenzimmer zur Verfügung stehen, die jedenfalls mehr Komfort bieten, als jene des Hotels in Gacko.

Wir verweilten hier nur 30 Minuten, teils um die ausgetrockneten Kehlen etwas anzufeuchten, teils auch um uns zu orientieren.

Weitere 5 km brachten uns nach Avtovac, wo wir beim Offiziers-Pavillon vorfahren und in den dort befindlichen Offiziers-Fremdenzimmern Absteigequartier nahmen.

Von einigen Herren Offizieren des hier garnisonierenden Bataillons des 98. Infanterie-Regimentes auf das liebenswürdigste empfangen und begrüsst, machten wir uns alsbald an die Restaurierung unserer Toilette und verbrachten die Zeit bis zum gemeinsamen Mittagstische in der Offiziers-Messe, mit einem kleinen Rundgang im Lager und seinen reizenden Gartenanlagen.

Die Mittagsstunde fand uns als Gäste an der Offizierstafel,



Alle Güte!

Eufemia von Adlersfeld

geb. Gräfin Ballestrem

an welcher im ganzen etwa 20 Personen teilnahmen; exquisite Kost und gute Getränke im Vereine mit einem fröhlichen Geplauder versetzten uns in die beste Laune, die durch heitere Erzählungen unserer Gastgeber stets auf gleicher Höhe erhalten blieb. — So vergassen wir denn ganz des Umstandes, dass wir hier an der äussersten Peripherie der Monarchie, in einer der verlassensten und ödesten Gegenden, knapp an der Grenze gegen Montenegro waren. Nach Tisch: kleine Siesta, Rundgang durch das aus wenigen Häusern bestehende Städtchen, dann Nachmittags-Kaffee im Kaffeehause.

Hier sassen wir, durch ein primitives Dach aus Segelleinwand vor der Sonne geschützt, schlürften einen nach europäischer Art zubereiteten Kaffee, der zu unserem nicht geringen Erstaunen an Güte kaum etwas zu wünschen übrig liess — und gaben uns der Betrachtung der Umgebung hin.

(Fortsetzung folgt.)

Was unsere Dichter vom Radel singen und sagen.

In vornehmer und hochmoderner Ausstattung hat Otto Wenzel ein Buch herausgegeben, das nur Originalbeiträge von ersten zeitgenössischen Schriftstellerinnen und Schriftstellern enthält, die alle dem Rad eine Lobhymne in Poesie und Prosa weihen. Mit wahren Vergnügen liest man die wirklich reizenden Erzählungen, Skizzen und Gedichte, die der Herausgeber mit vollem Verständnis aneinandergereiht, und freut sich zu sehen, welche warme und schwärmerische Anhänger der Radsport in Schriftstellerkreisen gefunden hat.

Eufemia von Adlersfeld, geb. Gräfin Ballestrem, deren Bild und Autogramm wir bringen, leitet das, durch modernsten Buchschmuck und hübsche Porträts gezielte Büchlein „Was unsere Dichter vom Radel singen und sagen“ mit einem warm empfundenen Gedichtgruss ein. Ihr folgen mit weiteren poetischen Gaben Alwine Wuthenow, gen. Annemarië Schulten, Julius Duboc, Robert Kien, Frieda von Kronoff, die sich auch mit einer hübschen Novellette eingestellt hat, Hermann Waldeck, Rudolf Baron von Gottesheim, Franziskus Hänel, Maximilian Born, R. Dehmel, Ferdinand Gross, Fritz Neft, Albin Roderich und Carl Adolf Hennig. Mit Epigrammen und Sprüchen haben das dem Rade gewidmete Buch bereichert: Ernst Eckstein, Max Halbe, Adolf Pichler, Richard Schmidt-Cabanis und Conradine Stinde. Längere Erzählungen und Novellen verfassten mit wirklicher Liebe zur Sache und zum Gegenstand: E. C. W. Sandré, Freiherr von Dincklage-Campe, Arthur Achleitner, Alfons Thieberg, E. Vely, Paul von Schönthan, Eva Treu (Lucy Griebel), Conradine Stinde, Carl Zastrow,

Bodo Wildberg, Rudolf Baron von Gottesheim und Luise Westkirch.

Aus der Aufzählung der bekannten Namen der Verfasser dieser Geschichten kann man sich ein Urteil bilden, wie anregend die Lektüre dieses Buches wirkt. Meist sind es humorvolle Dinge mit feinen Pointen, die da erzählt werden und die den Leser in die heiterste Stimmung versetzen.

„Was unsere Dichter vom Radel singen und sagen“ ist besonders zu Geschenken geeignet und bietet die jetzt kommende Weihnachtszeit die beste Gelegenheit, das schön ausgestattete Buch vom Verlage: Hans Hackarath's Buchhandlung (Inh. Alex. Kaufmann), Dresden, zu beziehen.

Um unsern Lesern eine Probe aus dem ansprechenden Buch zu geben, lassen wir hier Freiherr von Dincklage-Campe's reizvolle Erzählung folgen, die also lautet:

„Soll ich's noch anfangen?“

(Ein Wink für die Alten.)

„Alter, lass den Fuss vom Rade,
's wär' um Deine Knochen schade!“
Sprach zu mir voll Spott und Hohn
Keck der Neuzeit junger Bohn,
Als ich, grau von Bart und Haar,
Jüngst noch Hollmann's Schüler war.

„Lass sie lachen, lass sie tadeln!
Sprach ich und erlernt' das Radeln
Froh und frisch uns zu erhalten —
Nie zu spät ist's für uns Alten —
D'rum — ohn' Sämen — unverdrossen!
Schwingt Euch auf, ihr Zeitgenossen!“

„Verfluchter Lüm — — —“

Weiter kam ich nicht in meinem Zornesausbruch!

Ein furchtbarer Schlag in die rechte Seite, und — dahin rollte ich auf dem feuchten Asphalt — ein willenloses Wesen. Einen Augenblick vergingen mir die Sinne — blaue und rote Sterne tanzten mir vor den Augen, dann begann die Umgebung wieder feste Gestalt anzunehmen — ich lag lang auf dem Fahrdamm der Motzstrasse. Mühsam, mit Zuhilfenahme der Hände, richtete ich mich empor. Noch dämmert es im Hirn — dann — ja richtig — „Verfl —!“ — Eben wollte ich meiner Empörung Raum geben — da war ja der Elende, der Lump, der mich so rücksichtslos nieder rannte —. Aber die Worte erstarben auf den Lippen, wie man so in Romanen wohl sagt, über das Jammerbild, das sich da eben aus den Trümmern eines Zweirades emporarbeitete. Ich hatte mich inzwischen auf die Beine gebracht — Gott sei Dank, sie waren noch ganz — und stand dem Uebelthäter gegenüber. „Mann, sind Sie des Teufels?“ — ja, ich brachte es noch über das Herz, die Frage an ihn zu richten, dann aber überwand in ungeahnter Schnelle das Mitleid alle spontan gefassten Vorsätze, auf strenge Strafe, Schadloshaltung u. s. w. hinausgehend. Da stand er vor mir, der Bejammernswerte — ein Jüngling noch — und als er etwas stammelte, was etwa wie „Verzeihung, mein

Herr“ klang, da strömte ihm das Blut über die Lippen. Ich erschrak nun doch, vergass der eigenen Schmerzen — und sah einmal nach. Du lieber Gott — vier Vorderzähne hat sich der Arme ausgefallen — vielleicht auch noch den Kinnbacken gebrochen. Mein Zorn war verbraucht über so viel Jammer — ja, ja, mit 18 oder 20 Jahren vier Vorderzähne, das kann geradezu eine tragische Lebenswendung bedeuten. Während er und die Reste des Stahlrosses in eine herbeigeeilte Droschke zweiter Güte verstaubt wurden, hatte ich mein Briefpaket aus dem Strassenschmutze aufgelesen, und arg hinkend trug ich's dem nahen Briefkasten zu.

Eine Korrektur war's, eilig wie alle Korrekturen, und ich hatte sie selbst hinabgetragen in dem Frohgefühl — nun fertig zu sein für heute und hinausfahren zu können zur Geweihausstellung in der Vossstrasse oder sonst irgend wohin.

Das war nun freilich vorbei.

Meine Namenlosen zerrissen, — Hände und Ellbogen geschunden, — schmutzig nach allen Richtungen und — dazu heftige Schmerzen im rechten Knie. Mit Hilfe meines treuen Burschen stieg ich die zwei Treppen hinan — dann meinte Bernhard, es müsse ein Arzt kommen, und eilte zum nächsten, gerade gegenüber. Einen Hausarzt hatte ich bislang noch nicht, mangels genügender Veranlassung. — Dr. S. dekretierte aber: „Stülliegen — das Knie in Eis!“

Das war meine erste nähere Berührung mit dem Radfahrsporte.

Aber — während ich so dalag, drei bis vier Tage, — da trat mir der Gedanke an ein Stahlross — ja, gute Gedanken resultieren nicht selten aus langer Weile — immer näher. Die elementare Gewalt, die mich so rapide fortgefegt hatte, imponierte mir und — ganz plötzlich war der Entschluss gefasst: „Du lernst das Radeln! — Ja — aber — 57 Jahre! Soll ich's noch anfangen?“ — „Gar kein Hindernis,“ erklärte Dr. S., „das mässige Radeln ist die gesündeste Bewegung für ältere Herren. Sie als alter Kavallerist

lernen das Radfahren spielend.“ — Und kaum war mein Knie einigermaßen wieder abgeschwollen, da trat ich auch schon in Herrn Hollmann's Lehre — auf der Kaiserallee begannen die Studien. Aber — Gott sei's geklagt, spielend lernte ich's nicht. Die an einem Neubau beschäftigten Maurer brauchten mir wahrlich nicht zuzurufen: „Ja, oller Herr, so leicht wie det aussieht, ist det nich!“ Ich merkte das allein, und die Rinnsteine und Steinhaufen äusserten eine unwiderstehliche Anziehungskraft. An Schienbeinen, Knöcheln, Händen und Ellbogen, überall trug ich die Spuren des Lernens. Dann aber kam die Zeit, in der die Maurer meinten: „Na



Freiherr von Dincklage-Campe.

DUNLOP PNEUMATIC

sehn se, nun jeht dat ja schon ianz jut!* Keine Kritik hatte mir noch jemals so wohl gethan, wie die der Kalkmänner. Bald erwachte der Freiheitsdrang, und jetzt kam mir's zu gute, dafs ich im Freien lernte und nicht in der Bahn. Die ersten Ausflüge in den Grunewald waren wahre Freudentage. Stolz blickte ich von der Höhe herab, als ich zum ersten Male den Berg bei Halensee genommen hatte und dann vor meiner Wohnung in der Eisenacher Strasse vorfuhr. Genau drei Wochen hatte ich gelernt, als ich meine erste grössere Tour antrat. Nach Beendigung der „Kieler Woche“ dampfte ich mit meinem Stahlrosse hinüber nach Korsör, und als ich dann nach dreitägiger Fahrt in Kopenhagen eintraf, da war ich „fertig“, d. h. fertiger Radfahrer, so dass ich mich in den Strassen der dänischen Königsstadt schon vom Rade aus umsehen konnte. Viele Tausende von Kilometern legte ich inzwischen schon zurück, machte Touren durch Schweden, Sachsen, Schlesien, Mähren, Holland u. s. w., und von Jahr zu Jahr wurde es mir klarer, dass für einen Mann zwischen 60 und 70 Jahren das Radfahren die beste Kur ist, die er für die Erhaltung seiner Gesundheit anwenden kann. Sowohl die Verordnung des Arztes für Karlsbad wie für Wiesbaden habe ich auf meinem Rade in irgend welcher schönen Naturumgebung erledigt, und wenn einmal die Ischias sich wieder meldete, dann schnell aufs Rad — dann kommt sie nicht erst zur Entfaltung — ich kann's versichern. Alle die Herren aber aus dem Mittagsclub im Burggrafenhofe, die sich nicht abschrecken liessen, auch als ältere Herren — meist sind's pensionierte Generale — die kurze Unbequemlichkeit des Lernens zu überwinden, sie werden mir beistimmen, dass es niemals zu spät ist, um an einer Art der Fortbewegung Freude zu haben, die — ja — die leider erst vor wenigen Jahren erfunden wurde.

Wer aber, wie wir Männer vom Federfache, am Schreibtische zu thun hat und wer als Künstler an das Atelier gebunden ist, für den ist das Rad geradezu eine Erholung. Wer morgens durch den Grunewald fährt, der wird nicht selten einer ganzen Reihe der bekanntesten Männer aus Litteratur und Kunst begegnen — mag es sich nun um Bühnenkünstler und Künstlerinnen, um Maler oder Bildhauer handeln. Reinhold Begas steht sogar an der Spitze des Radfahrer-Schutzvereins.

Allsonntäglich um 9 — sofern der Meister nicht in fernen Jagdgründen weilt — versammelt sich vor der allbekanntesten Villa am Tiergarten eine Korona von jungen Radlerinnen — alle stellen sich unter des Professors Schutz, der dann neben seiner Tochter voranfährt — zum Grunewald, während seine Gemahlin zu Wagen folgt. Das



Aus unserer Galerie radfahrender Künstlerinnen.

Fräulein Hacuba vom Neuen Theater in Leipzig.

Schilderung einlädt. So schreiben die „M. N. N.“, dass man durch ein originelles, lichterfülltes Entree aus poliertem indischen Teakholz, nach oben durch Tonnengewölbe mit Kassettenteilung aus englischem Glase abgeschlossen, in die über 600 qm fassenden Parterrelokalitäten gelangt, in denen die Neuheiten in Seide und Wolle, Trauer- und Halbtrauerstoffen, Spitzenroben und Spitzen in grossartigster Auswahl ausgestellt sind. In glücklichster Weise ist es gelungen, die Einrichtung der Parterreräume und der prächtigen Schaufenster so zu gestalten, dass dieselben für die ja fort und fort dem Wechsel der Mode unterworfenen Ausstellungsgegenstände einen passenden Rahmen bilden. In glücklicher Weise hat in dieser Hinsicht die Firma A. Pössenbacher, Hofmöbelfabrikant, nach Entwürfen von Pössenbacher jr. ihre Aufgabe gelöst. Von derselben Firma stammen auch die praktischen Stoffschränke und Ladentische aus amerikanischem Teakholz, mit graupoliertem Eschenholz eingelegt, sowie die Kasse mit dem originellen Gitter. Der Lichthof ist unter den Händen des Bildhauers Buchner in einen hübschen Garten mit Tropfsteingrotte, Springbrunnen und italienischer Muschelmosaik verwandelt worden. Ein völlig nachtdunkles Zimmer gestattet der Damenwelt, Stoffe für Ball- und Abendtoiletten bei elektrischem Licht auch am Tage zu prüfen. Prächtige Krystallspiegel, cerisefarbige Seidenstühle und lichte Tönung des Gemaches und der Möbel wirken glücklich zu den vergoldeten Profilen. Sehr stimmungsvoll passen sich gediegene Temperamalereien



verwöhnte Auge des Künstlers darf auch hier nicht beleidigt werden.

(Schluss folgt.)

Der Neubau des Sport- und Modehauses der Firma F. Hirschberg & Co.

Zum 25jährigen Geschäfts-jubiläum der oben genannten Firma, welches in feierlichster Weise begangen wurde und zu welchem zahllose Glückwünsche von nah und fern anlangten, konnte nur die provisorische Eröffnung des noch im Bau begriffenen, vom Baugeschäft Karl Stöhr geleiteten Neubaus der Firma Hirschberg & Co. erfolgen. Nunmehr ist der Prachtbau vollendet und bildet eine Sehenswürdigkeit Münchens. Die Façade des Kaufhauses, im grossartigen Stile, bringt durch wirkungsvolle Steinverzierungen in Figur und Ornament einen durchaus künstlerisch einheitlichen Gesamt-Eindruck hervor. Hauptsächlich ist es aber das Innere des modernen Kaufhauses, welches in seiner nunmehrigen, durchwegs auf kunstgewerblichem Boden stehenden Vollendung zur Besichtigung und

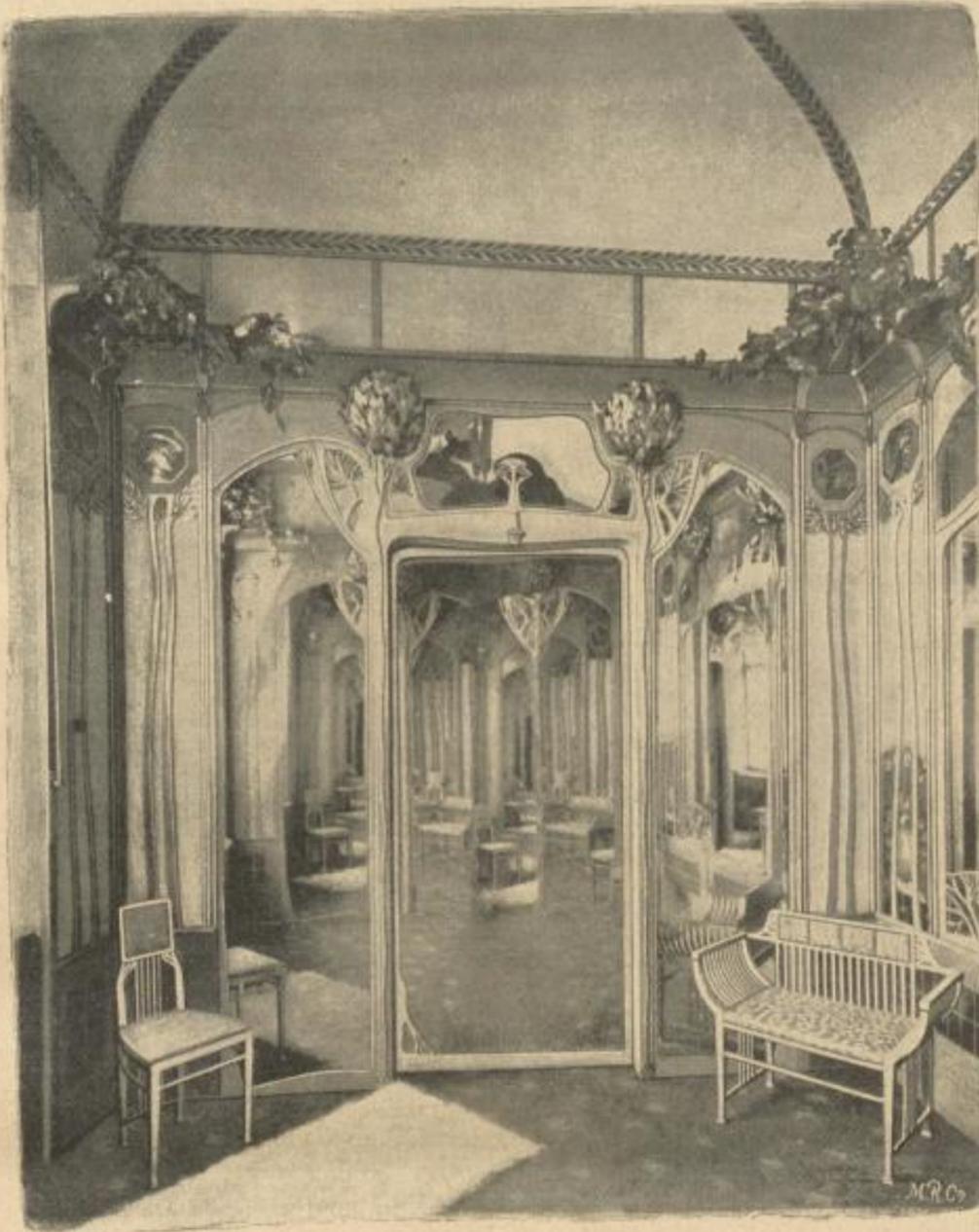


Facade des Neubaues der
Firma F. Hirschberg & Co.

des Kunstmalers Mangold dem Ganzen an. Die Innendekoration stammt aus dem Atelier der Hofmöbelfabrik Otto Fritzsche. Das sehr helle Souterrain fasst ausgedehnte Lager-, Pack- und Sortierräume, sowie feuersicher abgeschlossen, die grosse Dampfheizungsanlage. Grossartig ist die elektrische Beleuchtungsanlage für fast 100 Bogen- und eine grosse Anzahl Glühlampen. Im Parterre ist auch die alle Uhren des Hauses elektrisch treibende und regulierende Normaluhr angebracht. Eine Prunktreppe mit schönen Kunstschmiedearbeiten und ein eleganter Lift führen zu den oberen Stockwerken, von denen ausserdem eine abgeschlossene, feuersichere Treppe in die Einfahrt mündet. Die Riesenlokale des ersten Stockes mit Säulen aus rotem Stuckmarmor enthalten die Neu-



Seidenlager im Parterre des Neubaues der Firma F. Hirschberg & Co.



Ankleide-Zimmer im Jugendstil im Neubau
der Firma F. Hirschberg & Co.

blendender Eleganz, eingerichtet von A. Pössenbacher, und ein weiteres Gemach, in Tiefrot und Schilfgrün gehalten. Reiche Verwendung von Spiegeln und Spiegelthüren gestattet in allen Boudoirs, sich beim Anprobieren von allen Seiten sehen zu können. Die in Schwarzgold durchgeführten Räume der zweiten Etage fassen Vorräte-, Expeditionsräume und Komptoirs. In der dritten Etage sind Engros-Expeditionsräume, Bügelraum und Ateliers für Schneider, Arbeiterinnen und Direktrizen, in der vierten geräumige Betriebswerkstätten, Frühstücksräume und Kantine. Die Hofseiten des Hauses sind mit glasierten, weissen Verblendsteinen verkleidet.

Unsere Bilder veranschaulichen in vorzüglicher Weise die Façade des Neubaus, das Seidenlager im Parterre, sowie den in Jugendmanier wundervoll ausgestatteten Ankleideraum und das zur Wahl der Abendstoffe bestimmte, durch künstliche Lichteffecte erhellte sogenannte „Lichtzimmer“ in der ersten Etage. Aus den Abbildungen ist leicht zu ersehen, mit welchem Prunk und feinem Geschmack dieses neue Heim der so bekannten Sport- und Modefirma ausgestattet ist. Allüberall macht sich in dem Bau das Bestreben geltend, den Kunden Komfort und Bequemlichkeit zu bieten. Wir haben schon oft Gelegenheit gehabt, unseren Leserinnen die schönen Modelle der Firma vor Augen zu führen und durch die Mannigfaltigkeit der Toiletten die grosse Leistungsfähigkeit von Hirschberg & Co. zu illustrieren.

Die Besichtigung sämtlicher Räume des in ganz Deutschland hinsichtlich der gediegenen Ausstattung einzig dastehenden Kaufhauses ist ohne jeden Kaufzwang jeder Zeit gerne gestattet.

heiten der Konfektionsbranche. Spiegelabteilungen bilden separierte Verkaufs- und Ankleideräume. Die Hofmöbelfabrik M. Ballin hat die gediegene Einrichtung ausgeführt. Ein hübscher Warteraum vermittelt den Uebergang zu den vier hocheleganten, eigenartigen Ankleidezimmern, deren intimen Reiz nur das Auge, nicht aber die Feder aufzunehmen vermag. Da ist ein reizendes Rokokoboudoir in raffiniertem Geschmack, dann ein in modernster Linien- und Farbengebung im sogenannten Jugendstil gehaltener, ganz aparter Ankleideraum, beide von Robert Ballin entworfen. Dann folgt ein fürstlich ausgestatteter Salon von



„Licht“-Zimmer des Neubaus der Firma F. Hirschberg & Co.

Eine vornehme Ehe.

Aus dem Tagebuch eines jungen Mädchens
von Ludovic Halévy.

(Fortsetzung.)



Eine schreckliche Mutter, streng, düster, von einer unglaublichen Frömmigkeit; sie verlangte, ihre Schwiegertochter solle sich in ihrer Gesellschaft auf acht Monate in der Bretagne begraben. Das ist ja eine Ersparnis; das weiss ich, aber was ist es auch für eine Sklaverei! Schon am Tage nach der Hochzeit, nachdem man den Stand des kleinen Mädchens kaum verlassen, in denselben wieder zurückzufallen! Wozu sich dann erst verheiraten?

Wo war ich stehen geblieben? Ich weiss gar nicht mehr — ach! jetzt hab' ich's! Es war das letzte Stück. Wir sassen in einer Reihe, in folgender Ordnung: ich

— Mama — Papa — er. Man hat doch seltsame Ahnungen. Ich hatte ihn vor kaum einer Stunde zum erstenmal gesehen, und doch sahen wir schon alle vier wie eine Familie aus, wie wir da so blöd in einer Reihe auf unseren Stühlen sassen.

Man spielte uns eine Reihe kleiner Walzer von Beethoven vor, mit kleinen Pausen von je einer Minute zwischen jedem Walzer.

Erste Pause — Mama sagt zu mir: „Na, jetzt hast Du ihn ja gesehen, mit ihm gesprochen — Dein Eindruck?“

„Derselbe, Mama!“

„Gut?“

„Nicht übel!“

„Dein Vater kann ihn also zum Diner einladen?“

„O, Mama, das hiesse aber sehr schnell zu Werke gehen!“

„Wir müssen schnell zu Werke gehen!“

„Weshalb?“

„Weil — aber still, man fängt schon wieder an!“

Die Musik war doch recht störend!

Ich bin sehr gespannt! Weshalb diese Eile? Ich fühle mich verletzt. Es macht den Eindruck, als werfe man mich diesem Herrn an den Hals — ich will erfahren, weshalb. Der kleine Walzer kommt mir ewig vor. Endlich, dem Himmel sei Dank, die zweite Pause! Ich wende mich wieder zu Mama:

„Mama, erkläre mir —“

„Ich kann Dir jetzt nichts erklären, das würde zu lange dauern. Zu Hause werde ich Dir alles sagen. Aber die Einladung muss noch heut' abend erfolgen. Es ist keine Minute zu verlieren. Ja oder nein, willst Du?“

„Du siehst doch, Mama, Du überrumpelst mich!“

„Ich überrumpele Dich nicht; Du kannst ja noch immer ablehnen.“

„Nun denn, meinetwegen!“

„Zum Donnerstag?“

„Schön, zum Donnerstag!“

Zwischen dem dritten und vierten Walzer sagt Mama schnell zu Papa: „Lade ihn zum Diner ein!“

„Auf welchen Tag?“

„Donnerstag!“

„Gut!“

Papa — ich habe ihn nie in der Rolle eines ernsthaften Vaters gesehen — Papa war wunderbar in seiner Fügsamkeit und Resignation. Allerdings schien er unter der Wucht der Musik niedergeschmettert zu sein und nicht mehr das Bewusstsein dessen zu haben, was er that. Ich war etwas unruhig und

sagte mir: „Er wird sich irren und einen andern einladen.“ Aber nein! Er hat sich seiner kleinen Einladung sehr korrekt entledigt, und diese ist mit Begeisterung aufgenommen worden.

Um Mitternacht brachen wir auf und hatten den Hof des Hotels der Mercerys noch nicht verlassen, als ich ausrief: „Mama, ich sehe, Du verzehrst Dich vor Verlangen, diese Heirat zustande zu bringen!“

„O ja!“

„Nun, so sag' mir —“

„Lass mich erst ein bisschen zu Luft kommen! Ich bin zerschlagen — zu Hause wirst Du alles erfahren.“

Eine Stunde darauf wusste ich alles. Es ist die merkwürdigste Geschichte von der Welt! Gestern morgen um acht Uhr weckte man Mama, um ihr dieses kleine „sehr eilige“ Billet der Frau von Mercery zu übergeben: „Ich habe Migräne und kann nicht ausgehen. Kommen Sie, kommen Sie gleich! Es handelt sich um Irenens Glück!“

Mama steht auf und verschwindet.

Doch die Fortsetzung auf morgen — sieben Uhr; ich muss zum Diner.

27. November.

Mama läuft also zu Frau von Mercery und erfährt dort folgendes: die beiden Martelle-Simieuses, der ältere, Adrien — das ist meiner — und der andere, Paul, der Einjährig-Freiwillige, haben vor zehn Jahren ihre Grossmutter väterlicherseits verloren, eine ausgezeichnete Frau, die sehr reich und etwas sonderlich war und auf der Welt nur einen Gedanken hatte; dass ihr Geschlecht nicht ausstürbe. Sie glaubte, das Ende der Welt wäre gekommen, wenn die Martelle-Simieuses eines Tages verschwänden. Sie war nicht dumm und brachte in ihrem Testament eine sehr sinnreiche Klausel an. Sie schloss von ihrem sonstigen Vermögen eine Million aus. Diese Million sollte mit den angehäuften Zinsen ihrem Enkel gehören, wenn er bis zum fünfundzwanzigsten Jahre verheiratet wäre. Sonst sollte diese Million ihrem Enkel Paul zufallen, immer mit derselben Klausel. Und wenn alle beide, Adrien und Paul, im Cölibat beharrten, so sollte die Million und die Zinsen der Million für die Armen bestimmt sein.

Nun, der Schatz der Grossmutter beträgt heute die ganz ansehnliche Summe von 1 500 000 Franken. Besagter Adrien hatte keine Neigung für die Ehe; ein leidenschaftlicher Anhänger der Jagd, der Pferde, der Rennen, ein Sportsman im wahrsten Sinne des Wortes, war er vor allem auf seine Unabhängigkeit bedacht. „Ich werde mich nicht verheiraten,“ sagte er, „ich habe 180 000 Franken Rente, das genügt mir! Mit dieser Summe komme ich schon aus, wenn ich ordentlich haushalte.“ Kurz, er sah den 10. Januar mit grösster Ruhe herannahen; er wird nämlich an diesem Tage fünfundzwanzig Jahre; doch er rechnete ohne die Ereignisse.

Es hatte gegen Ende des letzten Jahres in unserer Gesellschaft eine grosse Spekulationsbewegung stattgefunden, eine Art finanziellen Kreuzzuges gegen die Ungläubigen. Adrien hat die Bewegung mitgemacht, viel weniger aus Berechnung und Habgier, als aus einer Art ritterlicher Begeisterung. Es handelte sich darum, einige bedeutende, reelle Banken zu unterstützen.

Armer Junge! Er ist beim Krach stark mitgenommen und hat eine grosse Summe verloren: 1 420 000 Franken. Es blieben ihm nur 120 000 Franken Rente — und so ist er in eine gewisse Verlegenheit geraten. Indessen hat er sich in das Pech gefügt, hat seinen Hausstand eingeschränkt, Pferde verkauft, Dienstboten entlassen. Sein Entschluss blieb derselbe: keine Ehe! Doch vor einem Monat haben ihn seine Freunde abgekanzelt, haben ihm die Leviten gelesen und ihm erklärt,

dass es unvernünftig wäre, sich diese 1500 000 Franken entgehen zu lassen. Das würde ihm doch nicht so hart ankommen, ein hübsches Mädchen zu heiraten und eine grosse Mitgift dazu zu erhalten; auf diese Weise würde sich das Leid sogar in Freude wandeln.

Er hat nachgegeben und seine Cousine, Frau von Riemens, bevollmächtigt, irgend etwas für ihn zu suchen. Sie hat gesucht und gefunden, und zwar diese grosse Gans von Catherine de Puymarin, die schrecklich reich, aber auch schrecklich mager ist. Sein erstes Wort war: „Nein, die ist mir zu hässlich und sitzt zu schlecht zu Pferde!“ Sobald er sich in die Ehe fügte, wollte er das wenigstens durchsetzen, dass seine Frau gut zu Pferde sass!

Indessen verging die Zeit. Er wurde gequält, gedrängt, gepresst. Zuerst hatte er nein gesagt, jetzt sagte er schon weder ja noch nein — er hätte wahrscheinlich ja gesagt — als der grosse, dramatische, entscheidende Tag des 24. November heranrückte.

An jenem Tage sollte ich, anstatt nachmittags zu Pferd zu steigen, wie das meine Gewohnheit ist, morgens mit dem vortrefflichen Herrn Coats ausreiten, der mich als eine seiner glänzendsten Schülerinnen betrachtet und noch von Zeit zu Zeit mit mir einen Ritt durchs Bois macht. Ich fahre also um zehn Uhr im Coupé mit Miss Borton ab. Wir halten in der Nähe des Pavillon am Eingang des Bois rechts an; dort erwartete mich Mr. Coats. Der Groom hatte Triboulet hergeführt, der nicht immer sehr bequem ist und an jenem Tage sehr im Zuge war, da er seit 48 Stunden nicht die Nase herausgesteckt hatte. Ich hatte mich in grosser Eile angekleidet, und Virginia hatte mich nur sehr oberflächlich frisieren können, indem sie ein Dutzend Haarnadeln in meine, in zwei dicke Flechten gelegten Haare steckte.

Herr Coats setzt mich, nicht ohne einige Schwierigkeit, aufs Pferd, denn Triboulet bockte. Doch die Sache änderte sich, als er mich auf seinem Rücken spürte. Er fing zuerst an, ruhig zu gehen; dann jedoch bäumte er sich; doch ich sitze fest zu Pferde und kenne Triboulets Launen ganz genau. Ich lasse ihm also eine gehörige Züchtigung zu teil werden. Doch während dieser Auseinandersetzung zwischen uns beiden fällt etwas auf meine Schultern. Es waren meine beiden grossen Flechten, die wild um mich herwallten und bei dieser Gelegenheit auch meinen Hut mit sich rissen. Ich sitze nun barhaupt auf dem sich bäumenden Triboulet mit meinen im Winde flatternden Haaren.

In diesem Augenblick kam aus einer Seitenalle Adrien Graf von Martelle-Simieuse angesprengt. Geblendet hält er in ehrfurchtvoller Entfernung sein Pferd an und durchlebt in kürzester Zeit drei kleine Bewunderungskrisen. Die erste gilt der Reiterin: „Oh, wie gut sie zu Pferde sitzt!“

Die zweite meinen Haaren: „Und was für Haare!“

Die dritte meinem Gesicht: „Und wie hübsch sie ist!“

Indessen hat Triboulet zu bocken aufgehört und sich nach und nach beruhigt. Der Groom fand mit Mühe fünf bis sechs im Sande verstreut umher liegende Haarnadeln, und ich brachte, so gut oder so schlecht es gehen wollte, ein wenig Ordnung in meine Toilette und zog meinen Schleier, der wie ein Strick um meine wirren Haare flatterte, über das Gesicht.

(Fortsetzung folgt.)



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

Liederbuch für Radfahrer. Soeben gelangte die 20. Auflage des Ellwanger Radler-Liederbuches mit Noten zur Ausgabe. Auf stetiger Verbesserung seines Buches bedacht, hat der Ellwanger Bicycle-Club bei der neuen Auflage neben dem Nachtrag noch einen Anfang neuer Lieder, sowie ein Register sämtlicher 330 Lieder nach Melodien beigelegt. Sicher wird diese Neuerung allgemeinen Anklang finden. Der Preis dieses gediegenen Liederbuches ist derselbe wie bisher: ein Exemplar 1,70 Mk., 20 Exemplare 16 Mk., bei zwanzig Exemplaren Frankozusendung, in starken Einbanddecken mit Biernägeln 10 Pfg. pro Exemplar höher. Probe-Exemplar gegen Einsendung von 1,90 Mk. durch Albert Weil, Bicycle-Club, Ellwangen i. Württbg.

Die Laterne kommt jetzt wieder mehr in Gebrauch wie im Sommer, da bei der früh hereinbrechenden Dunkelheit der Radfahrer nicht selten noch unterwegs ist, vom Geschäft nach Hause fährt usw. Auf alle Fälle muss er vorbereitet sein, damit es ihm nicht geht, wie den thörichten Jungfrauen im Evangelium, denn mit des Geschickes Mächten ist bekanntlich kein ewiger Bund zu flechten, und das Unglück schreitet schnell in Gestalt eines Schutzmannes. Wer erst seine Laterne kontrolliert, sobald er sie braucht, findet gewöhnlich Mangel an allem! Bei Oellaternen ist die Säuberung des Reflektors öfters nötig, auch das Auffüllen darf nicht übersehen werden. Bei Acetylenlaternen dürfte es ratsam sein, das nötige Wasserquantum schon vor der Abfahrt von zu Hause einzufüllen, damit man später nicht in die Verlegenheit kommt, wegen Mangel an Wasser trocken zu sitzen. Allerdings darf auch das nötige Carbid nicht fehlen, sonst nützt die beste Laterne nichts. Der gleiche Fall tritt auch dann ein, wenn die Laterne nicht vorher kontrolliert ist auf Brauchbarkeit; entweder ist das Kopfventil nicht thätig oder der Verschluss undicht oder der Brenner verstopft und infolgedessen die Laterne nicht verwendbar. Das muss aber schon vor der Fahrt festgestellt und beseitigt werden und für alle Fälle ein Reservebrenner, Dichtungsring, Brenneradel, Stecknadel und vor allen Dingen auch das nötige Feuerzeug mitgeführt werden, sonst kann es vorkommen, dass man trotz Laterne allein in dunkler Nacht ist und schliesslich sein Rad an der Hand nach Hause führen muss. (Aus dem „Praktischen Wegweiser“, Würzburg.)

Radfahrer-Verein „Triumph“ B. V. d. D. R. B. Gau 15 Nürnberg. Nach der ordentl. Generalversammlung vom 17. Oktober d. Js setzt sich der Gesamtvorstand folgendermassen zusammen: I. Vorsitzender: Herm. Köhler, Kirchenweg 31, an welchen alle Zuschriften zu richten sind; II. Vorsitzender: Georg Krauss, Kaufmann, Hintere Ledergasse 27; Schriftführer: Georg Fassnacht, Kaufmann, Maxfeldstrasse 16; Kassierer: Friedr. Tretzel, Kaufmann, Martin Richterstrasse 12; I. Fahrwart: Chr. Eyring, Kaufmann, Lindenaststrasse 64; II. Fahrwart: Georg Statter, Kaufmann, Bogenstrasse 1; Beisitzer: Anton Gehsnitzer, Spitalplatz 9. Clublokal: „Historischer Hof“, Neue Gasse. Jeden Mittwoch $\frac{1}{2}$ 9 Uhr Vereinsabend. Gäste herzlich willkommen. Zehn verschiedene Sports-Zeitungen.

„Ravenstein'sche Radfahrer-Karte der Ost-Alpen, westliches Blatt“. In dem bekannten Alpinen- und Radfahrer-Karten-Verlage Ludwig Ravenstein in Frankfurt a. M. ist soeben die „Ravenstein'sche Radfahrer-Karte der Ost-Alpen, westliches Blatt“ erschienen. Diese Karte bricht völlig mit dem seitherigen System, welches glaubte, Radfahrerstrassen in Profil-Manier darstellen zu können. Zu Grunde gelegt ist die bekannte 1:500 000 Uebersichtskarte des Deutsch-Oesterreichischen Alpen-Vereines. Das Terrain aber ist auf die Manier der berühmten Leuzinger'schen Karten hergestellt, d. h. in Isohypsen- und Reliefmanier. Dadurch wird ein prachtvolles, plastisches Bild erreicht. Die roten Strassen sieht man auf der Karte die Berghänge hinauf- oder in den Thälern und Ebenen entlang ziehen. Gefährliche Stellen, Strassensteigungen und Entfernungszahlen sind rot, deutlich und scharf angegeben und für jedermann leicht verständlich. Flüsse sind blau, Thäler und Ebenen grün. Das Gebirge ist bräunlich und silbergrau. Auch abseits der Radfahrerstrassen ist die Karte genau durchgearbeitet. Da sind für Fusstouren alle wichtigen Pass-Uebergänge, alle Schutzhütten, Berggasthäuser und Aussichts-Berge angegeben. Sie ersetzt jede andere Touristen-Karte. Kurz, es ist eine Karte entstanden, die wohl einzig in ihrer Art dasteht und an Zuverlässigkeit unübertroffen, da bei der Bearbeitung die bekanntesten Tourenbücher für Radfahrer herangezogen worden sind. Die Karte dürfte berufen sein, in ganz kurzer Zeit alle seither gebräuchlichen Radfahrerkarten der Alpen zu verdrängen. Die Grenzen dieses westlichen Blattes sind: östlich bezüglich nördlich: Salzburg; westlich: St. Gallen; südlich: Verona. Sie ist aufgezoogen zu dem ungemein billigen Preise von 3 Mk. in allen Buchhandlungen oder beim Verlage Ludwig Ravenstein, Frankfurt a. M., zu haben.



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

„Fesch“, Strassen-, Reise- und Radel-Kostüm. Ein „Entout-cas“ in des Wortes vollster Bedeutung kann das auf dieser Seite abgebildete, von der Firma F. Hirschberg & Cie. in München herausgebrachte Modell bezeichnet werden. Das Kostüm „Fesch“ ist nicht nur sehr praktisch für die Strasse und die Reise, sondern auch vollkommen zweckentsprechend für Rad- und Bergtouren. Jede Art von Bluse lässt das lose, sogenannte „Gigerl-Jacket“ zu, das mit englischer Kapp-Naht mit Steppstich-Verzierung versehen ist. Der Rock ist durchweg gefüttert, je nach persönlichem Geschmack mit Seide oder Luster, und kann nach Bedarf durch Patten, welche am Gurt angebracht sind, gerafft werden. Unter dem Rocke trägt man der Bequemlichkeit wegen Pump-hosen, eventuell auch eine Reform-Rockhose, hohe Stiefel oder Gamaschen sind passend zu diesem Anzuge. Unser Modell zeigt das aus dunkelsteingrünem imprägnierten Loden angefertigte Kostüm in der Vorder- und Rückansicht mit langem und gerafftem Rock.

Das Radfahren als Heilmittel gegen Hysterie. Auf die oft übersehene, ausserordentlich günstige Wirkung des Radfahrens auf hysterische und neurasthenische Leiden macht mit vollstem Recht Prof. Fürbringer in der „Deutschen Aerzte-Zeitung“ aufmerksam. Schon Geh-Rat Prof. Dr. von Leyden hat hervorgehoben, dass das Radfahren für nervöse Leiden von ausserordentlicher Wohlthat ist. Hammond berichtet über günstige Erfolge des Radfahrens bei Neurasthenie und Hysterie. Geh. Med.-Rat Prof. Dr. Eulenburg gesteht alles dies zu und will den Sport vor jeder anderen Art von Heilgymnastik bevorzugt wissen. Und Fürbringer fügt dem hinzu: „Ja, der antineurasthenische Heilerfolg des Radfahrens dürfte bei der enormen Verbreitung der reizbaren Schwäche des Nervensystems die relativ grössten Triumphe feiern, zumal da, wo Blutarmut (Anämie) sich hinzugesellt. In der That spottet das frische und heitere Aussehen, welches ungezählte blasse, empfindliche und verdüsterte Stubenhocker nach Erlernung des Sportes gewinnen, der Theorie, wie es unter den Ersten L. Hahn und Placzek hervorgehoben haben.“ Woher aber, fragen wir, kommt dieser günstige Erfolg des Radfahrens bei Nervenleiden, im

besonderen bei Hysterie, Anämie und Neurasthenie? Zwei Gründe vor allem sind hier wirksam: das Radfahren befriedigt den Lufthunger (genauer den Sauerstoff-Hunger), und es bewirkt auf schnellste und gründlichste Weise den Stoffwechsel. Denn „Blutarmut“ ist nichts als Ueberladung der inneren Organe mit venösem Blut, macht es sauerstoffreich, befördert seinen Hämoglobingehalt und treibt das Blut von den inneren Organen weg nach der Körperperipherie, nach der Haut-sphäre — daher das veränderte und verbesserte Aussehen. Bei der „Hysterie“ und „Neurasthenie“ aber kommt zu der inneren Ueberladung der inneren Organe mit venösem Blut noch die Verlangsamung des Stoffwechsels hinzu. Bei dem Hysteriker stockt der Stoffumsatz und Stoffwechsel. Daher die Angstgefühle und andere bekannte Erscheinungen bei dem Hysteriker, Neurastheniker — und auch der Epileptiker gehört hierher. Das Radfahren nun mit seiner kolossalen Muskelthätigkeit belebt auf ausserordentliche Weise den Stoffwechsel. Daher der auffällige günstige Einfluss des Radfahrens bei den genannten Nervenleiden. Wir thun daher gut daran, den Mädchen und Frauen, welche von diesen Leiden geplagt sind — und das weibliche Geschlecht

leidet bekanntlich besonders unter denselben —, mit den oben genannten medizinischen Autoritäten zuzurufen: „Ich bitte Sie, meine Damen, steigen Sie aufs Rad!“, fügt die „Rad-Welt“ dieser Notiz hinzu, und wir schliessen uns mit dem gleichen Zuruf an.

Radlerstiefel! Die gelben oder braunen Radelstiefel sehen reizend aus, so lange sie neu und gut gehalten sind. Die Fussbekleidung des Radlers, und noch mehr des Radelmädels, ist stets so sehr sichtbar, dass nicht genug Wertauf ihre tadellose Beschaffenheit gelegt werden kann. Wer keine geschulte Kammerjungfer oder keinen Diener zur Verfügung hat, thut deshalb am besten, sein Schuhzeug selbst in Ordnung zu bringen. Der Staub wird zunächst abgewischt und alle etwaigen Schmutzstellen sorgfältig mit einer Citroneuscheibe oder etwas Milch gereinigt. Man muss so lange reiben, bis die letzte Spur eines Fleckens entfernt ist, denn wenn erst der Lack oder Cream aufgetragen ist, ist ein etwaiger Fleck für immer im Schuh eingebrannt. — Den Cream, echt englischer Meltonian-Cream hat sich sehr bewährt, trägt man mit einem Läppchen recht dünn auf, lässt ihn etwas einziehen und poliert dann mit einem seidnen Läppchen nach. Wird dies richtig gemacht, so bleibt der Stiefel monatelang schön. Man gewöhne sich, beim Abspringen und Aufsteigen darauf zu achten, mit dem Fusse resp. dem Stiefel nicht anzustossen, damit jede Beschädigung des Leders vermieden wird. Zu Hause angekommen, lege man die Stiefel stets sofort ab und ziehe sie auf die Form.



„Fesch“, Strassen-, Reise- und Radel-Kostüm.
Modell der Firma F. Hirschberg & Co., München.

DUNLOP PNEUMATIC

MOTORSPORT.



Drei Wochen im Automobil.*)

Von Filius.

Eine Reise im Automobil — Welch verlockende Perspektive für ein wanderfrohes Gemüt! Hinausziehen zu können ins Weite, unabhängig wie der Radfahrer, umgeben von allen Bequemlichkeiten, wie sie kaum ein komfortables Eisenbahncoupé zu bieten vermag, stets in intimer Fühlung mit Land und Leuten, und dabei doch mit Schnellzugseile dahinrollend — giebt es eine genussreichere Art zu reisen?

Mir war in diesem Sommer das Glück einer solchen Fahrt beschieden: Wien—Paris und retour.

Ich hatte fröhliche Gesellschaft; nebst meiner Frau begleiteten mich zwei Verwandte. Unser Gefährt war ein massig gebauter Bollée von neun Pferdekräften, in dessen breit ausladenden, weichgefederten Sitzen man selbst ein kleines Mittags-schläfchen halten konnte.

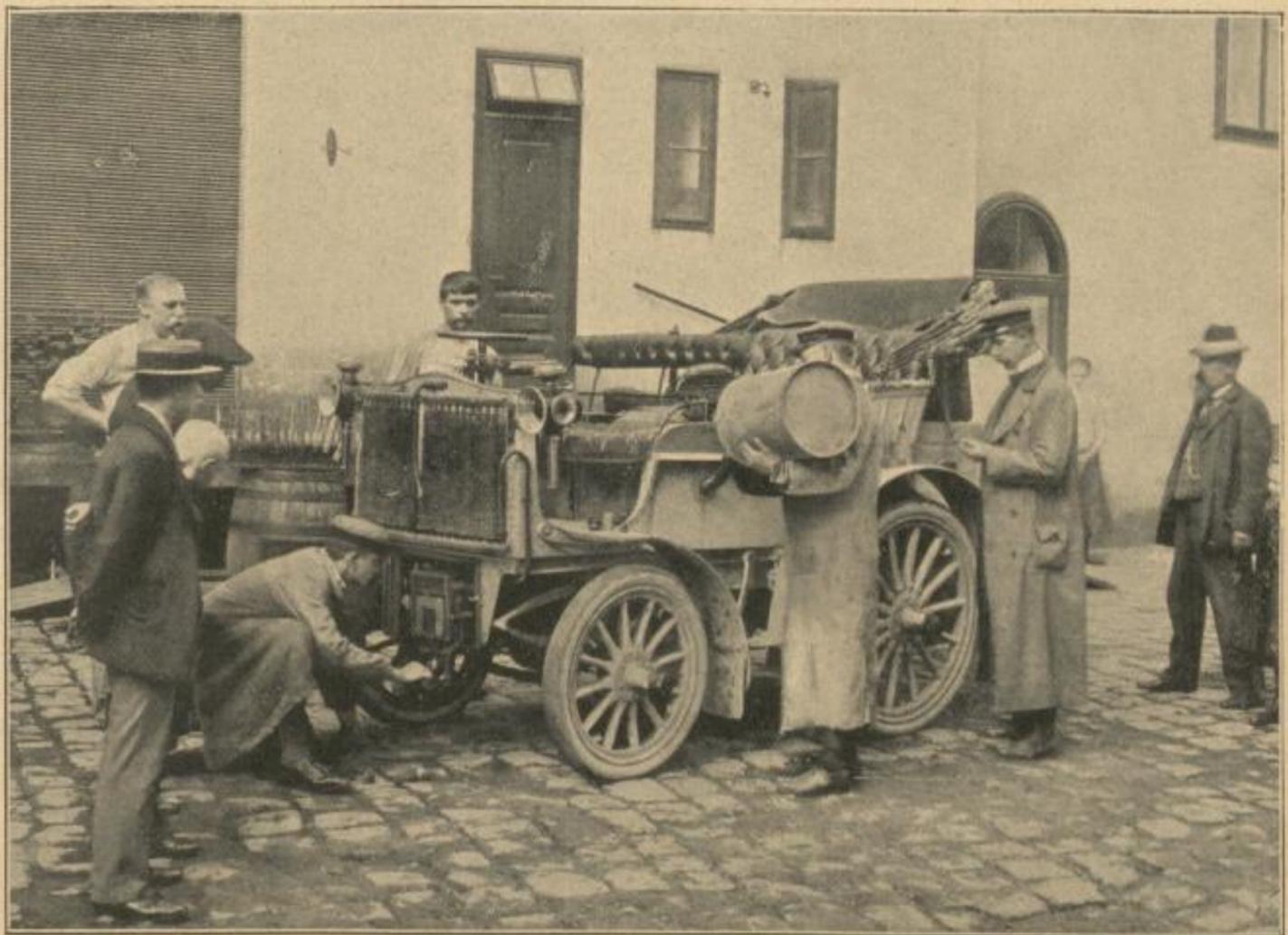
Reiselust, fröhliche Gesellschaft, ein erstklassiges Automobil und vier Wochen Urlaub, man sieht, die Vorbedingungen für eine schöne Reise waren die denkbar günstigsten. Aber es gab doch etwas, das im Anfang den Genuss unserer Fahrt beeinträchtigte. Vertrauend auf meine theoretischen Kenntnisse und auf meine praktischen Erfahrungen als Motocyclist hatte ich von der Mitnahme eines Mechanikers abgesehen. Da aber — es ist bei Automobilisten selten anders — der Reisewagen kaum zwölf Stunden vor der Abfahrt fertig geworden war, so waren meine und meiner männlichen Begleiter Erfahrungen mit diesem Wagen gleich Null, und das Lenken sowohl als auch die Behandlung der Maschine mussten wir auf der Reise lernen.

Das war nun freilich ein arger Hemmschuh für unser Weiterkommen, wie schon daraus hervorgeht, dass wir die ersten 19 km in — zwei Stunden machten. Erst nach einigen Tagen, als wir uns schon der Grenze Oesterreichs näherten, wagten wir im Tempo von 40 km dahinzujagen. Auch unsere Obliegenheiten als Monteure versahen wir bald zu unserer aller

Zufriedenheit, denn wir hatten inzwischen gelernt, mit verteilten Rollen zu spielen, das heisst, der eine hatte die Nachfüllung von Benzin und Wasser zu besorgen, dem anderen war das Schmieren der Lager zugewiesen, und der dritte musste die Pneumatiks, die Brenner und andere Kleinigkeiten in Ordnung halten. So ging diese Arbeit täglich vor dem Start in knapp einer halben Stunde von statten, und das war gerade die Zeit, welche unsere Dame als Plus brauchte, um ihre Toilette zu vervollständigen.

Man glaube aber ja nicht, dass diese kleinen Arbeiten am Wagen — als wir einmal mit den mechanischen Witzten und Kniffen vertraut waren — die Reise schwierig gemacht hätten; sie gaben uns im Gegenteil ein Gefühl der Sicherheit, denn da wir alles selbst gemacht hatten, wussten wir auch, dass der Wagen stets all right war.

Bei Braunau, wo wir in Herrn Dr. Pascher einen sehr liebenswürdigen Arzt kennen lernten, der Automobilist geworden war und einen kleinen Benz zu seinen ärztlichen Besuchen mit Erfolg verwendet, betraten wir deutsches Gebiet. Das Passieren der Grenze ist für den Automobilisten keineswegs umständlich, aber doch nicht so einfach wie für den Radfahrer, der nur seine Touringclub-Karte herzuzeigen braucht und weiterfahren kann. Wir mussten den Wagen behufs Sicherung zollfreier



Vorbereitung zum Start.

*) Artikel und Illustrationen aus der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ (Berlin und Wien).

Rückkehr österreichischerseits plombieren lassen, eine Manipulation, für welche man — vier Heller bezahlt.

Jenseits des Inn machte man gar keine Umstände.

„Was Steuerbares?“

„Nein!“

„Passieren!“

Das war die im Vorüberfahren gepflogene Unterhaltung mit dem bayerischen Zollbeamten.

Und nun waren wir im hier- und wurstreichsten Land der Welt und auf Strassen, welche die Entwicklung grosser Schnelligkeiten begünstigen. Mit surrendem Motor und schwirrenden Cardans flogen wir förmlich der bayerischen Hauptstadt entgegen, die wir weit vor der beabsichtigten Zeit erreichten, so dass wir Direktor Oertel vom Bayerischen Motorwagen-Verein, der uns entgegenfahren wollte, noch innerhalb Münchens trafen.

Aus München hinaus pilotierte uns der ehemalige Rennfahrer Hoffmann, der uns dann auch bei einer Pneumatikreparatur wertvolle Beihilfe leistete. Der alte Meisterfahrer von Deutschland ist, wie so viele Radchampions, in das Lager des Automobilismus herübergewechselt. Er führte uns mit einer Eisenach-Voiturette, und es war ganz erstaunlich, mit welcher Schnelligkeit dieses Fahrzeug in der Ebene und bergauf dahinflog. Wir hätten wohl ein kleines Rennen arrangiert, wenn nicht, zum erstenmal nach 400 km Fahrt, unsere Zünder den Gehorsam verweigert hätten. Wir versuchten es mit oberflächlicher Reinigung der Brenner, aber bei Automobilen gilt die Regel: halbe Arbeit, gar keine Arbeit. Ein gründliches Ausputzen half schliesslich, und da wir es auf unserer weiteren Fahrt ebenso hielten, hatten wir mit der so oftgeschmähten

Glührohrzündung keine Schwierigkeiten mehr. Pardon, einmal brachte sie uns doch in arge Verlegenheit. Der Spiritus zum Vorwärmen war aufgebraucht, und wir wagten es wegen der starken Russentwicklung nicht, zur Vorwärmung Benzin zu nehmen. Glücklicherweise erinnerten wir uns, dass Spiritus ein unbedingtes Erfordernis einer Damentoilette ist, und da wir ja eine Vertreterin des schönen Geschlechts an Bord hatten, so brauchten wir nur einen kleinen Einbruch in das Reise-Necessaire zu begehen und den Spiritus, der sonst zur Erhitzung der Brennschere gedient hätte, auf die Zünder zu giessen.



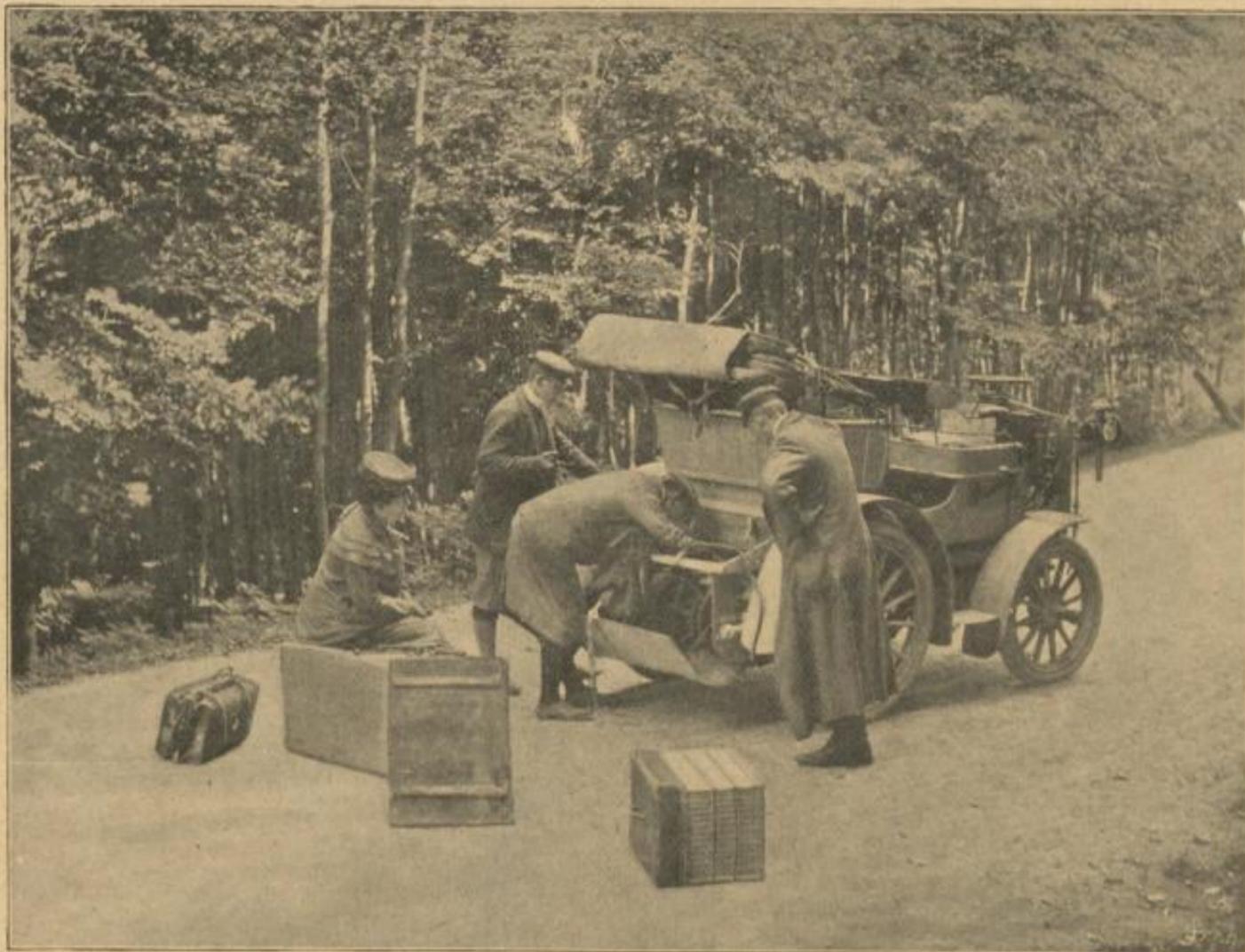
Meine Frau am Steuer.

Ueber Augsburg, Ulm und Stuttgart führte unsere Fahrt der Rheinebene zu. Auf dem Wege hatten wir zwei ganz gediegene Gebirgstöcke zu übersetzen, nämlich den schwierigsten Teil des fränkischen Jura, die Rauhe Alp und den Schwarzwald. Man muss viel Vertrauen zu seinem Fahrzeug haben, um sich in diese Berge zu wagen, denn man hat nicht nur ganz gewaltige Steigungen zu überwinden, sondern ist auch oft 40 km von jeder Bahn entfernt, so dass eine unreparable „Panne“ eine keineswegs beneidenswerte Situation schaffen würde. Wir hatten das Vertrauen zu unserem Bollée und wurden nicht getäuscht.

Die Rheinebene war bald gewonnen und wurde im Fluge durch-eilt, bis jenseits des deutshesten aller Ströme uns die Vogesen wieder zwangen, auf die „Erste“ zurückzugehen. Ueber den Donon führt eine herrliche Kunststrasse, die nach Frankreich zu in beängstigender Steile abfällt. „Arrêtez, Messieurs! Voilà la douane!“

Ein Mann in Civil, mit Pantoffeln an den Füssen, verlangt ein Depot von 500 Francs Gold und giebt uns dafür einen Zollschein, dessen Ausfüllung ihn eine halbe Stunde heftiger Schreibarbeit gekostet hatte.

Das weite Netz französischer Idealstrassen, von denen man immer wie von einem feruen Wunderland hört, war nun frei für uns, und jetzt erst lernten wir den ganzen dämonischen Reiz einer raschen Automobilfahrt kennen, bei der oft das Gefühl des Fliegens das Gefühl des Fahrens



Was ist los? . . . Nichts! Das Getriebe braucht etwas konsistentes Fett.

verdrängt. Diese Strassen allein prädestinierten Frankreich, das Mutterland des Automobilismus zu sein; sie zeigen nicht nur eine billardebene Oberfläche, sondern sind breit und gerade.

(Schluss folgt)

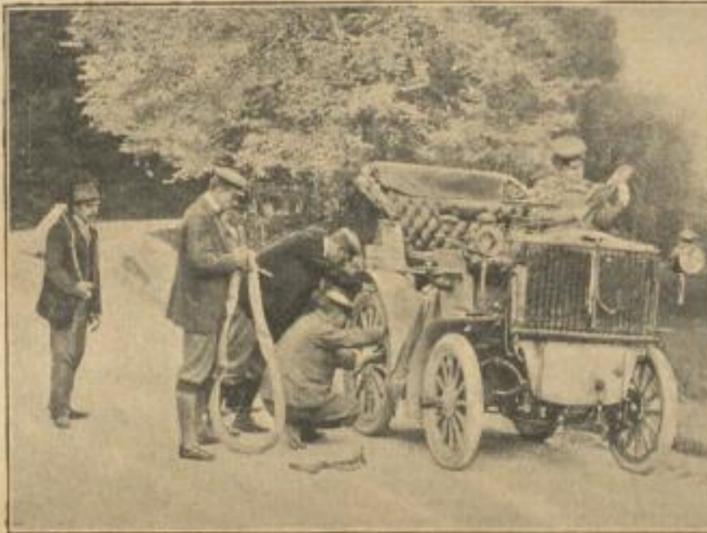
Motorwagen-Ausstellung Leipzig 1900.

Die anlässlich der deutschen Fahrradmesse in Leipzig veranstaltete Motorwagen-Ausstellung war von den Firmen der Branche sehr zahlreich beschickt, bot daher eine hübsche Auswahl in Automobilen der verschiedensten Systeme, und hatte sich auch eines sehr lebhaften Besuches zu erfreuen. Von den auch in der Fahrradbranche aufs vorteilhafteste bekannten Firmen verdient in erster Linie die Pfälzische Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik vorm. Gebr. Kayser, Kaiserslautern, erwähnt zu werden, die eine stattliche Zahl sehr gefällig gebauter Motorwagen zur Ausstellung gebracht hat. Die bereits auf der Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main mit der Grossen goldenen Medaille ausgezeichneten „Kayser“-Motorwagen sind nette Voiturettes für zwei bis drei Personen, mit Original-„Kayser“-Viertakt-Motoren mit Wasserkühlung und elektrischer

3 Pferdekraften und zwei bzw. drei Plätzen, und eine Voiturette mit $2\frac{1}{2}$ Pferdekraften und zwei Plätzen, zu einer fesselnden Ausstellungsgruppe vereinigt. Ausserdem hatte die Firma de Dietrich & Co. noch für Probefahrten, an welchen sich die Spitzen der Civil- und Militärbehörden, Mitglieder des Ausstellungskomitees und zahlreiche Interessenten aus dem Publikum beteiligten, den bei der Fernfahrt Dresden—Leipzig auf dem dritten Platz eingelangten und mit dem dritten Preis ausgezeichneten Break mit 9 Pferdekraften, einen Phaëton mit 6 Pferdekraften und eine 3pferdekräftige Voiturette mit drei Plätzen zur Verfügung gestellt.

Ganz besonderes Interesse erregte die neue Type der de Dietrich-Voiturette, ein chiker, niedlicher Wagen zu billigem Preise. Die Luftkühlung des Motors wird durch einen Ventilator besorgt, was sich so gut bewährt haben soll, dass die Firma demnächst auch nach demselben System eine viersitzige Voiturette von 6 Pferdekraften herauszubringen beabsichtigt.

In der fahrenden Abteilung der Ausstellung, welche von den deutschen Fabriken ebenfalls reichlich beschickt war, erregte ein kleiner, einfacher, aber doch eleganter Wagen für



O, diese Pneumatiks!

Madame hat vollauf Zeit, die Zeitung (Morgenausgabe des Schwiberdinger Boten) zu lesen.



Nachschleifen der Ventile.

Momentaufnahme einer „Lage“, in welche Automobilisten kommen können.

Zündung ausgestattet, mit drei Geschwindigkeiten, automatischer Ausschaltung bei Benutzung der Bremse und Rückwärtsgang versehen. Der Bau und die äussere Ausstattung des Wagens sind, wie seine maschinelle Einrichtung, tadellos. Auch die „Panther“-Fahrradwerke, Aktiengesellschaft, vormals Ernst Kuhlmann & Co., Magdeburg, die Fahrzeugfabrik Eisenach in Eisenach und die Kondor-Fahrradwerke, A.-G., vorm. A. L. Liepe & Breest in Brandenburg a. H. waren mit ihren Motorwagen, von welchen insbesondere jene der Fahrzeugfabrik Eisenach sich bereits eines guten Rufes erfreuen, auf der Ausstellung in Leipzig sehr vorteilhaft vertreten. Von den Ausstellungsgruppen der grossen Motorwagenfirmen ist in erster Linie der Stand der Firma de Dietrich & Co., Niederbronn, hervorzuheben, über welchen die „Allgemeine Automobil-Zeitung“, das tonangebende Blatt der Automobilbranche, in ihrem Leipziger Ausstellungs-Artikel folgendes schreibt:

„Wiewohl die der Motorwagen-Ausstellung zur Verfügung gestandenen Räume des Krystallpalastes eine geschlossene, übersichtliche Schaustellung nicht gestatteten, so haben doch einzelne Firmen es vortrefflich verstanden, ihre Ausstellungsobjekte in wirksamer Gruppierung sehr vorteilhaft zur Geltung zu bringen. Es gilt dies in erster Linie vom Stande der Firma de Dietrich & Co., Niederbronn, deren Generalvertreter für Mitteldeutschland, Herr Dr. Isbert aus Frankfurt am Main, in dem vornehmen Arrangement seiner Ausstellungsgruppe einen feinen Geschmack zum Ausdruck brachte. In ihrer imposanten Ausstellung hatte die Firma de Dietrich & Co., hier, den grössten Platz belegt und denselben mit den verschiedenen Typen ihrer Fabrikate am reichsten ausgestattet. Es waren da ein eleganter Wagen, Type „Mylord“ in gelb, mit 9 Pferdekraften, ein Phaëton mit elektrischer Zündung, ein Petit Duc, 9 Pferdekraften, ein Cab, 9 Pferdekraften, ein Lastwagen (Lieferungs- oder Geschäftswagen), welcher in der Lastwagen-Konkurrenz der Fernfahrt Wurzen—Leipzig als Erster eingelangt und mit dem ersten Preis ausgezeichnet worden war, zwei Voiturettes ganz neuer Type mit

drei Personen, welcher von morgens bis abends ununterbrochen im Betrieb und während der ganzen Dauer der Ausstellung nicht ein einziges Mal ausser Funktion war, allgemeines Aufsehen.

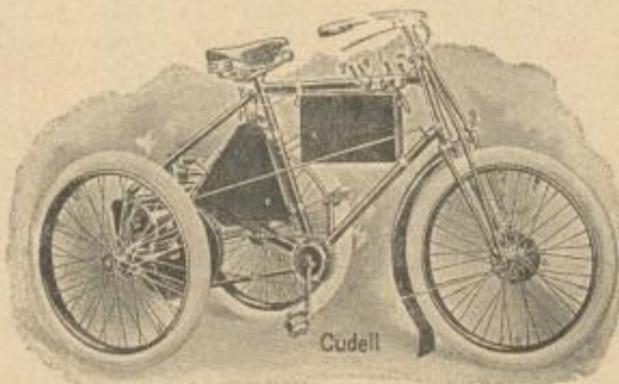
Durch einen tadellos ruhigen Gang zeichnete sich dieser Wagen vor allen anderen aus, seine äussere Form hatte ein sehr gefälliges, dem Schönheitsgefühl Rechnung tragendes Ansehen, indem vom Motor und Mechanismus absolut nichts zu sehen war. Ferner waren alle umständlichen Regulierungshebel etc. gänzlich vermieden, welcher Umstand wohl für jedermann, der nicht gerade über grössere technische Kenntnisse verfügt, entscheidend sein muss.

Dieser Wagen, der als der „Schlager“ der Ausstellung bezeichnet wurde, ist mit dem neuen Motor „Schwanemeyer“ ausgerüstet, und kann man der Aachener Stahlwarenfabrik vorm. Carl Schwanemeyer A.-G., welche letzteren herstellt, zu diesem neuesten Erfolge nur Glück wünschen.

Die Automobil-Ausstellung in Berlin bei Bahnhof Friedrichstrasse, Eingang Stadtbahnbogen 192, hält jetzt angrenzend an ihre Ausstellung geeignete Räume zur Unterbringung von Motorfahrzeugen im Besitze von Privaten gegen monatliche oder tägliche Miete zur Verfügung. Benzin, Oel etc. wird auf Verlangen von der Ausstellung geliefert, ebenso wird auf Wunsch die Reinigung und eventuelle Reparatur übernommen.

Der Sultan als Automobilist. Der Generaladjutant des Sultans, Schakir Pascha, besichtigte in Begleitung des türkischen Botschafters in Berlin die permanente Automobil-Ausstellung nächst dem Bahnhof Friedrichstrasse, um sich zwecks Ankaufs von Automobilen für den Sultan zu informieren. Einige der daselbst ausgestellten Wagen wurden seitens der hohen Besucher als für den gedachten Zweck geeignet befunden, so dass zu gewärtigen ist, dass demnächst die Automobile unter dem hohen Protektorate des Sultans im türkischen Reiche Eingang finden wird.

Patente de Dion-Bouton!



Motor-Dreiräder mit 1³/₄ HP Motor 1200 M. Motor-Dreiräder mit 2¹/₄ HP Motor 1400 M. Motor-Dreiräder mit 2³/₄ HP Motor (Tour de France-Motor) 1650 M. Luxus-Motor-Dreiräder mit 2³/₄ HP Motor 1700 M. Luxus-Motor-Dreiräder mit 2³/₄ HP Motor (Tour de France-Motor) 1800 M. Renn-Dreiräder mit 2³/₄ HP Motor (Tour de France-Motor) 1850 M.

Auf einer derartigen Rennmaschine wurde in vorigem Herbst die grosse Distanzfahrt „Rund um Frankreich“ (Tour de France 2200 km) gewonnen.

Bei sämtlichen Preisen versteht sich die Verwendung der elektrischen Batterie-Zündung; für magnet-elektrische (Bosch-) Zündung erhöhen sich die Preise um 150 M.

Motorwagen für Sport-, Luxus-, Verkehrs- und Lastzwecke. Motorboote mit 3¹/₂ HP Motor und Rückwärtslauf. Motoren mit Luft- oder Wasserkühlung zum Einbauen in Dreiräder, Wagen, Boote, oder zum stationären (Werkstätten-) Betrieb.

Unsere Fabrikate wurden auf der Berliner Motorwagen-Ausstellung im September 1899 mit der höchsten Auszeichnung, der Goldenen Medaille, geehrt.

Prospekte und Auskünfte versendet

[586]

Actien-Gesellschaft für Motor- u. Motorfahrzeugbau vorm. Cudell & Co.

Luisen-Träger

gesetzl. gesch. Rock- und Büstenträger.



Bestes Reform-Korsett

für Radlerinnen.

speziell Form A.

poröser Stoff.

Preis 3,50.

Erforderl. Maass:

Ganze Brustweite unter den

Armen durchgemessen.

Illustr. Kataloge franco.

Frau Gustav Engel,

Berlin 3, Steglitze str. 72. [583]

Unterricht

für Damen in Zeichnen, Maßen und Modellieren nach der Natur und im Entwerfen kunstgewerblicher Arbeiten jeder Art erteilt im Kursus und Einzel-Unterricht

O. Becker, Grossbeerenstr. 56c III.

Anfragen werden brieflich gern beantwortet.



[548]

Offizielles Organ

des

Oesterreichischen Automobil-Club, Wien, des Steiermährischen Automobil-Club, Graz, des Automobil-Club von Elsass-Lothringen, Strassburg.

PROBENUMMER GRATIS.FRANCO



Allgemeine Automobil-Zeitung

25 Berlin-Schöneberg-Wartburgstr. 25

PROBENUMMER GRATIS.FRANCO

Bayrischen Automobil-Club, München, des Fränkischen Automobil-Club, Nürnberg, des Frankfurter Automobil-Club, Frankfurt a. M., des Westdeutschen Automobil-Club, Aachen.

Offizielles Organ

DUNLOP PNEUMATIC

Verlag: Wilhelm Kabitz, Berlin W., Köthenerstr. 25. Verantwortlich für die Redaktion: Josa Matzner, Edle von Heilwerth, und Chefredakteur Franz Xaver Moestl, Berlin-Schöneberg. Druck: Pass & Garleb, Berlin W. 35.